

MESURA DE GOVERN

**PLA DE MOBILITAT DEL
DISTRICTE DE CIUTAT VELLA
2018-2023**

Plenari del Districte Ciutat Vella
16.07.2018



1. INTRODUCCIÓ	3
2. EXPOSICIÓ DE MOTIUS	5
3. ÀMBIT I MARC D'APLICACIÓ	8
3.1 MARC TERRITORIAL	8
3.2. MARC INSTRUMENTAL	8
4. PROCÉS D'ELABORACIÓ DEL PLA I DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA	10
5. OBJECTIUS	12
OBJECTIUS GENERALS	12
OBJECTIUS DE REPARTIMENT MODAL	12
6. LÍNIES ESTRATÈGIQUES	14
7. ACCIONS	16
7.1. VIANANTS	16
7.2. BICICLETES	18
7.3. VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL	21
7.4. TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU	22
7.5. TRANSPORT PRIVAT	23
7.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (CÀRREGA I DESCÀRREGA)	25
7.7. APARCAMENTS	26
7.8. MEDI AMBIENT	27
7.9. SEGURETAT VIÀRIA	29
8. ESTRATÈGIA D'IMPLEMENTACIÓ DE LES ACTUACIONS	31
9. GOVERNANÇA I AVALUACIÓ	34
10. PRESSUPOST	35



1. INTRODUCCIÓ

Aquesta mesura de govern, complementària al Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2018-2023, en contextualitza les motivacions de fons i en destaca els principals objectius, línies estratègiques i actuacions, així com els seus mecanismes de governança i implementació.

Aquesta Pla de mobilitat pretén garantir el dret a la ciutat i obrir l'espai d'allò possible. El dret a la mobilitat local és un dels drets que formen part de la Declaració Universal de Drets Humans Emergents (2009). Aquest marc normatiu és important per entendre el component notablement garantista d'aquest pla, i el fet de fer de la democràcia l'eix vertebrador de la definició de les mesures que el componen. El dret a la mobilitat local es defineix com el dret de cada ciutadà "a un trànsit ordenat i respectuós amb el medi ambient i a moure's amb facilitat per la ciutat metropolitana." Malgrat que aquest dret encara no formi part de l'ordenament jurídic internacional, cada dia són més les ciutats que l'inclouen com a instrument orientador de les seves polítiques públiques.

La importància del dret a la mobilitat local està associada als processos de canvi en la vida urbana derivats dels processos de globalització i de les transformacions viscudes en les pautes socials i culturals. S'ha donat un fort augment i acceleració de transports i telecomunicacions a escala internacional, així com un gran impacte de noves indústries com l'oci associat al turisme; el que implica un fort creixement de la massa de mobilitat global que es tradueix en un canvi dels patrons de mobilitat a escala local i metropolitana. Barcelona, en tant que ciutat global, no és aliena a aquests processos de canvi i a les tensions que impliquen a nivell local, especialment al seu centre urbà. Enfronta el repte de gestionar la ciutat des d'una perspectiva metropolitana tenint en compte, a l'hora de planificar les polítiques urbanes, el fet que qualsevol producció de l'espai respon a un substrat de relacions socials, productives i reproductives (Lefebvre 1974), que intervenen directament en la vida de les persones obrint o tancant les possibilitats de desenvolupar projectes de vida.

La qüestió de la mobilitat pot arribar a percebre's com a un element exclusivament tècnic, però a Ciutat Vella, on l'espai públic és alhora un bé comú i escàs, és evident que la mobilitat és una qüestió política central i configura la vida quotidiana de les veïnes sent un element molt importat constitutiu de dret. Una mobilitat equitativa se sustenta en un model de ciutat on les nenes, les dones, la gent gran, les persones amb diversitat funcional, de diversos orígens etc, són protagonistes i no només es relacionen a l'espai passivament, sinó que el produeixen, i per tant, aquests espais han de respondre a les seves necessitats. Per planificar la mobilitat del Districte de Ciutat Vella és necessari atendre a tots els actors diversos que sustenten la singularitat del Districte.

De forma paral·lela, en els darrers anys s'ha desenvolupat entre la ciutadania una major consciència ambiental sobre els efectes que el creixement de la mobilitat global està tenint sobre el conjunt de la biosfera (canvi climàtic, empitjorament de la qualitat de l'aire,...), així com el desig de viure en ciutats amb un aire més net, més passejables i on tothom pugui exercir el dret a moure's en l'espai urbà, especialment per a les persones més vulnerables i



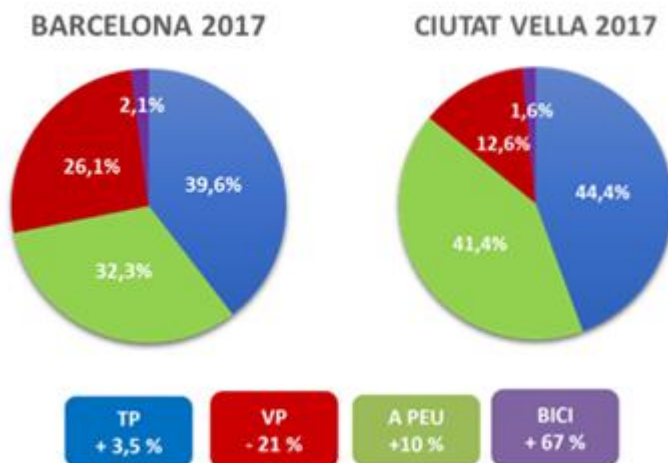
aquelles amb mobilitat reduïda, sense que el dret a la mobilitat i el dret a respirar un aire més net entrin en col·lisió.

Els centres històrics han esdevingut un dels espais urbans on es visibilitza amb més força la contradicció entre les tendències globals i la vida quotidiana de la ciutadania, comportant l'aparició de noves tendències que estan modificant la fisonomia urbana i social: la turistificació, la gentrificació i l'aparició de nous conflictes deguts a l'ús de intensiu de l'espai públic que afecten l'ordenació i regulació de la mobilitat en el territori. En aquest sentit, els centres històrics com Ciutat Vella són llocs revaloritzats a través de valor de canvi, el que exclou aquells que usen els espais per la vida quotidiana, i sobre tot, exclou la diversitat de condicions socials culturals i biològiques.

Els ajuntaments tenim la missió de garantir els drets, promoure l'equitat i millorar la qualitat de vida de la ciutadania per evitar aquestes tendències als nostres barris. A diferència d'altres ciutats globals, on els centres històrics han anat buidant-se de veïns i veïnes, Barcelona disposa d'un centre històric viu, divers i singular. És un mandat d'aquest Ajuntament defensar el dret dels veïns i veïnes a romandre als barris del centre històric i generar, tal com deia Jane Jacobs (1961) *les condicions que persuadeixin a una alta proporció dels seus residents a romandre per elecció, perquè hi hagi una diversitat vigorosa i creixent entre la seva gent, i una continuïtat de comunitat entre els residents antics i els nou vinguts*; i per desenvolupar, en fi, un projecte de vida justa.

2. EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Pel que fa a la mobilitat, Ciutat Vella és un districte singular dins de la ciutat, donat que l'equilibri entre les diverses formes de desplaçar-se, és a dir, el modes de transport, és molt diferent respecte a la resta de districtes: la pacificació de la xarxa viària al districte està molt per sobre de la resta de la ciutat. Aquesta circumstància és deguda, en part, a la inusitada atracció que genera el centre històric-cultural i les zones comercials, d'oci i turístiques en coexistència amb una activitat residencial tradicional. És important ressaltar que aquesta peatonalització es deriva de les polítiques de mobilitat aplicades al districte des del començament dels ajuntaments democràtics, basades en una aposta pionera i sostinguda per la pacificació dels carrers.



Repartiment modal comparat ciutat - Districte. Elaboració pròpia.

Però aquesta ciutat pensada i dissenyada prioritzant al vianant ha perdut qualitat els últims anys. Diverses causes expliquen aquesta pèrdua :

En primer lloc, l'increment exponencial de visitants atrets per la centralitat del districte i l'alt numero de punts d'interès turístic ha augmentat la intensitat de vianants fins a la saturació en molts carrers del districte, posant en crisi els objectius inicials de millora i pacificació de l'espai públic. Per altra banda, el model de desenvolupament econòmic, derivat en gran part de l'allau de visitants, implica una altíssima mobilitat que està generant moltes friccions entre les persones vianants i els altres modes de transport en la xarxa peatonalitzada. Per últim, la morfologia del teixit urbà del districte amb carrers molt estrets fa més patent la saturació tant de vianants com d'altres modes i dificulta la convivència entre aquests.

