



VIA LAIETANA, UN CARRER PER AL VEÏNAT

ACTA DEL PRIMER RECORREGUT DE REONEIXEMENT URBÀ "PERCEPCIÓ DE SEGURETAT I MOBILITATS DIVERSES"

DIA: 03/10/18

HORA: 18:00-20:00h

INICI DEL RECORREGUT: Casal de Barri Pou de la Figuera, carrer Sant Pere Més Baix, 70.

HI ASSISTEIXEN

· **Participants:** 10 persones en total. 2 dones i 8 homes.

· **Entitats:** Residència Vigatans i Centre Euro Àrab de Catalunya.

· **Ajuntament:**

Gerard Verdés, tècnic de Democràcia Activa i Participació del Districte de Ciutat Vella.

Oriol Giol, tècnic del Departament de Projectes Urbans de Model Urbà - Ecologia Urbana

Carla Alís, suport Democràcia Activa.

Wiam Hechah, mediatra d'àrab del Districte de Ciutat Vella.

· **Dinamització:**

Julia Goula, disseny i dinamització del procés.

Helena Cardona, Dafne Saldaña i Conchi Berenguer, dinamització de l'activitat.

DESCRIPCIÓ DE LA SESSIÓ

Aquesta activitat és part de la fase de **Diagnosi** del procés participatiu "Via Laietana, un carrer per al veïnat". El **recorregut de reconeixement urbà** té per objectiu identificar i analitzar els aspectes físics i socials que influeixen en la vida quotidiana del veïnat des d'una perspectiva de gènere i interseccional.

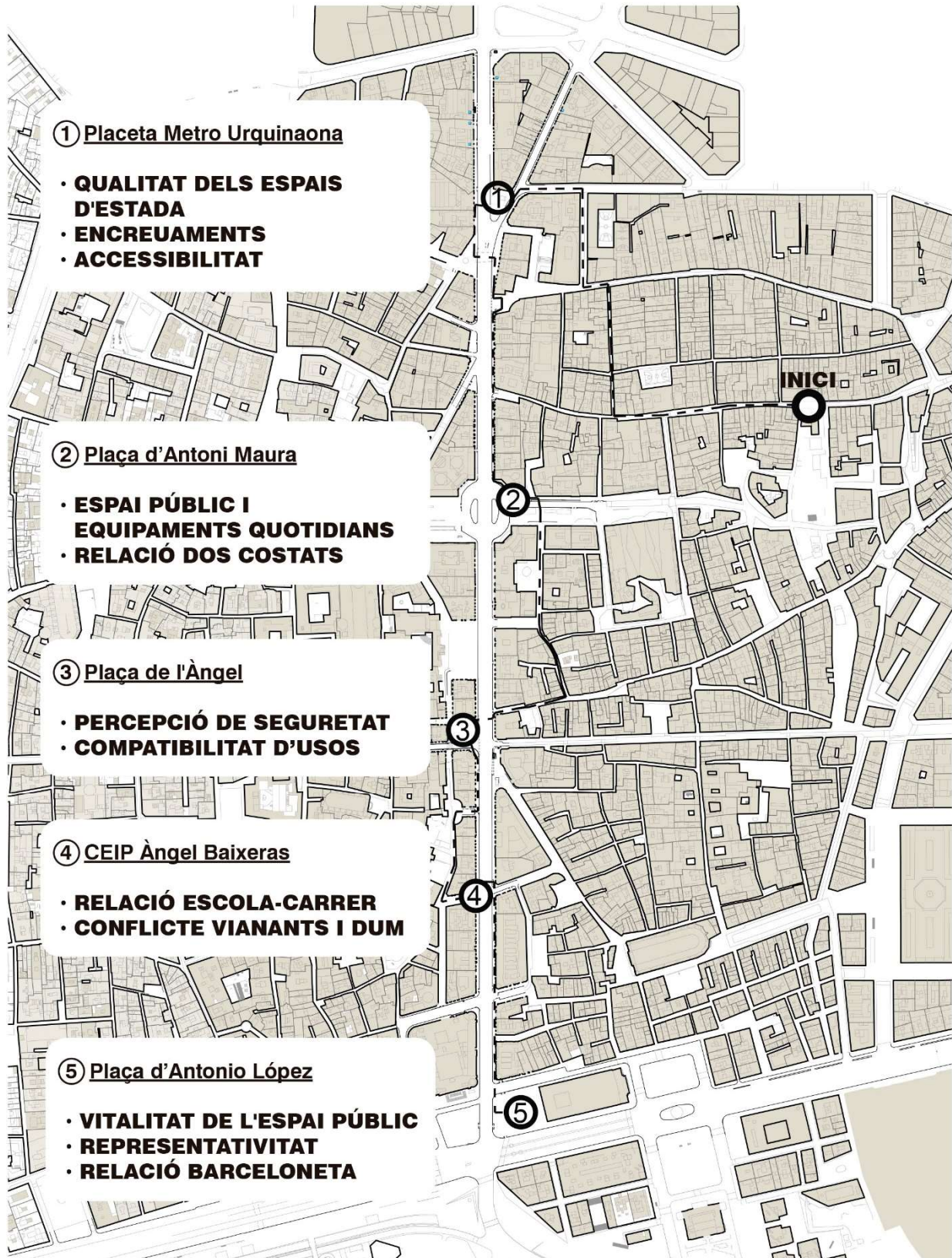
Aquest primer recorregut està pensat per a les persones **adultes i joves**, veïns i veïnes de la Via Laietana i del seu entorn que volen compartir les seves experiències des del punt de vista de la persona vianant. Al llarg del recorregut es reflexiona sobre tot allò que facilita o dificulta la mobilitat diària de les persones participants i es comparteixen les diferents **percepcions** a la via pública tenint en compte la **diversitat d'experiències i de mobilitats**.

