

PLA D'ACCIONS DE MOBILITAT DEL RAVAL

SESSIÓ INFORMATIVA

24 de març de 2021

ASSISTENTS

Ciutadania

Ainhara (Veïna del carrer Ramalleres), Anna, Carmela Torró (Carrer Salvador, Raval), Claudia, FJ, Flora Muñoz (Xarxa veïnal del Raval), Joana Llinàs, Miquel Angel Lozano (Xarxa veïnal del Raval), Mirna, Rafael Gómez i Xavier

En total, 7 Veïnes, 3 veïns i un/a participant que no se'n coneix el gènere.

Equip tècnic

Josep Maria Coll - Director de Llicències i espai públic del Districte.

Silvia Julián - Cap de Manteniment i Obres del Districte

Gerard Verdés – Democràcia Activa

Gloria Torras - Tècnica de barri

Carla – Arquitecta

Begoña Oltra – INDIC

Victor Garcia - INDIC

Conseller de medi ambient i urbanisme

Santi Ibarra

ESTRUCTURA DE LA SESSIÓ.

1. Presentació de la sessió
2. Explicació de la proposta metodològica
3. Presentació tècnica de la proposta del Pla d'Accions de Mobilitat del Raval
4. Torn obert de paraula
5. Tancament de la sessió

1. Presentació de la sessió

La sessió s'inicia amb una presentació per part del Conseller de medi ambient i urbanisme, Sr Santi Ibarra, en la que s'expliquen els objectius i el marc de de les sessions de informació i propostes.

2. Explicació de la proposta metodològica

A continuació l'equip de suport a la dinamització explica la proposta metodològica per a les dues sessions i els diferents canals d'informació i de participació habilitats: les 2 sessions telemàtiques i l'espai habilitat a la plataforma Barcelona Decidim (https://www.decidim.barcelona/assemblies/mobilitat-raval?assembly_slug=mobilitat-raval&locale=ca). S'explica que a l'espai de Decidim es pot consultar tota la informació del procés (materials informatius, propostes de la ciutadania, propostes que es recullen en les sessions) i que fins al dia 18 d'abril la ciutadania que es registri a la plataforma podrà fer propostes i aportacions sobre la resta de propostes presentades.

3. Presentació tècnica de la proposta del Pla d'Accions de Mobilitat del Raval

Un cop presentada la proposta de treball per a la sessió, es fa una presentació detallada de la proposta tècnica per part de la sra. Silvia Julian, que explica els objectius i les conclusions de la diagnosi, i del sr. Josep Maria Coll, que presenta les estratègies i propostes d'acció, compartint amb totes les persones participants el document informatiu, que està també a disposició de totes les persones participants a l'espai del Decidim.

https://ajbcn-decidim-barcelona.s3.amazonaws.com/decidim-barcelona/uploads/decidim/attachment/file/9880/039_RAVAL_PARTICIPACI%C3%93_PRESENTACI%C3%93_1.pdf.

4. Torn obert de paraula

Un cop acabada la presentació tècnica s'obre un torn de paraula.

A continuació es recullen tant les aportacions de les persones participants com les respostes dels equips tècnics:

Flora Muñoz

Agraeix l'explicació i el treball fet i explica que tenien ganes de veure la proposta i que genera il·lusió, però es comenta que hi ha canvis importants, i alguns costa d'entendre'ls bé, però, en principi, personalment es valora positivament.

Pregunta: Es vol saber com es faran les connexions en bicicleta amb la resta de la ciutat, donat que s'ha explicat poc tot i parlar que era un prioritat, i les persones que

viuen al barri saben que la connexió amb l'Eixample és complicada. Es comenta que s'ha entès que hi haurà un carril que pujarà per plaça Catalunya i expressa el temor que sigui un carrer ciclable d'aquests que es comparteixen amb busos i taxis que paren, obren portes, etc. i que poden generar situacions de poca seguretat per al ciclista. Voldria saber si es planteja algun tipus de carril bici per aquesta part tan complicada i densa.

També es pregunta si la proposta per al carrer Pelai és definitiva o si es planteja algun tipus de carril bici a llarg termini, perquè preocupa compartir l'espai amb la resta de trànsit.

