

PROCÉS PARTICIPATIU PMU. SESSIÓ “MOBILITAT A LA VIDA QUOTIDIANA I PROFESSIONAL”

Data: Dijous, 20de setembre de 2018

Horari: De les 18:00 a les 20:00 hores

Lloc: Centre Cívic Pati Llimona, c. del Regomir 3, 08002 Barcelona

Assistents: 31

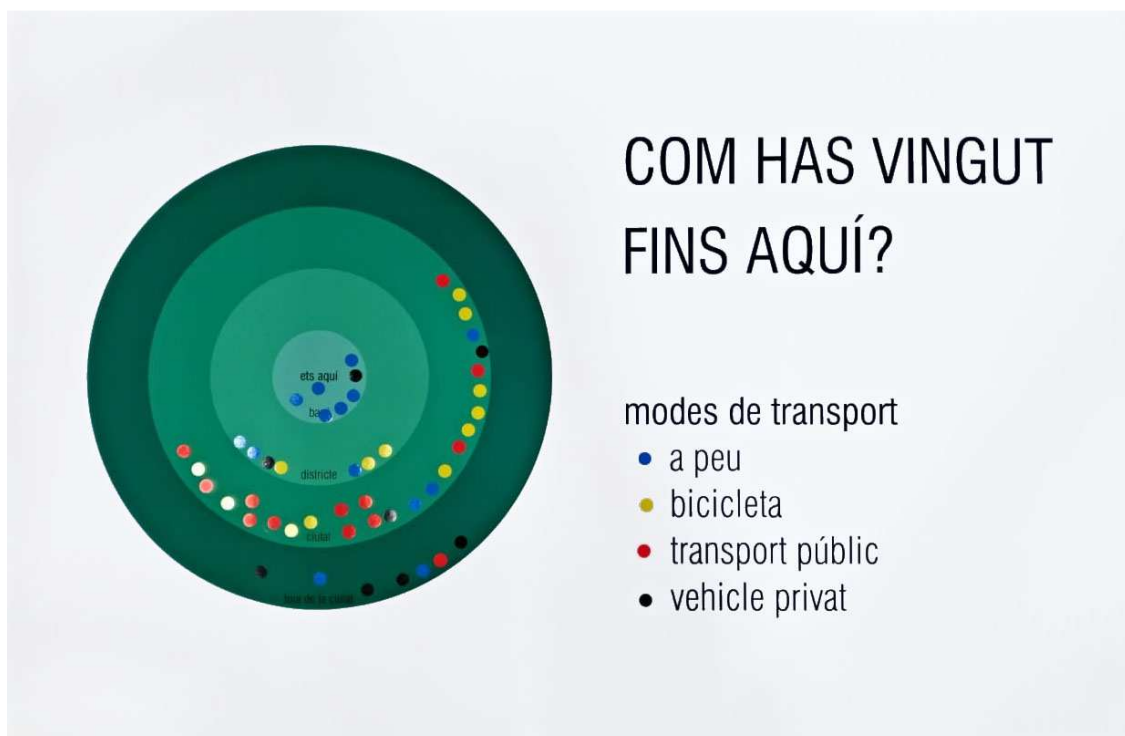
Entitats:

- Agència d'Ecologia Urbana
- Ajuntament de Barcelona
- AMB
- Amics de la bici
- ANSBIO
- Asociación Mutua Motera
- ASOCPARC
- AUMP
- BAMSA
- Barcelona Regional
- Biciclot
- CCOO - Catalunya
- ClassicBikes
- eCooltra
- FECAV
- Gremi Transport i Maquinària
- MIC Mobility
- Mobike
- Natur Cat
- PAT
- PIMEC Comerç
- PTP
- RENFE - Rodalies
- SET S.A.
- SOC Mobilitat
- TMB - Metro
- Veïns

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

ENQUESTA "Com has arribat fins aquí?"

