



Acta sessió de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 23/11/2017

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: 36 persones. **Dones:** 14 **Homes:** 22

1. Plantejament de la sessió

Aquesta segona sessió participativa del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella s'ha plantejat amb una triple finalitat. Per una banda, s'ha volgut fer un retorn de les principals dades recollides durant la fase de diagnosi del pla. En segon lloc, ha estat presentada una primera proposta del model de mobilitat del districte. Per últim, aquesta sessió s'ha volgut centrar en la recollida de propostes i de valoracions del model presentat, plantejades per les persones participants de la sessió. Com en el cas de la primera sessió, s'han tingut en compte els diversos modes de mobilitat que estem treballant en el desenvolupament del Pla, i que es concreten en:

- 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.

Si bé aquesta sessió s'ha plantejat a partir del model treballat, i que per tant s'ha volgut destacar l'òptica del districte, han estat també recollides aportacions relacionades amb la realitat concreta de cada un dels barris, que en molts casos es poden associar a qüestions que presenta el model general.

Amb aquesta sessió s'ha volgut donar continuïtat al procés de participació presencial ja iniciat durant la diagnosi, i que servirà per estructurar el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella tenint en compte el punt de vista i les aportacions dels veïns i veïnes del districte.



2. Estructura de la sessió

La sessió ha estat estructurada amb per tal de possibilitar l'assoliment dels objectius esmentats. Així doncs, una primera part d'aquesta s'ha dedicat a l'exposició dels principals resultats de la diagnosi i l'exposició d'una primera proposta de model de mobilitat al districte. La presentació utilitzada es pot trobar en format PDF a l'espai web <https://www.decidim.barcelona/>

La segona part de la sessió s'ha centrat a obrir un espai de participació ciutadana, a través del qual les persones assistents han tingut l'oportunitat d'expressar el seu punt de vista sobre el model de mobilitat plantejat, tenint en compte els diversos àmbits de treball, que ja hem mencionat. Aquesta participació s'ha procurat enfocar, en una primera fase del debat, a nivell de districte, per després passar a una primera aproximació a la realitat concreta de cada barri, sempre procurant centrar el debat en el model proposat durant la presentació.

3. Principals aportacions recollides

En un primer moment, es farà un breu recull de les aportacions relacionades amb el conjunt del districte, que engloba propostes de caràcter general, centrades potser de manera més explícita en el model plantejat. En segon lloc, s'ha passat a parlar de manera més concreta de cada un dels barris, i de la possible aplicació del model en aquests. En aquesta segona part, les propostes concretes han estat més freqüents, així com algunes necessitats que també ens ha semblat interessant recollir. Per a identificar de manera visual la naturalesa de cada una de les aportacions, han estat utilitzats un seguit de símbols que presentem a continuació:



Valoració positiva del model de mobilitat plantejat.



Valoració negativa/proposta de millora del model de mobilitat plantejat.



Proposta concreta que pot ser d'interès per a l'aplicació del model.



Necessitat o problemàtica.

3.1. Conjunt del districte

En aquest primer apartat s'han recollit les aportacions dels grups de debat que fan referència al conjunt del districte i que, per tant, ens mostren una visió més global de la mobilitat Ciutat Vella.



Mobilitat a peu

Moltes de les aportacions que es realitzen relacionades amb el model plantejat al llarg de la presentació se centren en la mobilitat a peu. En termes generals, hi ha un nivell d'acord força elevat en el fet que el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella ha de situar al vianant al centre de les polítiques de mobilitat que es realitzin a partir d'ara. En aquest sentit, es realitzen diverses aportacions que hem agrupat i ordenat per presentar-les a continuació:



Moltes de les aportacions mencionen que hi ha una problemàtica important amb el turisme, que es percep com un dels principals elements de saturació dels carrers del districte. De manera específica, es parla de la necessitat de gestionar els grans grups de persones i els grups amb guia, que són els que més distorsionen els desplaçaments a peu dels residents, segons la percepció dels participants. En aquest sentit, es considera que caldria incidir en la gestió d'aquests grups si es vol millorar la mobilitat a peu. Alguns plantejaments, com una regulació més estricta de les empreses turístiques que gestionen els grups guiats (establiment de rutes, horaris, foment de bones pràctiques, etc.) es percep com a quelcom necessari per a assolir millores en aquest aspecte.

En aquest mateix aspecte, s'apunta que si s'aconsegueix redirigir una part del turisme cap a uns itineraris determinats, ja es percebria una sensible en els desplaçaments a peu dels residents.

El **model** presentat, que defineix uns itineraris per als grans fluxos de vianants genera cert debat entre les persones assistents:



El fet d'incentivar el pas per a determinades vies es valora positivament, ja que es percep com una bona manera de descongestionar els carrers de més ús per part dels veïns i veïnes.



