



INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – Sessió de Mobilitat Escolar

Sessió de dimecres 22 de maig de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Escola Jesuïtes Sant Gervasi Infant Jesús

> Accés als documents presentats 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	6
Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Línia 1: Millorar els entorns escolars, sobretot en termes de seguretat, per fomentar l'autonomia dels infants i els hàbits saludables de mobilitat.	6
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Incrementar l'accés en transport públic i col·lectiu	11
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Reduir les externalitats negatives del vehicle privat que afecten els entorns escolars.	13
Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2	17



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **43 persones (20 homes -46%- i 23 dones -54%-)**.

Assistència d'entitats i empreses participants

AFA Escola Font d'en Fargas
AFA 9 Graons
AFA Escola la Llacuna del Poblenou
AFA Escola Miralletes
AFA Fasia Escoles Fasia
AFA Institut Escola Projecte
AFA Jesuïtes Casp
AMB
Aqui SCCL
AUMP
Barcelona Institute for Global Health
Biciclot
CCOO Educació
Centre d'Estudis Montseny SCCL
Centre L'Alba
CNRS
CSA Dental
Escol Patronat Domènech
Escola Costa i Llobera
Escola d'Educació Especial ASPACE
Escola Lloret
Escola Lurdes
Escola Palcam
Escola Santa Teresa - Ganduxer
Escola Thau Barcelona
Escoles + Sostenibles
FECAV
Funación Escuela Suiza
ICTA-UAB
Institut Escola Projecte
Institut Metròpoli
La Salle Bonanova
Liceo Francés de Barcelona
Maristes Sants-Les Corts
P(A)T
Plataforma Bici Augusta
RACC
Revolta Escolar
Saba Aparcaments
Sagrat Cor Sarrià (2)
Stop Accidents
TRN Taryet
Universitat de Barcelona



Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Andrea Ballbé, de l'Ajuntament de Barcelona
- Núria Satorra, de l'Ajuntament de Barcelona
- Gretel Vila, de la direcció d'Educació de l'Ajuntament de Barcelona
- Sílvia Luque, del Consell d'Educació Municipal de Barcelona
- Anna Insua, tècnica d'educació del Districte de Sarrià-Sant Gervasi
- Mar Fernandez, del Consell d'Innovació Pedagògica (ICUB)
- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Cristina Jiménez, tècnica de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Dani Duocastella, tècnic de suport Departament de Participació
- Asier Rodríguez, tècnic de suport Departament de Participació

Ordre del Dia

- Explicació del procés participatiu
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU vinculat a la mobilitat escolar.
- Explicació del funcionament de la sessió
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de la mobilitat escolar.

Desenvolupament de la sessió

El dimecres 22 de maig es celebra la sessió de mobilitat escolar. En el moment d'entrada de les persones participants es realitza la verificació de la inscripció i seguidament també es pregunta sobre la forma de desplaçament amb el kit "Com has vingut", a on les persones han d'agafar un tap de color vinculat del lloc d'origen des d'on han sortit fins arribar al lloc de la sessió (els diferents districtes de Barcelona, resta de la província de Barcelona i resta de Catalunya i posar aquest tap en un dels modes de transport (a peu, transport públic, bicicleta, moto, cotxe, vehicle elèctric o taxi o cotxe compartit). Aquest eina permet fer el càlcul de les emissions de CO2 de l'acte presencial.

La sessió dona inici a les 17.10 i es fa 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 escolar 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 i es distribueix en dos grups per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.47h s'inicia el treball en 2 grups, en els quals es configuren amb participants, 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 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 dona per conclosa la sessió de debat i s'emplaça a que puguin participar en altres sessions, així com seguir el procés i les propostes a través del portal [Decidim.Barcelona](https://decidim.barcelona).