15 minuts. En el moment d'entrar a la sala cada participant havia de respondre la següent enquesta, que va servir per calcular la quantitat de CO₂ que havia emès cada participant per arribar fins allà i establir comparatives per generar consciència sobre la contaminació que provoquen els desplaçaments. Els resultats es van descobrir al final de la sessió i van ser els següents:



42 persones van respondre l'enquesta —també van fer-ho algunes persones de l'organització—, la majoria venia d'altres districtes de la ciutat i algunes van arribar amb més d'un mode de transport:

- 13 ho van fer a peü,
- 9, en bicicleta i 2, en monocicle elèctric,
- 11, en transport públic i
- 7, en vehicle privat

Per fer aquests desplaçaments es va emetre aproximadament 18,04 Kg de CO₂, que equivaldria a 270 dies d'energia d'una bombeta encesa i es necessitaria 395 arbres per absorbir en un dia aquest diòxid de carboni emès.

OBERTURA. *Álvaro Nicolás Loscos. Àrea de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.*

5 minuts. Explicació del PMU com a document que regirà les directrius de mobilitat dels futurs anys.

INTRODUCCIÓ PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMU. *Carne Ruiz Querol. Àrea d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona.*

5 minuts. Explicació del desenvolupament del procés participatiu del PMU, de les sessions passades i de les previstes.

EXPOSICIÓ TÈCNICA PMU ADAPTADA AL TEMA DE LA SESSIÓ. *Eugeni Rico. Àrea de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.*

10 minuts. Objectius i estructura del PMU.

EXPLICACIÓ DE LA SESSIÓ. *El globus vermell*

5 minuts. Objectius, estructura, temàtiques i metodologia.

DEBAT GENERAL: DIAGNOSI + PROPOSTES

60 minuts. Es van organitzar 4 subgrups de 10 persones/grup aprox. El primer grup parlava de la mobilitat a peu i en bicicleta; el segon, de la mobilitat en transport públic; el tercer, de la mobilitat relacionada amb la distribució urbana de mercaderies; i el quart, de la mobilitat en vehicle privat. Al cap de 30 minuts es va fer un canvi de taula per a què els participants intervinguessin en un debat diferent i es va donar l'opció de què deixessin per escrit aportacions a les taules on, per la durada de la sessió, no havien pogut ser presents.

POSADA EN COMÚ

20 minuts. Després d'una hora de debat, es va fer un repàs i una posada en comú dels temes tractats.

FINAL: AGRAÏMENTS I TANCAMENT



PROPOSTES PRESENTADES

Mobilitat a peu i en bicicleta

A peu:

- Ampliar els passos de vianants en alguns punts de la ciutat i prioritzar el temps de creuament als semàfors per a ells.
- Ampliar la superfície dedicada al vianant, garantir que aquesta estigui en bones condicions per a caminar i vetllar per aquèaquesta no quedi envaïda per motocicletes mal aparcades, ciclistes i vehicles de mobilitat personal i bars o terrasses.

Bicicleta i vehicles de mobilitat personal:

- Reforçar o repensar la xarxa de carrils bici de manera que tots els seus usuaris s'hi puguin sentir segurs malgrat que aquesta discorri al costat dels cotxes.
- Regular i donar a conèixer els drets i deures dels VMP.
- Regular l'ús que les bicicletes compartides privades fan dels aparcaments de bicicletes i l'espai públic.

General:

- Ampliar la xarxa de carrers 30 i de plataforma única.
- Reduir l'espai dedicat al vehicle privat —en favor dels vianants i del transport públic.
- Promoure l'educació viària entre la ciutadania.
- Revisar la normativa de circulació posant en el centre d'atenció els vianants i els ciclistes.

