

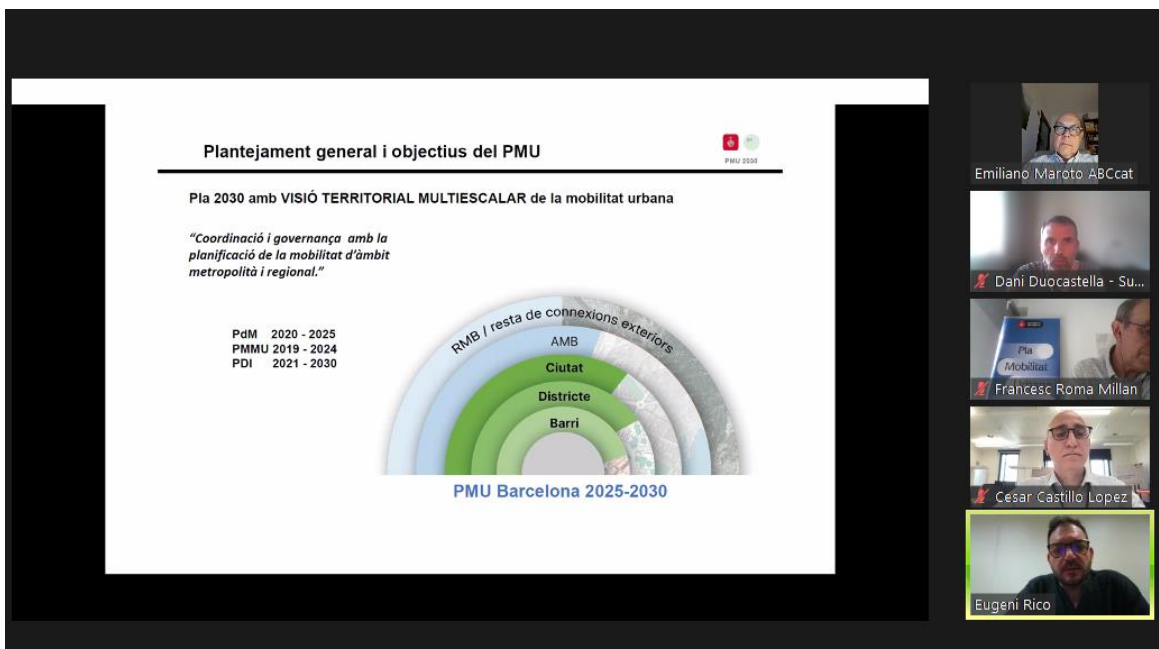
INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – Sessió de Mobilitat Metropolitana

Sessió de dimarts 18 de juny de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Zoom

> Accés als documents presentats a la sessió: [Presentació del PMU](#)

> Accés a la web del procés participatiu: [Informació de la sessió participativa al Decidim](#)




Plantejament general i objectius del PMU

Pla 2030 amb VISIÓ TERRITORIAL MULTIESCALAR de la mobilitat urbana

"Coordinació i governança amb la planificació de la mobilitat d'àmbit metropolità i regional."

