

PROCÉS PARTICIPATIU PMU. SESSIÓ “L'ESPAI PÚBLIC I LA MOBILITAT”

Data: Dimecres, 3 d'octubre de 2018

Horari: De les 18:00 a les 20:00 hores

Lloc: Espai Jove La Fontana, c. de Gran de Gràcia 190, 08012 Barcelona

Assistents: 36

Entitats:

- ADISCAT
- AGUICAT
- ANESDOR
- Ajuntament de Barcelona - Regidoria de Mobilitat
- ATM - Barcelona
- AVANCAR
- Barcelona en Comú
- Barcelona Regional
- Bike Tours Barcelona
- Casal de Joves Queix
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports
- Distribuidores Automáticos Vending S.L.
- Districte de Ciutat Vella
- DonkeyRepublic
- Drivy
- eCooltra
- FECAV
- Natur Cat
- Grup Superilles
- IERMB
- L'Independent de Gràcia
- Fundació RACC
- Lavola
- Mobike
- Natur Cat
- PAT
- PIMEC Comerç
- Plataforma d'Afectats per la Superilla
- PTP
- Taula Oberta Trinitat Nova
- TMB - Metro
- Veïnat

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

DINÀMICA. *El globus vermell.*

10 minuts. Es van fer una sèrie de preguntes a l'estil concurs als assistents a la sessió per provocar la reflexió i la sensibilització. Aquests votaven a mà alçada la resposta que creien correcta amb unes targetes vermelles, verdes i grogues que se'ls hi havien entregat prèviament. De manera generalitzada, el grau de coneixement de les qüestions que es van plantejar va ser alt. Les preguntes i respostes formulades van ser les següents:

- 1) Quin és el districte que té més superfície dedicada al vianant?
Sant Martí
Gràcia
Ciutat Vella (resposta correcta)
- 2) Quina ciutat creus que té més densitat de vehicles?
Londres
Barcelona (resposta correcta)
Madrid
- 3) Quin % de l'espai públic està destinat al transport públic (en superfície)?
3% (resposta correcta)
12%
21%
- 4) Quin % de l'espai públic està destinat al vehicle privat?
15%
32%
49% (resposta correcta)
- 5) Quin és el mode de desplaçament més utilitzat a la ciutat (en superfície)?
A peu (resposta correcta)
Transport públic
Vehicle propi
- 6) Els infants més exposats a nivells alts de contaminació experimenten un desenvolupament cognitiu (memòria i atenció) menor al d'infants exposats a menys contaminació. Veritat o fals?
Veritat (resposta correcta)
Fals

+info: en zones més contaminades, el desenvolupament és d'un 7% i en zones menys contaminades supera l'11%



OBERTURA. *Álvaro Nicolás Loscos. Àrea de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.*

5 minuts. Explicació del PMU com a document que regirà les directrius de mobilitat dels futurs anys.

INTRODUCCIÓ PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMU. *Carme Ruiz Querol. Àrea d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona.*

5 minuts. Explicació del desenvolupament del procés participatiu del PMU, de les sessions passades i de les previstes.

EXPOSICIÓ TÈCNICA PMU ADAPTADA AL TEMA DE LA SESSIÓ. *Eugeni Rico. Àrea de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.*

10 minuts. Objectius i estructura del PMU.

EXPLICACIÓ DE LA SESSIÓ. *El globus vermell*

5 minuts. Objectius, estructura, temàtiques i metodologia.

DEBAT GENERAL: DIAGNOSI + PROPOSTES

60 minuts. Es van organitzar 3 subgrups de 12 persones/grup aprox., cada grup treballava amb papers de gran format i es va fer 1 canvi de taula.

El treball sobre papers de gran format o plànols consistia en un tros del plànol de Barcelona que contenia grafiats alguns usos i situacions quotidianes a l'espai públic i havia de servir com a suport per analitzar el model d'espai públic actual i fer-ne propostes de millora. A cada subgrup hi havia teixits urbans diferents: el nucli antic de Gràcia, amb grans illes de carrers pacificats; el teixit de l'Eixample, amb carrers amb alt volum de trànsit i activitat; i la zona propera al Mercat d'Hostafrancs a Sants, amb força carrers comercials, alguns de doble sentit i un alt volum de trànsit.



