



ACTA DE LA SESSIÓ PMU 2024 DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Dia: 21 de desembre de 2020

Hora: 18h

Lloc: De forma telemàtica a:

<https://ajuntamentbarcelona.webex.com/ajuntamentbarcelona/j.php?MTID=m1d9960a6ab386f5c71a139878600ce96>

Participants: 85

Entitats membres del Pacte:

1. ACAVE, Catiana Tur
2. ADISCAT, Jose Manuel Fernández
3. AEM-ANSBIO- Francesc Gómez
4. AEVAC, Pilar Bellot
5. AGTC, Adolfo Martínez
6. AGTC, Carlos Folchi
7. ANESDOR, JM. Riaño
8. ANESDOR, Pedro Diaz
9. APIT, José Maria Antó
10. ASPB, Elisenda Realp
11. ASTAC Catalunya, Erika Camuñas
12. ASTAC Condal, Evaristo Magaña
13. AUDICA, Santi Canals
14. AUMP, Roger de la Primavera
15. BACC, Carles Benito
16. BAMSA, Alfred Morales
17. Barcelona Comerç, Alfons Barti
18. Barcelona Regional, Cristina Jiménez
19. Barcelona Regional, Joan Carles Montiel
20. Barcelona Regional, Jordi Fuster
21. Barcelona Regional, Lidia Padros
22. Biciclot, Pere Serrasolses
23. BSM, Adriana Malé
24. Cambra Comerç, José Adell
25. Carrers per Tothom, Montse Garcia
26. Carrers per Tohom, Manel Martí
27. CCOO, JM. Jurado
28. CEDAC, Carles Ribera
29. CENIT, Jaume Roca
30. CETOP, Raúl Millan
31. Ubeeco, Monica Casanovas
32. COACB, Alex Galicia
33. Consorci de la Zona Franca, Beatriz Tena
34. Copenhagenize, Jordi Galí
35. ECOM, Montserrat García
36. Eixample Respira, Genís Domínguez
37. Etra Catalunya, Rafael Barnola
38. FAVB, Joan Maria Soler
39. FECAV, Albert Canals
40. Federació Catalana de Ciclisme, Salvador Bigas
41. Generalitat de Catalunya, Cristina Pou,



42. Gremi de Garatges, Jordi Díez
43. Gremi Transport i Maquinària Construcció, Jose Carlos Romero
44. Gremi del Motor, Joan Blancafort
45. Grup Experts, Andreu Ulied
46. ICIL, Cesar Casstillo
47. IERMB, Maite Pérez
48. IMET, Maria Teresa Carrillo
49. Institut Cerdà, Júlian Arenas
50. Moventia, Elena Aguarta
51. Mutual de Conductors, Jordi Herms
52. PAT, Ole Thorson
53. PTP, Genis Barrera
54. PTP, Núria Pérez
55. RACC, Chistoph Vallart
56. SCT, Anna Pinto
57. Stop Accidents, Lilo Villasante
58. TMB, Gerardo Lertxundi
59. TMB, Raul Millan
60. TRAM, Humbert Lopez
61. TRANSCALIT, Eugeni Mañes
62. Un Cotxe Menys – Bicicletes, Ester Boada
63. UNO, Manuel Bejarano
64. UPC, Francesc Robusté
65. VAIC MOBILITY, Carlos Domínguez
66. VAIC MOBILITY, Maria Elisa Ojeda
67. VanApedal, Enric Gallifa

En representació dels grups municipals:

68. GM Ciutadans, Celestino Corbacho
69. GM Ciutadans, Javier Heredero
70. GM d'ERC, Eduard Cusco

En representació municipal:

71. Janet Sanz, segona Tinenta d'Alcaldia
72. Rosa Alarcón, regidora de Mobilitat
73. Manuel Valdés, Gerència de Mobilitat i Infraestructures
74. Adrià Gomila, Direcció de Serveis de Mobilitat
75. Angel Lopez, Regidoria de Mobilitat
76. Jesús Jiménez, regidora de Mobilitat
77. Maite Peris, Direcció de Comunicació
78. Beatriz Huarte, Direcció de Serveis de Mobilitat
79. Carme Gibert, regidora de Mobilitat
80. Eugeni Rico, Direcció de Serveis de Mobilitat
81. Gabi Gallart, Direcció de Comunicació
82. Miquel Rusalleda, Direcció de Comunicació
83. Julia Beltran, Direcció de Comunicació
84. Muriel Gimenez, Direcció de Comunicació
85. Anna Maria Botella, Sindicatura de Greuges



Ordre del dia:

1. Pla de Mobilitat Urbana 2024
2. Torn obert de paraules

Pren la paraula **Àngel López**, per explicar la proposta del Pla de Mobilitat Urbanan 2024