Algunes persones apunten que aquest model pot generar problemàtiques, com per exemple que els comerços que no formen part de les vies principals poden perdre clients, o que en els grans carrers de pas s'incrementi encara més l'activitat encarada al turisme.



En diverses ocasions es menciona la necessitat de crear més carrers que siguin d'ús exclusiu per a vianants. En aquelles vies on es vulgui incentivar la mobilitat a peu cal que es redueixi al màxim la mobilitat en altres modes de transport.

En alguns casos, es fa èmfasi en què hi ha places i carrers que, malgrat ser oficialment per a vianants, encara hi ha molta circulació de vehicles. En aquest sentit, s'apunta la necessitat de fer complir les normatives establertes i fer respectar les zones per a vianants. S'exemplifica amb el Carrer Ocata, per on els cotxes passen, sobretot, quan la Ronda Litoral està congestionada, creuant sovint espais destinats a vianants.



Un altre element que hauria de tenir en compte el Pla, segons les persones participants, és la millora dels desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda. Es menciona que en diversos llocs del districte encara hi ha graons o altres barreres físiques que dificulten la mobilitat d'aquestes persones. També es menciona de manera específica les dificultats de desplaçament per Via Laietana (voreres estretes, poc temps de pas als semàfors, etc.). Per altra banda, es considera que s'ha de fer un especial esforç per a millorar l'accessibilitat a determinats espais i equipaments (Ambulatoris, residències i casals de gent gran, etc.).

Altres aportacions vinculades al **model** són les següents:



Es percep necessària la reforma de la Via Laietana, fent-la més agradable i accessible per als vianants.



Tot i això, s'apunta que aquestes modificacions no poden arribar acompanyades d'un increment de l'activitat turística. Es menciona que hi ha pocs veïns a l'avinguda, i que per tant, el perill de massificació turística és força gran.



Altres propostes que s'han recollit vinculades a la mobilitat a peu són l'eliminació dels obstacles a la via pública (terrasses, contenidors, etc.) o que es restringeixi la circulació amb vehicle motoritzat a les zones escolars.

Mobilitat en bicicleta / VMP

La mobilitat en bicicleta i VMP també és un dels àmbits que més s'han treballat al llarg de la sessió. Els condicionants de la mobilitat en bicicleta ha estat possiblement la temàtica que més s'ha centrat en aquest aspecte. Per altra banda, els VMP també han esdevingut protagonistes d'algunes de les aportacions, fonamentalment vinculades amb la regulació d'aquests vehicles i la seva interacció amb la resta de persones usuàries de l'espai públic.



La millora i ampliació de la xarxa de carrils bici es considera un dels principals aspectes a treballar per a millorar la mobilitat amb aquest mitjà de transport. Per una banda, es menciona que cal millorar la senyalització dels carrils bici, així com repintar els carrils d'aquests. De la mateixa manera, es planteja que és necessari facilitar la informació en diversos idiomes o de manera molt visual, de cara al turisme.

Incorporar un carril bici de doble sentit a Via Laietana i a Joan de Borbó, són algunes de les propostes que es realitzen en aquest sentit. Per altra banda, es menciona que cal fer efectiva la prohibició de circular en direcció contrària pels carrils bici.

Relacionat amb el **model** plantejat, es menciona que:



En termes generals, es valora positivament que es redirigeixi la circulació en bicicleta per unes vies determinades. Es menciona que és necessari prohibir la circulació amb bici per alguns carrers, regular la velocitat i respectar la senyalització establerta (contra direccions).



De la mateixa manera que passa amb la mobilitat a peu, algunes persones apunten que el fet de crear grans vies de circulació amb bicicleta pot generar saturació turística en aquests carrers.



Si ens centrem en els VMP, veiem que són percebuts com una problemàtica per moltes de les persones participants. El fet que molts carrers de Ciutat Vella tinguin voreres estretes, o que molts d'aquests vehicles circulin a grans velocitats es considera un problema per la comoditat i seguretat dels vianants.

Hi ha diversos comentaris que fan referència a la contaminació acústica generada pels skates en alguns punts del districte. Es menciona que el problema es dona no tant per aquelles persones que utilitzen l'skate per a desplaçar-se, sinó en aquelles que el fan servir per a la pràctica esportiva.



La proposta de model contempla que les vies de circulació prioritària dels VMP siguin les mateixes que les de les bicicletes. A més, es remarca que ja hi ha una regulació de circulació amb VMP, si bé cal fer esforços per fer-la complir.



Es percep que els VMP no és un àmbit prioritari en el nou Pla de Mobilitat. Això contrasta amb la percepció dels veïns i veïnes, que ho veuen com a una qüestió molt problemàtica. La normativa existent es considera insuficient, i presenta moltes dificultats per a fer-se efectiva.

Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)

En el cas de les aportacions relacionades amb la càrrega i descàrrega de mercaderies, es pot observar que el debat no s'ha centrat tant en el model plantejat, sinó en diverses propostes destinades a fer més eficient la DUM i reduir el seu impacte negatiu sobre la vida als barris.



Moltes de les aportacions fan referència a la regulació de la DUM al districte. Concretament, moltes persones consideren imprescindible que s'estableixi un horari per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, i que s'adoptin les mesures necessàries per a fer complir la normativa. Algunes intervencions apunten que aquests horaris han de ser restringits, i aquesta activitat s'ha de desenvolupar a llocs adequats (evitar carrers estrets, espais d'intensa circulació de vianants, etc.).



Es valora positivament que es potenciï la DUM de manera sostenible i menys invasiva (amb bicicleta o carret, desenvolupant una xarxa de punts de recollida, etc.) si bé s'apunta que hi ha determinades espais comercials que requereixen, forçosament, que les seves mercaderies es transportin amb vehicles grans.

Vehicle privat (VP) / Aparcament

Les propostes realitzades vinculades a la mobilitat en vehicle privat en la majoria de casos no estan tampoc emmarcades en un model específic de mobilitat, si bé plantegen un seguit de qüestions que ens poden assenyalar algunes característiques que els participants consideren necessàries per a reformular la mobilitat al districte.

Per altra banda, si bé a l'hora de redactar l'informe l'àmbit de l'aparcament es tractarà de manera diferenciada, en aquest cas l'hem incorporat en aquest apartat, ja que durant la sessió participativa només es feren tres aportacions vinculades a l'estacionament del vehicle privat al parlar del conjunt del districte. Com veurem més endavant, en fer referència a la situació concreta de cada barri, sí que es mencionaren més aspectes relacionats amb l'aparcament.



La majoria de les intervencions relacionades amb el vehicle privat se centren a mencionar la necessitat de reduir-ne la circulació per l'interior de la ciutat. En alguns casos, es parla del control de matrícules com a mecanisme per a disminuir el trànsit al districte. També es menciona la necessitat de desincentivar la circulació. En aquest aspecte, es considera important abordar el debat sobre la reforma de Via Laietana, que és la principal artèria de circulació amb vehicle privat del districte.

Aportacions més específiques sobre la circulació amb vehicle privat poden ser la necessitat d'implementar senyalització lumínica i auditiva a les pilones, per a facilitar la mobilitat a les persones amb disminució auditiva o visual. També es menciona que el soroll dels vehicles que circulen per la Ronda Litoral sovint és molt molest pels veïns. Es planteja la instal·lació de radars de control de la velocitat o pantalles per reduir el soroll.



Pel que fa a l'aparcament, es menciona que s'han de mantenir les Zones Verdes ja existents, i que cal fer un esforç per reduir el preu dels aparcaments, es fa especial èmfasi en els de titularitat i gestió pública.

Transport públic (TP)

La mobilitat en transport públic és possiblement la menys susceptible d'experimentar transformacions estructurals en el curt termini. Tot i això, la proposta de model de mobilitat sí que pot contemplar la modificació de les línies de bus i, en alguns casos, la creació de noves. Tot i això, les aportacions en aquest àmbit s'han centrat fonamentalment en l'anàlisi de la situació actual del transport públic al districte, un fet que, no obstant, ens ha ajudat a complementar la informació recollida en la sessió de



diagnosi, que feia, en general, una valoració força positiva de la xarxa de transport públic al districte.



Es menciona la massificació del transport públic del districte, sobretot durant els mesos de primavera i estiu, a causa de l'increment del turisme. Aquest aspecte fa que algunes persones considerin que s'ha d'ampliar la freqüència de pas del bus durant aquests mesos de l'any, ja que l'actual no és suficient per absorbir la demanda.

Alguna intervenció apunta que s'han de replantejar els espais d'aparcament per a taxis, però no es planteja cap mesura concreta.

Comentaris generals sobre el model proposat

En alguns casos, es fan aportacions vinculades al conjunt del model, sense concretar sobre cap mode de transport concret. Es tracta de comentaris que fan una valoració o mostren opinions sobre el plantejament general exposat a l'inici de la sessió, i que també ens ha semblat important recollir.



Es valora positivament la iniciativa d'elaborar un Pla de Mobilitat i procurar buscar solucions a la complexa situació de la mobilitat a Ciutat Vella.

S'apunta que es busca crear una jerarquitització dels usos de l'espai públic, on el vianant resident tingui la màxima prioritat, però que l'ús sigui compartit amb els altres modes de transport.