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

Es conformen 2 grups de treball i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

Eix 1: Mobilitat en superfície segura, eficient i sostenible - Línia 1: Millorar els entorns escolars, sobretot en termes de seguretat, per fomentar l'autonomia dels infants i els hàbits saludables de mobilitat.

- **Modelitzar la mobilitat infantil (promoure pictogrames)**

S'explica que caldria millorar els punts de mobilitat en zones de pas escolar. Es posa l'exemple del Japó que marquen diferents punts al inici i al final del pas de vianants per facilitar la mobilitat. En aquest sentit, també es destaca que caldria promoure els pictogrames com una forma de modelització. Es remarca que aquest suport seria molt important i indicat per a infants amb necessitats especials. Cal disposar de comunicació augmentativa (pictogrames) al pas de vianants al costat de les escoles, amb la seqüència de seguretat per creuar.

- **Major implicació de les escoles en la mobilitat als seus entorns**

Es destaca que cal que les escoles s'impliquin en la mobilitat als entorns escolar, fent accessos més segurs, promovent una major mobilitat, pedagogia, etc.

- **Mitigar els riscos dels escocells urbans per a persones amb mobilitat reduïda**

Es destacat elevats riscos als escocells urbans. Aquests escocells són un problema per a les persones amb mobilitat reduïda i per tant, cal fer actuacions per evitar-ne els problemes de mobilitat.

- **Promoure entorns escolars segurs i accessibles millorant accessos, senyalitzacions i intervencions estratègiques en benefici de la mobilitat sostenible escolar**

Al llarg dels grups de treball es recullen múltiples propostes relatives a la millora dels entorns, fet pel qual genera especial preocupació a les persones participants:

- Millorar les senyalitzacions: Afegir senyalètica correcte. Promoure la millora dels senyals per als cotxes als entorns escolars. Millorar els senyals semafòrics per evitar riscos quan es posa de color ambre i genera possibles accidents per voler córrer i passar abans de posar-se vermell el semàfor. Pintar els carrils de 30/plataforma única per legitimar que les bicis vagin per aquests carrils més segurs. Incrementar i millorar la senyalització dels entorns escolars; Implementar una bona senyalització del centre escolar (vertical i horitzontal); Senyalització els carrers que són *semipeatonals*. S'ha



detectat que a carrers *semipeatonals* moltes motos o patinets van a velocitat per envair altres carrers (cal més senyals i més sancions); Passos de vianants més visibles; Incrementar i millorar la senyalització dels entorns escolars

- Protegir els infants en els casos de les escoles que tinguin carrers grans i en carrers de drenatge.
- Promoure en alguns casos els canvis de sentit circulació
- Separació de la zona de vianant de la zona de circulació de vehicles.
- Zones de reducció de velocitat de vehicles: Fomentar les Zones 30; Limitar la velocitat de 50km/h a 30km/h; Reduir velocitats; Radars que les velocitats.
- Reduir el nombre de carrils al voltant de les escoles: Reduir carrils de circulació al voltant de les escoles, per reduir el nombre de cotxes (vehicles privats) que passen a prop de les escoles. Això reduiria la contaminació sonora i atmosfèrica (espai més saludable) i també reduiria la velocitat (acompanyat d'altres mesures limitadores) i a la seva vegada, això portaria una major seguretat vial pels infants. També es proposa reduir carrils de circulació (No més d'un carril).
- Treure el flux de trànsit i llocs d'aparcament de la porta de les escoles. Limitar-ho al màxim per garantir la salut i benestar i la seguretat
- Millorar els accessos als centres: Voreres amples, baranes a les voreres, sentit de circulació dels vehicles (cotxes i autobusos escolars) adaptat per garantir un accés segur sense l'obligació de creuar el carrer.
- Aprofitar els marges dels guals per posar places de pàrquing per a les bicicletes o motos. Es proposa que els guals dels carrers des les escoles es guanyin metres per aparcar motos i també guanyaríem espai i seguretat viaria.
- Tenir cura de l'amplada de les voreres i protecció a través de les baranes. S'han identificat riscos en algunes escoles de Sarrià). Això és un element clau per a la protecció i seguretat dels infants.

