



INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – MOBILITAT ACCESSIBLE

Sessió de dilluns 29 d'abril de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Centre Lleialtat Santsenca

> Accés al document presentat a la sessió: [Presentació del PMU](#)

> Accés a la web del procés participatiu: [Informació de la sessió participativa al Decidim](#)





Sumari

Llistat de participants – Assistència a la sessió	3
Ordre del Dia	4
Desenvolupament de la sessió	4
Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball	5
Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Promoure una xarxa de vianants de qualitat, segura i accessible per a tothom.	5
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Millorar l'accessibilitat de les xarxes de transport públic.	7
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Reducció de la necessitat de mobilitat en vehicle privat (vehicles no essencials) i de les externalitats negatives	10



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **26 persones (15 homes -58%- i 11 dones -42%-)**.

Assistència d'entitats i empreses participants

- ACAVe
- AEVAC
- AFA discapacitats psíquics del poble sec, Fundació Artesà i Unió d'AAVV del Poble-sec
- AMB
- Aquí SCCL
- Àrea Metropolitana de Barcelona
- Ass. Cat Nova del Consell Gent Gran
- Ass. Discapacitats visuals de Catalunya
- AUMP - Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal
- Barcelona de Serveis Municipals
- Bicitours
- COOLTRA
- Dincat
- ECCAT
- ECOM
- Ecopikes (2)
- FECAV - FEDERACIÓ EMPRESARIAL CATALANA D'AUTOTRANSPORT DE VIATGERS
- FUNDACIÓ ASPACE CATALUNYA
- GREMI DE GARATGES DE BARCELONA I PROVÍNCIA
- ONCE (2)
- RACC
- Sindicat Taxi
- UGT
- YEGO Urban Mobility S.L.

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Andreu Ambrose, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Joana Llinàs Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Sofia González, tècnica de suport Departament de Participació



Ordre del Dia

- Explicació del procés participatiu i del funcionament de la sessió
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU
- Ronda d'aclariments i preguntes i consideracions que permetin clarificar el plantejament inicial, així com observacions i propostes de millora
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de l'accessibilitat

Desenvolupament de la sessió

El dilluns 29 d'abril es celebra la sessió de mobilitat accessible. En el moment d'entrada de les persones participants es realitza la verificació de la inscripció. La sessió dona inici a les 17.05 amb l'explicació breu del procés participatiu a càrrec del tècnic del Departament de Participació d'Urbanisme, Transició Ecològica i Serveis Urbans i Habitatge, a on emmarca els objectius, les fases i calendari del procés. Seguidament, el tècnic de Mobilitat fa la presentació tècnica del nou enfocament a tractar en el nou PMU amb els corresponents eixos, objectius, continguts, centrant la part final a la presentació de dades específiques vinculades a la mobilitat accessible i els eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys. Finalment, en aquesta primera part explicativa, novament el tècnic de participació explica la dinàmica del debat per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.40h s'inicia el treball en un sol grup amb equip dinamitzador (2 persones) i equip tècnic de suport per a resoldre dubtes i aclariments tècnics del PMU. Es fa un repàs dels objectius es faciliten fitxes per tal que la gent pugui anotar idees i reflexions al voltant de la temàtica a treballar. Es dona la paraula a les persones participants per tal que puguin compartir i debatre les propostes relacionades amb els diferents eixos. Aquestes aportacions i propostes estan indicades a l'apartat següent.

A les 19h es fa un breu tancament donant per conclosa la sessió de debat i s'emplaça a la gent a que puguin participar en altres sessions, així com seguir el procés i les propostes a través del portal Decidim.Barcelona.



Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball

Es conforma 1 grup de treball i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Promoure una xarxa de vianants de qualitat, segura i accessible per a tothom.

