

Resum dels tres debats

de la Trobada entre Entitats que treballen la mobilitat sostenible i les AVV

13 de març 2024

Debat A:

Com resoldre els conflictes en l'espai públic entre els diversos mitjans de mobilitat: vianants, vehicles de mobilitat personal, cotxes,..

Des de **Catalunya Camina** l'Emeka introdueix el conflicte principal: caldria treure més espai al cotxe per tal que la mobilitat sostenible tingués més espai, sobretot per tal que els vianants (principal mode de transport a la ciutat) tinguessin més espai disponible a les voreres lliures d'obstacles. L'espai públic es troba repartit d'una forma molt poc equitativa. Per exemple, el Bus només compta amb un 1% de l'espai de calçada destinat a carrils bus.

AVV Casc Antic: Tenen moltes plataformes úniques molt estretes, on bicis i VMPs circulen en tots dos sentits. Hi ha en principi moltes restriccions als cotxes i motos però amb la distribució urbana de mercaderies hi ha molt desordre (i s'han ampliat els horaris de repartiment). Caldria controlar velocitats a bicis i VMP, i falta senyalitzar més clarament la prioritat del veïnat i les velocitats màximes.

Parc i Llacuna: El problema principal a alguns carrers són les terrasses, ja no per les taules i cadires sinó també pels altres elements complementaris (pissarres, plantes...), per a persones amb visió reduïda és un greu problema.

FAVB: Es compta amb un grup específic que treballa el tema de terrasses.

AVV Sagrera: A Sagrera . Meridiana es viuen conflictes amb el veïnat per la gran afluència de busos interurbans (i les persones esperant de qualsevol manera al carrer).

AVV Raval: els carrers són molt estrets, les voreres ocupades, hi ha un problema de convivència entre skaters, VMP, bicis. Caldria poder-los identificar.

AVV Vilapicina: No tenen carrils bici però sí algunes voreres bici que caldria baixar a la calçada. Tenen carrers de plataforma única on s'hi pot aparcar. Caldria treure aparcament de cotxes pq el veïnat en general té aparcament subterrani. Caldria poder identificar les bicis.

AVV La Pau: El principal problema és el soroll, contaminació i CO2 que prové de les Rondes. Abans tenien molt problema per l'aparcament, però des de fa un any ja tenen l'àrea verda i la situació ha millorat molt (abans els aparcaven d'altres barris, ara només els residents i els sobren places). Els usuaris de VMP sovint son incívics (per anar per la vorera i també per cometre robatoris (?)). No tenen carrils bici al barri però sí bona oferta de Bicing.

PTP: A Barcelona el bus interurbà no té espais adequats, falten estacions d'autobús. S'han fet propostes per millorar la situació de Sagrera-Meridiana, com ara no permetre que els busos regulin allà mateix (en un futur ho hauran de fer a l'estació Sagrera - TAV), proposar el gir de 180º per reduir la circulació dels busos per dins del barri (actuació ja executada la darrera setmana), i habilitar un espai d'espera dins del vestíbul de l'estació de tren. És un punt per on passen 50.000 persones, de les quals 10.000 fan intercanvi bus - sistema ferroviari, per tant cal seguir mantenint el servei però minimitzant l'afectació veïnal. A la ciutat hi ha massa pocs carrils bus i molts són massa estrets o es troben ocupats per altres vehicles. Com a conseqüència la velocitat comercial ha anat disminuint fins a 10-11 km/h, sent una velocitat comercial molt baixa a Europa.

AVV Eixample dret: El principal problema que tenen són les motos aparcades a les voreres,

també al carrer Aragó.

AVV Joan Maragall - Guinardó: Les voreres són molt estretes i amb pendents, amb diversos pals i poc arbrat. I quan són una mica més amples hi aparquen també motos. Hi ha massa cotxes aparcats que caldria treure per ampliar voreres. Als barris veïns de Gràcia i Nou Barris tenen millor espai públic, Horta - Guinardó és segurament el pitjor districte quant a espai públic. Per evitar els conflictes a l'espai públic i a les voreres caldria invertir molt en educació viària i cures (cuidar-se entre els diferents usuaris de la via pública, el fort sempre hauria de cuidar el més feble).

AVV Baix Guinardó: A la ronda hi ha congestió, ha estat bé que col·loquin radars al túnel de la Rovira. Tenen molts autocars turístics. A l'escola Mas Casanovas, a tocar de la Ronda Guinardó, hi ha massa contaminació.

BACC: Tothom fa infraccions, els vianants per exemple. Les diferents velocitats no poden compartir els mateixos espais. Cal incidir en educació viària. La matrícula / identificació de les bicis no té sentit perquè seria desincentivador en l'ús de la bici (i a més cap país desenvolupat ho fa).