Mobilitat en transport públic

- Millorar la velocitat del transport públic en superfície i ampliar-ne la xarxa destinada exclusivament a ell —i vetllar per a què cap altre vehicle no la usi (segregar carrils).
- Ampliar la xarxa i cobertura dels autobusos interurbans.
- Ajustar més la informació sobre la freqüència de pas de determinades línies perquè quan aquesta sigui fiable i incentivi l'ús del transport públic.
- Estudiar la possibilitat d'introduir "parades intel·ligents", que permetrien als viatgers introduir el seu destí per rebre informació sobre com arribar-hi.
- Repensar el sistema de tarifació actual de la xarxa tenint en compte la freqüència d'ús per part dels viatgers del transport públic, el quilometratge que fan, si són família o no,...
- Reforçar algunes línies en hores punta perquè les aglomeracions fan impossible poder viatjar còmodament amb cotxets i embalums.
- A banda de la mobilitat laboral o per estudis, tenir més en compte la mobilitat per treball de cures.
- Millorar l'accessibilitat d'alguns transports públics / línies.
- Obrir el tram central de la L9.

General:

- Ampliar la xarxa de carrils VAO, també direcció Lleida.
- Reduir l'espai dedicat al vehicle privat —en favor dels vianants i del transport públic.
- Promoure l'educació viària entre la ciutadania.

Mobilitat relacionada amb la distribució urbana de mercaderies

- Repensar l'assignació de temps per fer la càrrega i descàrrega de cada sector i no limitar els horaris de repartiment de mercaderies dels comerços.
- Impulsar que la DUM es faci de nit.
- Repensar l'assignació d'espai per a la DUM en alguns districtes de la ciutat.

- Perseguir de manera més severa la DUM que obstaculitzi la mobilitat d'altres agents de la ciutat com són els ciclistes.
- Introduir la figura del conductor/a i d'un repartidor/a per agilitzar el temps de la DUM.
- Reduir la mida i el nombre de vehicles que circulen per la ciutat fomentant que l' "última milla" de la DUM es faci en vehicles no contaminants.
- Estudiar el impacte de les microplataformes de distribució.
- Promocionar el comerç de proximitat.

Mobilitat en vehicle privat

- Promoure un ús racional del vehicle privat, encara que el seu ús sigui per mobilitat laboral.
- Repensar el sistema d'etiquetatge ambiental: d'una banda, classificant els cotxes dins de categories més acurades; de l'altra, establint zones ambientals i prohibicions de circulació com el cas d'Alemanya.
- Valorar la introducció d'un peatge per contaminació i/ o congestió per desincentivar l'ús del vehicle privat.
- Apujar l'àrea verda, per sobre, com a mínim, dels aparcaments subterranis.
- Rebaixar el cost dels aparcaments públics.
- Buscar que la tarifació dels aparcaments vagi en funció de l'ocupació del vehicle.
- Introduir més Park&Rides.
- Premiar fiscalment aquelles empreses els treballadors de les quals es desplacin en transport públic.
- Perseguir de manera més severa els nivells de soroll de les motocicletes a la ciutat.

General:

- Ampliar la xarxa de carrils bici o pels VMP.
- Més que ampliar la xarxa de carrils bici, ampliar les zones 10 / 20 / 30.
- Ampliar la xarxa i cobertura de transport públic.
- Abaratir el cost dels bitllets de transport.
- Ampliar la T-16 per fomentar l'hàbit de viatjar en transport públic.
- Promoure una mobilitat responsable i respectuosa entre la ciutadania.
- Per part de l'Administració, comunicar àmpliament a la ciutadania els objectius i estratègies en matèria de mobilitat que segueix la ciutat a curt, mig i llarg termini.

A banda de fer aquestes aportacions, els participants també van respondre una sèrie de preguntes relacionades amb la seva mobilitat a la vida quotidiana i professional:

Grup mobilitat a peu i en bicicleta

	La meua mobilitat quotidiana és... Per què?	La meua mobilitat laboral és... Per què?	Aniria més a peu si...	Tens bicicleta? Mecànica o elèctrica? Aniria més en bicicleta si...
Participant 1	Monocicle elèctric transport públic	Monocicle elèctric transport públic	Si tingués hàbits més saludables	Sí, mecànica
Participant 2	A peu i transport públic	Monocicle elèctric	Si fos més ràpid	Sí, mecànica i plegable. Aniria més en bicicleta si hi haguessin més carrils segregats
Participant 3	Bicicleta perquè és àgil i eficient	Bicicleta perquè és àgil i eficient	Hi vaig, però en trajectes curts	Sí, mecànica. Hi vaig prou
Participant 4	Bicicleta compartida	El mitjà de transport més eficient en cada cas	Hi vaig, però no gaire	No. Si millorés la xarxa
Participant 5	A peu, en bicicleta i transport públic perquè és més saludable	A peu, en bicicleta i transport públic perquè és més saludable	Si hi haguessin més carrers pacificats, si les voreres fossin més amples,...	Sí, mecànica. Hi aniria més si aparcar la bicicleta al carrer fos més segur
Participant 6	Transport públic i a vegades bicicleta	Transport públic	Si no anés en bicicleta	Sí, mecànica. Hi aniria més si hagués de fer desplaçaments més curts
Participant 7	Bicicleta compartida	Bicicleta compartida i a vegades cotxe compartit	-	No
Participant 8	A peu, en bicicleta i transport públic	A peu, en bicicleta i transport públic	Sempre em decanto per un mode de transport o altre segons la circumstància	Sí, mecànica. Hi vaig prou

D'aquestes podem concloure que:

- Cap dels participants enquestats no utilitza el vehicle privat en els seus desplaçaments quotidians; la majoria es decanta per la bicicleta o el transport públic i utilitza més d'1 mode de transport en els seus desplaçaments.
- Quant a la seva mobilitat laboral, la majoria es decanta novament per la bicicleta o el transport públic, algú es desplaça a peu i algú, segons la circumstància, opta pel cotxe compartit. L'elecció d'un mode de transport o altre depèn sovint de la inversió distància / temps fins al lloc de treball.
- Pel que fa als desplaçaments a peu, vam observar que l'entorn o superfície dedicada al vianant no determina en la majoria dels casos que aquests optin per anar a peu o no; sí que influeix en aquesta elecció la distància / temps que han de fer en els seus desplaçaments o els hàbits que hagin adquirit.
- Pel que fa als desplaçaments en bicicleta, la majoria de participants té una bicicleta pròpia, però no sempre l'utilitzen com al seu mode de transport principal perquè voldrien una xarxa de carrils bici més àmplia i segura, han de cobrir distàncies considerables en el seu dia a dia o no veuen segurs els aparcaments per a bicicletes al carrer.

Grup mobilitat en transport públic

	La meua mobilitat quotidiana és... Per què?	La meua mobilitat laboral és... Per què?	Aniria més en transport públic si...	El que més m'agrada del transport públic és... (+) El que menys... (-)
Participant 1	Motocicleta i cotxe	Transport públic i motocicleta	-	+ : Em permet oblidar-me de buscar aparcament i és relativament econòmic.
Participant 2	Transport públic. Quan surto de Barcelona, cotxe	-	-	+ : La cobertura i possibilitats de transport que ofereix dins de gairebé tota Barcelona. - : La poca cobertura i freqüència que té a altres punts de l'Àrea Metropolitana
Participant 3	-	Transport públic i cotxe quan surto de Barcelona	-	- : La tarifació
Participant 4	Transport públic	Transport públic	Ja hi va prou	+ : És relativament econòmic. - : Hi ha massa aglomeracions.
Participant 5	Bicicleta i transport públic	Bicicleta i transport públic	-	+ : És còmode i una manera de desplaçar-se tranquil·la. - : La tarifació
Participant 6	Per anar al seu poble, autobús. Valorant començar a usar cotxe compartit	A peu, en bicicleta i transport públic	-	+ : Em dóna autonomia i tranquil·litat per fer altres coses. - : La poca cobertura que té en alguns punts
Participant 7	Bicicleta	Bicicleta	Plogués o en desplaçaments llargs el cap de setmana	+ : Implica temps per a mi. - : Té poca freqüència
Participant 8	Bicicleta i transport públic (metro) perquè són els modes de desplaçament més ràpids	Bicicleta i transport públic (metro) perquè són els modes de desplaçament més ràpids	-	+ : La rapidesa. - : Té poca freqüència a les hores punta
Participant 9	Transport públic	Transport públic	Ja hi va prou	+ : Implica temps per a mi. - : Poca freqüència de pas, a l'agost especialment.
Participant 10	Transport públic i cotxe	Cotxe	Trigués menys temps a fer els desplaçaments que ara faig en cotxe	+ : Em permet gaudir del recorregut i implica temps per a mi. - : És lent
Participant 11	A peu	Transport públic	-	+ : És còmode i implica temps per a mi. - : Poca freqüència de pas
Participant 12	A peu i en autobús quan va amb els nens	Transport públic	-	+ : Suposa temps per a mi i és sostenible. - : De vegades no ofereix combinacions.

