



INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – Sessió de Mobilitat, Espai públic i Seguretat viària

Sessió de dilluns 3 de juny de 2024 - Horari: 17.30h – 19.30h

Lloc: Espai Jove La Fontana (Gràcia)

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

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





Sumari

Llistat de participants – Assistència a la sessió.....	3
Ordre del Dia	4
Desenvolupament de la sessió	4
Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball.....	5
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.	5
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).....	8
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.	10
Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2.....	12



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **24 persones (15 homes – 62%- i 9 dones – 38%)-**.

Assistència d'entitats i empreses participants

Acavança
Associació Catnova/ CAGG
Associació Ciutadana pels Drets de les Dones (2)
Associació Veïnal Vila de Gràcia
AV Vila de Gràcia (2)
Barcelona de Serveis Municipals
Biciclot.coop / Bicihub Barcelona
Ecologistes en Acció
Equip 65 - Col.legi de Treball Social
Human Mobility
Independent de Gràcia
Ingeniería de Tráfico, SL
ISGlobal
ECOM - Grup de treball de defensa del dret a la mobilitat sostenible i accessible de Barcelona
Pejuat (2)
Saba Aparcamientos, S.A.
Secuival.org Perito judicial experto en seguridad vial y en reconstrucción de accidente de tráfico
Stop Accidentes
Particular (3)

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Heriberto Muñoz, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
- Rosa Lopez, tècnica de la Direcció de Serveis de Projectes Urbans de l'Ajuntament de Barcelona
- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Joana Llinàs, Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Martí Aibuixech, tècnic del Departament de Participació
- Daniel Duocastella, suport tècnic del Departament de Participació
- Sofia González, suport tècnic del Departament de Participació
- Isabel Escorihuela, 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, espai públic i seguretat viària.
- Explicació del funcionament de la sessió
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de la mobilitat, espai públic i seguretat viària.

Desenvolupament de la sessió

El passat dilluns 3 de juny es celebra la sessió oberta de mobilitat, espai públic i seguretat viària a l'Espai Fontana de Gràcia. En el moment d'entrada de les persones participants es realitza la verificació de la inscripció i seguidament també es pregunta sobre la forma de desplaçament amb el kit "Com has vingut", a on les persones han d'agafar un tap de color vinculat del lloc d'origen des d'on han sortit fins arribar al lloc de la sessió (els diferents districtes de Barcelona, resta de la província de Barcelona i resta de Catalunya i posar aquest tap en un dels modes de transport (a peu, transport públic, bicicleta, moto, cotxe, vehicle elèctric o taxi o cotxe compartit). Aquest eina permet fer el càlcul de les emissions de CO2 de l'acte presencial.

La sessió dona inici a les 17.08 i es fa l'explicació 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, la tècnica 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, espai públic i seguretat viària i els eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys.

Finalment, en aquesta primera part explicativa, novament el tècnic de participació explica la dinàmica del debat per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.43h s'inicia el treball en 2 grups, en els quals es configuren amb participants, equip dinamitzador (2 persones per grup) i 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 conculsa la sessió de debat i s'emplaça a que puguin participar en altres sessions, així com seguir el procés i les propostes a través del portal Decidim.Barcelona.



