

ESTUDI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
PER A TOTHOM A LA CIUTAT DE
BARCELONA

Mobilitat Sostenible **CONTRA LES DESIGUALTATS**



Avís legal

Mobilitat sostenible contra les desigualtats © 2021 by Associació Ecoserveis is licensed under Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International.

To view a copy of this license, visit

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



Mobilitat Sostenible **CONTRA LES DESIGUALTATS**

Estudi de mobilitat sostenible per a tothom a la ciutat de Barcelona

Barcelona, DESEMBRE 2021

Editora: Associació Ecoserveis



Amb el suport de: l'Ajuntament de Barcelona



CONTINGUT

INTRODUCCIÓ

METODOLOGIA

ENQUESTES

TALLERS DE CO-CREACIÓ AMB ELS VEÏNATS

VALIDACIÓ AMB ENTITATS VEÏNALS

RESULTATS I ANÀLISI

GENERALS

CIUTAT DE LES PROXIMITATS

MITJANS DE TRANSPORT MÉS UTILITZATS

BARRERES

PER BARRIS

EL CARMEL

LA SAGRERA

EL BESÒS I EL MARESME

LA MARINA DE PORT

LES ROQUETES

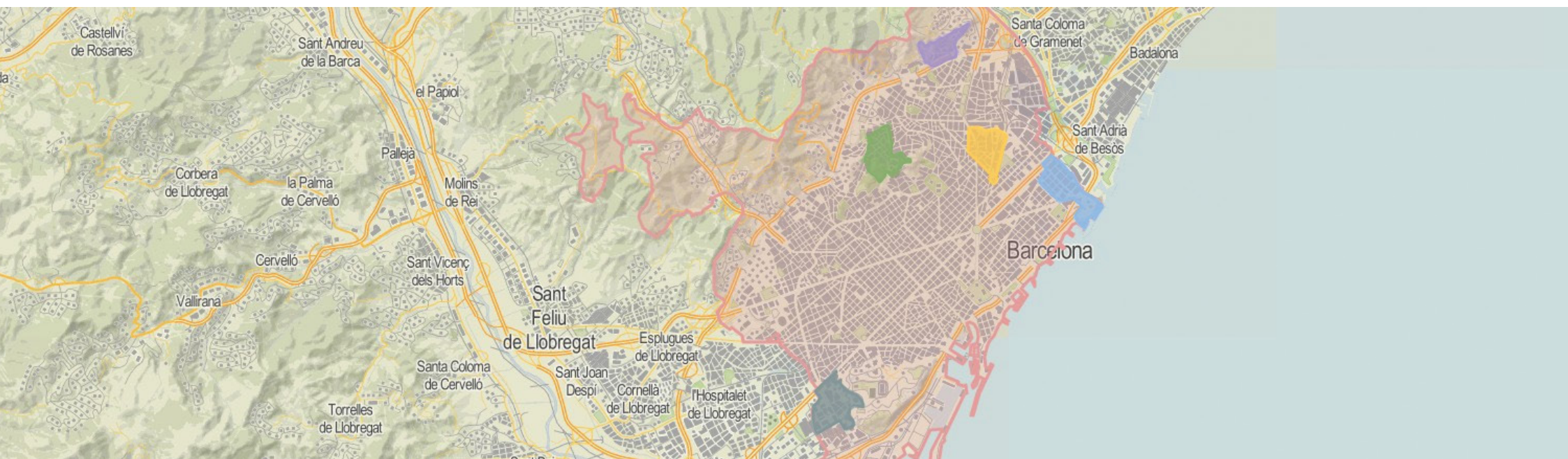
CONCLUSIONS

1. INTRODUCCIÓ

El projecte Mobilitat sostenible contra les desigualtats té com a objectiu conèixer les barreres per a la mobilitat de la ciutadania en diversos de la ciutat de Barcelona i recollir les opinions i propostes de la població per a que aquestes es puguin traslladar a les administracions públiques i traduir-se en accions efectives que millorin la vida del veïnat i facilitin els seus desplaçaments en l'entorn del barri i la ciutat. Les propostes

recollides busquen ser constructives i complir criteris de sostenibilitat i equitat territorial que permetin avançar cap a nous models de mobilitat que aportin beneficis socials i ambientals per al conjunt de la població de Barcelona. En el marc d'aquest projecte, cinc barris del municipi de Barcelona han estat seleccionats com a objecte d'estudi per a la millora de la mobilitat a través de la recollida de propostes veïnals. Els barris són:

-  **El besòs i el Maresme**
-  **La sagrera**
-  **Les Roquetes**
-  **El Carmel**
-  **La Marina de Port**



L'estudi és també una continuació del projecte Mobilitat Justa impulsat per l'associació Ecoserveis i cofinançat per l'ajuntament de Barcelona durant l'any 2020 i desenvolupat en el mateix àmbit geogràfic.

2. METODOLOGIA

Amb l'objectiu d'identificar correctament les barreres en el transport i d'ajustar correctament les propostes de transformació del model de mobilitat de la ciutat a les necessitats dels veïns i les veïnes, el projecte s'ha implementat amb una visió de baix cap a dalt, és a dir, de la ciutadania cap a les

institucions. És per això que els mètodes utilitzats per a recollir les propostes i opinions del veïnat s'han dissenyat per a que siguin participatius i inclusius. Aquests processos creadors de propostes intenten ser integradors i democràtics, de manera que hi puguin participar els diversos perfils

socioeconòmics i demogràfics del barri en qualitat de igual a igual. S'han utilitzat diferents eines presencials i no presencials de comunicació i recollida de propostes, per tal de poder rebre respostes provinents d'una majoria ampla i diversa de veïnes i veïns.

2.1 ENQUESTES

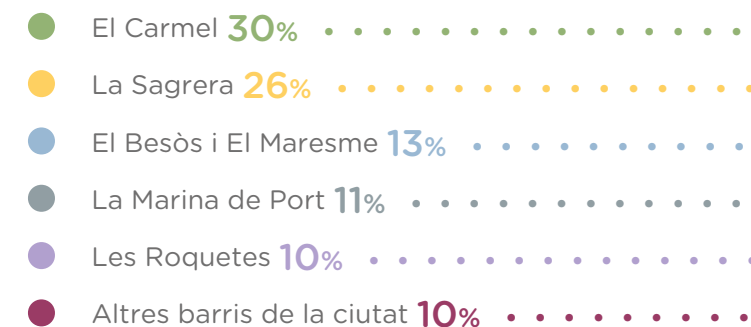
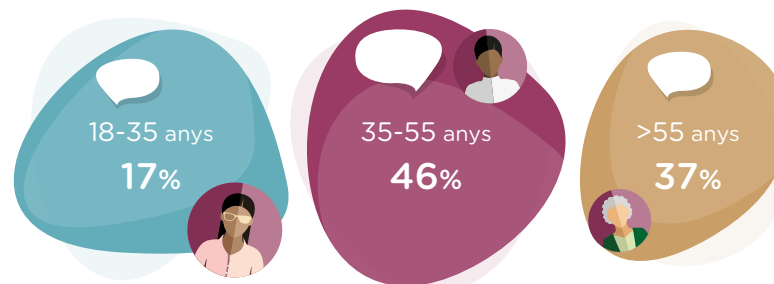
Durant el transcurs del projecte, s'ha realitzat una enquesta oberta a tot el veïnat dels cinc barris estudiats. L'objectiu principal de l'enquesta ha estat identificar problemàtiques i recollir propostes de millora de la mobilitat al barri. Per això s'ha realitzat una estratègia de comunicació amb molta gran difusió a partir de l'acció a peu de carrer i d'un format virtual per a l'enquesta

amb la possibilitat de compartir-la en forma d'enllaç a través de xarxes socials, pàgines web, correus electrònics i imatges amb codi QR. L'enquesta ha permès donar veu a aquelles persones que per diverses raons no podien assistir als tallers de co-creació, i fomentar la participació dels perfils d'edat joves i de menys de 40 anys que utilitzen àmpliament les noves tecnologies però tenen

una participació presencial als tallers més baixa que els perfils majors de 50 anys. La possibilitat de compartir l'enquesta amb diferents col·lectius a través dels contactes i xarxes socials de les entitats ha sigut positiu per aconseguir una major diversitat de perfils socioeconòmics.

