



**Ajuntament  
de Barcelona**

# **Informe de resultats del procés participatiu del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2019-2024**

**El globus vermell**

Barcelona, març 2019





## ÍNDEX

---

<b>Introducció .....</b>	<b>02</b>
<b>Procés participatiu .....</b>	<b>03</b>
Plantejament general	
Agents implicats	
Calendari i sessions	
Metodologia	
Comunicació	
<b>Resultats: Propostes revisades i respostes per BCNecologia .....</b>	<b>13</b>
A peu	
En bicicleta	
Transport públic	
Distribució urbana de mercaderies (DUM)	
Vehicle privat	
Altres aportacions ciutadanes	
Conclusions	
<b>Avaluació del procés .....</b>	<b>47</b>
Valoració de les persones participants	
Perfil de les persones participants	
Valoració general del procés	
Metodologia de treball per a la revisió i incorporació de les actuacions (BCNecologia)	

## INTRODUCCIÓ

El **Pla de Mobilitat Urbana**, en endavant, PMU, és el **instrument de planificació on es defineixen les línies d'actuació que han de governar la mobilitat urbana en els propers anys** per assolir els objectius per a la convivència a la via pública dels diferents usuaris i modes de transport; prioritant i protegint el vianant i el ciclista, fomentant el transport públic col·lectiu, reduint l'ús del vehicle privat, regulant la mobilitat comercial i turística i garantint l'eficiència del conjunt de la xarxa de mobilitat.

El PMU 2019-2024 dóna continuïtat als processos iniciats amb el PMU 2008-2012 i el PMU 2013-2018 i a la seva vocació de **reflexionar sobre el model urbà**, tot posant en relació diferents polítiques sectorials de mobilitat i cercant la compatibilitat entre elles, i definint **estratègies futures** que estiguin en consonància amb un model global de mobilitat més sostenible i que compleixi els límits de contaminació establerts per la Unió Europea. El nou PMU consolida les actuacions impulsades anteriorment, pretén assolir aquelles que no s'hagin desplegat suficientment, i ahora estableix noves mesures que permetran anar més enllà en el camí **cap a una ciutat amb una mobilitat més segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent**.

L'estructura del document parteix d'una diagnosi en la qual s'analitzen les bondats i debilitats de la mobilitat actual tant de persones com de mercaderies, dins l'àmbit territorial del Pla, per a cadascun dels modes de transport utilitzats. A continuació es marquen els objectius i les línies estratègiques del que serà el model de mobilitat i es defineixen un seguit de mesures que permetran convergir cap a aquest model. Per últim es determinen les pautes de seguiment del Pla, incorporant els indicadors establerts per a la seva monitorització.

Tal i com estableix la Llei 9/2003 de la mobilitat, la jerarquia entre els diferents instruments de planificació marca que el contingut del PMU de Barcelona s'adapti als criteris i orientacions establerts pel Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, elaborat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que ahora integra les Directrius Nacionals de Mobilitat en el territori metropolità.

D'altra banda, tal i com estableix el Reglament de participació ciutadana aprovat el 6 d'octubre de 2017, l'**elaboració del PMU 2019-2024 ha anat acompanyada d'un procés participatiu**, el plantejament i els resultats del qual s'exposen a continuació.

## PROCÉS PARTICIPATIU

### PLANTEJAMENT GENERAL

El procés participatiu del PMU 2019-2024 té per objectius principals:

- Introduir la **visió de la ciutadania** en la definició de propostes i en el procés de presa de decisions, com a complement de les visions tècnica i política.
- **Democratitzar i aplicar transparència** al PMU.
- **Apoderar, implicar i reforçar** la ciutadania.
- Obrir un procés de dinamització amb èmfasi en la tasca **comunicativa, pedagògica i d'activació** de la comunitat.
- **Complir amb la legalitat** —pel Reglament de participació és preceptiu fer processos participatius en els plans sectorials.
- **Sensibilitzar i informar** la ciutadania sobre la necessitat d'un canvi modal en la mobilitat.

### AGENTS IMPLICATS

S'ha coordinat des d'un Grup impulsor, una Comissió de seguiment i un Suport extern.

El **Grup impulsor**, que en aquest cas ha sigut el propi Ajuntament, ha tingut les funcions d'identificar i proposar els perfils de les persones cridades a participar en el procés participatiu; col·laborar en la definició de les metodologies més adients per a la participació efectiva d'aquestes persones; formar part de la Comissió de seguiment a fi de col·laborar en trobar una solució a les queixes o discrepàncies que hagin pogut sorgir en el transcurs del procés participatiu; i, per últim, col·laborar en la definició dels indicadors per a l'avaluació del procés.

D'altra banda, a la **Comissió de seguiment** se li han adjudicat les funcions d'emetre opinió sobre els instruments i la metodologia concreta de debat proposats i suggerir les modificacions que considerés convenientes; fer el seguiment del funcionament i l'eficàcia dels instruments de debat i recomanar millores; emetre informe sobre les esmenes presentades pels participants en els instruments de debat respecte dels resums formalitzats en les actes de les sessions; i, a més, conèixer i debatre l'informe de resultats del procés i afegir-hi suggeriments o millores.

S'han realitzat dues reunions amb la comissió de seguiment. Una el 23 de maig de 2018 per validar el procés participatiu i l'altra el 10 de desembre de 2018 per validar l'informe de resultats i tancar el procés.

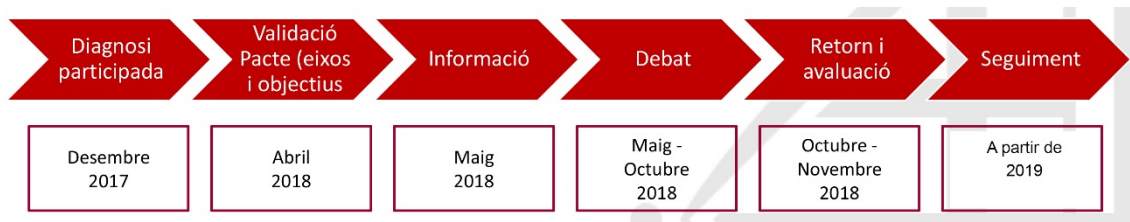
La Comissió de seguiment ha estat formada per:

PTP - Associació per a la Promoció Transport Públic  
ASTAC – Asociación de Transportistas Agrupados Condal  
GREMI DEL MOTOR  
Barcelona Camina  
BACC-Bicicleta Club de Catalunya  
AEM- Asociación Española de Empresas de Mensajería  
Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat  
Adrià Gomila, director de Mobilitat  
Carlos López, cap de Departament d'Estratègia de la Mobilitat  
Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat  
Carme Ruiz, tècnica de Participació d'Ecologia Urbana

Per últim, el **Suport extern** o equip dinamitzador, en aquest cas l'entitat El globus vermell, ha sigut l'encarregat d'exercir de Secretaria tècnica del procés; d'establir els instruments, la metodologia concreta de debat i el calendari; de prendre acta de les sessions i redactar l'informe final de resultats; i també de publicar les actes de les sessions presencials i el contingut d'aquestes a l'espai digital de debat del procés o plataforma digital ([www.decidim.barcelona](http://www.decidim.barcelona)).

## **CALENDARI I SESSIONS**

El procés participatiu del PMU 2019-2024 s'ha dividit en les següents fases i calendari:



A les dues primeres fases, **diagnosi participada i validació dels eixos i objectius del PMU**, s'ha treballat amb un grup de treball del Pacte per la Mobilitat prenent el PMU vigent com a punt de partida.

Durant la fase d'**informació**, s'ha difós al conjunt de la ciutadania el procés sobre el qual es demanava la participació, utilitzant diferents mitjans.

A la fase de **debat**, recentment conclosa, s'ha promogut el diàleg i el contrast d'arguments i s'han recollit les aportacions de les persones participants emprant diferents metodologies. S'han dut a terme tres fases de sessions participatives:



- A la primera fase s'han realitzat 2 sessions amb membres del Pacte per la Mobilitat:
  - o Diagnosi participada  
Horari i lloc: 4 desembre 2017, 18h, Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240  
Núm. assistents: 45
  - o Eixos i objectius del PMU  
Horari i lloc: 9 abril 2018, 18h, Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240  
Núm. assistents: 70
  
- A la segona fase s'han realitzat 11 sessions dirigides a col·lectius específics per tractar temes concrets:
  - o Diversitat funcional  
Horari i lloc: 29 maig 2018, 18h, La Lleialtat Santsenca, C. Olzinelles, 31  
Núm. assistents: 9
  
  - o Taula de soroll  
Horari i lloc: 14 juny 2018, 18h, Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240  
Núm. assistents: 23
  
  - o Gent gran  
Horari i lloc: 19 juny 2018, 11h, Centre Cívic Pati Llimona, c. Regomir, 3  
Núm. assistents: 15
  
  - o Salut i contaminació  
Horari i lloc: 21 juny 2018, 16.30, Institut Municipal de Serveis Socials, c. València, 344  
Núm. assistents: 12
  
  - o 6 sessions amb infants  
2 sessions a l'Escola Jujol (2n i 5è de primària), c. Riera de Sant Miquel, 41-45  
Horari: 12 juny 2018 13h  
Núm. assistents: 50  
  
1 sessió a l'Escola Nausica (5è de primària), c. Muntaner, 309-313  
Horari: 13 juny 2018 15h  
Núm. assistents: 25  
  
1 sessió a l'Escola Pau Vila (5è de primària), c. Font Florida, 95-131  
Horari: 13 juny 2018 11.30h  
Núm. assistents: 25



2 sessions a l'Escola Santa Anna (1r i 2n de primària), c. Bailèn, 53

Horari: 18 i 20 juny 2018, 11.30h

Núm. assistents: 51

o Gènere

Horari i lloc: 4 juliol 2018, 17.30h, sala Ciutat, Ajuntament de Barcelona, pl. Sant Jaume, 1

Núm. assistents: 15

o Taula contra la contaminació de l'aire

Horari i lloc: 24 juliol 2018, 18h, Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240

Núm. assistents: 26

- A la tercera fase s'ha obert el debat a tota la ciutadania i s'han realitzat 4 sessions:

o La mobilitat a la vida quotidiana i professional

Horari i lloc: 20 setembre 2018, 18h, Centre Cívic Pati Llimona, c. Regomir, 3

Núm. assistents: 31

o Mobilitat segura per a tothom

Horari i lloc: 26 setembre 2018, 18h, Espai Veïnal Calàbria, 66, c. Calàbria, 66

Núm. assistents: 26

o L'espai públic i la mobilitat

Horari i lloc: 3 octubre 2018, 18h, Espai Jove La Fontana, C. Gran de Gràcia, 190

Núm. assistents: 36

o La tecnologia al servei de la mobilitat

Horari i lloc: 10 octubre 2018, 18h, Centre Cívic La Farinera del Clot, Gran Via de les Corts Catalanes, 837

Núm. assistents: 26

A la fase de **retorn i avaluació**, s'han traslladat a les persones participants i al conjunt de la ciutadania els resultats del procés.

A l'última fase, es realitzarà el **seguiment**, per part de la comissió de seguiment, del desenvolupament dels resultats del procés.

## METODOLOGIA

Les sessions han tingut una triple vessant:

- **Informativa:** s'ha explicat el grau d'assoliment del PMU anterior, plantejament del proper i els objectius que es volien assolir en cada sessió.
- **Pedagògica i de sensibilització:** s'han transmès eines, exemples i coneixement sobre els temes tractats, combinant dinàmiques participatives amb presentacions convencionals per fer que el debat sigui ric i constructiu.
- **Deliberativa:** les sessions han donat espai a la reflexió i l'intercanvi d'opinions sobre els temes a tractar per extreure conclusions i propostes a ser considerades en la redacció del PMU.

## INFORMACIÓ

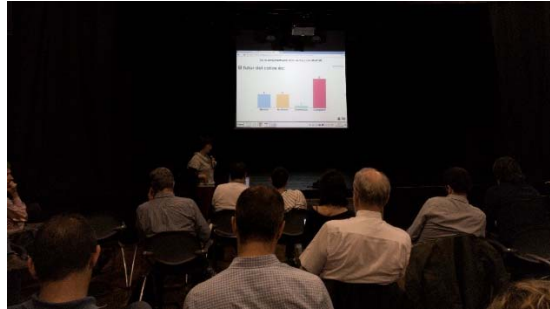
Totes les sessions (a excepció de les sessions amb infants) s'han iniciat amb una breu presentació del PMU 2019-2024 (antecedents, eixos i objectius) i una explicació del procés participatiu.





## PEDAGOGIA I SENSIBILITZACIÓ

S'han utilitzat tècniques de sensibilització per transmetre dades i incitar a la reflexió sobre les problemàtiques principals de la mobilitat d'avui dia, especialment a les sessions obertes a la ciutadania. A l'iniciar la sessió s'han realitzat bateries de preguntes utilitzant diferents sistemes (per exemple, sistemes analògics com les targetes de colors per visibilitzar les respostes del públic o bé sistemes digitals com l'app mentimeter.com).



