



## VIA LAIETANA, UN CARRER PER AL VEÏNAT

### ACTA DEL PRIMER TALLER DE PROPOSTES "MOBILITAT. SUPORT A LA VIDA QUOTIDIANA"

**DIA:** 18/10/18

**HORA:** 18:00-20:30h

**LLOC:** Sala Maria Aurèlia Capmany, CENTRE CÍVIC PATI LLIMONA, Carrer del Regomir, 3

#### 1. ASSISTÈNCIA

• **Participants:** 29 persones en total, 21 homes i 8 dones

Es destaca que la participació d'homes i de dones no ha estat equilibrada, hi ha una major presència masculina. Es farà reforç en la convocatòria de dones de cara a les següents sessions.

• **Entitats:** Associació de Veïns i comerciants Via Laietana, FECAV, Plataforma Carrers per a tothom, Sindicat del taxi de Catalunya, AVV Barceloneta, Barcelona Aparcaments Municipals SA, ASOC PARC, Vigatans, Institut Municipal Persones amb Discapacitat, Pimec Comerç, Associació Promoció Transport Públic, Copenhagenize, Associació Sarau, CCOO, Aguicat.

• **Ajuntament:**

Carme Ruiz, tècnica de la Direcció de Comunicació i Participació d'Ecologia Urbana  
Oriol Giol, tècnic del Departament de Projectes Urbans de Model Urbà - Ecologia Urbana

Gerard Verdés, tècnic de Democràcia Activa i Participació del Districte de Ciutat Vella

Herminia Ortega, tècnica del Departament de Mobilitat en el Territori

Adrià Gomila, director de Mobilitat

Suports sol·licitats: mediació d'àrab i d'urdú, servei d'acollida per infants i suport per a la comprensió i comunicació oral. Finalment no van ser necessaris la mediació d'àrab i d'urdú, servei d'acollida per infants.

• **Dinamització:**

Julia Goula, disseny i dinamització del procés.

Helena Cardona, Marta Morató i Conchi Berenguer, dinamització de l'activitat.



## 2. DESCRIPCIÓ DE LA SESSIÓ

El primer taller de propostes s'ha centrat en la reflexió sobre la **mobilitat** a la Via Laietana i al C/Jonqueres i en concret s'han treballat els aspectes següents:

- **Ubicació i característiques dels passos de vianants** de la Via Laietana i del c/Jonqueres.
- **Ubicació i característiques de les parades d'autobús** de la Via Laietana.
- Les diferents alternatives de **secció** de la Via Laietana.

### Desenvolupament

#### **18:00-18:10 Benvinguda i presentació del procés.**

- A càrrec de Carme Ruiz, Participació-Ecologia Urbana

#### **18:10-18:30 Presentació de la informació a debatre.**

- A càrrec d'Oriol Giol, Model Urbà- Ecologia Urbana. Contextualització i situació de la Via Laietana. Explicació de les hipòtesis de passos de vianants, de parades d'autobús i de les alternatives de secció per la Via Laietana.

- A càrrec de Julia Goula, arquitecta de l'equip dinamitzador. Resum dels resultats sobre mobilitat i percepció de seguretat de la fase de diagnosi, enquesta de diagnosi i recorreguts de reconeixement urbà.

#### **18:30-20:00 Dinàmiques de propostes**

- A càrrec d'Helena Cardona, arquitecta de l'equip dinamitzador. Explicació de les dinàmiques de treball proposades i organització dels grups de treball. Es formen 5 grups d'entre 5 i 7 persones. Les dinàmiques es realitzen de manera autònoma amb el suport del document "Pas a pas" i la repartició de rols. L'equip de dinamització ha estat supervisant les taules per assegurar el bon funcionament del debat.

### **Dinàmica 1. CONNEXIÓ ENTRE ELS BARRIS (40')**

Durant aquesta dinàmica, s'han validat, fet matisos i propostes sobre les hipòtesis d'ubicació i disseny de nous passos de vianants i de les noves parades d'autobús.