156
Participants

70% Dones
30% Homes



2.2. TALLERS DE CO-CREACIÓ AMB ELS VEÏNATS

Les sessions de co-creació, debat i intercanvi d'opinions entre el veïnat han servit com a eina presencial per a crear un entorn de col·laboració entre veïnes i arribar a acords i consensos pel que fa a les necessitats de mobilitat del barri, així com identificar problemàtiques comunes relacionades amb el transport.

Per a cada un dels barris que formen part de l'estudi, s'ha realitzat una sessió de co-creació oberta a tot el veïnat del barri. Cada sessió ha consistit en una breu presentació del projecte i dels objectius del debat, seguida d'una taula rodona, d'aproximadament una hora i mitja, en que una persona tècnica d'Ecoserveis ha fet de mediatra proposant una sèrie de temes entorn als quals les persones participants han identificat problemàtiques de mobilitat i han proposat solucions a aquestes a través d'un exercici d'intercanvi d'informació i opinions. Les problemàtiques i solucions proposades s'han recollit per part del mediatador per al seu posterior estudi. La llista de temes tractats que s'ha utilitzat com a full de ruta de les sessions és la següent:

Quins serveis i activitats son poc accessibles al barri?

Quins son els mitjans de transport més utilitzats al barri?

Com afecta el preu a l'ús del transport públic al barri?

Quines barreres existeixen per a la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic al barri?

Quines barres existeixen a l'ús del transport elèctric i el transport compartit al barri?

Existeixen zones i camins escolars per a la protecció dels infants al barri?

Quin és el nivell d'inseguretat en cada un dels mitjans de transport al barri?

2.3. VALIDACIÓ AMB ENTITATS VEÏNALS

Les opinions i propostes obtingudes durant les sessions de co-creació i a través de l'enquesta s'han recopilat i sintetitzat per al seu anàlisi i posterior agrupament en temàtiques. Les temàtiques identificades a partir del anàlisi corresponen a les principals problemàtiques de mobilitat de cada barri, estant cada una de d'aquestes problemàtiques associada a una sèrie de propostes de millora plantejades pel veïnat. Per tal de validar l'existència de les problemàtiques principals identificades, assegurar-se de que no hi ha problemàtiques mancants, i conèixer el punt de vista i les propostes de les entitats per a cada una de les problemàtiques, s'han realitzat una sèrie de contactes i reunions amb les entitats veïnals (associacions de veïns, casals joves, entitats culturals, ONGs...) per a obtenir les seves aportacions.

