

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

Sessió de dijous 30 de maig de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Palau Alòs – Carrer Sant Pere Més Baix, 55

> 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	3
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 1: Promoure una xarxa de mobilitat activa de qualitat i segura.....	5
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Millorar la qualitat del servei de les xarxes de transport públic.	7
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Reducció de la necessitat de mobilitat en vehicle privat i de les externalitats negatives.....	9
Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2.....	10



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **22 persones** (**6 homes – 17%-** i **16 dones – 73%-**).

Assistència d'entitats i empreses participants

AMB
Aquí Cooperativa
Associació PTP
AUMP - Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal
AVV Les Corts Sud
Barcelona de Serveis Municipals
Comissió Obrera Nacional de Catalunya
Consell de Dones de les Corts
Consell Feminismes Gràcia
Consellera Districte - AjBCN
Diputació de Barcelona
Eixample Respira
Gremi TMC
Institut Metròpoli
Plataforma BiciAugusta
Sindicatura de Greuges BCN
Stop Accidentes
Stop Accidentes
UGT Catalunya (2)
Universitat de Barcelona
YEGO Urban Mobility S.L.

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Blai Martí Plademunt, Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps
- Heriberto Muñoz, Direcció de Serveis de Mobilitat
- Mònica Torralba, Direcció de Serveis de Feminismes
- Mar Escala, tècnica del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Mercè Vidal, tècnica de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Andrea Jordán, 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 i gènere.
- Explicació del funcionament de la sessió
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de la mobilitat i gènere.



Desenvolupament de la sessió

El propassat dijous 30 de maig es celebra la sessió de mobilitat i gènere. 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 17.10 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 i gènere 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 17.45h s'inicia el treball en grup, en els quals es configuren amb participants, equip dinamitzador (2 persones) 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 19.10h es dona per conclosa 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 un grup 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 1: Promoure una xarxa de mobilitat activa de qualitat i segura.

- **Millorar la quantitat, la qualitat i la seguretat de l'espai públic per afavorir la igualtat de gènere.**
 - **Buidar i netejar la vorera** de terrasses i motos per tal que les dones que caminen i fan cures puguin portar els cotxets dels infants de manera més segura i còmode.
 - **Pacificar els entorns dels Mercats** (Per exemple el Mercat d'Horta). En el cas del carrer Tajo i Passeig Maragall, cal **ampliar les voreres i reduir l'encreuament**.
 - Posar llum a la foscor durant la nit. Es proposa **més lluminositat als carrers** per poder anar més segura (per exemple més pals de marquesina). En aquest sentit, també es destaca que les **sortides dels pàrquings cap al carrer siguin lluminoses** i que hi hagin parades d'autobusos relativament a prop caminant.
 - **Cal que les zones pacificades estiguin millor senyalitzades**. Es destaca que la prioritat han de ser el vianant i no el vehicle.
 - **Millorar la qualitat de l'espai públic** perquè d'aquesta manera es promoció la mobilitat activa.

- **Millorar l'accessibilitat als trams més conflictius.**
 - **Trobar els punts conflictius de les interseccions** a través d'aplicacions mòbils destinades a bicicletes.
 - Tenir en compte i que formin part d'aquest PMU les persones amb mobilitat reduïda (PMR).
 - Garantir **aparcaments per mobilitat reduïda i els seus accessos**.

- **Ampliar la infraestructura de mobilitat vertical** i sobretot mantenint les ja existents.

- **Disseny dels carrils bici amb majors criteris de seguretat per reduir la bretxa de gènere i ampliar l'ús de la bici a altres col·lectius. Més aparcament segur.**
 - **Establir una alternativa ràpida i segura per garantir els avançaments** i d'aquesta manera s'evitaria els assetjaments per una conducció més prudent (per exemple portar a un infant a la bici).
 - **Establir un ample de carril bici superior**. Sobretot en els trams tensionals (per exemple en la zona del Paral·lel).



