



Acta sessió de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella (El Gòtic – Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera) 18/12/2017

Lloc: Casal de Barri Pou de la Figuera (Carrer de Sant Pere Més Baix, 70, 08003 Barcelona).

Hora d'inici: 19.00h.

Durada de la sessió: 2 hores i 30 minuts, aproximadament.

Assistència: 12 persones **Dones:** 5 **Homes:** 7

1. Plantejament de la sessió

En aquesta sessió, s'ha volgut treballar la mobilitat de manera específica en cada un dels barris del districte. El dia 11 de desembre es va realitzar la dinàmica amb els barris de La Barceloneta i El Raval, i en aquesta ocasió hem treballat amb El Gòtic i Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera.

En aquest cas, i amb l'objectiu de possibilitar la interacció amb els assistents, s'han intercalat l'explicació de la proposta tècnica realitzada per l'equip redactor i relacionada amb cada un dels modes de transport i les intervencions dels participants.

Cal recordar que els principals àmbits que vol treballar el Pla, i que per tant han centrat el desenvolupament de la dinàmica són els següents:

- 1) Mobilitat a peu.
- 2) Mobilitat amb bicicleta i VMP.
- 3) Transport públic (TP).
- 4) Vehicle privat (VP).
- 5) Aparcament.
- 6) Distribució Urbana de Mercaderies (DUM).
- 7) Seguretat viària.
- 8) Medi ambient.



2. Estructura de la sessió

La sessió s'ha articulada a través d'un sol grup de debat, ja que hi ha una distribució molt desigual del nombre de veïns i veïnes del barri Gòtic i de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera, fet que impossibilita la idea original de fer dos grups de treball, un per cada barri. Malgrat això, i com s'observa a continuació, s'han recollit propostes relacionades amb els dos barris.

3. Principals aportacions recollides

Al llarg d'aquesta sessió s'han abordat tant qüestions vinculades tant amb el plantejament general del model com amb temes i problemàtiques més específiques. Entenem que aquestes dues dimensions ens poden ajudar a comprendre de manera més profunda la situació de la mobilitat als barris treballats.



Aportacions concretes relacionades amb el model plantejat



Aportacions vinculades a aspectes generals del model i de la mobilitat al barri

3.1. Grup de treball del Gòtic i Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

Com s'ha mencionat, el debat s'ha dinamitzat a través d'un sol grup, si bé en aquest ha estat possible treballar qüestions vinculades tant amb el Gòtic com amb Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera. Per a organitzar el buidatge, en cada una de les aportacions s'indicarà a quin barri fa referència, o si es tracta d'una intervenció relacionada amb la situació de la mobilitat en el conjunt del districte, ja que també s'han tractat qüestions de caràcter més transversal.

Transport públic (TP)

Un dels temes que s'ha volgut treballar relacionat amb el transport públic al llarg de la sessió ha estat el de la mobilitat amb transport públic fins a l'Hospital del Mar. En termes generals, es considera que hi ha diversos aspectes que cal treballar en relació amb la mobilitat cap a l'hospital des de diversos punts del districte.



En un primer moment, es destaca que la connexió amb l'Hospital del Mar és prioritària per a tot el districte. Els i les participants de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera consideren que arribar des del barri a l'Hospital és una de les principals prioritats que s'han de tenir en compte en temes de transport públic.
(Districte)



Els veïns i veïnes del Gòtic utilitzen la línia 45 per anar a l'Hospital del Mar, es menciona que amb la modificació de la xarxa s'han modificat algunes parades, com les d'aquesta línia en el seu pas per Via Laietana. Abans la parada estava a l'altura de l'edifici sindical, mentre que ara l'han desplaçat a la zona baixa de la Via Laietana, a l'altura de l'edifici de correus. Aquest canvi es considera negatiu per part d'algunes persones participants. **(Gòtic)**



