

PLA D'ACCIONS DE MOBILITAT DEL RAVAL

SESSIÓ DE DEBAT

14 d'Abril de 2021

ASSISTENTS

Ciutadania

- Flora Muñoz, Xarxa veïnal del Raval
- Miquel Àngel Lozano, Xarxa veïnal del Raval
- Jordi Bordas, Eix comercial del Raval
- Eladio, AVV Nou de la Rambla
- Elisabet Prats del carrer Hospital i AFA Escola Pia Sant Antoni
- Guillem Mundet del Palau Güell
- Carmela, veïna del carrer Salvador
- Rafael, veí del carrer Salvador
- JR Fernández

Equip tècnic

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

Silvia Julián - Cap de Manteniment i Obres del Districte

Gerard Verdés – Democràcia Activa

Gloria Torras - Tècnica de barri

Manel Ruiz – INDIC

Victor Garcia - INDIC

Consellers de Districte

Santi Ibarra

Joan Julivert

ESTRUCTURA DE LA SESSIÓ.

1. Presentació de la sessió
2. Explicació de la proposta de treball
3. Presentació tècnica de la proposta del Pla d'Accions de Mobilitat del Raval a les zones Nord i Sud
4. Dinàmica de debat
5. Conclusions i valoració de la sessió

1. Presentació de la sessió

La sessió s'inicia amb una presentació per part del Conseller de Districte, Sr Joan Julivert, en la que recorda el procés i s'expliquen els objectius del Pla i de la sessió.

2. Explicació de la proposta de treball

L'equip de suport a la dinamització explica que la idea inicial era poder treballar en dos grups; un per parlar de la Zona Nord del barri, i un per parlar de la Zona Sud. Atès que a la sessió la majoria dels participants tenen interès en la Zona Nord i que el nombre de participants permet treballar còmodament en un únic grup s'acorda amb els i les participants treballar en un únic grup i que es puguin fer aportacions entorn a qualsevol de les zones.

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

Tot i que a la sessió informativa ja es va fer una explicació extensa de les mesures proposades, el sr Josep Maria Coll presenta i recorda de manera sintètica les principals accions proposades amb el suport dels plànols de detall que estan disponibles a la plataforma Decidim.

4. Dinàmica de debat

Un cop acabada la presentació tècnica s'inicia la sessió de debat. Aquesta part de la sessió queda reservada exclusivament a la ciutadania amb el suport de l'equip dinamitzador per tal de garantir un debat entre iguals. Els responsables tècnics i polítics del districte s'incorporen de nou a la sessió en el moment de les conclusions per escoltar les aportacions ciutadanes.

La dinàmica de treball és conduïda per l'equip d'INDIC que, amb el suport d'un padlet digital, van recollint i visualitzant les aportacions de manera ordenada.



A continuació es recullen les propostes i aportacions formulades.

PACIFICACIÓ DE CARRERS

- **Pacificar i instal·lar plataforma única al carrer Sant Antoni Abat**

Al carrer Sant Antoni Abat no es pot circular per les voreres. Són massa estretes i resulta perillós circular amb tant de trànsit. Cal pacificar aquest carrer i instal·lar plataforma única. Es tracta d'una proposta que ja es va proposar al procés de pressupostos participatius i que va ser descartada amb l'argument que era un acció a impulsar en el marc del Pla de mobilitat. Per tant, ara s'espera que s'executi ja que no va poder ser objecte de votació de la ciutadania i és un projecte imprescindible.

- **Estudiar la millor solució per donar sortida als cotxes del pàrquing de la Boqueria**

Amb la pacificació prevista de Sant Antoni Abat, es preveu que la sortida dels cotxes del pàrquing de la Boqueria es faci pel carrer Hospital ja que serà la ruta més directa per sortir del barri. En aquest carrer és on es preveu també abocar les sortides d'altres pàrquings. Per part del comerç preocupa que aquests canvis no siguin percebuts com a molt dificultosos per part dels clients de la Boqueria tot just ara que estan tornant al mercat. L'actual context és una oportunitat i s'està treballant per recuperar el mercat de la Boqueria com un mercat de barri i de ciutat i per això cal estudiar quina és la millor solució per la sortida dels cotxes per no concentrar-los tots al carrer Hospital.

- **Estratègia de pacificació i eliminar trànsit de pas**

Es valora positivament l'estratègia de pacificació, facilitant que sempre es pugui entrar al barri i sortir-ne, però no donant facilitats a que es pugui travessar tot el barri transversalment. En aquest sentit es valora positivament la proposta de pacificació de Sant Antoni Abat i els canvis de sentit proposats. Actualment és molt estressant viure al barri. Hi ha moltes friccions amb els vianants que són la baula més feble de la cadena. Cal fer un barri més habitable i amable ja que és un barri massa agressiu en molts aspectes i per tant és necessària la pacificació de carrers.