- **Millorar l'accessibilitat dels carrers**
 - **Assegurar que es compleix la legislació vigent sobre els usos de l'espai públic** (es fa referència a les botigues que envaeixen l'espai de les voreres amb el producte o cartells, que es respecti l'alçada mínima de 2,2 metres)
 - **Millorar l'accessibilitat d'alguns passos de vianants.** N'hi ha que tenen pendents massa alts i d'altres que no estan ben situats i poden resultar perillosos. Es mencionen específicament els encreuaments de Passeig de Montjuic amb Nou de la Rambla (per estar en corba i existir perill de bolcada amb cadira de rodes) i les plataformes de l'encreuament dels carrers Fontrodona i Blai, que estan trencades.
 - **Eliminar les voreres de 1,8 metres** però canviar-les per plataformes amb senyalització podotàctil i que es mantingui l'espai sense obstacles
- **Millora de la senyalització i senyalètica per a vianants**
 - Des de les entitats assistents que treballen amb persones amb discapacitat intel·lectual es demana **augmentar l'accessibilitat cognitiva i sensorial** a través de la **millora de la senyalètica**, especialment als encreuaments.
 - **Millorar la senyalització dels carrers** per a persones a discapacitat visual.
 - **Millorar la senyalització en zones en obres**
 - Incrementar la instal·lació de **semàfors acústics**
- **Promoure la convivència entre usos i modes de transport i la seguretat viària**
 - Tenint en compte l'espai disponible a la ciutat i que no serà possible crear carrils segregats per a cada tipus de mobilitat, **promoure de forma activa la millora d'espais de convivència** entre modes de transport.
 - **Incloure radars pedagògics** per tal de reduir la velocitat, especialment en àrees properes a centres sanitaris i escolars.
 - **Reduir la velocitat de vehicles elèctrics i motoritzats.**
 - **Prohibir l'aparcament de motos a les voreres.**
 - **Incrementar el nombre d'estacionament per motocicletes a la calçada, per tal d'alliberar les voreres.** Per exemple, a Saragossa, cada vegada hi ha més places al costat de passos de vianants o a les cruïlles, i això fa que augmenti la visibilitat.



- **Reduir el nombre d'obstacles que dificulten la mobilitat**
Regular l'ús de l'espai que fan les empreses de lloguer de bicicletes. En determinades zones de Barcelona ocupen molt espai de vorera i dificulten molt l'accés (es menciona Pla de Palau)
- **Formació i sensibilització a les escoles en temes d'accessibilitat**
 - Que tots els alumnes de ESO se formin **en qüestions d'accessibilitat**.
 - Que totes les escoles es facin accions de sensibilització sobre **educació vial**, com abans es feia amb les bicicletes als centres escolars i universitats.
- **Plantejar solucions alternatives al coixins berlinesos**

Alguns operadors manifesten que la presència de coixins berlinesos provoca que es facin malbé les rampes, ja que golpegen el dispositiu.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Millorar l'accessibilitat de les xarxes de transport públic.