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

Es conforma dos grups de treball 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**
 - **Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant** per tal de reduir la circulació del vehicle privat. Es valoren positivament les mesures puntuals com els “carrers oberts” els caps de setmana.
 - Pacificació del carrer Torrent de l'olla a Gràcia.
 - **Prohibir l'aparcament per motocicletes a les voreres.** Cal deixar de pensar en la motocicleta com un vehicle que et permet arribar a la porta del lloc a on vas. En aquest sentit, una altra aportació demana si hi ha algun pla que fixi on es pot aparcar.
 - Cal fomentar la mobilitat activa, generant **més espais verds**. Es comenta que hi ha barris de Barcelona on no hi ha accessibilitat de serveis i això s'ha de garantir.
 - **Fer travessera de Gràcia només per vianants**, repartiment de mercaderies nocturns, centres logístic on arriben les mercaderies i que després es reparteixen en bici, que es millori la xarxa de transport públic per arribar a les segona i a la tercera corona.
 - En relació a la xarxa de vianants (zona Gràcia) s'indica que s'han de fer més carrers de vianants, però que s'ha de millorar la seguretat perquè hi ha molts riscos amb bicis i patinets que baixen en sentit vertical.
 - **Augmentar la visibilitat dels punts negres, tenir en compte la disposició i mida dels contenidors.** Es comenta que cal tenir en compte la disposició als xamfrans de l'Eixample per la seguretat de les dones que van a peu, especialment de nit, assegurant també una bona il·luminació.
 - Es comparteix també que un dels elements interessants per a la pacificació són les **superilles** que permet pacificar zones i connectar-les entre elles. A més, permet reduir els cotxes a la ciutat i la seva velocitat.
 - Es comenta que els **indicadors de qualitat de l'aire i soroll** estan sobrepassats i que el PMU ha treballar per una **reducció els transport motoritzat**.

Malgrat hi ha bastant acord amb aquestes propostes, hi ha algunes aportacions que indiquen que cal **revisar l'efecte que tenen diverses mesures de mobilitat com la pacificació en el medi ambient**. S'ha reduït molt la velocitat mitjana del vehicle privat, els trajectes duren molt més i això fa augmentar el soroll i la contaminació. Es comenta que cal **garantir la fluïdesa del trànsit (conducció eficient)**, perquè la



mobilitat de 30 fa que els cotxes s'aturin i vagin molts lents i això tb genera contaminació.

També s'assenyala que cal **segregar la circulació dels VMP i bicicletes a les zones pacificades**. Es comenta que els VMP i les bicicletes circulen per tota la calçada i això ho fa molt perillós.

Per altra banda, pel que fa a la pacificació de carrers , hi ha una altra intervenció que indica que el fet d'arreglar els carrers pot implicar una pujada dels preus del lloguer i això no és positiu.

- **Duplicar el nombre d'aparcaments de motocicletes**
Això permetria millorar els desplaçaments per les voreres, especialment en aquelles zones de gran afluència de motocicletes. Es proposa que els aparcaments se situïn entre gual i gual i a la calçada, afavorint la visibilitat a la sortida dels guals. Eliminar places d'aparcament per a cotxes mitjançant **l'augment de places d'aparcament subterrani**.

- **Ordenar l'ús de l'espai a la calçada per facilitar la mobilitat en bicicleta i reducció de la sinistralitat**
 - **Promoure que els carrils bici vagin sempre en la mateixa direcció que la circulació.** És positiu per evitar conflictes amb els vianants. Es comenta, però, que les bicicletes són més visibles per als conductors de cotxes i motocicletes quan van en sentit contrari.
 - **Eliminar els carrils bici de doble sentit.** S'ha detectat una major sinistralitat.
 - Es proposa que es faci com a Dinamarca on té **prioritat sempre el vehicle més petit**. Es comenta que això avui dia a Barcelona és una utopia a però hem d'anar en aquesta direcció.

- **Eliminar de forma gradual l'aparcament en superfície i potenciar l'aparcament en origen i destí dins dels àmbits privats**
 - Es proposa que una situació ideal seria eliminar l'aparcament i cal fer-ho per fases, però indica que aquest ha de ser l'objectiu del PMU.
 - En un altre sentit, es comenta que no s'ha de prohibir, sinó que s'ha de regular bé.