En aquest sentit, també hi ha **aportacions més generals sobre la pacificació:**

Pacificar el màxim d'entorns escolar recuperant l'espai públic pe l'estada i interacció social, el joc, no únicament pensant en la mobilitat. Cada escola té una plaça o espai de joc de referència que cal pacificar i protegir, així com la seva connexió amb les escoles. Garantir un 100% d'entorns escolars adaptats i garantir un itinerari segur d'accés a les escoles. Actualment existeixen escoles amb l'entorn que no té cap itinerari accessible. Es resalta que cal treballar per pacificar els entorns escolar (menys trànsit o cap, més espai segur, més espais per seure, xerrar, berenar, més verd...) 100% espais escolars pacificats.

Es destaca que la millora de la seguretat escolar es una palanca de canvi per tot el barri (Vila de Gràcia). Cal un espai escolar segur.

- **Recuperar i el projecte camí escolar, espai amic**

Cal recuperar el projecte per tal de millorar la seguretat i autonomia dels infants en el seu camí cap a l'escola i promoure un canvi d'hàbits més sostenibles. Es comenta que en relació a camins escolars li faltava pressupost. Es planteja també ampliar-lo a les activitats extra-escolars. Es resalta que els camins escolars van reduir molt els accidents



dels infants i fomentaven la comunicació entre l'escola i el districte. Destaquen que permetia garantir la seguretat en tot el camí escolar creant un itinerari segur, amb rutes pacificades i segures (carrers de vianants per accedir als centres educatius).

- **Continuar i ampliar amb el projecte “Protegim les Escoles” i ampliar les zones pacificades**

En aquest punt es recullen diferents aportacions en la necessitat de millorar els entorns escolars continuant implementant “protegim les escoles” als centres que manquin, per tal de cobrir la totalitat d'escola de Barcelona. Es destaca la necessitat de millorar els entorns: creació de zones de vianants accessibles únicament als vehicles d'emergència, vegejalització dels carrers del entorn escolar, millora del mobiliari urbà (bancs, cadires...). En general es valora positivament donar continuïtat al projecte Protegim les Escoles, ja que cal assegurar crear entorns escolars segurs i saludables mitjançant la pacificació del trànsit i la millora de l'habitabilitat i la visibilitat (gran acord).

- **Millorar i dignificar els VMP com a mode de transport sostenible**

Es destaca que cal potenciar els VMP (són vehicles de mobilitat personal que tenen una o més rodes i disposa d'una única plaça i va propulsat exclusivament per motors elèctrics que poden proporcionar-li una velocitat màxima per disseny entre els 6 i els 25 km/h). Es comenta que és un mode saludable i sostenible (redueix petja de carboni). Altrament es comenta que cal més educació vial sobre l'ús de patinets elèctrics (hi ha mal ús d'alguns dels seus usuaris). Es comenta la necessitat d'aixecar les prohibicions del VMP al transport públic.

En general es valora positivament sempre i quan hi ha bona convivència amb altres modes i també el compliment de la seva correcte homologació.

- **Millorar les infraestructures per a l'ús i foment de la bicicleta**

- **Incrementar el nombre, la qualitat i seguretat dels aparcaments de bicicleta.** Cal més aparcaments i pensant també amb vehicles amples com les *cargo bikes* familiars i altres de similars. Cal incrementar el pressupost per aparcaments de bicicletes i patinets a prop de les escoles. A major ús de la bicicleta menors accidents. També es comenta la necessitat de finançar l'aparcament de bicis i patinets dins i fora dels centres escolars (Alguns ho veuen complicat dins l'escola). En general, es comenta que l'aparcament pot fomentar l'ús de la bicicleta.
- **Augmentar l'amplada dels carrils bici.** Sobretot que hi hagi espai per bicicletes “cargo bikes familiars” que porten els fills i filles. Cal millorar-ho per assegurar la seguretat de les persones que usen aquest transport. S'assenyala que cal revisar la normativa d'aquest tipus de bicicletes per a carregar els infants.