Un altre aspecte que s'apunta és que la freqüència del bus que va a l'Hospital és adequada, el principal problema és la durada del trajecte. Es planteja la possibilitat de modificar la línia i crear-ne una de nova que tingui una connexió més ràpida. **(Gòtic)**



Des del Gòtic es menciona que és necessari anar a Drassanes. Es comenta que el bus que passa pel Carrer Ample ja deixa els usuaris a prop de Drassanes. El problema és que les parades de bus no estan prou a prop del CAP, sobretot de cara a la gent gran. **(Gòtic)**

Per altra banda, també es realitzen algunes aportacions més generals relacionades amb el model de transport públic que ha d'implementar el Pla de Mobilitat. Es fa especial menció a qüestions relacionades amb la nova xarxa ortogonal.



Diverses aportacions mencionen que la xarxa ortogonal està suposant diversos canvis de línies i parades. En general, aquestes modificacions no es valoren positivament, es parla de la necessitat de revisar la línia 120, ja que la tornada de Sant Antoni al Nucli Antic es fa excessivament llarga. En el mateix sentit, es menciona que si has d'anar a Sant Antoni amb bus, has de passar per la Barceloneta, fet que allarga excessivament el trajecte. **(Districte)**



Per altra banda, es menciona que és necessari crear una línia de bus (o dues) que serveixin per relligar i enxarxar el districte. **(Districte)**



Des de l'equip tècnic es menciona que hi ha la possibilitat sobre la taula de fer una línia de bus urbà que travessi el Gòtic, baixant per Carrer Avinyó, però s'ha de concretar aquesta proposta. **(Gòtic)**

Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

La regulació de la càrrega i descàrrega de mercaderies es percep com un dels reptes que cal assumir a nivell de districte. Aquest ha estat un dels àmbits més debatuts durant la sessió participativa, i en el qual s'han fet reflexions sobre el model general i sobre problemàtiques molt concretes, però que ens poden ajudar a entendre alguns elements més generals.



Una de les persones participants pregunta si la implementació d'un horari de càrrega i descàrrega de 9h a 12h suposarà l'eliminació de l'horari de DUM al migdia, existent fins ara. Es considera que cal mantenir la finestra de 15.30h a 16.30h, no tant per la tasca pròpiament de DUM, sinó per permetre l'accés a professionals que han de treballar al districte (paletes, lampistes, etc.) i que no poden fer la seva feina en horari de matins. **(Gòtic)**





Des de l'equip tècnic es menciona que la idea original tendeix a eliminar la finestra horària del migdia, no obstant això, cal tenir en compte aquesta activitat professional, que no és estrictament DUM, i que potser requereixen un accés més flexible. Es comenta que es valorarà i es procurarà tenir en compte.

Per altra banda, la planificació de les finestres horàries de DUM s'ha de realitzar tenint en compte els diversos usos de la via pública que es realitzen. És a dir, cal tenir en compte el flux de vianants, les activitats específiques que hi pugui haver en determinats carrers (entrada i sortida de centres escolars, punts d'interès turístic, etc.) a l'hora de definir aquestes hores de càrrega i descàrrega sense generar saturació. Potser en algunes zones es pot obrir unes hores i amb altres unes hores diferents.

Des de l'equip tècnic es menciona que ja es tenen en compte els diversos usos de l'espai, i que sempre es prioritza l'ús del carrer per part del vianant, que ha de tenir facilitats per desplaçar-se i arribar al seu destí. Tot i això, potser es poden elaborar horaris diferents per a zones amb situacions molt específiques del districte. **(Districte)**

Altres aportacions fan referència a dubtes i problemàtiques més específiques, les principals de les quals procurem recollir a continuació.



Es menciona que la plataforma única estava molt bé quan es va plantejar, però també ha generat uns problemes que s'han de gestionar. Es posa l'exemple dels vehicles que van a carregar i descarregar a la Plaça Nova i que entren des de Via Laietana directament, malgrat que està prohibit. Caldria buscar alguna mesura des del Carrer Tapisseria fins a l'Hotel Colón per impedir l'accés. Hi ha dies com el dissabte el matí on hi ha acumulació de vehicles. Fins i tot els vehicles municipals i d'escombraries utilitzen aquesta ruta.