#### **Material de suport:**

- Document "pas a pas" de la dinàmica
- Cartes de rols i material de treball
- Plànol de l'estat actual i de les hipòtesis dels passos de zebra i de les parades d'autobús, dossier dels resultats de la diagnosi.

### **Dinàmica 2. LA SECCIÓ DE LA VIA LAIETANA (40')**

A la segona dinàmica s'ha generat debat sobre les diferents alternatives plantejades per la futura secció de la Via Laietana. Cada grup ha valorat els avantatges i els inconvenients de cada una de les alternatives presentades i ha consensuat les alternatives que consideraven més adequades. A continuació es completen els arguments d'aquestes alternatives de secció a partir de l'experiència de les persones participants.

#### **Material de suport:**

- Document "pas a pas" de la dinàmica
- Cartes de rols i material de treball
- Plànol del comparatiu de les diferents alternatives de secció del carrer
- Fitxa dels requeriments recollits del Pla de Mobilitat del Districte.

### **POSADA EN COMÚ (30')**

Cada grup exposa per torns les reflexions i debats que s'han generat a la seva taula. No s'ha tractat d'arribar a propostes i consensos tancats, sinó de recollir les experiències i conèixer les diferents valoracions i posicionaments de manera raonada.

## **3. RESULTATS DEL TALLER**

### **Dinàmica 1. CONNEXIÓ ENTRE ELS BARRIS**

De la primera dinàmica de treball destaquen 4 trams principals de la Via Laietana. Aquests espais són:

- Tram superior que va des de la placeta del Metro Urquinaona fins al C/ Sant Pere Més Alt
- Plaça d'Antoni Maura
- Tram C/Bòria, plaça de l'Àngel i inici C/Argenteria
- Plaça d'Antonio López

#### **· PASSOS DE VIANANTS**

Els temes tractats en relació a les ubicacions i característiques dels passos de vianants han sigut els següents:

#### Ubicació

En general s'ha valorat positivament la proposta d'ubicació de passos de vianants. Tot i així, s'ha proposat desplaçar alguns passos de vianants per apropar-los als carrers transversals. També s'ha plantejat desdoblar alguns passos de vianants allà

on es considera que un únic pas és insuficient, com és el cas de la plaça Antonio López i reforçar alguna cruïlla amb nous passos.

#### Amplada

La majoria de grups considera necessari ampliar els passos de zebra per donar resposta al volum de persones que creuen diàriament la Via Laietana.

#### Direcció del traçat

Es considera important replantejar la direcció del traçat dels passos de vianants per a que aquests s'adeqüin a la circulació natural de les persones provinents dels carrers transversals.

#### Accessibilitat

Es recullen dos aportacions en relació a aquest tema. La primera aportació exposa la necessitat de garantir l'accessibilitat als entorns propers als passos de vianants i la segona proposa augmentar el temps dels semàfors per donar prioritat a vianants i facilitar el pas de les mobilitats diverses.

#### Zones pacificades

En general es valoren positivament les pacificacions que s'estan duent a terme i les que estan previstes pels passos longitudinals de la Via Laietana. Un dels grups proposa 4 grans plataformes elevades per a que les persones vianants puguin creuar en totes direccions en aquells trams més utilitzats de la Via Laietana (placeta del Metro Urquinaona fins al C/ Sant Pere Més Alt, Plaça d'Antoni Maura, C/ Bòria fins l'inici C/Argenteria i Plaça d'Antonio Lòpez). Aquests espais coincideixen amb els trams de la via més tractats per la majoria de grups.

