

Acta sessió de diagnosi Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 09/10/2017

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: 24 persones. **Dones:** 8 **Homes:** 16

1. Plantejament de la sessió

Aquesta sessió esdevingué la primera trobada participativa del procés de desenvolupament del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella, emmarcant-se en la fase de diagnosi, en la qual s'ha realitzat un acurat estudi sobre la realitat de la mobilitat al Districte. Aquest estudi ha tingut en compte un seguit de dades que ens permeten obtenir una visió detallada sobre la situació de la mobilitat, tenint en compte vuit grans àmbits que ens permeten entendre la complexitat de la mobilitat a Ciutat Vella:

- 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.

En aquesta primera sessió participativa, s'ha volgut obrir un espai de recull de perspectives, punts de vista, opinions i experiències relacionades amb la mobilitat dels veïns i veïnes de Ciutat Vella. Els objectius fonamentals de la trobada eren, per una banda, donar a conèixer les conclusions de l'anàlisi tècnica de la diagnosi i, per l'altra, complementar aquestes amb les aportacions de les persones participants. En aquest sentit, entenem que la participació ciutadana ha de ser un element fonamental a l'hora de configurar les polítiques de la ciutat i, especialment, aquelles normatives que tenen un caràcter estratègic, i que per tant incideixen de manera profunda en la manera



d'entendre la vida al Districte i a la ciutat, com és el cas del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella.

Entenem, per altra banda, que la participació ciutadana és un element fonamental a l'hora de complementar l'anàlisi tècnica de la situació, ja que ens permet recollir un seguit d'informació de caràcter vivencial o subjectiva que és més difícil de detectar mitjançant l'anàlisi de dades quantitatives, i que, a més, és fonamental per ajudar-nos a validar o matisar aquestes dades.



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 de la minuciosa feina de recopilació i anàlisi de dades, una feina que ha servit per elaborar una primera versió de la diagnosi que ha estat presentada al públic assistent, i que es pot trobar sintetitzada en el Power Point disponible 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 els diferents àmbits de mobilitat que estem treballant. Aquesta participació s'ha estructurat a nivell territorial. Així doncs, es tenen en compte les necessitats i problemàtiques de la mobilitat a nivell de Districte, però també les particularitats i característiques específiques de cada un dels barris. L'estructura general de la sessió és la següent:

- 1) Benvinguda política (10 min.) (Inici: 19.00h)



- 2) Presentació de la diagnosi (45 min.) (Inici: 19.10h)
- 3) Dinàmica participativa (70 min.) (Inici: 19.55h)
- 4) Posada en comú (15 min.) (Inici: 21.05h)
- 5) Avaluació de la sessió (10 min.) (Inici: 21.20h)

En un primer moment, per tal d'aconseguir aquesta doble perspectiva, es va apostar per a realitzar quatre grups de treball, cada un dels quals havia de treballar la mobilitat en un dels barris que formen el Districte. No obstant això, i com que alguns barris no compten amb gaire representació entre les persones assistents, s'ha optat per la creació de dos grups, un dels quals recull aportacions de La Barceloneta i de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera, mentre que el segon ho fa del Gòtic i del Raval.

Els participants de cada un dels grups anoten les seves aportacions en post-its de colors diferenciats (groc per les necessitats o problemàtiques específiques d'un barri i blaus per les aportacions generals del Districte). Aquestes aportacions són posteriorment incorporades en un mapa de treball, per tal de situar-les de manera visual sobre el terreny.

Per altra banda, es compta també amb altres mapes més petits de consulta, que sintetitzen les dades més rellevants de la presentació realitzada durant la primera part de la sessió, i que esdevenen d'utilitat per a situar els punts de major conflictivitat del Districte.



En finalitzar la sessió, es realitza una posada en comú de les principals aportacions dels dos grups i es planteja un full d'avaluació de la metodologia de la dinàmica, destinada a què les persones participants en puguin valorar el seu funcionament i ens ajudin a millorar-lo de cara a la segona sessió participativa del procés.

