

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

Dia i hora: 17 d'octubre de 2022 a les 18:30 h

Lloc: Auditori de l'Espai Veïnal Calàbria 66

Mesa presidencial:Janet Sanz, segona tinenta d'Alcaldia, Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Laia Bonet, tercera tinenta d'Alcaldia, regidora de Mobilitat**Hi assisteixen:****Per part dels grups municipals:**

Óscar Ramírez, regidor de PP

Óscar Benítez, regidor de Valents

Per part de la ciutadania, entitats i col·lectius (53):

ACAVE - Assoc. Catalana d'Agències Viatges Especialitzades

ADISCAT– Assoc. Empr. Logística i Distr. Begudes i Alimentació

AECOC – Asociación de Fabricantes y Distribuidores

AEDIVE - Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica

AEM (Asociación española de empresas de mensajería)

AEVAC (Associació Empresarial de Lloguer de Vehicles sense conductor de Catalunya)

Agrupament de Botiguers i Comerciants de Catalunya

Alcaldia de la bicicleta a Barcelona

ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas

Associació Biciturs

Associació General d'Autònoms-Pimes Transportistes de Catalunya (A.G.T.C.)

Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

Associació Professional de Guies de Turisme De Catalunya

Astac Condal - Asociación de Transportistas Agrupados Condal

Barcelona e-bikerent

BARNA CENTRE - Federació d'Associacions de Comerciants

Bicibús

Bicicleta Club de Catalunya – BACC

Cambra Barcelona

Catalunya Camina

Càtedra de Transport ETS Enginyeria de Camins, Canals i Ports

Cenit Science for transport

COACB – Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Barcelona

Col·legi de l'Enginyeria de Camins, Canals i Ports de Catalunya

CCOO de Catalunya

ECOM

Eixample Respira

FECAV – Federació Empresarial Cat. d'Autotransport de Viatgers

Gremi de Garatges de Barcelona i Província
Gremi de Mobles de Barcelona
Gremi de transport i maquinària de construcció de Catalunya
Gremi del Motor / Fecavem
Nacex
P(A)T- – Associació per a la Prevenció d'Accidents de Trànsit
Plataforma Bici Augusta
RACC - Reial Automòbil Club de Catalunya
TRANSCALIT – Federació Catalana de Transports de Barcelona
Unologica
Washa Logistics

Ferran Julian
Ole Thorson
Carmen Sanmiguel

Per part d'altres administracions:

ATM – Autoritat del Transport Metropolità
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
Institut Metropolità del Taxi
Prefectura Provincial de Trànsit de Barcelona
Barcelona Regional
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona

Per part de l'Ajuntament de Barcelona:

Alícia Puig, Ajuntament de Barcelona / 2^a Tinença d'Alcaldia
Manuel Valdés, gerent de Mobilitat i Infraestructures
Adrià Gomila, director de Mobilitat
Francesc Roma, Departament de Participació Ecologia Urbana
Josep-Lluís Melero, Departament de Participació Ecologia Urbana
Sílvia Casorrán, Gerència Arquitecte en Cap

Assistència total: 70 persones

Ordre del dia

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

Desenvolupament de la sessió

Inicia la sessió **Janet Sanz** indicant que el Pla de Mobilitat que es presenta per a la seva aprovació definitiva manté uns objectius molt ambiciosos per a aconseguir un model de mobilitat més saludable, més eficient, més feminista i més just per al segle XXI.

Celebra l'interès que ha desvetllat el pla i assenjala que s'han rebut més 440 al·legacions el 84% de les quals han estat acceptades total o parcialment, la qual cosa ha contribuït a millorar el pla.

Aquestes aportacions han permès millores en aspectes com la mobilitat quotidiana en clau de gènere: com es percep la ciutat en funció dels usos i de com es mou cadascú; també en la

semaforització per ciclistes i vianants; l'accessibilitat del transport públic; afegir mesures complementàries per reforçar l'objectiu de la zona de baixes emissions i reduir així la circulació de vehicles contaminants.