#### Percepció de seguretat

Per protegir a les persones vianants dels cotxes, un dels grups proposa elevar els passos de zebra de les entrades superior i inferior de la Via Laietana per indicar l'entrada a la via, suavitzar la velocitat dels vehicles i augmentar la percepció de seguretat de les persones vianants. També s'ha exposat la necessitat de garantir la seguretat vianant als accessos dels aparcaments de la plaça Antoni Maura. Per últim, es posa sobre la taula el conflicte entre els taxis i el pas de zebra de plaça de l'Àngel.

#### Identitat

Un grup proposa donar una nova identitat a la via i es posa l'exemple de posar colors als passos de zebra.

### **· PARADES D'AUTOBÚS**

Els temes tractats en relació a les parades d'autobús han sigut els següents:

#### Disseny

La majoria de grups coincideix en que totes les parades d'autobús han de tenir marquesina i seients suficients. En el cas que les dimensions de les voreres no permetin posar el model estàndard, fer un nou disseny adaptat. Un dels grups

demana millorar l'accessibilitat de les parades d'autobús reduint el desnivell entre la cota de la vorera i la de l'interior de l'autobús.

### Ubicació

Hi ha diversitat d'opinions sobre la ubicació de les parades d'autobús però aquestes no són contradictòries. Hi ha persones que proposen aprofitar els espais de voreres més amples de la Via Laietana per ubicar les parades d'autobús. Un altre grup, concretament el que proposa les 4 plataformes elevades, no desitja que les parades s'ubiquin directament en aquestes grans plataformes elevades però sí a proximitat.

La majoria de grups coincideixen en la necessitat d'ubicar una parada d'autobús propera a la plaça de l'Àngel per generar una zona intermodal juntament amb el metro Jaume I. Dos grups afegeixen la necessitat d'ubicar una parada a la plaça d'Antonio López (en total serien 4 parades distribuïdes a llarg de la Via Laietana). En general es demana resoldre el conflicte autobús/vianant allunyant les parades d'autobús dels passos de zebra i de les escoles per seguretat.

### **· ALTRES TEMES TRACTATS RELACIONATS AMB LA MOBILITAT**

Al llarg de la sessió es tracten altres temes vinculats amb la mobilitat però que no estan directament relacionats amb l'objecte plantejat a les dinàmiques. Aquests temes són els següents: amplada de voreres de Jaume I, estendre àmbits de pacificació, regulació de les parades de taxi, parades d'autobusos turístics i d'autobusos discrecionals, augment de la freqüència dels autobusos, gir de cotxes i accessos a aparcaments, accessibilitat de les estacions de metro, pacificació del C/Jonqueres i del C/Ortigosa, reducció d'aparcament de motos a les voreres, pacificació de la plaça d'Antoni Maura, zona de càrrega i descàrrega, flux de gent entre els barris i plaça d'Antonio López.

### **Dinàmica 2. LA SECCIÓ DE LA VIA LAIETANA**

Cada grup ha valorat quina de les alternatives de secció pensades per a la Via Laietana seria la més adequada per a la futura via.

<b>PROPOSTA 1</b> Voreres de 3,30m	<b>PROPOSTA 2</b> Voreres de 3,70m	<b>PROPOSTA 3</b> Voreres de 4,15m	<b>PROPOSTA 4</b> Voreres de 5m	<b>PROPOSTA 5*</b>
○	○○○	○○	○	○

Les persones participants consideren que les més adequades per a la futura Via Laietana són la "proposta 2 - voreres 3,70m" i la "proposta 3 - voreres 4,15m". Un dels grups de treball proposa una cinquena alternativa amb voreres de 4,15m, és a dir, la mateixa dimensió de voreres que la "proposta 3", però amb una organització diferent dels carrils de la calçada. A partir d'ara aquesta alternativa de secció l'anomenarem "proposta 5". A continuació s'exposen els arguments aportats pels diferent grups de treball per a cadascuna de les propostes presentades.