3. Principals aportacions recollides

Per tal d'esquematzar la informació recollida de manera senzilla i útil per a complementar la diagnosi d'aquest Pla de Mobilitat, distribuïrem les aportacions segons nivell territorial: *La Barceloneta / El Gòtic / El Raval / Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera / Conjunt del Districte.*



Per altra banda, cada una de les aportacions serà etiquetada amb l'àmbit de la mobilitat que correspongui, tenint en compte els vuit grans àmbits que ja hem assenyalat i que reproduïm a continuació: **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.**

Malgrat que l'objectiu d'aquesta primera sessió és generar un debat sobre la situació actual de la mobilitat al Districte, ha estat inevitable que al llarg de la dinàmica es realitzessin propostes. Totes aquestes aportacions seran recollides posteriorment a la plataforma Decidim, a través del qual s'estructurarà la recollida de propostes d'aquest Pla de Mobilitat.

La Barceloneta

Han estat poques les persones participants vinculades a La Barceloneta, amb la qual cosa la proporció d'aportacions realitzades relacionades amb aquest barri és relativament menor a la de la resta de barris del Districte. Amb tot, es poden destacar algunes idees que hem volgut tenir en compte:

- El barri és inadequat per a la mobilitat a peu. Es considera que en general les voreres són estretes i això dificulta poder passejar-hi, exceptuant la zona del passeig marítim. Tot i això, s'apunta que el passeig marítim és freqüentat per turistes, la qual cosa també genera impediments per a la mobilitat a peu dels veïns i veïnes. **(Mobilitat a peu)**
- Es menciona que hi ha molt poques sortides de La Barceloneta, fet que genera un efecte embut per a sortir a la resta del Districte/ciutat. **(VP)**

El Gòtic

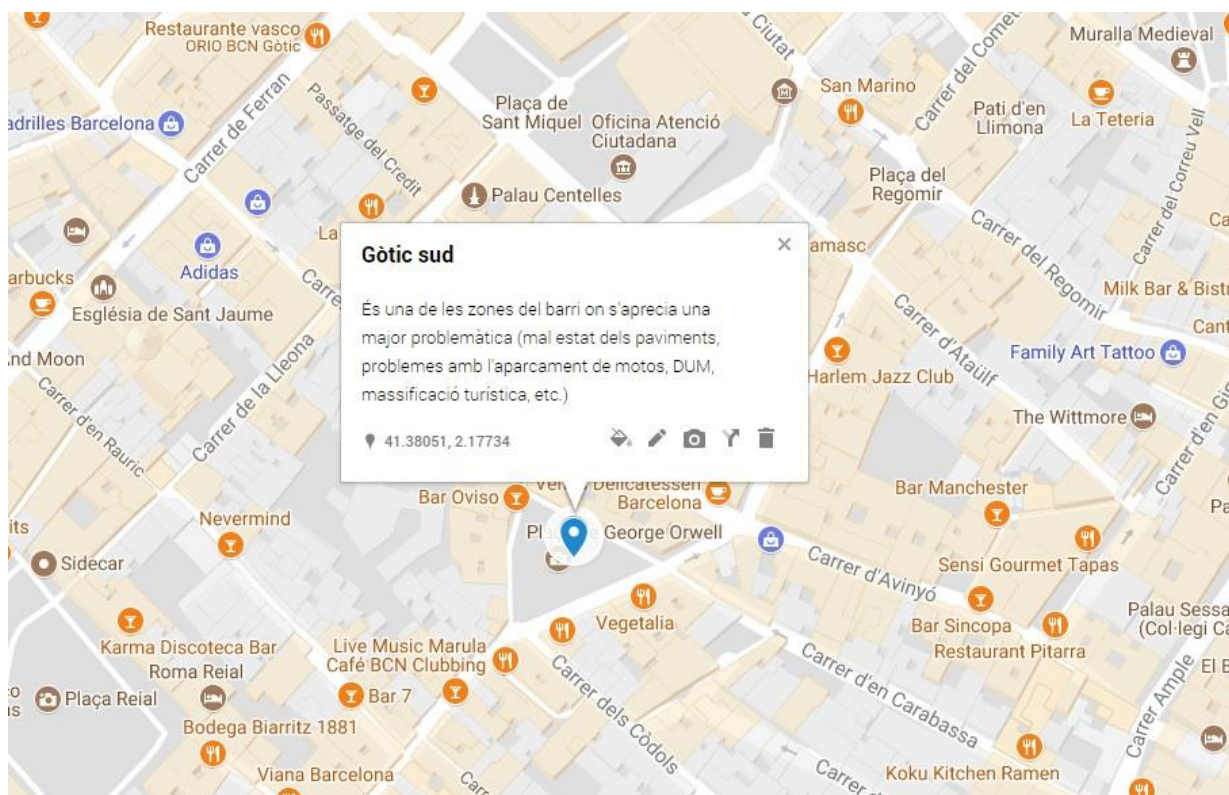
El Gòtic és un dels barris que compta amb una major representació durant la sessió participativa, fet que s'ha traduït amb un nombre important d'aportacions que, a més, aborden diversos dels àmbits plantejats.