Per altra banda, alguns comentaris dubten de la viabilitat del model plantejat. Els hi sembla positiu sobre el paper, però consideren que és de difícil aplicació. En la mateixa línia, algunes persones apunten que no se sabrà si el model serà efectiu fins que no s'apliqui.

També es fa menció a elements sobre la possible restricció de la llibertat de circulació.

3.2. El Barri Gòtic

Bona part de les aportacions realitzades al grup del Barri Gòtic estan relacionades amb la mobilitat a peu, que es percep com l'eix que s'hauria d'establir com a prioritari al parlar de la mobilitat al districte. Un altre àmbit destacat és el de la mobilitat amb bicicleta i VMP, que també compta amb diverses aportacions, mentre que les intervencions relacionades amb el vehicle privat i l'aparcament són numèricament menors. A banda d'aquests temes, que són els que han centrat el debat, es parla d'altres qüestions, com la DUM o el transport públic.



Mobilitat a peu

Com veurem a continuació, la mobilitat a peu al Barri Gòtic està àmpliament condicionada per la intensa activitat turística existent. És sobretot la manca de control dels grans grups de turistes l'element que planteja una major problemàtica, segons les persones assistents. El fet que bona part del barri estigui format per vies estretes on han de conviure un seguit d'activitats molt diverses, fa que s'accentuin les problemàtiques vinculades a la mobilitat a peu.



De la mobilitat a peu al barri del Gòtic es destaquen fonamentalment qüestions relacionades amb el turisme i la massificació en algunes zones. En general, hi ha força consens en què la gestió del turisme és fonamental a l'hora de regular i millorar la mobilitat al barri. L'impacte turístic és especialment important en algunes vies i espais concrets, com poden ser La Rambla, la Plaça Reial, el Carrer Ferran, la Plaça George Orwell, el Carrer de Montsió, etc.

Cal una normativa estricta envers els grups turístics i de les empreses que els gestionen. Es comenta que fa uns anys els guies turístics necessitaven tenir una formació i una llicència, uns requisits que avui en dia, segons alguns algunes de les persones assistents, no són imprescindibles per a realitzar aquesta activitat, i que s'haurien de tornar a implantar per tal de regular l'activitat turística. En termes generals, es percep necessari que es millori el control de les empreses turístiques, com a mecanisme per a racionalitzar els fluxos de gent i, sobretot, els grans grups turístics. Es remarca de nou que més que nova regulació, cal que es faci complir de manera estricta la ja existent.

Alguns plantejaments fan aportacions específiques sobre el **model** presentat:



Es menciona la necessitat que algunes de les vies assenyalades en el model com d'ús prioritari per a vianants esdevinguin exclusives per a la mobilitat a peu. Algunes propostes realitzades parlen del Carrer Ample o del Carrer Princesa com a exemples de vies que haurien de ser d'ús exclusiu per a vianants (deixant oberta la circulació amb vehicle motoritzat únicament als veïns i veïnes, a l'activitat de càrrega i descàrrega, etc.).

Mobilitat en bicicleta / VMP

La gran majoria d'intervencions vinculades a aquest àmbit giren al voltant de les problemàtiques que generen els VMP. L'ús d'aquesta mena de vehicles generar problemàtica sobretot en alguns espais concrets del barri, on el seu ús és, per diversos motius, molt intens. Tot i això, i si bé s'apunten algunes mesures que s'haurien de realitzar per a pal·liar o solucionar les problemàtiques relacionades amb els VMP, no s'aborda el debat sobre el model que s'hauria de desenvolupar a través del Pla de Mobilitat.



Per tal de fer efectiva aquesta regulació es percep necessari trobar un criteri unificat entre els diversos agents que tenen relació amb el turisme de la ciutat (empreses turístiques, Ajuntament, etc.). Valorar i fomentar les bones pràctiques de les empreses que actuen tenint en compte el veïnat. Generar horaris de visita, rutes prefixades, etc. En definitiva, ordenar el turisme seguint uns paràmetres establerts.



Algunes de les intervencions es focalitzen en la problemàtica de la circulació amb skates. De manera específica, s'apunta que el soroll d'aquests vehicles és molt molest pels veïns, sobretot en aquelles places o espais on es concentren per practicar. Es posen els exemples del Carrer del Cid o el Carrer Cucurulla.

Caldria desplaçar l'activitat dels skaters a uns espais específics, allunyats de les zones residencials.



S'apunta que cal fer distinció entre les empreses turístiques que vulnereu la normativa i aquelles que estan instaurades al barri des de fa anys i procuren desenvolupar una activitat sostenible i respectuosa amb els veïns. Sovint es tendeix a posar totes les empreses turístiques en el mateix sac injustament. Es menciona, a més, que existeix un problema d'intrusisme professional en el sector que cal combatre.