## DELIBERACIÓ

Als espais de debat s'han dut a terme 3 tipus de metodologies diferents:

### Dinàmica tipus *world cafe*

La gran majoria de sessions s'han desenvolupat seguint aquesta metodologia. La dinàmica del *world cafe* permet que tothom se senti còmode per dir la seva i que, alhora, es vagi més enllà de les inquietuds i vivències individuals dels participants.

Aquesta dinàmica consisteix en l'organització de diferents taules de debat temàtiques conduïdes per una persona facilitadora. Es realitzen tandes de 20-30 minuts durant les quals, els participants de cada taula debaten el tema i s'apunten en fulls les problemàtiques detectades i les propostes.

Passat el temps, la gent canvia de taula aleatòriament, l'objectiu és que les persones participants es barregin.

Al començament de cada nova taula, la persona facilitadora fa un resum d'allò que s'ha parlat a la tanda anterior amb l'objectiu de no repetir qüestions i afegir-ne de noves o enriquir les que ja han sortit.

Segons el públic assistent, aquesta dinàmica s'ha modificat lleugerament per adaptar-se al perfil de les persones participants. Per exemple, a les sessions amb gent gran i amb diversitat funcional, el públic s'ha distribuït en taules diferents però, a totes elles s'han tractat els mateixos temes i no s'han realitzat canvis de taula.





## Taula rodona

Aquesta dinàmica consisteix en l'organització de diversos espais de debat on es tracten temàtiques diferents. Cada un d'aquests espais està conduït per una persona convidada experta en el tema d'aquella taula. Aquesta persona fa una molt breu presentació i va introduint els temes de debat. El públic assistent intervé, realitza preguntes i aporta propostes. Una persona dinamitzadora va realitzant la relatoria del debat prenent nota, tant de la intervenció de la convidada com de les aportacions i dubtes de les persones participants. Al cap de 40 minuts les persones convidades i les dinamitzadores canvien de grup per fer el mateix, repassant, primer, els temes sortits a la taula anterior.



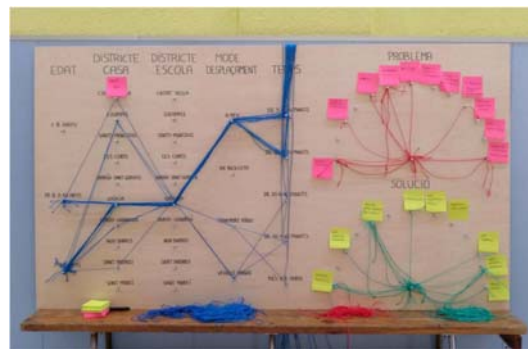
## Plafó participatiu

A les sessions amb infants s'ha realitzat una dinàmica més amena. Després d'iniciar la sessió amb una breu explicació del PMU i del motiu de la sessió, s'ha realitzat un debat amb els infants acompanyat d'un plafó-enquesta que s'anava completant de forma col·laborativa durant la sessió.

El debat ha tractat les problemàtiques que més preocupen als infants en matèria de mobilitat posant el focus en la seva mobilitat diària, i se'ls ha demanat que imaginessin possibles solucions per a aquests problemes. Una persona dinamitzadora ha anat recollint aquestes aportacions en post-its i les ha anat endreçant a la part dreta del plafó, la qual està pensada per deixar constància dels problemes detectats i de les solucions proposades.

La part esquerra del plafó, en canvi, ha funcionat com una enquesta que s'ha anat completant paral·lelament, durant el debat. Cada infant ha anat passant i, mitjançant un cordill blau, ha anat deixant constància de l'edat, el districte on viu, el districte on hi ha l'escola, el mode de desplaçament que fa servir entre casa i l'escola i el temps que triga en aquest trajecte.

Al final de la sessió, cada un dels alumnes ha votat, posant un fil vermell al problema que li sembla més greu i, posant un fil verd a la solució que li sembla més urgent.



## COMUNICACIÓ

**OPIS:** 2 circuits del 25 de setembre a l'1 d'octubre de 2018.

2 circuits del 2 al 8 d'octubre de 2018.



**Cartelleria:** A equipaments municipals (Centres Esportius Municipals, Centres cívics, Casals de Barri, Casals de Gent Gran, Centres d'Atenció Primària de Salut i plafons informatius de carrer (TAM)).

**Flyers:** A biblioteques, equipaments que acollien les sessions i Oficines d'Atenció al Ciutadà (OAC). També a la Via Laietana, durant la jornada "La Mercè respira" (22 de setembre) en motiu de la celebració del Dia sense Cotxes.

### **Internet i xarxes socials:**

- Plataforma de participació ciutadana de la ciutat de Barcelona [www.decidim.barcelona](http://www.decidim.barcelona)

<https://www.decidim.barcelona/processes/plamobilitatBCN>

- Web de Mobilitat. Destacat a la *home* i amb apartat propi.

<https://continguts-www.barcelona.cat/mobilitat/ca/actualitat-i-recursos/nou-pla-de-mobilitat-urbana-2019-2024>

- Web Ecologia Urbana. Destacat a la *home* i notícia.

[http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/noticia/en-marxa-el-proces-per-definir-el-futur-pla-de-mobilitat-urbana-de-barcelona\\_706738](http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/noticia/en-marxa-el-proces-per-definir-el-futur-pla-de-mobilitat-urbana-de-barcelona_706738)

- Xarxes socials:

Twitter: Des dels diferents perfils oficials de l'Ajuntament (@bcn\_ajuntament, @BCN\_digital, @BCN\_Ecologia, @BCN\_Mobilitat, @Bcn\_Eixample, @Bcn\_Gracia,



@Bcn\_NouBarris, etc.), i des de la ciutadania, s'ha anat piulant en diferents moments sobre el nou PMU i el desenvolupament del seu procés participatiu, en diferents etiquetes o temes de conversa: #mobilitat, #Mobilitat18, #mobilitatBCN, #mobilitatintelligent, #nouPMUbcn, #plamobili-tatBCN, #PMU2019, etc.

Recull de twits: <https://twitter.com/search?q=%23noupmubcn&src=typd>

S'ha etiquetat a centres d'estudis i universitats per fer ressò entre els professionals del sector: @Geografia\_UAB @EspaiGeo @upfBarcelona @enginyeriaUAB @etsab @\_etsav\_ @camins\_upc @CAmbientals\_UAB @mediambient\_UB @UniBarcelona

- Districtes (a través de les seves webs i xarxes socials). Per exemple:  
Districte de Nou Barris: *La ciutadania (també) decideix la mobilitat de Barcelona*. 14/09/2018. Disponible  
a: [https://ajuntament.barcelona.cat/noubarris/ca/noticia/la-ciutadania-tambe-decideix-la-mobilitat-de-barcelona\\_705798](https://ajuntament.barcelona.cat/noubarris/ca/noticia/la-ciutadania-tambe-decideix-la-mobilitat-de-barcelona_705798)
- Butlletí Pacte per la Mobilitat (setembre 2018).
- Canals de difusió de l'equip dinamitzador (web, facebook i twitter)

#### Premsa:

- Nota de premsa municipal:  
<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2018/09/20/comenca-el-proces-participatiu-obert-a-tota-la-ciutadania-per-elaborar-el-nou-pla-de-mobilitat-urbana-pmu-2019-2024/>
- Durant el procés participatiu diversos mitjans s'han fet ressò d'aquest:
  - >elPeriódico. *La impotencia de Barcelona frente al coche*. Márquez Daniel, Carlos. Barcelona, 11/01/2018. Disponible  
a: <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20180111/impotencia-barcelona-ante-uso-vehiculo-privado-6545850>
  - >La Vanguardia. *El futuro plan de movilidad de Barcelona priorizará el peatón*. Benvenuty, Luis. Barcelona, 03/02/2018. Disponible  
a: <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20180203/44478961768/peatones-ayuntamiento-plan-movilidad-urbana-pmu.html>
  - >Betevé. *Barcelona es conjura per una mobilitat sostenible i els drets dels vianants*. Redacció. Barcelona, 20/02/2018. Disponible  
a: <https://beteve.cat/mobilitat/pacte-mobilitat-barcelona-vianants-contaminacio>
  - >elPeriódico. *Barcelona camina hacia la ciudad zona 30*. Márquez Daniel, Carlos. Barcelona, 19/10/2018. Disponible  
a: <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20181019/barcelona-estudia-ampliar-zonas-30-calles-principales-7098566>

## RESULTATS: PROPOSTES REVISADES I RESPOSTES PER BCNECOLOGIA

Les **propostes** que es presenten a continuació són d'una banda les que l'Ajuntament pretén desenvolupar en el PMU 2019-2024 oficialment i, de l'altra, les que han sorgit per part de la ciutadania al llarg del procés participatiu, tant en les trobades com a la plataforma decidim.barcelona. S'han recollit un total de 299 aportacions: 31 d'**oficials** i 268 de **ciutadanes**, d'aquestes últimes, 203 s'han recollit a les sessions presencials i 65 a la plataforma. L'agrupació de les propostes s'ha fet segons el seu grau d'analogia i s'han classificat segons el mode de transport —a **peu**, **bicicleta**, **transport públic**, **distribució urbana de mercaderies** o **vehicle privat**— o en una categoria **general**, que engloba aspectes transversals o que es corresponen amb més d'un mode de desplaçament.

Abans d'enumerar-les, s'exemplifica com es mostra cadascuna de les propostes:

TÍTOL PROPOSTA O CRITERI QUE ENGLOBA PROPOSTES SIMILARS	XX
Àmbit  - Descripció  <u>Grau de consens: <b>Alt</b>, <b>mig</b> o <b>baix</b></u>  <u>Aportació feta o recolzada a:</u> - Nom sessió	
- Aportacions que tenen a veure amb la proposta (si s'escau)	

(S'assignarà un codi de color diferent a cada mode de desplaçament o categoria)

### Criteri de valoració del grau de consens:

- Alt** Proposta que ha rebut suport a la plataforma decidim.barcelona i a les sessions i que preocupa a la ciutadania perquè s'ha demanat diverses vegades de diferents maneres a través de les propostes ciutadanes.
- Mig** Proposta que ha rebut algun suport, però que no és el tema de preocupació central de la ciutadania perquè no s'ha reclamat en els canals de debat del procés participatiu — la plataforma decidim.barcelona i les sessions— ni tampoc s'ha reiterat gaire entre les propostes ciutadanes.
- Baix** Proposta puntual que no ha rebut gaire suport —tampoc opinions contràries— ni als canals de debat del procés participatiu ni s'ha reiterat en les propostes ciutadanes.



## AMPLIAR LA SUPERFÍCIE DEDICADA AL VIANANT, MILLORANT L'ACCESSIBILITAT I EL CONFORT DELS ESPAIS PER A VIANANTS

01

Proposta oficial

- Incrementar l'espai públic destinat al vianant.
- Garantir la seguretat i accessibilitat dels espais per a vianants.
- Millorar la qualitat urbana de la ciutat.
- Promoure altres usos ciutadans a l'espai públic.
- Promoure els desplaçaments a peu.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Infants
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Al llarg de tot el procés participatiu, en diverses ocasions i de manera unànime, s'ha manifestat que la plena accessibilitat i confort a les voreres no es podria assolir si l'Ajuntament no és més estricte pel que fa a l'ocupació de la via pública. Els participants perceben alguns carrers com a intransitables i advoquen per revisar l'ocupació de terrasses, les aglomeracions de grups turístics, els obstacles a les façanes i per eliminar completament les motocicletes de les voreres. <sup>1</sup>

També veuen prioritari eliminar els carrils bici d'aquestes i, en cas de no fer-ho, establir mesures per a què aquests puguin ser identificables més fàcilment — també veuen necessari que a les plataformes úniques i Superilles es busquin maneres de distingir, cromàticament i a nivell de textura, els encaminaments i carrils bici, de l'espai de circulació per als vianants i els cotxes. <sup>2</sup>

Altres propostes que han sorgit, de manera més puntual, però abastant temes diversos, han sigut: introduir més carrers horitzontals pacificats a l'Eixample; impulsar una Superilla al Camp de l'Arpa limitada pels carrers de Freser, Navas de Tolosa, Mallorca i Independència; reforçar la neteja d'alguns carrers i habilitar més àrees d'esbarjo per a gossos; introduir més bancs per a seure i que aquests estiguin agrupats i també en els carrers amb pendent; estudiar eliminar els xamfrans per a fer els desplaçaments a peu més curts; i també que en la planificació urbana es tingui en compte aquells qui van amb embalums o amb persones dependents. <sup>3</sup>

