



## Acta sessió de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella (El Raval – La Barceloneta) 11/12/2017

**Lloc:** Seu del Districte de Ciutat Vella (Plaça del Bonsuccés, 3, 08001, Barcelona), Sala Ernest Lluch (3a planta).

**Hora d'inici:** 19.00h.

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

**Assistència:** 15 persones **Dones:** 7 **Homes:** 8

### 1. Plantejament de la sessió

En aquesta sessió, s'ha volgut treballar la mobilitat de manera específica en cada un dels barris del districte. Concretament, en aquesta primera sessió s'han tractat les qüestions relacionades amb la mobilitat a La Barceloneta i El Raval. En una sessió posterior es debatrà entorn els barris del Gòtic i el Nucli Antic.

Abans de l'inici de la dinàmica participativa, s'ha fet una breu exposició de les diverses propostes tècniques relacionades amb la mobilitat als barris, així com dels models que s'han desenvolupat tenint en compte aquestes propostes. L'objectiu de la sessió és focalitzar el debat al voltant de l'aplicació del model a cada un dels barris, detectar els punts forts i febles, així com plantejar propostes de millora.

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

Com hem mencionat, la sessió s'ha distribuït essencialment en dues parts. En un primer moment, es fa una presentació personalitzada per cada un dels barris, on s'exposen les propostes tècniques concretes en cada un dels barris, i a partir de les quals volem iniciar el debat. Tenint en compte aquesta exposició inicial, les persones participants han pogut realitzar aportacions relacionades amb cada un dels àmbits de mobilitat exposats.

## 3. Principals aportacions recollides

Al llarg d'aquesta sessió s'han abordat tant qüestions relacionades 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 barri de La Barceloneta

En aquest primer apartat hem volgut recollir les aportacions relacionades amb el barri de la Barceloneta. S'han tingut en compte les aportacions relacionades amb els diversos àmbits de la mobilitat mencionats anteriorment. Per altra banda, hem volgut diferenciar aquelles aportacions que fan referència al model plantejat de les propostes centrades en qüestions més concretes.

#### ***Transport públic (TP)***

Es considera que una de les principals problemàtiques vinculades a la mobilitat amb transport públic ve donada per la massificació turística. Concretament, entre el juny i el setembre és quan hi ha una major saturació del transport públic a causa d'aquest fenomen. Es genera força debat relacionat amb aquest tema, i es plantegen diverses línies d'actuació:



Algunes aportacions manifesten que és necessari ampliar la freqüència de pas dels busos durant els mesos de més intensitat turística. No obstant això, hi ha participants que no veuen l'increment del nombre de busos com una possible solució, ja que consideren que es poden saturar les entrades i sortides del barri.



Una segona línia d'actuació proposada plantejaria oferir un servei de busos urbans específic per a turistes. Aquests busos únicament haurien de fer unes poques parades als punts més turístics, proporcionant una entrada i sortida àgils del barri.

Moltes de les intervencions giren al voltant del bus de barri. En aquest sentit, des de l'equip tècnic del Pla de Mobilitat es realitzen dues propostes. Com es pot veure al document de presentació, són propostes similars, si bé en la segona proposta el bus fa el mateix recorregut pel Front Marítim, però enlloc de passar per Salvat Papasseit, ho faria per Balboa.



Les persones participants mencionen que el bus de barri de La Barceloneta, en realitat, hauria de ser un bus de districte, és a dir, que servís per a connectar el barri amb el Nucli Antic i el Gòtic i, fins i tot, amb altres punts de la ciutat, com Plaça Catalunya o Plaça Espanya.

El bus de barri també es planteja com una bona eina per a millorar la mobilitat dels veïns i veïnes, ja que es tracta d'un servei de bus no utilitzat pels turistes i que, per tant, és d'ús exclusiu per les persones residents.



Sobre la ruta concreta, es menciona que seria interessant fer baixar el bus de barri fins al Carrer de la Drassana, malgrat que hi pot haver dificultats a l'hora de girar.

### **Mobilitat en bicicleta / VMP**

En el cas de la mobilitat en bicicleta, moltes de les aportacions estan vinculades al model proposat. Tot i això, també han estat recollides algunes propostes més específiques que també cal tenir en compte.



Es menciona que la circulació amb bicicleta pel Passeig Joan de Borbó s'hauria de canalitzar per la part més pròxima al port o bé per la calçada, juntament amb els cotxes. Tot i això, s'apunta que a la carretera possiblement no hi ha espai suficient per a un carril bici. També és necessari allunyar el carril bici de la boca del metro.



El Carrer Maquinista es considera una mala via per a desviar-hi la circulació amb bicicleta, ja que hi ha també una intensa circulació de vianants, i per tant es poden generar situació de saturació i conflictivitat.