- 01 MOBILITAT A PEU
- 02 TRANSPOR PÚBLIC I COL·LECTIU
- 03 BICICLETA I VMPs
- 04 DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES
- 05 VEHICLE PRIVAT
- 06 VEHICLE PRIVAT – MOTOCILETES
- 07 SMART MOBILITY
- 08 AVALUACIÓ DE LES EXTERNALITATS
- 09 PRESSUPOST
- 10 INDICADORS I SEGUIMENT DEL PLA

A continuació s'obre el torn obert de paraules:

1. Ole Thorson de PAT

- Millorar la seguretat viària per als vianants: millorar la seguretat en els encreuaments entre vianants i vehicles; garantir que els cotxes no envaeixen els passos de vianants durant el temps de pas dels vianants; augmentar el temps d'encreuament per als vianants.
- Millorar la prioritat de l'autobús: fer un pla per millorar la xarxa de carrils de prioritat per als autobusos; cal que aquests canvis es puguin notar a tots els barris.
- Destinar pressupostos per l'ampliació de les voreres als diferents districtes. Hi ha a la ciutat moltes voreres totalment insuficients i cal planificar millores.
- Reduir el nombre d'accidents que impliquen vianants. Cal comunicar amb transparència la quantificació dels sinistres, per poder comprovar la disminució dels accidents.
- Cal destinar més pressupost a la millora de la mobilitat dels vianants, i menys als vehicles privats (cotxes). No és correcte que es destini més pressupost als cotxes que als vianants.

2. Santi Canals d'AUDICA

- No establir mesures molt restrictives pel que fa a la circulació dels vehicles de servei discrecional dins de la ciutat, perquè el sector no té la capacitat d'adaptació. A més no existeix la tecnologia necessària per fer una transició.

3. José María Riaño d'ANESDOR

- Potenciar una mobilitat eficient. Hi ha que avançar en una mobilitat més sostenible i potenciar el paper del vianant, el paper de transport públic i el paper de la bicicleta, però no s'ha d'oblidar que el vehicle privat (cotxes i motos) juga un paper important si es vol potenciar una mobilitat eficient que contribueixi a la recuperació econòmica.
- Distingir els tipus de mobilitat privada. Dins l'objectiu de reducció del 25% de la mobilitat privada, caldria distingir els tipus de mobilitat privada perquè cotxes



(mobilitat pesada) i motos (mobilitat lleugera) tenen un impacte diferent. Cal destacar que l'ús de la moto no ha augmentat de manera considerable durant la pandèmia COVID, mentre que l'ús del cotxe s'ha multiplicat. Un estudi del RACC presentat fa uns dies sobre la mobilitat POST-COVID exposa dades interessants com ara que l'ús del metro ha baixat del 42% al 27%, l'ús de la moto ha passat del 15% al 16%, l'ús del cotxe ha passat del 24% al 47%.

- Incorporar les dades de les emissions sobre motos. Les motos representen el 30% del parc de vehicles privats i el nombre de desplaçaments en cotxe i en moto són equivalents, quasi 1 és a 1. En canvi del total d'emissions del trànsit el 3,6% són de moto i el 12% el cotxe particular.
- Incorporar les dades sobre ocupació d'espai de circulació. Des del punt de vista de la congestió del trànsit no és el mateix un vehicle gran de quatre rodes que un de petit. Segons l'autoritat de Brussel·les del trànsit canviar un 10% de cotxes per motos reduiria un 40% els embossaments, amb el que això suposa de reducció d'emissions.
- Es valora positivament el treball que es du terme des del grup específic de ciclomotors i motocicletes. La moto està incorporada en aquest pla, en el capítol de seguretat vial i en el d'aparcament, però falta afegir alguns punts importants.

4. Carles Benito del BACC

- En vies de tres o més carrils el que cal és un carril bici segregat i de qualitat. La proposta de que les bicis i cotxes comparteixin espai en aquests carrers amb tres o més carrils d'amplada, restringint en un dels carrils la velocitat a 30km/h (el que anomenem ciclocarrils) suposa un retràs pel que fa a la qualitat de la cultura ciclista i a qualitat de la infraestructura que Barcelona ja tenia. Els ciclocarrils s'han aplicat a Madrid, però no han aportat cap tipus de millora ni en l'ús, ni en la qualitat, ni en la seguretat de la bici. Per contra, és una mesura que ha costat molt diners destinats a incorporar marques vials al terra.
- Creiem fermament que si es vol apostar per un aparcament segur per a les bicicletes, s'ha de començar situar aparcaments focalitzats en els centres intermodals, que són les principals estacions. El sistema que ja funciona a l'àrea metropolitana (bicibox) no es vol implementar a Barcelona i és una oportunitat perduda. Un dels arguments per descartar aquesta opció és que ocupa espai a la vorera, però és un disseny que pot ocupar espai de calçada i es pot situar en places de cotxes. La proposta d'ocupar locals buits ens sembla massa ambiciosa, que requeriria molts anys d'investigació.