El pla, tot i el seu caràcter ambiciós i novedós, no deixa de representar una continuïtat amb objectius que Barcelona s'està marcant des de fa temps: increment de carrils bici, ampliació del Bicing, ampliació i millora de la xarxa de bus, desplegament del model superilles, etc. Això dona concreció a les polítiques que s'estan proposant com a lluita contra l'emergència climàtica i permet plantejar-se l'objectiu de que en dos anys el 80% dels desplaçaments a Barcelona es faci de forma sostenible a peu, en transport públic o en bicicleta. Com a mesures concretes menciona:

- Fer que les persones que caminen siguin protagonistes de la ciutat, amb actuacions com el pla Protegim escoles i la pacificació de carrers;
- Reforçar el transport públic apostant clarament per l'autobús, no només el metro, amb l'augment de 70 km de carril bus.
- Ampliar i augmentar en un 40% la xarxa de carril bici, augmentar les bicicletes elèctriques del Bicing.
- Implantar un nou sistema de distribució urbana de mercaderies (DUM) més eficient que interfereixi el mínim possible en els usos quotidians.

Reconeix que assolir tots aquests objectius no serà fàcil i reclama la col·laboració dels membres del Pacte tal com ha estat fins ara des de fa temps. Al mateix temps reivindica més inversions en infraestructures de transport públic per part d'altres administracions amb mirada metropolitana. Menciona la iniciativa del "Bici-bus" com una iniciativa que forma part d'un nou sentit comú que ens durà a fer una ciutat més justa, més verda i més saludable per totes i per tots que lideri la referència a nivell internacional.

Pren la paraula a continuació **Laia Bonet** que comença agraint l'assistència dels presents tot i l'hora inconvenient, també demana disculpes per no haver fet el plenari abans. Continua explicant que el PMU es basa en l'experiència de molts anys en mobilitat i que tindrà continuïtat després de 2024 amb la màxima coherència per anar més enllà. En quant comenci a aplicar-se el pla caldrà començar a treballar en el nou PMU.

Durant el període d'exposició pública d'abril a juny del 2021 es van presentar moltes al·legacions, cosa que considera una gran notícia perquè això vol dir que hi ha ganes de millorar i enriquir el pla. El nombre d'al·legacions ha estat de 444 per part de 24 entitats, unes molt concretes i altres amb plantejaments més complexes, cosa que ha obligat a repensar curosament el contingut del pla i també ha contribuït a la dilatació del procés. Explica que el 84% de les al·legacions han estat incorporades total o parcialment, d'elles el 61% han estat acceptades totalment i un 23% han estat acceptades parcialment. Només el 16% s'han desestimat, en molts casos perquè superaven l'abast o l'àmbit de competències del propi pla. La voluntat ha estat d'incorporar-ne el màxim perquè es considerava que el procés participatiu enriqueix el document i es volia que el document fos consensuat el màxim possible. Alguns dels canvis introduïts arran d'aquestes al·legacions han estat:

- Enfortiment dels objectius de reducció de la sinistralitat.
- Mesures de millora de la semaforització específica per vianants i ciclistes.
- Major èmfasi en la mobilitat quotidiana en clau de gènere.
- Incorporació d'una secció dedicada a la mobilitat generada a Barcelona per part del teixit comercial i els pols d'activitat econòmica.
- L'impuls a la redacció de plans de desplaçament d'empresa.
- Milliores en el traçat de la xarxa de bus urbà.
- Major articulació de la xarxa ciclable de Barcelona amb la xarxa d'itineraris supramunicipals.
- Milliores en la gestió del e-commerce i de la distribució urbana de mercaderies.

- Millores en les mesures relacionades amb l'aparcament per propiciar el canvi modal cap al transport públic.
- Incorporació de dades referencials de la qualitat de l'aire en termes d'emissions.