- **Promoure la mobilitat en bicicleta a través d'infraestructures i polítiques de formació i promoció**
 - Cal **fomentar la bicicleta** i millorar tres aspectes claus: l'aparcament segur (a destí i arribada), xarxa de carrils bici i fer polítiques de promoció i formació per



- fomentar-la. Cal treballar amb infants i prendre de referents altres ciutats europees que estan funcionant molt bé.
- **Mesurar el potencial d'ús de la bicicleta.** Cal dissenyar la infraestructura comptant amb què només una part de la població en pot fer ús.
 - **Es destaca que per a promoure l'ús de la bici cal formació** (VMP, bicis, ...). Calen cursos que els acreditis com a coneixedors de la normativa. Es comenta que l'ús de la bici és molt important però no és per tots el col·lectius (la gent gran pot tenir més dificultats, etc.), per tant, cal **tenir transport públic amb condicions per a tothom.**
 - Per altra banda, s'assenyala que **no hi ha mitjans reals per que la gent pugui anar en bicicleta.** Falta formació, cultura i promoció per anar en bici. Comenta que hi ha incivisme, i que s'ha de fer una campanya tant important com la que s'ha fet del reciclatge de residus. S'apunta que és molt important educar al col·legis, una assignatura sobre responsabilitat social que inclogui mobilitat.
 - Finalment, hi ha comentari que indica que cal promoure l'ús de les bicis, però, si cal, amb sancions per a la gent que no compleix les mesures i normatives. S'assenyala que cal que les bicis estiguin ben identificades, afegir a les universitats i escoles pàrquings segurs, etc.
- **Elaborar un pla d'estacionaments que tingui en compte les autocaravanes**
 - Es comenta que cal promoure **zones d'aparcament** a l'entrada de la ciutat i es comenta que cal tenir en compte les externalitats cap als municipis veïns. Destaca que la prioritat número 1 és educar a les persones per respectar allò públic. Aquest pla d'estacionaments s'ha de fer amb visió metropolitana, ja que afecta als municipis veïns.
 - Es proposa que les **autocaravanes puguin estacionar d'una forma no invasiva ni massiva**, intentant que no s'acumulin en una zona. S'assenyala que cal facilitar aquest turisme itinerant i és necessari que puguin aparcar. Es debat sobre si pagar impostos dona dret a circular i a aparcar o només a circular. El turisme itinerant busca aparcament sense molestar ningú, i es proposa que se li donin opcions d'estacionament a més dels càmpings.
 - Es demana si s'han estudiat els tipus **de turisme de caravana** i proposa que l'ajuntament s'apropi a organitzacions camper per fer un estudi més acotat.
 - Altres aportacions indiquen que **l'objectiu es reduir vehicles privats** i per tant, **no és una prioritat regular autocaravanes**, és més important abordar transport públic col·lapsat degut al turisme.



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**
 - **Augmentar la freqüència dels autobusos els dies festius.**
 - **Augmentar freqüència del transport públic**, d'autobús, metro i trens de rodalies. Especialment a les zones més concorregudes i als polígons.
 - **Corregir el desfasament en la freqüència de pas dels autobusos** que es produeix des de l'últim autobús de les línies diàries fins al primer de les línies nocturnes. Si pot ser útil per reduir costos, fer servir busos més petits que consumeixin menys en línies amb poca demanda.
 - **Assegurar que hi hagi un bus del barri que cobreixi els serveis bàsics** (cap, escola, Mercat...) a cada barri, no només a barris de muntanya. Es menciona el cas específic de la Verneda.
 - Es proposa que a la Vila de Gràcia cal que passin **autobusos pel mig del barri**, destacant que és molt important que es mantinguin aquests autobusos pel veïnat.

- **Millorar l'accessibilitat al transport públic**
 - Es destaca la problemàtica que pateixen les persones amb **mobilitat reduïda quant a accessos al transport públic** i la sensació de risc que pateixen en anar pel carrer, sobretot alhora de creuar carrers on hi ha carril bici.
 - **Millorar els accessos** per tal d'assegurar que gent gran, persones amb diversitat funcional, persones que fan servir cotxets per infants, etc. el fan servir.
 - **Instal·lar una passarel·la automàtica al passadís de connexió entre línies de Passeig de Gràcia** per afavorir que persones amb mobilitat reduïda facin ús del metro.