Vehicle privat i aparcament

Hi ha un important consens entre les persones participants en el fet que la circulació amb vehicle privat ha de ser regulada i restringida al districte. En termes generals, la massificació del trànsit és una problemàtica compartida per les persones participants. En aquest cas, també s'han incorporat les aportacions relacionades amb l'aparcament, ja que han estat poques i molt centrades en temes específics, més que no pas en la valoració del model.



Moltes de les normes i restriccions destinades a regular la circulació amb vehicle privat ja estan fetes, però en molts casos no s'apliquen. Hi ha circulació amb vehicle a carrers on no poden circular. Caldria millorar el control i la supervisió per tal de fer efectives les restriccions.



En termes generals, es considera que hi ha suficients places d'aparcament al barri, si bé s'apunta que els preus d'aquestes són massa elevats. Es planteja que caldria modificar les tarifes pels veïns i veïnes, i en cap cas reduir les places de Zona Verda. Es menciona també que cal incidir de manera específica sobre els aparcaments de titularitat i gestió municipals, ja que són els que disposen d'un control més directe per part de l'Ajuntament.

Alguns comentaris parlen sobre el plantejament de mobilitat en vehicle privat exposat:



Es valora positivament la proposta d'establir mecanismes de control i regulació. Alguns dels plantejaments, com la instal·lació de càmeres i pilones, el control de les matrícules, etc. es veuen amb bons ulls per tal de fer efectiu aquest control del compliment de la normativa. En el mateix sentit, es percep una problemàtica específica generada per aquells vehicles que es perden pels carrerons del barri (vehicles privats, camions, etc.) i que en alguns casos no respecten les senyalitzacions.

Aportacions generals sobre el model de mobilitat del barri

En aquest apartat s'ha volgut recollir un seguit d'aportacions que recullen plantejaments que no es poden englobar en cap dels modes de la mobilitat analitzats, ja que giren al voltant de temes més generals sobre la mobilitat al barri i les problemàtiques associades.



En termes generals, es menciona que el barri –i el conjunt del districte– està col·lapsat en molts aspectes. Hi circula molta més gent de la que pot assumir, i aquest és el problema principal que genera bona part de les complicacions en la mobilitat. Es percep, a més, que la dinàmica dels pròxims anys és mantenir aquest creixement, amb la qual cosa hi ha poques possibilitats que es pugui dur a terme una millora real de la mobilitat.



Altres comentaris apunten que els esforços de control i regulació s'han de realitzar en les activitats que es realitzen al barri, més que no pas en la mobilitat en si mateixa. Si es regulen aquestes activitats (comerç, terrasses, activitats comercials il·legals, etc.) bona part dels problemes de mobilitat es resoldran també.

En relació al model plantejat:



En termes generals, el model es valora positivament.



S'apunta que la mobilitat és una qüestió molt complexa i de difícil solució.

3.3. La Barceloneta

La mobilitat amb transport públic i els temes relacionats amb la DUM han estat els dos àmbits que han generat un major debat al grup de treball de La Barceloneta. Moltes de les intervencions també han fet referència al vehicle privat i a la mobilitat en bicicleta i amb VMP, mentre que la mobilitat a peu o l'aparcament són temes que han comptat amb un menor nombre d'aportacions.



Transport públic (TP)

En el grup de debat del barri de La Barceloneta es fa una àmplia menció a la mobilitat en transport públic. Fonamentalment, aquestes intervencions giren al voltant del desplaçament amb bus, si bé algunes aportacions tracten també qüestions relacionades amb el metro l'ús del transport públic per part dels turistes.



Es considera que no hi ha una xarxa de bus adaptada a les necessitats de la gent gran. Segons els assistents, abans amb un sol bus es podia arribar al destí, mentre que ara s'ha de fer transbordament sempre.



Per altra banda, es considera necessari impulsar el bus de barri a La Barceloneta, un projecte que està ja contemplat al model de transport públic proposat, i que es valora positivament, si bé algunes de les persones plantegen els seus dubtes sobre el fet que aquesta línia s'arribi a desenvolupar.



Hi ha una problemàtica de saturació del transport públic degut a la massificació turística. Aquesta situació es dona sobretot a partir de la primavera, moment en el qual s'incrementa el nombre de turistes al barri i al districte.