L'equip tècnic menciona que amb el nou projecte d'Antoni Maura això serà més difícil, ja que es preveu passin les dues voreres rectes, i per tant el pas per vorera dels vehicles serà més llarg, i el qual més reduït. **(Gòtic)**



Es vol treballar per aconseguir que el pàrquing soterrat de la zona del Mercat de Santa Caterina esdevingui també una zona de DUM continuada durant el dia. Evitant l'estacionament a la superfície.

Els camions són sovint de les mateixes parades o botigues del Mercat, no són distribuïdors. Són un problema per la circulació interna del barri. **(Nucli Antic)**



Algunes problemàtiques específiques relacionades amb la càrrega i descàrrega es donen al Carrer Freixures, on s'apunta que hi ha furgonetes que aparquen i ocupen carrer. Mentre que en teoria es permet aparcament únicament fins a les 10.30h i després han de baixar al solar. Per altra banda, al Carrer Sant Pere Més Baix existeixen problemes de càrrega i descàrrega a causa del mercat. **(Nucli Antic)**



Mobilitat a peu

Han estat molt diverses les aportacions relacionades amb la mobilitat a peu, abordant fins i tot algunes qüestions que no s'havien tractat o s'havien treballat poc al llarg dels altres grups de participació presencial.



El model de vies de circulació a peu no es valora negativament, si bé s'apunta que en algunes zones no n'hi haurà prou en potenciar unes vies de pas, sinó que caldrà impulsar actuacions específiques. Es posa l'exemple de Via Laietana, on es considera imprescindible una ampliació de les voreres.

En aquest sentit, des de l'equip tècnic es menciona que hi haurà dues actuacions a Via Laietana, una a la Plaça Antoni Maura, d'ampliació de les voreres, i una segona encara a millorar les voreres del conjunt de l'avinguda. **(Gòtic)**



Es detecten algunes problemàtiques en la mobilitat a peu al Portal de l'Àngel. Cada any hi ha reformes del paviment, i sempre a les mateixes zones.

Des de l'equip tècnic que es va fer un mal càlcul del gruix del paviment, fet pel qual s'han d'aixecar les lloses per a reforçar-lo cada determinat temps. Si això es combina amb l'accés dels vehicles de càrrega i descàrrega, que són pesats, es produeix un ràpid deteriorament del terra. Les zones més deteriorades són les d'accés dels camions.

No obstant això, una altra persona afirma que el problema no és únicament a la zona de càrrega i descàrrega de camions, sinó que es dona a altres zones com l'encreuament entre Duran i Bas i el Portal de l'Àngel. Es detecta en aquest cas una mala cimentació que fa que sempre estigui en mal estat.

Es fan reparacions contínuament en aquestes zones. És un problema a nivell de seguretat inclús. Es van fer unes proves al Carrer Canuda, on en un tram del carrer es van canviar les peces del terra per peces més petites, i el resultat ja estat positiu, ja que ha requerit molt poques reparacions. **(Gòtic)**



Caldría mantenir el carrer Vigatans i voltants sempre en bones condicions per poder circular en cadira de rodes, ja que hi ha la Residència Vigatans. **(Nucli Antic)**

La plaça Sant Jaume no és accessible amb el paviment actual. Es proposa estudiar com es pot millorar. **(Gòtic)**



Hi ha problemes al barri Gòtic amb la mobilitat a peu. Restaurants i negocis posen pissarres o altres objectes i ocupen espai de la via pública. Problemes al Carrer Llibreteria, al Carrer del Call, per exemple. Al Carrer Corders no hi ha voreres però hi ha dues pilones que marquen un espai per a vianants, hi ha una botiga que posa una pissarra entre les pilones. Hi ha moltes dificultats a l'hora de desplaçar-se a peu per la gran quantitat d'objectes a la zona per a vianants.