- El mal estat de les voreres i paviments en algunes zones del barri ha estat un dels temes que més han sorgit en el grup de debat. Concretament, i a mode d'exemple, es menciona el mal estat del paviment al C/ Escudellers i, de manera més general, a tot el Gòtic sud. Com veurem més endavant, aquesta problemàtica es dona també a altres zones del Districte. **(Mobilitat a peu)**
- També es menciona la necessitat de pacificar algunes zones. Concretament, es comenta que el C/ Ample és, actualment, zona de càrrega i descàrrega, i també un aparcament per a motos. Es considera que per aquest motiu no pot



esdevenir una via únicament per a vianants, com plantegen alguns dels assistents que hauria de ser. **(Mobilitat a peu)**

- El Passeig Colón presenta algunes crítiques, sobretot relacionades amb l'accés de trànsit (fonamentalment amb vehicle privat) i amb les altes velocitats d'alguns vehicles, que els participants relacionen amb els turistes que condueixen cotxes d'alta gamma. **(VP, Seguretat viària)**
- Es considera que hi ha massa aparcaments de motos al Districte i, de manera específica, al Gòtic. Els aparcaments exteriors estan sobreutilitzats, amb la qual cosa sempre hi ha motos aparcades per sobre de la capacitat dels espais d'aparcament. Tot i això, alguns assistents consideren que aquesta no és una problemàtica prioritària. **(Aparcament)**
- L'excés de circulació dels VMP també es considera una problemàtica del barri. S'assenyala la zona del Gòtic Sud com a punt conflictiu en aquest àmbit (C/ Escudellers, Plaça George Orwell, C/ Ferran, etc.). Es considera que part del problema són les empreses de lloguer de VMP per a turistes, així com l'existència d'una regulació que, en alguns casos, no s'aplica de manera efectiva sobre el terreny. **(VMP)**





El Raval

El Raval és un dels barris que ha comptat amb menys aportacions específiques, si bé aquest fet és degut, en part, a què algunes de les aportacions realitzades en clau de barri durant el debat s'han ampliat al conjunt del Districte i, per tant, les mencionarem quan fem el recull d'aportacions del conjunt de Ciutat Vella.

- Es considera que la Zona Verda d'aparcament del Raval és insuficient. Aquest fet es contrasta, segons alguns participants, amb el fet que alguns barris adjacents al Raval compten amb moltes més places de Zona Verda, que podrien ser aprofitades pels veïns del Raval. **(Aparcament)**
- Es parla també del poc respecte de la normativa de circulació al barri. A tall d'exemple, es parla del problema de la càrrega i descàrrega informal, així com dels vehicles que estacionen a sobre de les voreres. Es considera que, en aquests casos, la tasca de la Guàrdia Urbana és insuficient. **(Càrrega i descàrrega / aparcament)**

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

El Nucli Antic és el barri que ha recollit un major nombre d'aportacions. Moltes d'elles, com veurem a continuació, vinculades al complex encaix de la mobilitat a peu amb el vehicle privat o la circulació de bicicletes, però sense deixar de banda altres qüestions que tenen una influència directa sobre la mobilitat al barri.