Tots aquests canvis enforteixen i milloren el PMU. Un cop incorporades totes aquestes al·legacions el pla manté els seus objectius principals, és a dir que a partir de 2024 el 81% dels desplaçaments es facin amb mobilitat sostenible (a peu, bicicleta, patinet o transport públic). Es pretén un increment del 7,5% de l'anar a peu, un del 15,7% en l'ús del transport públic, un 129% en la bicicleta i una reducció de la mobilitat amb vehicle privat d'un 25,6%.

Per aconseguir això el PMU treballa amb 62 línies d'actuació i més de 300 mesures. Algunes estan en marxa i altres s'hi posaran. Per exemple, alliberar progressivament les voreres d'aparcament de motos i de carrils bici baixant-los a la calçada; estendre la velocitat màxima de 30km/h al màxim de carrers; instal·lar ascensors i escales mecàniques a l'espai públic als barris de muntanya, que representen una complicació per la mobilitat; ampliar la regulació de l'AREA a tota la ciutat fins a assolir un 90% de places regulades a la calçada; augmentar un 40% la xarxa de carril bici; noves mesures de seguretat i de civisme en torn a la bicicleta i els VMP incloent equips de protecció i assegurança; millorar l'eficiència de la xarxa de bus revisant trajectes, promovent busos de barri a demanda i afegint 67 km de carril bus; revisar el sistema tarifari del transport públic; estendre els serveis de vehicles compartits: cotxes, motos i bicicletes; millorar la gestió i el servei de taxi incorporant el sistema de microparades; impulsar la implantació de microplataformes logístiques de distribució d'última milla i potenciar el sistema de consignes facilitant la recollida en front a l'entrega a domicili; augmentar el punts de recàrrega de vehicles elèctrics passant de 45 a 60. Resumint els tres grans objectius del pla són:

- Afavorir els desplaçament amb modes sostenibles
- Reduir desplaçaments innecessaris, ineficients, contaminants
- Regular i millorar l'eficiència de la mobilitat essencial.

Tot seguit en **Francesc Roma**, secretari del pacte, explica el procés participatiu que s'ha dut a terme. Explica el que s'ha fet al llarg d'un any seguint el reglament de participació ciutadana de l'ajuntament que obliga a fer un procés participatiu el màxim de plural i divers tot recollint l'experiència de l'anterior pla i la dels sectors implicats. Es van fer un total de 17 sessions, les dues primeres van servir per fer una primera diagnosi recollint l'experiència del pla anterior i el que mancava, així com per definir eixos i objectius del pla. En una segona fase es van fer 11 sessions amb col·lectius diversos, en total 251 persones. En una tercera fase es van fer 4 sessions obertes a la ciutadania amb 119 persones assistents. També es va obrir una pàgina a la plataforma digital Decidim Barcelona on es van recollir unes 300 aportacions. La majoria de les aportacions d'aquestes fases es van centrar en quatre àmbits: el transport públic, la mobilitat a peu, la mobilitat en bicicleta i els temes de seguretat.

Passa la paraula a **l'Adrià Gomila**, el qual comença explicant que la mobilitat cada cop és més transversal, això implica que l'elaboració d'aquests plans cada cop és més complexa ja que hi ha més visions i més aportacions. Aquest pla ha estat elaborat en coordinació amb la resta d'institucions corresponents: Generalitat de Catalunya, Àrea Metropolitana, ATM de forma que els diferents plans estratègics de mobilitat estiguin coordinats.

Després de l'aprovació inicial del pla es va fer l'exposició al públic, la recepció d'al·legacions i aquest és el punt on ens trobem ara previ a l'aprovació definitiva. La tipologia molt variada de les al·legacions és una indicació de la relació cada vegada més gran de la mobilitat amb diversos aspectes com l'urbanisme, el medi ambient i les noves tecnologies. Dins del 61% d'al·legacions estimades hi ha aspectes que ja hi eren al pla. Presenta una llista en la qual es recullen els aspectes modificats al pla a causa del procés participatiu i una segona llista que presenta un resum de com

queda el pla. En la presentació es diferencien modes de mobilitat, com la mobilitat escolar, laboral, comercial, d'oci, etc.