És per aquesta singularitat que és imprescindible generar un nou model específic per Ciutat Vella, que vagi més enllà de les estratègies convencionals i que permeti desenvolupar un conjunt de valors inherents al fet de moure's de forma ètica per la ciutat.



Ciutat Vella és un districte habitat i dens. Aquesta alta densitat de població li atorga un caràcter fonamentalment residencial¹. A la vegada la densitat comercial és el doble de la resta de districtes de la ciutat. Per tant, aquest model ha de fer compatible, des de la perspectiva de la mobilitat, la qualitat de vida residencial amb l'activitat econòmica garantint els desplaçaments de tots els ciutadans, especialment les persones més vulnerables i de mobilitat reduïda, i a la vegada, l'abastiment comercial del districte.

Per tant, aquest pla pretén:

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

Posar el **focus en les persones** més que en els vehicles, en la seva qualitat de vida, en la seva salut i la cura. Per això cal evitar les friccions entre els diferents modes de transport, posant en el centre de tota decisió, de tot dimensionament i de qualsevol disseny, la mobilitat de les persones residents, i a la vegada, ordenant l'acollida de les persones visitants, prioritzant als vianants com els veritables protagonistes de l'espai públic.

Establir un full de ruta per a la transformació de la mobilitat pactat amb els veïns i veïnes i amb els actors econòmics en un procés de participació en el qual s'ha pretès "destecnificar" els llenguatges i les decisions, establint les mesures finals a través del diàleg i alineament del criteri tècnic i el criteri ciutadà. Aquest modus operandi respon també a una voluntat de transparència per a compartir i fer públic i diàfan el full de ruta que es proposa en aquest document, i així afavorir la distribució de sabers que impregnen aquesta mesura.

Gestionar un bon encaix de les dinàmiques de mobilitat pròpies que es donen a Ciutat Vella amb la vida quotidiana de les veïnes del Districte, en consonància amb els instruments municipals reguladors de l'activitat turística, de les activitats d'oci i de l'activitat productiva, així com amb aquelles polítiques que posen al centre la vida quotidiana de les veïnes i les activitats relacionades amb les cures.

En resum, el model resultant definit en aquesta mesura és un model de mobilitat equitativa, perquè reparteix la pressió i gestiona la jerarquia dels modes de mobilitat per adequar-la a valors democràtics. Pretén distribuir els impactes de la mobilitat tenint en compte una visió global del territori, reduint els usos excloents, i canalitzant la pressió a través de l'ajust dels

¹ Veure memòria del Pla Especial urbanístic d'ordenació de les activitats de pública concurrència, comerços alimentaris, serveis turístics i altres activitats al districte de Ciutat Vella (Pla d'usos de Ciutat Vella), Febrer de 2018
https://ajuntament.barcelona.cat/ciutatvella/sites/default/files/documents/memoria_del_pla_dusos_2018.pdf



horaris sobretot pel que fa a la càrrega i descàrrega, aparcaments, bicis i vianants. És, doncs, un model equitatiu perquè posa al centre la vida quotidiana, les cures i el treball reproductiu, i perquè parteix de la premissa de la sostenibilitat per pensar el Districte i la ciutat del present i del futur.

3. ÀMBIT I MARC D'APLICACIÓ

3.1 Marc territorial

Les accions d'aquesta Mesura de Govern es circumscriuen a l'àmbit territorial de Ciutat Vella, tot i que el Pla de Mobilitat es basa en una diagnosi inicial que contempla les dinàmiques de mobilitat que tenen lloc a tota la ciutat.

La Llei 9/2003 estableix l'obligatorietat de revisió del Plans de Mobilitat Urbana cada 6 anys, amb possibilitat de revisions parcials. La vigència del present Pla de Mobilitat de Districte, donat que no té caràcter normatiu, correspondrà inicialment doncs al període 2018 – 2023, tot i que podria estendre la seva vigència a mesura que es vagin assolint els objectius establerts al document.

Així el Pla de Mobilitat del Districte 2018-2023 (PMD), en concordança amb els objectius plantejats al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, i les desenvolupades en el esborrany del Pla de Mobilitat Urbana 2018-2023, dona un enfocament més precís de les actuacions a desenvolupar al districte de Ciutat Vella. Posa en relació diferents polítiques sectorials de mobilitat i d'altres polítiques específiques de Ciutat Vella, i cerca la compatibilitat entre elles per configurar un model integral de mobilitat més sostenible.

3.2. Marc instrumental

Aquest diàleg entre polítiques és imprescindible per una proposta d'un nou model d'espai públic de Ciutat Vella, ja que la seva governança depèn de la combinació d'instruments de regulació del model econòmic i gestió i diversificació de l'activitat del Districte. Per tant, el PDM dialoga amb els següents instruments:

A nivell de Districte:

- Pla d'usos de 2018: El PMD comparteix el criteri regulador respecte a un model econòmic disfuncional que té associada una càrrega de mobilitat molt elevada (sobretot respecte als modes de càrrega i descàrrega, vianants, grups en bicicleta i Vehicles de Mobilitat Personal- VMP)
Per altra banda, el pla d'usos afavoreix la possibilitat de planificar una jerarquia respecte als vianants residents i no residents, ja que regula la transformació comercial no desitjada i el destí de l'oferta.
- Pla de Desenvolupament Econòmic de 2016-2021: Té com a objectiu incidir en la transformació del model econòmic i modular l'impacte de l'intercanvi comercial, el que ajudarà a reduir i distribuir les càrregues de mobilitat.
- Mesura de Govern de Criteris per a la realització d'activitats a la via pública (2017): Té com a objectiu regular les autoritzacions d'activitats que es duen a terme a l'espai públic del Districte, amb criteris per harmonitzar el benestar del veïnat i la dinamització cultural, social i comercial.



A nivell de Ciutat:

- Pla Estratègic de Turisme 2020: aborda la regulació d'una activitat amb altíssim grau d'impacte al Districte de Ciutat Vella com és el turisme.
- Pla per la Justícia de Gènere 2016-2020: Contempla l'àmbit de la Mobilitat en el seu eix Barris Habitables i Inclusius. Fa una diagnosi dels patrons de mobilitat diferenciats entre homes i dones, i l'experiència de l'accessibilitat en clau de gènere. El Pla té com un dels seus objectius incorporar la perspectiva de gènere en els instruments d'informació i de planificació de les polítiques de mobilitat.
- Mesura de Govern "Urbanisme amb perspectiva de gènere" (2017): Contempla la necessitat de dissenyar una mobilitat que garanteixi opcions diverses i "privilegiï els recorreguts de vianants, així com l'accessibilitat, l'autonomia i la percepció de seguretat de les dones".
- Pla Especial d'Allotjaments Turístics PEUAT (2017): Regula els allotjaments turístics i reparteix la pressió i els fluxos.

4. PROCÉS D'ELABORACIÓ DEL PLA I DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

Les mesures que presentem al PMD i en aquesta Mesura de Govern són producte tant d'un procés de definició i diagnosi tècnica com d'un procés de participació ciutadana.

Primerament es van fer comptatges al carrer per tenir un coneixement exhaustiu de la situació actual dels desplaçaments en tots els modes, especialment pel que fa a vianants i bicis. També es van recuperar les dades d'altres plans previs, com per exemple els comptages que es van fer pel pla especial d'ordenació de la Rambla.

Seguidament, es van fer 3 sessions de participació. En la primera, es va explicar el resultat de l'anàlisi per copsar les percepcions de veïns i veïnes, a la vegada que es van fer enquestes a residents i comerciants. A més a més, i per tal de fer arribar la participació més lluny i facilitar l'obertura d'espais de participació no només presencials, es va obrir al portal del Decidim un espai específic sobre el PMD de Ciutat Vella.²

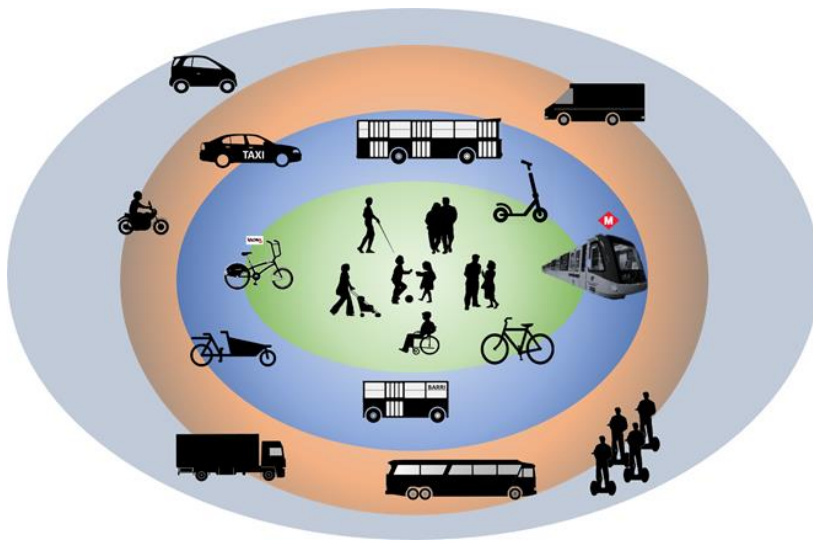
D'aquesta diagnosi compartida s'extreu com a conclusió principal que el veïnat, i especialment els infants i la gent gran, està patint les conseqüències de la falta de confort en la mobilitat a peu pel districte; el que està afectant a la qualitat de vida dels i les residents. Les causes d'aquesta falta de confort són diverses i es resumeixen en:

- Saturació de molts espais de vianants degut a l'increment de visitants
- Dificultat de moviment a peu per la fricció amb els altres modes de desplaçament degut a diferents raons:
 - Una xarxa de carrils bici o vies ciclables incompleta
 - Grups de vehicles de mobilitat personal ocupant molt espai del vianant
 - Trànsit de pas intens del vehicle privat que consumeix espai potencial pel vianant, especialment a la Via Laietana, les Rambles i les rondes dels barris
 - Càrrega i descàrrega irregular amb alt impacte pel vianant
- Contaminació ambiental i acústica a les vies principals

Amb aquesta informació es va definir un model capaç de gestionar la ciutat del vianant donant resposta a aquestes mancances. El principi rector d'aquest model és col·locar de nou al vianant en el centre del dimensionament de les xarxes de mobilitat i en el disseny d'infraestructures. El plànol de base del model és la definició d'una xarxa complexa de vianants que retorni la qualitat de vida associada a la mobilitat del veïnat, i la faci extensiva al treballador i al visitant.

² <https://www.decidim.barcelona/processes/mobilitatcv>

A partir de la definició d'aquesta xarxa rectora es desenvolupa la regulació de la resta de modes. És a dir, un cop acomodat al vianant, s'incorpora la xarxa de bicicletes, la de transport públic i finalment la de la distribució urbana de mercaderies i la de transport privat.



Arquitectura del pla: prioritació dels modes de mobilitat a Ciutat Vella. Elaboració pròpia

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

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



5. OBJECTIUS

En consonància amb aquest nou model on les persones vianants són les grans protagonistes, i alineades amb l'objectiu estratègic de governar la mobilitat per tal de fer-la equitativa, la Mesura de Govern respon a una sèrie d'objectius generals i de repartiment modal que passem a detallar:

Objectius Generals





- Millorar la qualitat de vida de veïns i veïnes 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 dels vianants.
- Aconseguir una accessibilitat per a totes 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 a 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 a la ciutadania, aprofitant les noves tecnologies de control, seguretat i informació per tal que les usuàries puguin preveure i optimitzar el seu viatge.

Objectius de repartiment modal

Per "repartiment modal" s'entén la distribució de les càrregues de mobilitat entre els diversos modes, tot prioritant aquells que afavoreixen les persones més vulnerables i de mobilitat reduïda.

El repte per la mobilitat als propers 6 anys al districte de Ciutat Vella rau en contenir el nombre de desplaçaments generats (menys de l'1% anual) i ajustar un repartiment modal més sostenible. Els paràmetres de referència han sorgit dels objectius del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018 i de les possibilitats reals de regulació del districte que s'exposen als següents punts del document.

La taula següent s'extreu d'aplicar un creixement del nombre de desplaçaments anuals de l'1% en el conjunt de tots els modes. Aplicant els percentatges objectiu de creixement i decreixement en cada mode s'obté un nou repartiment modal més sostenible i equilibrat.

		DESPLAÇAMENTS	REPARTIMENT MODAL
VIANANT		+ 5%	+0,4%
BICICLETA		+ 75%	+1,1%
T. PUBLIC		+ 5%	+1,0%
V. PRIVAT		- 20%	-2,5%

Font: Elaboració pròpia

- L'objectiu de repartiment modal a 6 anys es reduir un 20% l'ús del cotxe mantenint els desplaçaments totals actuals. Reduir l'ús del cotxe especialment en el trànsit de pas (50% del trànsit que utilitza les vies del districte).
- Es planteja baixar el llindar del 10% dels desplaçaments totals en vehicle privat i de mercaderies.
- L'objectiu és l'increment del nombre de desplaçaments en bicicleta i transport públic mantenint els desplaçaments a peu.

6. LÍNIES ESTRATÈGIQUES

Les línies estratègiques concreten el marc d'acció del pla i han de servir per governar la mobilitat en tota la seva dimensió a anys vista, regular la pressió dels diferents modes de mobilitat repartint-la per tot el districte, marcar el full de ruta per la pacificació definitiva del districte i regular la resta de modes per reduir les friccions amb els vianants.

A continuació es detallen les estratègies d'acció segons el modes, és a dir, el full de ruta de les transformacions i millores de la mobilitat.

- “La persona vianant al centre”: Com a mode més sostenible s’ha de prioritzar el camí de la persona vianant, iniciant actuacions que permetin millorar aquelles zones on els nivells de servei són més baixos en equilibri amb la resta de modes i sempre en coordinació amb el transport públic i la bicicleta com a modes més sostenibles.
- “La persona visitant”: S’ha d’impulsar l’ordenació de l’arribada de la persona visitant al districte, a peu, amb transport públic o col·lectiu; i per les vies previstes en el pla, per tal de poder-li oferir uns adequats nivells de servei i minimitzar el seu impacte.
- “El bus de barri, com a connector dels barris del districte”: El bus de barri ha de donar servei especial a la persona resident, connectant els equipaments de salut i altres que comparteixen els diversos barris del districte. La xarxa ortogonal de bus, el metro i rodalies donen servei a tothom i connecten el districte amb la resta de la ciutat.
- “La bicicleta, un impuls cívic”: Per afavorir el seu ús, cal potenciar els carrils segregats, ordenar les zones i itineraris de circulació de les bicicletes, i establir les restriccions necessàries per reduir les friccions respecte a la resta de modes. Igualment, és imprescindible una campanya generalitzada per a fomentar l’ús cívic i donar a conèixer les seves avantatges.
- “El cotxe i la moto, ordenats”: Reduir el trànsit de pas i assegurar l'accés finalista al interior del districte de veïnat, comerciants, serveis i aparcaments. Promoure l'accés al districte amb altres modes.
- “Gestió eficient de la càrrega i descàrrega”: regular les operacions a les zones interiors i exteriors, generant punts de trencament de càrrega, consignes, i potenciant sistemes més sostenibles com les cargobikes, per tal d’eliminar les operacions irregulars.
- “Regulació del trànsit de pas”: gestionant als accessos al districte la demanda de creuament en cotxe.
- “Aparcament fora calçada”: Impuls a l’aparcament fora de calçada, i a d’altres serveis necessaris com l’aparcament segur de bicicletes i motos, i les zones de càrrega i descàrrega i de trencament de càrrega

Ara bé, degut a la saturació existent i a la morfologia del districte amb carrers molt estrets, la intervenció en l’espai no és suficient: és necessari introduir el factor temps com mecanisme general de gestió dinàmica de la xarxa. Així, una de les principals innovacions d’aquest pla és

l'aprofundiment en la gestió temporal de la mobilitat; partint d'experiències parcials prèvies (àrees de càrrega i descàrrega, carrer Ferran, etc.), s'estén a tot el districte i a tots els modes.

La magnitud dels reptes que es plantegen en el PMD requereixen una innovació de model, de tipus propositiu, que consisteix en alternar les dues filosofies de gestió espacial i temporal en funció de franges horàries o de modes de transport, utilitzant les noves tecnologies, i atenent als espais i als tempos diferents per ordenar i optimitzar l'aprofitament dels espais destinats als diversos modes, de manera que es millori la comoditat dels desplaçaments, es minimitzin les ocupacions i s'alliberin espais per a l'ús públic.

La complexitat de l'estructura urbana, la gran demanda de desplaçaments, aparcaments i espais d'estada, i la limitació de l'espai físic que els ha de donar suport fa necessari incorporar la temporalitat de l'ús de l'espai, de manera que amb una gestió dinàmica del mateix permeti donar compliment a diverses funcions dependent de l'hora del dia.

Per tal d'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 l'economia productiva específica del Districte de Ciutat Vella.
- **Migdia:** És necessari efectuar les tasques de distribució de la càrrega i descàrrega per abastir 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 sortida 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.