### **PROPOSTA 1 - VORERES 3,30m**

### Arguments de partida

- KO Mínim augment d'espai per al vianant (+0.60m per costat) - Tram Pl. Àngel-Correus, +0,00m per costat.
- KO Falta espai en vorera per marquesines a les parades de bus actuals.
- OK Màxim espai per a la bicicleta. Bici segregada en doble sentit.
- OK Reducció del volum de trànsit i contaminació.
- KO Franges de 50cm de separació de carril bici. Apareixen peces de separació en calçada. Illetes i semàfors enmig de la via. No permet la flexibilitat de la Via.

### Arguments aportats per les persones participants

- OK Afegir vegetació. Testos a voreres i enfiladisses a façana.
- KO Penalització de la pujada dels veïns de la zona Sud, Barceloneta/Ribera, en cotxe/moto.
- KO No es dona accessibilitat al ciclista per arribar a incorporar-se al seu destí de manera directa.
- KO El carril bici necessita molt espai.

## PROPOSTA 2 - VORERES 3,70m

### Arguments de partida

- OK Augment d'espai per al vianant (+1,00m per costat) - Tram Pl. Àngel-Correus, +0,70m per costat.
- OK Espai en vorera per marquesines a les parades de bus actuals.
- OK La bicicleta va als costats, més protegida. Bici segrega de en doble sentit.
- OK Reducció del volum de trànsit i contaminació.
- OK No hi ha proteccions de carrils bici, sinó un desnivell intermedi entre calçada i vorera. Es converteix en una franja de protecció del vianant.
- KO Gestió singular en parades d'autobús.

### Arguments aportats per les persones participants

- OK Deixar espai per situar bancs.
- OK Es poden posar testos amb arbres.
- OK Vianants separats de la contaminació.
- KO Es premia la bicicleta per davant de la protecció de vianants. Perill per a vianants a l'hora d'accedir al bus (baixada i pujada).
- KO Desnivell (doble) = inseguretat.
- KO Penalització de la pujada dels veïns de la zona Sud, Barceloneta/Ribera, en cotxe/moto.
- KO Bici silenciosa al costats dels vianants.
- KO El desnivell és petit, és difícil d'identificar.
- KO Parades de bus problemàtiques.
- KO Accés càrrega i descàrrega Mercat de Santa Caterina.

## PROPOSTA 3 - VORERES 4,15m

### Arguments de partida



- OK Augment d'espai per al vianant (+1,45m per costat) - Tram Pl. Àngel-Correus, +1,15m per costat.
- OK Espai en vorera per marquesines a les parades de bus actuals.
- KO Cotxe amb bici de baixada.
- OK Reducció del volum de trànsit i contaminació.
- OK Les proteccions del carril bici de pujada són només a un costat i poden considerar-se part de vorera. Potencialment combinable amb la DUM, en certs trams horaris.
- KO Gestió singular en parades d'autobús en pujada.

#### **Arguments aportats per les persones participants**

- OK Carril 30km/h compartit per cotxes i bicis de baixada, reducció contaminació i soroll i augmenta la seguretat. Ja existeix a Barcelona i funciona bé.
- OK Jardineres amb arbres. Pacificació, seguretat i verd.
- KO Es premia la bicicleta per davant de la protecció del vianant. Perill per al vianant a l'hora d'accedir al bus (pujada).
- KO Perill per cotxes i bicis pel fet de trobar-se entre dos carrils de bus.
- KO Penalització de la pujada dels veïns de la zona Sud, Barceloneta/Ribera, en cotxe/moto.
- KO Perill barrejar cotxes i bicis
- KO Convivència de la bici de pujada amb les parades de bus i taxi.
- KO Accés càrrega i descàrrega Mercat de Santa Caterina.

#### **PROPOSTA 4 - VORERES 5,00m**

##### **Arguments de partida**

- OK Augment d'espai per al vianant (+1,45m per costat)- Tram Pl. Àngel-Correus, +1,15m per costat.
- OK Espai en vorera per marquesines a les parades de bus actuals. Màxim espai per al vianant. Generació d'espais d'estada.
- KO La bicicleta està penalitzada respecte a la resta de modes de mobilitat.
- OK Reducció del volum de trànsit i contaminació.
- KO Cotxe amb bici.

