

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

Dia: 10 d'abril de 2012

Hora inici: 18 h

Lloc: Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona

Assistents: 105 persones

ORDRE DEL DIA

Benvinguda de l'alcalde de Barcelona

Obre l'acte l'alcalde de Barcelona lloant la trajectòria del Pacte per la Mobilitat de Barcelona com espai de col·laboració públic-privat i destacant el clima d'entesa entre els diferents agents que intervenen en la mobilitat a Barcelona. Emfatitza la necessitat de construir una ciutat per a les persones amb una mobilitat eficient.

A continuació destaca la importància d'unir les dues línies de tramvia tot i que descarta que faci per l'avinguda de la Diagonal. Informa, també que s'està estudiant la xarxa de carrils bici de la ciutat i fa una consideració sobre la necessitat de defensar les voreres com a espai per als vianants i no per a les voreres no son l'espai per a les bicicletes.

Comenta la proposta de la nova xarxa de bus i destaca la necessitat d'aconseguir les aportacions econòmiques previstes de l'estat espanyol per a la millora de les infraestructures del transport públic.

Per acabar, demana un esforç de consens entre entitats i els partits polítics a l'hora de redactar el nou PMU.

Intervenció del regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

El regidor de mobilitat destaca la importància dels grups de treball del Pacte per la Mobilitat de Barcelona. Expressa, també, la importància del nou PMU com a model de ciutat de contribució a la creació d'espais i entorns de qualitat i excel·lència. Fa referència al context de crisi que es tradueix en una disminució de la mobilitat, qüestió que pot aprofitar per implementar certes mesures.

A continuació parla de la necessitat d'ordenar els diferents modes de transport en favor de la convivència i destaca la importància del vehicle elèctric i de la nova xarxa de bus. D'altra banda fa referència a les bicicletes amb pedaleig assistit i reitera l'aportació de l'alcalde en el sentit que les bicicletes no ha de suposar un perjudici envers els vianants.

Finalment, fa una aportació sobre la necessitat de reduir les víctimes per accident de trànsit.

Intervenció del Director de Mobilitat

El director de mobilitat va parlar de les mesures concretes de les línies de treball proposades.

- 1- Mobilitat turística de la ciutat, que es un grup de treball del pacte, i en concret, del cas de la Sagrada Família.
- 2- Millora de la xarxa de carrils bici de la ciutat i, en concret, del cas del carril bici dels carrer Sicília i Nàpols.
- 3- Millores per a vianants, com el cas de la Sagrada Família.
- 4- La experiència de guals per a motos i el cas de la plaça Catalunya.

5- De les dades bàsiques de mobilitat 2011

- a. Transvasament cap el transport públic.
- b. Increment de l'ús de la bicicleta.
- c. Mobilitat i medi ambient.
- d. Accidentalitat.

Torn obert de paraules

- Intervenció de AUDICA (Transport Públic Autocars) de queixa respecte les actuacions municipals envers l'accés a la Sagrada Família per a autocars amb turistes apel·lant a la lliure circulació i a la lliure competència.
- BCN Camina respecte a la queixa per la perduda d'espai per a vianants, ja sigui per aparcament de motos, circulació de bicicletes, vetlladors, carrega i descàrrega i altres. Fa una proposta a l'alcalde de, en comptes d'apel·lar a la convivència, cal prohibir progressivament la circulació i aparcament de vehicles a les voreres.
- Gremi de reparació d'automòbils de valorar la importància del vehicle híbrid.
- Ole Thorson sobre la importància que cal donar a la seguretat viària, a l'accés de velocitat com a causa de l'accidentalitat i com controlar aquest excés de velocitat. També respecte a les actuacions que es fan de suport als vianants i sobre l'anarquia que segons ell hi ha a les voreres i que deshumanitzen la ciutat. També va parlar del perill del gir a la dreta dels vehicles a motor que suposen un perill per als vianants.
- Stop Accidents respecte l'augment de morts per accidents de transit i que cal ser ambiciosos i cercar l'objectiu 0.
- PTP respecte a què l'any 2011 ha esdevingut un any record de viatgers i alhora de més retallades de línies de bus, un augment de tarifes i un alentiment de molts projectes d'infraestructures.
- Guies turístics (?) sobre els perjudicis per a les empreses del sector les accions previstes per a l'accés a la Sagrada Família. I proposa optar per la regulació però no per la prohibició.
- Transprime (fabricants) destacant la importància d'optimitzar el transport de mercaderies. Informa que hi ha hagut una disminució dels espais de càrrega i descàrrega.
- Sindicat del Taxi, qui creu que hi ha pocs espais per a parades de taxi i demana més carrils bus-taxi.
- Sr. Torres fa una reflexió sobre que tot el que es pot mesurar es pot conèixer i millorar i destaca el concepte cost-benefici i de la pedagogia del possible.
- Gremi de comerciants de bicicletes parla de que la bicicleta no vol ser cap enemic de ningú i de la importància del pacte per a la convivència.

Intervenció de resposta del regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

El regidor de mobilitat parla del projecte de super-illes on el vianant serà el protagonista. Parla també de la nova xarxa de bus no serà una xarxa "superposada" a l'anterior. També va parlar de la importància de les zones 30, dels projectes Smart-City.. i de que l'espai es limitat, ja que si es dona més espai a un, se'n treu a un altre.

També ratifica que l'objectiu és 0 víctimes i destaca l'oficina de la víctima de la Generalitat de Catalunya. Destaca també que les bicicletes no has de ser cap problema sinó una solució.

Cloenda de l'alcalde de Barcelona

Ratifica el seu respecte a tots els plantejaments exposats i indica que el pacte implica convivència i destaca la cultura històrica del pacte de la ciutat. Destaca però que el govern municipal té clares les prioritats: vianants, bicicletes, transport públic i cotxes, tot i que cal respectes els respectius interessos econòmics.

Explica que l'èxit de la bicicleta ha comportat problemes i que ell creu que les zones 30 son també carrils bici, tot i que sap que no es compleix el límit de velocitat a les zones 30. Accepta com a real que hi ha una anarquia a les voreres i que els límits administratius dels districtes comporten diferències que no es poden admetre.

Diu que ell no traurà totes les motos de les voreres però que promourà que n'hi hagi menys. Destaca també que ha disminuït l'accidentalitat i que alguns carrils bici actuals son perillosos. Destaca que el taxi és un servei públic i mostra el seu acord amb el Sr. Torres que cal donar molta importància al concepte cost-benefici. També destaca la gran importància del sector turístic per a la economia de la ciutat.

Un cop tractats tots els assumptes previstos es tanca la sessió a les 20.30h