- **Millorar l'accessibilitat en el transport públic**
 - **Unificar pictogrames de trens i metro.** Són símbols, i hi ha persones que tenen dificultats per identificar que es tracta d'un tren, perquè no ho especifica, és una marca.
 - Gestionar la informació de tal manera **que s'incorporin també les solucions d'accessibilitat** (per ex: estació en corba, obertura de 3cm entre andana i vagó).
 - **Millorar l'accessibilitat cognitiva i sensorial a les estacions de metro.** Es mencionen específicament les indicacions de sortida i dels ascensors i els ponts de connexió on cal prendre decisions (cap a on anar, a on està la sortida, etc.). **Incloure cartells grans i clars que indiquin a on trobar la sortida o l'ascensor** seria una gran solució per a persones amb discapacitat neurològica, que tenen dificultats per a trobar aquests elements en un entorn amb molta gent, soroll, vibracions, llums, etc.
 - **Millorar la il·luminació**, tenint en compte que l'enlluernament pobre o excessiu és també un mètode d'accessibilitat per a persones amb neuropaties i d'altres patologies com per exemple d'algunes oftalmològiques.
 - **Fer pressió per millorar l'accessibilitat de les estacions de metro** (se cita específicament Urquinaona i Verdguer).
 - **Promoure l'ús del bus de barri exclusiu per a veïns i veïnes o els ascensors en detriment de les escales mecàniques** en barris de muntanya. Es comenta que les escales mecàniques no són accessibles. Un bus de barri o un ascensor sí que ho és. Hi ha barris a on s'aposta per moltes escales mecàniques i hi ha gent que no les pot fer servir
 - **Millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús.** Tot i disposar de rampes, hi ha vegades que els autobusos no les poden fer servir degut a una manca d'accessibilitat de les parades. S'agreuja els caps de setmana, a on en alguns carrils bus els cotxes poden aparcar i dificulta l'accés a la parada dels autobusos. **Augmentar el nombre d'encaminaments** que porten a les parades. **Augmentar el contrast dels cartells a les marquesines** per tal de facilitar la lectura.
 - **Millorar l'accessibilitat de les interconnexions i la intermodalitat.** Fer accessibles els intercanviadors i millorar la intermodalitat (accessible). Que els canvis modals siguin els menors i puguin fer-se amb facilitat.
 - **Subvencionar sistemes de cancel·lació les vibracions i so a freqüències normalment no audibles.** Tot i que alguns usuaris tenen ajudes, com per exemple els auriculars amb cancel·lació activa de so, alguns cops no es veuen cancel·lats i no son una solució, de manera que la persona usuària acaba assumint el cost d'un altre dispositiu.
 - **Assegurar que no es donen temperatures excessivament fredes o caloroses**, que poden afectar a persones amb diferents patologies.
 - **Informar del tipus de mesura d'accessibilitat** de cada vehicle.
 - **Revisar els dispositius d'accessibilitat del transport públic.** Es menciona l'encaminament de les estacions de Ferrocarril, que tot i ser-hi no serveix perquè no es detecta, problemes amb el so dels autobusos, increment de la freqüència de les línies d'autobús. Una avaria en un ascensor pot provocar que una persona que utilitza una cadira de rodes no pugui sortir de l'estació. A les dades de la presentació es parla de l'alt percentatge de mobilitat activa, però en molts casos és perquè les persones usuàries no volen córrer el risc de no poder arribar.



- **Parades accessibles.** És important disposar de vehicles accessibles però també que ho sigui la infraestructura d'accés al transport públic, especialment les parades i els seus itineraris d'accés.
- **Parades properes**
- **Vigilància caps de setmana ocupació espais que corresponguin a parades bus per garantir l'accés** (pujar i baixar) al vehicle en condicions, especialment per a les persones amb mobilitat reduïda. A banda, en aquells carrils bus de l'eixample en que es permet estacionar els caps de setmana, s'ha de garantir prou espai abans i després de la parada, per tal de poder apropar els vehicles a la vorera quan no es disposa de plataforma.

- **Millorar i simplificar el sistema de preus**
Simplificar i millorar el sistema de zones i preus de l'AMB. Es comenta que és un sistema molt complicat, especialment per a les persones amb discapacitat intel·lectual. A més, vincular a les targetes per a persones amb discapacitat, es proposa **integrar altres zones de fora de l'AMB**, ja que hi ha persones que realitzen activitats i tallers fora de l'àmbit de l'AMB. **Avançar cap a una tarificació social integrada.**

- **Promoure l'ús de la tecnologia per a millorar l'accessibilitat i la comunicació.**
 - Idear un sistema a través de la T-mobilitat que permeti que aquells usuaris amb discapacitat que no pugui ser percebuda a simple vista i que no ho puguin verbalitzar puguin informar a la resta d'usuaris de la seva necessitat.
 - **Fer ús de la tecnologia per millorar la comunicació d'incidències.** Amb Google Maps es pot saber si hi ha trànsit o accidents, però no s'ofereix aquest servei per la infraestructura de carril bici bici ni ascensors o escales mecàniques. I no només a Google Maps, sinó que a les pròpies Apps i plataformes dels transports públics, **s'informi de la densitat d'usuaris i incidències als diferents serveis.**

- **Formació i sensibilització sobre temes d'accessibilitat i transport públic**
 - **Formació al personal del sistema de transport públic.** Cal que sàpiguen la importància dels diferents elements que influeixen en l'accessibilitat, especialment a l'hora d'acompanyar afiliats, identificació de gossos guia i mantenir la megafonia durant el trajecte. Es posa l'exemple d'un conductor d'autobús que abaixa el so dels avisos.
 - **Treballar amb les AFA** per promoure i sensibilitzar sobre la mobilitat escolar activa.

