

## Sessió sobre models de carrer Procés de participació passeig de la Zona Franca

**Dia:** Dilluns 20 de febrer de 2023

**Hora:** 18:00 h

**Lloc:** Sala Pepita Casanelles. Passeig de la Zona Franca, 185, La Marina de Port, Barcelona, Barcelona, Catalunya, Espanya

**Persones assistents:** 34 (10 dones i 24 homes)

### Entitats i ciutadans assistents:

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1. Rafael Ochoa             | 18. Laura Luesma  |
| 2. Ventura Rodriguez        | 19. Roberto C.  |
| 3. Maria Rosa Perez         | 20. Cristina Bortolotti   |
| 4. Abdó Florencio           | 21. Maria Ortega  |
| 5. Josep Maria Capdevila    | 22. Francesc Becerra  |
| 6. Ricard Rovira            | 23. Josep Maria Perez   |
| 7. Josep Maria Perez        | 24. Roger Llaveria  |
| 8. Oscar Vela               | 25. Jaime Perez   |
| 9. Teresa Gomez             | 26. Lilian Casas  |
| 10. Josefa Saura            | 27. Andreu Ferrera, Federació Taula Esports                     |
| 11. Lourdes Vidrier         | 28. Pablo Hernandez   |
| 12. Javier Andrés Galindo   | 29. Maria Jose Hernandez  |
| 13. Alejandro Gómez Gallego | 30. Albert Garcia   |
| 14. José Franco             | 31. Neus Torrero  |
| 15. Eduardo Holgado         | 32. Xavi Callejas Ponsa   |
| 16. Emilio Espadas Gomez    | 33. Marina Franco   |
| 17. Joan Julve              | 34. Tomas Martinez Cerro, Memorial Democràtic Treballadors Seat |

### En representació municipal:

- |   |  |
|---|--|
| 35. Aida Guillén, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc        | 41. Mercè Zegrí, Programa d'Acompanyament la Marina  |
| 36. Mercè Llopis, Directora de Transformació i Innovació Urbana | 42. Julia Sunyer, Programa d'Acompanyament la Marina |
| 37. Anna Traperó, Consellera de barri                           | 43. Marc Rojas, Participació - Ecologia Urbana       |
| 38. Roger Jornet, AR47  | 44. Álvaro Nicolás, Àrea de Mobilitat                |
| 39. Aurora López, Consellera Delegada de l'IMU                  | 45. Trilce Fortuna, Equip de dinamització EU         |
| 40. Arantxa García, Oficina de la Marina IMU                    |  |

### Desenvolupament de la sessió:

**Aida Guillén**, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc, dona la benvinguda i explica que la sessió sorgeix d'una demanda de la Comissió de Seguiment per a explicar les diferents possibilitats respecte als models de carrer que existeixin, els pros i contres de cadascú, així com els usos que fomenten els diferents tipus de carrer.

**Mercè Llopis**, Directora de Transformació i Innovació Urbana, explica amb el suport d'una presentació, la ubicació del passeig de la Zona Franca respecte a l'entorn i l'objectiu de la transformació. També, explica la funcionalitat del passeig, quant a la mobilitat rodada, als vianants i al verd. Quant al verd destaca la possibilitat de trasplantar les palmeres existents.

A continuació, es presenta les seccions actuals del passeig i les possibilitats o estratègies de transformació. S'explica els punts positius i conflictius de cada estratègia:

- Alternativa bulevard amb bici en posició lateral.
- Alternativa bulevard amb bici en posició central.
- Alternativa passeig central.

Quant a l'alternativa passeig central es destaca que és una estratègia que no s'havia explicat abans. També s'explica l'anàlisi dels principals punts conflictius: accessos metro i rampa aparcament i com afecta cada alternativa. Seguidament, es presenta una comparativa de les 3 estratègies i fotos referencials d'altres espais de Barcelona amb la mateixa amplada (av. Paral·lel i Rambla Guipúscoa) i d'altres carrers amb rambla central (rambla Poblenou i rambla Badal). Respecte a la rambla Poblenou es destaca la connexió entre voreres i rambla que permet tenir un únic carril d'ús vehicular a cada banda, i respecte a la rambla Badal, la perduda d'usos que generen les voreres estretes.