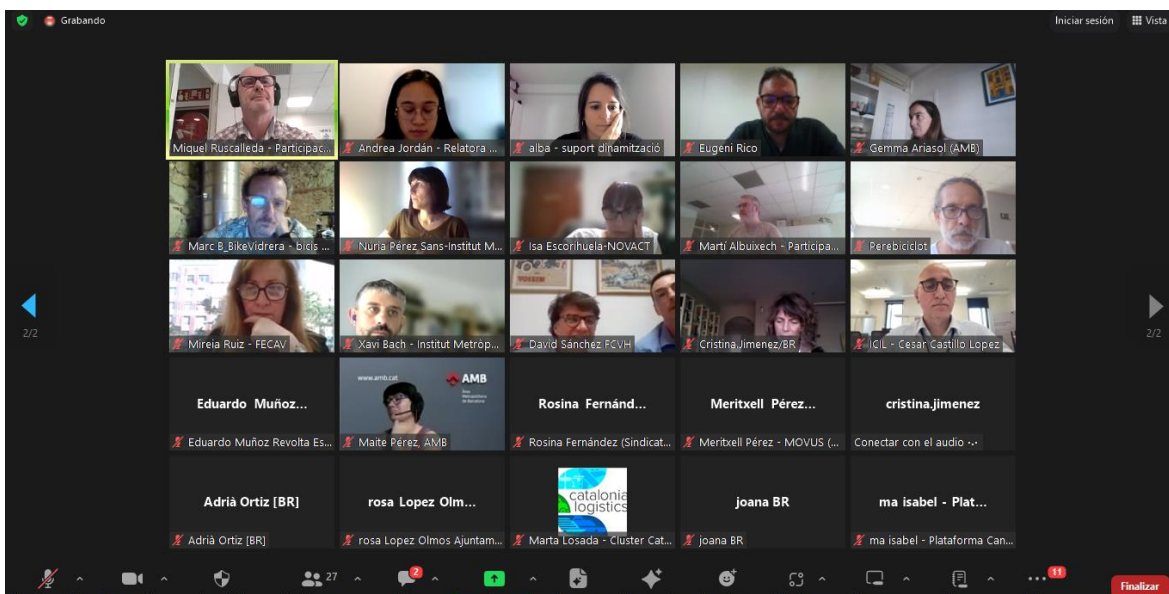
PdM 2020 - 2025
PMMU 2019 - 2024
PDI 2021 - 2030



PMU Barcelona 2025-2030

Participants:

- Emiliano Maroto ABCcat
- Dani Duocastella - Su...
- Francesc Roma Millan
- Cesar Castillo Lopez
- Eugeni Rico



Grabando

Iniciar sessió Vista

Participants:

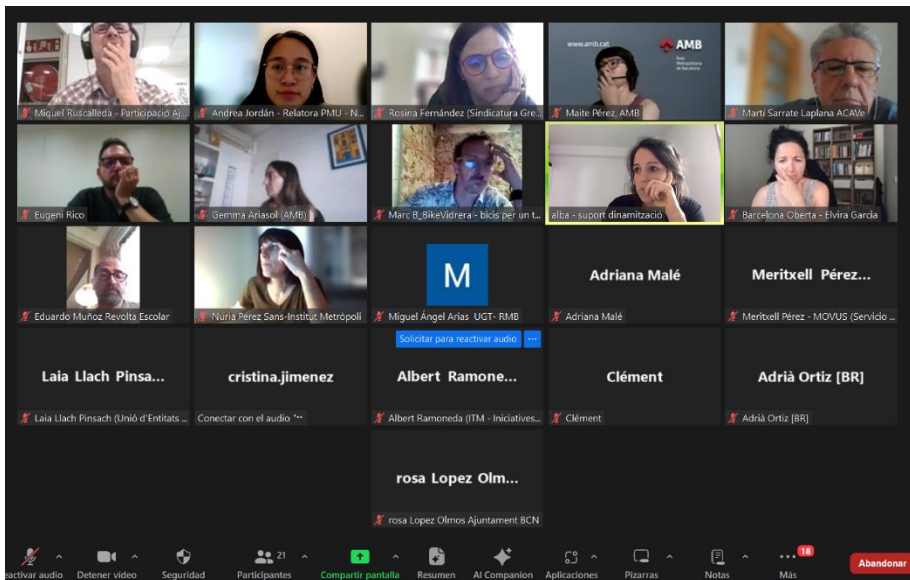
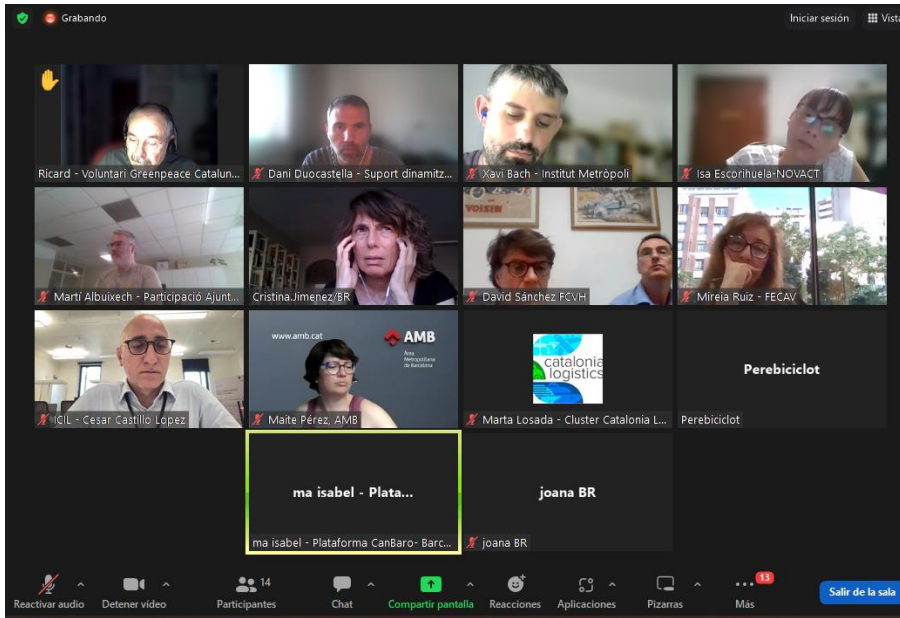
- Miquel Rusalleda - Participac...
- Andrea Jordán - Relatoira ...
- alba - suport dinamització
- Eugeni Rico
- Gemma Ariasol (AMB)
- Marc B. Bikevidrera - bicis ...
- Núria Pérez Sans-Institut M...
- Isa Escoñuela-NOVACT
- Martí Albuixech - Participa...
- Perebiciolat
- Mireia Ruiz - FECAV
- Xavi Bach - Institut Metrop...
- David Sánchez PCVH
- Cristina Jimenez/BR
- JCL - Cesar Castillo Lopez
- Eduardo Muñoz...
- www.amb.cat
- Rosina Fernánd...
- Meritxell Pérez...
- cristina.jimenez
- Eduardo Muñoz Revolta Es...
- Maitè Pérez AMB
- Rosina Fernández (Sindicat...
- Meritxell Pérez - MOVUS (...)
- Conectar con el audio ...
- Adrià Ortiz [BR]
- rosa Lopez Olm...
- AMB
- joana BR
- ma isabel - Plat...
- Adrià Ortiz [BR]
- rosa Lopez Olmos Ajuntam...
- Marta Losada - Cluster Cat...
- joana BR
- ma isabel - Plataforma Can...