AVV Esquerra Eixample: Les intervencions als eixos verds han estat un èxit, per exemple a Consell de Cent ara hi ha molta vida i gens de soroll del trànsit. El problema és que no es compleix la velocitat màxima de 10 km/h. Les motos continuen aparcament a les voreres encara que ara a Muntaner i Aribau s'ha reduït un carril de circulació a cada carrer per crear un cordó d'aparcament. És molt interessant fer lluites conjuntes amb altres entitats, es pot tenir més impacte.

Sant Andreu: A favor dels eixos verds però cal millorar el disseny. Per exemple a Gran de Sant Andreu el vianant no ocupa tot l'espai i segueix caminant per les antigues voreres. La plataforma única no ha millorat el concepte de 'carrer'. Caldria passar de clau urbanística del PGM 5 a 6, per aconseguir veritable zona verda i d'estada. Caldria diferenciar els VMP de les bicis elèctriques, i les elèctriques de les mecàniques.

RESUM

Durant les intervencions el comú denominador és el **poc espai a les voreres i l'ocupació d'aquestes** per obstacles i usos diferents al caminar i estada. Als barris de muntanya les voreres son estretes, tenen molts pendents i a més sovint tenen diversos pals (pilones, d'electricitat, senyals...); mentre que als barris amb voreres amples aquestes estan plenes de motos aparcades, terrasses, bicis i VMP... **Caldria treure més espai al cotxe**, també per fer més carrils bus i més amples.

En segon lloc, es constata que la **manca de planificació de les estacions de bus interurbà** ha provocat conflictes a l'espai públic a diversos llocs de la ciutat (com per exemple Sagrera - Meridiana).

Debat B:

Reptes en la millora del transport públic (velocitat comercial, accessibilitat, noves infraestructures,...)

La trobada va consistir en una breu explicació per part de la PTP sobre els reptes i millora del transport públic i un debat obert entre totes les associacions participants.

PTP:

- 2023 ha sigut l'any que mes usuaris han utilitzat el transport públic a Barcelona en la seva historia.
- El transport públic que mes s'ha utilitzat es el Metro, i el que mes creix son els autocars interurbans.
- El ciutadà barceloní per desplaçar-se utilitza en primer lloc a peu, seguit pel Transport públic i per últim el vehicle privat.
- La titularitat de les infraestructures son de diferents organismes públics (Ajuntament, AMB, Generalitat i Estat), el que fa que la inversió no sigui ràpida.
- A la dècada del 2010 al 2020 va haver-hi molt poca inversió a conseqüència de la crisi política i econòmica, el que provoca que avui patim un dèficit d'infraestructures greu.
- Sembla que aquests darrers anys els organismes competents estan accelerant la inversió i compliran en gran part el PDI 2020-2030.
- Les inversions més rellevants son:
 - o Finalització de la L9/L10. Finalització prevista al 2029 (encara que no estaran operatives totes les estacions). Inversió prevista per finalitzar-la 925 M€. La obra va amb 10 anys de retard.
 - o Rodalies. 20 anys sense inversió, ja que s'ha apostat per altres infraestructures de mitjà i llarg recorregut. Al 2018 es va elaborar un pla específic per a Rodalies, el qual s'està executant sense retards.
 - o FGC. Perllongament Plaça España – Gracia. 321 M€. Finalització 2029.
 - o L4 Metro. Perllongament fins a La Sagrera. 100 M€. Finalització 2027.
 - o L3 Metro unió dues Trinitats. Sense notícies. Ampliació prevista en el PDI de 2010-2020 i l'actual 2020-2030.
 - o Tramvia. Es el transport que es més econòmic i ràpid de posar en execució i mes viatgers guanya. No es tenen notícies de l'ampliació entre Verdager i Francesc Macià.
- ¿Com es paga el transport públic?
 - o Es finança amb el pagament dels usuaris i per la transferència per part dels organismes competents.
 - o Fer mes gran la xarxa pública comporta un desafiament d'inversió ja que el cost orgànic augmenta mes que els usuaris.

Exposició de les **AAVV** participants:

- El bus no te suficient espai per circular correctament. No hi ha suficients carrils bus i els que hi han no es respecten.
- Gran acceptació del bus a demanda, es considera un encert.
- Xarxa de metro ineficient per a la comunicació entre els barris. La xarxa de metro esta pensada per el transport centre – perifèria i no pas per a la comunicació entre els barris de la ciutat. S'hauria de replantejar l'actual xarxa i millorar la inversió per a solucionar el problema.
- Es necessita un estudi global de mobilitat per conèixer la mobilitat dels veïns.
- Es denuncia els problemes de seguretat en el metro. En especial les parades amb una única sortida com la de La Pau. Es necessita més inversió per millorar les estacions i ferles accessibles i segures.
- Es necessita una renovació de la flota del busos. En especial, es demanda que en els barris de muntanya circulin busos elèctrics per no deixar tant de fum.
- Es fa constància del conflicte entre turistes i veïns, en especial dels busos dels barris de muntanya. No hi han suficients busos.
- D'acord amb l'actual emergència climàtica s'hauria d'actualitzar el PDI 2020-2030 per realitzar mes actuacions i millorar d'urgència la xarxa de transport públic per així reduir

el trànsit.

