

Acta de la sessió del Pacte per la Mobilitat de Barcelona – Ampliació i millora de la infraestructura ciclista a Barcelona

Dia: dimecres, 13 d'octubre de 2021

Hora: 18.35 h

Lloc telemàtic: https://ajuntamentbarcelona2.webex.com/meet/pacte_mobilitat

Persones assistents: 48

Entitats assistents:

1. AV Sant Antoni
2. ABCcat, Emiliano Maroto
3. AGTC, Carlos Fonchi
4. AMB, Carles Conill
5. Amics de la Bici, Albert Garcia
6. Astac Condal, Evaristo Magaña
7. Audica, Santi Canals
8. B:SM, Jordi Garcia
9. B:SM, Sergi Vidal
10. BACC, Carles Benito
11. BACC, Marta Casar
12. Barcelona Camina, Joan Estevadeordal
13. BiciHub, Manuela Frudà
14. COACB, Esther Rey
15. Consorci Zona Franca, Beatriz Tena
16. Eixample Respira, Genís Domínguez
17. FAVB, Joan Maria
18. Federació ECOM, Montserrat Garcia
19. Freeel, Dani Tizon
20. Fundació MDC, Jordi Herms
21. Gremi del Motor i Consell de Gremis, Joan Blancafort
22. Maragall Respira i Bici Maragall, Joan Cuevas
23. Maragall Respira, Clem Suraud
24. MOVENTIA, Elena Aguarta
25. PAT, Ole Thorson
26. Plataforma Bici Augusta, Martina Gasull
27. PTP, Jordi Porta
28. RACC, Alba Rey
29. Reby, Aina Llorca
30. Ride Movi, Gerard Gomà
31. Ride Movi, Joana Domingo
32. Sindicatura de Greuges de Barcelona, Anna Maria Botella
33. TMB, Josep Mencion
34. UB, Oscar Marcos
35. Óscar
36. Ismael
37. Ana Díaz
38. Anna Xicoy
39. Jacobo Kalitovics
40. Manuel Bejarano
41. Rbarnola

En representació municipal:

42. Carlos López, cap del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
43. Gabi Gallart, comunicació d'Ecologia Urbana
44. Manuel Valdés, gerent de Mobilitat i Infraestructures
45. Miquel Rusalleda, tècnic de Participació d'Ecologia Urbana
46. Oriol Altisench, gerent adjunt del Departament de Mobilitat al Territori
47. Sílvia Martínez, de Participació d'Ecologia Urbana
48. Valèria Bartra, del Departament d'Estratègia de la Mobilitat

ORDRE DEL DIA

1. Ampliació i millora de la infraestructura ciclista a Barcelona
2. Torn obert de paraula

1. Ampliació i millora de la infraestructura ciclista a Barcelona

El gerent de Mobilitat i Infraestructures, **Manuel Valdés**, obre la sessió disculpant la regidora i tinent d'alcalde Laia Bonet, que no ha pogut assistir a la sessió. Exposa que en aquesta sessió s'explicarà la nova proposta d'increment i les principals característiques de la xarxa ciclista de Barcelona. A tall introductori explica que, a més del impuls per a la millora en la xarxa ciclista fet durant la pandèmia, l'actuació que s'explica en aquesta sessió suposa un nou paquet de carrils que compta amb uns fons econòmics de 30,8 milions d'euros i que comporta 32,6 km nous de carrils i 11,7 km de millora de la xarxa actual. Està previst tenir el pla acabat a finals de 2023, assolint una xarxa de 272 km de carrils bici a Barcelona.

En aquest pla hi ha previstes 28 noves actuacions que sumen en total 44,3 km d'intervenció a la xarxa. 18 de les actuacions són per fer nous carrils, que s'iniciaran entre el 2021 i el 2022 i que sumaran 24,6 km nous, amb aparcaments de bicicleta i zones avançades de bicicletes als semàfors per poder girar quan els carrils canvien de banda. Es presenten també 10 actuacions de baixada de carrils bici de la vorera a la calçada, millorant la seguretat dels ciclistes i dels vianants (8,5 km). Per últim hi ha diferents actuacions urbanístiques de transformació de la ciutat que incorporaran carrils bici al seu disseny (1,4 km de nous carrils i 3,2 km de baixada de carrils de la vorera).

