

Reunió tècnica de mobilitat

Procés de participació passeig de la Zona Franca

Dia: Dimecres 8 de febrer de 2023

Hora: 18:30 h

Lloc: Casa del Rellotge, sala 6, Jardins de Can Ferrero, passeig de la Zona Franca, 116, 08038 Barcelona

Persones assistents: 19

Entitats i ciutadans assistents (19 persones, 10 dones i 9 homes):

- | | |
|--|---|
| 1. Rosa Maria Artiaga Gil | 11. Antonio Fernandez, Can Clos |
| 2. Xavi Callejas Ponsa, Engranatge | 12. Josefa Saura |
| 3. Francesc Becerra Condo | 13. Ana Martínez Gutierrez, FAVB |
| 4. Manel Coronado Lozano, vicepresident CdB Prat Vermell | 14. Mercè Zegri, Programa acompanyament |
| 5. Jaime Pérez Gutierrez | 15. Maria Ortega |
| 6. Andreu Farrera Moliner, FELM | 16. Júlia Sunyer |
| 7. Alfonso Fernandez, IOSA Inmuebles | 17. Marina Franco, Engranatge |
| 8. Abdó Florencio | 18. Melchor Garcia |
| 9. Rosalía Fernández González, Unió d'entitats | 19. Sandra Bestraten, COAC |
| 10. Mercedes Higuera Domínguez | |

En representació municipal (12 persones, 6 dones i 6 homes):

- | | |
|---|---|
| 20. Aida Guillén, Gerent Districte de Sants-Montjuïc | 26. Gerard Lillo, Participació - Ecologia Urbana |
| 21. Elena Molina, Tècnica Districte de Sants-Montjuïc | 27. Marc Rojas, Participació - Ecologia Urbana |
| 22. Aurora López, IMU | 28. Manuel Valdés, Gerent de Mobilitat i Infraestructures |
| 23. Anna Trapero, Consellera de barri | 29. Adrià Gomila, Director/a de Serveis de Mobilitat |
| 24. Esther Pérez, Consellera de barri | 30. Álvaro Nicolás, Àrea de Mobilitat |
| 25. Roger Jornet, AR47 | 31. Anna Altemir, Equip de dinamització EU |

Desenvolupament de la sessió:

Aida Guillén, Gerent del Districte Sants-Montjuïc, dona la benvinguda i explica que a demanda de diferents veïns i veïnes, es fa una sessió per aprofundir en qüestions tècniques relatives a la mobilitat. Aquests aspectes que tenen a veure amb diferents escales

1. Rol del passeig en la mobilitat metropolitana.
2. Rol del passeig en els barris i zones de l'entorn: muntanya de Montjuïc, barri de la Marina, el port.
3. L'entorn directe del passeig.

Després d'aquesta sessió s'obrirà el debat per resoldre dubtes i tenir clara quina és la visió de la mobilitat.

Álvaro Nicolás, de l'Àrea de Mobilitat, presenta els diversos planejaments que determinen els aspectes clau de la mobilitat del passeig de la Zona Franca considerant diverses escales (metropolitana, de districte i local).

Podeu consultar la presentació que es va projectar. El guió era el següent:

1. Rol del passeig en la mobilitat metropolitana:

- PGM 1976
 - Pla territorial metropolità de Barcelona 2010
 - Avanç del PDU metropolità
 - Pla de Mobilitat Urbana
 - Pla metropolità de mobilitat urbana
 - Pla Director d'Infraestructures 2020-2030
2. El passeig en els barris i zones de l'entorn: muntanya de Montjuïc i barri de la Marina, el port.
- Estudi pla de mobilitat del barri de la Marina
 - Pla d'Actuació Parc de Montjuïc
 - Accessos al Port de Barcelona
 - Anàlisi de mobilitat esdeveniments a Montjuïc
3. L'entorn directe del passeig.
- EAMG del PEU per la regulació dels sòls d'equipament entre el c. Metal·lúrgia i el passeig Zona Franca
 - EAMB PMU de regulació de l'ordenació volumètrica de les illes c i d dels sector 10 de la Marina del Prat Vermell
 - EAMG del PMU del Subsector 2 i del PEU d'una residència i centre de dia per a gent gran de la Marina del Prat Vermell
 - EAMG del PMU del subsector 9 de la Marina del Prat Vermell

Adrià Gomila, Director/a de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, a mode de resum, fa èmfasi en que cada cop que es fa alguna aprovació urbanística, hi ha el corresponent estudi de mobilitat i que els criteris urbanístics evolucionen amb el temps ja que actualment es prioritza com satisfer la mobilitat de manera més sostenible.