2/2

2/2

Finalizar

Grups de treball:





Sumari

Llistat de participants – Assistència a la sessió	4
Ordre del Dia	5
Desenvolupament de la sessió	5
Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball	6
Eix 1: Mobilitat en superfície segura, eficient i sostenible - Línia 1a: Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant – Línia 1b: Repartir l'espai en calçada i els seus usos prioritzant els modes de transport amb major capacitat i menor impacte.	6
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2a: Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície. – Línia 2b: Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro).....	9
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3a: Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat. – Línia 3b: Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat, garantint l'equitat social.	11



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **35 persones (20 homes – 57%- i 15 dones – 43%-)**.

Assistència d'entitats i empreses participants

ABCcat
ACAVe
AENA
Àrea Metropolitana de Barcelona (2)
ANGED
Aquí sccl
Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
Asociacion de Transportistas Agrupados Condal
BAMSA
Barcelona de Serveis Municipals, SA (3)
Biciclot.coop / Bihub Barcelona
BikeVidrera - bicis per un túnel
Cluster Catalonia Logistics
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers
FCVH - Federació Catalana de Vehicles Antics
Greenpeace
Gremi de Jardineria de Catalunya
ICIL
IMET
Institut Metròpoli
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona
Particular (2)
Revolta escolar
Sindicatura de Greuges de Barcelona
UGT-RMB
UNIÓ D'EIXOS COMERCIALS TURÍSTICS - BARCELONA OBERTA
Unió d'Entitats la Marina
UNO LOGISTICA
YEGO Urban Mobility S.L.

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Joana Llinàs, tècnica de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Cristina Jiménez, tècnica de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Adrià Ortiz, tècnic de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Martí Albuixech, tècnic del Departament de Participació
- Daniel Duocastella, suport tècnic del Departament de Participació



- Andrea Jordán, suport tècnic del Departament de Participació
- Isabel Escorihuela, suport tècnic del Departament de Participació
- Alba Puy, suport tècnic del Departament de Participació

Ordre del Dia

- Explicació del procés participatiu
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU vinculat a la mobilitat metropolitana
- Explicació del funcionament de la sessió
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de la mobilitat metropolitana.