5. Montserrat García d'ECOM

- Sobre les voreres, està clar que s'han d'aplicar mesures per garantir la prioritat del vianant, eliminant obstacles i garantint les distàncies d'accessibilitat. Algunes mesures impliquen la millora de la infraestructura, però altres impliquen una millora de la gestió.
- Per aterrar les mesures d'execució del PMU caldrà una coordinació real amb el pla d'accessibilitat, impulsat per una altra regidoria.
- Sobre el pla de Rodalies volem saber exactament com impulsarem aquestes mesures quan són competències del departament de Territori i Sostenibilitat. No només són mesures d'infraestructura, sinó també de gestió i informació.



- Demanem una reunió amb la regidora per veure com executem el pla d'accessibilitat a diferents barris.
- Les escales mecàniques (no unes en concret, totes) NO SON ITINERARIS ACCESSIBLES, ho diu tota la normativa estatal i catalana vigent.
- Cal implementar més carrils bici, pensem que cal apostar per carrils bici segurs i segregats, perquè la mesura de compartir carril amb cotxes a velocitat 30 és una mesura que no farà que molts usuaris de bicicleta estiguin fora de les voreres.
- Hem de garantir al màxim que les voreres siguin espais segurs per als vianants.

6. Genís Domínguez d'Eixample Respira

- Volem insistir en què continuem pensant que no és possible trobar un consens amb aquelles empreses que es beneficien de la contaminació i d'abusar de la mobilitat. Cal actuar de manera ferma per revertir els nivells de contaminació actuals, superiors als màxims permesos per la llei.
- Els objectius de PMU són molt poc ambiciosos a 4 anys vista, tenint en compte que dels plans anteriors no s'han implementat el 100% dels objectius. Moltes de les mesures que s'estan plantejant depenen de pressupostos i acords amb altres administracions, per tant no depenen al 100% de l'ajuntament.
- Ja tenim un clar exemple a Ronda Universitat, on s'ha fet una reforma i no s'ha donat espai a cap tipus de vehicle de mobilitat sostenible i s'han deixat dos carrils pels cotxes. Nosaltres pensem que és molt important i és crític afegir el peatge urbà dintre del PMU i començar-ho a tractar amb tots els actors que s'han d'involucrar per aconseguir-ho.
- Demanem que es garanteixi el compliment de la normativa actual. L'ajuntament i la Guardia urbana estan permetent que els vehicles facin infraccions: excés de velocitat, abús dels espais de prioritat per vianants, la carrega i descàrrega a qualsevol lloc, aparcaments de motos a les voreres, tallers que ocupen la vorera com extensió del seu propi local, invasions de cotxes al carril bus, etc. El resultat d'aquesta permissivitat és que la capacitat de vehicles del sistema sigui encara superior, quan Barcelona ja és la ciutat amb més densitat de vehicles de tota Europa, i l'Eixample és un barri amb una capacitat molt alta de trànsit.

7. Alex Galicia del Col·legi d'Agents comercials de Barcelona

- Volem que es respecti el sector professional. Demanem algun conveni o acord per garantir algun avantatge per poder fer la nostra feina.

8. Jordi Díez, de Saba Aparcaments

- Estem d'acord al 100% amb la proposta del PMU de la gestió de l'estacionament des de SABA.
- És important parlar del sistema de senyalització dels aparcaments fora de calçada dintre de la ciutat per optimitzar la mobilitat. Cal intentar portar al vehicle directament des del punt d'origen a destí amb un sistema de senyalització tant digital com física (a través de plafons a la ciutat, etc.) Això milloraria la gestió del trànsit a la ciutat.
- És molt rellevant garantir l'accés als aparcaments davant de qualsevol mesura de restricció d'accés a determinades zones de la ciutat, garantint tota l'activitat de l'entorn dels aparcaments.



9. Roger de la Primavera d'AUMP

- Cal defensar els VMPs des de l'AUMP (vies ciclables + calçades 30) en base a la darrera actualització Reial Decret 790/2020 per part de DGT a nivell estatal.

A continuació, dona resposta a les intervencions la regidora de Mobilitat **Rosa Alarcón** tot explicant que el PMU és un document de paraigua global. Porta unes estratègies concretes però no el desenvolupament de les estratègies.

Les accions concretes que impliquen les motos, els vianants, les bicicletes, el pla d'electrificació dels autobusos, etc. es treballaran en més profunditat. Amb el PMU ens hem de posar d'acord amb mesures globals. El PMU ha d'atacar la crisi econòmica, sanitària i mediambiental, i al mateix temps ha de ser compatible.