- En alguna aportació s'afirma que hi ha un conflicte permanent entre vianants, bicicletes i VMP. Es considera que és perillós per a vianants, ja que hi ha una densitat de circulació massa elevada i el vianant, a la pràctica, no té prioritat. **(Mobilitat a peu)**
- El C/ Princesa té una formulació de via per a vianants, però es manté oberta la circulació de vehicles privats. Es considera, per tant, que hi ha un desajust entre l'estructura del carrer i l'ús que se'n fa. **(Mobilitat a peu)**
- Un altre dels àmbits destacats és el de la DUM. En aquest sentit, s'apunten alguns punts on la càrrega i descàrrega entra en conflicte amb altres activitats de la zona. Així doncs, es fa menció concreta a la zona del voltant del Palau de la Música, on la tasca de la càrrega i descàrrega es realitza en un espai de difícil accés. És, a més, un important punt de concentració turística, fet que encara genera més conflictivitat. El punt d'entrada i sortida del C/ Comtal a la Via Laietana es percep també com un punt conflictiu, ja que és per on accedeixen els vehicles de càrrega i descàrrega. Així com la zona pròxima al mercat de Santa Caterina. **(DUM)**



- Es menciona que les grans empreses incompleixen reiteradament la normativa dels espais i horaris de càrrega i descàrrega. No es respecta la rotació dels espais, es realitza tasques de càrrega i descàrrega a llocs no reservats per aquesta finalitat, a altes hores de la nit, etc. La percepció és que s'hauria de ser més estricte amb el compliment de la normativa i que les sancions són insuficients davant aquestes conductes. **(DUM)**
- L'encreuament de l'Av. de Francesc Cambó amb Via Laietana es percep com un punt conflictiu donat, fonamentalment, a l'alta intensitat del trànsit de la zona, així com a l'elevada concentració de taxis. Es menciona que ja hi ha algun projecte en marxa en aquest punt. **(VP)**
- Es destaca la conflictivitat amb els skaters en algun punt. La Plaça Acadèmia es percep com un espai de concentració d'skaters, i segons es menciona, genera força soroll. Els skates estan regulats en la normativa dels VMP, però només pel que fa a la circulació, no al soroll que generen. **(VMP)**

Conjunt del Districte

La majoria de les intervencions realitzades durant la sessió fan referència al conjunt del Districte, un fet que demostra que moltes de les necessitats i problemàtiques detectades són comunes als diferents barris d'aquest. D'entre la informació recollida, es pot detectar un predomini dels àmbits relacionats amb la mobilitat sostenible (mobilitat a peu,