Desenvolupament de la sessió

El passat dimarts 18 de juny es celebra la sessió oberta de mobilitat metropolitana en format online (Zoom). La sessió dona inici a les 17.08 i es fa una breu del procés participatiu a càrrec del tècnic del Departament de Participació d'Urbanisme, Transició Ecològica i Serveis Urbans i Habitatge, a on emmarca els objectius, les fases i calendari del procés. Seguidament, el tècnic de Mobilitat fa la presentació tècnica del nou enfocament a tractar en el nou PMU amb els corresponents eixos, objectius, continguts, centrant la part final a la presentació de dades específiques vinculades a la mobilitat metropolitana i als eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys.

Finalment, en aquesta primera part explicativa, des de l'AMB es contextualitza també la participació i s'explica el vincle i coordinació entre administracions (Ajuntament de Barcelona i AMB) pel treball conjunt. Abans del treball en grups, des de l'equip tècnic de dinamització s'explica la configuració dels grups i la dinàmica del debat per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.48h s'inicia el treball en 2 grups online. Cada grup es configura amb diferents participants amb un equip dinamitzador (format per 2 persones per grup) i amb el suport del equip tècnic de suport per a resoldre dubtes i aclariments tècnics del PMU. Es fa un repàs dels objectius es dona la paraula a les persones participants per tal que puguin compartir i debatre les propostes relacionades amb els diferents eixos. Aquestes aportacions i propostes estan indicades a l'apartat següent.

A les 19.05h es dona per concloua la sessió de debat i s'emplaça a que puguin participar els darreres a través del portal Decidim.Barcelona.



Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball

Es conforma dos grups de treball online i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

Eix 1: Mobilitat en superfície segura, eficient i sostenible - Línia 1a: Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant – Línia 1b: Repartir l'espai en calçada i els seus usos prioritant els modes de transport amb major capacitat i menor impacte.

- **Protegir i ampliar l'espai públic destinat al vianant**
 - Dotar la xarxa de vianants de qualitat urbana i d'espai suficient ampliant els eixos pels vianants i per millorar la seva seguretat.
 - Prioritzar l'accessibilitat dels recorreguts a peu de la mobilitat quotidiana (per exemple, millorar les escales mecàniques del barri del Carmel).
 - Pacificar els carrers de les grans ciutats.
 - Es comenta que la problemàtica de contaminació al Carrer Aragó (problemes d'asma i mortalitat en gent gran).
 - Existència de llocs massificats pel turisme (per exemple, Mercat Boqueria)
 - Es proposa fer tancament de la circulació els caps de setmana, tal com es fa a carrer de Sants.
 - Es destaca que cal treure cotxes per guanyar terreny pels vianants.
 - Repensar els passos de vianants amb semàfor quan hi ha un carril bici en calçada, tot i tenir semàfor verd cal vigilar que qualsevol VMP no respecti el seu vermell.

- **Gestió dels aparcaments per a vehicles privats en l'espai públic**
 - Dissenyar l'espai públic al voltant dels principals nodes de transport públic. En aquest sentit, es comenta que hi ha un dèficit en infraestructures com per exemple a l'estació de Sants. S'assenyala la necessitat d'ampliar la zona d'aparcaments (plaça davant de l'estació de Sants) principalment per a vehicles privats, perquè les persones que arriben de fora de la ciutat puguin estacionar-lo i moure's amb transport públic per la ciutat. L'estació de Sants ofereix una bona connexió amb el Metro i La Renfe per arribar a altres punts de la ciutat.
 - Altrament, hi ha una altra aportació que destaca que a Montjuïc no es pot aparcar perquè hi ha algunes zones que estan prohibides.
 - Es proposa també reutilitzar els espais públics i privats per aparcaments, ja sigui amb quotes reduïdes.
 - Es reclama que els pàrquings públics i privats tinguin un cost menys elevat de l'actual i que es redueixin les tarifes.