- **Camins escolars segurs**

Cal generar entorns i camins segurs perquè els infants puguin anar a totes les escoles del barri amb seguretat i comoditat. Per posar un exemple a l'escola Pia

Sant Antoni ara s'ha obert un altre accés pel carrer de la Cera per evitar aglomeracions en context COVID-19 i es produeixen massa friccions i situacions d'inseguretat, entre moviment de canalla, càrrega i descàrrega sense zones habilitades, trànsit de cotxes, etc.

- **Impulsar tancaments per a vianants temporals al carrer Joaquim Costa**

El carrer Joaquim Costa es podria tancar al trànsit i reservar-lo per a vianants una o dues vegades al més com a prova pilot i valorar-ne l'experiència.

- **No impulsar projectes de superilles sense una regulació prèvia dels preus de lloguer**

Els projectes de pacificació de carrers mitjançant la creació de superilles estan comportant un augment automàtic dels preus del lloguer dels locals i comerços segons indiquen els representants del comerç. Per aquest motiu proposen regular i limitar el preu del lloguer abans d'impulsar aquest tipus d'estratègies de pacificació.

- **Fer per a vianants el tram del Carrer Nou de la Rambla més proper al Palau Güell**

Es proposa estudiar la possibilitat de fer per a vianants el darrer tram del carrer Nou de la Rambla. D'aquesta manera es podria donar més visibilitat a l'espai i gestionar millor les cues de la gent que espera per accedir.

- **Pacificar i fer semipeatonal el carrer Nou de la Rambla des de la Rambla fins a Av. Drassanes**

La part baixa de Nou de la Rambla hauria de ser semipeatonal, i facilitar l'accés a hotels, pàrquing etc... Pel carrer Sant Ramon, han de poder passar ambulàncies perquè van cap al CAP i entre Sant Ramon i San Oleguer podrien passar per Sant Ramon per no col·lapsar l'avinguda Drassanes

- **Fer per a vianants el carrer Om**

El carrer Om hauria de ser per a vianants. No disposa de comerç, pàrquings, ni altres activitats i caldria donar-li vida i fent-lo per a vianants es podria atreure als veïns i veïnes a anar més per aquest carrer. S'apunta que no té sentit que passin cotxes per un carrer on no hi ha res.

XARXA DE BICICLETES I VMP

- **Garantir una bona connexió de sortida i entrada amb la resta de xarxa ciclable de la ciutat**

La connexió amb la xarxa de ciutat és molt important. Cal garantir una bona connectivitat amb la resta de carrils bici. La bicicleta s'agafa sobretot per anar cap a fora del barri i, per tant, és clau tenir una bona connexió que permeti circular amb seguretat.

- **Encaix de les diferents propostes de carrils bici**

Caldrà veure com encaixen les diferents propostes de carrils bici que s'estan fent des del Pla d'accions de mobilitat o des del procés participatiu de pressupostos participatius. Per exemple, el carril bici de Plaça Catalunya ha passat a fase de votació en els pressupostos participatius de l'Eixample i en el cas que s'executi caldrà veure com encaixen les diferents propostes.

- **Carril bici al carrer de la Lluna**

Es valora positivament la proposta de donar més protagonisme a la bicicleta al carrer de la Lluna i a fer el canvi de sentit de circulació de la proposta tècnica. Per fer-ho, però, caldria modificar algun tema d'aparcament al tram que dona a Riera Alta.

- **Posar més infraestructura, com ara aparcaments de bicicleta**

Cal posar infraestructura per promoure la mobilitat en bicicleta. Hi ha escassetat d'aparcaments i, per exemple, a les zones properes a la Boqueria s'ha demanat i ha estat denegat.

- **Posar mesures per fer més segura la mobilitat en bicicleta i en VMP**

El carril perimetral pot ajudar a donar seguretat en la mobilitat en bicicleta. Però cal ser més conscients de la necessitat de reduir la velocitat de bicicletes i, especialment, de VMP quan s'accedeix al casc vell. Alguns patinets circulen a molta velocitat i cal ser més cívics i més exigents en el compliment de la normativa.

XARXA VEHICLE PRIVAT

- **Instal·lar càmeres per regular entrades al barri i facilitar l'accés a veïns i comerç**

Es valora de manera positiva que es reguli l'entrada en vehicle privat al barri amb la instal·lació de càmeres de control. Ara bé, de la mateixa manera que els veïns residents poden demanar que s'autoritzi puntualment l'entrada a familiars per fer encotxament o desencotxament, es valora que els comerços també ho haurien de poder fer. Per exemple, hi ha botigues d'ortopèdia que tenen clients amb mobilitat reduïda que haurien de poder accedir al barri.