<sup>1</sup> PE.01 -> El conjunt de les actuacions

<sup>2</sup> PE.03 -> 01/ BI.01-> 02;03;05

<sup>3</sup> PE.03 -> 06 / PE.01 -> 04;05;06;07





## 1. P1.02

### AUGMENTAR LA SEURETAT DEL VIANANT

02

Proposta oficial

- Millorar la seguretat viària de les persones.
- Garantir l'accessibilitat universal en els desplaçaments dels vianants.
- Augmentar el nombre de desplaçaments a peu.
- Equilibrar modes de desplaçament.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Infants
- Gent gran
- Gènere
- Salut
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

L'eliminació dels carrils bici de les voreres i la necessitat de diferenciar clarament els encaminaments i carrils bici a tot l'espai públic en general i, en particular, als espais de transició o als espais on conviu més d'un mode de desplaçament —illes centrals, carrers en plataforma única, carrers de doble sentit, Superilles, etc.—; s'ha reivindicat també com a necessari per augmentar la seguretat i autonomia dels vianants.<sup>4</sup>

Espais de transició com són els encreuaments s'haurien de repensar amb més senyalització o amb nous semàfors en els punts conflictius on no n'hi hagi; amb l'eliminació dels semàfors en ambre intermitent on s'hagin produït incidents en més d'una ocasió o a prop dels centres escolars; amb la introducció de més passos de vianants que quedin al mateix nivell de les voreres, i el disseny de l'entorn dels quals no dificulti la visió que vianants i conductors tenen entre ells; etc.<sup>5</sup>

Altres actuacions que es podrien dur a terme per incrementar la seguretat i sensació de seguretat dels vianants a l'espai públic podrien ser: dotar d'un sistema acústic tots els semàfors de la ciutat; reforçar l'enllumenat en alguns carrers; i vetllar per a què determinats espais, per inactivitat o falta de control ciutadà, no siguin insegurs o percebuts com a insegurs; etc.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> BI.01 -> 02;03 ; 05 / PE.02 ->06

<sup>5</sup> PE.02 -> 01; 02; 06;07;09

<sup>6</sup> PE.02 -> 01; 03; 06; 07



**PROMOURE EL CAMÍ ESCOLAR I LA MOBILITAT  
SOSTENIBLE I SEGURA ALS CENTRES EDUCATIUS**

03

Proposta oficial

- Aconseguir que els desplaçaments dels escolars es facin amb la màxima seguretat, accessibilitat i continuïtat.
- Promoure una mobilitat més segura i sostenible: a peu, en bicicleta i en transport públic.
- Millorar la disciplina viària als entorns escolars.
- Millorar la mobilitat als carrers de l'entorn de les escoles i contribuir, també, a la millora mediambiental d'aquest entorn.
- Promoure la participació i el compromís de les escoles, de les famílies i de l'alumnat per una mobilitat més segura i sostenible.
- Millorar el coneixement del barri per part dels alumnes, així com la capacitat d'orientació i de detecció de situacions de perill, i proporcionar criteris per triar els recorreguts més segurs.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Infants
- Salut
- Gènere
- Mobilitat segura per a tothom

A aquesta proposta els participants afegirien:

- Afavorir i promoure el Camí Escolar per fomentar un estil de vida saludable i actiu entre els infants i com a oportunitat d'alliberar el temps de les persones adultes que els acompanyarien en el seu trajecte a l'escola, sovint, dones.<sup>7</sup>
- Promoure la participació i el compromís de les escoles, de les famílies i de l'alumnat... i dels comerços i veïns i veïnes d'aquests centres escolars, com a responsables i beneficiats de la millora d'aquests entorns.<sup>8</sup>
- Promoure la figura dels Agents Cívics o de la Guàrdia Urbana a prop dels centres escolars per garantir una entrada i sortida a aquests fluïda.<sup>9</sup>

I al voltant de promoure una mobilitat sostenible i segura als centres escolars, en alguna trobada també s'ha plantejat d' introduir o reforçar l'Educació Viària als currículums educatius com a coneixement necessari per a conviure i desenvolupar una actitud responsable amb el medi i l'entorn.

<sup>7</sup> PE. 05 ->01; 03

<sup>8</sup> PE. 05 ->05 ; 06 ; 07

<sup>9</sup> PE. 05 ->04



AMPLIAR I MILLORAR LA XARXA D'ITINERARIS DE  
BICICLETA, REVISANT ELS PUNTS CONFLICTIUS  
AMB MÉS SINISTRALITAT

04

Proposta oficial

- Promoure l'ús de la bicicleta a la ciutat.
- Reduir l'accidentalitat ciclista.
- Garantir la connectivitat de l'actual xarxa de bicicletes.
- Ampliar la cobertura de la xarxa actual de bicicletes i reduir el temps d'accés a destí.
- Millorar la connexió dels carrils bici que uneixen Barcelona amb els diferents municipis metropolitans.
- Minimitzar conflictes amb la resta de modes, especialment amb els vianants.
- Garantir la circulació segura de bicicletes durant la realització d'obres a la via pública.
- Ubicar la totalitat de carrils bici en calçada segregats del vehicle motoritzat.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- Mobilitat segura per a tothom



Juntament amb la mesura que pretén adaptar la normativa vigent a la realitat de la bicicleta i altres ginys, aquesta proposta ha generat un intens debat en diferents moments del procés participatiu. Deixant de banda a aquells que veuen amb reticència l'ampliació de la xarxa de carrils bici de la ciutat perquè sovint suposa l'eliminació de carrils de circulació o places d'aparcament, hi ha hagut una opinió favorable per a què s'aposti decididament per la bicicleta i canviï el repartiment de l'espai actual, blindant l'espai de circulació de les bicicletes, però també el dels vianants.<sup>10</sup>

Com s'ha dit, s'ha reclamat l'eliminació generalitzada dels carrils bici de les voreres, però també un espai propi de la xarxa d'itineraris de bicicleta respecte als cotxes.<sup>11</sup> S'ha reivindicat una xarxa contínua, segura i còmoda de carrils segregats —preferentment, d'un únic sentit de circulació— i que revisi les mancances actuals quant a la coordinació semafòrica, als elements de separació i a la claredat en la senyalització.

Relacionat amb la promoció de l'ús de la bicicleta a la ciutat, s'han fet les següents reflexions sobre el servei de Bicing:

- Per alguns participants, l'accés al servei hauria de ser més econòmic i fins i tot obrir-se a nous públics com p. ex. el turista, per ser més utilitzat i rendible.<sup>12</sup>
- La xarxa de parades hauria d'incrementar i reforçar-se a la part alta de la ciutat i també en els límits d'aquesta —i esdevenir un servei més fiable pel que fa a la disponibilitat / aparcament de bicicletes.<sup>13</sup>
- El sistema tarifari podria entendre's amb perspectiva de gènere o tenir en consideració variables com l'origen, el destí, la durada o la naturalesa dels trajectes i també la freqüència d'ús del servei per part de l'usuari / usuària.<sup>14</sup>
- Si el nou Bicing aposta per les bicicletes elèctriques, s'hauria de promoure'n l'ús entre aquells o aquelles que no les usen i entendre per què no ho fan.<sup>15</sup>
- El nou Bicing hauria de possibilitar també la reserva de bicicletes i ampliar el temps de gratuïtat del servei o tenir en compte l'edat dels seus usuaris.<sup>16</sup>
- Pel que fa al manteniment i reposició de bicicletes, el servei hauria de ser més eficient i amb vehicles sostenibles.<sup>17</sup>
- Quant a les incidències, haurien de poder comunicar-se mitjançant sistemes per telèfon o per escrit que no excloguessin cap col·lectiu.<sup>18</sup>

Durant el debat també s'ha parlat de les noves empreses de repartiment en bicicleta i dels negocis de bicicletes privades compartides o *sharings*. S'ha instat a l'Ajuntament a què reguli l'ocupació que aquests fan de l'espai públic i n'estudii l'accidentalitat, atès que desenvolupen una activitat d'explotació econòmica i cada cop hi tenen una presència més gran.<sup>19</sup>

<sup>10</sup> BI.01 -> 01

<sup>11</sup> BI.01 -> 02;03;05

<sup>12</sup> BI.07 -> 03

<sup>13</sup> BI.02 ->02; 03 -> 01BI.10 -> 01 / BI.05 -> 02

<sup>14</sup> BI.06 -> 09

<sup>15</sup> BI.02 -> 01

<sup>16</sup> BI.02 -> 07; 08

<sup>17</sup> BI.02 -> 05;06

<sup>18</sup> BI.02 -> 07; 08

<sup>19</sup> BI.06 -> 05



## AUGMENT DE L'OFERTA D'APARCAMENTS DE BICICLETES A LA VIA PÚBLICA

05

Proposta oficial

- Incrementar l'oferta actual d'aparcaments de bicicleta a la ciutat, promovent-ne així el seu ús.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Gènere
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat

Aquesta proposta ha estat àmpliament acceptada amb alguns matisos. L'increment de l'oferta actual d'aparcaments hauria de fer-se.<sup>20</sup>

- Estudiant la possibilitat d'introduir aparcaments de bicicletes més segurs —potser tipus Bicibox.
- Donant opció d'aparcament a bicicletes de diferents mides, com p. ex. les bicicletes amb cadireta o les *cargo bikes*.
- Incrementant-ne l'oferta especialment als grans intercanviadors de transport, empreses, edificis de l'Administració, centres escolars i altres equipaments.
- Instal·lant punts d'aparcament massiu als accessos a les grans àrees pacificades de la ciutat, p.ex., Ciutat Vella.

## FOMENTAR ELS PUNTS DE SERVEI PER A LA BICICLETA A LES ESTACIONS DE TRANSPORT PÚBLIC

06

Proposta oficial

- Facilitar la intermodalitat bicicleta - transport públic.
- Minimitzar els robatoris de bicicletes.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Gènere
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat

Les propostes ciutadanes relacionades amb les mesures que introdueix aquesta proposta s'han inclòs en altres apartats d'aquesta secció.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> BI.03 -> 01; 03

<sup>21</sup> BI.05



FOMENTAR EL TRANSPORT PÚBLIC AMB ACCÉS  
PER A BICICLETES

07

Proposta oficial

- Facilitar la intermodalitat bicicleta - transport públic.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat

- Garantint-ne l'accés a tots els autobusos de la xarxa.
- Estudiant la possibilitat d'introduir porta-bicicletes a les línies el recorregut de les quals salvi desnivells elevats.
- Assegurant un espai específic generós d'aparcament als transports com el tren, metro o FGC. <sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> BI.05



ADAPTAR LA NORMATIVA EXISTENT A LA REALITAT  
DE LA BICICLETA I ALTRES GINYS

08

Proposta oficial

- Regular l'ús de l'espai públic pel que fa a la circulació de bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal, a fi de minimitzar conflictes amb la resta de modes de desplaçament: promoure la no utilització, per part de les bicicletes, de les voreres quan hi ha carril bici segregat; fer complir la normativa que impedeix als ciclistes circular pel carril bus.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Infants
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Per molts dels participants a les sessions, el fort creixement de la mobilitat ciclista en els últims anys i l'aparició de nous vehicles de mobilitat personal, hauria de suposar la revisió immediata —i posterior difusió— de l'Ordenança de circulació i també l'aplicació del mateix grau d'exigència a aquesta nova mobilitat que el que s'imposa a altres formes de desplaçament<sup>23</sup>; pel que fa a l'obligatorietat d'assegurança, identificació i registre, l'ús de casc i elements reflectors,... A aquesta nova mobilitat se li reclama que tingui cura de la seva seguretat individual, però també que vetlli per la dels altres: evitant conductes de risc com circular a molta velocitat, en contra direcció, en carrers amb pendent o passant inadvertida,<sup>24</sup>...

Lligat amb els nous hàbits de mobilitat, en alguna sessió també s'ha reclamat que l'Ajuntament donés impuls a l'adquisició de bicicletes i altres vehicles sostenibles, tal i com sovint s'ha fet per a la renovació o adquisició de cotxes. També s'ha apuntat que convindria tenir un diagnòstic precís sobre bicicleta i ginys elèctrics i perspectiva de gènere, especialment del Bicing<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> BI.01 -> 05 / BI.04 -> 08

<sup>24</sup> BI.04 -> 02; 04

<sup>25</sup> BI.06 -> 09



CONSOLIDAR LA NOVA XARXA BUS I MILLORAR EL  
SERVEI DE LES LÍNIES RESTANTS

09

Proposta oficial

- Fer un transport de superfície més atractiu per a l'usuari.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Infants
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Arran de la desaparició d'algunes línies amb la Nova Xarxa Bus, s'ha reclamat que es revisi la cobertura del nou servei atès que alguns punts han quedat més comunicats o encara no han estat atesos; en els diferents espais de debat del procés participatiu s'ha fet la petició de supervisar la connectivitat amb les platges, la relació del Poble Sec amb els diferents barris de La Marina, la mobilitat en els barris amb un fort nivell orogràfic i la dels grans esdeveniments de masses. També s'ha demanat posar especial atenció a la mobilitat interna dels barris, particularment a aquella que afecta a l'accés als equipaments i cobreix desplaçaments habituals en el treball de cures. A nivell general s'ha demanat, doncs, més cobertura i freqüència de pas del servei i que aquest es revisi contínuament per adaptar-se a les necessitats de la ciutadania.<sup>26</sup>

Pel que fa a les parades de la Nova Xarxa Bus i de les línies restants, s'ha manifestat que podria repensar-se la senyalització de les mateixes —les que són dobles, p. ex., creen de vegades confusió entre els passatgers; la informació de les que no tenen marquesina, d'altra banda, podria ser més gran—. També s'ha plantejat que hi hagi més parades que incorporin màquines expenedores i sistemes de socors i la possibilitat d'introduir parades i estacions *intel·ligents*, que permetrien als viatgers introduir el seu destí per rebre informació sobre com arribar-hi.<sup>27</sup>

Pel que fa als autobusos, s'ha reclamat tornar al sistema on l'entrada era només per la porta del conductor, s'ha demanat millorar la megafonia interna dels vehicles, l'espai reservat per a cotxets i per a persones amb problemes de mobilitat reduïda i també s'ha reivindicat una senyalística no sexista.