Totes aquestes intervencions estaran finalitzades el 2023 i Barcelona acabarà tenint una xarxa de 1.150 km d'espais i vies ciclables.

Pren la paraula **Carlos López** que explica més detalladament les actuacions previstes que responen a 3 grans tipologies:

- Carrils bici que són de doble sentit i es desdoblen per fer-los d'un únic sentit.
- Carrils bici que es baixen de la vorera a la calçada.
- Carrils bici nous.

A continuació mostra un plànol on es veuen les actuacions de l'anterior mandat i les d'aquest i que, en total, sumen els 44,3 km que s'assoliran durant aquest mandat. Per acabar mostra un altre plànol de Barcelona amb la suma dels carrils bici existents i d'aquestes dues actuacions presentades, que en total sumen més de 1000 km, com havia comentat anteriorment el Manuel Valdés.

Pren la paraula **Valèria Bartra** que complementa els detalls d'algunes de les actuacions previstes: Diagonal – Cervantes, diferents trams de la Via Augusta, Badajoz, Rosselló, Freser, Passeig Maragall, carrer de Sants i Gran Via.

2. Torn obert de paraula

Al torn obert de paraula moltes entitats manifesten que l'ampliació de la xarxa els sembla molt bona notícia. La principal qüestió que preocupa a moltes de les entitats participants és la manca de seguretat als carrils bici. Demanen carrils accessibles, més amples i amb prou mesures de seguretat i distància amb els vehicles motoritzats perquè qualsevol persona de qualsevol edat les pugui fer servir.

També coincideixen moltes d'aquestes entitats és en el fet que no se'ls ha fet arribar la informació actualitzada abans de les reunions. Entenen aquestes entitats el Pacte per la Mobilitat com un espai de diàleg, participació i consens, i que últimament no es respecta, perquè les sessions s'han convertit en sessions merament informatives i no permeten cap participació. A més, diuen que la informació que se subministra als membres del Pacte per la Mobilitat no està actualitzada i, d'aquesta manera, no poden fer aportacions de valor.

- **Ole Thorson**, de PAT, comenta que la nova senyalització de camí escolar al carrer Mallorca – Nàpols està situada al revés del que hauria de ser i provoca confusió. També demana que es doni més informació sobre com queden els semàfors per vianants en aquestes actuacions previstes.
- **Joan Blancafort**, del Gremi del Motor i el Consell de Gremis, comenta que l'ampliació dels carrils bicis redueix l'espai per als vehicles motoritzats, que representen el 25% del transport (cotxes, motos, transport), mentre que la bicicleta ocupa només el 4%. La conseqüència és una congestió de la circulació que genera un greu problema entre la ciutadania. Pregunta, també, si és cert que s'han tallat un centenar d'arbres al carrer Tànger per fer un carril bici.
- **Marta Casar**, del BACC, comenta que algunes de les actuacions que s'han presentat són petits trossets que s'han afegit a la xarxa i això dona inseguretat, perquè són cruïlles perilloses. També hi ha carrers on s'ha demanat des de fa molt de temps que hi hagi carril bici, com l'avinguda de Madrid, en els que s'ha fet moltes licitacions i propostes, però no s'ha arribat mai a fer cap carril bici de veritat.
- **Carles Folchi**, de l'AGTC, exposa que la desaparició de molts m² de vials per al transport de mercaderies, un sector essencial per la ciutat, dificulta la convivència dels diferents vehicles. Demana una reunió amb la regidoria per parlar de la gran quantitat d'incidències que hi ha i de què passarà un cop acabada la pròrroga per a la circulació dels vehicles de transport pesat de mercaderies per carretera. També pregunta si s'ha fet alguna valoració de l'impacte que té en la distribució de mercaderies la supressió d'aquests vials en favor de l'ampliació dels carrils bici.
- **Santi Canals**, d'Audica, pregunta si s'han tingut en compte l'actualització de les parades d'autobusos escolars amb els nous carrils bici i demana que es contrasti bé amb la Guàrdia Urbana quan es fa una d'aquestes modificacions, perquè és una situació que genera perills.
- **Martina Gasull**, de Bici Augusta, demana quina és la solució per les parades d'autobús de la via Augusta i quina és l'amplada dels carrils a les dues bandes. També pregunta si tenen una data d'inici d'obres, perquè els van dir que estaria acabat el 2021. També recalca que si hi ha només un 4% de gent que es mou en bici per la ciutat és perquè no ho troben prou segur.
- **Clem Suraud**, de Maragall Respira, pregunta en quina etapa està el carril bici del passeig Maragall fins al final del passeig, ja que, ara mateix, no es pot accedir al centre de la ciutat des de molts barris com Horta, La Font d'en Fargues o el Carmel.
- **Genís Domínguez**, d'Eixample Respira, comenta que els nous carrils bici que s'han presentat són un pas endavant, però que no sembla un nombre suficient per arribar al plànol que hauria de tenir Barcelona el 2023 (al plànol es presenten 272 km tot i que el 2022 el PMU diu que hi hauria d'haver 295 km). S'estan fent menys carrils dels que s'havien planejat. També apunta que els carrils actuals són molt estrets i no