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

**Abdó Florencio**, pregunta la quantitat d'accidents que hi ha hagut entre bicicletes i cotxes. Quant a l'amplada del carril bici proposat a l'alternativa bulevard amb bici central (4 m), considera que està sobredimensionat i proposa que tingui una amplada total de 2,50 m.

**Rafael Ochoa**, en relació amb la pregunta formulada per Abdó Florencio, comenta que l'estudi es va demanar a l'Ajuntament, però encara no el van rebre. Quant a l'amplada del carril bici proposat a l'alternativa bulevard amb bici central (4 m), considera que 3 m seria suficient i el metre guanyat podria augmentar l'amplada de l'espai destinat als arbres. També pregunta si el Pla de Mobilitat contempla la seguretat dels vianants, perquè des del seu punt de vista es prioritza la mobilitat de les bicicletes sobre la dels vianants.

**Una participant**, expressa preocupació respecte a les ombres dels arbres. Es considera que hi ha més ombres pels cotxes que pels vianants. A més, pregunta si es pot contemplar un altre tipus d'arbres que no sigui el que hi ha actualment al carrer Foc, i el tipus d'arbres que es preveu plantar.

**Un participant**, demana posar en marxa un projecte que tingui en compte tant la mobilitat dels vehicles com la dels vianants. Comenta que s'hauria de tenir en compte el plantejament de base del passeig: una rambla, que malauradament es va anar retallant a conseqüència de l'augment del trànsit vehicular cap a la Zona Franca. Considera que s'hauria de reivindicar el passeig com una rambla, perquè és més segura pels vianants i es tindria accés al mar. La rambla del Poblenou es considera un model a tenir en compte. Proposa que el carril bici se situï al mig i sobre la rambla. També, destaca que no es pot maniobrar on no hi ha visibilitat, en aquest sentit comenta la falta de visibilitat en accedir als pàrquings i considera que va en contra del Codi de Seguretat Viària.

**Una participant**, comenta que existeixen diverses intervencions per guanyar amplada de voreres. En aquest sentit, pregunta si hi ha la possibilitat de reduir els aparcaments del passeig per guanyar més amplada de voreres i si el projecte d'unir-lo amb la ronda litoral està sobre la taula.

**Un participant**, proposa que el passeig continuï sent un passeig i pregunta si el carril bici es podria traslladar a un carrer amb més amplada com el dels Ferrocarrils Catalans, la zona sense habitatges i a prop a la muntanya.

**Un participant**, comparteix la seva experiència utilitzant el metro i la bicicleta i els motius pels quals prefereix desplaçar-se en vehicle privat i moto. Demana donar resposta a les

mancances del transport públic i considera que les dades publicades per la Guàrdia Urbana respecte als accidents de trànsit no estan complets.

**Un participant**, pregunta respecte al calendari del projecte.

**Emilio Espadas**, comenta que va conèixer el passeig de la Zona Franca quan era un passeig. Respecte a l'alternativa passeig central valora negativament la reducció de l'amplada de les voreres i respecte a l'alternativa bulevard amb bici en posició lateral considera que seria molt insegur per a les persones llançar les escombraries als contenidors. En aquest sentit, considera que la millor opció és l'alternativa bulevard amb bici en posició central perquè a més no afectaria l'accés al metro.