3. RESULTATS I ANÀLISI

3.1. GENERALS

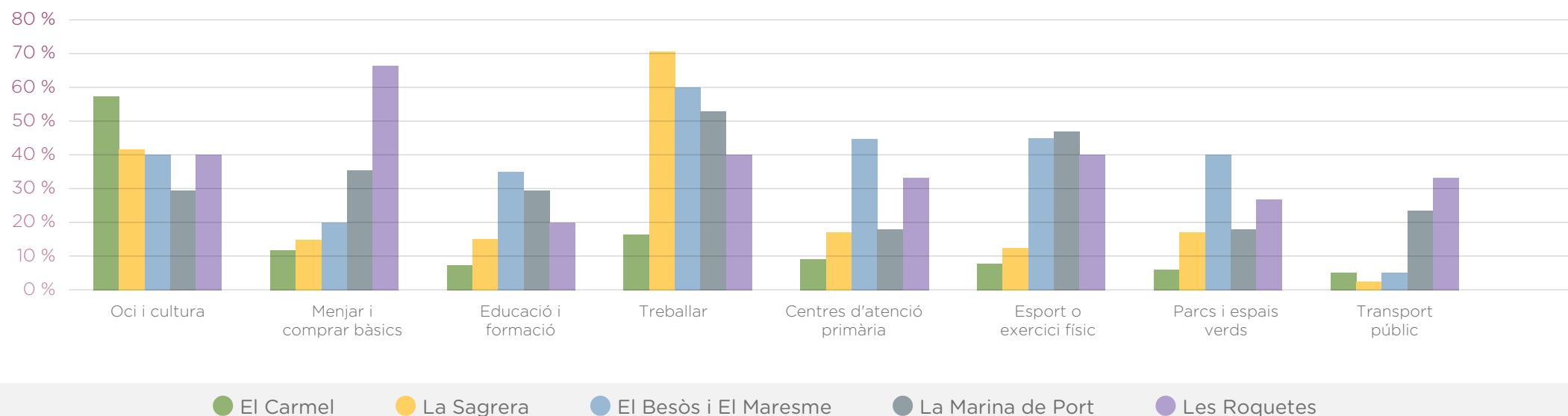
Ciutat de les proximitats

Per aconseguir el model de “ciutat dels 15 minuts” cal que les persones que hi viuen tinguin accés de proximitat als serveis bàsics com la compra de menjar o l'educació però

també l'oci o els espais verds. L'emergència climàtica fa necessària la reducció de la mobilitat per aconseguir ciutats més sostenibles i alhora millorar la qualitat de

vida de les persones que les habiten. A continuació s'analitzen les necessitats dels desplaçaments de les persones participants del projecte.

Activitats a més de 15 minuts



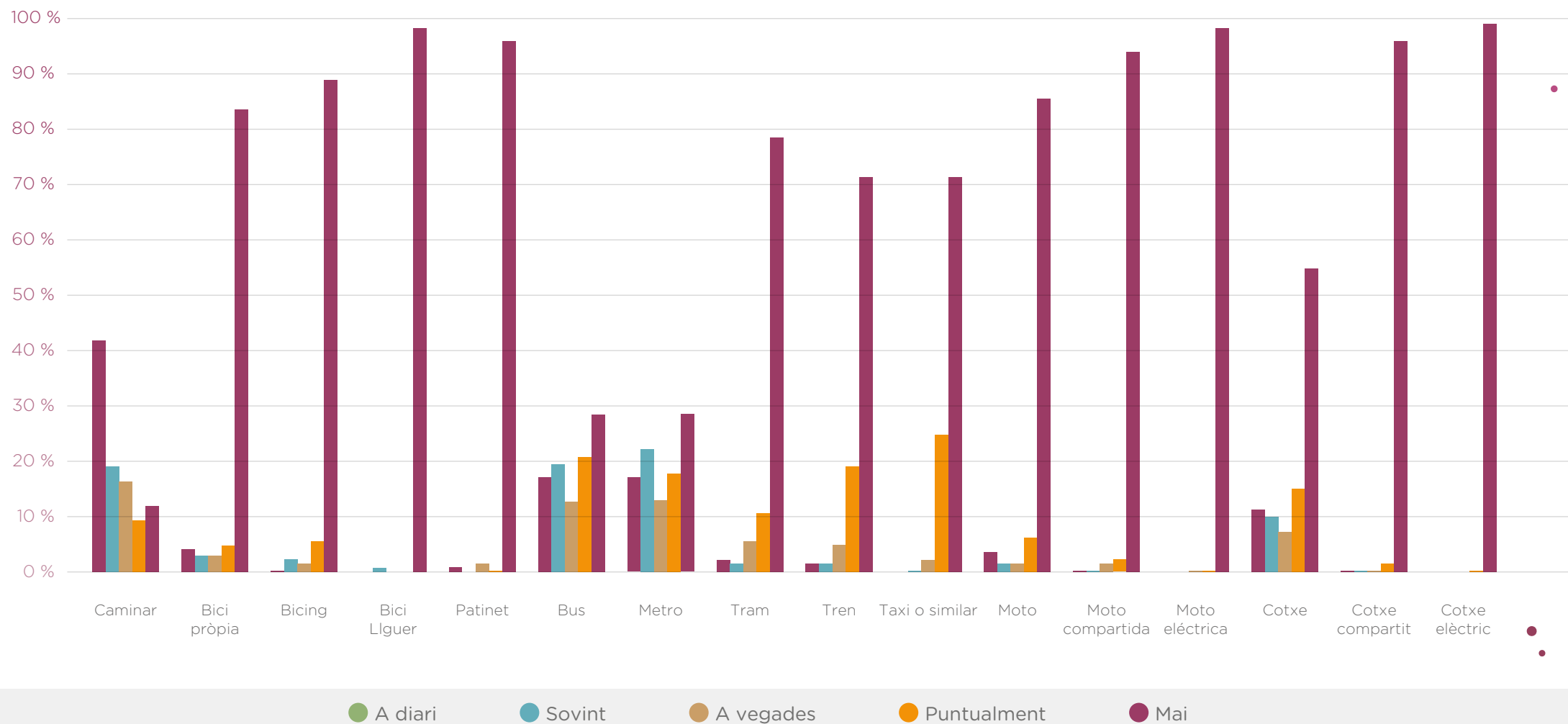
Segons les dades extretes, similars a l'informe de **Mobilitat Justa**, el treball i l'oci i la cultura són les que necessiten desplaçaments més llargs. Si l'anàlisi es fa