- **Transformació de carrils bici per donar espai a diferents velocitats** (per exemple un mínim de 4 metres), ordenats per sentit, segregats i ben senyalitzats (sobretot en les connexions i cruïlles).
- Per tenir aparcaments segurs cal **diversitat d'aparcaments per diferents tipologies**.
- **Millorar l'enllumenat als carrils bici i netejar correctament els carrils** que tenen contigus containers de brossa (risc a punxar roda).
- Apostar per un **pla integral del Bicing** que garanteixin la seguretat.
- **Campanya de formació i sensibilització** perquè sàpiguen la normativa (de conductor) i per la bona convivència, defensant carrils compartits i de qualitat perquè tots els perfils de ciclistes en puguin fer ús.
- **Més punts de manteniment** per reparar rodes.

- **Millorar la qualitat de la xarxa de vianants dels polígons industrials, sobretot la connexió a peu amb el transport públic.**
 - **Millorar la il·luminació i amplada de voreres** en punts amb menor fluència (per exemple en polígons industrials, carrerons, etc.).
 - És important el enllumenat en les zones industrials i polígons per **evitar atropellaments**.
 - **Garantir que es pugui arribar amb transport públic**, i que les ofertes laborals no depenguin de la llicència de conducció perquè hi hagi oportunitats laborals.

- **Ampliar l'anàlisi interseccional de les dades de mobilitat,**
Es destaca que cal considerar a banda del gènere altres variables com l'edat, l'origen social, la diversitat, etc., per tal veure realment l'impacte i el repartiment modal.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2: Millorar la qualitat del servei de les xarxes de transport públic.

- **Ampliar els horaris de pas i freqüència fora dels horaris laborals, per millorar la conciliació i la percepció de seguretat**
 - **Millorar i augmentar les freqüències i horaris al transport públic i també en les zones industrials de nit.**
 - Les persones amb **mobilitat reduïda utilitzen el taxi de l'Ajuntament amb preus públics**. Manifesta que els horaris de tornada no es poden determinar en el cas de tenir una visita mèdica, per això s'ha de tenir en compte que el **servei sigui flexible i es pugui facilitar**.
 - **Poder fer estudis per zones en funció de les feines**. S'han de tenir en compte els perfils i segons la franja horària.
 - **Servei més acurat en el servei de bus de barri**. Més amable i amb més freqüència.
- **Millorar l'eficiència i rapidesa, sobretot del bus, el més utilitzat per les dones, que afavoreixi la igualtat de gènere**
 - En relació a la velocitat de l'autobús, és necessari **crear més línies de bus exprés**, per poder creuar parts de la ciutat més ràpid. Això ajudaria a la conciliació ja que les dones es mouen més en bus i per tant trigarien menys temps per realitzar les gestions personals o de conciliació.
 - **Els carrils de bus han de ser efectius i els han d'utilitzar el busos exclusivament**, no pot haver-hi vehicles aturats ni taxis, VTC.
 - Moltes dones tenen més d'una feina. **El VMP va ajudar a aquelles en poder arribar a tot arreu**.
 - Pel que fa a les treballadores del transport públic, com per exemple, els autobusos i metros, s'han de **contemplar dispensaris necessaris d'higiene**.
 - Posar en valor i ampliar l'oferta **d'autobusos nocturns** amb servei de parada a demanda.
- **Millorar el servei de transport públic ferroviari (sobretot Rodalies i Metro)**
 - **Millorar el servei de Rodalies**, amb més horaris, més freqüències que es puguin variar segons calguin. S'ha d'evitar les massificacions sobretot quan conflueixen treballadors, estudiants i visitants.
 - **Més seguretat al transport públic**, sobretot al Metro. Caldria estudiar fomentar els **comerços en les parades** dona més seguretat.
- **Realitzar campanyes contra l'assetjament de forma regular**
 - **Protecció davant de possibles cassos d'assetjament al transport públic**. Calen formacions i protocols al personal, dotacions de control, guàrdia urbana, etc., en tots els modes de mobilitat, a peu, transport públic, bicicleta, etc. Les càmeres de seguretat són útils, però es més efectiva la presència de personal cívic, policies.