L'activitat comença al Casal de Barri Pou de la Figuera amb una breu presentació sobre la metodologia de l'activitat i del traçat i parades del recorregut. Un cop finalitzada, veïns i veïnes surten al carrer i inicien el recorregut, aquest finalitza a la plaça d'Antonio López.



VIA LAIETANA, UN CARRER PER AL VEÏNAT

RECORREGUTS URBANS:
— 3 D'OCTUBRE
PERCEPCIÓ DE SEGURETAT I
MOBILITATS DIVERSES



Plànol del recorregut

CONCLUSIONS DEL RECORREGUT

D'aquesta sessió es pot destacar que, a nivell general, tant les veïnes i els veïns com aquelles persones que utilitzen la Via Laietana de pas tenen una **percepció negativa de la Via Laietana**. Totes coincideixen en que és un **carrer estressant** i poc pensat per a les persones. En el cas de les persones vianants aquest percepció és deguda a la dimensió de les voreres (massa estretes), a la forta presència de cotxes (proximitat i quantitat) i al gran número de persones presents al carrer diàriament.

S'expressa que fins ara no s'ha trobat la manera de pacificar la Via Laietana i de donar-li un ús més ciutadà. Tot i que reduir els cotxes és un tema complicat perquè influeix en la mobilitat de tot el districte i de la globalitat de Barcelona, **la prioritat ha de ser reduir la presència dels cotxes a la Via Laietana i ampliar les seves voreres** per poder reduir la sensació d'estrès actual i de fer un carrer més tranquil. **S'ha de recuperar la Via Laietana a escala de barri, pel vianant, sense oblidar el servei que dona a nivell de ciutat.**

S'han classificat les conclusions segons els tres blocs temàtics següents:

1. Mobilitat

Passos de vianants i connexió transversal entre els barris

S'assenyalen especialment com a conflictius els passos de vianants d'aquest tres trams de la Via Laietana ja que actualment no acompanyen el moviment de les persones vianants:

- Tram superior, des de la placeta del metro Urquinaona fins al c/Sant Pere Més Baix.
- Tram central, des del c/ de la Bòria fins al c/ de l'Argenteria.
- Tram inferior, plaça d'Antonio López.

Es proposa estudiar la possibilitat de fer-los més amples en aquells punts on hi ha més afluència de persones, ubicar-los en relació al traçat dels carrers i dels moviments de les persones i si és necessari valorar la possibilitat de fer-los en diagonal.

Connexió longitudinal

Es destaca com a conflictiva la manca de continuïtat que hi ha entre el c/dels Mercaders i el c/de les Beates a l'Avinguda Francesc Cambó.

Parades d'autobús

Es qüestiona la ubicació de la parada d'autobús ubicada entre la plaça d'Antonio López i plaça de l'Àngel. Es debat sobre la necessitat de duplicar aquesta parada, ubicant una a la plaça d'Antonio López i l'altre a proximitat de la parada del metro Jaume I.