per barris estudiats veiem que en el cas de La Sagrera, El Besòs i el Maresme i La Marina del Port el treball és l'activitat que costa més d'aconseguir amb desplaçaments de menys

de 15 minuts. En el cas del Carmel es tracta de cobrir les necessitats d'oci i cultura i a Les Roquetes la distància es fa més llarga per aconseguir menjar i compres bàsiques.

Mitjans de transport més utilitzats

A continuació es presenten les dades dels mitjans de transport més utilitzats segons les persones participants. Aquests resultats ens permeten, també, analitzar la sostenibilitat de la mobilitat.



Barreres

Caminar és la forma més habitual de desplaçament a diari, seguida del transport públic com l'autobús o el metro. Si bé aquestes són formes amables amb el planeta per moure's veiem un percentatge important encara en l'ús del vehicle privat, sobretot en el cas del cotxe que també s'utilitza sovint

en molts casos. La bicicleta es veu poc representada en la mobilitat d'aquests barris i els vehicles compartits i/o elèctrics gairebé mai s'utilitzen.

Analitzant també les preferències del transport veiem que la majoria de les

persones caminarien més sovint, utilitzarien més el transport públic o anirien amb bicicleta.

Les **principals barreres** per fer servir aquests mitjans de transport són les següent:

ANAR A PEU



- Les distàncies
- L'ocupació i amplada de les voreres
- La massificació de la via pública

BICICLETA



- Les distàncies
- La manca de connexió amb altres transports
- L'orografia del barri (desnivells)

TRANSPORT PÚBLIC



- La massificació
- El preu
- La puntualitat

3.2. PER BARRIS

El Carmel

Els problemes de mobilitat d'El Carmel resulten dels forts pendents de la seva orografia i de la intensa activitat turística propiciada per el Parc Güell i els búnquers.



S'ha identificat que la massificació turística representa una greu barrera a la utilització de certes línies de bus per part de la ciutadania, i sobretot per a la gent amb problemes de mobilitat. Molts autobusos es veuen afectats per la gran afluència de turistes que visiten el Parc Güell i els búnquers d'El Carmel. "Els busos van tant plens que fins i tot passen de llarg" per falta d'espai, ha expressat una veïna. La massificació turística també té efectes en la mobilitat a peu, ja que dificulta l'accés als parcs i els jardins i al seu entorn. Veïnes i veïns proposen incrementar la freqüència dels busos i millorar la puntualitat per tal de reduir la quantitat de gent per bus i permetre així el seu ús òptim per part de la ciutadania i la gent amb mobilitat reduïda.