A la zona del Carrer Marquesa i Dr. Aiguader, hi ha circulació durant tot el dia, ja que molts vehicles desvien la seva ruta per estalviar-se la meitat dels semàfors i no passar per Pla de Palau i arribar directament al Passeig d'Isabel II. Per altra



banda, hi ha també una problemàtica d'estacionaments i de DUM irregular. **(Gòtic)**

Vehicle privat (VP) / Aparcament

El vehicle privat no ha estat el protagonista del debat, si bé sí que s'han fet algunes aportacions que mencionarem a continuació. Dins d'aquest apartat, també s'hi ha volgut incorporar les idees relacionades amb l'aparcament.



Algunes persones mencionen que tenen dificultat per entrar amb cotxe al barri. Es menciona el cas de veïns i veïnes que no tenen vehicle propi, i que han d'accedir al barri amb el cotxe d'algun familiar o persona pròxima. Hi ha moltes dificultats en aquests casos d'aconseguir autorització d'accés al barri. Des de l'equip tècnic es menciona que mirarà de trobar el sistema amb el qual els veïns i veïnes puguin arribar fins a la porta de casa seva quan ho necessitin.



Es detecten algunes problemàtiques relacionades amb el funcionament de les pilones. El servei per a abaixar la pila de la Plaça Sant Miquel, per exemple, es considera poc eficient. Moltes vegades no contesten. Tot i això es menciona que, en general, si truques al timbre acostumen a obrir si es compleixen els requisits. Amb tot, es posa sobre la taula la possibilitat de donar més marge als operaris per a baixar les pilones en els casos que sigui necessari. **(Gòtic)**

Un altre cas puntual es dona al Carrer Sant Pere Més Baix, ja que es comenta que hi ha una pila que no funciona. **(Nucli Antic)**



Cal treballar per a desenvolupar una xarxa d'aparcaments i punts de càrrega per a vehicles elèctrics. Des de l'equip tècnic es menciona que serà així, ja que es volen posar endolls a la Zona Verda. S'especifica que la idea no és generar més zones de pàrquing, sinó aprofitar les ja existents i facilitar la instal·lació de punts de càrrega. **(Districte)**

Mobilitat en bicicleta / VMP

Un àmbit que tampoc ha generat gaires aportacions, si bé aquestes ens han ajudat a reafirmar algunes impressions ja recollides durant la resta del procés participatiu. Així com algunes idees noves que també s'han exposat.



La idea tècnica pel Carrer Princesa és fer un carril que sigui de C/D durant unes hores al dia, i que faci les funcions de carril bici durant la resta de la jornada. Alguns dels participants mencionen que és massa estret per a fer aquestes funcions, però l'equip tècnic especifica que té la mateixa amplada que Ferran, on es fan funcions similars. La idea seria mantenir les voreres i no fer una via de plataforma única, per tal de protegir al vianant. **(Nucli Antic)**



Hi ha un problema amb els skates a la Plaça Acadèmia. Aquest és un espai d'ús intensiu. Els veïns fa tres anys que posen denúncies però no s'ha solucionat el problema. Hi ha una botiga d'skates que incentiva aquesta activitat. Potser es



podrien dedicar espais específics per a realitzar aquesta activitat. Una altra opció és canviar el terra de la plaça per desincentivar la pràctica. **(Nucli Antic)**

Medi ambient

Aportacions vinculades fonamentalment a la contaminació acústica.



Contaminació acústica a la zona de la Ronda Litoral. Es menciona que és un problema difícil de resoldre a nivell tècnic. La contaminació acústica en algunes zones també és generada pels camions de la brigada de neteja, que passen per carrers estrets a altes hores de la nit.

La neteja amb vent sembla contraproductiu, ja que la brutícia que aixequen les màquines arriba fins als habitatges. **(Districte)**