- **Millorar el transport públic a la primera corona**

Això permet reduir el nombre de vehicles privats. Prioritzar la primera corona donat que, a partir de les dades presentades, això podria permetre reduir el nombre de vehicles que accedeixen a la ciutat.

- **Segregar les dades analitzades del transport públic tenint en compte l'afectació del turisme**

Es destaca que el turisme satura alguns mitjans de transport, cal analitzar-ho a part per poder posar-hi solució.



- **Reduir la saturació de punts turístics per millorar la mobilitat quotidiana**
 - Es comparteix la problemàtica que genera la mobilitat turística diferents zones de Barcelona com Gràcia (es posa l'exemple del Parc Güell on hi ha saturació turisme). Es comenta que els transports estan ocupats majoritàriament per turistes. Per tant, es proposa que hi hagin menys autobusos.
 - En aquest sentit, es comparteix que no es veu necessària la necessitat de reforçar la línia V19 els cap setmana, ja que si s'augmenta pot ser una mesura poc favorable pels veïns de Gràcia per l'augment del turisme a la zona. Així mateix, el veïnat està satisfet amb que no surti al GoogleMaps el bus del barri, i això no atrau turistes.
 - Es destaca que calen mesures adaptades als veïns del barri, no al turisme.

- **Connectar la xarxa de tramvies**

És un mesura molt prioritària per tal de fomentar una mobilitat sostenible

- **Promoure el taxi-bici**

S'assenyala que ara està prohibit i que caldria permetre la seva utilització a la ciutat per afavorir una mobilitat més respectuosa amb l'entorn.

- **Millorar el servei del transport ferroviari.**



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.

- **Implementar mesures que permetin reduir la sinistralitat**
 - **Implementar mesures per millorar la seguretat d'algunes cruïlles de bici** per reduir la sinistralitat, per resoldre el problema dels angles morts. Es proposa que sempre que en una cruïlla una bici tingui un semàfor verd, sigui vermell per als cotxes.
 - **Instal·lació de bandes rugoses a zones pacificades** per obligar a reduir la velocitat de bicicletes i VMP. Es comenta, però, que generen molt soroll i moltes molèsties als veïns i veïnes.
 - **Fer complir la legislació sobre la reducció de la velocitat a 30km/h** mitjançant sancions.
 - **Instal·lació de mesures de vigilància i sanció per excés de velocitat a VMP.** Es posen els exemples de C/Màlaga, a on s'han instal·lat radars per a patinets o al C/València, on la policia disposa d'un sistema de control de velocitat màxima de patinets.
 - Cal que les persones usuàries de VMP tinguin l'obligació de tenir una llicència, fer un curs d'educació vial, contractar una assegurança de responsabilitat civil, registrar del vehicle, fer servir casc. Implementat a través d'una ordenança municipal. Podria esdevenir un **element de sensibilització per entendre els VMP com un mode de transport seriós**, no un joc.
 - Reduir la velocitat al carrer Aragó i regular espais per anar en bici i VMP.
 - Assegurar la **velocitat 30km/h** a tota la ciutat (excepte les rondes).
 - En relació als VMP es pregunta sobre la prohibició al transport públic i que cal assegurar una bona connexió i que sigui obligatori que passin un control tècnic (ITV).
 - Cal promoure la seguretat vial. Es comenta que la normativa municipal no pot estar en contra de la llei de seguretat vial. Es comenta que hi ha també un reglament de circulació, com per exemple **la instrucció Prot2023/14** que ja marca la gestió de les autocaravanes.