- Es fa constar que actualment hi han dos problemes urgents de trànsit de vehicles privats per a solucionar, l'alta densitat de vehicles per assistir-hi al Camp Nou i a la Maquinista.

- Es denuncia els problemes de seguretat en el metro. En especial les parades amb una única sortida com la de La Pau. Es necessita més inversió per millorar les estacions i ferles accessibles i segures.
- Es necessita una renovació de la flota del busos. En especial, es demanda que en els barris de muntanya circulin busos elèctrics per no deixar tant de fum.
- Es fa constància del conflicte entre turistes i veïns, en especial dels busos dels barris de muntanya. No hi han suficients busos.
- D'acord amb l'actual emergència climàtica s'hauria d'actualitzar el PDI 2020-2030 per realitzar mes actuacions i millorar d'urgència la xarxa de transport públic per així reduir el trànsit.
- Es fa constar que actualment hi han dos problemes urgents de trànsit de vehicles privats per a solucionar, l'alta densitat de vehicles per assistir-hi al Camp Nou i a la Maquinista.

Debat C:

Perquè és necessari reduir l'espai als cotxes i motos. Dificultats

La trobada s'inicia amb l'exposició de la problemàtica en salut pública per part d'Eixample Respira:

Actualment Barcelona viu un gran problema de salut pública, on segons estudis 1.000 persones al any moren per contaminació atmosfèrica, i 100 persones l'any moren per contaminació acústica. Davant aquesta greu situació, l'Ajuntament de Barcelona, lluny d'ajudar, incompleix sistemàticament els límits.

Els científics apunten que el 70% dels espai públic està destinat al vehicle privats, però només el 20% per a les persones, i això comporta una injustícia social.

Es per això, que cal desincentivar la mobilitat privada, i incentivar la mobilitat activa com per exemple el peatge urbà, intentar reduir l'ús del vehicle privat, i augmentar l'espai públic. Un altre mitjà seria reduir a les voreres les 300.000 motos actuals mal aparcades a 90.000.

Tot això té un gran impacte a la salut, i no cal perdre de vista que contra més a prop s'està de la font de contaminació tant del aire com acústic pitjor.

Trinitat per la seva morfologia té molt mala qualitat de l'aire, segons un estudi es doblen les recomanacions de contaminació.

L'Avv de Poble Nou, indica que hi ha un diagnosi, però no hi ha fermesa política en accions valentes.

Revolta Escoltar, indica que aquesta mala qualitat del aire, porta a que 700 nens i nenes l'any desenvolupin asma. Malgrat que la qualitat del aire no mati directament comporta el 70% de les causes de patir una malaltia respiratòria. També proposa reduir només a un carril de

circulació als entorns escolars.

L'Avv Joan Maragall Guinardó, indica que no només està el tema polític per combatre aquesta situació, les persones també tenim molt a dir. Actualment apunta que hi ha un gran revolta encapçalada pel lobby del motor, i s'ha de treballar per a girar aquesta balança.

L'Avv de Sarrià i la plataforma Bici Augusta, indica que es urgent fer una reivindicació ciutadana no ciclista. D'altre banda, l'ajuntament no els hi ha donat una dada de contaminació confirmada, però indiquen que des de 2018 sembla que hi haguéssim una reducció de contaminació i de cotxes, gràcies a mitjans alternatius com la bicicleta. Reivindiquen una taula de mobilitat escolar, ja que Sarrià es el barri d'Europa amb més densitat d'escoles, per tant cal un pla de mobilitat escolar.

Maragall Respira, comenta que cal recordar que s'han de reduir els cotxes en general, ja que reduir els cotxes de benzina pels elèctrics, no fa que canviï el model de mobilitat. Per reduir aquesta polarització, l'administració a d'ajudar a implementar mesures urgents contra la contaminació.

Eixample respira, comenta que una manera d'aconseguir-ho es mitjançant l'opinió pública. Cal que professionals de la salut instrueixin de forma pública de la problemàtica.

Prevenió d'Accidents de Trànsit (P(A)T), fa suport a la idea de que el canvi de mobilitat no ha de ser energètic ha de ser de residus de rodes.

