

ACTA DE LA SESSIÓ PLENÀRIA DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Dia: 2 de juliol de 2013

Hora inici: 18 h

Lloc: Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona

Assistents: 79 persones (veure relació adjunta)

Al Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona, el dia 2 de juliol de 2013, a les 18 hores es reuneix en sessió plenària el **Pacte per la Mobilitat**, sota la presidència de l'alcalde de Barcelona, senyor Xavier Trias i amb la presència a la taula del regidor de mobilitat, senyor Eduard Freixedes, del director de Mobilitat, senyor Adrià Gomila i del director de l'Agència Local d'Ecologia Urbana, senyor Salvador Rueda.

ORDRE DEL DIA

1. **Pla de Mobilitat Urbana**
2. **Dades bàsiques de mobilitat**
3. **Torn obert de paraules**

1. **Pla de Mobilitat Urbana**

Obre l'acte Xavier Trias, alcalde de Barcelona, fent referència a la voluntat de construir una ciutat orientada al benestar dels ciutadans. Destaca com a element fonamental de la mobilitat la presentació d'aquesta segona fase del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) en el marc d'un procés de participació. El pla planteja quatre objectius principals:

- 1- Reduir l'accidentalitat i millorar la seguretat viària.
- 2- Millorar la sostenibilitat i el medi ambient.
- 3- Cercar la cohesió social en l'àmbit de la mobilitat.
- 4- Aconseguir una gestió eficient dels recursos.

Comenta que per aconseguir complir els objectius cal donar més espai als vianants i fomentar l'ús de la bicicleta. Destaca la implementació de la nova xarxa de bus, la contenció de l'ús de vehicle privat, l'aposta pel vehicle elèctric i la innovació en la distribució urbana de mercaderies.

Clou la seva intervenció demanant la participació dels assistents en la següent fase del PMU, en la qual es crearan quatre grups de treball.

Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana, introdueix els elements clau del nou Pla de Mobilitat Urbana. Desenvolupa el concepte de "superilla" com a element de mobilitat i de millora de l'espai públic. Aquest concepte es fonamenta en la redistribució dels fluxos dels diferents modes de transport pel tal que els vehicles de pas circulin per determinades vies, configurades fonamentalment pel dibuix de la nova xarxa de bus. Tot això, sense perjudicar substancialment les capacitats actuals de mobilitat del vehicle privat.

A continuació parla de la importància d'afavorir l'ús de la bicicleta a través d'una xarxa integrada i contínua de carrils bici i de fomentar especialment l'ús de la bicicleta elèctrica. Destaca, també, la importància d'impulsar l'alliberament d'espai públic per a vianants o per altres funcions necessàries. Respecte a l'aparcament de vehicles, comenta que la intenció es aprofundir en els principis inspiradors de la Àrea Verda. Respecte a la distribució de mercaderies diu que es pretén ser més eficient a partir de propostes d'àrees d'aportació i microplataformes de distribució urbana que permetin alliberar espai públic.

Finalment, destaca que el nou Pla de Mobilitat pretén reduir les actuals disfuncions del sistema, com són la contaminació atmosfèrica i acústica, els accidents, la congestió, les hores laborals perdudes, etc, tot plegat per aconseguir majors graus de benestar.

Adrià Gomila, director de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, parla de les línies del nou Pla de Mobilitat Urbana a partir dels quatre grans eixos: segura, sostenible, equitativa i eficient, encaminats a aconseguir dos grans objectius que són reduir els nivells de contaminació i aconseguir millors resultats en la seguretat viària.

Comenta que cal fomentar l'alliberament d'espai per a vianants, l'ús de la bicicleta i del transport públic, pacificar i mantenir el vehicle privat, mantenir i millorar les condicions d'ús de la moto i innovar per a millorar la distribució de mercaderies, així com seguir treballant en educació, comunicació i promoció dels aspectes relatius a la mobilitat.

L'objectiu és pacificar el trànsit tot intentant mantenir els nivells actuals de servei. Per aconseguir-ho cal optimitzar la xarxa viària per anar alliberant els interiors d'aquestes "superilles" seguint els estàndards normatius europeus.