La matriu de temps que es proposa seria la següent:

PERIODE	HORARI	vianants	bicicletes	VMP	transport públic	DUM	Veh. Privat
Matí	(07:30 a 09:30)	Lliure accés	Lliure accés	Accés Regulat	Lliure accés	Accés Regulat	Accés Regulat
Migdia	(9:30 a 12:30)	Lliure accés	Lliure accés	Accés Regulat	Lliure accés	Lliure accés	Lliure accés
Tarde	(12:30 a 20:30)	Lliure accés	Lliure accés *	Accés Regulat	Lliure accés	Accés Regulat	Accés Regulat
Nit	(20:30 a 07:30)	Lliure accés	Lliure accés	Accés Regulat	Lliure accés	Accés Regulat	Lliure accés

**Excepte a les zones regulades*



7. ACCIONS

A continuació passem a exposar les accions concretes que componen el pla, introduïdes per un resum de la diagnosi en cada un dels àmbits i per les mesures específiques que es plantegen.

7.1. Vianants

DIAGNOSI

Moure's a peu és el mode de mobilitat amb més desplaçaments al districte. Cada dia es realitzen més de 600.000 d'aquests desplaçaments, que es reparteixen a parts iguals entre residents del propi districte, residents de la resta de ciutat i de l'àrea metropolitana i persones visitants. Aquest nombre de desplaçaments és molt alt, sobretot si es compara amb la resta de la ciutat: mentre la mitjana és el 32% dels desplaçaments són a peu, a Ciutat Vella ho són el 41% -si bé aquests desplaçaments estan concentrats en certs carrers del districte com la Rambla, als carrers del Barri Gòtic, zona del Born, Joan de Borbó, etcètera.

D'aquesta situació es deriva que el caminar pel districte en molts casos sigui poc confortable, tant pel que fa a la sobresaturació dels espais reservats específicament pels vianants (voreres, plataformes úniques, etc), com per la poca dimensió d'alguns d'aquests espais a la que s'afegeix els problemes d'accessibilitat. Aquesta saturació sovint es veu agreujada per l'elevada presència de grups de visitants, que per les seves dinàmiques d'ús de l'espai públic fan difícil la convivència amb la resta d'usuaris.

Altres problemes que ens trobem són la fricció amb els altres modes de desplaçaments. Caminar a peu és el mode de mobilitat més desprotegit, i com que ha de compartir l'espai amb altres modes, es generen friccions no desitjables que poden suposar problemes de mobilitat als col·lectius més vulnerables.

PROPOSTA

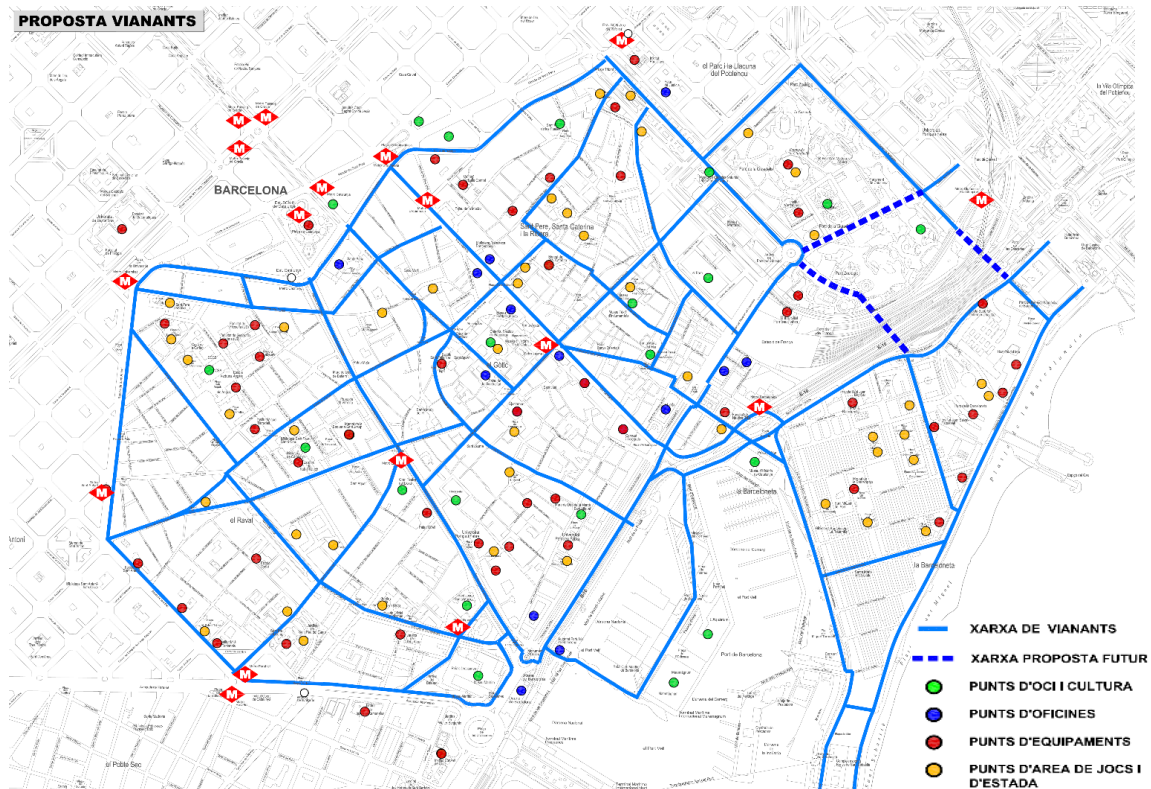
El principal repte respecte a la gestió de les persones vianants és equilibrar els desplaçaments entre tota la xarxa per reduir la sobre ocupació en els itineraris amb major volum de trànsit de no residents (persones visitants de dins i fora de Barcelona), vetllant a la vegada perquè aquest re-equilibri no suposi una afectació a la qualitat de la vida quotidiana dels habitants del districte.

Aquest equilibri es donarà promovent el repartiment dels desplaçaments dels visitants per una xarxa d'itineraris generals, que com a conseqüència reduirà la pressió a la resta de carrers del districte, generant Illes de tranquil·litat, espais aptes per la convivència, la vida familiar, la relació veïnal i el comerç de proximitat.

Tanmateix es proposa millorar la qualitat de la xarxa de vianants dels barris fent èmfasi en les connexions amb les escoles i la resta dels equipaments. En la línia del nou plantejament del

programa Camins escolar, es pretén crear un entorn de seguretat més enllà de l'escola amb itineraris que contemplin els desplaçaments dels infants als equipament de proximitat, passant del model Camí Escolar a un model més ampli, relacionat amb l'entorn escolar i la ciutat: Camí escolar, entorn amic, ciutat amable. Aquesta millora de la xarxa es concreta en la revisió i adequació de les condicions d'accessibilitat i de les condicions de seguretat, fent especial èmfasi en les franges nocturnes, revisant la il·luminació general de la xarxa per igualar tots els carrers.

La proposta de xarxa, el plànol rector del PMD, es concreta en el següent esquema:



ACCIONS

V.1 TRANSFORMACIÓ-DEFINICIÓ DE LA XARXA DE VIANANTS. CREACIÓ D'UNA XARXA DE DISTRICTE I UNA XARXA LOCAL DE CARÀCTER MÉS RESIDENCIAL.

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

V.1.2 Adequació de la xarxa local a la mobilitat quotidiana dels vianants.

V.2 MILLORA DE LA XARXA DE VIANANTS PER INCREMENTAR LA SEVA FUNCIONALITAT.

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

V.3 IMPLEMENTAR ACTUACIONS DE MILLORA DE LA GESTIÓ D'AQUESTA NOVA XARXA JERARQUITZADA.



V.3.1 Coordinació d'accions entre els diferents serveis (Turisme, mobilitat...) per desenvolupar les mesures del Pla Estratègic de Turisme 2020 i del Pla de Mobilitat turística

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

V.4 ESTABLIR ESTRATÈGIES DE COMUNICACIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER REFORÇAR LES MESURES DE TRANSFORMACIÓ DE LA XARXA.

V.4.1 Pla de comunicació de la xarxa de districte

7.2. Bicicletes

DIAGNOSI

Ciutat Vella és un districte que disposa d'una àmplia xarxa de carrers pacificats pels que poden circular les bicicletes, compartint espai amb la resta de modes de mobilitat. Tanmateix, Ciutat Vella és un dels districtes amb menys xarxa de carrils bici en relació a la demanda, i molts d'aquests, són discontinus.

La demanda d'utilització de la bicicleta és molt alta. Un indicador que il·lustra aquest fet és, per exemple, que el nombre de pàrquings de bici, tant de Bicing com de bici privada supera amb escreix el de la resta de la ciutat.