Resposta de Josep M^a Coll: S'explica que pel que fa a la connexió amb Pelai i rondes, l'anàlisi de la xarxa de bicis està en procés, però la idea és que Pelai tingui un carril de bici. Val a dir que aquesta actuació depèn d'una anàlisi que incorpora la plaça Catalunya, Ronda Sant Pere, Trafalgar i plaça Universitat com a conjunt i tot i que ara mateix no es pot donar una resposta tancada, si el carril bici finalment no es fa al carrer Pelai estarà a Ronda de Sant Pere. Per tant, hi haurà un carrer que recollirà el final d'aquesta xarxa de Ciutat Vella, que és més intrincada. I a Ronda Sant Antoni segur que hi anirà un carril bici.

Respecte a com es farà la pujada del barri cap a l'Eixample es comenta que ara mateix no es pot respondre, però que amb el carrer Casanovas es connectarà segur, perquè la transformació del carrer Lluna és fa per fer aquesta connexió. Així mateix, el carrer Aribau també s'hi arribarà quan hi hagi el carril bici de Ronda Sant Antoni, que ara no hi és. Pel que fa a altres connexions com amb passeig de Gràcia, es pren nota per preguntar a mobilitat per veure com es planteja i poder donar una resposta detallada i poder treballar-ho.

Per una altra banda, amb relació al fet de compartir el pas de la bicicleta amb altres vehicles ens els eixos ciclables a l'interior dels districtes, s'explica que seran carrers on la bicicleta tindrà marcada una prioritat compartida. Aquesta prioritat compartida amb el vianant no presenta problema de seguretat; i amb el cotxe, com que la bicicleta podrà anar pel mig del carrer perquè així estarà reconegut, el cotxe haurà d'anar a la velocitat de la bicicleta. A més, als carrers s'hi posaran unes senyalitzacions de 20 o 10 (quilometres/hora): Si és plataforma única es posarà un 10, o un 20 o 30 si és segregat. En definitiva, tindrà la mateixa prioritat la bicicleta que el cotxe.

Pregunta: Es pregunta com funcionen les càmeres de control d'accés. Aquest accés serà per veïns, per vehicle? Com es podrà demostrar el fet de ser resident, etc.? Perquè es vols saber si, per exemple, has d'accedir amb un cotxe llogat o amb un cotxe que et deixen, com es podrà fer aquest accés.

Resposta de Josep M^a Coll: S'explica que les càmeres estan en una fase de proves, però que, per exemple, el sistema de càmera de la Rambla en sentit de pujada funciona amb control de matrícules i no hi ha hagut cap problema. S'explica que la qüestió es com aconseguir que sigui fàcil donar la matrícula. La idea és que mitjançant diferents canals molt flexibles qualsevol persona acreditada (resident, persona amb discapacitat, veí/veïna) pugui demanar l'accés amb una matrícula. Aquesta matrícula queda apuntada en un registre, juntament amb altres serveis que estan donats d'alta sempre (serveis, ambulàncies, brigades, bombers, policia, etc.) o de manera temporal (companyia d'aigua per fer obres, per exemple), la càmera ho detecta, fa una llista i compara amb la llista dels autoritzats, be siguin accessos temporals o de sempre perquè ho necessiten.

Tot i això, cal acabar de concretar com es farà a nivell tecnològic perquè fa relativament poc que està en funcionament el sistema de gestió de les zones de baixes emissions i s'utilitzarà l'app que utilitza aquest sistema. Però, en qualsevol cas, l'objectiu és que tot veí o veïna pugui donar d'alta de manera fàcil una matrícula per poder entrar amb un cotxe seu, amb un vehicle de lloguer o compartit, o el que sigui.

Amb relació al handicap que pot suposar que hi accedeixin usuaris que no haurien de fer-ho, s'explica que cal tenir en compte que es pot agafar la llista i filtrar per persona/DNI i comprovar quantes matrícules han entrat. Per tant, també hi ha manera de veure si hi ha abusos o si està funcionant d'una manera raonable. En general, l'experiència diu que la gent és sensata i que no hi hagut gaire casos en que hagi estat necessari intervenir.

Miquel Angel Lozano

Felicita per la feina feta que es veu que hi ha darrera del Pla, es comenta que es nota que hi ha una anàlisi profunda i estructurada de com és la mobilitat.

Pregunta: Es vol conèixer el calendari i si hi ha alguna previsió pressupostària d'inversions per a totes aquestes actuacions, mes enllà de les actuacions més de "xapa i pintura" que són mes fàcils d'assumir.