A nivell metropolità comenta que hi ha una connectivitat entre diferents barris i que es preveu com les mercaderies han d'arribar al port i les futures connexions amb el metro i en un segon nivell, s'ha de connectar la Marina, la Muntanya i els esdeveniments.

Finalment, en l'aspecte més local remarca que cal tenir alguns girs per poder accedir localment, i cal estudiar la capacitat de trànsit que farà falta, segons el criteri actual (1 carril per al cotxe, 1 de bus i 1 de bicicleta, per cada sentit de circulació) i han d'acabar de veure on estaran la càrrega i descàrrega, les places per a persones de mobilitat reduïda i els passos de vianants.

A partir d'aquí s'obre el torn de preguntes:

Sandra Bestraten, del COAC, comenta que l'aposta evidentment és el transport públic. Celebra els plànols que ha vist de l'L2, però demana el calendari, ja que encara no té data, així com de la línia 9. Explica que aquest és l'últim barri que ha tingut metro, però avui en dia no els està connectant amb Barcelona.

D'altra banda, comenta que hi ha un altre tema que serà un repte i no tan immediat, que és la xarxa d'autobusos. L'H16 és un autobús intensament utilitzat i potser s'ha de reforçar perquè connecti el barri fins al centre. Indica que potser seria viable a curt termini, ja que només cal que la xarxa d'autobusos horitzontals es reforci més.

Manel Coronado, comenta que en relació amb la valoració que s'ha fet al resum final, ara mateix hi ha manca de reforç del transport públic del barri, tenint en compte que s'està parlant de barris que estan creixent.

Al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana, en quant als percentatges, comenta que la bici



augmenta però que no hi ha cap aposta pel transport públic, perquè augmenta molt poc. Finalment, indica que l'estació de Motors serà l'estació de referència al barri, i no s'ha tingut en compte.

Rosalía Fernandez, de la Unió d'entitats, vol saber com es facilitarà l'accés de vehicle privat als barris quan hi hagi esdeveniments a Montjuïc, per exemple a Can Clos i al Polvorí. Reivindica un distintiu que validi que viuen allà i recalca que porten molts anys amb aquest tema i s'agreuja en un futur pròxim.

Andreu Farrera, president de la Taula d'Esports de la Marina, explica que l'any 92 tots els veïns del barri de la Marina tenien una enganxina per poder accedir al barri durant les olimpíades.

Aïda Guillén, Gerent Districte de Sants-Montjuïc, demana centrar el debat en la remodelació del passeig de la Zona Franca. Respon a les intervencions sobre l'accés als barris de Muntanya:

Puntualitza que l'aforament de l'Estadi serà com a màxim de 55.000 persones. Informa que en dues setmanes es presentarà el Pla de Mobilitat del Barça i que en el grup de mobilitat del Consell del Parc de la muntanya de Montjuïc s'està plantejant un dispositiu d'acreditacions tant per a veïnes com per a usuàries dels equipaments.

Manuel Valdés, Gerent de Mobilitat i Infraestructures, per donar resposta als comentaris anteriors, comenta que està d'acord en intentar flexibilitzar la xarxa d'autobusos.