El Carrer Almirall Cervera es planteja com a via d'encreuament del barri amb bicicleta. Tot i això, es menciona que aquest pot passar-se a algun dels altres carrers paral·lels.



Es detecta un problema específic amb el carril bici que passa per l'Hospital del Mar. Es considera que està mal situat, ja que els vianants l'han d'ocupar inevitablement al travessar el carrer. Per altra banda, la majoria de ciclistes segueixen circulant pel Passeig Marítim, doncs és una via més atractiva que el carril del carrer de l'Hospital del Mar.



Més enllà de les vies específiques per on s'ha de canalitzar la circulació amb bicicleta, es posa sobre la taula el fet que cal una regulació que vagi més enllà dels carrers de pas. Algunes de les aportacions que cal destacar són les següents:



És necessari reduir la circulació de bicicletes en alguns trams, o bé obligar als ciclistes a baixar del vehicle i desplaçar-se a peu en determinades zones. Es fa menció específica a aquelles vies o trams de via d'ús intens de vianants, ús familiar, etc.

### **Mobilitat a peu**

En l'àmbit de la mobilitat a peu, es fa menció específica a qüestions concretes i a punts considerats especialment problemàtics. Tot i això, també s'ha fet menció a temes d'àmbit més general, aportant informació que pot ser d'utilitat per a la configuració del model.



Es menciona que la cruïlla entre el Passeig Marítim i Almirall Cervera és un punt crític, tant per la massificació de la mobilitat a peu com per la interacció entre aquesta i altres modes de mobilitat.



En general, es fa una valoració positiva de la proposta de canvi de vorera de circulació del Passeig de Joan de Borbó, fent que el flux de vianants passi per la vorera més pròxima al port.



Un dels plantejaments que es posa sobre la taula és la del desviament dels fluxos de vianants pel Carrer del dr. Aiguader. Tot i això, les persones assistents mencionen que en aquell carrer no hi ha gaires atractius turístics, i que per tant, serà difícil que el gruix dels vianants (molts dels quals són visitants) es desviï per aquesta via.



En un primer moment, es proposen els carrers de La Maquinista i Andrea Doria com a vies directes per anar a la platja pels grans fluxos de vianants. Les persones participants consideren que és millor l'opció dels carrers Salvat Papasseit i Andrea Doria.



El Carrer del Gas es planteja com una millor opció per a canalitzar els fluxos de vianants cap a la platja que no pas el Passeig de Salvat Papasseit, que és marcat com una via prioritària al model inicial.



La sortida del metro de La Barceloneta és un punt clau des d'on s'ha de començar a treballar per a incentivar el desplaçament dels vianants per les vies que es considerin oportunes. En aquest sentit es realitzen diverses propostes, com fer una nova sortida encarada a la zona turística, moure el pas de vianants existent per facilitar el pas de la gent cap a la vorera més pròxima al port del Passeig de Joan de Borbó, o millorar la informació a l'estació de metro de cara al turisme.



Es menciona que moltes de les vies descrites al model són les que avui en dia ja compten amb una major aflluència de vianants. Es considera que hi ha poc coneixement de les prioritats a la via pública. Els veïns són conscients que els



vianants són sempre la màxima prioritat, però els visitants, per exemple, o les persones que es desplacen amb vehicle (bicicleta, VMP o vehicle privat) no en són tan conscients. Es considera necessari, a més, definir espais específics per al veïnat.

### ***Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)***



A l'hora de fer les aportacions relacionades amb la DUM, s'ha tingut bastant en compte la proposta plantejada, especificant algunes modificacions que es consideren necessàries.

Es considera que posar punts de càrrega i descàrrega al Front Marítim és poc viable, en canvi altres vies, com el Carrer Almirall Cervera es veuen més factibles. De la mateixa manera, es percep que el Carrer Atlàntida pot ser una bona zona de DUM, però el Carrer Baluard no tant.

Altres aportacions es relacionen amb plantejaments més generals de la DUM. Hem recollit a continuació algunes de les més destacades.



Es proposa la possibilitat de compaginar funcions de les zones d'aparcament. En general, es percep bona idea que algunes zones blaves esdevinguin zones de DUM durant un horari preestablert. Algunes aportacions concretes mencionen el Carrer Almirall Cervera i el Passeig Marítim com a possibles zones on poder aplicar aquesta iniciativa.



Es percep una problemàtica amb les zones de càrrega i descàrrega irregular. Es considera que és necessari reformular aquests espais per a les necessitats de la DUM i que es puguin compaginar amb l'activitat del veïnat. Es planteja situar més zones de càrrega i descàrrega al Carrer del Dr. Aiguader o al Salvat Papasseit.