Mobilitats diverses

Es detecten dues zones conflictives que dificulten el pas:

- Desnivells de paviments a l'àrea de l'Avinguda Francesc Cambó propera al c/dels Mercaders.
- El pas de vianants del c/de la Bòria. Presenta problemes de pendents tant de vorera com de rampa i el temps del semàfor és insuficient.

S'ha destacat el desig de suprimir els obstacles de les voreres per facilitar el pas de les persones vianants (aparcament de motos i presència de pilones).



2. Percepció de seguretat

Aquesta percepció varia en funció del gènere de les persones participants:

- Els homes utilitzen la Via Laietana i els carrers interiors de manera indiferent i destaquen que prefereixen els carrers interiors ja que els permet desplaçar-se més ràpidament.
- En canvi, les dones utilitzen molt més la Via Laietana de dia i de nit, i sempre la utilitzen quan és de nit.

Es destaquen alguns dels factors són necessaris per augmentar la percepció de seguretat:

- Vigilància informal, gràcies al comerç en plantes baixes i la seva llum.
- Indicacions per poder-se orientar correctament.
- Garantir una bona il·luminació.

3. Usos

Plaça d'Antoni Maura

Es destaquen dos temes principals:

- La pèrdua d'espai per als vianants que implica la rotonda.
- El disseny del primer tram de l'Avinguda Francesc Cambó. Aquest impedeix la continuïtat entre el c/de les Beates i el c/dels Mercaders i presenta obstacles per les persones vianants.

Plaça d'Antonio López

Actualment és únicament una zona de pas. Es destaca que és una zona assolellada i que podria acollir un parc infantil, amb la condició de reduir la presència de cotxes i de soroll.

DESENVOLUPAMENT DEL RECORREGUT

Juntament amb les persones participants es decideix variar el punt d'inici del recorregut i iniciar a la cantonada de Sant Pere Més Baix amb Via Laietana. Es valora que, des d'aquest punt, es pot comentar la primera parada proposada sense visitar-la (placeta del Metro Urquinaona, bifurcació Via Laietana i c/Jonqueres). Al llarg del recorregut es realitzen algunes parades diferents a les previstes ja que es considera important poder comentar-les. D'altra banda, cap participant té vincle amb l'Escola Àngel Baixeras i es decideix substituir aquesta parada per una nova parada a prop de la Residència Vigatans ja que dues persones participants hi viuen.



Parada 2. Plaça d'Antoni Maura



Parada 7. Plaça d'Antonio López

PARADA 1. SANT PERE MÉS BAIX AMB VIA LAIETANA

Tram placeta metro Urquinaona i c/Sant Pere Més Baix:

Des d'aquest punt es parla sobre el tram de la Via Laietana que va des de la placeta del Metro Urquinaona fins al c/Sant Pere Més baix. Es destaca que els actuals passos de vianants transversals, direcció Llobregat-Besòs, no s'adeqüen a les necessitats de les persones vianants, s'observa que molta gent creua sense seguir el traçat dels passos existents.

Traçat passos de zebra transversals:

- Es proposa fer un pas de vianants en diagonal que acompanyi el moviment de vianants entre el c/Magdalenes i el c/Ortigosa.
- Actualment, creuar des del c/Comtal fins al c/Sant Pere Més Alt és millor que anys enrere tot i que encara no s'ha trobat la solució. Creuar en sentit contrari, des del c/Sant Pere Més Alt fins al c/Comtal tampoc és còmode, el pas de vianants actual es troba desplaçat respecte el carrer i la dimensió de les voreres no faciliten el pas en aquest tram de Via laietana ja que són estretes.

Mobilitat longitudinal:

A l'últim tram del c/Comtal, al costat de l'olivera, no resulta fàcil creuar a peu degut al conflicte amb els vehicles.

PARADA 2. PLAÇA D'ANTONI MAURA

Amplada i obstacles a les voreres:

El recorregut continua per la vorera Besòs. Arribant a la plaça d'Antoni Maura, la vorera és molt estreta i no possibilita el pas simultani de persones de pujada i de baixada, i encara menys amb persones acompanyants. L'aparcament de motos i l'ús de les pilones fan que les voreres siguin més estretes. Quants menys entrebancs hi ha hagi a les voreres millor, per permetre el pas de

la gran quantitat de persones que les utilitzen. Les arrels dels arbres aixequen les voreres en aquests punts, fet genera inseguretat per a les persones que requereixen de cadira de rodes.