El pla s'ha enfortit des de l'aprovació inicial. S'han introduït canvis en la mobilitat a peu, el transport públic col·lectiu, tenint en compte el supramunicipal. Coses que cal fer properament són augmentar l'aparcament de bicicletes en els punts generadors de mobilitat, definir noves estratègies per la distribució urbana de mercaderies, tenir en compte les noves tecnologies (smart mobility) per aprofitar-les al màxim, per exemple per a l'ús de vehicles compartits i recollida de dades de mobilitat. Acaba explicant que al PMU només li falta l'aprovació definitiva pel plenari i que ha rebut aportacions de la Generalitat i de l'ATM, que han emès un informe favorable.

A continuació s'inicia el torn obert de paraules. Comença intervenint **Ole Thorson** en nom de Previsió d'accidents i altres associacions. Considera que el pla va en la bona direcció, però el preocupen algunes qüestions: què passarà amb els ferits? Com s'abaixarà el nombre total de ferits (no de morts)? El servei d'autobús en cap de setmana hauria de millorar la regularitat. També considera que les terrasses molesten molt al vianant.

Genís Domínguez, d'Eixample Respira, lamenta que el PMU 2019-2024 s'aprovi el 2023 i pregunta si l'objectiu és complir el pla o l'objectiu és aprovar el pla. Explica que Eixample Respira va fer tres al·legacions i que dues consten com a estimades, ell considera que no és així, ja que el peatge urbà no s'ha considerat i els objectius de contaminació no s'han assolit.

Pregunta que quan es farà l'avaluació del PMU prevista en el propi pla pel 2022 i quines mesures correctores s'establiran per complir els objectius.

Intervé després **Martí Serrate** de l'Associació Catalana Corporativa d'Agències de Viatge Especialitzades, agraeix l'explicació, però constata que no s'ha parlat gens del turisme. Planteja que a Barcelona sempre hi ha hagut un dèficit d'aparcaments per autobusos discrecionals i que encara no hi ha cap planificació d'aquestes infraestructures això els preocupa, de la mateixa manera que, segons ell, la majoria d'hotels no tenen gual.

Inés Calzado, de l'Associació Professional d'Informadors Turístics, demana que hi hagi llocs designats per encotxar i desencotxar que no siguin els dos típics. Assegura que no tots els turistes van només a les Rambles o a la Sagrada Família, però es troben que aquests són pràcticament els únics llocs on els autocars poden aturar-se amb garanties. Demana que s'habilitin més d'aquests llocs.

Marta Casar parla en nom del BAC, Bicicleta Club de Catalunya. Diu que estan a favor dels objectius del PMU. Però vol remarcar que les mesures que es presenten no són realistes, ni coherents. Diu que algunes al·legacions no s'han admès encara que es digui que sí, per exemple algunes que es diu que es treballaran més endavant. Demana infraestructura segregada per les bicicletes i diu que encara no n'hi ha. Pensa que al PMU s'hauria d'incloure l'educació viària. Reclama que es faci més cas als tècnics.

El següent és **Adrià Ramírez** de l'Associació per la promoció del transport públic. Coincideix en que estan plenament alineats amb els objectius del pla però pensa que les accions proposades no permetran assolir-los i que per tant el que es planteja no és realista. Troben a faltar la implantació del peatge urbà.

Marta Masats, de la Plataforma Bici Augusta, reivindica un carril bici a la Via Augusta ja que connectaria amb el centre un dels districtes amb major densitat escolar. Això ha estat aprovat als pressupostos participatius però volen que la infraestructura sigui segura i de qualitat: segregada i

amb una amplada de 3m o més. Diu que això atén a la perspectiva de gènere, ja que una major proporció de dones, s'atreveixen i agafen la bici.

Vicente, de P(A)T, prevenció d'accidents de trànsit, mostra preocupació per la sinistralitat que s'està produint aquest any, que considera excessiva. Pensa que els radars són beneficiosos.