### ***Aparcament i vehicle privat***

Les qüestions relacionades amb l'aparcament no han estat les més prioritàries en aquest grup de debat, si bé s'han realitzat algunes aportacions que cal mencionar.



S'explica que en matèria d'aparcament, s'està intentant prioritzar l'aparcament soterrat de cotxes particulars i motocicletes. Els primers passos segurament es faran amb els vehicles de les persones visitants.



Els participants mencionen que cal assegurar un preu assequible dels pàrquings soterrats pels veïns, com a mínim similar al preu de la Zona Verda.

Per altra banda, les principals aportacions relacionades amb el vehicle privat fan referència a elements concrets del model plantejat.



En primer lloc, s'explica que el model de desplaçaments amb vehicle privat està estructurat a través d'unes línies bàsiques (Passeig de Joan de Borbó i Carrer Dr. Aiguader), d'unes vies d'anada i tornada destinades a connectar amb aquests dos grans eixos que acabem d'esmentar (Carrer Almirall Cervera, Front Marítim),



i carrers d'ús exclusiu per al veïnat i per a l'activitat de DUM, com poden ser els carrers Atlàntida, Baluard; Ginebra, Balboa, etc.



Un dels canvis destacables que planteja el model és el que fa referència al Carrer Carbonell, un canvi que fa possible que es pugui sortir des de Carbonell per agafar la Ronda o anar per Via Laietana. En general es veu positivament la proposta que el Carrer Carbonell esdevingui una via de sortida del barri.



Es genera debat sobre el sentit de circulació del Carrer Salvat Papasseit. Es considera que és un carrer que cal tenir molt en compte per tal d'evitar que els cotxes que no són del veïnat entrin al barri. Algunes persones proposen que esdevingui un carrer d'un sol carril.

### 3.2. Grup de treball del barri del Raval

Durant el debat generat en el grup de discussió sobre el barri del Raval, han estat mencionades qüestions tan relacionades amb el model general de mobilitat com a elements més concrets o propostes específicament encarades a resoldre determinades problemàtiques. Alguns dels àmbits més treballats han estat el del transport públic, el de la mobilitat a peu o el de la càrrega i descàrrega de mercaderies.

#### ***Transport públic***

Algunes de les aportacions relacionades amb el model de mobilitat amb transport públic han estat centrades a comentar els avantatges i inconvenients de la xarxa ortogonal.



En un primer moment, s'explica que la xarxa ortogonal s'està implementant amb l'objectiu de fer més eficient els desplaçaments amb autobús, reduint per exemple la distància entre parades i situant les parades d'anada i tornada a la mateixa altura. S'apunta també que actualment s'estan fent un seguit de proves en la implementació de la xarxa ortogonal, i per tant i poden haver canvis al llarg dels pròxims mesos.

Amb la implementació de la xarxa ortogonal es podrà arribar a pràcticament qualsevol punt del districte i de la ciutat amb un transbordament com a màxim. Tot i això, les persones assistents manifesten que a vegades aquests punts de transbordament no són pròxims.

Altres aportacions, si bé estan vinculades amb el model, fan referència a aspectes específics d'aquests o a propostes sobre punts concrets.



La parada de bus de Liceu està mal situada, ja que l'han posat just a l'entrada del Mercat de la Boqueria, on hi ha un gran flux de gent, i per tant existeixen dificultats per accedir a la parada.



Es menciona també que s'han fet alguns canvis de línies de busos que no han suposat una millora de la mobilitat amb bus. Es parla concretament de la línia 37, que, segons l'opinió d'algunes de les persones assistents, ha estat eliminada i



no s'ha substituït per un servei equivalent. Es té la percepció que s'utilitza l'argumentació de la racionalització del servei per a eliminar busos.

Es considera necessari restablir la línia 91 sencera fins a Sant Antoni, on anteriorment finalitzava el recorregut.

### ***Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)***

La DUM ha estat un dels eixos del debat al grup del barri del Raval. En un primer moment, s'ha parlat força de la regulació d'aquesta activitat, sobretot en el que fa referència als horaris i a les modalitats de càrrega i descàrrega.



Des de l'àmbit tècnic, es posa sobre la taula un model en el qual durant unes hores al dia es podrà accedir al barri sense restriccions per a fer activitat de DUM. Una primera proposta parta d'un horari de 9h a 12h com a finestra per a realitzar la càrrega i descàrrega. No obstant això, algunes aportacions mencionen que potser s'ha d'adaptar aquesta proposta d'horari, ja que les 12h ja és una hora d'intensitat comercial i de circulació de vianants, fet que pot dificultar l'activitat de DUM. Amb tot, sí que hi ha cert consens en què cal definir un horari per a realitzar les tasques de DUM.