En relació amb això, es comenta també que des de la Xarxa Veïnal del Raval es va fer una proposta als pressupostos participatius que anava en la línia d'intervenció en molts d'aquests carrers (Hospital, Sant Antoni Abad, Carme...) i que van ser desestimades perquè ja estaven incloses en aquest Pla. Per tant, seria molt estrany que ara no hi hagués pressupost per fer aquestes actuacions, seria molt contradictori.

Pel que s'ha comentat, s'entén que sí que hi hauria disponibilitat pressupostària i que no hi hauria problema per tirar-ho endavant. Preocupa especialment la part de Sant Antoni Abad, que es considera que és la més urgent i extremadament necessària i que tothom ja podria considerar que estem fent tard.

Resposta de Josep M^a Coll: S'explica que fer un projecte d'aquestes característiques de remodelació implicarà un any i escaig i, per tant, això ens situa a finals de 2022 o principi de 2023. Es comenta que es buscarà la dotació pressupostària allà on calgui. Si no surt del Decidim, doncs es buscarà la dotació pressupostària per aquelles accions més estratègiques que s'han comentat. Hi ha diners anualment per anar invertint. En tot cas, el més important, és poder disposar dels diners per començar els projectes, i que aquests es tenen i la voluntat de fer-ho també. Per tant, es van encarregant i treballant els projectes i quan estiguin detallats a nivell d'accions i de costos, es trobaran els recursos per executar-los, perquè són temes vitals i estratègics pel Districte. En aquest sentit es pot estar molt tranquil perquè sortiran les inversions d'allà on calgui.

Resposta de Gerard Verdés. Pel que fa a l'acceptació o no de les propostes de mobilitat realitzades a través de pressupostos participatius, s'indica que va ser tema de reflexió interna: si s'acceptaven les propostes dels pressupostos participatius, resultava que la persona que havia fet la proposta, era ella qui havia de fer la proposta definitiva i es trobàvem que paral·lelament s'havia d'obrir a la participació ciutadana per un seguit de propostes perquè fos el conjunt del veïnat qui decidís o contrastés la proposta. Com hi havia una participació oberta en curs, no es podien executar coses que ara mateix estaven en debat i que, per tant, encara no estaven tancades. Davant d'aquesta disjuntiva, entre un procés que està en marxa de

pressupostos participatius amb calendari marcat i, alhora, una participació oberta per decidir com hem de fer aquesta transformació, s'ha prioritzat donar més veu a la ciutadania perquè sigui una cosa més plural i sigui tothom qui l'estigui debatent. També s'admet que és cert que el pressupostos participatius asseguraven una quantitat pressupostària segura, i això d'aquesta manera, no hi serà.

Comentari: Amb relació a la proposta dels horaris de la descàrrega urbana de mercaderies (DUM) es valora com a interessant que s'acabi a les 12h perquè a les 12.30h hi ha sortida d'escola. És la franja necessària, i en aquest sentit, s'està molt a favor de la proposta.

Pregunta: Es vol saber si s'han fet estudis o anàlisis de l'impacte de la pandèmia. Es considera important perquè el comportament que hi ha ara al barri és diferent del que hi havia abans de la pandèmia. Abans hi havia una pressió del turisme que no hi és. Es vol saber si les dades presentades són de l'època d'abans de la pandèmia, quan el turisme estava més a l'alça, tot i que s'és conscient de la dificultat de tenir dades en aquest sentit.

Resposta de Josep M^a Coll: S'explica que no s'ha fet una anàlisi posterior, post-pandèmia. Però s'entén que l'anàlisi realitzada té prou profunditat com perquè si som capaces d'apropar-nos amb aquestes quantitats que s'han establert, es creu que es podrà donar una resposta de sobres suficients al que necessita el barri.

Podria ser que part d'aquestes places no fossin necessàries assolir-les en aquests nivells, parlant especialment la DUM, que és un dels temes que més preocupen. Perquè el fet de posar càmeres, amb pandèmia o sense pandèmia, és evident que s'ha de fer, perquè s'ha de reduir el poc trànsit de pas que encara queda, i s'ha de reduir l'expectativa de la gent de fora de venir al Raval i acabar entrant. De la mateixa manera que la ciutadania ja sap que al Gòtic o al Casc Antic no hi pot entrar per respecte al veïnat i per millorar la vida interior, entendrà que al Raval es faci el mateix, donat que és el que va sortir de la feina feta amb el Pla de Mobilitat i del procés de participació amb la ciutadania.