Tenint en compte aquest interès i l'ús estès de la bicicleta com a mitjà de transport al districte, s'ha posat especial atenció en aquest mode a l'hora de fer la diagnosi. D'aquesta s'extreu una conclusió important: tant les persones usuàries de la bicicleta com les persones vianants no estan còmodes amb la situació de dificultat de convivència que es genera. L'usuari de bicicleta comparteix espais amb vianants i càrrega i descàrrega, i en no tenir un espai per la bicicleta, les condicions de mobilitat per uns i altres no és la desitjable.

Degut a aquesta preferència per la bici com a mitjà de transport i degut a la estructura de trama urbana formada per múltiples carrers estrets, els desplaçaments en bici generen problemes de fricció amb altres modes de mobilitat (vianants, càrrega i descàrrega, vehicles privats), encara més quan es tracta de usuaris visitants, que sovint generen friccions més intenses degut al tamany dels grups.

PROPOSTA

La bicicleta és un mode de mobilitat que per la seva alta sostenibilitat ha de complementar cada vegada més al mode vianant i transport públic, de manera que passi a ser el principal sistema de transport privat, en especial en entorns on la prioritat és del vianant.

Dins del districte de Ciutat Vella, la complexitat és singular, donat que l'estructura irregular dels carrers i el gran volum de vianants i de vehicles del districte no permet una fàcil implementació d'una xarxa en un espai exclusiu. Per tant, generar una estructura clara d'itineraris en bicicleta, que articuli el territori tant longitudinal com transversalment, configurant poc a poc un sistema d'equipaments per la bicicleta al voltant d'aquesta xarxa

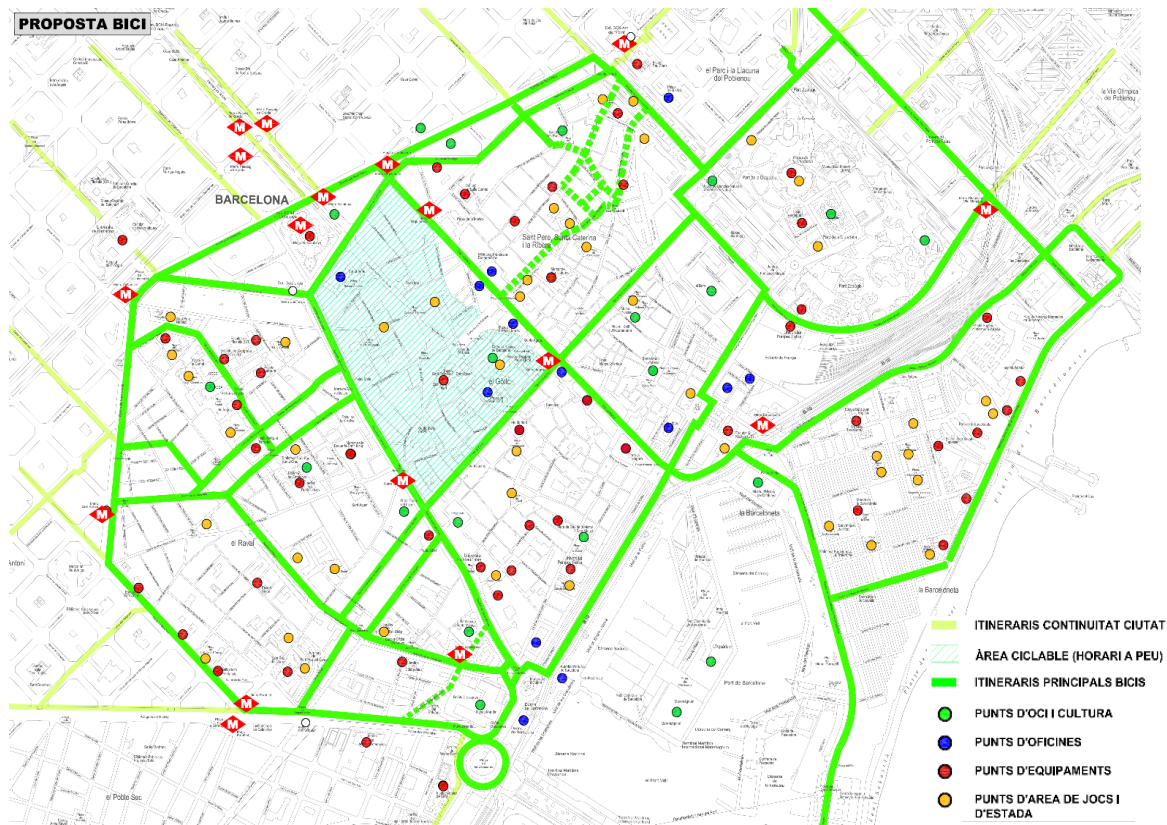


(aparcaments, tallers, Bicing, bicicletes, punts de lloguer a llarg termini...) és una necessitat que a la que aquest pla haurà de respondre. Per això, es preveuen nous espais (perimetrals i centrals) i una regulació que vagi acord amb la resta de modes, i sobretot que eviti la fricció amb el vianant.

Les propostes sorgides de la diagnosi van en la línia de:

- Crear àrees de gran afluència de vianants, on en determinats moments es reguli el fet de baixar de la bicicleta i caminar, amb excepció de les persones residents d'aquestes àrees.
- Limitar la utilització en bicicleta o vehicles de mobilitat personal en determinats entorns i determinats moments de l'any (mobilitat turística). Per delimitar aquests espais es realitzarà un estudi específic.
- Apostar clarament per reforçar el civisme, la cultura, el respecte i el control de l'ús de la bicicleta.
- Estructurar la mobilitat 'de pas' de les persones visitants, sobretot aquelles que es desplacen en grup, per tal de minimitzar el seu impacte i fer-la compatible amb la dels residents.

La proposta de xarxa tenint en compte les reflexions del veïnat en els diferents espais de participació es concreta en el següent esquema:



ACCIONS

B.1. TRANSFORMACIÓ I DEFINICIÓ DE LA XARXA.

B.1.1 Creació d'una xarxa contínua de carrils bicicleta i vies ciclables connectada a la de la resta de la ciutat.

B.2. MILLORA DE LA XARXA DE BICICLETES PER INCREMENTAR LA SEVA FUNCIONALITAT.

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

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

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

B.3 IMPLEMENTAR ACTUACIONS DE MILLORA DE LA GESTIÓ D'AQUESTA NOVA XARXA.

B.3.1 Estudi de noves senyalitzacions per la bicicleta.

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

B.3.3 Regular els grups de ciclistes per tal d'adaptar-los a les noves condicions de la xarxa de bicicletes

B.4. ESTABLIR ESTRATÈGIES DE COMUNICACIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER CONSOLIDAR LA BICICLETA COM A MODE DE TRANSPORT HABITUAL

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

7.3. Vehicles de Mobilitat Personal

DIAGNOSI

La proliferació els últims anys dels nous ginys a l'hora de moure'ns per la ciutat, sobretot pel que fa a grups de visitants, està generant moltes friccions entre els modes de desplaçaments, sobretot es detecta un gran impacte que afecta a les persones vianants.

Degut a aquest situació, a l'Ajuntament de Barcelona es va aprovar l'any 2017 una modificació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona regulant l'ús d'aquests ginys.

Tot i així, la pressió dels grups, i darrerament dels vehicles tipus C1 –en molts casos sense llicència-, estan generant un fort impacte a l'espai públic, produint problemes de convivència amb la resta de modes. A més a més, aquest impacte està concentrat en determinades àrees, agreujant aquesta problemàtica.

PROPOSTA

Aquest pla consolida l'estratègia actual de regulació específica de l'Ordenança de Vehicles de Mobilitat Personal al Districte de Ciutat Vella, és a dir, es mantenen les rutes especificades en l'Ordenança i les restriccions temporals.

Per altra banda, és important anar desplaçant els focus generadors d'aquesta mobilitat -focus associats amb un model productiu relacionat amb l'activitat turística- fora del centre urbà del districte cap a la xarxa bàsica de carrils i itineraris autoritzats, així com reforçar el control i compliment de l'Ordenança.

ACCIONS

VMP.1 TRANSFORMACIÓ I DEFINICIÓ DE LA XARXA.

VMP.1.1 Definir una estratègia específica de funcionament del VMP dins del districte.

VMP.2 MILLORA DE LA CONVIVÈNCIA AMB ALTRES MODES DE TRANSPORT.

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

VMP.3 IMPLEMENTAR ACTUACIONS DE MILLORA DE LA GESTIÓ D'AQUESTS NOUS MODES DE TRANSPORT.

VMP.3.1 Avançar cap a la matriculació i assegurança obligatòria dels VMP del districte.