- Es proposa un increment de l'oferta del transport públic durant els períodes de l'any on hi ha un increment del seu ús degut al turisme. De manera específica, es menciona que caldria un reforç del servei de bus, com a mínim, des de l'abril fins a la tardor.
- També es considera que caldria una tarifa especial de bus per als turistes, ja que actualment paguen el mateix que els veïns. D'aquesta manera també es podrien recaptar més diners per a millorar les problemàtiques de mobilitat al barri i al districte.
- En general, es fa una valoració positiva de la idea de generar dos itineraris de mobilitat en transport públic i en vehicle privat, un destinat al desplaçament a les zones turístiques del barri, i un segon encarat a la mobilitat interna, d'ús prioritari per als veïns.
- Altres plantejaments parlen de crear una nova boca de metro, que encari els turistes cap a la platja.



L'entrada i la sortida del barri també es percep com una problemàtica –tant amb transport públic com amb vehicle privat- que cal abordar en aquest Pla de Mobilitat. Es menciona que els dies amb una gran afluència de gent es pot arribar a trigar fins a 45 minuts a sortir o a entrar al barri, degut a que únicament hi ha una via d'accés, i genera un efecte d'embut o coll d'ampolla.



Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)

Les aportacions relacionades amb la DUM han estat encarades, fonamentalment, a la regulació dels horaris i espais on s'hauria de desenvolupar aquesta activitat.



S'explica del model de "tot o res": obrir una franja horària limitada de càrrega i descàrrega, durant la qual es pot desenvolupar de manera exclusiva aquesta activitat. Fora d'aquest horari establert, la DUM amb vehicle motoritzat estarà totalment vetada, deixant només la possibilitat de què el repartiment de mercaderies es realitzi amb bicicleta, carret o a peu.



Es valora positivament el model de limitar la càrrega i descàrrega a unes determinades hores.



Però es considera que si l'horari és massa restringit, no es podrà dur a terme tota la tasca de càrrega i descàrrega que requereix el barri.



Cal evitar la DUM durant les hores de descans dels veïns. En alguns casos es realitza aquesta activitat a altes hores de la nit o durant la matinada.



Es perceben també algunes problemàtiques de caràcter estructural relacionades amb la DUM al barri. Per una banda, la conversió d'habitatges en magatzems fa que aquesta activitat esdevingui de més difícil control. A més, molts dels vehicles no compleixen la normativa de la DUM, amb la qual cosa aparquen fora dels espais establerts, incompleixen els horaris, etc. Problemàtiques més específiques poden ser la retirada de les zones de DUM del Carrer La Maquinista o el fet que alguns vehicles no entren al mercat del barri per comoditat, quan ho haurien de fer.

Vehicle privat (VP) / Aparcament

La restricció de l'ús del vehicle privat esdevé, també en aquest cas, un dels pilars de les intervencions realitzades en aquest àmbit. Altres aspectes, com l'accés de velocitat o la saturació de cotxes en determinades vies també es posen sobre la taula. En el cas de la Barceloneta també hem considerat oportú incorporar les aportacions vinculades a l'aparcament.



La majoria de les persones assistents estan d'acord en què la circulació de vehicles privats a l'interior del barri caldria que fos restringida únicament a l'ús dels veïns i veïnes. En aquest sentit, el control de matrícules i la instal·lació de càmeres es consideren elements útils per a regular-hi l'accés.



Si bé la congestió de vehicles privats al barri es considera una important problemàtica, la solució es planteja des d'una òptica més àmplia. Es menciona que caldria millorar la regulació de la circulació a la zona de la Plaça Urquinaona, com a punt des d'on els vehicles baixen per Via Laietana per accedir al barri de La Barceloneta.



Com s'ha mencionat, el problema de l'accés de velocitat es dona en algunes vies del barri o pròximes a aquest, com per exemple el Carrer Sant Carles o el Carrer Maquinista, així com el Passeig de Colón. En algunes aportacions es menciona la proposta d'instal·lar bandes per a reduir la velocitat. Tot i això, es comenta que les bandes són molt sorolloses, i poden generar molèsties al veïnat.



També es percep una saturació de vehicles en algunes vies, com Passeig de Joan de Borbó. Sobretot degut a la massificació turística en aquella zona.



Es planteja la necessitat de reduir els preus de les places d'aparcament pels veïns. El fet que moltes de les places d'aparcament siguin privades dificulta que es pugui incidir de manera directa sobre els preus.

En matèria d'aparcament es planteja també que els pàrquings siguin utilitzats pels visitants, i que les zones blaves passin a ser zones verdes pels veïns.

Mobilitat en bicicleta / VMP

En aquest àmbit es fa una valoració del model plantejat, que fa referència de manera específica a la mobilitat per determinades vies. També són apuntades algunes aportacions sobre la circulació amb aquests vehicles i la convivència amb el vianant.



El plantejament del model de mobilitat en bicicleta es valora, en termes generals, positivament, ja que es percep útil que es determinin alguns itineraris d'ús prioritari per a bicicletes.