Explica que quan parlen de percentatges, els que es veuen a la presentació són menys intensos que els que surten al Pla de mobilitat de Barcelona. L'aposta és per la mobilitat sostenible i és agosarat en el canvi que es vol fer. Quant a l'estació de Motors com a part del projecte de l'L9, tots els serveis ja estan col·locats en la posició definitiva i el que queda és fer el pou de l'estació. Ara ja està dins el conjunt d'obres a desenvolupar en la línia 9. Tota la línia 9 estava prevista a tenir-la acabada l'any 2028-29. Dins aquestes activitats hi ha les prioritàries que són acabar el túnel i acabar les estacions que estan mig fetes. Es considera intentar complementar entre la muntanya i el port amb els nous serveis per estalviar-se la Ronda Litoral. La via de la muntanya s'ha de tractar amb molta cura.

Sandra Bestraten, del COAC, comenta que en l'ordre de les obres del metro caldria prioritzar els barris de rendes baixes. Insisteix que cal modificar les línies de bus per tal d'arribar més ràpidament al Centre. Remarca que poden agafar la V3 fins a Plaça Cerdà i allà agafar l'H12 i que l'H16 que et porta al CAP de Manso et pot portar de Fonoria a Manso més ràpid per la muntanya.

Manel Coronado, avisa que l'any 2026 hi haurà 10.000 persones noves vivint a la Marina del Prat Vermell i no tindran metro.

Xavi Callejas, en primer lloc, agraeix l'explicació dels tècnics i seguidament comenta que el barri té una logística més complexa que cap altre barri i que hi ha moltes maneres de connectar amb el Centre. Si allargar la línia 2 del metro és complicat, proposa que s'afegeixin funiculars, tramvies o el que calgui. Afegeix que podria haver-hi un hub de mobilitat al barri i que podria haver-hi un telefèric pels barris de la Marina i no només pels turistes.

Ana Martínez, comenta que el passeig pot ser una oportunitat per cosir els barris, i per això cal tenir en compte els eixos transversals per generar una identitat més clara de barri. Troba a faltar dins les explicacions tècniques de mobilitat l'escala de districte, ja que es preveu un increment molt gran de persones que arribaran al districte i que cal tenir en compte als estudis.



Respecte al tema de l'accessibilitat comenta que hi ha la voluntat, però lamenta que no hi ha un calendari i respecte del passeig, demana que es tingui en compte el Canal de la Infanta, ja que es vol que sigui com un parc lineal i seria clau pel barri un eix lúdic i d'oci que lligaria tots els barris. Finalment, també veu que s'ha de tenir en compte que el passeig pot ser una porta a Montjuïc.

Melchor García, sobre el rol del passeig en la mobilitat metropolitana pregunta quina de les propostes que s'han presentat de millora de la mobilitat es creu que serà la primera a executar-se.

Sobre el segon nivell, el rol del passeig als barris i zones de l'entorn, exposa que la Marina del Port l'any 2019 té 31.087 habitants segons dades oficials i la Marina del Prat Vermell 1.199 i passarà a 28.000 habitants, segons aquestes dades veu poc creïble que els estudis diguin que el transport actual és suficient. També pregunta si hi ha alguna possibilitat de traslladar el trànsit cap a l'avinguda Carles III, reforçant altres vies per tal de fer passar el tràfic per allà.

Sobre el tercer nivell, d'entorn directe del passeig, posa en dubte la secció proposada de carril bici i barreres a la remodelació del passeig de la Zona Franca, ja que segons el manual de disseny de carrils bicis de Barcelona del 2016 les amplades recomanades són de 0,95 a 1,20 per sentit quan són bidireccionals, i a la proposta, surten de 2 metres per cada sentit més 2,40 cada separació amb el trànsit, fent un total de 8,80 metres en total.

Maria Ortega, pregunta si s'allargarà més l'L9 fins al riu.

Adrià Gomila, Director/a de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, respecte si s'allargarà més l'L9, respon que actualment tota la prioritat és per l'àmbit fins on està previst per la Generalitat l'any 2028.

Seguidament, aclareix la llegenda del plànol d'estimació de temps de viatge de la presentació. A manera d'exemple, explica que hi ha d'altre barris que tenen problemes de transport públic i que en altres barris, en canvi, no volen tants autobusos ni tenir un node tan gran de transport públic.