7.4. Transport públic i col·lectiu

DIAGNOSI

Ciutat Vella disposa al seu interior i entorn immediat de la major oferta de transport públic (dia i nit) de Catalunya, però malgrat això hi ha aspectes que cal millorar:

Pel que fa a la xarxa de busos, Ciutat Vella presenta en general una bona cobertura. Tot i que el desplegament de la xarxa ortogonal ja està implementat, es denoten certes mancances en la distribució de parades i sobretot una sobreocupació relacionada amb la temporada d'estiu i platges. Per altra banda, falta el desplegament final del bus de barri perquè arribi a la Barceloneta, una demanda històrica dels veïns i veïnes a la respon el PMD de Ciutat Vella.

Pel que fa al transport col·lectiu relacionat amb els visitants al districte, s'identifica que hi ha molta concentració de parades en els entorns de vianants més sol·licitats, com a Plaça Catalunya, Rambles, Portal de l'Àngel, Passeig Colom, etc. Aquesta concentració suposa un fort impacte tant de persones com de vehicles a les parades actuals. A la vegada, el bus turístic està concentrant els impactes dels usuaris en zones molt determinades, com Via Laietana i façana marítima.

Pel que fa a l'accessibilitat de les parades de la Xarxa general de transport públic (metro, parades de bus (xarxa ortogonal i de barri), encara tenen mancances que s'han de resoldre.

Respecte el servei de Taxi, les parades estan molt concentrades en algunes zones –Rambla i Plaça Catalunya-, deixant-ne d'altres desateses, el que en alguns casos provoquen viatges de pas, en buit, que redueixen l'eficiència del propi servei.

PROPOSTA

L'objectiu principal d'aquest pla respecte al transport públic és consolidar-ne l'ús com a mitjà habitual de connexió dels residents de l'interior de Ciutat Vella i amb la resta de la ciutat, i reforçar-ho com a mitjà principal d'accés dels veïns i veïnes de la ciutat al districte. Per això, el pla consolida la xarxa ortogonal proposada al PMU de Barcelona, i fa arribar el bus de barri a la Barceloneta, connectant els equipaments socio-sanitaris del districte amb l'hospital del Mar.

Respecte l'accés de les persones visitants al districte mitjançant l'ús del transport públic o col·lectiu, el pla pretén distribuir aquest accés entre el màxim nombre de punts d'entrada d'acord amb la nova xarxa de persones vianants proposada. Respecte al metro es millorarà la gestió de parades i de boques d'accés.

Respecte al transport col·lectiu de persones visitants, i en consonància amb l'estratègia de mobilitat turística, es planteja un repartiment de les parades d'autocars discrecionals en tot el perímetre del districte. Es vetllarà perquè aquestes parades es facin en zones no residencials per reduir el seu impacte. Respecte al bus turístic, es reduiran el nombre de parades, sobretot a l'interior del districte. Pel que fa al servei de Taxi caldrà fer un estudi per a un repartiment més equilibrat de les places de parada, de cara a optimitzar el servei en relació a la nova xarxa de mobilitat proposada.



ACCIONS

TP.1. AJUSTAR LES XARXES DE TRANSPORT PÚBLIC PER COORDINAR-LES AMB LA RESTA DE MODES.

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

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

T.P.1.3 Transformació del funcionament de la xarxa de Transport Col·lectiu.

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

TP.2. MILLORES EN LA XARXA PER INCREMENTAR LA SEVA FUNCIONALITAT.

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

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

TP.3 MESURES DE GESTIÓ DE LA XARXA EN CONSONANCIA AMB LA DE VIANANTS.

T.P.3.1. Harmonitzar els punts de descàrrega de passatgers de transport col·lectiu a la xarxa bàsica de vianants.

TP.4. CAMPANYES DE COMUNICACIÓ, SENSIBILITZACIÓ QUE PODEN AFECTAR A LA MILLORA DE LA FUNCIONALITAT DE LA XARXA DE BUSOS DE LA CIUTAT.

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

7.5. Transport privat

DIAGNOSI

Ciutat Vella ha avançat en la transició cap a la ciutat del vianant, disposant de sistemes de regulació del trànsit en diverses zones, que li ha permès la reducció del trànsit fins a ser el districte amb menor número de vehicles per metro lineal de carrer de xarxa local.

Malgrat això hi ha aspectes importants en els que cal incidir per seguir millorant l'equilibri entre els diversos modes. Encara queden carrers on el vehicle privat ocupa la major de l'espai disponible, deixant als vianants voreres molt estretes amb elevada ocupació. Aquesta pressió provoca que els vianants ocupin en ocasions la calçada. També als carrers de plataforma única amb trànsit de vehicles es provoquen coincidències temporals amb els vianants i les bicicletes que generen friccions que cal considerar. Les motos, com a la resta de la ciutat, estan ocupant voreres traient espai al vianant.

Pràcticament la meitat dels vehicles que circulen pel districte, creuen o voregen pels seus carrers sense tenir destinació en el seu interior, sobretot als carrers següents: Via Laietana, Rambla, Pg Colom, Dr. Aiguader, Pelai, Fontanella, etcètera.



PROPOSTA:

El Pla adapta el transport privat a l'espai-temps disponibles, garantint l'accessibilitat contínua al veïnat, 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 d'usuari (resident, comerciant, vehicles autoritzats, serveis i aparcaments) i el seu vehicle (motorització) en funció del temps.

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

- Accessos perimetrals al districte per les Rondes.
- Control d'accessos a residents i usuaris finalistes a determinades vies.
- Control d'accessos a vehicles poc contaminants a determinades vies.

En tot cas és important ressaltar que tenint em compte les afectacions que suposen per la vida veïnal aquestes modificacions de la xarxa es validaran en processos participatius ajustats a l'entorn territorial corresponent.

ACCIONS

V.P.1 TRANSFORMACIÓ I DEFINICIÓ DE LA XARXA DESTINADA AL VEHICLE PRIVAT PER REDUIR EL TRÀNSIT DE PAS I GARANTIR L'ACCÉS FINALISTA (VEÏNAT, COMERCIANTS, SERVEIS AUTORITZATS I APARCAMENTS)

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

V.P.2 IMPLEMENTAR MILLORES QUE PERMETIN INCREMENTAR LA FUNCIONALITAT I SOSTENIBILITAT DEL TRANSPORT PRIVAT

V.P.2.1 Millores específiques de la xarxa

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

V.P.3 IMPLEMENTAR MESURES EN GESTIÓ I INNOVACIÓ TECNOLÒGICA A LA XARXA BÀSICA

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

V.P.4 POTENCIAR CAMPANYES PEL FOMENT DEL COTXE COMPARTIT I NET I LA UTILITZACIÓ RESPONSABLE DEL VEHICLE PRIVAT.

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



7.6. Distribució urbana de mercaderies (càrrega i descàrrega)

DIAGNOSI

Ciutat Vella és un districte amb un altíssim dinamisme comercial: la densitat d'activitat és del doble de la resta de districtes de la ciutat. A Ciutat Vella cada dia es distribueixen més de 68.000 paquets, dels quals la major part de les entregues es realitza durant el període habilitat de distribució (de 8 a 11 i de 15 a 17). El 80% es realitzen pel matí i la resta per la tarda.

En una xarxa ja molt atapeïda, la major densitat de lliuraments es concentra a les zones d'accés 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 - principalment entrades i sortides de les escoles-, i en horaris que es fan servir per la mobilitat relacionada amb l'economia productiva específica del districte – entrades i sortides a la feina.

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

PROPOSTA

De la diagnosi ha quedat palès que actualment la càrrega i descàrrega representa un dels modes amb més disfuncionalitats pròpies i generades al districte. Tenint en compte que és fonamental per l'activitat econòmica del districte la seva ordenació és clau per la millora de la mobilitat general.

El present pla té com objectiu 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 impulsi la sostenibilitat mitjançant la reducció de les friccions de la mobilitat en la vida quotidiana i la reducció de la contaminació.

S'incentivarà el creixement del sistema de "trencament de càrrega" habilitant microplataformes al perímetre i Cargobikes circulant pel interior, al igual que el sistema d'"anar a cercar el paquet", implementat una xarxa de consignes. Abans de aplicar-ho es farà un estudi en detall per determinar l'impacte derivat.

Mentre s'aconsegueix aquesta canvi de model, el sistema tradicional de càrrega i descàrrega s'endregarà per reduir la informalitat actual - la qual suposa un 40% de les operacions-, incrementant notablement les places a les vies perimetral i als carrers i places del interior. El total de les places estaran regulades com a Distribució Urbana de Mercaderies (DUM), amb zones i temps màxims ajustats, per afavorir la màxima eficiència i rotació.