A continuació explica els objectius per mode de desplaçament:

- Vianants: millora de la seva seguretat i augment de l'espai que els és propi. Es pretén que hi hagi una xarxa viària per a vianants.
- Bicicleta: millora de les condicions de circulació de la bicicleta, ja sigui en calçada com en altres tipus de vies; treball en els estacionaments, per millorar la seguretat i evitar el robatori de bicicletes; estudi de les possibilitats d'intermodalitat; foment de la bicicleta elèctrica per augmentar l'ús a més zones de la ciutat.
- Transport públic: continuar treballant en la nova xarxa d'autobús, més equitativa i eficient. Anuncia la nova targeta T-Mobilitat que significarà una segona integració tarifària. Treball sobre la sostenibilitat del taxi i reducció dels quilòmetres "en buit", sobretot per millorar els paràmetres de contaminació. Millora de l'ordenació del transport públic discrecional.
- Mercaderies: millora de la distribució de mercaderies aplicant les noves tecnologies.
- Vehicle privat: optimització de la xarxa de circulació i racionalització de l'ús del vehicle privat. Millora de la gestió de l'estacionament.
- Motos: millora de la seguretat viària i l'estacionament.

A continuació es projecta el vídeo Do the right mix, triem la millor combinació per moure'ns.

Torn obert de paraules

Ricard Riola, de la PTP, comenta que Barcelona està obligada a presentar un pla de mobilitat sostenible. Opina que els plantejaments exposats, amb els quals està d'acord, grinyolen amb la realitat de la ciutat. Comparteix l'objectiu de reduir el trànsit privat i el concepte de "superilles" com a elements de progrés. Respecte a la nova xarxa de bus, reclama més atenció a la intermodalitat. Així mateix, demana que quan es parla de vehicles elèctrics no s'oblidi el tramvia i considera que s'haurien de connectar els dos trams existents. També remarca la importància de gestionar l'aparcament de vehicles per promoure una mobilitat sostenible i el reforç de l'àrea verda i no el seu afebliment. Manifesta el seu desacord amb la gestió actual de l'aparcament de motos en superfície.

Omar Minguillon, de l'UGT, manifesta la seva disconformitat amb la manca d'informació en molts temes importants i posa com a exemples, l'endarreriment del metro a l'aeroport, les connexions amb el port, la nova Diagonal, la connexió dels tramvies i la sinistralitat.

Anna Barluenga, de l'associació d'agències de viatges, manifesta la seva preocupació per l'accés al centre de les noves "superilles" dels vehicles de transport discrecional per encotxar i desencotxar els turistes.

Joan Valls, de BACC, posa de manifest la seva satisfacció pel canvi de discurs de l'equip de govern en el sentit de no demonitzar el ciclistes. També celebra la unitat en contra de l'obligatorietat del casc per als ciclistes i demana la mateixa unitat respecte a una possible nova normativa sobre la mobilitat en bicicleta. Està d'acord amb les millores de la nova xarxa de carrils bici i amb la moderació de la pujada de la tarifa del servei *Bicing*. Per altra banda, demana molta cura i plantejaments oberts en la planificació de la reforma de la Diagonal, de la plaça de les Glòries, la Sagrera o el passeig de Gràcia. Demana més control de les motos i lamenta que a la bicicleta no se li doni la mateixa consideració que a altres modes de transport. Diu que la solució al problema amb la contaminació passa per la reducció de l'ús del vehicle privat.

Miguel Angel Fraile, del Consell de Gremis, manifesta el seu desconeixement del concepte de "superilles" i considera que cal explicar-ho millor. Diu que un canvi radical podria comprometre l'activitat econòmica de la ciutat. Destaca la importància de la distribució de mercaderies i reclama més diàleg amb el sector, ja que l'activitat econòmica és cabdal per a la ciutat. Opina que no es pot assenyalar sempre el vehicle privat com a causant de tots els mals i creu que un concepte com el de "superilla" no ho solucionarà tot.

Ester Boada, de Bicitours, manifesta el seu agraïment pel suport a la pacificació de la mobilitat però alhora es expressa el seu desconcert pel fet que es donin permisos als usuaris dels patinets elèctrics quan hi ha conflictes per resoldre amb les bicicletes. Demana que el clarifiqui la situació de la convivència entre vianants, ciclistes i usuaris de ginys elèctrics.

Ole Thorson, de Catalunya Camina, remarca la continuïtat dels plantejaments del nou PMU. Respecte a la accidentalitat diu que hi ha hagut millores però que encara som lluny dels nivells acceptables. Demana que es concretin les mesures per millorar la seguretat viària de la ciutat.