En un altre ordre de coses, s'ha demanat poder accedir a la informació de la xarxa d'autobusos i transport públic de manera més completa i còmoda, en paper i digitalment, tant des d'una una visió global de ciutat com d'una dividida per zones. A nivell digital hi hauria d'haver tota la informació sobre mobilitat centralitzada en un sol lloc i que aquesta fos accessible a tothom.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> TP.05

<sup>27</sup> TP.01 -> 01; 04; 06; 07

<sup>28</sup> TP.01 -> 11





## LÍNIES INTERURBANES DE BUS

10

Proposta oficial

- Revisar els recorreguts de les línies interurbanes de bus dins la ciutat.
- Millorar la connexió entre les línies urbanes i interurbanes de bus.
- Regular les parades de les línies interurbanes en estacions d'autobusos.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Salut
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- L'espai públic i la mobilitat

Les propostes ciutadanes relacionades amb la xarxa, la freqüència i la connexió de les línies interurbanes amb altres modes de desplaçament, s'han inclòs en altres apartats d'aquesta secció.<sup>29</sup>

## AMPLIACIÓ DEL CARRIL BUS EN L'ÀREA URBANA I FOMENT DELS CARRILS BUS-VAO D'ENTRADA A BARCELONA

11

Proposta oficial

- Millorar les velocitats comercials del bus.
- Evitar la indisciplina de la resta de conductors.
- Potenciar el transport públic interurbà.
- Contenir l'entrada / sortida de vehicles de connexió a Barcelona.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Gent gran
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Lligat amb augmentar la superfície dedicada al transport públic en superfície, a la sessió de Gent gran s'ha proposat d'eixamplar també l'espai de gir d'aquest en alguns punts per evitar que els autobusos o altres vehicles envaeixin les voreres.<sup>30</sup>

Algun participant ha demanat que l'amplada dels carrils augmentés / disminuís equilibradament perquè en alguns punts s'ha ajustat tant l'espai de circulació que alguns vehicles amples ja ocupen 2 carrils —s'ha parlat del cas del carrer Padilla.<sup>31</sup>

D'altra banda s'ha reclamat revisar la semaforització en alguns punts / moments de la setmana, tenint en compte que aquesta hauria de prioritzar sempre la fluïdesa del transport públic i en caps de setmana, p. ex., moment en què el

<sup>29</sup> TP.03 -> 03

<sup>30</sup> TP.15 / TP.02 -> 04

<sup>31</sup> TP.02 -> 04



volum de trànsit és menor, els autobusos triguen un temps de viatge similar pels semàfors.<sup>32</sup>  
Respecte els carrils BUS-VAO, alguns participants han reclamat estudiar l'eficiència d'aquests, i d'altres que n'eren partidaris han proposat ampliar-ne la xarxa, també en direcció Lleida.<sup>33</sup>

#### PLANTEJAR LA GENERALITZACIÓ DEL SERVEI DE BUS A DEMANDA

12

Proposta oficial

- Facilitar als usuaris aproximar-se al màxim al seu punt de destí i haver de caminar el mínim temps possible.
- Oferir un servei de qualitat i cada vegada més adaptat.
- Dotar de més seguretat i confiança les dones i menors que viatgen de nit.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Gènere

A la sessió de Gènere s'ha proposat de continuar la implementació del servei de bus a demanda en el Bus Barri.<sup>34</sup>  
A banda, s'ha reclamat que el nou PMU incorporés un protocol d'actuació sobre seguretat i transport públic per a les agressions masclistes.<sup>35</sup>

#### IMPULSAR LES INFRAESTRUCTURES FORA DE LA CIUTAT PER AFAVORIR EL TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ

13

Proposta oficial

- Potenciar el transport públic interurbà.
- Contenir l'entrada / sortida de vehicles de connexió a Barcelona.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Salut
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Per contenir l'entrada / sortida de vehicles a la zona urbana de Barcelona, s'ha demanat no només de reforçar la xarxa de transport públic interurbà, sinó també de revisar-ne i ampliar-ne la cobertura per escurçar el temps de viatge

<sup>32</sup> TP.02 -> 06

<sup>33</sup> TP.04 -> 02

<sup>34</sup> TP.05

<sup>35</sup> TP.15 -> 02; 03; 04



als municipis del voltant de la ciutat i fomentar, així, l'ús del transport públic per davant del vehicle privat.<sup>36</sup>

La mobilitat a les empreses en polígons o no accessibles des del transport públic, ha estat també un tema de debat. Des de l'Administració i l'empresa privada s'haurien de buscar solucions conjuntes per millorar aquesta qüestió; procurant, p. ex., reforçar el transport públic on no arribi o enllaçant aquest i aquests polígons o empreses, amb més bicicletes, camins segurs, etc.<sup>37</sup>

D'altra banda, també s'ha demanat de garantir que les dades de freqüència de pas dels autobusos interurbans siguin en temps real, especialment en zones fosques o solitàries que generin sensació d'inseguretat.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> TP.03 -> 03; 05

<sup>37</sup> TP.03 -> 08

<sup>38</sup> TP.03 -> 07



**MILLORAR EL SERVEI DE METRO: MÉS PARADES,  
MAJOR FREQUÈNCIA DE PAS I MAJOR  
ACCESSIBILITAT**

14

Proposta oficial

- Millorar l'accessibilitat i la integració territorial.
- Reduir el temps de viatge.
- Augmentar la seguretat i el confort de les estacions.
- Millorar la qualitat del servei de transport públic.
- Millorar l'eficiència de la xarxa de metro.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Infants
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- L'espai públic i la mobilitat

Durant tot el procés participatiu s'ha demanat que augmenti la freqüència de pas del metro, especialment en cap de setmana i de nit, i puntualment, s'ha proposat que el servei funcioni ininterrompudament de divendres a diumenge o que, per reduir el temps de viatge, el servei fes alguns trajectes només aturant-se en estacions importants, com fan els FGC.<sup>39</sup>

També s'ha reclamat la finalització de les obres de la L9; que s'ampliïn els vestíbuls de les estacions de Glòries i Fabra i Puig; que es revisi la intermodalitat i l'accessibilitat als grans intercanviadors com a l'Estació del Nord o Sant Andreu Arenal; i que es reforcin les estacions i els seus accessos amb personal per evitar que la gent es coli i que aquest sigui també un punt de referència directa en cas necessari d'ajuda.<sup>40</sup>

Altres propostes han estat relacionades amb: millorar la megafonia del metro; els seus canals de comunicació per emergències —el temps de resposta és molt lent i només, per veu—; millorar les màquines expenedores de bitllets —la informació acústica d'aquestes no se sent bé, podrien incorporar tutorials gràfics i amb llengua de signes—; amb incorporar el sistema de braille a les baranes; repensar els encaminaments a les estacions amb una andana central, com p. ex., a la estació d'Horta de la L5; o repensar el sistema de ventilació i climatització de les estacions per evitar-hi una excessiva calor.<sup>41</sup>

Pel que fa als FGC, en alguna sessió s'ha qüestionat la reserva de vagons que en alguns intervals de temps la companyia fa; el servei està saturat en hores punta i l'ús amb caràcter privatiu del mateix exclou molts estudiants, treballadors i treballadores de cures d'aquest.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> TP.07 -> 02; 04

<sup>40</sup> TP.07 -> 03

<sup>41</sup> TP. 14

<sup>42</sup> TP.09



## CONNEXIÓ DE LES XARXES DE TRAMVIA

15

Proposta oficial

- Millorar l'accessibilitat i la integració territorial.
- Reduir el temps de viatge.
- Augmentar la seguretat i el confort en les estacions de tramvia.
- Millorar la intermodalitat i l'eficiència del sistema general de transport públic.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Gènere
- L'espai públic i la mobilitat

Aquesta proposta ha rebut un suport ampli a la plataforma decidim.barcelona i un suport considerable a les sessions esmentades a sobre d'aquestes línies. No s'han fet aportacions d'altres temes específics de la xarxa tramvia més enllà dels que es plantegen aquí, però es pot afirmar que els diferents aspectes que engloba aquesta proposta han tingut un grau d'acceptació alt, atès que incideixen en temes generals com són l'accessibilitat, la seguretat, el confort, el temps de viatge, la intermodalitat, etc.; qüestions que s'ha reclamat millorar per a tot el transport públic en diverses ocasions i de manera unànime.<sup>43</sup>

## GARANTIR L'ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC

16

Proposta oficial

- Assolir l'accessibilitat universal en el transport públic.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Al llarg de les diferents trobades del procés participatiu i a través de la plataforma decidim.barcelona, s'ha reclamat que s'hauria de garantir l'accessibilitat a totes les estacions i parades del transport públic. S'han demanat transbords més curts, accessibles i ben il·luminats, amb escales mecàniques també de baixada i ascensors que no estiguin en cul-de-sac i tinguin un bon manteniment; que en el disseny de parades es posi especial atenció al seu disseny —els pilars de les marquesines dobles a vegades coincideixen amb la sortida de bus— i al disseny dels elements de l'entorn que puguin obstaculitzar l'accés a aquestes —arbres, contenidors, terrasses, etc.— . S'ha demanat plataformes d'accés als autobusos sempre que sigui possible i

<sup>43</sup> TP.08



seients reservats també a les estacions i parades —sobre els espais per a seure també s'ha demanat que s'incrementés la seva neteja.<sup>44</sup>

D'altra banda, s'ha assenyalat que la part de darrere d'alguns autobusos, per la presència de graons, és totalment inaccessible i que els seients no tenen en compte diferents constitucions físiques o que els passatgers puguin anar carregats —s'ha demanat més espai de separació entre seients i que alguns d'aquests siguin més amples.<sup>45</sup>

També s'ha proposat que totes les parades i autobusos incorporessin sistemes visuals i acústics; no només per alertar els passatgers de l'arribada de l'autobús a la parada o al destí, també per informar-los de possibles incidències. En una sessió també s'ha destacat que de vegades fallaven els sistemes d'accessibilitat de la Nova Xarxa de Bus i també el sistema d'avís de pas dels autobusos a les parades.<sup>46</sup>

En un altre ordre de coses, s'ha reclamat la incorporació del sistema NaviLens a tot el transport públic.<sup>47</sup>

## TRANSPORT PÚBLIC DISCRECIONAL

17

Proposta oficial

- Ampliar la xarxa Zona Bus i incorporació de noves tecnologies per millorar la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus.
- Pla de Mobilitat Turística.
- Optimitzar l'oferta / demanda, ocupació i localització de parades del transport públic discrecional.

Grau de consens: **Baix**

Aportació feta o recolzada a:

- Aquesta proposta només s'ha debatut a la plataforma decidim.barcelona

L'única aportació que s'ha fet relacionada amb el transport públic discrecional ha sigut que l'Administració hauria de fixar una data límit també per a aquest de mobilitat 100% lliure de contaminants.

<sup>44</sup> TP. 14/15

<sup>45</sup> TP. 14/15

<sup>46</sup> TP.14/15

<sup>47</sup> TP.14 -> 03



## UTILITZAR VEHICLES (AUTOBUSOS) MÉS SOSTENIBLES

18

Proposta oficial

- Promoure l'ús del vehicle elèctric a la ciutat.
- Reduir les emissions a la ciutat (contaminació i soroll).

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La tecnologia al servei de la mobilitat

S'ha suggerit en alguna ocasió que, a banda d'apostar pels vehicles elèctrics, el nou PMU tingui en compte altres fonts d'energia verdes com l'hidrogen.<sup>48</sup> D'altra banda i mentre no s'implementin autobusos que contaminin menys, tant a nivell ambiental com acústic, s'ha comentat que hauria d'obligar-se estrictament a tots els vehicles actuals a apagar el motor quan no circulin, especialment a les parades origen / final.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> **TP.06**

<sup>49</sup> **El PMU és un pla estratègic, per Tant no preveu Actuacions de detall**



## TAXIS

19

### Proposta oficial

- Disminuir els km en buit de circulació de taxis augmentant-ne les parades.
- Fomentar l'ús de vehicles (taxis) sostenibles i accessibles.
- Facilitar noves tecnologies en la gestió de parades de la ciutat.