#### **Arguments aportats per les persones participants**

- OK Cotxe amb bici de baixada
- OK Jardineres amb arbres. Pacificació, seguretat i verd.
- KO Perill per cotxes i bicis pel fet de trobar-se entre dos carrils de bus.
- KO Penalització de la pujada dels veïns de la zona Sud, Barceloneta/Ribera, en cotxe/moto.
- KO És necessari poder pujar amb bicicleta.

#### **PROPOSTA 5 - VORERES 4,15m**

En aquest cas no hi ha arguments de partida ja que es tracta d'una alternativa de secció proposada per un dels grups de treball.

Aquesta alternativa proposa dos carrils de baixada i dos de pujada, en els dos casos es proposa un carril exterior compartit per autobús i taxi (3,2m) del costat de la vorera i un carril interior compartit per cotxes i bicis a 30km/h (2,6m).

### Arguments aportats per les persones participants

- OK Augment de l'espai per vianant.
- OK Espai en vorera per marquesines a les parades de bus.
- OK Existència de carril 30km/h compartit per cotxes i bicis. Ja existeix a Barcelona i funciona.
- OK Reducció de la contaminació.
- OK No s'aïllen barris, Barcelona Sud (Barceloneta/Ribera).
- OK Es manté la connexió Mar-Muntanya.

## RESUM DELS ARGUMENTS APORTATS

### AMPLIACIÓ DE VORERES I REDUCCIÓ DE CALÇADA

En general, es veu molt positiva l'**ampliació de les voreres i la corresponent reducció de l'espai de calçada** amb l'objectiu de fer una Via Laietana menys contaminada i més amable per a vianants. L'ampliació de voreres permetria:

- Incorporar **elements de vegetació**, des de petites jardineres i enfiladisses en el cas de la proposta 1 (3,30m de vorera), jardineres més grans i espai per bancs en el cas de la proposta 2 (3,70m) i elements vegetals més grans a partir de la proposta 3 (4,15m).
- **Ubicar marquesines** a les parades d'autobús a partir de la proposta 2, de 3,70m de vorera.
- Separar **vianants de la contaminació directa** dels cotxes tant en les propostes on els carrils bici es troben al costat de les voreres com a les propostes on les voreres són les més amples. A la proposta 2 (3,70m) es garanteix aquesta separació gràcies als carrils bici exteriors i a les propostes 3, 4 i 5 (a partir de 4,15m de vorera) es garanteix la percepció de seguretat de les persones vianants gràcies a la dimensió de les voreres.

### LES BICICLETES

També es veu molt positiva la **presència de les bicicletes** a la secció de la Via Laietana tant de baixada com de pujada. Els diferents grups matisen alguns dels arguments de partida i aporten nous arguments.

#### Carril bici central

El carril bici central de doble sentit de la proposta 1 no facilitaria la incorporació dels i les ciclistes al seu destí de manera directa, també sembla que ocupi més espai que en les altres propostes.

#### Carrils bici laterals

La ubicació del carril bici al costat de les voreres de les propostes 2 i 3 semblaria insegur ja que es tracta d'un mitjà de transport silenciosos. D'altra banda, es veu problemàtic el petit desnivell generat entre la vorera, carrils bici i calçada ja que



sembla difícil d'identificar per les persones vianants. També es veu com un problema la gestió de les parades d'autobús i de taxi en relació amb el pas de bicicletes.