- **Fer el transport públic més atractiu**
 - Mitjançant la creació de corredors, vies segregades, vies interurbanes, que redueixin el temps de viatge i permetin arribar a més zones de la ciutat. **Fer que el transport interurbà arribi al centre de la ciutat:** el fet que els autobusos interurbans es quedin a l'entrada de la ciutat, és dissuasiu per a molts viatgers, especialment aquells amb dificultats de mobilitat. Podria fer-ho més atractiu per als operadors privats i fer que augmentessin així el nombre de places PMR.
 - Cal tenir en compte que si hi ha **més freqüències** als serveis serà més atractiu per als usuaris a l'hora de dissuadir-los de l'ús del vehicle privat i alhora més interessant per als usuaris amb necessitats d'accessibilitat, doncs els operadors podrien oferir major



nombre de places accessibles. Per tant és tan important fer el servei accessible, com disposar de prou freqüència que permeti una llibertat de moviment.

- Cal treballar per a la **reducció de temps de trajecte** (millor velocitat comercial) a través de corredors - Vies segregades – Avingudes metropolitanes (bicicletes / Carrils bus) – Av. interurbanes. En línia amb el que proposa el PDUM de l'AMB, és important impulsar les avingudes metropolitanes, per tal que es permeti un accés més ràpid a la ciutat i afegir un incentiu als usuaris del transport públic en superfície, respecte els que hi van en vehicle particular. També la senyalització semafòrica preferent i més carrils bus per als autobusos, per tal de garantir una major velocitat comercial.
- **Ampliar el servei de taxi adaptat.**
 - **Augmentar la flota de taxis adaptats fins a complir amb el nou codi.** Tot i que no es disposa de les xifres actualitzades, es comenta que la flota de taxis adaptats és molt reduïda.
 - **Subvencionar l'adquisició de taxis adaptats.** Incloure a l'app PICMI la possibilitat de demanar taxi adaptat.

En relació a l'**ús del taxi adaptat es fa**, però, **una reflexió** sobre el fet que això no s'ha de veure com una alternativa al transport públic: cal treballar per la millora de l'accessibilitat i freqüència del transport públic per tal que qualsevol persona en qualsevol moment del dia en pugui fer ús. Una major cadència del servei de transport públic ajudaria a que el transport públic no anés tant saturat i les persones amb mobilitat reduïda puguin decidir en igualtat de condicions. Cal, a més, analitzar per a quin tipus de mobilitat es fan servir (diària, sanitària, educativa, etc.)



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Reducció de la necessitat de mobilitat en vehicle privat (vehicles no essencials) i de les externalitats negatives

