



Procés participatiu de transformació del Passeig de la Zona Franca - Sessió 05 Carril bici i Espais verds

Dia: Dijous 26 de gener de 2023

Hora: 18 h a 20 h

Lloc de trobada: Centre Pepita Casanellas

ASSISTÈNCIA:

Entitats i persones assistents: 38 assistents (12 dones, 26 homes)

- | | |
|---|--|
| 1. Fernando Sánchez Montañés | 21. Leila Becana Velasco; Cooperativa Keras Buti |
| 2. Pere Masip | 22. José Fernández |
| 3. Ana Montserrat | 23. Carlos González Soler; Ateneu Coop. Engranatge |
| 4. Fina Saura | 24. Elena García Romero; Ass. de Comerciants |
| 5. Neus Borrell García; La Marina Viva | 25. Diego Jiménez Segura |
| 6. José Asensio C. | 26. Fran Villa Sánchez |
| 7. Concepción González | 27. Joan Julve |
| 8. Rafael López | 28. Alejandro Flores; DMCL |
| 9. Jaime Pérez Gutiérrez; Amigos de la Marina | 29. M ^a Jesús Pérez P- |
| 10. Benito Maim; AAVV Marina Montjuïc | 30. Carlos Borja |
| 11. Alfonso Fernández; Iosa | 31. Dolors Torelló Benedicto; Ass. de Comerç La Marina |
| 12. Marina Franco | 32. Francés Becerra Condo |
| 13. Emilio Espadas Gómez; Comunitat Passeig 14. Z.Franca, 126 | 33. Melchor Garcia Cendra |
| 15. Rafael García | 34. Fabio Maín; Artistas de la Marina |
| 16. Josep M ^a Capdevila Domingo | 35. Dioni Puerto |
| 17. Idaira Fleitas Punper | 36. Xavi Callejas P. |
| 18. Alejandro Gómez Gallego | 37. Sylvia T. |
| 19. Miguel Blasco Lorente | 38. Aitor C. |
| 20. Tomás Martínez Cedro; Memorial democràtic treballadors SEAT | |

En representació de l'administració: 9 (4 dones, 5 homes)

- | | |
|---|--|
| 01. Aida Guillén, Gerent Districte de Sants-Montjuïc | 05. Álvaro Nicolas, tècnic de Mobilitat |
| 02. Gerard Lillo, Participació - Ecologia Urbana | 06. Anna Serra, Tècnica de Democràcia Activa |
| 03. Mercè Llopis Freixas, Directora de Transformació i Innovació Urbana | 07. Marc Rojas Rubio, Participació - Ecologia Urbana |
| 04. Xavier Candela, Parcs i Jardins | 08. Lucia Zandigiacomi, Equip de dinamització |
| | 09. Carlos López, Equip de dinamització |

ORDRE DEL DIA:

- Benvinguda
- Presentació de la sessió
- Exposició de dades i informació sobre les línies de treball del carril bici
- Funcionament dinàmica
 - 3 petits grups de treball
 - Valoració de les avantatges i desavantatges de les dues línies de treball per al carril bici.
 - Posada en comú final
- Tancament

PRESENTACIÓ:

- **Aida Guillén**, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc, dona la benvinguda, explica el marc del procés participatiu i de la sessió.
- **Mercè Llopis Freixas**, Directora de Transformació i Innovació Urbana fa la presentació de la diagnosi i de les dues línies de treball per al carril bici al passeig de la Zona Franca. Es pot consultar la presentació fent clic [aquí](#).
- **Gerard Lillo**, representant de participació d'Ecologia Urbana, fa l'explicació de la sessió.

APORTACIONS DE LA CIUTADANIA:

LÍNIA DE TREBALL CARRIL CENTRAL

AVANTATGES

- Major seguretat en les entrades i sortides dels pàrquings, ja que no hi ha perill de creuar-se amb un ciclista o patinet.
- Major accessibilitat dels serveis d'emergència a les voreres, pel fet que en tenir el carril bici central, hi ha menys espai entre la calçada i les voreres.
- Major seguretat pels vianants per utilitzar els contenidors i l'autobús, sense tenir un carril bici que sigui una barrera.
- Evitar trobar-se bicicletes i patinets circulant en les dues direccions a la vorera, una pràctica irregular i continua actualment.
- Major facilitat per canviar de sentit de circulació per les bicicletes i patinets.
- Major potencialitat de disposar de verd, pel fet que les dues línies de verd a banda i banda dels carrils de bici centrals tenen més continuïtat, que si es fessin aquestes línies de verd a les voreres.
- Major facilitat per canviar de sentit de circulació per les bicicletes i patinets.
- Major seguretat pels vianants per utilitzar els contenidors i l'autobús, sense tenir un carril bici pel mig.
- Major seguretat en les entrades i sortides dels pàrquings, ja que no hi ha perill de creuar-se amb un ciclista o patinet.
- Aporta major seguretat pels vianants i ciclistes.