### **Carril compartit amb cotxes a 30km/h**

La presència de carril compartit per cotxes i bicicletes a 30km/h de les propostes 3, 4 i 5 genera debats diversos. D'una banda, es veu negatiu barrejar cotxes i bicicletes en un mateix carril i ubicar aquest carril compartit entre dos carrils d'autobús i taxi (vehicles grans) a la proposta 3 i 4. D'altra banda, es considera positiu el carril a 30km/h compartit de baixada (proposta 3 i 4) i de baixada i pujada (proposta 5) ja que contribuiria a reduir la velocitat, la contaminació i el soroll i per tant, augmentaria la percepció de la seguretat de les persones vianants.

### **CÀRREGA I DESCÀRREGA MERCAT**

S'ha de garantir l'accés de càrrega i de descàrrega al mercat de Santa Caterina, aquest es veu problemàtic a les propostes 2 i 3.

### **CONNEXIÓ VEÏNAT SUD**

Un dels grups de treball destaca la penalització de la pujada dels veïns i veïnes de la zona Sud, (Barceloneta/Ribera) en vehicle privat, cotxe i moto, ja que aquests haurien de compartir carril amb el transport públic, autobús i taxis.

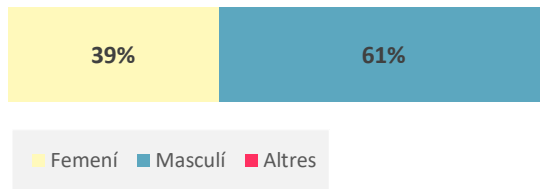
És per això que la **proposta 5 proposa mantenir** la connexió Mar-Muntanya per no aïllar els barris Sud fent carrils de pujada i baixada compartits per cotxes i bicicletes a 30km/h. Les voreres de 4,15m, permeten la col·locació de marquesines i altres elements.

## 4. RESULTATS DE L'ENQUESTA DE SATISFACCIÓ

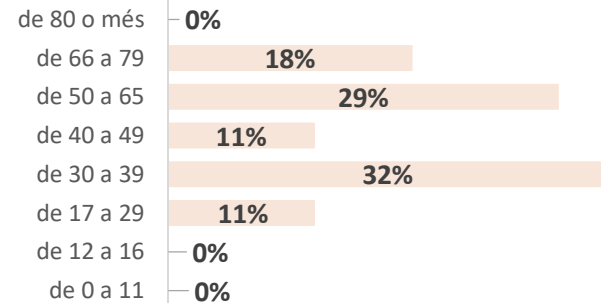
28 persones han respost l'enquesta de satisfacció.

### I DADES PARTICIPANTS

#### 1. Gènere:

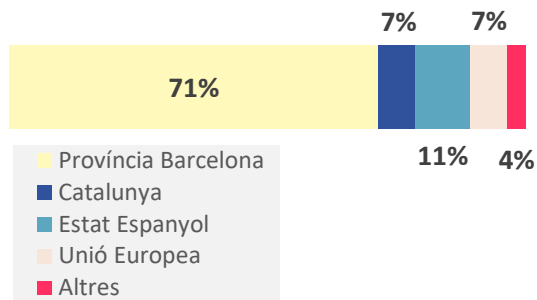


#### 2. Edat:

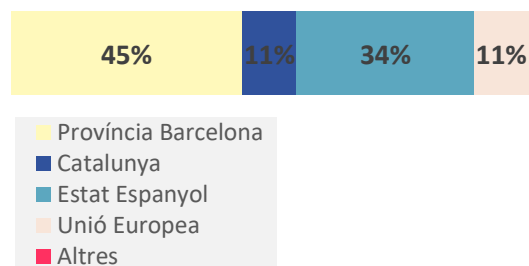


#### 3. Diversitat d'origen:

##### 3.1. Lloc de naixement:

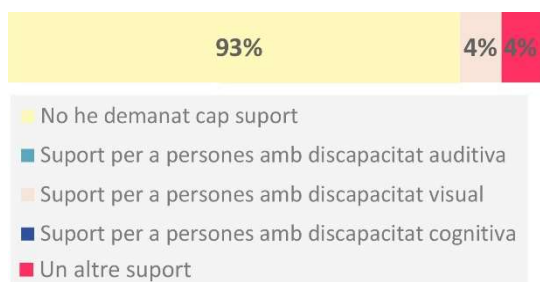


##### 3.2. Lloc de naixement dels pares/mares:



La persones que ha indicat "altres" han nascut Argentina.