ACCIONS

DUM.1 TRANSFORMAR DEL MODEL DE CÀRREGA I DESCÀRREGA.

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

DUM.1.2 Re-endreçament del sistema de càrrega i descàrrega convencional.

DUM.1.3 Controlar i gestionar el 100% de les places de C/D com una àrea DUM per tal d'afavorir la rotació.

DUM.2 ESTABLIR MILLORES RELACIONADES AMB EL FUNCIONAMENT DE LA XARXA DE CÀRREGA I DESCÀRREGA.

DUM.2.1 Millorar l'APP de l'àrea DUM actual

DUM.3 DESENVOLUPAR ESTRATÈGIES DE MILLORA DE LA GESTIÓ DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.

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

DUM.3.2 Regulació la càrrega i descàrrega generada.

DUM.3.3 Contacte permanent amb els principals operadors de DUM, amb els comerciants i amb el Gremi de professionals per operar dins de DUM.

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

DUM.4 IMPULSAR CAMPANYES DE PROMOCIÓ DE LA C/D SOSTENIBLE

DUM.4.1 Desenvolupar una estratègia de promoció a tots els nivells: Operadors, comerciants, etc.

7.7. Aparcaments

DIAGNOSI

La presència del vehicle aparcats en superfície en un districte amb tant poc espai públic, suposa una dificultat al desenvolupament d'espais pel vianant, a la mobilitat en bicicleta i als recorreguts en transport públic. Per altra banda, és ineludible resoldre el problema d'estacionament dels vehicles de les persones residents per tal de que sigui possible viure en el Districte amb unes condicions de proximitat i seguretat del vehicle privat raonables. Conciliar els dos extrems és un repte complicat. L'aparcament fora calçada pot donar servei al vehicle de la persona visitant (amb major renda) per fraccions de temps però no tot el veïnatge té poder adquisitiu suficient com per comprar plaça d'aparcament, o sostenir una plaça de pupil·latge. Tanmateix, l'alt nombre de comerços i activitats de pública concurrència del districte ha generat una intensa mobilitat derivada de càrrega i descàrrega que el nombre actual de places no pot assumir. Les motocicletes suposen també un gran impacte, i cal buscar solucions per ubicar-les fora de la calçada.

PROPOSTA

Per tant, l'estratègia és doble, per una part optimitzar els aparcaments en superfície pels usos més necessaris; DUM i Àrea Verda i per l'altra, incentivar el desplaçament d'aparcaments a



fora de calçada generant una oferta en condicions similars a la de la resta de veïns de la ciutat, a fi i efecte de compensar les grans àrees de vianants, habilitades per rebre una sobrecàrrega de visitants que donen riquesa a tota la ciutat.

Les mesures relacionades amb l'aparcament tindran per objectiu dissenyar la seva regulació, que garanteixi l'estacionament residencial i dels comerciants i dirigeixi la resta als pàrquings perimetrals.

Amb la reducció prevista de vehicles de pas i la necessitat d'aparcament fora calçada, cal impulsar l'adequació dels aparcaments a d'altres serveis complementaris relacionats amb els diversos modes a potenciar com són les bicicletes, les motos i la càrrega i descàrrega.

ACCIONS

AP.1 LA TRANSFORMACIÓ I ORGANITZACIÓ DE LA XARXA D'APARCAMENTS EN CALÇADA I FORA DE LA CALÇADA.

AP.1.1 Implementar una estratègia per optimitzar pel resident i la càrrega i descàrrega els aparcaments del carrer.

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

AP.2 IMPLEMENTAR MILLORES EN LA XARXA D'APARCAMENTS PER INCREMENTAR LA SEVA FUNCIONALITAT.

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

AP.2.2 Millores en la xarxa d'aparcament de vehicles elèctrics.

AP.3 DESENVOLUPAR MESURES DE GESTIÓ I INNOVACIÓ EN ELS APARCAMENTS I ESTACIONAMENTS.

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

AP.4 REALITZAR CAMPANYES DE COMUNICACIÓ I FOMENT DELS APARCAMENTS FORA DE LA CALÇADA.

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

7.8. Medi ambient

DIAGNOSI

La situació de la contaminació acústica a Ciutat Vella té arrels estructurals, en part per la morfologia del districte i les seves característiques constructives, però també i de forma important pel model econòmic i d'oci en què s'especialitza al districte. El districte de Ciutat Vella es caracteritza per concentrar una part important de les opcions d'oci nocturn de Barcelona, atraient també un gran volum de turistes, i generant molèsties, conflictes de



convivència derivats de usos diversos i un augment de les queixes per soroll per part del veïnat.

Pel que fa a la contaminació acústica, cal distingir entre la produïda per actituds incíviques o mals hàbits sobre la que es treballa amb d'altres accions com els plans d'usos que regulen i diversifiquen la concentració de les activitats que les afavoreixen, el Pla de veïnatge que intervé al espai públic i la intervenció directa de la Guàrdia Urbana; de la directament de la mobilitat sobre la que mira d'incidir aquest pla, i que incideixen específicament a:

- Els carrers de creuament del districte, Via Laietana i Rambla, així com alguns dels perimetrals com Pg Colom i Dr Aiguader, que presenten els nivells més alts especialment en hores nocturnes.
- Algunes zones interiors al nord i sud del Raval, i al Gòtic sud, també presenten nivells alts de soroll.

El Districte de Ciutat Vella 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 :

- la xarxa bàsica perimetral i les zones immediates més al nord del districte, i els vials que creuen el districte com Via Laietana i Rambla, que incorporen la major quantitat de trànsit de pas.
- la Rambla del Raval, per l'acumulació de trànsit en aquest distribuïdor al centre del barri
- la proximitat del port, es detecta en un increment de nivells de PM10 en l'àmbit del Pg. Jaume Carner i Pl. Colom.

PROPOSTA

Les conseqüències de l'aplicació de totes les mesures que el Pla de Mobilitat del Districte planteja, van 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 el 2005 a 2020, es 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:

1. Transformar la xarxa de mobilitat actual
2. Valorar les accions sobre el nombre de 'vehicles', la seva tipologia i i també sobre el medi-paviment.
3. Implementar millores de caràcter mediambiental que afectin a la xarxa
4. Cercar elements de gestió que permetin reduir les emissions

ACCIONS**M.A.1 TRANSFORMAR LA XARXA DE MOBILITAT ACTUAL**

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

M.A.2 IMPLEMENTAR MILLORES DE CARÀCTER MEDIAMBIENTAL QUE AFECTIN A LA XARXA

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

M.A.3 CERCAR ELEMENTS DE GESTIÓ QUE PERMETIN REDUIR LES EMISSIONS

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

M.A.4 CAMPANYES DE SENSIBILITZACIÓ MEDIAMBIENTAL

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

7.9. Seguretat Viària**DIAGNOSI**

Ciutat Vella no es caracteritza per ser un districte amb molts accidents amb víctimes, sinó que els accidents solen ser lleus i es basen en la fricció entre els vianants i la resta de vehicles –i d'aquí l'elevat nombre d'atropellaments en relació amb la ciutat.

El districte, en relació a la ciutat, proporcionalment pateix més accidents (7,6%) que quilòmetres recorreguts en vehicle privat (4,5%), cosa que indica que les friccions es realitzen més amb altres modes de transport.

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, ja sigui Via Laietana, Passeig Colon, etc. De la constatació d'aquest fet es deriva la necessitat de millorar els punts de creuament. Es plantegen, doncs, mesures infraestructurals (apropant les voreres, etc) i també la millora en els passos de vianants existents o els increments de temps de verd pels vianants que circulen pels carrers el nostre districte

PROPOSTA

En total subjecció a lo que estipula el Pla local de seguretat viària de Barcelona, es planteja una reducció d'un 20% dels accidents del districte, sobretot dels atropellaments.

Cal continuar reduint els accidents en els propers 6 anys, per tal d'assolir el repte de les zero víctimes mortal. Així, les mesures relacionades amb la seguretat viària es centren en la transformació i millora de la xarxa per fer-la més segura.



ACCIONS

S.V.1 TRANSFORMACIÓ I GESTIÓ DE LA XARXA PER EVITAR ELS ACCIDENTS.

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

S.V.2 IMPLEMENTAR MILLORES EN LA XARXA ACTUAL QUE SUPOSIN UNA REDUCCIÓ DEL RISC D'ACCIDENT.

S.V.2.1 Minimitzar l'efecte "frontera" pels vianants.

S.V.2.2 Millores en els passos de vianants

S.V.3 POTENCIAR LA COMUNICACIÓ I LES CAMPANYES DE REDUCCIÓ DELS ACCIDENTS

SV.3.1 Seguir amb les campanyes de seguretat viària i de protecció del vianant al districte.