Tot i això, es posa sobre la taula que alguns carrils bici del barri estan mal plantejats i no estan encarats a la funcionalitat dels veïns. A tall d'exemple, es menciona que a l'Hospital del Mar hi ha un carril en una zona massa estreta, on els vianants no poden passar sense ocupar-lo. A més, moltes de les bicicletes no fan ús d'aquest carril, sinó que segueixen desplaçant-se pel Passeig Marítim.

En termes generals, es considera que el Passeig Marítim és la zona més conflictiva del barri pel que fa a mobilitat entre bicicletes i vianants. Els participants consideren que caldria regular molt bé la circulació per aquest espai o obligar als ciclistes a baixar de la bicicleta en aquesta via.



El lloguer de bicicletes i VMP per a turistes és una altra de les problemàtiques destacades. Es considera que la regulació no es fa complir i que moltes d'aquestes empreses es situen a zones poc apropiades per a la circulació amb aquests vehicles.

Mobilitat a peu

De nou, trobem un enfocament destinat a la protecció i prioritització dels vianants, millorant la seva mobilitat i organitzant de manera racional els seus accessos i sortides del barri.



És necessari regular els grans fluxos de circulació per a vianants. En general, es percep positivament la idea de desviar l'activitat turística per unes vies determinades, deixant els carrers interns del barri per a l'ús veïnal.

En aquest mateix sentit, es considera que cal definir unes zones d'ús exclusiu per a veïns, sobretot aquelles zones de concentració de serveis o llocs d'ús freqüent per a la gent del barri.



L'estat d'algunes voreres dificulta la mobilitat. De manera específica la d'aquelles persones que tenen dificultats de desplaçament (gent gran, persones amb cadira de rodes, etc.).

Aportacions generals sobre el model de mobilitat del barri

En aquest grup de debat han estat també plasmades algunes aportacions que, més enllà d'estar centrades en un mode o altra de mobilitat, fan una anàlisi general de la mobilitat al barri. A continuació en recollim les més destacades.



Es considera que cal una reordenació de la mobilitat, especialment en les zones més concorregudes del barri. I també és necessari que les normatives ja existents es facin respectar, ja que en moltes ocasions el problema no és tant la manca de regulació, sinó la incapacitat de fer-la complir.



Es té la sensació de què la Barceloneta s'està convertint en un barri per a turistes, i que els veïns cada vegada tenen més dificultats per a viure-hi. Per altra banda, la platja de la Barceloneta està totalment encarada al turisme, mentre els barcelonins tendeixen a anar cada vegada més a la platja del Fòrum.



En alguna intervenció es percep que el Pla de Mobilitat està molt encarat als veïns, mentre que una part important dels elements que cal treballar per a modificar la mobilitat al barri i al districte estan vinculades al turisme i a la regulació d'aquest.



3.4. Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

La mobilitat amb bicicleta i VMP ha estat un dels temes més treballats en aquest grup, on també s'han abordat qüestions vinculades a la mobilitat a peu i al medi ambient. Altres àmbits, com el del vehicle privat o el de la DUM també han estat mencionats, si bé amb una menor mesura.

Mobilitat en bicicleta / VMP

Les intervencions relacionades amb la mobilitat en bicicleta es centren en la xarxa de carrils bici i en la idoneïtat del model plantejat. Pel que fa als VMP, cal remarcar les aportacions relacionades sobretot amb l'ús de l'skate.



Algunes aportacions manifesten que els hi sembla positiu que es plantegi un model on es determinin algunes vies de circulació prioritària per a bicicletes. Des de l'equip de redacció del Pla, s'explica que hi podrà haver vies on la circulació amb bici estigui prohibida, altres on s'incentivi la circulació i altres on la circulació estarà permesa, però no es fomentarà. S'apunta que cal regular molt bé altres elements, com la velocitat, la direcció dels carrils, etc.



En determinats carrers, es menciona que les vies de circulació amb bicicleta no són adequades. Es posa com a exemple el Carrer del Dr. Aiguader, en el qual en alguns trams la vorera és massa estreta per la mobilitat conjunta entre vianants i carril bici. A més, alguns veïns no poden accedir a la seva casa sense ocupar l'espai del carril bici. Un altre exemple seria el del carril bici de l'Avinguda Marquès de l'Argentera amb Pla de Palau, un tram que es considera perillós.



Es percep una situació de conflicte entre bicicletes, VMP i vianants. Es planteja prohibir la circulació de bicicletes en algunes vies, com al Carrer Princesa. Algunes persones afirmen que els comerciants demanen que el Carrer Princesa sigui de plataforma única.



Algunes intervencions fan referència a la problemàtica que els skates suposen pels veïns del barri. Aquesta problemàtica és més intensa en aquests punts on l'activitat dels skaters és més intensa. El principal problema és el soroll en aquests espais, però també es menciona que al circular a alta velocitat esdevenen perillosos pel vianant.