- **Instal·lació d'aparcaments dissuasoris** a l'entrada de les ciutats.
- **Millorar la gestió de creació de places PMR.**
 - Es comenten casos de persones que tenen dificultats a l'hora de sortir del seu vehicle per la presència d'un aparcament de motos, una farola, etc.
 - Es menciona que potser no és tan necessari concedir places nominatives, sobre tot per persones que no condueixen, però sí que existeixin unes **places reservades de rotació** per poder aparcar allà on hi hagi concentració de sol·licituds.
- **Prioritzar l'accessibilitat i seguretat dels carrils bici i aparcaments segurs**
 - **Revisar la senyalització**, especialment de les interseccions, **de la xarxa de carril bici**, tenint en compte que hi ha usuaris amb discapacitat cognitiva que les fan servir.
 - **Reforçar i prioritzar la seguretat dels carrils bici** que van als centres ocupacionals, escoles. Carrils més amples (no inferiors a un metre) i segurs i accessibles per tothom.
 - **Segregar els carrils bici** i millorar la infraestructura ciclable fent-la accessible per tothom i connectada.
 - **Gestionar aparcaments segurs per a bicicletes adaptades**, cargobikes i/o cadires de rodes (tenint en compte que molta gent hauria de fer transferència i després ha de tornar al punt on s'hagin guardat de manera segura les cadires/caminadors...)
 - **Instal·lació d'aparcaments grans i segurs per a bicicletes en les estacions d'intermodalitat** (com Sagrera o Sants).
 - Es menciona específicament el cas dels **carrils bici que passen per algunes parades d'autobús**. Hi ha diverses opinions, des de que aquest **sistema no funciona** i no és segur ni accessible fins a que caldria **millorar la senyalització i augmentar les sancions** a persones usuàries de bicicletes i VMP per evitar incidents. En qualsevol cas, hi ha acord sobre el fet que són **punts conflictius**. Buscar alternatives als encreuaments de carril bici amb parades de bus i contenidors. Com a solució tecnològica, es proposa vincular un semàfor intel·ligent que es posi vermell en el moment en que arriba un autobús, donat que estan geolocalitzats. Una altra seria incloure, abans de la parada de l'autobús, guals reductors de la velocitat, aptes per bicicletes i VMP.
- **Millorar i ampliar el servei de Tricing** a més discapacitats (adaptacions)
- **Trobar solucions per tal que les persones amb algun tipus de patologia tinguin més flexibilitat en l'ús dels VMP.**

Tenir en compte com els VMP poden ser una gran solució per a persones amb, per exemple, autisme, que els permet, per exemple, poder evitar haver d'agafar un tren amb molta gent i soroll que els pot afectar.

Sobre la **prohibició dels VMP**, es comenta que ha afectat a l'ús del transport públic. Es proposen mesures, com una revisió dels dispositius per reduir els risc d'incidents a dintre del



transport públic i la creació d'aparcaments específics a les estacions de transport públic mentre duri la prohibició.

Es fa una reflexió sobre el fet que cal separar els centres de rehabilitació del oci en bici. Cal sortir del focus molt mèdic-rehabilitador i veure que igual que la resta les persones amb discapacitat també agafen la bici, no sempre fan "teràpia".

- **Possibilitat de promoure el renting d'escúters per a turistes.**

Es comenta l'experiència que va tenir lloc a Palma de Mallorca i que no va ser exitosa, i que amb la turisticació de Ciutat Vella i la trama urbana tan estreta de la ciutat, podria restar accessibilitat per tothom. Si es vol fer algun servei de suport seria millor no fer-ho a través d'una empresa privada.

Altres mesures indicades a l'Eix 2, com l'arribada del transport interurbà al centre de la ciutat, la millora de l'accessibilitat del transport públic o l'augment dels taxis adaptats reduirien l'ús del transport privat. Una de les formes de reducció del vehicle és potenciar l'ús de la bicilieta i la seva infraestructura. A continuació propostes relatives a aquest àmbit

Altres aportacions generals:

Sobre la presentació de la sessió, es proposa **incloure el temps dels desplaçaments i/o la distància en l'anàlisi**, no només el nombre de desplaçaments, ja que això canviaria probablement els percentatges dedicats a cada tipus de mobilitat.

Així mateix, es destaca que cal incloure la perspectiva de gènere al PMU

Es demana **clarificar la informació i les diferències entre el PMU i el Pla d'accessibilitat** (com s'aterren i quins indicadors hi haurà al PMU, què anirà al PMU i què anirà al Pla d'accessibilitat, etc.) i si hi ha contemplat algun pla sectorial (ex. pla de parades, millora d'intercanviadors, plans d'orientació, plans de millora de l'accessibilitat)

A nivell general, cal incloure la zona de Montjuic als plans de mobilitat. Existeixen moltes mancances a nivell d'accessibilitat en la xarxa de pujada de ciutat cap a Montjuic.