- **Promoure la intermodalitat de la mobilitat activa**
 - Integració de sistemes de bicicleta compartida entre municipis. En aquest en un altre grup es comenta la necessitat de promoure la connexió i intermodalitat Bicing-



AMBici. Es destaca com un tema important i que s'ha de cuidar. Ara mateix existeixen els dos serveis (Bicing i AMBici) i s'ha de buscar alternativa perquè es puguin complementar (per exemple deixar la bici del Bicing a l'aparcament AMBici). Finalment, es comenta que s'acaben les concessions del Bicing i AMBici i s'ha de propiciar que hi hagi només una operadora.

- Ha de ser prioritat la connexió amb la Zona Franca. S'ha de buscar solució per millorar la connexió en modes de mobilitat activa amb la Zona Franca (via paral·lela a les rondes) que és un lloc on falten aquestes connexions i hi ha molta activitat econòmica amb molta feina.

- **Promoure la mobilitat en bicicleta a través de la millora i ampliació de les infraestructures**

- A nivell metropolità, cal potenciar les bicivies de sortida i entrada de Barcelona. Aquesta és una estratègia important, ja que cal potenciar el màxim les entrades i sortides. En aquesta línia es proposa accelerar la implementació de connexió ciclista entre les ciutats de l'àrea metropolitana i Barcelona (túnels de Vallvidrera, túnel de la Rovira, els rius, el port,...). Altrament, de forma similar, en un altre grup es destaca la necessitat de promoure el BikeVidrera (<https://www.bikevidrera.cat/>), habilitant l'ús ciclista dels Túnel de Vallvidrera per tal de connectar el Vallès Occidental amb Barcelona travessant el massís de Collserola en un temps similar al cotxe però de forma saludable, sostenible i econòmica. Cal habilitar espais per a bicis per un túnel com a propera BiciVia10.
- Potenciar l'ús dels carrils bici. En quest sentit, es comenta afegir carrils bici a les rondes (Ronda de Dalt i Ronda del Litoral), per a connectar altres municipis de l'Àrea Metropolitana. També es demana més protecció al carril bici.
- Incrementar la senyalització en els carrils bici. Aquesta mesura és clau per evitar sinistralitat, per altra banda, cal respectar als vianants que es mouen a peu.
- Cal facilitar que hi hagi aparcaments segurs per a bicicletes, actualment, els que hi ha són molt petits i no hi ha espai per tenir la bici.
- Ampliar l'oferta d'aparcaments per a bicicletes privades (per exemple: Bicibox). En un altre grup es comenta que estendre Bicibox pot solucionar el problema de l'aparcament. Cal garantir l'aparcament segur als llocs de gran afluència. Malgrat l'administració hi estigui en contra s'haurien de posar aquests aparcaments per incentivar el seu ús.

- **Promoure la mobilitat en bicicleta a través de polítiques de formació i promoció**

- Reduir la velocitat de circulació per millorar la convivència entre modes en calçada.
- Promoure algun tipus de carnet i/o assegurances per a la conducció de vehicles com la bicicleta o el patinet, sobretot per a ciutat.

Es comenta, per altra banda, que la proposta d'incentivar l'ús de la bicicleta deixa fora el col·lectiu de la gent gran.



- **Creació de hubs per a la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) amb mobilitat segura i eficient**
 - Es destaca la necessitat de crear *hubs* per la DUM, ja que no es pot descuidar les empreses, que han de poder fer la seva feina de manera còmode, per fer viable el km0 s'han de posar les infraestructures necessàries com els *hubs* d'interconnexió per poder deixar mercaderies i serveis a tots els residents i negocis de la ciutat. Per tal que hi hagi mobilitat segura i eficient han d'estar presents tots els agents, també l'empresa, i cal coordinar aquests espais, etc. Hi ha moltes idees, entre elles, es proposa fer servir el metro a la nit per repartir, que l'empresa pugui fer la seva feina sense molestar els vianants.
 - Es planteja buscar estratègies de mobilitat efectives i viables per fer el repartiment d'última milla de forma sostenible, malgrat les complexitats i dificultats. Es ressalta que cal treballar la mobilitat de l'última milla on s'han de dedicar els màxims esforços per d'implementar la DUM, ja que és en aquest tram on el repartiment de serveis i productes té major impacte en la mobilitat quotidiana.
 - En relació a la DUM, sobretot la última milla, també es comparteix la possibilitat d'emprar la ciclogística com a solució més sostenible. Altrament, es destaca que hi han d'haver hubs metropolitans i també microhubs de barri o districte i tot això ha d'estar ben coordinat.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2a: Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície. – Línia 2b: Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro).