**Mercè Llopis**, Directora de Transformació i Innovació Urbana, per a donar resposta a les qüestions plantejades, comenta el següent:

- Per definir l'amplada del carril bici no només s'ha de considerar la mida mínima necessària sinó també les condicions de confort. La bicicleta ha de ser la segona prioritat de mode de transport.
- La voluntat és generar més ombres naturals: arbrat amb millors condicions de subsòl. La primera i segona alternativa podrien arribar a generar una canòpia. És important tant el confort dels vianants com de les persones que es desplacen en bicicleta.
- S'aclareix que les alternatives presentades no són un projecte, sinó que formen part d'una diagnosi del que pot cabre en el passeig de la Zona Franca, de la millora manera possible.
- La possibilitat de reduir el nombre d'aparcaments es podria donar en l'alternativa bulevard amb bici en posició central, quan arribi la fase de desenvolupament del projecte. A aquesta sessió s'està valorant l'opinió dels participants respecte a les alternatives presentades.
- Per exemple el passeig de Gràcia s'anomena "passeig" i no té rambla. S'ha de buscar una alternativa que doni una solució general per tot el passeig.

**Aida Guillén**, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- S'aclareix que el cordó de serveis no és només per ubicar els aparcaments, sinó també per ubicar les zones de càrrega i descarrega, els contenidors, els aparcaments de motos.
- S'aclareix que estem en la fase de procés participatiu i quan arribi la fase de desenvolupar el projecte, es podria plantejar modificacions entre els diferents trams del passeig.
- S'aclareix que hi ha sobre la taula un projecte per ampliar la Ronda Litoral entre el carrer 3 de la Zona Franca i l'estació del Morrot.
- Es destaca que comptar amb un carril bici al llarg del passeig de la Zona Franca és una necessitat indiscutible per a fomentar la mobilitat sostenible a la ciutat. A més, tenint en compte que el passeig no és una via ciclable, cal segregat el carril bici del cotxe.
- Una de les premisses és que el passeig sigui un carrer més cívic i amable per a les persones, i la pacificació és un dels objectius. Ja s'ha reduït el nombre de vehicles de 20 mil a 10 mil -fa 3 anys en tenien 3 carrils i passaven 20 mil cotxes diaris- i s'ha de continuar treballant en això.
- Tenint en compte que majoritàriament el mode de transport més utilitzat és el bus, s'ha de revisar la situació de la xarxa d'autobusos.
- Es preveu fer una sessió de retorn el 13 de març en el qual es presentaran les premisses, a partir d'aquí es contractarà a l'equip redactor. L'execució de les obres es durà a terme al següent mandat, així també la definició de la inversió.

- Pel que fa a la concreció del projecte, el desenvolupament d'aquest procés participatiu ajudarà que el govern que hi hagi de venir entengui la reivindicació del veïnat.

**Álvaro Nicolás**, Àrea de Mobilitat, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- A la ciutat es generen accidents i cada any es prenen mesures per reduir-los. Quan es disposen de diferents xarxes de mobilitat en un àmbit, sorgeixen situacions complicades que s'han de treballar conjuntament amb la Guàrdia Urbana i l'Àrea de Mobilitat per reduir els riscos. En les tres alternatives presentades no hi ha qüestions crítiques, però totes tenen aspectes perillosos. Tots els carrils bici de la ciutat es troben amb entrades de pàrquing, contenidors, etc. i no es consideren situacions crítiques, sinó que es resolen. Ens comprometem a portar dades respecte a la sinistralitat aquest passeig, perquè s'entengui quines problemàtiques existeixin.
- Es preveu la prolongació de la línia 2, des de la Marina a la Zona Franca, passant per Montjuïc. Aquesta previsió forma part del Pla d'Infraestructures de la Generalitat. A més, s'està treballant amb TMB per millorar l'accés del bus per dins del Port, que pugui haver-hi una línia que connecti per la part de davant, a través del Morrot.
- Respecte a la sinistralitat, hi ha 9500 sinistres a l'any, dels quals té coneixement i participa la Guàrdia Urbana. En total hi ha 11500 persones afectades de forma lleu, 200 persones de forma greu i de 17 a 22 persones que perden la vida. Cal destacar que ens preocupa tota l'accidentalitat. Hi ha casos on cap de les dues parts es veu afectada i es resol d'una altra manera. Tots els casos que contacten a la Guàrdia Urbana queden documentats.
- El patinet és un mode de transport que s'ha introduït a la ciutat i ha generat situacions de sinistralitat lleu, no greu.