- **Revisar els carrils bici** que són incompatibles amb les entrades a les escoles, ja poden ser perillosos per als infants (es comenta que en alguns casos hi ha hagut accidents).
- **Garantir connexions segures** en bicis, que et puguis desplaçar de forma segura i sense riscs.

- **Promoure el Bicibús per incentivar l'ús de la bicicleta**
 - Es valora positivament la mesura i hi ha un gran acord, malgrat pocs participen del Bicibús.
 - Es comenta que només hi ha la proposta d'anada, no de tornada. El camí escolar fracassa perquè no té ruta de tornada. Cal fomentar l'experiència de Bicibús com a mitjà de transport estàndard a les escoles.

- **Potenciar i millorar el bicing per a diferents edats, territoris i col·lectius**

Reduir l'edat per poder usar el bicing (es comenta que hauria de ser a partir de 14 anys i no 16). Si cal es podria fer formació a aquestes edats. Es comenta que el bicing és deficitari a les zones altes de la ciutat (caldría millorar aquest aspecte). Altrament, es comenta que caldría que el bicing sigui més accessible i inclusiu, és a dir, que promogui tricicles i altres modalitats per a tothom.

- **Incentivar l'aprenentatge dels infants per anar en bicicleta**

Es destaca que hi ha un 10% dels infants de Catalunya que no saben anar en bicicleta i per tant, caldría fer cursos per aquests nois i noies per així promoure la mobilitat ciclable. En aquest sentit, en un altra grup s'assenyala que han creat una metodologia de formació i sensibilització als estudiants (a vegades els nens formen els pares), a primària els preparen perquè a secundària ja facin servir les bicicletes per si mateixos. Es comenta que és necessari donar pressupost per a les activitats de conscienciació. Es destaca que cal promoure la mobilitat activa amb bicicletes, no només amb infraestructures (carrils) si no també en la formació en circulació segura en bicicleta. Es comparteix el programa "ibicit" que vol facilitar als escolars de primària i la secundària anar amb bicicleta. Es ressalta la idea que a les ciutats on s'han aplicat aquestes mesures han incrementat l'ús de bicicletes als carrers. Altrament, es comenta que cal treballar paral·lelament amb les famílies, la conscienciació, l'autonomia dels seus fills i filles. Cal accions formatives d'educació viària per a ensenyar als infants com moure's a bicicleta de forma segura i sostenible.

Finalment, hi ha una aportació que apunta que la formació és bona però no dona resultats.



- **Fomentar l'autonomia relativa a la mobilitat dels infants**

- Vinculat a la proposta "Incentivar l'aprenentatge dels infants per anar en bicicleta" es destaca que vol **incentivar la mobilitat sostenible i segura en general**. Es comenta, però que cal tenir en compte les necessitats dels infants que volen ser més autònoms i les precaucions dels pares/mares que els deixin anar sols (autonomia). A partir de 5è i 6è de primària comencen ser més autònoms per a arribar a les escoles, abans d'aquestes edats és minoritari.
- Fomentar l'autonomia dels infants a través o a partir d'intervencions a l'escola i amb les famílies.
- Garantir l'autonomia dels infants, pensar el disseny de tots els carrers com a espais de vida enlloc de només com a espai de mobilitat
- Potenciar l'autonomia en el desplaçament dels infants, sense adults (per exemple, en grup (camí bus)
- Promoure l'educació a la mobilitat a través d'un programa d'Aprenentatge-Servei (APS) o altres activitats educatives: mapejar el camí escolar, reflexionar sobre l'ús de l'espai públic, etc.
- Canviar el paradigma cap a potenciar l'autonomia dels infants per anar a l'escola