Percepció de seguretat, infància:

Durant el dia, quan es va amb canalla es prefereix utilitzar els carrers interiors (com per exemple els carrers Mercaders o Tapineries) ja que la percepció de seguretat augmenta, hi ha menys cotxe, es disposa de més espai per la canalla i són espais més acotats.

Avinguda de Francesc Cambó:

L'espai de la rotonda és un espai desaprofitat, es recorda de manera positiva que abans era un espai més verd. Es considera que l'avinguda és un espai amb vida i que ha millorat molt. Però es troba a faltar un equipament per canalla més complet, el que hi ha és insuficient i no es veu.

Continuïtat carrers de les Beates i C/Mercaders:

No hi ha continuïtat entre el c/de les Beates i el c/dels Mercaders, aquest tema es destaca com especialment problemàtic. El fet de travessar l'avinguda per aquest punt no és pràctic ja que es troben molts obstacles: la sortida de l'aparcament, les motos, el banc lineal. A més a més, hi ha un desnivell al paviment no senyalitzat que dificulta la mobilitat (cadira de rodes, gent gran, etc).

PARADA 3. C/ DE LA BÒRIA AMB C/ DELS MERCADERS**“Placeta” del primer tram del c/dels Mercaders:**

Es considera un espai desagradable, un darrera, un espai poc amable. No es considera adient per ubicar un espai per a la canalla. Es planteja la possibilitat de posar-hi aparcament de motos o d'ubicar-hi una zona de càrrega i descàrrega. En contraposició es diu que aquests dos usos podrien generar percepció d'inseguretat. Els espais han de tenir vida per donar percepció de seguretat, es planteja la opció d'ubicar una terrassa de bar o simplement millorar la il·luminació en aquest punt. També es planteja la opció de no preveure cap ús concret perquè puguin passar molts usos diferents. Es conclou que una de les causes de la manca de vitalitat d'aquest punt, i per tant menys percepció de seguretat, és la falta de continuïtat entre c/de les Beates i el c/Mercaders.

Percepció de seguretat diferenciada:

La percepció de seguretat de nit o de dia a la Via Laietana o als carrers interiors més propers a la via varia en funció del gènere de les persones participants. Els homes utilitzen la Via Laietana i els carrers interiors de manera indiferent. Destaquen que prefereixen els carrers interiors ja que hi ha menys soroll, no hi ha semàfors que aturin el seu pas i durant les èpoques caloroses els carrerons són més frescos. En canvi, les dones no utilitzen de manera indiferenciada la Via Laietana i els carrers interiors, elles utilitzen molt més la Via Laietana i sempre l'utilitzen de nit, troben que hi ha més llum i és més ample i per tant la seva percepció de seguretat augmenta.

Factors que influeixen en la percepció de seguretat:

Tothom coincideix en tres factors que influeixen i poden millorar considerablement la percepció de seguretat. En primer lloc, es comenta que actualment hi ha més control social, o vigilància informal, gràcies al comerç (i la seva llum) present en els carrers interiors. En segon lloc, es reconeix que la percepció també varia en funció del coneixement que es tingui del barri i es detecta que als carrers interiors falten indicacions per poder-se orientar correctament. Finalment, s'observa que els fanals no il·luminen el paviment (estan orientats cap a dalt) i es conclou que hauria de ser al revés per garantir una bona il·luminació.

PARADA 4. PLAÇA DE L'ÀNGEL

Accessibilitat i ubicació del pas de vianants:

Es destaquen tres problemes a l'hora de creuar des del c/de la Bòria fins a la plaça de l'Àngel. En primer lloc, les cadires de rodes patinen a l'inici del pas de vianants i la rampa del pas de vianants té massa desnivell, en segon lloc, el temps del semàfor és insuficient i, en tercer lloc, el pas de vianants finalitza en un tram de vorera molt estret (banda de plaça de l'Àngel), tot just en front d'un edifici.

Priorització del vianant en front el cotxe:

En aquest punt, es torna a comentar que, actualment, els passos de vianants estan pensats per als vehicles. Es planteja la possibilitat de fer passos de zebra més amples per donar resposta a tota la gent que es concentra en aquest punt. També es proposa l'opció d'acompanyar el moviment de les persones amb un pas de vianants en diagonal.