Durant la resta del dia, segons aquesta primera proposta tècnica, la càrrega i descàrrega es podrà realitzar amb bicicletes, carret, a peu, etc. Amb la qual cosa només quedarà vetada per als vehicles motoritzats.



Es menciona que la reforma del model de càrrega i descàrrega ha de plantejar-se de manera progressista, ja que cal planificar un increment de les zones de càrrega i descàrrega que tinguin en compte el possible creixement d'aquesta activitat al llarg dels pròxims anys. En aquest sentit, s'apunta que bona part de l'activitat de DUM es pot dur a terme amb bicicleta o amb altres petits vehicles, però cal incentivar aquest model de petita càrrega i descàrrega amb horaris d'accés al barri pràcticament il·limitats, per exemple.



Un problema més general es dona per l'obertura de molts bars i locals de restauració al barri, molts dels quals no compten amb un magatzem amb capacitat adequada, fet que ha perjudicat un increment de l'activitat de la DUM.

### ***Mobilitat en bicicleta / VMP***

Pel que fa a les qüestions relacionades amb la mobilitat en bicicleta, moltes de les aportacions es centren en la conflictivitat generada per la massificació d'algunes vies i l'existència de diversos modes de mobilitat en uns mateixos carrers.



En termes generals el model de circulació amb bicicleta plantejat es valora positivament, si bé es menciona que molts dels veïns del Raval també es desplacen amb bicicleta, i que per a ells potser les grans vies no són tan útils. Des dels responsables tècnics s'explica que els veïns i veïnes podran accedir a casa seva amb bicicleta, les vies assenyalades estan pensades per a canalitzar



els grans fluxos, això no voldrà dir que a la resta de carrers es prohibeixi la mobilitat amb bici.



Algunes de les vies marcades com a prioritàries per a la circulació amb bicicleta no es veuen factibles, ja que són carrers on interaccionen vianants, bicicletes, VMP, vehicle privat, etc. Com a exemple d'aquesta realitat, es menciona el Carrer Jaume I, que està marcat al model tècnic plantejat com a via prioritària de circulació amb bicicleta. Si bé aquesta via no forma part del barri del Raval, sí que enllaça, a través del Carrer Ferran i La Rambla amb el Carrer de la Unió, sent un eix que creua la pràctica totalitat del districte.

Es considera que calen actuacions específiques en aquelles vies on es dona aquesta situació de conflictivitat entre vianants i bicicletes. Algunes de les mesures plantejades poden ser les restriccions horàries per a circular amb bicicleta o l'obligatorietat de baixar de la bici en determinats trams.



També es comenta que per millorar la mobilitat amb bicicleta és necessari el foment del civisme i el coneixement de les normes de circulació. S'apunta que el problema no rau tant en "per on van" sinó en "com van", fent referència a l'accés de velocitat, al poc respecte envers els vianants, etc.

### **Mobilitat a peu**

Hi ha diversitat d'opinions relacionades amb la gestió de la mobilitat a peu. Amb tot, bona part de les intervencions tracten la massificació del barri i en la necessitat de racionalitzar els grans fluxos de gent, sobretot de visitants.



En termes generals, es considera que les grans vies plantejades són bàsicament les que ja existeixen. Cal tenir en compte, però, que amb l'obertura del Mercat de Sant Antoni, es pot generar un nou flux de vianants des de La Rambla, un element que cal tenir en compte a l'hora de canalitzar els desplaçaments a peu.



Altres opinions afirmen que qualsevol model de mobilitat ha de partir, en primer lloc, d'un esforç per a reduir la massificació turística. Una reducció sense la qual possiblement no es podrà dur a terme un canvi en el model de mobilitat.



En algun cas, també es menciona que la creació de vies únicament per a vianants pot significar una disminució notable de l'activitat econòmica al barri. Es comenta que la restricció de vehicles motoritzats pot suposar dificultats per al desenvolupament de l'activitat econòmica. A banda, la conversió en zona de vianants d'alguns carrers (C/ Paloma, per exemple) ha fet que es redueixi la circulació de gent i que disminueixi l'activitat comercial.



Una altra qüestió que es posa sobre la taula és el replantejament dels semàfors del barri i del conjunt del districte. Es planteja que els semàfors estan encarats fonamentalment a la circulació de cotxes. Caldria, en aquest sentit, es proposa fer un pla especial de semàfors, amb el propòsit de reduir el temps d'espera dels vianants, racionalitzar la situació dels passos de vianants i millorar les connexions amb l'altre banda del carrer i amb les parades de bus.





Ajuntament de  
**Barcelona**

**Districte de  
Ciutat Vella**



Un tema més concret és l'existència d'elements a la via pública que dificulten la circulació dels vianants per la via pública. Es parla de terrasses, expositors al carrer, treballadors dels restaurants que busquen clients, etc.