Es comenta una reflexió que genera acord que és que cal preparar-se per la vida a la ciutat (la mobilitat) perquè mai serà completament segura

- **Revisar el criteri d'assignació dels centres educatius per proximitat i no per temes administratius per fomentar la mobilitat a peu**

Es comenta que els criteris d'assignació dels centres educatius tenen en compte els límits administratius dels districtes i no les distàncies. Això provoca que a les zones frontereres dels districtes, les famílies no tinguin prioritats per accedir a les escoles properes del districte veí. Amb un criteri d'assignació d'escoles basat en la distància, s'escorçarien els trajectes i es fomentaria la mobilitat a peu.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Incrementar l'accés en transport públic i col·lectiu

- **Garantir l'accessibilitat i la seguretat en el transport públic dels infants amb necessitats educatives especials**

- Garantir les parades segures dels autocars dels centres d'educació especials. Es destaca que cal parades segures dels autocars que són de transport vinculats als centres educació especial. Actualment es posa en risc moltes vegades la seguretat dels alumnes.
- Facilitar transport nens amb necessitats educatives especials (taxi, etc.)
- Facilitar el barem de mobilitat reduïda a nens amb Trastorn de l'Espectre Autista (TEA). Que no poden anar amb transport públic.
- Fer més inclusius l'interior del transport públic per a persones amb diversitat funcional. Cal fer més accessibles i inclusius els autobusos, metro, disposant d'un seient més per a persones amb diversitat funcional i l'acompanyant i afavorir d'aquesta manera incrementar l'accés en transport públic.
- Garantir el transport adaptat a tots els infants de les escoles d'educació especial: autocars adaptats en bones condicions i amb un monitoratge format per a aquest servei.

- **Facilitar l'accés a transport ferroviari (tren, metro...) als infants**

Es destaca que amb sol·licitud prèvia, es podria fer reserva vagons metro (una part, no tot el vagó). Així mateix, s'assenyala per exemple que els ferrocarrils en a determinades hores van buits i per tant, es podria deixar espais als vagons pels infants.

- **Millorar la convivència i els accessos de les parades de bus amb l'entorn escolar**

- Tenir en compte on es situen les parades de bus que no interfereixin en les entrades de les escoles.
- Millorar la senyalització de les zones d'aturada d'autobusos.
- Cal posar un color específic per a senyalitzar el transport escolar. Posar un logotip per a que els altre conductors sàpiguen que al bus hi van nens i nenes.
- Apropar el transport escolar a les escoles. Hi ha parades que queden lluny de les portes d'entrada i suposa un risc i problema de mobilitat.
- Planificar i prioritzar les sortides de proximitat al centre educatiu en horari lectiu
- Promoure voluntariat educatiu pels acompanyaments en les sortides en horari lectiu
- Recuperar un sistema al bus (amb una targeta) que els nens que anaven sols al bus feien servir al arribar per informar als seus pares que hi havien arribat.



- **Tracte preferent a les parades de bus escolar quan es fan excursions**

S'assenyala que caldria adaptar punts de parades en les excursions dels infants i no anar als punts turístics, ja que queden lluny o poc ubicats en l'excursió. Cal fer parades amb major seguretat.

Altrament, s'apunta que hi ha moltes sortides mensuals de les escoles i per tant, cal impulsar algun sistema més fluid per als bitllets de metro/bus.

- **Millorar la cobertura de transport en bus en algunes zones**

- Afegir línies que arribin al centre dels barris que estiguin més apartats del centre ciutat, encara que sigui en hores punta, d'entrada i sortida a l'escola
- Millorar la cobertura en bus de totes les escoles, sobretot als districtes de les Corts i Sarrià on hi ha una predominança de transport privat (cotxes grans – allunyats i poca oferta de transport públic).
- Fer busos llançadora en alguns indrets per millorar la mobilitat escolar.
- Promoure línies de bus verticals per als barris de muntanya. Es destaca que manquen línies de bus escolar per als barris alts de Barcelona.