L'alcalde de Barcelona respon a les intervencions fetes explicant que la proposta de PMU és atrevida, compromesa, complexa i que exigirà molta complicitat i diàleg. La proposta parteix d'unes premisses molt clares com són prioritzar la seguretat dels vianants, ordenar l'ús de la bicicleta i vetllar per la seguretat dels ciclistes. En aquests sentit remarca que els ciclistes han de competir amb els cotxes i no amb els vianants i expressa que cal aprofundir en les àrees 30 com a espais de prioritat per als ciclistes.

Exposa que cal continuar donant suport al transport públic i lamenta que la crisi econòmica hagi estroncat el desenvolupament de la línia 9 de metro. Manifesta que està a favor de la unió dels dos trams del tramvia, però no per la Diagonal. Destaca l'èxit de la nova xarxa de bus.

D'altra banda remarca que cal ordenar la circulació i que l'aposta és pel vehicle elèctric. Manifesta la seva preocupació pel tema de l'accidentalitat i, en aquest sentit, fa una lloança del nou carril bici de la plaça Tetuan i de la importància de la bicicleta en la calçada, que contribueix a pacificar el trànsit. Remarca que la percepció dels ciutadans és important a l'hora d'implantar millores. Manifesta que l'Ajuntament està a favor del *Bicing*, servei que ha millorat i que ha de continuar fent-ho. Comenta que el transport públic pateix un deute acumulat i que cal treballar per millorar aquesta situació. Finalment remarca la importància de les "superilles".

A continuació Adrià Gomila encoratja els assistents a participar en el procés de definició del PMU i respon alguns dels qüestionaments fets. En aquest sentit, respecte als permisos donats als usuaris de patinets elèctrics comenta que s'ha tingut en compte com es gestiona en altres ciutats europees. A Barcelona s'ha valorat el nivell de perillositat d'aquest tipus de vehicle i davant la no existència d'una normativa estatal, s'ha determinat que els vehicles d'aquesta mena que compleixin certes característiques (de pes, volum i potència) s'assimilin a les bicicletes.

Respecte a la reforma de la Diagonal en el seu tram central, diu que es pretén una millora substancial de les condicions per a vianants i ciclistes sense afectar les condicions del transport públic en superfície. Així mateix, comenta que la millora de les condicions de distribució urbana de mercaderies es fa i es farà en comunicació amb el sector. Els canvis pretenen millorar la gestió de la circulació i mantenir els nivells de trànsit, sense que

afecti negativament l'activitat econòmica. En el cas concret de les "superilles" s'haurà de fer un estudi detallat cas per cas.

Salvador Rueda manifesta que ja es tenen exemples de "superilles" i s'ha comprovat que l'activitat econòmica ha millorat. Per exemple als voltants del mercat de Sant Caterina o a Gràcia. En aquest sentit s'ofereix a explicar-ho on i quan faci falta.

Eduard Freixedes, regidor de mobilitat de Barcelona, pren la paraula i remarca les paraules de l'alcalde en el sentit que cal combinar prudència i atreviment per encarar la mobilitat de la ciutat. Així mateix, demana diàleg per avançar.

2. Dades bàsiques de Mobilitat

Adrià Gomila explica les Dades Bàsiques de la Mobilitat a Barcelona 2012. El document està penjat al web municipal i en destaca alguns aspectes:

- El nombre de desplaçaments, a nivell metropolità, no té una relació directa amb l'activitat econòmica. El que si s'observa és una disminució dels trajectes interns.
- Baixen les validacions de transport públic entre 2012 i 2011 i es redueixen també els desplaçaments ferroviaris.
- Els desplaçaments en bicicleta s'incrementen més del 5% i es preveu que augmentin més. El servei Bicing ha baixat el nombre d'abonats però ha augmentat el nombre de desplaçaments.
- Destaca la lleugera disminució dels volums de trànsit i l'augment de velocitat sobretot a les rondes.
- Respecte a l'estacionament, comenta que es manté l'oferta en cotxes i hi ha un lleuger augment de l'oferta de motos.
- Sobre la contaminació atmosfèrica comenta la reducció de PM10 i N02. En PM10 estem per sota dels paràmetres legals però no és el cas en el N02.
- Comenta l'augment de l'accidentalitat a nivell global. Per això l'Ajuntament està fent la revisió del Pla Local de Seguretat Viària amb nous paràmetres.