- **Millorar i ampliar l'oferta i la freqüència de busos**

- Millorar des de l'administració el transport públic per millorar la demanda. En aquest sentit es comenta que caldrien més incentius per triar el transport públic.
- Impulsar línies urbanes de bus exprés.
- Millorar la preferència semafòrica i més velocitat d'autobusos per reduir interval de pas i així augmentar-ne la freqüència.
- Millorar els carrils de bus preferents i que siguin d'ús exclusiu dels autobusos. A vegades els vehicles privats incompleixen la normativa i fan anar malament la circulació dels autobusos.
- Cal més eficiència i ajustar les freqüències de pas en disminuir el seu temps:
 - Línia H2 d'autobusos, cal més freqüència. La freqüència actual és molt baixa i sempre va plena de turistes amb maletes.
 - Una aportació similar s'ha fet en un altre grup, a on es destaca que la freqüència de busos està vinculada al número de residents d'una zona i sinó es tenen el compte el número de turistes, la freqüència és insuficient i els residents en surten perjudicats.
 - Cal més freqüència perquè en faci ús més gent, així com també s'han de crear trajectes prioritaris
- Valorar la ubicació de parades de bus interurbà de manera que no es generin molèsties al veïnat, i que siguin eficaces (Per exemple, cues en les voreres; trànsit addicional)
- Garantir l'espai les condicions òptimes pel transport públic en superfície (Per exemple, calen més marquesines de protecció contra el sol, pluja, etc.).
- Calen més busos nocturns i millorar la seva freqüència (indirectament s'evitaria sinistralitat amb cotxes, ja que si es millora aquest servei nocturn les persones optaran per tornar amb transport públic abans que privat).
- Cal que hi hagi busos que només fessin una part central del recorregut, aquell que hi ha més demanda i en moments de major massificació i hores punta.
- Assegurar que puguin aplicar la velocitat comercial perquè el viatge no es faci etern.

- **Aparcaments per a busos en guals als hotels**

Falta de zones de bus i aparcaments per busos en guals als hotels. Manca d'aparcaments autocars discrecionals, dèficit d'infraestructures públiques.

- **Millorar la intermodalitat amb el transport públic**

Afavorir els punts de connexió amb altres transports perquè la gent no perdi temps en fer aquest canvi de transport.



- **Fer atractiu el transport públic de la zona metropolitana per a les persones que volen accedir a la ciutat de Barcelona**
 - S'assenyala que cal fer atractiu el transport públic, sobretot, els autobusos que venen de fora de Barcelona, sobretot aquells que fan la línia regular de transport públic.
 - Cal que els busos provinents de fora de Barcelona (zona metropolitana i regional) puguin tenir parades al centre de Barcelona, cal acostar el bus al centre (per evitar que la gent hagi de transbordaments).
 - Millorar el transport públic de l'àrea metropolitana, com a mínim per satisfer les necessitats actuals.

- **Oferir aparcament dissuasius i amb bones connexions al transport públic**
 - Cal potenciar aquest aparcaments i assegurar el bon funcionament dels serveis de Rodalies (actualment no és un servei fiable) per tal de connectar transport privat amb públic. També es comenta de connectar amb les bicis.
 - Potenciar Park&Ride als municipis d'origen. És una recomanació feta en diverses resolucions des de la Sindicatura.

- **Accelerar les inversions de la xarxa ferroviària**
 - Cal millorar el servei de Metro, Rodalies i Tramvia per tal que siguin més fiables i més confortables
 - Malgrat no sigui competència del PMU, es comenta l'existència de problemes de mobilitat des de La Garriga amb el tren (Rodalies) i això desincentiva el seu ús.

- **Cal tractar la bicicleta pública com a transport públic.**

Cal que servei de bicicleta pública es tracti com a transport públic. Cal assegurar la infraestructura i les connexions, així com el transport radial.