Proposta: Es comenta que amb l'impacte de la pandèmia, consideraven que una de les mesures imprescindibles i que hauria de ser la prioritat de govern és la pacificació de carrers quan abans millor, i el cas de Sant Antoni Abad és evident i salta a la vista. En aquest sentit, les actuacions puntuals que s'han portat a terme en

els darrers mesos, tant des del carrer Floristes fins a la Rambla, del carrer del Carme, del carrer Sant Antoni Abad fins la plaça del Padró a Ronda Sant Antoni, es considera que han estat un fracàs bastant gran. Perquè s'apunta que les tanques les posava i les treia qualsevol persona que volia i, per tant, **es proposa que no és facin més proves en aquest sentit i que s'opti per mesures més arriscades.**

Resposta de Josep M^a Coll: Es comenta que vist en detall, és veritat que les actuacions que es va fer potser han estat poc efectives. Però també és veritat que amb aquestes mesures ja està explicat el què es vol fer, estan posades les senyalitzacions i això permet ara actuar-hi, sense haver de parlar-ne més perquè ja se sap que està prohibit circular-hi. S'explica que mentre no es pugui fer l'actuació definitiva, es poden anar fent actuacions en la línia de fer més difícil l'accés a tota la zona de Sant Antoni Abad, per exemple.

Ainhara

S'agraeix la presentació feta.

Proposta: Es comenta que, amb relació al carrer Ramelleres, es troba incoherent el fet que hi hagi propostes de pacificació i a la vegada hi hagi un pàrquing de motos que provoca que hi hagi circulació de motos per tot el carrer i, fins i tot, que vagin en contra direcció pel carrer Jovellanos i que **caldria treure aquest aparcament.**

Resposta de Josep M^a Coll: Es respon que efectivament s'haurà de reduir o treure l'aparcament de motos comentat. S'explica que la filosofia a tot el barri és que les motos han d'anar al pàrquing -com els cotxes- i no pas estacionar al carrer. Ja s'han fet algunes actuacions al Districte en aquest sentit i, si bé no s'aconsegueix a la primera, s'ha d'anar treballant. S'emplaça a les persones participants a posar al Decidim aquest tipus de propostes perquè donen força a la proposta tècnica i les treballaran.

Pregunta: Es comenta que els taxis que estan circulant pel barri buscant passatgers provoquen molt de trànsit i es pregunta si hi hauria alguna manera de controlar-ho?

Resposta de Josep M^a Coll: S'explica que s'han anat posant places al barri, però que aconseguir que el taxi no passi és un tema molt complicat i és molt difícil de controlar si el taxi porta passatger o no. En tot cas, s'apunta que si es controla la

Rambla de baixada, hauran d'entrar Rambla i després entrar als carrers del barri. També s'explica que està previst que hi hagi dues zones de taxis, als extrems de la Rambla, com a punts dissuasius per buscar passatge.

Carmela Torró

Proposta: Considera que hi ha notícies positives i negatives amb relació a la plataforma única de Sant Antoni Abad i, en consonància amb el què s'ha explicat, **proposa que mentre no s'actui de manera definitiva, es posin “badens” o elements físics per reduir la velocitat dels cotxes.**

Resposta de Josep M^a Coll: Es comenta que els “badens” tenen un problema pel que fa a la circulació de bicicletes, però per solucionar-ho es poden deixar forats perquè hi passin. Es comenta que s'estudiarà especialment en aquells carrers que està previst que siguin per a vianants.

Flora

Pregunta: Es vol saber si hi ha previstes restriccions per a la bici en alguns punts?

Resposta de Josep M^a Coll: S'explica que no hi ha restriccions, el veí/veïna podrà sortir de casa seva amb la bicicleta i anar on hagi d'anar. Tot i això, com que hi ha eixos ciclables, hauria de circular a 10 km/h fins arribar a l'eix, anar més a poc a poc perquè es comparteix l'espai amb el vianant, i un cop s'està a l'eix ciclable l'espai és de la bici en igualtat de condicions que el vehicle o el vianant. El tema clau en la bicicleta són les velocitats que es fan servir i els grups els grups de ciclistes als carrers.

5. Tancament de la sessió

La sessió es tanca recordant els canals de participació habilitats i convidant a totes les persones participants a assistir a la sessió de propostes del dia 14 d'abril i a fer propostes a través de la plataforma Decidim.