S'obre de nou un torn obert de paraules sobre les dades bàsiques exposades.

Joan Torras, planteja la necessitat de relacionar la manca de renovació de la flota de vehicles i el consegüent envelliment amb l'augment de la contaminació a la ciutat.

Ole Thorson, de Catalunya Camina, creu que es important informar que s'estan fent unes auditories de passos de vianants i que espera veure els resultats en una disminució del nombre de ferits en els propers anys. No obstant això, lamenta els criteris a l'hora de calcular els paràmetres respecte la mobilitat dels vianants. També demana un esforç per reduir l'accidentalitat dels motoristes. Finalment, entrega al regidor de mobilitat unes fotos de les dificultats amb què es troben els vianants a les voreres de les grans vies de la ciutat.

Lluís Berbel, del sector del taxi, expressa que per reduir els quilòmetres en buit dels taxis, la millor mesura és augmentar les parades de taxi, mesura que ja s'està duent a terme. Comenta que els ingressos del sector han caigut més d'un 40%, que no és sostenible circular en buit i que, sovint, hi ha conflictes amb la Guàrdia Urbana per manca de parades de taxi per a tots. Manifesta, també, que cal avançar en la regulació horària del sector i que l'Ajuntament ha de prendre una decisió en aquest sentit.

Eugènia Domènech, de PAT, manifesta que cal parlar més de les víctimes d'accidents. Proposa que Barcelona sigui una ciutat sense víctimes demana que en les dades es distingixin els ferits lleus dels greus.

Ricard Riol, de la PTP, demana que les dades de contaminació de la ciutat no es basin en les mitjanes anuals ja que no reflecteixen els incompliments segons el paràmetres europeus. Reclama que es mostrin els índexs dels dies en què se superen els límits marcats per la legislació europea.

Jordi Galí, de Vanapedal, diu que cal diferenciar els transports actius, com la bicicleta de la resta. En aquest sentit, expressa que els ginys elèctrics no ho són.

Ester Boada, de BiciTours, considera que la circulació del ginys elèctrics pels carrils bici és perillosa per a les bicicletes.

Joan Valls del BACC comparteix l'opinió anterior.

Adrià Gomila intervé i accepta que cal innovar en les dades bàsiques per adaptar-se a la realitat i que no cal ser captius de les sèries històriques. Comparteix la idea que l'auditoria de passos de vianants és un instrument positiu, del qual s'esperen uns resultats finals. Pel que fa a les parades de taxi, comenta que són necessàries però que aquest element no és l'únic per evitar el quilometratge en buit.

Confirma que l'Ajuntament disposa de la informació diferenciada entre víctimes greus i lleus, tot i que en les dades bàsiques no s'ha utilitzat. Així mateix, comenta que el PMU tindrà uns indicadors diferents del Pla anterior. Respecte de les dades ambientals, fa esment de la capacitat de millora i de revisió dels indicadors utilitzats. Pel que fa als ginys elèctrics, expressa que és una nova realitat a la qual cal donar sortida.

Pren la paraula Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat de Barcelona i explica que el que es pretén amb els ginys elèctrics és l'equiparació amb la nova regulació europea, restringint els permisos a ginys que es puguin assimilar a les bicicletes i sempre per a un ús particular. Així mateix comenta que la bicicleta no és un problema, sinó que forma part de la solució als problemes de mobilitat i reitera que l'Ajuntament seguirà fomentant l'ús de la bicicleta i, també, de la bicicleta elèctrica.

D'altra banda, agraeix el suggeriment de parlar més de víctimes que d'accidents i comenta que l'Ajuntament no està satisfet amb les dades de contaminació. En aquest sentit, explica que amb l'aplicació del PMU es pretén complir la normativa europea respecte als nivells de contaminació. Així mateix, informa que el PMU tindrà uns indicadors diferents i més acurats que l'anterior pla. Manifesta que es continuen augmentant les parades de taxi i, alhora, es demana a la Guàrdia Urbana que mantingui una certa tolerància envers els taxistes, malgrat que afirma que hi ha un excedent d'oferta estructural i que cal limitar les llicències. Informa que s'està treballant en un nou pla que es presentarà aviat.

Clou l'acte el regidor de Mobilitat agraint l'assistència als participants i recordant que el mes de setembre es farà la segona part del procés d'elaboració del nou PMU, no ja per grups del Pacte sinó pels eixos de seguretat, eficiència, sostenibilitat i equitat.