Compatibilitat d'usos:

A continuació es parla de la compatibilitat d'usos d'aquest espai on s'hi troben terrasses, molt turisme, gent que surt del metro, gent que hi viu, etc. Podria ser que la Via Laietana tallés el flux turístic que ve del Gòtic? Es compara la diferència de flux de persones entre els carrers Mercaders, Tapineria i Sotstinent Navarro.

PARADA 5. RESIDÈNCIA VIGATANS

Accessibilitat:

Es parla sobre l'accessibilitat de l'interior de la residència i dels entorns. Es destaca que els entorns propers a la residència són fàcils per desplaçar-se amb cadira de rodes elèctrica. Es valoren positivament les obres per fer accessible la sortida de metro Jaume I. Es valora negativament que la parada d'autobús s'ubiqui lluny d'aquest punt.

PARADA 6. TRAM INFERIOR, PLAÇA DE L'ÀNGEL I PLAÇA D'ANTONIO LÓPEZ

Plantes Baixes sense possibilitat d'ús comercial:

S'observa la impossibilitat d'utilitzar les plantes baixes per fer un ús comercial degut a la seva alçada, aquest fet té una repercussió directa sobre la percepció de seguretat.

Ubicació parada d'autobús:

Es necessitarien dues parades d'autobús, una a la plaça d'Antonio López i l'altre a prop de la parada de metro Jaume I. Ubicar la parada d'autobús pròxima al metro Jaume I facilitaria la mobilitat. En el cas de duplicar les parades, l'espai central (on s'ubica la parada actual) quedaria sense servei, fet que perjudicaria a les persones que treballen a la zona.

Accessibilitat:

Al c/Joaquim Massana hi ha un conflicte a la rampa del pas de zebra, la ubicació de les pilones en relació a la rampa no facilita el pas amb cadira de rodes, caminadors, etc.

PARADA 7. PLAÇA D'ANTONIO LÓPEZ

Ús actual de la plaça:

És un gran espai lliure amb un ús mínim, aquest espai sempre ha estat una zona de pas. Abans, davant de Correus hi havia una parada de metro. Actualment, aquí no s'hi pot fer res, no és un espai amigable i no té cap atractiu.



Relació entre els dos espais de la plaça:

Abans hi havia dos passos de vianants, un primer a la part superior i un segon a la part inferior de la plaça, actualment hi ha un únic pas de zebra central. Es valora negativament aquest canvi d'ubicació ja que hi ha molta afluència de persones i de bicicletes que venen del passeig de Colom.

Possibles usos de la plaça:

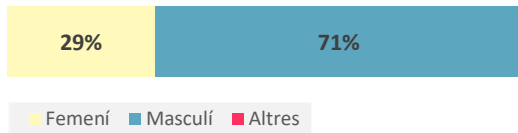
En relació als usos que podria tenir la plaça d'Antonio López, es comenta que és una zona assolellada i que es podria fer un parc infantil, en el cas de reduir la presència de cotxes i de soroll. Podria ser un lloc per agafar l'autobús.

RESULTATS DE L'ENQUESTA DE SATISFACCIÓ

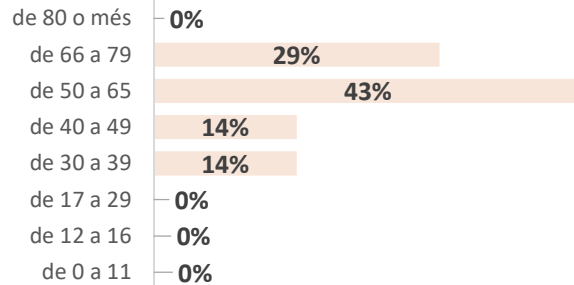
7 persones han respost l'enquesta de satisfacció.

I DADES PARTICIPANTS

1. Gènere:

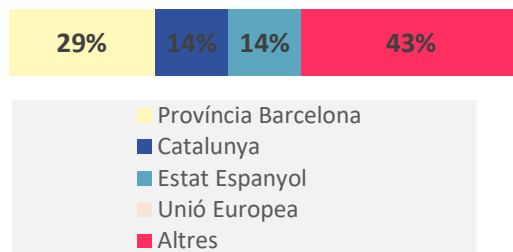


2. Edat:



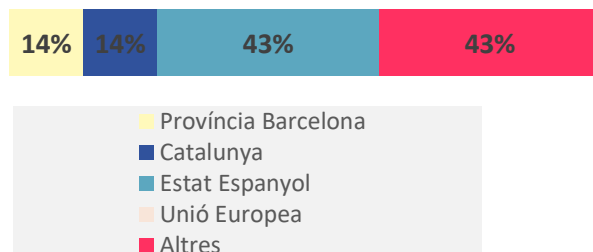
3. Diversitat d'origen:

3.1. Lloc de naixement:



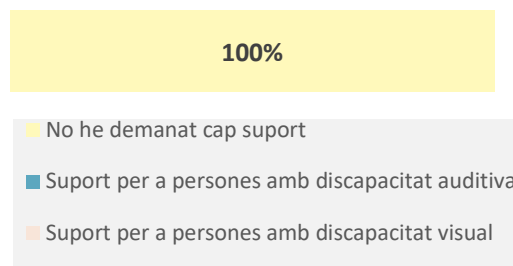
La totalitat de persones que han indicat "altres" han nascut al Marroc.

3.2. Lloc de naixement dels pares/mares:



La totalitat de persones que han indicat "altres" el lloc de naixement dels seus pares/mares és el Marroc.

4. Has demanat algun suport?



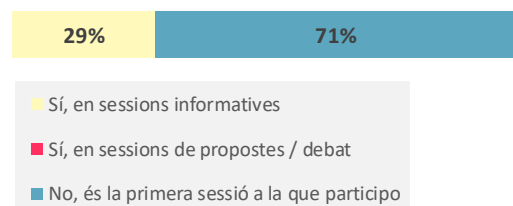
- No he demanat cap suport
- Suport per a persones amb discapacitat auditiva
- Suport per a persones amb discapacitat visual

5. Vens en representació d'alguna entitat o col·lectiu?



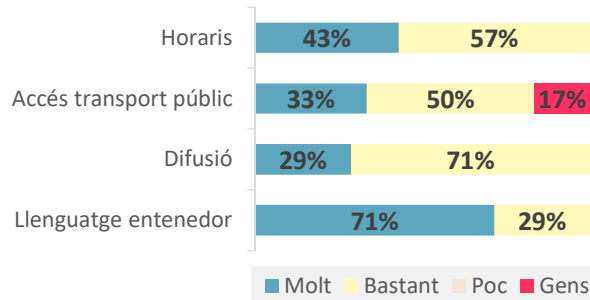
Residència Vigatans i Centre Euro Àrab de Catalunya.

6. Has participat en activitats anteriors en el marc d'aquest mateix procés participatiu?



II ACCESSIBILITAT

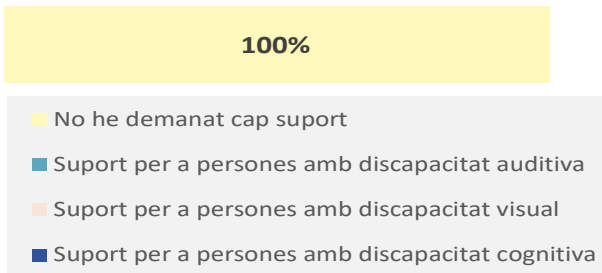
7. Creus que aquests aspectes han facilitat la teva participació en l'activitat?



8. La informació facilitada allarg de la sessió ha estat comprensible?

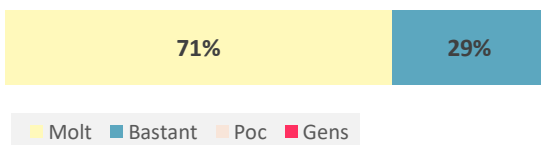


9. En cas que hagi demanat algun suport...

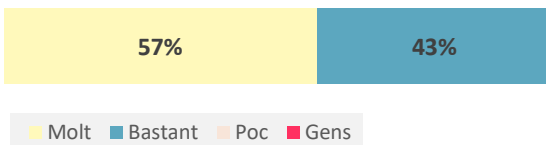


III PLURALITAT

10. En quina mesura consideres que s'ha facilitat que els i les participants poguessin opinar i expressar les seves posicions al llarg del procés?



11. En quina mesura consideres que els debats que s'han produït han estat plurals (és a dir, han recollit la diversitat d'opinions sobre el tema de debat)?



IV TRAÇABILITAT

12. En el marc d'aquest procés participatiu, en quina mesura consideres que s'ha explicat correctament l'origen de cadascuna de les propostes exposades?