seran adequats per al trànsit que hi haurà el 2023, especialment amb la incorporació de vehicles de mobilitat personal (VMP). Cal desdoblar i ampliar alguns carrils bici més com els d'Entença, Aribau, Muntaner o Balmes.

- **Carles Benito**, del BACC, insisteix que a les línies d'aparcament hi ha una manca de seguretat, sobretot quan s'obren les portes. Comenta que l'actuació de Via Laietana no s'està fent amb un disseny que potencii l'ús de la bicicleta, sinó que la condemna a la prioritat que té el transport públic. Exposa que no hi haurà bicis sense un aparcament segur al voltant, actualment hi ha molta manca d'aparcaments còmodes i fàcils. També apunta que actualment no hi ha regulació des de l'Ajuntament per a la distribució de mercaderies. Hi ha molts estudis de viabilitat, el mateix Ajuntament té proves pilot per estendre un pla per la ciutat que s'hauria d'implantar.
- **Carles Conill**, de l'AMB, celebra la nova connexió de Barcelona i el Baix Llobregat a través de la carretera de Sants i convida a treballar conjuntament altres eixos de connexió metropolitans.
- **Alba Rey**, del RACC, demana quin és el calendari de les actuacions i quines dates hi ha previstes i insisteix que la seguretat en l'aparcament serà un impuls per augmentar la mobilitat en bici a la ciutat.
- **Montserrat Garcia**, d'ECOM, ressalta la importància d'incorporar l'accessibilitat (edat, diversitat funcional, etc.) en el disseny de la xarxa viària de la bici i, per altra banda, tenir en compte que, a més de ser una via de mobilitat, és una via de lleure.
- **Jordi Porta**, del PTP, pregunta si l'eix de l'avinguda de Roma des d'Aragó fins a València s'ordenarà de millor manera i si està previst augmentar els aparcaments de bicicletes en aquest tram.

En resposta a les intervencions el **Manuel Valdés** explica:

- Aclareix que el nivell de maduresa dels projectes encara és molt baix, en aquesta sessió s'ha volgut fer una presentació general del projecte que està en evolució.
- Pel que fa a la seguretat entre bicis i vianants, en totes les configuracions de carrils bici es té en compte de forma global la normativa que afecta els temps de creuament.
- Pel que fa a les interferències entre carrils bici i contenidors o parades, de vegades no és fàcil integrar els serveis urbans en carrers existents, però s'està intentant treure el màxim rendiment de l'espai on no es pot modificar la secció per donar el màxim espai possible a la bicicleta. En aquest mateix sentit, totes les parades de bus tenen la seva dificultat i es prenen les decisions que són millors per la convivència en cada cas. Amb els contenidors passa el mateix, és un ús essencial a la via pública que s'ha de compatibilitzar i buscar-hi la millor solució.
- Sobre l'essència del Pacte per la Mobilitat, sempre s'intenta treballar conjuntament. És veritat que en aquest cas s'ha convocat la reunió després d'haver presentat el pla, però, tal com s'ha pogut veure, no és una xarxa que estigui desenvolupada.
- Comenta que és veritat que s'està traient espai al vehicle privat, que actualment té prioritat sobre l'espai públic, però no s'apropa gens a la totalitat d'ús que té avui en dia. Actualment la bicicleta és un vehicle d'ús minoritari i que s'afavorirà sempre que la xarxa viària pugui mantenir els usos essencials.
- Aclareix que l'actuació del carrer Tànger ha sigut una urbanització general de carrer que estava prevista i no una creació de carril bici.
- Pel que fa a l'actualització dels documents publicats que s'ha comentat, es comprovarà i s'actualitzaran si cal.
- Explica que compartir la xarxa ciclista amb el bus és una alternativa excepcional i no és la forma preferencial per fer-ho, però en alguns casos no hi ha espais ni ubicacions possibles per altres usos.