- **Creació de rutes escolars coordinades entre diferents escoles**

Es comenta l'experiència que s'està duent a terme a la zona de Sarrià entre 5 escoles que s'estan coordinant per posar en marxa 6 rutes de forma coordinada. Això és una iniciativa que sorgeix de la necessitat de fer viable la mobilitat, fent-la més sostenible en tots els sentits.

- **Oferir incentius al professorat per usar el transport públic**

Es comenta que cal incentivar la mobilitat del professorat amb transport públic, tal com s'està fent amb els infants i joves (T-16). En aquest sentit, s'assenyala que cal facilitar l'arribada dels professionals amb més freqüència de pas dels autobusos.

- **Creació de la T-Escolar per grups**

Creació de la T-escolar per grups classe (gratuïta), una targeta adequada per sortides amb grans grups.



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Reduir les externalitats negatives del vehicle privat que afecten els entorns escolars.

Hi ha molts comentari que fan relació també al Eix 1, sobretot amb voluntat de pacificar i protegir els entorns escolars, ja que permet augmentar la seguretat dels entorns. En aquest sentit, es destaca novament el fet de blindar les escoles: posar obstacles físics per reduir la velocitat, un sol carril a tota la xarxa bàsica, etc. I cal adaptar-ho a la realitat de cada barri/zona.

- **Accions de sensibilització ciutadana per respectar entorns escolars**

- Sensibilitzar a als conductors/es sobre l'ús responsable del cotxe prop de les escoles.
- Cal molta propaganda i difusió.
- Fonamental l'educació a la societat sobre el respecte a les escoles: poca consciència dels conductors. Els nens són imprevisibles, no és pot carregar als nens la responsabilitat de la seguretat a les escoles.

- **Control de la contaminació als entorns escolars**

Cal controlar la contaminació acústica als entorns escolars, així com també la contaminació atmosfèrica, sinistralitat i espai de confort.

- **Facilitar els talls de circulació puntuals**

Es comenta fer talls de circulació en hores d'entrada i sortida per tal d'afavorir la seguretat i la mobilitat saludable. No obstant això, s'apunta des d'una experiència del barri de Sants (a la carretera de Sants) que s'han fet talls però no han funcionat, ja que la gent (veïnat, transportistes, etc.) no ho accepten ni ho veuen bé. En el cas de la zona de Gràcia (Escola Teixidores) es comenta que des del setembre de 2023 es van posar majors traves per fer aquests talls puntuals, ja que des de l'ajuntament es demana fer cursets per part de les famílies i també major presencialitat de les famílies al entorn de les tanques (20 minuts abans i després), i així no es viable. Finalment, es recull un cas a Horta-Guinardó (Escola Àngels Garriga) que ho valoren positivament i destaquen que funciona. En l'altre grup també es destaca la necessitat de tancar el pas de cotxes a la sortida de les escoles.

- **Mantenir els radars de la zona 20/30**

S'assenyala que cal mantenir aquests radars a les zones indicades perquè són molt efectives a les escoles. S'apunta també cal aplicar la normativa i les sancions corresponents si no és compleix. En l'altre grup, també s'assenyala que cal promoure els radars sancionadors. Cal reduir el trànsit a les escoles, ja que és clau per la seguretat i també per fomentar la salut pública a les escoles.