Podem concloure que:

- Per la majoria dels enquestats, el transport públic és el mode de transport principal en els seus desplaçaments quotidians, seguit de la bicicleta i, en menor mesura, els desplaçaments a peu, en cotxe o motocicleta. A banda, la meitat dels enquestats mou només en transport públic i l'altra, en transport públic i un altre mode de desplaçament.
- Quant a la seva mobilitat laboral, el transport públic segueix sent el mode de transport principal per la majoria dels enquestats, seguit de la bicicleta i, en menor mesura, els desplaçaments a peu, en cotxe o motocicleta —els desplaçaments en cotxe es

donensovint quan els participants han de fer gestions laborals fora de la ciutat—. Com en els desplaçaments relacionats amb la mobilitat quotidiana, hem observat que aproximadament la meitat dels enquestats es desplaça només en transport públic i l'altra, en transport públic i un altre mode de desplaçament.

- Pel que fa a un possible increment de desplaçaments en transport públic per part dels enquestats, no es van poder recollir suficients dades per extreure una conclusió general, però sí que un participant va manifestar que es mouria més en transport públic si aquest permetés fer, en un espai de temps similar, els desplaçaments que feia en vehicle privat —aportació amb la qual van estar els altres enquestats força d'acord. D'altra banda, molts dels participants ja es mouen molt amb transport públic i no poden fer-ho més.
- Allò que els enquestats d'aquest grup han valorat més positivament del transport públic és que aquest els permet desplaçar-se de manera ràpida, còmoda i donant-los temps per a ells mateixos. El que han valorat més negativament és la freqüència de pas, la cobertura en alguns punts, les aglomeracions i la tarifació.

Grup mobilitat relacionada amb la distribució urbana de mercaderies

	Com a consumidor, cada quant fas compres on-line per a què te les portin?	A favor o en contra de les microplataformes de distribució?	Com a professional, quin tipus de vehicle utilitzes?
Participant 1	-	Fonamentals a la ciutat	-
Participant 2	No compro per Internet	Fonamentals a la ciutat	-
Participant 3	El mínim imprescindible	Són necessàries per a la ciutat	Sempre que puc, t. públic. Si no, cotxe privat (no elèctric)
Participant 4	Sempre que no trobo alguna cosa	-	De vegades el cotxe (no elèctric)
Participant 5	-	Són imprescindibles a la ciutat	Cotxe (no elèctric)
Participant 6	Mai	-	Transport públic
Participant 7	Mai	Requereixen una planificació acurada	Transport públic
Participant 8	Faig la meitat de la compra en botigues físiques i l'altra meitat, on-line	Són necessàries / conseqüència dels hàbits de consum actuals	-
Participant 9	Mai	-	Bicicleta i transport públic
Participant 10	Molt poques	-	A peu, bicicleta i transport públic
Participant 11	Habitualment, però recullo els enviaments a Correus	-	Cotxe, en transport públic trigaria 5 vegades més del que trigo
Participant 12	Mai	-	Roda elèctrica i transport públic
Participant 13	-	-	Roda elèctrica
Participant 14	De manera circumstancial	-	Bicicleta

Podem concloure que:

- La majoria de participants no compra per Internet.
- La majoria de participants veu les microplataformes de distribució fonamentals a la ciutat i reflex dels hàbits de consum actuals.
- La majoria dels participants opta pel transport públic en la seva mobilitat laboral; seguit del cotxe i la bicicleta o roda elèctrica i, en menor mesura, els desplaçaments a peu.