- Evita el conflicte d'accés a les parades de bus, als contenidors d'escombraries i als pàrquings.
- Es recupera espai (1m) per l'arbrat i seguretat pels ciclistes.
- Afavoreix la connexió amb la Zona Franca industrial.
- Es baixa el perill pel vianant.
- El ciclista no va a comprar, va a treballar, per això, el carril al centre és la millor opció.
- S'hauria de posar aparcaments de bici en cada cruïlla dels carrers transversals.
- Permet eliminar les palmeres i substituir-les per un arbrat més adient per mitigar el soroll.
- El carril pot estar a un nivell diferent amb respecte del vianant.
- No es ve com un desavantatge la possibilitat de recorreguts petits en bici per les voreres en el cas que el carril sigui central, actualment passa el mateix amb l'altra opció.
- Es valora positivament el carril central perquè:
 - Proporciona continuïtat a la circulació en bici cap a la Zona Franca
 - Proporciona seguretat en les entrades als pàrquings.
 - Perquè el flux de persones que utilitzen la bicicleta són treballadors, usuaris de pas.
- Permet eliminar l'arbrat central i es guanya espai per a la secció del carrer.
- Major seguretat pels vianants.
- Seguretat a la sortida dels vehicles dels pàrquings.
- Es pot afegir elements d'ombra al mig com pèrgoles.
- Major seguretat pels vianants per usar el cordó de serveis i pàrquing.
- Barrera psicològica perquè els ciclistes i usuaris de patinets no surtin del seu carril.
- Servirà perquè els usuaris del carril bici respectin els semàfors.
- Possibilitat de millorar l'arbrat amb la conseqüent millora de l'aire.
- Sembla més important la gestió del civisme amb els ciclistes i els usuaris del patinet.

DESAVANTATGES

- Possibles problemes en les cruïlles. Per exemple, dificultat dels girs pels cotxes en carrers d'Alts Forns i Foneria.
- Sembla necessari augmentar l'espai de serveis.
- Millorar l'enllumenat al centre.
- Possibles problemes amb els arbres al mig.
- Dificultat pels canvis de sentit i girs a l'esquerra.
- L'espai dels arbres (2,40 m) queda desaprofitat? si es pot suprimir els espais de jardineres, es pot guanyar secció pel vianant.
- S'hauria de posar elements de llum pels carrils.

LÍNIA DE TREBALL CARRIL LATERAL

AVANTATGES

- Major visibilitat dels comerços del Passeig.
- Menor risc viari pels ciclistes i usuaris de VMP, en estar menys exposats al vehicle de motor.
- Major seguretat i facilitat pel trànsit de bicicletes.

- Soterrar els contenidors d'escombraries.
- Possibilitat de mantenir l'arbrat al centre i laterals.
- S'evita el trànsit de les bicicletes per a les voreres.
- Facilitat per l'usuari de bicicletes.
- Es pot treballar amb petit desnivell de 7,5 cm. per diferenciar la vorera del carril bici. Així millora l'accés al cordó de serveis.
- L'opció del carril al lateral fa que el ciclista no invada la vorera. Sembla més dissuasiu que la opció al centre. Tot així cal mesures per a la gestió del civisme.
- Dona la sensació visual de tenir una vorera més àmplia.

DESAVANTATGES

- Major risc pels vianants en tenir bicicletes i VMP circulant en vorera.
- Major dificultat en els girs pels usuaris de bicicleta i VMP.
- Major risc pels vianants en tenir bicicletes i VMP circulant en vorera.
- Major dificultat en els girs pels usuaris de bicicleta i VMP.
- Menor potencialitat de disposar de verd, ja que les dues línies de verd en vorera han de ser més discontinües que si les fessin al centre de la calçada.
- És un obstacle per anar cap el bus, els pàrquings i els contenidors d'escombraries.
- El ciclista pot no respectar el seu carril.
- Perill en les cantonades dels carrers.

ASPECTES GENERALS I CONCLUSIONS

- La posició del carril bici central és la millor valorada pels grups, tot i que hi ha dubtes sobre la necessitat d'una secció tan simètrica, assumint que els 2 costats del passeig tenen dinàmiques diferents, un és un eix comercial consolidat i l'altre no.
- Un grup no ha considerat necessari fer la valoració entre les 2 opcions perquè reivindica la necessitat d'un estudi de mobilitat d'un àmbit més gran per a finalment veure si tots els carrils i franja de servei són necessaris.
- És molt important que la cota del carril bici no sigui la mateixa del trànsit dels vianants, indistintament de la posició del carril bici.
- Hi ha consens entre totes les persones del grup en la necessitat d'eliminar les palmeres per a substituïbles amb un arbrat millor.
- Es valora positivament la doble fila d'arbres que proporciona seguretat als ciclistes amb respecte del tràfic rodat i a més, proporciona ombra en l'opció de carril central.
- Hi ha 3 aspectes que s'han de seguir estudiant: el cordó de serveis, la secció que pot canviar en trams diferents del passeig i les terrasses dels bars per a garantir que les propostes presentades siguin reals.