- Aclareix que els trams que es fan en trossets són així perquè s'aprofiten altres actuacions de l'entorn per poder-les guanyar pels futurs carrils bici previstos. Les actuacions futures acabaran de configurar els eixos de principi a final.
- Es traslladarà la petició del Carles Folchi de fer una reunió entre els transportistes i la regidora.
- Sobre l'impacte de la DUM, com la resta d'activitats essencials al voltant del carril bici, comenta que és una de les principals preocupacions de l'Ajuntament i ara s'està treballant en l'estratègia de les mercaderies de la ciutat. No és un tema oblidat ni que s'obviï en la configuració dels carrils bicis, sinó que es considera essencial pel funcionament de la ciutat. S'està treballant molt en el tema de mercaderies i microdistribució i la seva compatibilitat amb els carrils bici.
- Posaran un punt d'atenció pel que fa als permisos dels transports escolars segons la xarxa que estarà actualitzada i vigent aquest any.
- Explica que ara s'està desenvolupant la segona part del carril bici del passeig Maragall, que està en etapa d'estudi, però remarca que haver fet la primera part fins a la plaça Maragall ha sigut un repte ja assolit molt important.
- Reconeix que el projecte respecte a l'horitzó del 2024 encara està endarrerit, però avui en dia arribar gairebé als 300 km de carril bici no està gens malament. En dos anys es veuran molts nous carrils bici i no estarem a molta distància del PMU previst per al 2023.
- Els carrils bici es dissenyen amb l'amplada màxima possible sempre, per tant es té en compte que els VMP com els patinets hi circulen, però actualment quan hi ha més problemes amb els VMP no és quan circulen pel carril bici sinó quan van per la vorera o altres llocs per on no poden circular.
- Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, se seguirà augmentant a mesura que els carrils augmentin, i l'aparcament segur és una altra línia en què s'està treballant i que ajudarà molt al desenvolupament de la xarxa ciclista.
- Comenta que l'Ajuntament seguirà treballant per una connectivitat metropolitana en bicicleta.
- La necessitat de garantir la màxima seguretat per a les persones amb persones amb discapacitat és un objectiu claríssim i que s'ha d'incrementar la relació amb l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD) per tractar punts concrets de la xarxa.

Pren la paraula el **Carlos López** per puntualitzar alguns dels dubtes concrets que han sorgit:

- Sobre el carril de Via Augusta, l'amplada del carril bici no és sempre la mateixa perquè hi ha petites variacions de l'ample de calçada, acostuma a quedar un carril bici al voltant de 2 m d'amplada, amb algun tram on s'ha d'estrènyer fins a 1,60m. S'aclareix que el projecte no s'havia de tancar el 2021, i que s'iniciarà el febrer del 2022.
- Explica, també, que per l'Ajuntament és molt important reservar l'espai per l'obertura de les portes dels vehicles, però de vegades passa que l'espai de què es disposa és limitat, en certs contextos també s'ha de tenir en compte l'obertura de portes cap a l'altra banda, la del trànsit motoritzat, i per tant, es fa el que és més convenient en cada cas.

Per acabar, **Manuel Valdés**, agraeix la participació i es tanca la sessió a les 20:15 h.