POSADA EN COMÚ

20 minuts. Després d'una hora de debat, es va fer un repàs i una posada en comú dels temes tractats.

FINAL: AGRAÏMENTS I TANCAMENT

PROPOSTES PRESENTADES

L'espai públic i la mobilitat a teixits antics amb carrers pacificats (Gràcia/Ciutat Vella).

Bicicleta:

- Regular l'ocupació elevada de bicicletes compartides d'empreses privades a l'espai públic.

Distribució Urbana Mercaderies:

- Millorar la DUM i implementació dels Centres Distribució Urbana (CDU).
- Repensar l'assignació de temps per fer la càrrega i descàrrega de cada sector.
- Perseguir de manera més severa la DUM que obstaculitzi la mobilitat d'altres agents de la ciutat com són els ciclistes.
- Regular els diferents vehicles que realitzen la DUM per gàlib i no tonatge.
- Premiar o reconèixer d'alguna manera aquells vehicles de DUM que no són contaminants (exemple Madrid).

Vehicle privat:

- Promoure l'ús de cotxes i motocicletes elèctriques.
- Reduir la presència de motocicletes i cotxes incentivant-ne l'ús compartit.
- Reduir carrils de circulació a la xarxa viària bàsica.
- Introduir sistemes de pagament als aparcaments de motocicletes.
- Reduir la velocitat de circulació a carrers estrets com Torrent de l'Olla.

General:

- Per tal d'augmentar la visibilitat als passos de vianants:
 - Als xamfrans, substituir aparcaments de cotxes i furgonetes per aparcaments de motocicletes, punts de Bicing, etc.
 - Repensar la posició d'alguns contenidors per evitar deixar els vianants o conductors sense visió dels uns o dels altres en els passos de vianants.
 - A banda i banda dels passos de vianants substituir sempre els aparcaments de cotxes per aparcaments de motos.
- Reforçar la comunicació amb ajuntaments veïns pel que fa la mobilitat.

Superilles:

- Atendre les qüestions específiques de cada Superilla quan es dissenyi / s'implementi; les propostes no poden ser uniformes.
- Valorar l'oportunitat o no d'introduir Superilles en carrers /illes ja força pacificats.
- Tenir més en compte l'impacte que genera la creació d'una Superilla dins d'ella mateixa i la seva àrea d'influència. Per tant, cal reduir el trànsit primer i, després aplicar la Superilla per tal d'evitar, així, que el trànsit / contaminació que era propi d'aquell grup d'illes es traslladi al seu perímetre.
- Donar més veu als ciutadans afectats per una Superilla.
- Evitar dissenyar punts en les Superilles que, per falta d'activitat / control ciutadà en moments específics, generin sensació d'inseguretat.
- En superilles que estiguin en funcionament, facilitar l'accés de vehicles d'emergències o servei a la gent gran.

Les aportacions respecte les Superilles —i possibles propostes que l'Administració hauria d'implementar— no van generar gaire consens entre els participants: algunes persones eren clarament contràries al model proposat per les Superilles i d'altres, clarament defensores. Atès que només hi ha 2 Superilles en funcionament, sí que va haver-hi un cert acord amb què era d'hora per valorar si el model proposat per les Superilles és vàlid o no.

L'espai públic i la mobilitat a carrers amb alt volum de trànsit i activitat (Eixample).

A peu:

- Reordenar o eliminar obstacles de les voreres.
- Si els desplaçaments a peu són el mode més habitual de desplaçament dins de la ciutat, prioritzar l'espai públic per aquests a tota la ciutat.
- Ampliar el temps de creuament en alguns semàfors pels vianants.

