

PLA D'ACTUACIÓ DEL PARC DE MONTJUÏC

PRIMERA SESSIÓ DEL GRUP DE MOBILITAT

MUNTANYA DE MONTJUÏC 13/06/18



PRIMERA SESSIÓ DEL GRUP DE MOBILITAT – OPERADORS

Seu del Districte de Sants-Montjuïc, Carrer de la Creu Coberta, 104-106, Barcelona

13/06/18

Assistents

Maria Jesús Navarro (Associació de Guies de Turisme de Catalunya - AGUICAT),
Jaume Pàmies Pagès (Jardí Botànic – Consorci Museu de Ciències Naturals de
Barcelona), Sergi Gàzquez (Unió d'Associacions de Veïns i Veïnes del Poble Sec), Clara
Rodríguez (Teatre Lliure), Jordi Falgueras (Club Arc Montjuïc – Camp Municipal de Tir
amb Arc del Castell de Montjuïc), Víctor Magrans (Museu Nacional d'Art de Catalunya),
Belén López (Associació de Veïns i Veïnes de la Satalia).

Xavier Martín (*Responsable del Parc de la Muntanya de Montjuïc*)

Hungria Panadero i Josep Mañé (*Fundació Ferrer i Guàrdia*)

Ana Badenas (*Estudi 300.000 km per segon*)

Martí Abella (*Institut Municipal d'Urbanisme*)

Verónica Sánchez (*Ajuntament de Barcelona*)

1. Funcionament de la sessió

Abans de començar la dinàmica participativa, s'ha dut a terme una breu presentació per donar a conèixer les principals característiques i objectius del procés d'elaboració del nou Pla. Concretament, la presentació ha estat estructurada a través de tres grans apartats: **1)** Estructura del procés participatiu: descripció de les diverses fases del procés, els diversos agents convocats, la metodologia emprada, etc. **2)** Descripció de la MPGM: fent especial èmfasi a les qüestions relacionades amb l'àmbit de treball de cada sessió. **3)** Elements de la diagnosi recollits al llarg de la fase de participació interna i vinculades amb els àmbits de Mobilitat.

-Durant la presentació es menciona que s'hauria de visualitzar d'alguna manera a la taula de la pg. 19 de la presentació, que les línies de bus 23 i 125 actualment no tenen parada a la muntanya, si bé passen per aquesta. Des de l'equip redactor es comenta que es mirarà d'incorporar aquesta indicació.

Una vegada finalitzada la presentació, s'ha donat pas a la dinàmica de debat, encarada a realitzar un primer recull de propostes dels àmbits de treball plantejats. S'especifica, a més, que al llarg de la segona sessió es farà una tasca de concreció i prioritització de les mesures plantejades.

Per tal d'estructurar el debat, s'han proposat tres línies de debat, que poden ser complementades amb qualsevol altra aportació vinculada a l'àmbit de la mobilitat.

- 1)** Mesures per impulsar el procés de reducció gradual de l'ús del vehicle privat en l'àmbit de la muntanya de Montjuïc. Pla d'aparcament de la muntanya.
- 2)** Revisió de la xarxa de transport públic existent (TMB) i foment de la mobilitat sostenible (bicicleta).
- 3)** Mobilitat a peu: anàlisi de la senyalització existent i propostes de millora: via pública i camins a peu. Recuperació de camins històrics.

2. Principals aportacions recollides

En la següent taula, s'ha volgut fer un recull de les principals aportacions realitzades amb la mobilitat a la muntanya. Cal assenyalar que, més que fer un recull detallat de les propostes i comentaris realitzats, s'ha volgut recollir el sentit general de les aportacions per tal d'entendre de manera més àgil quins han estat els principals punts i idees que han centrat el debat.