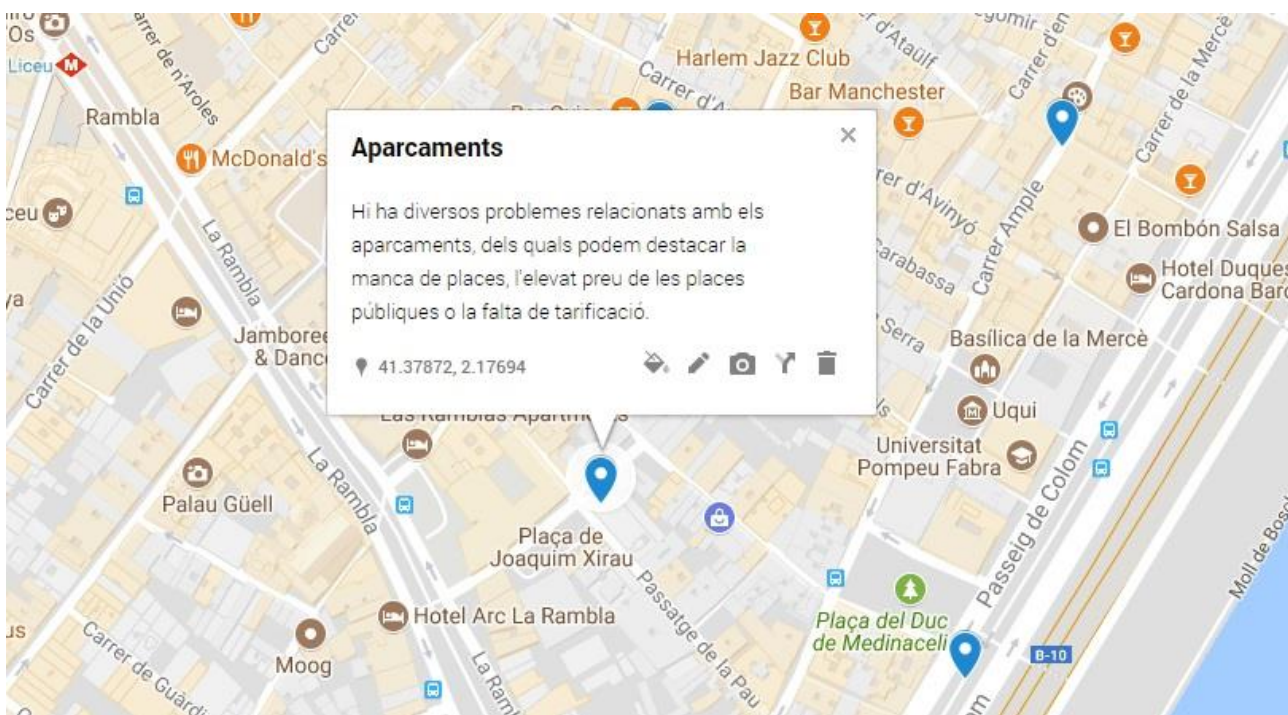
mobilitat en bicicleta i transport públic), si bé també són recurrents les intervencions vinculades al vehicle privat i al soroll relacionat amb la circulació de vehicles.

- Es perceben dificultats per circular amb bicicleta a l'interior del Districte. Existeix una manca d'eixos preparats per a la mobilitat amb aquest vehicle. Els carrils bici són insuficients i discontinus. **(Mobilitat amb bicicleta)**
- Es considera que manca una visió horitzontal del Districte. Tradicionalment les grans vies d'aquest s'han desenvolupat seguint l'eix vertical (Via Laietana, Rambla, etc.), es considera que és necessari impulsar vies per a bicicletes amb lògica horitzontal. **(Mobilitat amb bicicleta)**
- A l'estiu s'incrementa notablement la circulació de bicicletes, un fet que es dona, entre altres motius, per a l'increment del turisme. Es percep una sobreocupació de les vies. **(Mobilitat amb bicicleta)**
- Manca de zones d'aparcament per a bicis. Els aparcaments existents són poc segurs (robatoris). **(Mobilitat amb bicicleta)**
- Les vies i espais del Districte no estan pensats per a les necessitats dels infants o de la gent gran. Són diversos els elements que es mencionen en aquest sentit, com l'ocupació de la via pública (Ex: aparcament massiu de motos), o l'amplada insuficient de les voreres, aspectes que dificulten la circulació amb cotxet. Per altra banda, es destaca la manca d'espais de descans per a vianants, com poden ser bancs o espais similars. Moltes zones de descans existents es converteixen en espais d'oci durant la nit. Es considera que cal preservar zones amb menys densitat d'activitat **(Mobilitat a peu)**
- Es planteja la qüestió del futur de la Ronda de Sant Antoni una vegada finalitzada la reforma del mercat. No es té certesa de quin serà el projecte, però es considera que tornar a obrir la circulació al vehicle privat seria un error. S'aposta per fer-hi una via per a vianants, on l'accés dels vehicles privats estigui permès únicament pels veïns. **(Mobilitat a peu)**
- El transport públic del Districte compta, en termes generals, amb una valoració positiva. Es considera que tant el metro com el servei de bus disposen de bones freqüències de pas i bona ubicació i distribució. **(TP)**
- Tot i aquesta valoració positiva. En el cas del metro es menciona que l'estació de Plaça Urquinaona és de difícil accés, i compta amb un ascensor petit que hi dificulta l'accés amb cotxet. També s'apunta la necessitat que les parades de metro comptis amb lavabos. **(TP)**
- En el cas del bus, es mencionen alguns aspectes relacionats amb la contaminació i el soroll que encara generen alguns dels busos que encara circulen per la ciutat, si bé es menciona que part de la flota és nova i el seu impacte sobre l'entorn és menor. Per altra banda, s'apunta que algunes marquesines no són prou visibles o es troben en mal estat. **(TP)**