Mobilitat a peu

En l'àmbit de la mobilitat a peu, moltes de les intervencions realitzades estan relacionades amb la dificultat de les persones amb mobilitat reduïda per a desplaçar-se



pel barri i el districte. També es mencionen altres temes específics que veurem a continuació.

! Es detecten problemes de desplaçament en determinades zones del barri. Es destaca l'existència de petits graons que a vegades no es veuen, però que estan presents a moltes places del barri i a la zona del Mercat de Santa Caterina, per exemple.

! Es considera que actualment existeix un conflicte sobretot amb les bicicletes, quan fa uns anys aquest era amb els cotxes.

Medi ambient

Les intervencions relacionades amb el medi ambient es focalitzen en dos grans temes. Per una banda, trobem la contaminació acústica, generada sobretot per la circulació de vehicles motoritzats i, per l'altra, la contaminació atmosfèrica.

! En algunes zones hi ha problemàtiques relacionades amb la contaminació acústica generada pel trànsit. Es mencionen algunes grans vies com la Ronda Litoral. També es mencionen les tasques de neteja i manteniment que es realitzen de matinada, com a generadors de contaminació acústica.

! La contaminació atmosfèrica és també un fenomen greu, on el model de mobilitat juga un paper rellevant. En aquest cas es fa la reflexió que una moto contamina molt menys que un cotxe, però avui en dia encara hi ha més cotxes que motos a la ciutat.

Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)

Si bé aquest ha estat un tema poc tractat en aquest grup de debat, sí que s'han aportat alguns punts de vista que considerem important remarcar.



Es considera que cal regular el pas de vehicles grans, així com l'activitat de càrrega i descàrrega. Es veu positivament que hi hagi un horari restringit per a fer aquesta activitat, però es dubta que es pugui realitzar tota la DUM en un horari restringit.

! Hi ha determinades zones on es realitza activitat de DUM sense que siguin espais previstos per a dur-hi a terme aquesta activitat. Alguns dels exemples que s'aporten són els carrers del Dr. Aiguader, Marquesa, Ocata, etc.

Vehicle privat (VP)

La major part de les aportacions estan relacionades amb la disminució de la velocitat del vehicle privat i la restricció d'aquest per determinades vies.



Cal establir mecanismes efectius de reducció de la velocitat dels vehicles privats en determinades vies, com poden ser el carrer Aiguader o Princesa, per posar alguns exemples.

3.5. El Raval

El grup del Raval ha fet moltes de les aportacions relacionades amb el conjunt del districte. Tot i això, també en trobem algunes més específiques de la realitat del barri, que tenen relació, fonamentalment, amb l'àmbit de la mobilitat a peu. No obstant això, podem observar també aportacions relacionades amb el vehicle privat i amb la DUM.

Mobilitat a peu

La prioritització del vianant centra la major part de les aportacions recollides en aquest àmbit, que es concreta en la demanda de què moltes de les vies marcades com a prioritàries per a vianants esdevinguin d'ús exclusiu per a aquests.



Es fa una valoració positiva de què es plantegin un seguit de vies d'ús prioritari per a vianants.

També es fa una valoració positiva de la possible reforma de la Via Laietana, si aquesta serveix perquè l'avinguda esdevingui d'ús eminentment per a vianants.



No obstant això, es considera que alguns d'aquests carrers han de ser d'ús exclusiu per a la mobilitat a peu. Algunes de les vies que es proposen són els carrers Sant Pau i Joaquín Costa. Aquests carrers per exemple ja són d'ús eminentment per a vianants, si bé es remarca que encara hi ha molta circulació de vehicles.

Es considera important pacificar les zones escolars, fent més segura la mobilitat a peu i restringint l'ús de vehicle motoritzat, permetent l'activitat de càrrega i descàrrega i els desplaçaments en VMP únicament en uns horaris determinats.

Vehicle privat (VP)

Són poques les aportacions vinculades de manera específica a l'àmbit del vehicle privat, però tot i això les hem volgut tenir en compte.



Es destaca que la mobilitat en vehicle privat està poc controlada en alguns espais. En determinats carrers que suposadament són per a vianants hi ha molta circulació de vehicles encara.



Per altra banda, es proposa fer un canvi de la direcció del trànsit. Es menciona el cas del Carrer de les Flors. Es considera que amb un canvi de direcció del trànsit s'aconseguirà una via més pacificada.

Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)



L'establiment de franges horàries estrictes i que es facin respectar es percep com un element fonamental del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella. El Pla ha de contemplar la creació d'aquestes franges i els mecanismes per assegurar el seu compliment.