- **Creació d'una eina per poder denunciar assetjaments a calçada de manera immediata.**
- Campanya de sensibilització sobre l'assetjament que pateixen les dones i una **taula de prevenció** per cada mode de mobilitat.
- **Campanya de sensibilització per minimitzar la sinistralitat** al gènere masculí per detectar els hàbits de la dona. També per conscienciar al gènere masculí perquè utilitzi més el transport públic i minimitzar la mobilitat privada.
- **Espais, punts liles i punts d'atenció** per fomentar el transport públic més segur (per exemple taxis liles -com a Mèxic-, botó d'emergència per trucar en les parades d'autobusos, etc.).
- **Seguretat per a les conductores contra l'assetjament i la discriminació.** I alhora realitzar una campanya per motivar, respectar i apoderar a les futures generacions que volen estar en aquesta professió.
- **Telèfon d'assetjament**, imitant a la prova pilot que hi ha a Terrassa. Hi ha un protocol antiassetjament on es contacta amb la persona conflictiva per conscienciar.



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3: Reducció de la necessitat de mobilitat en vehicle privat i de les externalitats negatives

- **Reduir la circulació del vehicle privat a Barcelona**
 - **Reduir els cotxes** però també s'ha de tenir en compte que hi ha persones que també el necessiten. S'ha de trobar un equilibri entre les solucions i propostes.
 - **Multar a les motos en vorera** que no compleixin la normativa o no estiguin en els llocs marcats per aparcaments de motos.
 - **Reforçar i limitar els carrils de vehicles privats** per vianants i bicis, espai més segur.
 - **Estudiar mesures que fomentin la reducció de la mobilitat en vehicles privat** (per exemple la reducció d'aparcaments, el peatge urbà i velocitat 30km/h a ciutat).
 - Implementar una **campanya de comunicació per promoure l'ús de la bicicleta o el transport públic.**
- **Augmentar i generar més consciència sobre la importància de la seguretat viària amb visió de gènere**
 - **Educació a l'escola** sobre la seguretat vial i garantir la seguretat dels vianants.
 - **Conscienciar més als passatgers de motos** perquè vagin ben equipats.
- **Impulsar la redacció de plans de mobilitat d'empresa (PDE)**
 - **Redacció dels plans de mobilitat d'empresa per millorar la sostenibilitat.** Fent arribar transport públic o col·lectiu.
 - Els PDE han d'anar coordinats per **posar aparca patinets i espais per a monocicles.**
 - Calen **facilitats, assessoraments i ajudes econòmiques** per elaborar i i/o implementar els PDE.
 - Els PDE han de tenir **visió de gènere.**
- **Potenciar la intermodalitat entre els diferents modes de transport (transport públic-bicicleta/VMP).**
 - **Itineraris interurbans segurs per a VMP.** Pacificar la calçada i controlar-ho per poder perdre la por i poder utilitzar la calçada i no la vorera (per exemple velocitat 30).
 - **El VMP és un mitjà de transport molt més ràpid** i per tant, més segur durant les nits.
 - **Es reclama treure la prohibició de VPM al transport públic.**
 - **Augmentar el foment al VMP i la seva percepció cap a la societat.**
 - **Incloure alternatives de mobilitat compartida** (per exemple el motosharing (s'arriba fins a un 40% de dones usuàries) o el carsharing sostenible) com a opció de mobilitat a promoure ja que permet flexibilitat i és més sostenible.

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 **24 persones participants**, de les quals el 54% (13) han usat transport públic de zones provinents de diferents zones de Barcelona i d'altres llocs de fora de la ciutat. Seguidament el desplaçament en bicicleta i moto han estat el segon mode més usat amb un 17% (4 persones) en cada mode de mobilitat. En tercer lloc es situen la mobilitat a peu amb un 13% (3 respostes). En aquesta sessió no hi ha hagut desplaçaments en cotxe, vehicle elèctric, taxi o cotxe compartit.

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	2										1		3	13%
Transport públic			2	1	1	1	2	1	3	1	2		13	54%
Bicicleta		2							1				4	17%
Moto		1			1					1	1		4	17%
Cotxe													0	0%
Vehicle elèctric													0	0%
Taxi o cotxe compartit													0	0%
TOTAL	2	3	2	1	2	1	2	1	4	2	4	0	24	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 **8,83 KG**. Indicar que la generació d'aquest CO2 equival a la necessitat de **448 arbres** en un dia per absorbir les emissions (50,8 arbres per cada Kg de CO2 generat).