S'obre el segon torn de preguntes:

**Una participant**, comenta que la prolongació de la línia 2 del metro va ser una promesa l'any 1992 i que actualment la freqüència del bus és ineficient. També comenta la freqüència de les línies de bus 13, H12, 7, 54 i V3.

**Andreu Ferrera**, de la Federació Taula Esports, demana que els autobusos i el metro tinguin una freqüència de pas digna, com la línia 1 i 5 del metro.

**Un participant**, comenta que no troba cap aspecte destacable en l'alternativa bulevard amb bici en posició central. Valora positivament l'alternativa passeig central i a més, proposa reduir l'amplada del carril bici. Considera que si les voreres fossin amples, passarien els patinets, en aquest sentit prefereix que les voreres siguin estretes, tot i que els establiments no estarien d'acord. També comenta la necessitat d'un transport públic amb una freqüència de pas adequada.

**Xavi Callejas**, pregunta quan es començarà a mesurar la contaminació de la Zona Franca, tenint en compte l'activitat del port, la zona industrial, el Palau Sant Jordi i del Barça a Montjuïc. Quant al carril bici, considera que es podria traslladar a altres carrers infrautilitzats com per exemple el carrer Mare de Déu de Port. També pregunta respecte als estudis que s'han fet per establir que els autobusos i el carril bici han de passar pel passeig de la Zona Franca. Considera que potser és més idoni tenir un passeig sense carril bici.

**Un participant**, comenta que quan es parla de prioritats, en primer lloc, s'hauria de pensar en els vianants. Comenta que actualment les persones es "juguen la vida" a l'hora de llançar les escombraries als contenidors. Destaca que les alternatives presentades no consideren la ubicació de les furgonetes de repartiment. Quant a la vegetació, pregunta quin tipus d'arbrat

s'ha previst, que no generin al·lèrgies. Quant a les dades contaminació, destaca que estem a prop de la Zona Franca, on transiten una mitjana de 4 mil tràilers diàriament.

**Tomas Martinez**, del Memorial Democràtic Treballadors Seat, comenta que s'ha millorat el transport públic al barri. Respecte a l'alternativa passeig central pregunta com s'adaptaria aquest tipus de carrer en la zona d'accés i sortida al mercat de la Marina.

**Un participant**, comenta que és important preveure l'augment del trànsit vehicular que generarà el Mobile World Congress i els partits del Barça a Montjuïc. També, que les zones de càrrega i descàrrega del passeig són utilitzades pels patinets per anar més ràpidament.

**Una participant**, pregunta si s'ha previst alguna actuació de millora de la plaça Cerdà.

**Rafael Ochoa**, pregunta si s'ha previst que els mossos patrullin els carrers en patinet. A més, reflexiona sobre la diferència entre risc i perill. Destaca que és important registrar encara quan no es produeix cap lesió lleu, perquè quan en un lloc concret es produeixen sovint accidents lleus en un futur es pot produir un accident que acabi en risc de mort.

**Xavi Callejas**, pregunta quan s'instal·laràn radars per mesurar els nivells de contaminació. També, expressa que no entén l'argument de la proposta i pregunta si hi ha algun estudi que estableixi que el carril bici s'ha de situar al passeig i no en un altre carrer. A més, considera que s'estan ubicant més usos dels que hi cavim al passeig de la Zona Franca i proposa considerar altres carrers com Alumini, Urani, Mare de Déu del Port.