Grau de consens: **Mig**

#### Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Infants
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Els participants que han fet aportacions relacionades amb el Servei de Taxi, han estat d'acord amb el punt del nou PMU que proposa augmentar-ne les parades. Incrementar-ne les parades, entre d'altres coses, reforçaria la seguretat de les dones a la nit a l'hora de buscar-ne i seria positiu per a la gent gran. Els participants, per això, han demanat poder saber més ràpidament on hi ha parades de taxi i si aquestes tenen taxis disponibles.<sup>50</sup>

Altres contribucions han estat que s'hauria de repensar-ne les tarifes —per molts, és un mitjà inaccessible<sup>51</sup>—; que s'hauria d'incrementar la flota de taxis adaptats<sup>52</sup>—actualment s'han de demanar amb 48 h d'antelació—; o, com el d'algunes poblacions, el Servei de Taxi podria entendre's com a un reforç del transport públic allà on aquest és deficient, està saturat o no arriba<sup>53</sup>.

## FOMENTAR LA IMPLANTACIÓ DE LA T-MOBILITAT: ÚNIC TÍTOL DE TRANSPORT PÚBLIC

20

### Proposta oficial

- Aconseguir que tot el transport públic funcioni com una sola xarxa implicant les diferents institucions públiques.
- Major comoditat per a l'usuari.
- Augment de l'ús del transport públic.
- Aconseguir informació més precisa de matrius origen - destí.
- Garantir la incorporació de variables de caràcter social i ambiental a les tarifes, fent-les assequibles a tots els usuaris.

Grau de consens: **Alt**

#### Aportació feta o recolzada a:

- Gènere
- Salut
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- La tecnologia al servei de la mobilitat

<sup>50</sup> TP.13 ->01;02

<sup>51</sup> TP.16

<sup>52</sup> TP.13 ->07

<sup>53</sup> El PMU és un pla estratègic, per Tant no preveu Actuacions de detall





Relacionat amb garantir la incorporació de variables de caràcter social a les tarifes de la T-Mobilitat, al llarg del procés participatiu s'ha demanat que s'abarateixin els títols de transport de manera generalitzada, que es tingui especialment en compte els estudiants i les persones aturades i que s'ajustin les tarifes segons un principi de justícia de gènere —que tindria en compte la bretxa salarial, les famílies monoparentals o els desplaçaments per treball de cures—<sup>54</sup>. El nou sistema de validació es podria plantejar per a què possibiliti fer diverses parades en un sol viatge, fent ús fins i tot del mateix transport en un interval de temps concret, p. ex., en un trajecte per a recollir un infant, fer la compra, etc.; o de manera que garantis múltiples formes de pagament —pagaments amb targeta, amb el mòbil, fraccionats pel pagament dels títols de transport més elevats, etc.<sup>55</sup>.

També s'ha reclamat que la T-Mobilitat o els títols vigents fins que aquesta s'implementi facilitin el desplaçaments de l'associacionisme juvenil o de grans grups —reduint-ne les tarifes i permetent-los l'ús de títols com la 70/90, que ara només està pensada per a famílies nombroses o monoparentals.

Relacionat amb aquest últim punt, també s'ha demanat que la T-Verda pugui ser usada per famílies i no només a nivell unipersonal.<sup>56</sup>

S'ha plantejat començar a incorporar en els títols de transport algun tipus de gravamen que obligui als turistes a contribuir en el funcionament i manteniment del transport públic.<sup>57</sup>

I altres consideracions fetes han sigut que s'hauria de permetre tots els tràmits de manera presencial i digital o que la T-Jove s'ampliï fins als 29 anys, edat en què segons la Llei de Polítiques de Joventut de Catalunya acaba aquesta etapa.<sup>58</sup>

---

<sup>54</sup> TP.16-> 07

<sup>55</sup> SM.01

<sup>56</sup> TP. 16

<sup>57</sup> TP.16-> 06

<sup>58</sup> TP. 16



ASSIGNAR DIFERENTS MANERES DE REALITZAR LA  
DUM EN FUNCIÓ DE CADA CONTEXT

21

Proposta oficial

- Millorar l'eficàcia de la Distribució Urbana de Mercaderies a la ciutat.
- Reduir possibles friccions amb la resta d'usos urbans.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

A les sessions on s'han debatut qüestions relacionades amb la Distribució Urbana de Mercaderies, tots els participants han estat d'acord amb aquesta proposta, amb què calia revisar la DUM i la seva relació amb altres agents de la ciutat; pel què fa a l'assignació de temps de càrrega i descàrrega, que hauria d'atendre les especificitats de cada col·lectiu de DUM; pel què fa a l'accés a la informació i a les Àrees DUM, els participants valoren positivament poder saber, p. ex., un flux a temps real de la DUM de la ciutat o quines Àrees DUM estan ocupades; etc. Puntualment s'ha suggerit que es regulin els diferents vehicles de DUM per gàlib i no tonatge, també s'ha proposat que s'habilitin zones d'aparcament per a camions, s'introdueixin carrils multiús o es tinguin en compte aquells col·lectius que no tenen accés a l'Àrea DUM, com els agents comercials, però que puntualment en necessitarien,...<sup>59</sup>

Pel que fa a estendre a altres punts de la ciutat, el model introduït a Ciutat Vella quant a la restricció de pas de vehicles de DUM en determinades franges horàries, hi ha hagut partidaris i detractors. En general tothom veu bé que s'alliberi l'espai públic a favor dels vianants i la ciutat, però alguns col·lectius temen que una limitació excessiva dels horaris per a realitzar la DUM, vagi en contra de la productivitat i naturalesa dels sectors on pertanyen.<sup>60</sup>

D'altra banda, s'ha reclamat que l'Ajuntament persegueixi de manera més severa la DUM que obstaculitza la mobilitat d'altres agents de la ciutat, com passa de vegades als carrils bici.<sup>61</sup>

Puntualment, s'ha proposat fer interaccionar la DUM i el transport públic, atenent que de vegades fan recorreguts semblants i això podria donar lloc a sinergies compartides.<sup>62</sup>

<sup>59</sup> DUM.01->04;05;06;07;08

<sup>60</sup> DUM.01->09

<sup>61</sup> DUM.06

<sup>62</sup> DUM.03 ->05



## ESTUDIAR LA IMPLANTACIÓ D'ÀREES DE PROXIMITAT I CENTRES DE DISTRIBUCIÓ

22

Proposta oficial

- Racionalitzar l'ús de la via pública i les externalitats de la Distribució Urbana de Mercaderies.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat

Aquesta mesura per falta de referents ha generat alguns interrogants entre els participants (¿tots els serveis / productes podien passar a distribuir-se així?), però, en conjunt, ha sigut ben vista. Sí que hauria d'anar acompanyada, per això, d'una voluntat clara per reduir el nombre de vehicles a la ciutat i també, la seva mida.<sup>63</sup>

D'altra banda i atenent l'expansió recent del comerç en línia, s'ha assenyalat la necessitat de seguir conscienciant sobre els beneficis del consum de proximitat per reforçar l'economia local i reduir la despesa energètica ocasionada pel transport de mercaderies.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> DUM.04

<sup>64</sup> DUM.04



## JUSTIFICAR, MITJANÇANT UN PLA D'USOS DE LA SUPERILLA, L'ÚS DE VEHICLES ELÈCTRICS PER A LA DUM

23

Proposta oficial

- Reduir els impactes de la DUM: soroll, contaminació, congestió, etc.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Salut
- L'espai públic i la mobilitat

Si bé alguns col·lectius com el de la Distribució Alimentària no veien factible el canvi a vehicles de distribució més sostenibles, per l'elevada càrrega dels seus productes i la capacitat i el cost que els vehicles de distribució més sostenibles tenen actualment; en general, tothom ha compartit que la DUM ha d'efectuar-se de manera més sostenible. Alguns participants valorarien positivament que l'Ajuntament donés ajuts a petites empreses i autònoms per la compra de vehicles no contaminants o que premiés d'alguna manera, com ja passa en altres ciutats com Madrid, aquells vehicles o distribuïdors que no són contaminants.<sup>65</sup>

## DEFINIR I ESTUDIAR L'EFICIÈNCIA DEL SISTEMA AMB CANVIS DE SENTIT

24

Proposta oficial

- Actualitzar Xarxa Bàsica i donar coherència amb Xarxa Centralitzada.
- Comprovar que aquesta nova xarxa bàsica és més eficient que l'anterior.
- Aconseguir una mobilitat del transport motoritzat més eficient.
- Aconseguir una pacificació de trànsit amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- L'espai públic i la mobilitat

Les mesures que introdueix aquesta proposta relacionades amb els sistema de canvis de sentit, no han generat comentaris en els diferents espais de debat del procés participatiu. Sí que s'ha reclamat reduir la capacitat d'algunes vies principals de la ciutat i evitar que el disseny d'alguns carrers propiciï accelerades i frenades degudes al ritme semafòric o al fet de poder travessar la ciutat fàcilment.<sup>66</sup> Complementàriament s'ha assenyalat que era important pacificar el trànsit, però també tenir en compte i garantir aquells desplaçaments

<sup>65</sup> DUM.04 -> El conjunt de les actuacions

<sup>66</sup> VP.04



en vehicle privat del Servei d'Emergències o serveis a la gent gran i a altres col·lectius.<sup>67</sup>

## GESTIONAR EL TRÀNSIT AMB CRITERIS AMBIENTALS

25

Proposta oficial

- Estudiar i adaptar la gestió del trànsit en funció de les emissions.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Salut
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- L'espai públic i la mobilitat

Des de la plataforma decidim.barcelona, s'ha demanat que es revisi de manera continuada els protocols d'actuació sobre contaminació de manera que les prohibicions i limitacions s'anticipin als episodis d'alta contaminació, i que la qualitat de l'aire s'ajusti a la normativa europea. S'ha proposat establir zones de baixes emissions permanents, que es restringeixi l'accés al centre i a les àrees pacificades als vehicles no residents, i que es repensi l'etiquetatge ambiental classificant els cotxes dins de categories més acurades i establint zones ambientals i prohibicions de circulació com es fa a Alemanya.<sup>68</sup>

D'altra banda s'ha suggerit que la Guàrdia Urbana faci controls intermitentment dels vehicles que emeten nivells considerables de fum.<sup>69</sup>

I s'ha proposat promoure l'educació ambiental i conscienciar sobre els problemes de salut derivats de la pol·lució a través de campanyes informatives, des de les escoles, etc.

<sup>67</sup> Sol·licitud Implementada / Vigent

<sup>68</sup> VP.05

<sup>69</sup> VP.05 / VP. 06



ACTUAR INTENSIVAMENT SOBRE ELS PUNTS DE  
RISC D'ACCIDENTS DE TRÀNSIT A LA CIUTAT

26

Proposta oficial

- Disminuir l'accidentalitat i millorar la seguretat viària. Reduir el temps d'execució de les millores proposades.
- Donar a conèixer el funcionament i utilitats del programa informàtic incorporant-lo a les dinàmiques internes de l'Ajuntament.
- Adaptar el disseny urbà per millorar la seguretat.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Diversitat funcional
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat

A banda de les mesures introduïdes anteriorment que es refereixen a disminuir l'accidentalitat i millorar la seguretat viària, també s'ha plantejat de tractar l'accidentalitat amb perspectiva de gènere o fent èmfasi en els qui la provoquen i no tant en els ferits, i considerant carrers i àrees més àmplies que els denominats *punts negres*.<sup>70</sup>

Alguns participants han estat partidaris d'introduir més radars de trànsit que abasteixin trams més llargs de carrers i no punts concrets, i d'altres han estat a favor de restringir el pas de bicicletes i vehicles de mobilitat personal al centre i a les àrees pacificades (obviant el fet de què no sempre estan en àrees pacificades, la gran majoria dels participants recolzaria també que es comencés a tallar el trànsit al voltant dels centres escolars en hores d'entrada / sortida).

Una altra qüestió que s'ha tractat és la falta de visibilitat que les motocicletes tenen en desaparcar en els aparcaments en bateria —s'ha proposat invertir l'angle de senyalització d'aquest—, i també s'ha demanat que s'eixamplin les places adaptades per fer els seus itineraris d'entrada i sortida més segurs i lliures d'obstacles.<sup>71</sup>

L'excés de *silenci* dels vehicles elèctrics tant públics com privats ha estat un tema que s'ha mencionat en diverses ocasions.<sup>72</sup>

I, en general, a totes les sessions on s'ha fet esment d'aspectes relacionats amb l'accidentalitat i la seguretat, s'ha apostat per promoure una mobilitat segura i pausada mitjançant campanyes dirigides a tota la ciutadania —especialment als motoristes i cotxes— i necessàries atès el nombre creixent d'accidents per distraccions al volant, la diferència de conduir a una velocitat o una altra, la capacitat de reacció que un conductor pot tenir, etc.<sup>73</sup>

<sup>70</sup> VP.03 -> 01

<sup>71</sup> VP.11

<sup>72</sup> VP.06 -> 01; 04

<sup>73</sup> VP.03



## ADJUDICACIÓ DE DIFERENTS VELOCITATS MÀXIMES ALS CARRERS SEGONS LA PREVISIÓ DE SUPERILLES

27

Proposta oficial

- Adaptar la xarxa viària actual al futur model de superilles.