#### 4. Has demanat algun suport?



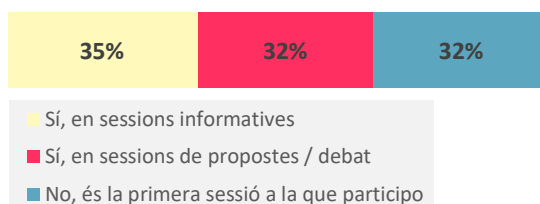
Suport per a la comprensió i comunicació oral.

#### 5. Vens en representació d'alguna entitat o col·lectiu?



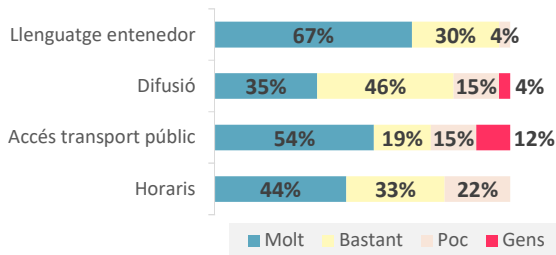
Comerciant/Via Laietana, Associació de Veïns i comerciants Via Laietana, FECAV, Plataforma Carrers per a tothom, Sindicat del taxi de Catalunya, AVV Barceloneta, Barcelona Aparcaments Municipals SA, ASOC PARC, Vigatans, IMPD, Ajuntament de Barcelona i Pimec Comerç.

#### 6. Has participat en activitats anteriors en el marc d'aquest mateix procés participatiu?

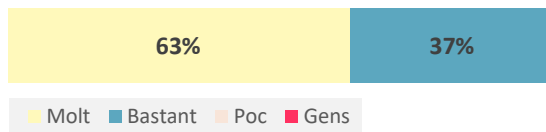


## II ACCESSIBILITAT

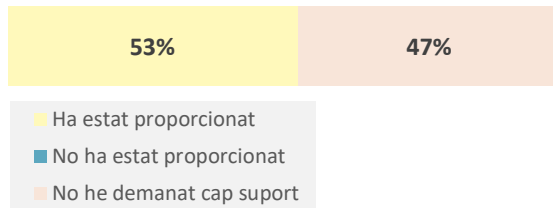
### 7. Creus que aquests aspectes han facilitat la teva participació en l'activitat?



### 8. La informació facilitada all llarg de la sessió ha estat comprensible?

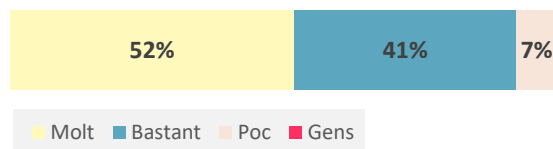


### 9. En cas que hagi demanat algun suport...

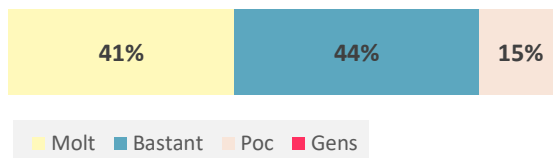


## III PLURALITAT

### 10. En quina mesura consideres que s'ha facilitat que els i les participants poguessin opinar i expressar les seves posicions al llarg del procés?



### 11. En quina mesura consideres que els debats que s'han produït han estat plurals (és a dir, han recollit la diversitat d'opinions sobre el tema de debat)?



## IV TRAÇABILITAT

### 12. En el marc d'aquest procés participatiu, en quina mesura consideres que s'ha explicat correctament l'origen de cadascuna de les propostes exposades?