Bicicleta:

- Millorar el traçat i interseccions dels carrils bici, p. ex., a l'altura de Passeig de Sant Joan amb Avinguda Diagonal.
- Introduir aparcament massiu de bicicletes en punts estratègics, p. ex., en el perímetre de Ciutat Vella, etc.
- Introduir aparcaments per a bicicletes de diferents mides ("cargobikes", etc).
- Regular l'ús dels aparcaments de bici que fan les empreses de lloguer.

Transport públic:

- Introduir un sistema de semàfors preferent per al transport públic en superfície.
- Ampliar la xarxa de carrils d'autobusos a tota la ciutat.
- Ampliar la xarxa i cobertura dels autobusos interurbans.

Distribució Urbana Mercaderies:

- Augmentar les multes a aquells vehicles de la DUM que ocupin els carrils bici o altres espais que no siguin per la DUM de la ciutat.

Vehicle privat:

- Reduir el límit de velocitat.
- Introduir més radars a la ciutat.
- Eliminar les motos de les voreres.
- Multar als taxis que aturin els seus vehicles per deixar o agafar passatgers als carrils bus.
- Augmentar el preu de la zona blava i verda.
- En la mesura que sigui possible, apujar els impostos que es paguen per benzina, adquisició de vehicles, etc. per dissuadir la gent de comprar o utilitzar un vehicle privat —en cas de què això no es pugui fer a nivell municipal, forçar que es faci a nivell estatal o autonòmic.

General:

- Per aconseguir qualitat a l'espai públic, més que ampliar-ne les seves voreres, s'hauria de reduir els carrers amb alt volum de trànsit de la ciutat.
- Tenint en compte que els vehicles elèctrics tampoc no són 100% nets, promoure l'ús del transport públic i l'ús de vehicles compartits.
- Prioritzar l'aparcament de vehicles de dues rodes enfront de l'aparcament per a cotxes.
- Quan es facin obres de remodelació de l'espai públic, informar a la ciutadania dels beneficis que aquestes tindran a nivell de contaminació, soroll, etc. per a què tothom prengui consciència dels beneficis que té canviar la ciutat a favor dels vianants.
- Quan hi hagi obres en un edifici i s'hagi d'ocupar la via pública per dur-les a terme, instal·lar bastides o sistemes que, en comptes d'envair l'espai de les voreres, envaeixin la calçada.

L'espai públic i la mobilitat a carrers comercials, de doble sentit i amb un alt volum de trànsit (Sants).

Bicicleta:

- Introduir aparcaments de bicicletes segurs en centres escolars, centres de l'Administració, etc.

Transport públic:

- Millorar i ampliar la xarxa de transport públic.
- Connectar les xarxes de tramvia.
- Ampliar la xarxa i cobertura dels autobusos interurbans.