- **Disposar de dades de mobilitat escolar**

- Es comenta que des del 2022 s'hauria d'haver avançat amb aquest tema i encara s'està pendent de poder disposar de dades. Es comenta que hi ha gent treballant amb el tema, tals com doctorands.
- Les dades permetria enfocar millora la mobilitat i per exemple fer programes en districtes com el Sarrià per reduir el vehicle privat.
- S'apunta que cal tenir dades fiables sobre com la mobilitat escolar afecta la salut dels nens i nenes (contaminació, soroll, estrès...). Calen dades per poder fer canvis, perquè a vegades costa fer entendre. Altrament s'assenyala que si tenim les dades d'allò que cal millorar serà més fàcil regular i legislar.
- Cal Recollir de manera sistemàtica com es desplaça l'alumnat en horari lectiu: PAE, EUROMUS, etc. És clau recollir indicadors de mobilitat.
- Recollir dades en nombres absoluts com a complement al repartiment de mobilitat (*per exemple: encara que baixi la quota del vehicle privat potser no baixa en nombre si el nombre total de desplaçaments augmenta*)
- Cal tenir en compte les necessitats (peculiaritats) de tots els centres escolars de Barcelona. En aquest sentit, cal recollir les dades directament amb reunions amb els equips directius, la qual cosa facilitaria que tothom es senti partícip del pla de mobilitat escolar.
- Tenir dades a més de la mobilitat escolar, de la salut escolar i com la mobilitat pot influir a la salut dels infants.

- **Creació d'un peatge urbà**

La necessitat d'establir un peatge urbà per entrar a la ciutat en vehicle privat, aprofitant la infraestructura de càmeres i radars existents. Cal reduir el trànsit. Cal l'impuls de mesures metropolitanas.

- **Fomentar incentius per aparcaments de vehicles privats**

Potenciar acord amb empreses d'aparcament. Per exemple: un bo escolar a un preu reduït d'1h i mitja al dia. Cal pensar també proposes pel vehicle privat, ja que és molt present aquesta necessitat de mobilitat. Posar en marxa abonaments de preu baix segons altres participants no és garantia que els pares ho facin servir, cal pensar bé estratègies. També passa amb les motos, que hi ha ofertes que no ha funcionat per a deixar les motos. Un altre persona comenta que el tema d'aparcaments barats pot ser una forma de incentivar l'ús del cotxe i té externalitats negatives.



- **Fer sessions participatives de mobilitat escolar amb els infants**

Es comenta que cal preguntar als infants sobre la mobilitat (dificultats, opinions, reptes, etc.). Es parteix d'una visió "adulcentrista".

- **Incrementar la presència d'agents urbans**

- Es destaca que fan accions socials de sensibilització i pedagogia vers la mobilitat sostenible i el compliment d'aquestes pràctiques respectuoses amb l'entorn escolar.
- Es comenta des d'una AFA que es paga a una persona que fa de figura de pacificació a la cruïlla de l'escola.
- Es pot fer servir voluntaris o empleats pagats amb armlles fent aquesta funció de seguretat al voltant de les escoles.
- Que el servei de pacificació ho facin la gent que vigila les zones blaves o verdes, o guàrdia urbana o voluntaris.
- Presència "guàrdia" a les entrades i sortides de les escoles.
- Protegir els accessos amb presència d'agents urbans.

- **Millorar la presència de la guàrdia urbana**

- Es planteja que pot ser una manera de visibilitzar les escoles. Visibilitzar l'espai escolar amb la figura de la guàrdia urbana.
- Més control de la guàrdia urbana a les entrades i sortides de les escoles.
- Incrementar presència, puntual, de la guàrdia urbana en hores punta.

- **Millora de la convivència amb la bicicleta als entorns escolars**

- S'assenyala el cas que hi ha un carril bici que passa davant d'una escola i han tingut accidents amb bicis i patinets. Les bicis no respecten els semàfors. Tenen el diagnòstic de punts crítics als carrils bicis i cal fer sensibilització.
- Es comenta que a l'escola, el pati es fa al carrer, i no passen cotxes, però si bicicletes i patinets (i hi ha una barana, però no la respecten).
- S'ha d'educar més a les famílies per una millor convivència.

- **Prohibir l'estacionament de les motos a la vorera**

- Cal afavorir l'accessibilitat a les voreres, que estigui lliures d'obstacles (principalment ocupada per motos).
- Cal prohibir estacionar motos en voreres.