**Tomas Martinez**, del Memorial Democràtic Treballadors Seat, comenta que des de la creació del carril bici s'ha reduït el nivell de soroll, a més, destaca la ubicació de nous passos de vianants com una millora important en el passeig. Considera que totes les millores que s'han dut a terme han contribuït a millorar els índexs de contaminació i de seguretat, des de la seva experiència quotidiana com veí. Finalment, respecte a l'alternativa passeig central comenta que si es reduís l'amplària de les voreres no es tindria espai per a les terrasses, en aquest sentit es mostra a favor de l'alternativa bulevard amb bici en posició central.

**Aida Guillén**, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc, per a donar resposta a les qüestions plantejades, comenta el següent:

- La xarxa de transport públic sempre pot ser millorable. Les línies ortogonals tenen una freqüència de pas elevada. Us enviarem les freqüències d'autobusos que passen pel barri.
- El pla de barri ha portat diferents infraestructures al barri, la inversió en aquest barri és elevada i s'hauria d'invertir molt més. La prolongació de la línia L2 és una reivindicació que cal continuar lluitant.
- Compartirem amb vosaltres les dades de contaminació.
- Respecte a les zones de càrrega i descàrrega, s'ubiquen en el cordó de serveis.
- Respecte a la possibilitat que les voreres siguin estretes, cal destacar que no hi cabrien les terrasses i els comerços no podrien sortir al carrer.
- En l'accés al mercat la Marina, caldria fer la rambla més estreta, així mateix en els accessos al metro.
- Encara no estem en el moment de definir l'arbrat. El tipus d'arbrat dependrà del tipus de secció del passeig.

**Mercè Llopis**, Directora de Transformació i Innovació Urbana, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- Les alternatives presentades és una anàlisi de les possibilitats, per mostrar a la ciutadania el que es pot fer al passeig de la Zona Franca. No és un projecte, sinó una diagnosi del que cap i del que pot cabre.

**Álvaro Nicolás**, Àrea de Mobilitat, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- Pel que fa a la freqüència de la línia 9, avui en dia s'està construint el tram central, serà una línia de llarg recorregut. Es preveu que la freqüència augmenti.
- Cada carrer té una funcionalitat, com per exemple connectar els barris, districtes, etc. El passeig de la Zona Franca és un carrer que estructura la ciutat i és imprescindible que es desenvolupin totes les mobilitats. Cal analitzar el passeig amb una mirada de ciutat per entendre que és un carrer que l'estructura, així com Via Laietana a Ciutat Vella. Per generar noves connectivitats, el passeig necessita tenir tot aquest programa.
- Respecte als nivells d'emissions, les calculem a través del trànsit, és a dir tenint en compte el nombre de cotxes que passen. Per tant, la informació que tenim està vinculada al trànsit.

**Aida Guillén**, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc, per a complementar les respostes, comenta el següent:

- Respecte a la plaça Cerdà, en la fase de projecte s'haurà de revisar com resoldre el tronc central des del punt de vista de mobilitat, així com la connexió amb el carrer A.
- Es faran diferents estudis per conèixer com impactarà en la mobilitat. Durant el Mobile World Congress es preveu desplegar dispositius per a no afectar la mobilitat quotidiana.
- No es compta amb punts de mesura en tots els llocs de Barcelona, en total existeixen 6. Traslladarem aquesta necessitat a Ecologia Urbana. Es podria demanar un extensor d'amidament.
- Durant un temps els mossos d'esquadra van estar patrullant en patinet, però van tenir una dificultat amb l'assegurança i el van deixar de fer. Es preveu que aquest mode de patrullatge continuï.
- Finalment, cal recordar com s'han anat incorporant les necessitats veïnals en el desenvolupament del procés participatiu: A l'inici es va dir que es podia plantejar el canvi d'ubicació del carril bici, en una altra sessió es va plantejar la possibilitat de trasplantar les palmeres, a la sessió d'avui es va presentar els dibuixos de les alternatives.

**Aida Guillén**, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc, recorda que la sessió de retorn es farà el 13 de març i fa la cloenda de la sessió.