Grau de consens: **Mig**

Aportació feta o recolzada a:

- Infants
- Salut
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat

Si hi ha hagut una proposta que hagi estat àmpliament demanada i recolzada durant el procés participatiu, aquesta ha estat la de revisar la velocitat màxima permesa de circulació dins de la ciutat. En algunes sessions s'ha reclamat que es rebaixi a 40 Km/h; en d'altres i deixant al marge alguns carrers de la Xarxa Bàsica, que es rebaixi a 30 Km/h; en algunes zones de Sant Andreu del Palomar, que es redueixi a 20 Km/h. Que es redueixi la velocitat, en definitiva, per disminuir l'accidentalitat i millorar la qualitat de vida urbana —relacionat amb això, també s'ha proposat d'introduir obstacles físics a les calçades com p. ex., ressaltos.<sup>74</sup>

D'altra banda, s'ha parlat abastament de la situació actual de les superilles: alguns participants n'eren clarament partidaris; d'altres, clarament detractors; i d'altres hi veien pros i contres.

L'aspecte més elogiats d'aquestes és com han transformat l'espai públic en favor dels vianants; a l'altre costat de la balança, l'aspecte més criticat ha estat que d'alguna manera hagin traslladat al seu perímetre, el soroll i contaminació que el grup d'illes pacificades abans tenia. Per alguns participants això havia succeït per la precipitació a l'hora d'introduir aquest nou model urbà, per d'altres era justificable perquè el nou model no estava completament posat en pràctica. En qualsevol cas, s'ha reclamat que d'ara endavant s'atenguin les especificitats de cada nova superilla que s'implementi i es doni més veu als agents que en formin part.<sup>75</sup>

<sup>74</sup> VP.04

<sup>75</sup> Sol·licitud Implementada / Vigent



FOMENTAR EL CANVI MODAL DE VEHICLE PRIVAT A  
TRANSPORT PÚBLIC O VEHICLE COMPARTIT

28

Proposta oficial

- Aconseguir un traspàs del vehicle privat cap al transport públic, la bicicleta i el vehicle compartit.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- Mobilitat segura per a tothom
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Una de les qüestions que introdueix aquesta mesura és la d'estudiar l'aparcament com a element regulador del trànsit en el procés d'implementació de les superilles i la seva gestió com a element dissuasiu en la utilització del vehicle privat. Sobre l'aparcament s'ha debatut en diferents ocasions durant el procés participatiu i han sorgit les següents propostes: es podria limitar a un sol vehicle per família en edificis de nova construcció o, anant més enllà, només preveure en aquests, places per a vehicles compartits; s'ha reclamat més aparcaments perifèrics per frenar l'entrada de cotxes a la ciutat, però també més aparcaments perifèrics pels residents d'aquesta, és a dir, *Park&ride* a la inversa, amb bona accessibilitat al transport públic i a places per a vehicles compartits, sense cost o a un cost mínim i que permetin eliminar aparcaments de la via pública i eventualment reduir la presència del vehicle privat. Establir un peatge urbà al perímetre de la ciutat o al centre, que permeti invertir els guanys recaptats en millores del transport públic i una millor qualitat de l'aire, ha estat també proposat per reduir el nombre de vehicles.<sup>76</sup>

Sobre les opcions cada cop més habituals de vehicle compartit, s'ha plantejat diferenciar-los amb un distintiu i promoure'n l'ús a través de plans d'avantatges per aquests, com podrien ser descomptes en peatges o en aparcaments; algun participant ha instat a l'Administració que doni impuls a les iniciatives privades de vehicle compartit existents, que creï una xarxa publico - privada i que es fixi en l'exemple de ciutats com Madrid; però també s'ha demanat de regular aquestes iniciatives per a que no sobre ocupin l'espai públic.<sup>77</sup>

<sup>76</sup> VP. 07/VP.10/ SM.03

<sup>77</sup> SM.03





PROMOURE VEHICLES MÉS EFICIENTS, MÉS  
SEGURS I MÉS NETS. FOMENTAR EL VEHICLE  
ELÈCTRIC I L'ÚS D'ALTRES COMBUSTIBLES COM  
GLP, GNC, BIOGÀS, H<sub>2</sub>

29

Proposta oficial

- Facilitar el increment de desplaçaments en vehicle elèctric i l'ús d'altres combustibles com GLP, GNC, biogàs o H<sub>2</sub>, per la ciutat.
- Promoure l'ús del vehicle elèctric i de combustibles alternatius entre els ciutadans.
- Reduir les emissions a la ciutat (contaminació i soroll).

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Taula de soroll
- Infants
- Gent gran
- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana i professional
- L'espai públic i la mobilitat

Relacionat amb aquesta proposta i per dissuadir la gent de comprar o utilitzar un vehicle privat, en una sessió s'ha plantejat de fer pressió per apujar el preu de la benzina i dels impostos per la compra de vehicles en el supòsit que no es demostrï que s'adquireix un vehicle per a compartir. Seguint amb la voluntat de posar límit als combustibles fòssils, durant el debat també s'ha reclamat d'establir un període de transició i una data límit cap a un model de mobilitat 100% lliure de contaminants.<sup>78</sup>

A banda d'això, s'ha donat un suport molt ampli a tota mesura encaminada a reduir els nivells de soroll en el conjunt de la ciutat, independentment de què sobrepassin els límits permesos o no: en primer lloc es podria fer un anàlisi i diagnòstic d'aquest; després, un mapa dels punts crítics i reordenació del trànsit en funció dels resultats; la creació de zones de silenci que es podrien estendre a diversos punts; i l'establiment de límits estrictes de soroll en funció de l'hora i sancions per a aquells que no els respectin.<sup>79</sup>

En un altre ordre de coses, s'ha reclamat disminuir la intensitat acústica dels vehicles que utilitzen sirena i el soroll produït pels camions del Servei de neteja. També s'ha assenyalat que alguns barris per la presència d'un gran nombre de cotxes d'autoescoles, es veien exposats a nivells molt més alts de soroll i contaminació —i que calia donar-hi resposta.<sup>80</sup>

També s'ha plantejat que quan es facin obres de remodelació a l'espai públic, que a més es demana que no siguin recurrents, s'informi a la ciutadania dels beneficis que aquestes tindran a nivell de contaminació i soroll per a què tothom prengui consciència dels beneficis que té canviar la ciutat a favor dels vianants.<sup>81</sup>

<sup>78</sup> VP.07

<sup>79</sup> VP.06

<sup>80</sup> VP.06 -> 03

<sup>81</sup> VP.03 -> 03



## IMPULSAR LA IMPLANTACIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS FORA DE LA CALÇADA

30

Proposta oficial

- Disposar d'una oferta suficient de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, ubicats en aparcaments subterranis, que afavoreixi l'adopció d'aquesta tecnologia per part dels conductors.
- Aconseguir un espai lliure de vehicles estacionats, reduint així les friccions ocasionades amb els vianants.

Grau de consens: **Baix**

Aportació feta o recolzada a:

- La tecnologia al servei de la mobilitat

Aquesta proposta no ha estat en el centre de debat ni en les sessions ni a la plataforma decidim.barcelona. Tampoc no ha rebut, això no obstant, opinions contràries.

## REVISAR I MILLORAR LA GESTIÓ DE L'ESTACIONAMENT EN SUPERFÍCIE

31

Proposta oficial

- Eliminar els efectes negatius de l'estacionament gratuït i, coherentment, establir preus de l'àrea verda i blava per assolir els objectius del PMU.
- Fomentar l'aparcament en subsòl i eliminar els efectes negatius de l'aparcament en superfície.

Grau de consens: **Alt**

Aportació feta o recolzada a:

- Salut
- Gènere
- La mobilitat a la vida quotidiana
- L'espai públic i la mobilitat
- La tecnologia al servei de la mobilitat

Ja s'ha apuntat que durant tot el procés participatiu s'ha reclamat l'eliminació sense excepció de les motos de les voreres, també s'ha plantejat prioritzar l'aparcament d'aquestes donat que ocupen menys espai, però això no ha estat ben rebut per tothom i, de fet, s'ha arribat a proposar que es comenci a cobrar també a les motos aparcades en superfície per desincentivar-ne l'ús.

Augmentar el preu de l'àrea verda i blava per sobre dels aparcaments subterranis, al mateix temps que s'habilitin aparcaments amb tarifes més econòmiques per a residents, sobretot a les afores de la ciutat; i reduir les places d'aparcament en general, especialment quan es fan obres i se'n suprimeixen temporalment —i el trànsit i l'aparcament s'autoregulen—; s'han vist com a possibles mesures que el nou PMU podria recollir i que, per ser efectives, haurien d'anar acompanyades d'una millora del transport públic.<sup>82</sup>

<sup>82</sup> VP.10 / VP.11



ALTRES

32

Proposta ciutadania

Altres propostes ciutadanes que abasten temes més diversos i que no s'han inclòs anteriorment han demanat:

- Que l'Ajuntament comuniqui àmpliament els objectius i estratègies en matèria de mobilitat que segueix la ciutat a curt, mig i llarg termini per difondre i generar debat crític entre la ciutadania.<sup>83</sup>
- Que l'Ajuntament i els serveis que externalitats prediquin amb l'exemple pel que fa als hàbits de mobilitat sostenible —i que en publiquin les dades.<sup>84</sup>
- Que l'Ajuntament i els cossos competents reforcin els sistemes de supervisió de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles i que no incorrin en cap tipus de permissivitat.
- Que l'Ajuntament destini recursos per anticipar-se a les tecnologies futures, tenint en compte que la ciutat ha de donar respostes ràpides a les necessitats / canvi d'hàbits dels seus habitants, i tenir una normativa que s'adeqüi a cada moment i que no vagi a remolc d'allò que imposa el mercat privat.<sup>85</sup>
- Que l'Ajuntament o organismes relacionats introdueixin la tecnologia com a una eina eficaç per fer pedagogia sobre la contaminació, però que ho facin de manera més comprensible per a tothom —els ciutadans estan familiaritzats, p. ex., amb els símbols que expressen la qualitat de l'aire, però no els saben interpretar.<sup>86</sup>

I s'ha plantejat també, com recullen les actes sobretot de les primeres sessions, qüestions relacionades amb el propi document del PMU i amb la incorporació d'alguns termes i objectius en la redacció i els documents de seguiment del mateix.

<sup>83</sup> Sol·licitud Implementada / Vigent

<sup>84</sup> VP.08

<sup>85</sup> VP.02

<sup>86</sup> VP.05

## CONCLUSIONS

Analitzades totes les propostes presentades en el procés participatiu del PMU, es pot afirmar que les **propostes oficials** han tingut en general un **grau de consens alt** i que la majoria de temes que han introduït les **propostes ciutadanes** queden **recollits** en els 5 eixos que estructuraren el document, que tenen a veure amb la **mobilitat segura**, la **mobilitat saludable**, la **mobilitat sostenible**, la **mobilitat equitativa** i la **mobilitat intel·ligent**.

En resum, les qüestions que la ciutadania considera prioritàries s'engloben en els modes de a peu, en bicicleta i transport públic, tot i que, el debat sobre el vehicle privat també ha tingut força pes en les sessions.

### **Mobilitat a peu:**

El PMU incorpora la prioritització de la mobilitat dels vianants. En els debats s'ha posat de manifest de manera clara la necessitat de promoure les **actuacions 1 i 2**, que es corresponen als enunciats següents: **ampliar la superfície dedicada al vianant, millorant l'accessibilitat i el confort dels espais per a vianants i augmentar la seguretat del vianant, respectivament**. Aquestes actuacions s'han completat amb propostes com: intensificar les mesures per millorar la qualitat de l'espai públic, evitar els obstacles (terrasses, bastides i motos en vorera) i ocupacions (carrils bici en vorera, aglomeracions turístiques) per generar entorns agradables i segurs, a més de garantir una bona experiència en termes de mobilitat i gaudi de l'espai, també per a col·lectius amb diversitat funcional. La convivència amb els vehicles de mobilitat personal i bicicletes és un tema que preocupa sobretot per la sensació d'inseguretat que provoquen quan circulen sobre les voreres.