Taula 1. Recull d'aportacions del grup de Mobilitat

Àmbit de treball	Aportació
Restriccions de la mobilitat durant grans esdeveniments	Hi ha un problema específic de mobilitat quan hi ha grans esdeveniments. En aquests casos, es menciona que la circulació a la muntanya queda pràcticament tallada / col·lapsada.
	Sempre que es talla l'Avinguda de Maria Cristina hi ha manca d'informació sobre la reestructuració de les parades de bus. Concretament, amb la línia 13, és difícil saber a on parará el bus. Cal que TMB transmeti la informació amb suficient antelació i a través dels canals adequats.
	Es comenta que s'estan reduint notablement els talls de l'Avinguda Maria Cristina. Tot i així, quan es produeixen aquests talls Plaça Espanya esdevé un descontrol.
Reducció del vehicle privat i de les places d'aparcament	En el cas de l'eliminació de l'aparcament del C/ Segura, abans de treure'l és necessari millorar la freqüència del servei de bus de la muntanya, concretament la de la línia 13.
	Per altra banda, la reforma de la Ronda Litoral també es considera un element fonamental per a poder modificar la mobilitat a la muntanya i als seus barris limítrofs.
	L'activitat de les autoescoles de la muntanya es percep com una problemàtica per a millorar la mobilitat al parc i als barris del costat, ja que són zones de pràctiques i d'examen.
	Es proposa que es podria valorar l'opció de restringir el trànsit privat a la muntanya, a excepció de persones que estiguin autoritzades (treballadors, taxis, càrrega i descàrrega, serveis, etc.). Es menciona també la possibilitat de restringir aquesta circulació de manera gradual, començant per exemple per fer un dia sense cotxes a la muntanya.
	Falta consolidar la idea que Montjuïc és, per sobre de tot, un parc. Aquest fet dificulta tancar-lo a la circulació del vehicle privat. Aquesta idea de restringir la circulació del vehicle privat no es pot concebre en el curt termini.
	També es comenta que també hi ha previsió d'eliminar un seguit de vials, com els del Carrer Montessori o Puig i Xoriguer. S'explica que pot ser que l'objectiu sigui naturalitzar aquestes vies, però que en tot cas aquestes actuacions contemplen processos d'anàlisi, informació i debat amb els veïns. Aquesta mena d'actuacions no es fan d'un dia per l'altre.
Millora de la gestió de la mobilitat vinculada a l'activitat turística	Es pregunta si el pas dels autocars turístics és una molèstia pel veïnat de la muntanya. Es comenta que l'impacte és diferent en cada un dels barris de la muntanya. A la zona del C/ Foc hi poden haver certes molèsties per l'arribada dels busos turístics, però en general no es percep com una problemàtica greu.

	<p>S'explica que a dins de l'àmbit de la muntanya sí que a vegades es produeixen certes retencions a causa del pas dels autocars turístics, sobretot en aquelles zones d'interès turístic, on redueixen la velocitat.</p> <p>Des de la perspectiva dels guies turístics, el Hub es planteja com una problemàtica. S'ha restringit molt l'aparcament al Mirador de l'Alcalde, que es considera un espai ideal per aparcar a la muntanya, ja que hi ha lavabos i compta amb bones vistes. Es va acordar amb BSM que en el cas dels autocars amb gent gran puguin estacionar, però s'explica que això no es compleix, i que cal una regulació formal per tal de resoldre el problema.</p> <p>A nivell tècnic, es menciona que l'aparcament d'autocars al Mirador de l'Alcalde s'ha restringit per una qüestió de seguretat. Es tracta d'una via estreta, amb un fort pendent, on hi acostumaven a aparcar un nombre important d'autocars. Per altra banda, es comenta que si aquest és el problema, es pot buscar alguna manera de regular-ho: permetre parades curtes, controlades per agents cívics i la policia si s'escau.</p> <p>En termes generals, es considera que hi ha una important falta de paperers i lavabos a les zones d'aparcament establertes per a busos.</p> <p>Per altra banda, s'explica que hi ha busos que no compleixen la normativa i no respecten les zones d'aparcament, es tracta sobretot de busos de companyies estrangeres.</p> <p>No hi ha cap transport públic que tingui parada davant del Museu Nacional d'Art de Catalunya. Hi ha una parada al Museu Etnològic i a les Piscines Bernat Picornell. És necessari un bus que tingui parada davant el Museu i que el connecti amb el centre de la ciutat.</p> <p>S'han detectat alguns intents de robatori a l'interior de busos turístics, aprofitant l'absència dels conductors. Tot i això, la Font Màgica és l'únic lloc on s'han registrat robatoris a busos turístics, però s'han detectat intents en altres indrets.</p>
<p>Foment i millora de la xarxa de transport públic</p>	<p>Pel que fa a la xarxa de transport públic del parc, cal diferenciar entre les necessitats dels visitants de la muntanya i les dels veïns de la muntanya. Cal tenir en compte aquesta diversitat de demandes i necessitats per tal d'assolir un model de mobilitat que sigui realment efectiu.</p> <p>Es planteja la necessitat de millorar la connexió entre els barris del Poble Sec i de La Marina del Prat Vermell, ja que actualment no hi ha cap bus que connecti aquests barris. Està en estudi una parada intermèdia de la 23 connectant Montjuïc amb el barri de Can Clos.</p> <p>Per altra banda, es menciona que s'està duent a terme un pla de mobilitat al barri de la Marina, i una de les opcions que s'estan contemplant a nivell tècnic és crear una parada a PI. Espanya que connecti amb el barri.</p> <p>Es menciona també que al setembre del 2018 està prevista la inauguració de l'estació de metro (L10) de la Marina al C/ Foc, aquesta nova estació canviarà el paradigma de la mobilitat amb transport públic del barri, ja que obra una alternativa a la mobilitat i accés, que no passa per Plaça Espanya.</p> <p>Es menciona que durant el curs es realitza el tancament del funicular per a fer-hi el manteniment tècnic. S'ha demanat que aquest tancament es faci a l'estiu, ja que durant el curs escolar hi ha una afectació important pels usuaris dels barris del Poble Sec i Satalia. La resposta que s'ha donat des del Departament de Mobilitat davant aquesta demanda és que en els mesos d'estiu no hi ha empreses que realitzin aquest servei de manteniment.</p> <p>Es proposa que el telefèric sigui un servei integrat amb el carnet Gaudir Més, ja que facilitaria la mobilitat a la muntanya pels ciutadans de Barcelona. En aquest sentit, es comenta que actualment amb el Gaudir Més ja es contempla un descompte del 50% del preu del bitllet del telefèric, però es demana que esdevingui un transport integrat.</p>