Sobre els estudis exposats, aclareix que aquests estudis no diuen que no es puguin fer les activitats urbanístiques, sinó que diu quins serveis de mobilitat seran necessaris per donar accés a aquestes activitats.

Finalment, es mostra molt d'acord amb la idea de fer ciutat que comentava l'Ana, i respon que el primer que arribarà serà la calçada per camions perquè els camions puguin entrar i sortir al port canalitzats.

Manuel Valdés, Gerent de Mobilitat i Infraestructures, puntualitza que aquesta és la seva estimació segons el grau de dificultat de les obres que són d'altres administracions, però que no són ells els responsables.

Adrià Gomila, Director/a de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, comenta que al final, el que acaben fent és decidir on està l'oferta de mobilitat. Els serveis tècnics han valorat que per complir totes les funcionalitats de mobilitat que hi ha ara i que vindran, des del punt de vista de trànsit, la millor opció és que hi hagi 1 carril de trànsit rodat privat per sentit, deixant menys capacitat pel transport privat i millorant el transport públic.

Explica que mentre no hi hagi aquest canvi modal, això es tradueix en el fet que en hora punta hi haurà més saturació i el conductor que voldria tenir més carrils, pot fer cua o pot decidir que vagi per altre lloc. El disseny que s'està fent és una aposta per la mobilitat sostenible i en el transitori, efectivament provocarà cert desviament per altres carrers.

Álvaro Nicolás, de l'Àrea de Mobilitat, respon que amb relació a les amplades del carril bici, hi ha hagut una progressió, ja que les condicions dels carrils bici han anat canviant en aquests 8 anys des del manual del 2016. S'ha comprovat que la separació que es feia



amb el trànsit era petita i es necessitava un lloc de refugi més gran, i al carril bici es generen moltes situacions de conflicte si no hi ha prou secció i és per això que les amplades han anat progressant. Quant als parterres de separació, si no són prou grans no permeten plantar arbres, i donat que el centre de la calçada és el lloc amb temperatures més altes, es necessiten elements d'ombra. Finalment, aclareix que l'espai es percep diferent en situació dinàmica que en estàtica.

Melchor Garcia, pregunta si la infraestructura de mobilitat facilita fer el canvi de costums de transport cap a la mobilitat sostenible, i, d'altra banda, comenta que la circulació de camions de mercaderies és molt elevada i això està en contradicció amb la Zona de Baixes Emissions. Demana aclarir si el passeig és una zona d'excepció de la ZBE. Finalment, demana que el tràfic que no ha de parar al barri, no passi pel barri.

Aïda Guillén, Gerent Districte de Sants-Montjuïc, aclareix que el passeig de la Zona Franca no està exceptuat de la ZBE.

Sandra Bestraten, del COAC, indica que llavors cal més control policial. Comenta que el problema crític és als girs i cal posar molta cura. Demana que surti com a conclusió del procés participatiu fer un estudi dels autobusos de tot el barri, analitzant com racionalitzar o allargar el recorregut dels busos. D'altra banda, comenta que si al c. Mare de Déu del Port és tan important el Canal de la Infanta, hauria de ser una prioritat que els autobusos es traslladin.

Aurora López, de l'IMU, respon que en relació amb el Canal de la Infanta es va fer un estudi i es posa en valor aquest element històric.

Álvaro Nicolás, de l'Àrea de Mobilitat, respon que s'ha de treballar a generar una nova accessibilitat i l'ajuntament i l'AMB decidirà quins recursos s'han de posar per tenir millors condicions. Als autobusos hi ha diferència entre capacitat i accessibilitat. Tenen la capacitat, però no donen l'accessibilitat desitjada perquè donen accés a la part alta de la ciutat i no al centre. Finalment, conclou que les xarxes de transport a mitjà-llarg termini han de donar resposta als reptes que estan per venir.

Xavi Callejas, posa en dubte la mobilitat interna de la futura Marina del Prat Vermell i com poden entrar els busos a la zona interior.

Manuel Valdés, Gerent de Mobilitat i Infraestructures, demana traslladar el debat dels busos a una altra sessió donada la llarga durada d'aquesta i fa la cloenda de la sessió.