- Es perceben problemes d'aparcament generals del Districte, però hi ha diverses anàlisis de la problemàtica per part dels assistents. Per una banda, es parla de l'elevat preu de les places d'aparcament públiques de Ciutat Vella. Es posen com a exemple els aparcaments pròxims a l'Hospital del Mar, així com els de la part baixa de la Rambla, pròxims al CAP del Gòtic. Es menciona la necessitat de dur a terme una tarificació, que contempli un cost d'aparcament reduït pels veïns i veïnes.

Altres aportacions indiquen el problema que suposa mantenir places d'aparcament a l'aire lliure. Mentonen que tots els aparcaments del Districte haurien de ser coberts, ja que la circulació que es genera per trobar lloc per aparcar al carrer contribueix a saturar les vies i perjudica el medi ambient.



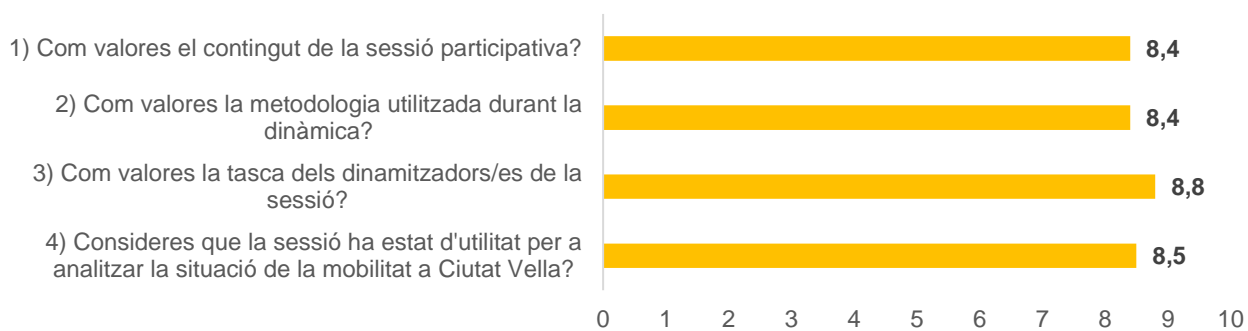
- El soroll dels vehicles de motor suposa també una molèstia important per a les persones assistents. Hi ha força consens en el fet que durant el dia aquest és el principal problema de contaminació acústica del Districte. Durant la nit, per contra, el soroll dels vehicles deixa pas al de l'oci nocturn en determinades zones. (**Medi ambient**)



4. Avaluació de la sessió

Al finalitzar la sessió, es va oferir la possibilitat que els assistents valoressin el funcionament d'aquesta, tenint en compte cinc qüestions, quatre de les quals havien de ser valorades amb una escala de l'1 al 10, segons el nivell de satisfacció, i una cinquena oberta a comentaris i aportacions.

Poques de les persones assistents van respondre a les preguntes de valoració de la sessió (7 persones), malgrat això, hem considerat oportú elaborar la mitjana de les puntuacions obtingudes en cada una dels aspectes a analitzar i presentar els resultats a continuació:



La cinquena pregunta, en la qual s'ofereix un espai per a fer comentaris sobre la sessió, no ha estat contestada per a cap de les persones participants.