	<p>Si es fa alguna modificació de línia de bus a Montjuïc, que no sigui a Plaça Espanya, cal que sigui des del Poble Sec fins a la Marina del Prat Vermell.</p> <p>Es demana l'allargament de la línia del funicular fins al Castell. Ja que es considera fonamental per a resoldre part dels problemes de mobilitat de Montjuïc, sobretot en l'accés a les cotes més altes. Els problemes de mobilitat al parc es donen sobretot en la pujada, ja que la baixada es pot fer a peu.</p> <p>Els treballadors del Jardí Botànic acostumen a pujar amb el bus de la línia 150 i baixen a peu, a causa de les mancances del servei de transport públic.</p> <p>El Castell de Montjuïc, així com altres equipaments de les cotes mitjanes. S'ha de plantejar un projecte per a facilitar l'accés a aquests espais. S'entén que l'arribada del metro és complicat a mitjà i llarg termini, però la millora del servei de bus i funicular es veu viable.</p> <p>En termes generals, a l'hora de planificar el transport públic, s'han de tenir en compte criteris que vagin més enllà dels estrictament econòmics, s'ha de tenir en compte la funcionalitat social d'aquest.</p> <p>La millora del preu del telefèric es considera també una mesura útil per a facilitar l'accés a les cotes mitjanes i altes de la muntanya.</p> <p>Es demana que la línia 150 de bus hauria de tenir parada al Jardí Botànic.</p> <p>Els busos turístics tenen parada davant el MNAC, però el bus urbà no, es considera que això no té gaire sentit. Per altra banda, s'explica que els busos turístics no volen parar al MNAC (massificació, robatoris, etc.) i que per tant es podria reduir la freqüència d'aquests i permetre la parada del bus urbà.</p> <p>Cal recordar que a Montjuïc hi ha dos telefèrics. El Telefèric del Port és molt poc conegut i és d'ús gairebé exclusiu per turistes. Cal contemplar aquest telefèric també com a un mitjà d'accés a la muntanya sobre el qual es pot fer noves propostes.</p> <p>A l'hora de plantejar mesures relacionades amb el transport, cal tenir en compte a les persones amb mobilitat reduïda. Si et desplaces a la muntanya amb transport públic, no tens la mateixa accessibilitat que amb bus turístic o amb transport privat, per exemple. Es comenta que hi ha suficient espai per al bus turístic i l'urbà, amb la qual cosa es poden incrementar les parades i les freqüències d'aquest últim si es considerés oportú.</p> <p>La línia 150, quan era la 193, comptava amb un recorregut amb més cobertura (MNAC, Jardí Botànic, Sot del Migdia). No s'entén perquè quan la línia va passar a anomenar-se 150 van reduir el seu recorregut. Des de l'equip redactors es menciona que es farà la consulta del motiu d'aquesta modificació.</p>
<p>Foment de la mobilitat a peu i amb bicicleta</p>	<p>Per Plaça Espanya l'accés a peu és senzill. En canvi l'accés per altres indrets és més complicat. En el cas del Mirador del Poble Sec, es tracta d'un espai de camins bonics, però que actualment es troben en desús degut a la manca de manteniment, la sensació d'inseguretat i l'activitat de prostitució masculina que es realitza a la zona. Es destaquen el camí natural de la Font Trobada o el del Carrer Margarit com a vies d'accés del Poble Sec a la muntanya.</p> <p>Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, es menciona que els únics ciclistes que pugen amb regularitat a la muntanya són esportistes. Molt poca gent es desplaça amb bicicleta de manera habitual. Alguns treballadors del MNAC abans ho fan, i fins i tot es va instal·lar un aparcament de bicicletes al museu, però no són gaires els que actualment hi van amb bicicleta.</p> <p>La instal·lació d'un servei de bicis elèctriques a la muntanya planteja algunes problemàtiques (robatoris, vandalisme, etc.). Es considera la possibilitat de vincular aquest servei amb alguns dels equipaments del parc, de tal manera que els vehicles estiguin en espais segurs i tancats durant la nit.</p>

Pla d'Actuació del Parc de Montjuïc

	<p>Es pregunta si la modificació del PGM contempla l'eliminació del camí de la Font Trobada com a via d'accés a la muntanya. Es consultarà, però sembla que no està prevista aquesta eliminació.</p> <p>En una de les dues bandes del Carrer Can Valero no hi ha vorera (es troba en molt mal estat).</p>
Altres	<p>Les modificacions en l'àmbit de mobilitat s'han d'abordar de manera integral. La reducció de l'ús del vehicle privat ha d'estar necessàriament acompanyada d'una millora del transport públic, per exemple. Seria contraproduent intentar disminuir la circulació amb vehicle privat sense plantejar alternatives. S'expressen dubtes sobre si un tancament total de la circulació amb vehicle privat a la muntanya és possible.</p>