- **Impulsar mesures per a augmentar la seguretat dels conductors de motocicleta**
 - **No reduir l'ample dels carrils** perquè perjudica a la seguretat dels conductors de motocicleta. Es comenta que aquesta mesura és útil per reduir la velocitat dels cotxes però incrementa la inseguretat per a les motocicletes, donat que no tenen espai per avançar.
 - **Adaptar el tram final del carril bus per permetre a les motocicletes accedir a les zones avançades de motos en cruïlla.** Si els carrils són estrets, les motos no hi poden accedir i perd la seva utilitat.



- **Fomentar l'ús del ciclomotor com a vehicle amb menor sinistralitat que les motocicletes**, que pot ser una bona alternativa als VMP i que a més requereix de assegurança obligatòria, ITV, carnet de conduir, etc. Es proposa **habilitar aparcament específic per ciclomotors**.

- **Implementar una educació viària obligatòria a les escoles**
Es comenta que altres països d'Europa la cultura de la bicicleta està més arrelada i hi ha més respecte entre modes de transport. Es comenta una percepció general de la reducció del civisme en els últims anys. Ara es fa formació però enfocat a vianants o futurs conductors de cotxe, no com a ciclistes o usuaris de VMP.

- **Promoure una connexió de qualitat a peu entre Barcelona i els municipis veïns**
S'assenyala que sortir caminant de Barcelona és molt complicat, i que no hi ha recorreguts per vianants entre municipis, per la qual cosa cal assegurar una bona connectivitat a peu amb altres municipis.

Altres aportacions:

- **L'accessibilitat** ha de ser central en el PMU.
- Fer que es compleixin els **plans de mobilitat per part de les empreses i el pla de mobilitat de mercaderies**, sent fonamental per una mobilitat sostenible.
- **Corresponsabilitzar els municipis en la saturació**. Es destaca que cal que s'actui a nivell de l'àrea metropolitana i no tota la responsabilitat recaigui a Barcelona. Es posa com exemple el pàrquing dissuasiu de Valldoreix, que és gratuït i està al costat de l'estació de ferrocarril.
- Promoure els **Plans de seguretat vial de les empreses**: hi ha obligacions per part de les empreses que han de complir en quant a seguretat a la feina, plans de prevencions de riscos a les empreses, etc.
- **Realitzar formació i seguiment a les empreses que organitzen circuits per turistes en vehicles elèctrics** (es menciona específicament el cas dels Segway) i **sancionar-ne** els incompliments.
- Es comenta que sobre els robatoris, cal fer **canvis legals que permetin que els delictes es puguin acumular**.



Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2

En aquest sessió s'ha recollit el mode de desplaçament i el punt d'origen de les persones participants a la sessió. Han respost **34 persones participants**, de les quals el 44% (15) han usat transport públic de zones provinents de diferents zones de Barcelona (moltes d'elles del districtes veí de Sarrià-Sant Gervasi). Seguidament el desplaçament a peu ha estat el segon mode més usat amb un 26% (9 persones). En tercer lloc es situen la mobilitat en bicicleta i en moto amb un 9% (3 respostes). Finalment, el cotxe i taxi o cotxe compartit ha estat usat pel 6% cada mode de transport. En aquesta sessió no hi ha hagut desplaçaments en vehicle elèctric.

Mode mobilitat/Lloc de sortida	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Resta BCN (prv)	Resta Catalunya	TOTAL	%
A peu	1	1	1			5			1				9	26%
Transport públic	1	2	1	1	4	1	2		1	2			15	44%
Bicicleta	1					1				1			3	9%
Moto			1		2								3	9%
Cotxe		1			1								2	6%
Vehicle electric													0	0%
Taxi o cotxe compartit										1	1		2	6%
TOTAL	3	4	3	1	7	7	2	0	2	4	1	0	34	100%

Segons les dades de mobilitat de les persones participants per assistir a la sessió, el nombre de kg d'emissions de CO2 són de **9,26 KG**. Indicar que la generació d'aquest CO2 equival a la necessitat de **470 arbres** en un dia per absorbir les emissions (50,8 arbres per cada Kg de CO2 generat).