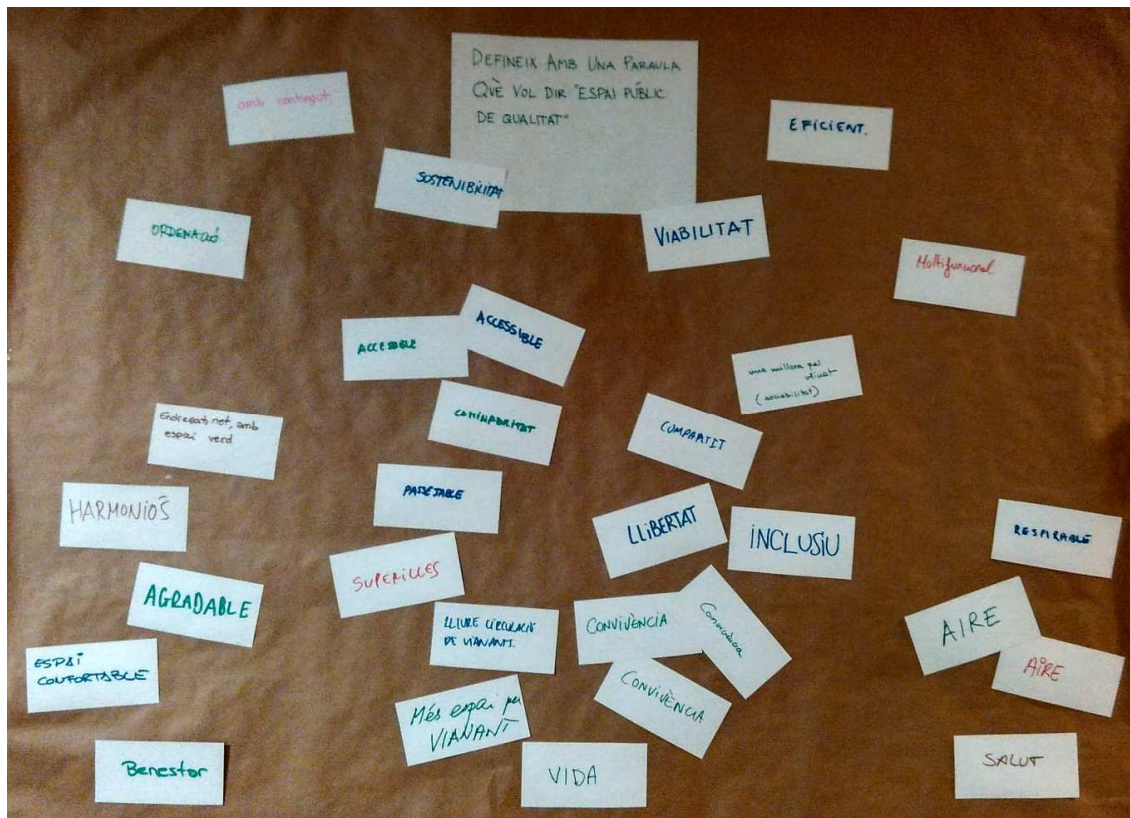
Vehicle privat:

- Eliminar les motos de les voreres.
- Eliminar places d'aparcament en superfície.
- Eliminar places d'aparcament al centre i zones / nuclis antics pacífics.
- Introduir un peatge de congestió per dissuadir l'ús del vehicle privat a la ciutat.
- Introduir *Park&Ride* de manera generalitzada —i possibilitar que els residents hi aparquin a la nit—.
- Introduir sistemes de vehicle compartit al *Park&Ride*.
- Revisar l'etiquetatge ambiental.

General:

- Pacificar de manera generalitzada els entorns escolars.
- Reforçar / tenir en compte la mobilitat als barris amb un fort desnivell orogràfic.
- Per part de l'Administració, comunicar àmpliament a la ciutadania els objectius i estratègies en matèria de mobilitat que segueix la ciutat a curt, mig i llarg termini.
- Donar més informació als ciutadans sobre circulació a les plataformes úniques.
- Recollir dades de patinets i vehicles de mobilitat personal.
- Tallar eventualment els carrers per possibilitar-hi el comerç i promoure la vida de barri.

DEFINEIX AMB UNA PARAULA QUÈ VOL DIR ESPAI PÚBLIC DE QUALITAT



Benestar / Confort

Espai confortable
Agradable
Harmoniós
Endreçat, net, amb espai verd

Vida i activitat

Més espai per al vianant
Lliure circulació dels vianants
Convivència (x3)
Superilles
Passejable
Caminabilitat
Accessible (x2)
Compartit
Llibertat
Inclusiu
Una millora pel veïnat
Sociabilitat
Ordenació Amb contingut

Salut

Aire (x2)
Respirable
Multifuncional
Eficient
Viabilitat

VALORACIÓ

	Molt bé	Bé	Malament	Molt malament
Durada	●●●●●●●●	●●●●●●●●		
Espai	●●●●●●●●	●●●●●●●●		
Organització	●●●●●●●●	●●●●●●●●		
Informació rebuda	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	
Temps per participar	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	
Valoració global del taller	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	

Posa un punt a la casella corresponent

Tornaries a participar en una sessió com aquesta?

SI ●●●●●●●● NO

Edat

<20 20-29 30-39 40-49 50-59 60-69 >70

Sexe

DONA ●●●●●●●● HOME ●●●●●●●●

Comentaris

Ens ajudes a millorar? Gràcies!