- **Estudiar les xifres de mobilitat del transport públic tenint en compte el transport discrecional per a visites i el bus turístic.**

- **Estendre la xarxa de tramvia per avingudes metropolitanes**



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3a: Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat. – Línia 3b: Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat, garantint l'equitat social.

- **Fomentar la creació de peatge urbà**
 - Cal promoure un peatge urbà amb aparcament assegurat
 - Estudiar el peatge urbà. Limitar i regular els desplaçaments per les persones que venen de fora i les que surten.

- **Implementar mesures que permetin reduir la sinistralitat i l'ús del vehicle privat**
 - Reduir carrils de circulació i posar limitadors de velocitat per reduir la sinistralitat (en especial a cotxes i motos).
 - Desagregar els objectius de repartiment modal del PMU i analitzar quin ha de ser l'objectiu de reducció.
 - Cal visibilitzar la moto també com a vehicle privat motoritzat a l'hora d'analitzar aquests objectius de reducció. Sovint es fa un tractament de la moto diferent del cotxe, tot i que la majoria de trajectes en moto són curts i dintre de la ciutat de Barcelona i per tant, són fàcilment convertibles en trajectes que fa el transport públic. Les motos a més, són una gran font de sinistralitat amb conseqüències greus.
 - Utilitzar els pàrquings privats, com per exemple els dels centres comercials de l'àrea metropolitana (en horaris nocturns i de poc ús). Això facilitaria la intermodalitat per arribar altres punts de la ciutat mitjançant transport públic. En contraposició d'aquesta proposta, es diu que no seria viable, ja que requereix vigilància i no es té capacitat infraestructural.
 - Incrementar la presència policial motoritzada per poder detenir els infractors, especialment els usuaris del VMP.

- **Promoció, formació i divulgació per reduir vehicle privat i promoure el canvi a la mobilitat activa i el transport públic**
 - S'ha de fer més incidència cap als conductors a través d'alguna campanya que faci recordar les prioritats de circulació.
 - Més educació (a infants) a les escoles i fer més conscient de la mobilitat urbana i sostenible.
 - Cal un canvi de mentalitat en la mobilitat en cotxe i fomentar altres modes de mobilitat.
 - Cal formació pràctica a les escoles per foment de l'ús cívic de la bici, anar a peu, etc.

- **Aplicació necessària de les zones de baixes emissions (ZBE)**
 - Aquesta aplicació ha de permetre potenciar les altres mobilitats, millorar la qualitat de l'aire, propiciar que hi hagi vies més segures, ordenar la DUM, etc.
 - És necessari complir amb els límits de contaminació de l'aire: activar alertes d'emissions restringint l'ús del vehicle de combustió, afavorint la gratuïtat del transport públic, etc.
 - Cal reduir la contaminació i deixar cotxe en benefici de reduir emissions, però també cal repensar la mobilitat d'altres transports, tals com avions, vaixells, etc. En aquest



sentit, es comenta que les baixes emissions no poden centrar-se només en els cotxes.

- **Facilitar l'accés a la ZBE per als vehicles històrics i els clàssics**

Representants dels vehicles històrics apunten que hi ha una prohibició excessiva (comparteixen que s'està prohibint un 0,01% de la flota de vehicles). Es proposa l'exempció del vehicles històrics a les ZBE, tal com ho tenen les principals ciutats com Madrid, Londres, etc.

- **Facilitar la circulació del vehicle privat a la ciutat**

- Hi ha eixos com el de Ciutat Vella que estan esdevenint poc atractius i fa que esdevinguin barris despoblats. En aquest cas, es demana més accessibilitat en la mobilitat en cotxe sobretot per les persones que viuen de fora.
- Millorar la mobilitat de les persones en cotxe.

Altres aportacions:

- **Cal una major coordinació entre administracions i serveis de transport metropolitans per garantir un millor servei de transport públic i una mobilitat més sostenible**

Es comenta que si el transport públic no funciona bé la gent ha d'agafar el seu vehicle. Cal fer polítiques amb visió metropolitana. La mobilitat depèn de moltes administracions i és molt complicat que es posin d'acord, Es destaca que no es poden fer polítiques només pensant en la ciutat de Barcelona, perquè si el transport públic no funciona per l'entrada de gent de la primera corona no se soluciona res.