Noelia d'ECOM es mostra contenta pels carrils bici segregats diu que cal també garantir l'accessibilitat a l'espai públic, com és el cas de les escales mecàniques que no són accessibles i demana que hi hagi ascensors. Troba a faltar que no es tracti el tema dels taxis adaptats i reclama una tarificació social.

Jordi Sala membre del Bicibús de Sarrià-Sant Gervasi menciona que la Generalitat està a punt de licitar un estudi per fer ciclable el túnel de seguretat dels túnels de Vallvidrera i pregunta si hi ha alguna sinèrgia del PMU amb aquesta infraestructura que permetria connectar el Vallès amb Barcelona. Lamenta que el carril bici de Via Augusta en alguns trams tingui una amplada d'1,40m perquè ho troba massa estret i insegur. Demana que es modifiqui.

Manuel Orihuela de l'Associació Espanyola d'Empreses de Missatgeria intervé des del punt de vista de l'activitat econòmica. Defensa l'activitat de repartiment i menciona per exemple l'entrega urgent de productes sanitaris a temps en el lloc que els correspon, per exemple els malalts crònics a casa seva. Aquestes entregues no es poden fer segons el model del e-commerce i demana que es trobi una fórmula per permetre això.

Un cop finalitzat el torn de paraules el membres de la mesa passen a respondre. Comença **l'Adrià Gomila** explicant que el PMU conté una forta implicació política i té dos aspectes: objectius i actuacions i en aquest sentit és un marc per aplicar mesures. De fet moltes de les actuacions ja estan en marxa com el hub d'autobusos de l'Estació del Nord.

En referència al carril bici de la Via Augusta explica que els carril bici estan evolucionant.

Anuncia que no es farà una revisió del PMU al 2022 perquè no tindria sentit i que en tot cas el que es farà es començar a redactar el següent. Pel que fa a la sinistralitat diu que un dels indicadors que es fan servir és la suma de persones mortes i de persones ferides greus i es prioritza l'anàlisi d'aquest tipus de sinistres. Assegura que s'estan instal·lant tots els radars que s'havien dit i que s'intenta destacar l'aspecte pedagògic i de prevenció. En quant al peatge urbà cal entendre que el PMU també és un joc d'equilibris i de fet en ell s'apunta aquesta possibilitat com a mesura a estudiar. Per altra banda, el PMU inclou una proposta de fer una anàlisi d'on paven el serveis d'autobusos discrecionals. L'Ajuntament està en contacte per la qüestió el carril bici dels túnels de Vallvidrera. Hi ha una part del pla que parla de l'accessibilitat als barris de muntanya.

El PMU funciona coma document marc i es faran plans subsidiaris per desenvolupar les diferents línies d'acció. En quant al sistema tarifari del transport públic s'ha fet molt camí, tot i que implica molts altres agents.

Després pren la paraula **Manuel Valdés** per explicar que pel que fa a la freqüència d'autobusos els cap de setmana s'han pres iniciatives com els busos de barri i el bus a demanda i no es deixa de treballar en el tema. En quant als carrils diu que la voluntat és continuar fent carrils segregats amb la màxima amplada possible que la realitat permeti baixant-los de les voreres fins arribar als 670 cm. Els radars sempre tindran l'aspecte pedagògic; aviat començaran a funcionar en mode informatiu i després passaran a mode sancionador. Reconeix que les escales mecàniques no són un sistema d'accessibilitat però això no vol dir que no ajudin allà on l'orografia és complexa. Sobre el tema del túnel de Vallvidrera diu que la Generalitat n'és titular i si està d'acord en que es pot fer el carril dins

del túnel l'Ajuntament s'hi afegirà. Acaba dient que s'està treballant a fons sobre el tema de la DUM amb els agents implicats.

Laia Bonet reitera l'agraïment per la presència de les assistents i recalca que la seguretat en la mobilitat és clau.

Finalment, sense més intervencions es dóna per acabada la sessió a les 20:37.

Acta elaborada per: JL Melero