Grup mobilitat en vehicle privat

	La meua mobilitat quotidiana és... Per què?	La meua mobilitat laboral és... Per què?	Tens vehicle propi? Elèctric, híbrid o de benzina?	Sobretot utilitzo el vehicle privat quan... Aniria menys en vehicle privat si...
Participant 1	A peu i patinet	A peu, patinet i Bicing	No	Surto de la ciutat
Participant 2	A peu i bicicleta	A peu i bicicleta	Sí, cotxe, de benzina	Surto de la ciutat
Participant 3	Transport públic	Transport públic	Sí, cotxe, de benzina	En cap de setmana. Utilitzaria el vehicle privat menys si per sortir de la ciutat hi haguessin millors combinacions
Participant 4	Moto compartida i cotxe propi	Moto compartida i cotxe propi	Sí, cotxe, de benzina	Visc a Collserola i agafo el cotxe en gairebé tots els desplaçaments. L'agafaria menys si no treballés lluny d'on visc
Participant 5	Combinació de bicicleta i cotxe propi	Combinació de bicicleta i cotxe propi	Sí, cotxe, de benzina	Cada dia. L'agafaria menys si el transport públic tingués major freqüència de pas
Participant 6	A peu, bicicleta i transport públic	Bicicleta i transport públic	No	-
Participant 7	Transport públic	Cotxe propi	Sí, dos cotxes, un de benzina i un dièsel	Per feina ho necessito. Si tinc reunions dins de la ciutat agafo el transport públic, per això
Participant 8	Transport públic	Transport públic	No	Viatjo en família
Participant 9	A peu	Transport públic —hi treballa	Sí, cotxe i motocicleta, de benzina. A banda, 4 bicicletes i 2 patinets	Em desplaço fora de Barcelona o en època de vacances. L'agafaria menys si el transport públic fos igual de competitiu que el cotxe privat
Participant 10	Bicicleta	Bicicleta perquè és còmode, ràpida i gaudeix dels trajectes amb ella	3 bicicletes no elèctriques	Em desplaço fora de Barcelona, és un vehicle que em deixa un conegut
Participant 11	A peu i transport públic	Jubilat	Sí, cotxe, de benzina	-
Participant 12	Cotxe propi	Cotxe i tren de vegades	Sí, dos cotxes, un dièsel i un altre elèctric	Cada dia. L'agafaria menys, però el tipus de feina que faig m'hi obliga
Participant 13	-	Furgoneta d'empresa	Sí, 3 vehicles de benzina, tots de l'empresa	-
Participant 14	Transport públic	Si puc, en bicicleta	Sí, cotxe i motocicleta, de benzina	En cap de setmana. L'agafaria menys si hi hagués més carrils per a bicicletes i VMP

Podem concloure que:

- Per la majoria dels enquestats, el transport públic és el mode de transport principal en els seus desplaçaments quotidians, seguit de la bicicleta, els desplaçaments a peu i els desplaçaments en cotxe. La majoria dels enquestats, a banda, agafa 1 mode de transport per fer-los o una combinació de 2.
- Quant a la seva mobilitat laboral, un nombre equivalent de participants utilitza la bicicleta, el transport públic o el cotxe privat per desplaçar-se. I com abans, la majoria dels enquestats agafa 1 mode de transport per a fer-ho o una combinació de 2.
- La majoria dels participants té vehicle propi de benzina.
- La majoria de participants utilitza aquest vehicle propi en cap de setmana, per desplaçaments fora de la ciutat o quan viatja en família o per feina. Agafarien el vehicle privat menys si la feina els ho permetés o si el transport públic per viatjar fora de la ciutat fos igual de competitiu que el vehicle privat.