8. ESTRATÈGIA D'IMPLEMENTACIÓ DE LES ACTUACIONS

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

Es important que la comunicació acompanyi tot el procés des del primer moment, per tal que els usuaris de la via pública puguin primer conèixer l'abast de les seves possibilitats i després rebre formació per la seva utilització i bon ús.

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

Pel que fa als vianants, es proposa una primera fase on s'incideix en la millora de l'oferta de la xarxa de districte amb intervencions sobre els carrers amb pitjors nivells de servei i després es treballa en la redistribució de la demanda amb l'impuls a la reordenació dels focus generadors de mobilitat –parades de la xarxa de transport públic: metro i bus i col·lectiu-, la revisió de la senyalització, la variació de les retolacions de les estacions de metro o les informacions del bus, etcètera. Amb tot això es pretén ser capaços de variar els hàbits de la demanda modificant les condicions de l'oferta o dels punts de generació o d'origen dels desplaçaments. També s'ha d'incidir en els itineraris turístics amb guia, els plànols orientatius o la creació d'espais calmats, etc.

Es proposa dotar la bicicleta d'un fort impuls ens els primers anys per tal que l'oferta d'espais es presenti interessant per als usuaris d'altres modes menys sostenibles i els convidi al canvi. La potenciació es proposa tant al perímetre com a l'interior durant els primers anys i és en la fase final quan s'ha de valorar la necessitat en els seu cas de zones i horaris no ciclables. Les places d'aparcament segures, els petits tallers, i l'adequació de les estacions de Bicing a les rutes prioritàries, es despleguen en el temps, juntament amb les campanyes de comunicació i formació

També s'incideix en els VMP en els primers anys, per reduir les friccions amb els vianants, i les campanyes de vigilància a la via pública es proposen contínues al llarg del temps.

Un cop que TMB acabi i analitzi el desplegament de la xarxa ortogonal (tota l'oferta de ciutat), cal que el bus de barri del districte, incorpori també a la Barceloneta (oferta al districte) i cal que s'estudiïn totes les possibles millores de la xarxa per optimitzar la seva oferta actual. Un cop aconseguida aquesta oferta, a mig termini es plantegen actuacions de gestió puntuals com regulacions de pas horàries, millores en les zones d'intercanvi, etc.

La xarxa de transport col·lectiu, ha de habilitar els espais de parada previstos en relació a la nova xarxa de vianants, i en una segona fase ha d'implementar la gestió intel·ligent i l'impuls .

El vehicle privat veurà reduïda la seva oferta en especial per al trànsit de pas amb les actuacions efectuades en la resta de modes, i haurà d'ajustar-se a la regulació que aquestes proposin. En paral·lel es revisaran les franges horàries de regulació, les xarxes locals d'accés i sortida dels barris i també les més internes. Un cop ordenada la mobilitat en els modes tous i en consonància amb les obres previstes al districte (sobretot Rambla i Via Laietana) cal anar implementant les mesures de regulació del trànsit de pas del districte, amb els estudis de les diferents zones per aplicar els punts de regulació dels accessos, ja siguin càmeres o pilones o els canvis de sentit als carrers interiors més importants.

En relació amb les obres i els retocs en els canvis de sentit, la primera fase inclou les obres de Rda. de Sant Antoni, posteriorment Rambla, després Via Laietana i finalment la resta. El moment de desenvolupament d'aquestes obres, condicionen la regulació de la mobilitat dels seus entorns immediats:

OBRES:

- FASE 1: Rda. Sant Antoni / Rambla Raval
- FASE 2: Rambles
- FASE 3: Via Laietana
- FASE 4: Pepe Rubianes / Pg. Colom, etc
Barceloneta

REGULACIO :

FASE 1: Gòtic
FASE 1 i 2: Raval
FASE 3: La Ribera
FASE 3 i 4:

La Distribució Urbana de Mercaderies DUM requereix també aquesta forma de desenvolupar el pla. Es planteja una primera fase d'ordenació de l'oferta, amb la intenció d'augmentar notablement mirant de duplicar el nombre de places disponibles en tot el districte i regulant com a DUM la seva totalitat per tal d'aconseguir la màxima eficiència de cada plaça. Una vegada aconseguida la oferta, es podrà implementar les franges horàries estudiades per a una millor compatibilitat amb la vida quotidiana.

Aquest procés s'implementarà per zones, i serà progressiu i simultani al control exhaustiu de les actuacions de repartiment irregulars, per tal d'eliminar-les. L'impuls cap a una nova idea de la distribució, mitjançant espais de trencament de càrrega, i distribució amb vehicles més petits i nets, es proposa de forma continuada en el temps. La comunicació i formació són especialment importants en el desenvolupament d'aquestes propostes i acompanyarà el procés des d'un inici.

Les intervencions sobre l'aparcament tenen dos moments diferenciats, un primer que s'ha de fer al principi per permetre la reconversió de places en superfície cap a places d'àrea DUM o mixta amb zona verda, tant en el perímetre com a l'interior, per possibilitar l'estratègia de la DUM esmentada; i un segon que preveu la reconversió gradual dels aparcaments actuals del districte, per anar incorporant el servei als diversos modes.

Per últim, tant la seguretat com les actuacions relacionades amb la millora mediambiental de la qualitat de l'aire i acústica, són de fet indicadors de l'evolució del pla i per tant, s'han de



mantenir de forma continuada en el temps fins arribar als objectius previstos en els paràmetres de referència.

9. GOVERNANÇA I AVALUACIÓ

Es plantegen diferents espais de coordinació, gestió i seguiment del pla:

- **Espai de coordinació transversal:** la seva funció serà vetllar pel compliment de les línies mestres del pla revisant si s'escau les prioritzacions o orientacions generals del pla. Estarà format pels actors interns de l'Ajuntament que han participat en la redacció d'aquest pla: Regidoria de Ciutat Vella, Regidoria de mobilitat, Model urbà, Direcció de turisme, Departament de transversalitat de gènere, l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, l'Institut Municipal d'Educació i la Guàrdia Urbana. La seva periodicitat serà anual.
- **Espai de coordinació sectorial:** A l'espai de coordinació gerencial entre Ecologia Urbana i Districte de Ciutat Vella bianualment es farà seguiment del compliment del pla.
- **Espai d'impuls i gestió:** la seva funció serà executar les accions que concreten aquest pla. El espai natural és la taula de mobilitat existent que està formada pels serveis tècnics del Districte de Ciutat vella, els serveis tècnics de la Direcció de mobilitat, la Guàrdia Urbana i el Serveis a les persones i al territori de Ciutat Vella. La seva periodicitat es quinzenal.

Espais de seguiment i control ciutadà:

- **Consells de Barri:** és l'espai natural per rendir comptes anualment amb el veïnat i emmarcar els processos de participació que es deriven de l'aplicació del pla
- **Taula DUM:** es proposa habilitar un espai de treball amb els/les comerciants, els principals operadors de DUM, el Gremi de professionals i les Associacions de Veïns i Veïnes per vetllar per l'aplicació de la estratègia DUM

AVALUACIÓ

Aquest pla comptarà amb un sistema d'avaluació tant de resultats com d'impacte. Anualment es farà un informe de seguiment de l'execució del pla. Als tres anys de desenvolupament del pla es farà una avaluació intermèdia d'impacte i a la seva finalització es farà una avaluació final que mesura tant el conjunt de l'execució com els seus impactes. Mentre que els informes de seguiment anual es faran de manera interna l'avaluació intermèdia i final es compaginaran equips interns i externs.



10. PRESSUPOST

El cost econòmic incorpora inversions previstes o que cal tenir en compte i l'estimació per modes de les actuacions a desenvolupar:

Vianant	37 mesures:	74.020.000 €
Bicicleta,	23 mesures:	2.869.000 €
VMP	5 mesures:	10.000 €
Transport Públic	33 mesures:	2.405.000 €
Vehicle Privat	18 mesures:	828.000 €
DUM	23 mesures:	1.675.000 €
Aparcament	12 mesures:	243.000 €
Seguretat	9 mesures:	490.000 €
Medi Ambient	12 mesures:	80.000 €

El pressupost total estimat per a la implementació de les 172 mesures d'aquest Pla de Mobilitat del Districte és de 82,620.000,00 € Iva inclòs, a repartir en els propers 6-10 anys.

D'aquests mesures, n'hi ha 61 que s'efectuaran des del propis serveis municipals, i que per tant no requereixen dotació econòmica específica, però sí la disponibilitat dels efectius humans necessaris per al seu desenvolupament.