- **Evitar trànsit de pas**

Es valora de manera positiva els canvis de sentit de circulació proposat perquè no es pugui creuar el barri. Tot i que això no es faci als carrers Hospital i Sant Pau i es deixen com a vies transversals, si només es permet accés en les hores regulades no hauria de ser massa problemàtic.

- **Estudiar i posar mesures de seguretat al creuament de Joaquim Costa amb carrer del Peu de la Creu**

El carrer Peu de la Creu té les voreres molt estretes i en el creuament amb Joaquim Costa es fa a nivell. Actualment és un carrer molt tranquil, però si tal i com es preveu en el Pla, la voluntat és que Joaquim Costa adquireixi més protagonisme i absorbeixi més trànsit, caldria assegurar-se que no esdevingui un punt conflictiu i tingui un impacte negatiu pels veïns.

- **Eliminar motos de les voreres**

Hi ha carrers on hi ha moltes motos estacionades a les voreres i dificulten molt el pas dels vianants. Alguns exemples són el carrer Ramelleres, Pintor Fortuny o Floristes de la Rambla. Caldria preveure com treure-les; per exemple es podrien destinar places de DUM en algunes hores, o crear espais que puguin ser polivalents. Cal ordenar i regular aquest aparcament i ser més estrictes.

CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

- **Regulació de l'horari de càrrega i descàrrega**

Es valora de manera molt positiva la proposta de regulació horària que es fa des de l'equip tècnic.

- **Facilitar la càrrega i descàrrega a l'entorn del carrer Salvador**

Al carrer Salvador hi ha molt moviment de càrrega i descàrrega ja que hi ha molta presència de comerços de fruites i verdures que mouen molta mercaderia. Sembla que ara mateix la única oferta de places de DUM són a la Ronda Sant Pau. Caldria estudiar si hi ha altres carrers que puguin admetre més places de DUM o limitar les llicències d'aquest tipus d'activitats per mirar de limitar la gran afluència de persones a aquesta zona. Si ara ja és problemàtica la càrrega i descàrrega, quan es limiti l'horari de 9 a 12h la situació es pot agreujar.

- **La plataforma única a Sant Antoni Abad permetria l'accés en carretó i això permetria millorar la càrrega i descàrrega a la zona**

Si es tira endavant la plataforma única a Sant Antoni Abat, a l'eliminar les voreres estretes, pot facilitar que el darrer tram de transport de mercaderies es faci amb carretons i, per tant, que puguin aparcar a la Ronda Sant Pau i Sant Antoni i no hagin d'entrar amb els vehicles a la zona. Això alleugeriria la pressió de la DUM a tota la zona i milloraria la situació del carrer Salvador.

- **Polivalència d'usos de les places reservades a la DUM**

Atès que la idea és limitar a unes hores del dia la càrrega i descàrrega, es valora que caldria cercar altres usos a aquestes places reservades per DUM per optimitzar els usos de l'espai públic. Per exemple, es poden destinar a aparcament per motos, aparcament de bicicletes que fan transport de mercaderies d'última milla, a zones de joc infantil, a millorar la gestió dels residus dels comerços, etc. També des de l'àmbit del comerç estaven estudiant la possibilitat de proposar situar terrasses en aquests espais a canvi de reduir els horaris d'obertura de bars i restaurants. Caldria pensar diferents usos i pensar per cada plaça o zona com es podrien aprofitar o a quines necessitats poden donar resposta.

- **Preveure algun tipus de DUM específica per repartidors d'última milla en bicicleta**

Des de l'eix comercial s'està treballant per promoure el repartiment d'última milla al barri a través de bicicletes, però s'han trobat que els han començat a multar per estacionar en llocs indeguts. Caldria preveure algun espai per a aquesta càrrega i descàrrega.

- **Coordinar la gestió dels residus dels comerços per evitar que envaeixin l'espai de vianants**

En algunes zones, els espais de vianants queden ocupats pels residus dels comerços que envaeixen les voreres. Cal millorar la gestió i coordinació d'aquesta recollida.

- **Controlar els horaris de càrrega i descàrrega a la Plaça dels Àngels.**

A part de ser zona de càrrega i descàrrega, la Plaça dels Àngels ha de ser un espai de trobada veïnal que fomenti el passeig de persones. Per això, caldrà saber quin pla tindrà la Guàrdia Urbana per fer complir els horaris.

5. Conclusions i valoració de la sessió

En finalitzar el debat, i un cop s'incorporen els responsables del Districte, els dinamitzadors fan un repàs de les idees principals les aportacions fetes i es resolen per part de l'equip tècnic els dubtes plantejats. Abans de cloure la sessió es convida als participants a fer una petita valoració de la trobada. El resultat es mostra tot seguit:



La sessió es tanca agraint la participació i recordant que l'anàlisi i resposta a les diferents propostes es canalitzarà a través del DECIDIM, on es penjaran les propostes realitzades.

Sessió dinamitzada i informe elaborat per