També ha tingut molt de pes l'**actuació 3**, relacionada amb el camí escolar i la mobilitat al voltant dels centres educatius. Aquesta iniciativa s'ha enriquit amb propostes com: garantir la participació de les comunitats educatives i el teixit social i comercial dels barris perquè els camins escolars siguin projectes durables i sostenibles i reforçar l'educació viària al currículum educatiu. També es considera prioritari regular i restringir l'accés dels vehicles privats a les hores d'entrada i sortida als centres, per garantir la seguretat i reduir la contaminació, aplicant mesures sancionadores i promovent el transport públic i vehicles de transport col·lectiu compartits entre diferents centres.

### **Mobilitat en bicicleta:**

L'**actuació 4**, que proposa **ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicletes, revisant els punts conflictius amb més sinistralitat**, es considera prioritària. S'ha manifestat clarament l'aposta valenta per l'ús de la bicicleta, però també per garantir la seguretat dels ciclistes: segregant els carrils bici de la circulació motoritzada, millorar la senyalització i revisar la coordinació semaforica prioritant la bicicleta per davant dels cotxes. També s'ha debatut bastant el servei Bicing, en els aspectes de garantir l'accés, inclús a rendes baixes, abaratint preus i tenir en compte en el sistema tarifari; també abordant qüestions com la perspectiva de gènere i variables com l'origen, el destí i la durada del trajecte. Cal que el servei reforci la cobertura, sobretot als barris nord i zones limítrofes de la ciutat.



També s'ha mostrat preocupació per les empreses privades de vehicles compartits (bicicletes, motos) ja que, cada vegada n'hi ha més i cal regular l'ocupació que fan de l'espai públic.

En relació a la bicicleta i altres vehicles de mobilitat personal, l'**actuació 8**, que proposa **adaptar la normativa existent a la realitat de la bicicleta i altres ginys** també ha tingut molt de pes en el debat ja que és considerada necessari garantir la seguretat dels i les vianants i la bona convivència dels diferents modes, així com fer obligatòries mesures de seguretat com l'ús del casc i elements reflectors.

#### **Mobilitat en transport públic:**

La nova xarxa bus genera preocupació als usuaris, l'**actuació 9**, de **consolidació de la Nova Xarxa Bus i millora de la resta de línies**, ha estat ben present en el debat i, sobretot, s'ha demanat que garanteixi la cobertura a totes les zones de la ciutat, així com augmentar la freqüència de pas i reduir els recorreguts de transbordament entre línies.

Cal garantir l'accessibilitat a col·lectius de diversitat funcional en el servei d'informació (tant de la següent parada com d'alteracions a la línia) i atenció d'incidències. També s'ha abordat en algunes ocasions la tarifació dels títols de transport (bretxa salarial entre homes i dones, recursos econòmics, etc.).

Per tal de millorar l'eficiència del transport en bus, i relacionat amb l'**actuació 11** que **proposa ampliar el carril bus en l'àrea urbana i fomentar els carrils BUS-VAO**, s'ha insistit que cal eixamplar l'espai de circulació dels autobusos i segregar-lo de la resta de l'espai circulatori per evitar invasions i ocupacions. També s'ha de prioritzar el transport públic en la coordinació semafòrica.

La comunicació amb altres municipis pròxims preocupa molt a la ciutadania i l'**actuació 13 d'impuls de les infraestructures fora de la ciutat per afavorir el transport públic** interurbà s'ha debatut àmpliament ampliant-la amb propostes com: revisar línies interurbanes per fer-les més eficients, millorar la seva cobertura, i reduir el temps de trajecte. També s'ha proposat establir solucions conjuntes entre l'Administració i empreses de vehicles compartits per suplir la falta de cobertura a altres municipis.

La millora del servei de metro s'ha debatut en diverses sessions i l'**actuació 14**, de **millora del servei de Metro**, s'ha ampliat amb propostes com: augmentar la freqüència de pas i oferir servei 24h en cap de setmana, ampliar els vestíbuls en estacions amb alta afluència d'usuaris, ampliar el personal de vigilància als accessos, tenir en compte els col·lectius amb diversitat funcional, tant en els encaminaments com en el servei d'atenció i informació d'incidències (introduir pantalles amb llenguatge de signes, sistema *Braille*).

La connexió de xarxes de tramvia que proposa l'**actuació 15**, ha tingut un ampli suport, tant a les sessions com a la plataforma online.

S'ha parlat abastament de l'**actuació 16 d'accessibilitat al transport públic**, sobretot al metro, amb transbordaments més curts i espais més ben il·luminats, amb més escales mecàniques i

ascensors ben mantinguts i visibles amb la finalitat de millorar la percepció de seguretat. També cal que les parades de bus garanteixin l'entrada i sortida als vehicles sense obstacles i cal revisar el disseny dels autobusos per millorar l'accessibilitat (evitar graons per accedir als seients, preveure espais per a persones amb diferents constitucions i també per a embalums.

L'**actuació 18, d'utilització d'autobusos més sostenible** s'ha considerat prioritària i es demana renovar la flota perquè el 100% dels vehicles siguin ecològics per reduir contaminació i soroll.

L'**actuació 19, de disminució de km en buit de circulació de taxis, de foment de taxis sostenibles i accessibles i de facilitació de noves tecnologies en la gestió de parades**, s'ha discutit en algunes sessions i s'amplia la proposta municipal amb la petició d'augment de parades, millora del sistema d'informació, revisió de les tarifes per tenir en compte rendes baixes i increment de la flota de taxis adaptats. Així mateix, s'ha proposat incorporar el taxi com un reforç del transport públic en aquelles zones o poblacions que no estan prou cobertes.

La **implementació de la T-Mobilitat**, tal i com diu l'**actuació 20**, està ben valorada i es demana que tinguin en compte variables com persones estudiants o en situació d'atur, bretxa salarial i renda.

#### **Distribució urbana de mercaderies:**

En general, hi ha consens sobre les actuacions que pretenen millorar la DUM, i es demana que es regulin els vehicles de DUM per gàlib i no per tonatge i que hi hagi més control disciplinari de l'ocupació de l'espai públic en les operacions de càrrega i descàrrega.

La implantació **d'àrees de proximitat i centres de distribució** que proposa l'**actuació 22**, s'ha valorat positivament, tot i que ha calgut explicar-la perquè hi ha molt desconeixement sobre aquesta temàtica.

#### **Vehicle privat:**

És prioritari aplicar mesures per reduir el nombre de desplaçaments a la ciutat. La **gestió del trànsit amb criteris ambientals**, que proposa l'**actuació 25**, ha d'incloure protocols d'actuació que s'anticipin als episodis d'alta contaminació i ha d'establir zones permanents de baixes emissions. També es demana rigorositat, en el control del soroll dels vehicles més sorollosos i es proposa reduir els llindars permesos. En aquest sentit, cal promoure les motos elèctriques.

S'ha posat de manifest la necessitat de promoure l'educació ambiental i difondre de manera clara els problemes de salut derivats de la pol·lució.

Les actuacions 26 i 27, **d'actuació sobre els punts de risc d'accidents i d'adjudicació de diferents velocitats màximes als carrers**, respectivament han obtingut força suport per promoure una mobilitat pausada. Cal intensificar la sensibilització sobre els efectes de la distracció i la manca de reacció a altes velocitats.

El tema de les superilles ha generat controvèrsia en alguns debats. En general, la iniciativa està ben valorada per la millora de la qualitat de l'espai públic i la reducció de la presència del cotxe



que generen. No obstant això, si l'actuació no va acompanyada d'una aposta clara per la reducció de nombre de vehicles en general, preocupa que el trànsit es desplaci als carrers adjacents, congestionant així altres punts de la ciutat.

L'actuació 28, de **foment de canvi modal de vehicle privat a transport públic o vehicle compartit** ha estat ben valorada, complementada amb la creació d'aparcaments massius perifèrics. Tot i així, és important tenir present que hi ha moltes persones que es veuen obligades a utilitzar el vehicle privat en el seu dia a dia perquè no tenen una alternativa en altres mitjans de transport més sostenibles, ja sigui perquè s'han de desplaçar fora de la ciutat o perquè viuen fora de Barcelona i venen a treballar cada dia a la ciutat.

Per tot això, s'alerta que aquesta actuació ha d'anar acompanyada de la millora substancial del transport públic, a nivell urbà i també interurbà.

Pel que fa al vehicle d'ús compartit es proposa que gaudeixi d'avantatges en aparcaments de pagament i peatges.

Finalment, la proposta de l'**actuació 31 de revisió i millora de la gestió de l'estacionament en superfície** es valora positivament, tot i així, cal posar de manifest el dèficit d'aparcaments per a residents i es demanen mesures com l'aplicació de tarifes especials per a residents en aparcaments soterrats i perifèrics.

## AVALUACIÓ DEL PROCÉS

### REQUISITS I CRITERIS DEL PROCÉS

#### DISSENY I PLANIFICACIÓ

El disseny i planificació del procés s'ha realitzat seguint les fases mínimes establertes pel Reglament de Participació:

1. Informació
2. Debat
3. Retorn
4. Seguiment

#### DIVERSITAT I PLURALITAT

La planificació de les sessions, tant des del punt de vista del perfil de públic al qual van dirigides com del desplegament territorial que se n'ha fet, ha tingut en compte la diversitat i la pluralitat.

La primera fase incloïa sessions dirigides a col·lectius específics per tractar temàtiques concretes:

- Gent gran
- Gènere
- Infants
- Diversitat funcional

Les sessions de la segona fase s'han obert a tota la ciutadania. Malgrat les tasques de comunicació, la presència de ciutadania que assistís a títol individual, és a dir, que no representessin algun col·lectiu o entitat, ha sigut escassa.

Les sessions s'han realitzat en diferents equipaments públics distribuïts per tot el territori:

- Lleialtat Santsenca
- Centre Cívic Pati Llimona
- Espai veïnal Calàbria, 66
- Espai Jove La Fontana
- Centre Cívic La Farinera del Clot
- Ajuntament de Barcelona

#### ACCESSIBILITAT

S'han tingut en consideració qüestions d'accessibilitat en relació a diferents criteris (horari, accés amb transport públic, senyalització, adaptació per a persones amb diversitat funcional, ús de llenguatge entenedor, accés online).

**Temporalitat i horari:** Per tal de garantir la màxima participació, les sessions dirigides a col·lectius s'han realitzat durant el trimestre de primavera i les sessions obertes a ciutadania s'han realitzat durant el trimestre de tardor, després de les vacances d'estiu. Per tant, s'ha efectuat una pausa en l'execució de les sessions coincident amb el trimestre d'estiu.





En els casos de col·lectius concrets, els horaris s'han adaptat a les especificitats del col·lectiu: per a les sessions d'infants s'han realitzat les sessions en horari lectiu als mateixos centres educatius i, per a gent gran, s'ha realitzat la sessió en horari matinal.

**Accés a les sessions:** S'han cercat equipaments públics de fàcil accés en transport públic.

**Senyalització:** Dins dels equipaments, s'han senyalitzat convenientment els espais on es realitzaven les sessions (s'han penjat cartells indicadors i s'ha informat el personal de recepció i consergeria).

**Adaptació per a persones amb diversitat funcional:** Especialment a la sessió dirigida a col·lectius de diversitat funcional s'han tingut en compte especificitats tècniques per respondre als requeriments d'aquests col·lectius. Per aquest motiu, s'ha buscat un espai (Lleialtat Santsenca) que contingués l'equipament adequat (anell magnètica) i s'han contractat serveis de suport (tècnics en llenguatge de signes, tècnics en subtitulació).

**Servei de cures per a infants:** S'ha previst un servei de cures per a les persones assistents que ho requerissin.

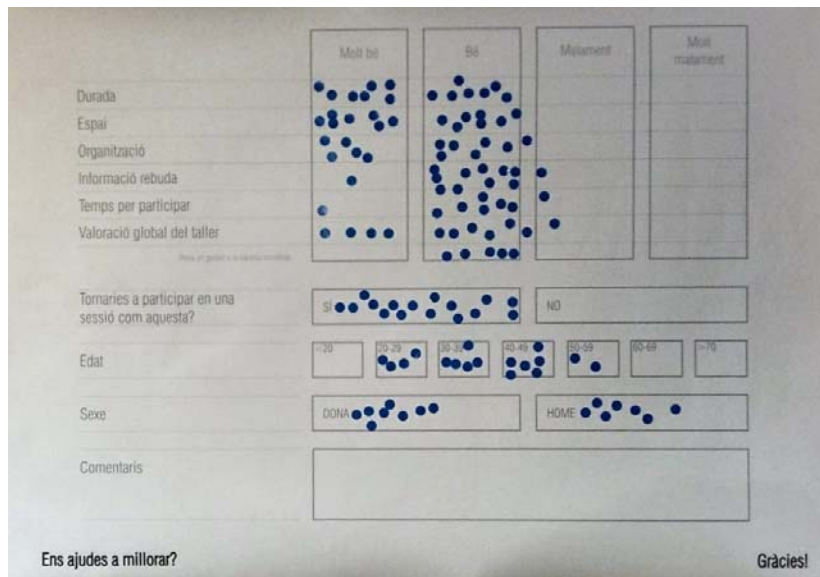
**Ús de llenguatge entenedor:** S'han utilitzat termes i llenguatge fàcilment entenedors per la ciutadania en general. Tots aquells termes tècnics o acrònims s'han explicat i aclarit en tot moment.