- **Impulsar Plans de mobilitat escolar**

- Crear grup de treball de mobilitat escolar a horaris lectius. Cal coordinar les sortides de les escoles a visites, excursions, etc.
- Cal preguntar a les escoles com es desplacen: com pensen anar a aquest teatre, etc.
- Incorporar dades de mobilitat als llocs turístics o de visites.



- Fomentar l'acompanyament dels nens del cotxe a l'escola (projecte Kiss and ride).
- Promoure que s'elaborin Plans de Mobilitat escolar amb una diagnosi dels desplaçaments i propostes d'alternatives més sostenibles.
- Es destaca que cal fer pla de mobilitat de centre: entrades, sortides, plans d'evacuació de centre, etc.

Altres aportacions generals:

- Cal tenir en compte la varietat de carrers i la mobilitat en les intervencions que es facin, ja que cada zona i tipus de mobilitat caldrà ajustar-ne l'aplicació corresponent. Les realitats de les escoles son diverses.
- Pacificació dels carrers de Barcelona
- Promoure aparcaments fora de la ciutat, s'ha intentat però no ha funcionat
- Promoure un pla de mobilitat més sostenible,
- Incorporar l'eix de salut de manera transversal a la mobilitat. Incorporar l'eix de salut i benestar de manera transversal no només pels infants, sinó per la resta de la ciutadania. Cal que sigui un punt estratègic de transformació
Reforçar des de les entitats i institucions de la ciutat com arribar de manera sostenible a les escoles
- Aplicar intervencions a nivell general, universalitzant regles per a tothom
- Cal més i millors canals de comunicació eficaços amb el districte per a fer arribar els problemes identificats per algunes escoles. Es comenta que no es troben solucions des del districte.
- Cal una bona coordinació amb els districtes
- Canal de comunicació directa amb l'ajuntament per comunicar els punts perillosos.
- Millor coordinació entre comunitat educativa (las AFAS, escoles, etc.) per fer un lobby de pressió al voltant de la seguretat a les escoles, perquè tot és molt complicat si no
- Accions concretes per districte perquè les característiques són molt diverses



Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2

En aquest sessió s'ha recollit el mode de desplaçament i el punt d'origen de les persones participants a la sessió. Han respost 56 persones participants, de les quals el 34% (19) han usat transport públic de zones provinents de diferents zones de Barcelona (moltes d'elles del districte de Sarrià-Sant Gervasi, zona a on es feia la sessió) i d'altres llocs de fora de la ciutat. Seguidament el desplaçament en bicicleta ha estat el segon mode més usat amb un 21% (12 persones). En tercer lloc es situen la mobilitat a peu amb un 18% (10 respostes). L'opció en moto amb un 14% ha estat la quarta més seleccionada. Finalment, el cotxe amb un 7% (4 persones) i en darrera posició el taxi o cotxe compartit amb un 5% dels participants (3 casos).

Mode mobilitat/Lloc de sortida	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Resta BCN (prv)	Resta Catalunya	TOTAL	%
A peu		1		1	4	4							10	18%
Transport públic	2	2	1	2	5	2			1	1	2	1	19	34%
Bicicleta	2	2	1	1	3		2			1			12	21%
Moto				1	2	1				1	3		8	14%
Cotxe			1				1			1	1		4	7%
Vehicle electric													0	0%
Taxi o cotxe compartit			1				1			1			3	5%
TOTAL	4	5	4	5	14	7	4	0	1	5	6	1	56	100%

Segons les dades de mobilitat de les persones participants per assistir a la sessió, el nombre de kg d'emissions de CO2 són de **38,54KG**. Indicar que la generació d'aquest CO2 equival a la necessitat de 1.958 arbres en un dia per absorbir les emissions (50,8 arbres per cada Kg de CO2 generat).