També que cal destacar que és la primera vegada que el vianant està integrat com un tipus de mobilitat més de la ciutat i té un apartat específic. A més, representa la base de la mobilitat de la ciutat, perquè tots i totes som vianants.

Les voreres han de ser sagrades. Hem de treure obstacles fixos que hi ha actualment a les voreres, sobretot en aquelles que tenen una dimensió reduïda (menor a 90cm) i posant especial atenció a barris com Horta, la Teixonera i el Guinardó. També hem de treure obstacles mòbils com són els aparcaments de motos i de bicicletes, que hauran de situar-se en calçada.

La seguretat viària és un dels principals objectiu d'aquest PMU.

Hi ha 300 fitxes a la vostra disposició perquè pugueu treballar-ho i fer les vostres aportacions.

El tema del pressupost, cal dir que el pressupost destinat a vehicle corresponen a l'electrificació de la flota municipal. Aquesta infraestructura és molt cara.

La mobilitat privada s'ha de garantir perquè en alguns casos és essencial i obligada.

Sobre el transport públic s'està fent una gran feina perquè el transport públic sigui segur i l'objectiu és recuperar la confiança prèvia a la pandèmia.

Diu també que és evident que treballarem amb vosaltres l'ordenació del sector discrecional. La circulació de les línies regulars i discrecionals a Barcelona no està ben endreçada i cal fer un esforç de reordenació. Madrid, Londres i París són bons exemples, tenen estacions d'autobusos que permeten un bon servei, eficient, ben contactat i amb capacitat de creixement.

Remarcar que la moto té un tractament diferenciat en aquest PMU. Estem incorporant una part important que s'està fent en el pla de la moto i el PMU és el paraigua. Les estratègies concretes s'aterraran més endavant amb un pressupost associat.

El tema dels carrils 30 en determinats carrers, és una mesura pendent d'estudiar de Ciutat 30, que seria complementària a les actuacions de millora per a bicicletes. Cal destacar tres coses: hi haurà aparcament segur connectat amb el transport metropolità, la xarxa

bicing s'ha d'anar completant amb dues prioritats, millorar la xarxa de connexió i baixar les bicicletes de les voreres per no entrar en conflicte amb el vianant

Explica que quan es parla de mobilitat vertical parlem d'un sistema de transport públic, que millorarà el desplaçament dels ciutadans i ciutadanes, i cal fer-ho amb mesures d'accessibilitat, tot i que sabem que no són accessibles a tota la població.

Diu que sabem que hi ha una emergència climàtica, però també tenim una emergència social i hem de treballar de manera coordinada amb tothom. La necessitat que hi ha darrera del PMU és la de canvis culturals, que impliquen molt de temps per ser assimilats. Cal fer pedagogia, posar recursos i posar autoritat. La gran eina en aquest cas és la Guardia Urbana.

També que aquest PMU no va contra ningú i la intenció és que tothom pugui desenvolupar la seva feina i que volem que l'aparcament siguin un espai de servei a la mobilitat. Des del punt de vista legislatiu hi ha tasques pendents, que ens impedeixen avançar.

Per últim dir que el PMU depèn d'una banda de l'acció municipal i d'altra banda de l'acció d'Europa, de l'Estat Espanyol, de la Generalitat de Catalunya, de l'AMB i de l'ajuntament. Els fons europeus són una oportunitat per millorar rodalies, metro, tram, etc.

Tot seguit pren la paraula **Janet Sanz** dient que el PMU és un instrument d'objectius comuns. És un pla que ha d'encaixar amb les actuals propostes de les superilles i complir amb els objectius de salut. Ha de ser un pla ambiciós, que no faci renunciïes amb els objectius consensuats, tot i que ha de ser sensible amb la situació. Mirant cap al 2030 la bici, el transport compartit en totes les seves modalitats i el transport elèctric han de ser prioritaris. Hem de reclamar a qui correspongui les millores en el TRAM, en el servei de Rodalies i en tota la xarxa de transport públic.

Per acabar **Àngel Lopez** explica que la prioritat del bus ha de ser perceptible pels usuaris.

El pla de la moto s'està desenvolupant, però cal un treball més ampli. Per tant han d'aparèixer diversos plans derivats per concretar més.

La necessitat de millorar el control del compliment de les normes de circulació, d'aparcament, etc. és evident.

Calen més espais d'aparcament fora de la calçada, per tant cal habilitar-ne. Per a les empreses d'aparcaments és un negoci però per a l'ajuntament és una estratègia.

Finalment, la regidora de mobilitat **Rosa Alarcón** reafirma que s'ha conclòs que el pla presentat a la sessió d'avui es sotmetrà a aprovació inicial a la CEUIM i tot seguit tanca l'acte agraint la participació a les 20h