**Accés online:** Durant la fase de participació, s'ha garantit un espai de debat i recollida de propostes a la plataforma [www.decidim.barcelona](http://www.decidim.barcelona). S'han introduït totes les propostes sorgides a les sessions presencials i també s'han posat a disposició les actes de les reunions.

## VALORACIÓ DE LES PERSONES PARTICIPANTS

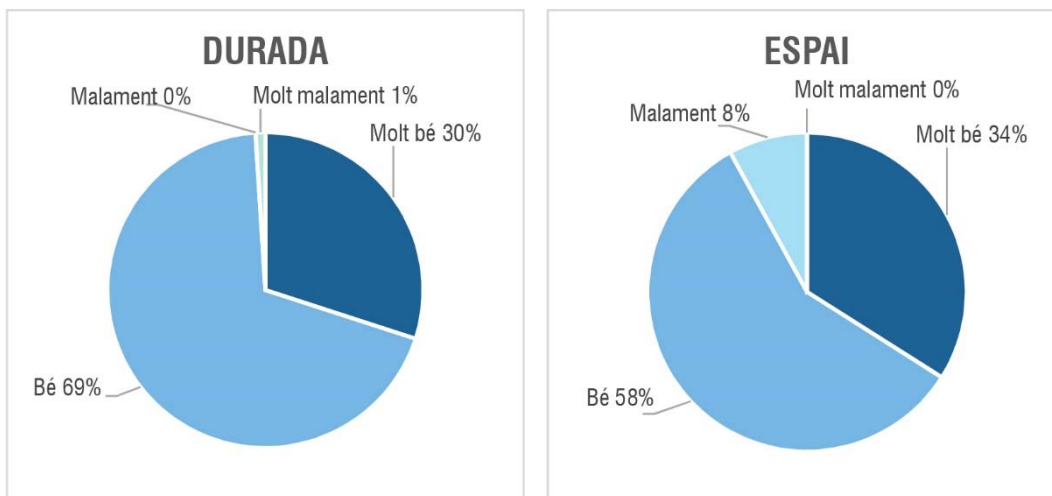
A continuació s'exposen les valoracions de les sessions obertes a ciutadania ja que, a diferència de les sessions dirigides a col·lectius concrets, són els espais de participació on el públic ha sigut més divers.

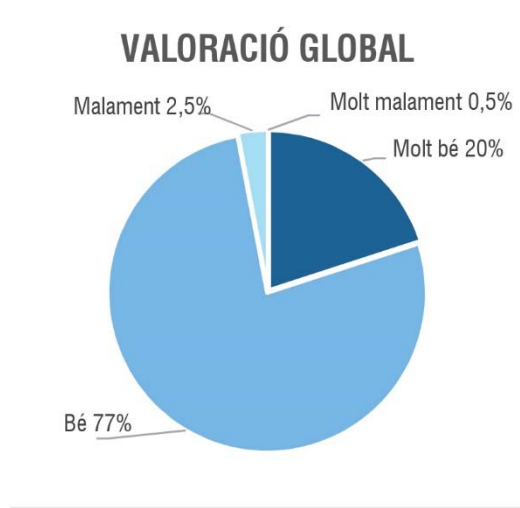
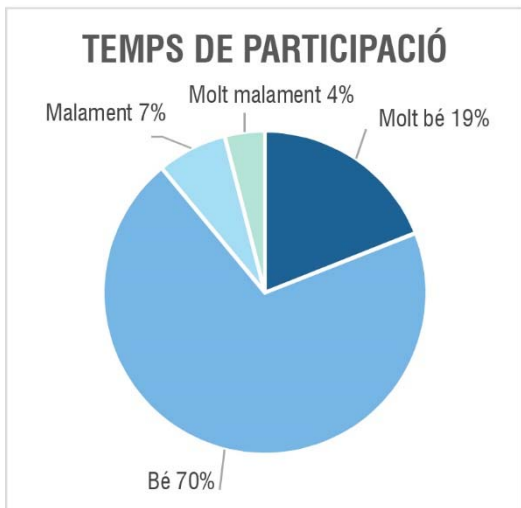
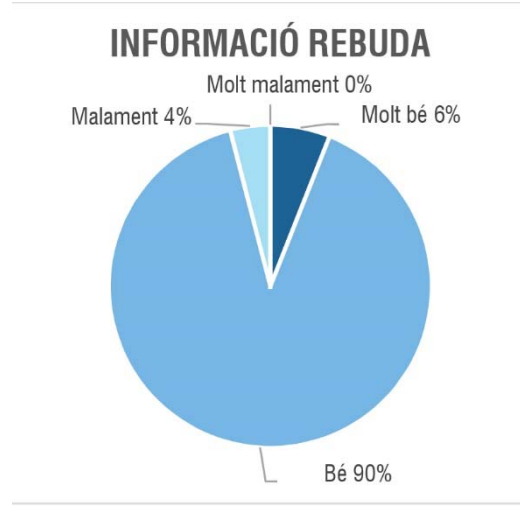
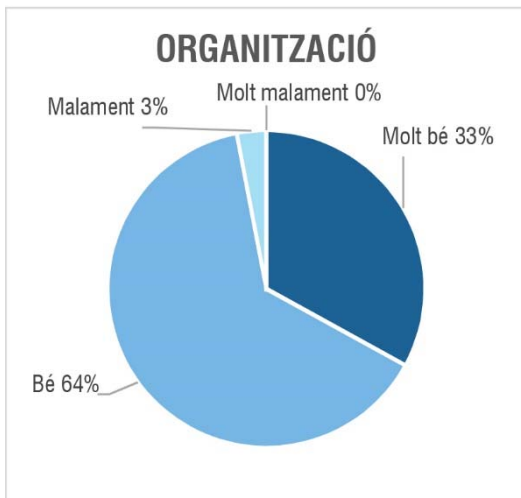
Al final de cada sessió, s'ha demanat als assistents emplenar la següent enquesta en un mural col·locat a la sortida de la sala on els participants havien de respondre unes preguntes mitjançant gomets.



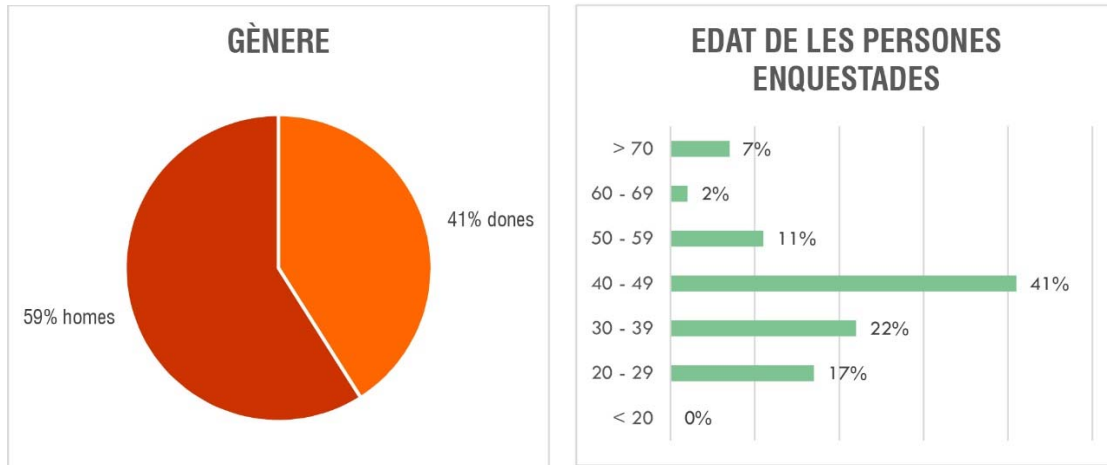
Al voltant d'un 60% dels assistents a les sessions han realitzat l'enquesta de valoració al finalitzar cada sessió.

La valoració general de les sessions per part de la ciutadania assistent ha sigut:





## PERFIL DE LES PERSONES PARTICIPANTS



## METODOLOGIA DE TREBALL PER A LA REVISIÓ I INCORPORACIÓ DE LES ACTUACIONS

Per a la formulació de les actuacions de mobilitat per al PMU 2019-2024 s'ha realitzat un procediment dividit en tres fases:

**1. Presentació d'actuacions base:** Publicació de document que recull les actuacions del PMU 2013-2018 i incorpora propostes base per a la revisió i discussió de les entitats municipals i la ciutadania.

**2. Procés participatiu:** Convocatòria oberta i realització de procés de participació ciutadana on es recullen les peticions de diferents sectors de la ciutadania. A més es publiquen les propostes a través de la pàgina Decidim.com per a la seva divulgació, discussió i posterior recollida de comentaris per part de la ciutadania. Les propostes es van descarregar en una taula en format Excel, les quals es van classificar segons el mode al qui major impacte presentin.

**3. Avaluació i resposta de resultats:** Anàlisi de les sol·licituds ciutadanes i incorporació de propostes a les actuacions del PMU 2019-2024.

- Selecció de les sol·licituds ciutadanes, de major prioritat i alineades amb els objectius del PMU.
- Anàlisi i avaluació sobre la viabilitat de les peticions i propostes ciutadanes sobre les mesures proposades.
- Determinació i diagnòstic del conjunt de problemes detectats en el procés, que permetin orientar l'acció del PMU
- Classificació de les sol·licituds ciutadanes, d'acord al tipus i àmbit de la petició:
  - Mobilitat a peu
  - Mobilitat en Bicicleta i Altres Ginys
  - Mobilitat Transport Públic i Col·lectiu
  - Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)
  - Mobilitat Transport Privat



- Smart Mobility
- Definició de les prioritats bàsiques, per a formular objectius i estratègies del PMU, basats en les demandes i propostes ciutadanes.
- Alineació de les sol·licituds ciutadanes amb les propostes ja plantejades en el PMU i incorporació de noves propostes i estratègies basades en les opinions i sol·licituds dels usuaris.
- Es van classificar altres demandes i propostes ciutadanes d'acord a diversos criteris secundaris:
  - **El conjunt de les actuacions/subactuacions:** per a aquelles sol·licituds que són satisfetes per més diverses subactuacions.
  - **El PMU és un pla estratègic, per tant no preveu Actuacions de detall:** per a aquelles sol·licituds que impliquen actuacions puntuals, en llocs puntuals, i no són cobertes pel PMU.
  - **No és competència del PMU:** per sol·licituds la competència o aplicació pertanyen a un altre àmbit o organisme aliè a l'ajuntament de Barcelona.
  - **No està alineat amb els objectius del PMU:** per sol·licituds que no estiguin dins dels objectius i estratègies que preveu el PMU.
  - **L'Estratègia del PMU té la Vocació de Treballar amb el model de Superilles:** per a sol·licituds que ja contempla el PMU, com els seus objectius estratègics.
  - **L'Estratègia del PMU impulsa i prioritza l'ús del transport públic i altres formes sostenibles:** per sol·licituds que ja contempla el PMU, com els seus objectius estratègics.
  - **Sol·licitud Implementada / Vigent:** per a sol·licituds que ja estan cobertes pel PMU.

Posteriorment es validen les propostes a través de les diferents entitats vinculades a la mobilitat, medi ambient i gestió urbana de la ciutat de Barcelona.

En aquesta fase, s'han rebut respostes formals per part de les següents entitats municipals, a les quals s'ha procedit amb l'anàlisi i incorporació d'actuacions al document final:

- Bicing, DSM – Sílvia Jiménez
- Agència de Qualitat de l'aire – Arantzazu Millas
- Mobilitat i Infraestructures, Ecologia Urbana – Adriana Malé
- Direcció de Turisme - Aina Pedret Santos
- Àrea de Turisme, DSM
- Departament de Transversalitat de Gènere - Sonia Ruiz García
- Cotxe Elèctric – Angel Lopez
- Bicicleta – DSM
- DUM – DSM, Xavier Cruzet
- Seguretat viària –

El resultat final és un document que agrupa 59 actuacions, classificats en sis blocs temàtics segons el mode de desplaçament al qual més beneficiïn. Cada actuació contempla un nombre



de subactuacions que poden tenir una incidència en la infraestructura, la gestió o la comunicació i informació.

Les fitxes inclouen el codi i àmbit de l'actuació, objectius generals i tipus d'intervenció (infraestructura, gestió, o informació), i les subactuacions que permeten dur a terme la mesura.

Com a pas final a la inclusió de les propostes del procés de participació, el document d'actuacions és presentat davant el Pacte de la Mobilitat per a la seva revisió i validació. Aquest procés es troba en marxa actualment.

A continuació també es dóna resposta a les peticions recollides durant el procés de participació realitzat amb els diferents col·lectius ciutadans.