Al tractar-se d'un barri prop de la muntanya, el bon estat de manteniment de les escales mecàniques i dels ascensors és primordial per ajudar als veïns i veïnes a superar les fortes pendents, sobretot per a la gent amb problemes de mobilitat. És per això que s'ha proposat un manteniment més freqüent d'aquests equipaments públics per tal de contrarestar el ritme d'incidències actual. També es reclama afegir ascensors en aquelles ubicacions indispensables per l'accés als serveis del barri (centres mèdics, biblioteques, escoles...) en els casos on ara mateix només hi ha escales mecàniques, per a les persones amb problemes de mobilitat.

Una altra problemàtica identificada és la falta de transport públic en certes zones

del barri que obliga a les persones a cobrir la distància a peu fins a l'estació o parada de metro i bus més pròxima, suposant un problema per a la gent gran i amb problemes de mobilitat. Per a solucionar-ho, s'ha proposat modificar les línies de bus existents o afegir-ne de noves per a que cobreixin les zones del barri desproveïdes de transport públic, i optimitzar les rutes per evitar que hi hagi molta distància entre les parades sense afectar severament el temps de trajecte.



La Sagrera

Els problemes de mobilitat de La Sagrera recauen principalment en el gran pes del tràfic rodat en la distribució del espai urbà.



Pel que fa a La Sagrera, moltes de les queixes del veïnat corresponen a l'excés de tràfic i l'excés d'espai ocupat pels vehicles a motor. Una de les raons d'aquest excés de tràfic és el pas de l'avinguda Meridiana que travessa el barri i que connecta dos de les portes d'entrada a Barcelona pel nord: el Nus de la Trinitat i la Plaça de les Glòries. Aquesta problemàtica es tradueix en poc espai per als vianants (voreres estretes, pocs passos zebra...), una falta de camins escolars i altres zones de protecció per a les escoles, manca de carrils bici, contaminació i soroll. En aquest sentit, el veïnat proposa una reforma de les vies més transitades per a donar més espai als

vianants i transformar-les en zones veïnals més enllà de simples vies de comunicació per a vehicles (similar a la reforma que s'està portant a terme actualment a la Meridiana), i un eixamplament de les voreres amb una limitació més estricta de la velocitat dels cotxes davant de les escoles i altres centres culturals i socials. El veïnat també ha proposat crear una estació coberta de busos a La Sagrera per tal de centralitzar l'inici i el final de les múltiples línies de bus interurbanes amb la finalitat d'evitar els problemes de trànsit, la contaminació i el soroll que causen les cues de busos que es formen al mig del carrer a l'aire lliure.

Per altra banda, les veïnes i veïns de La Sagrera han expressat que existeix una mala qualitat de les connexions amb els barris que es troben direcció mar (El Besòs, Sant Martí, Poble Nou...) i amb algunes de les poblacions del Vallès (sobretot Sant Cugat i Rubí), sent els temps de viatge relativament llargs i amb necessitat de realitzar transbord. Les propostes van en el sentit d'afegir línies de bus i optimitzar les ja existents, així com unir l'estació de metro de La Pau (L4) amb la de La Sagrera o Fabra i Puig (L1).



El Besòs i el Maresme

Els problemes de mobilitat d'El Besòs i El Maresme recauen principalment en el seu aïllament dels altres barris de Barcelona degut a les barreres arquitectòniques i la falta d'infraestructures i connexions viàries que obliguen a importants remodelacions del teixit urbà.



S'han identificat importants impediments a la mobilitat de les persones que es desplacen entre el barri d'El Besòs i El Maresme i els barris situats direcció muntanya (La Sagrera, San Andreu, Nou Barris...), degut a les poques i males connexions viàries i peatonals que actualment travessen les infraestructures ferroviàries que separen els barris d'El Besòs, La Verneda, La Pau i Bon Pastor de La Sagrera i San Andreu. Tot i que les connexions milloraran amb la creació de les estacions de La Sagrera i San Andreu i el futur cobriment de les vies, de moment es proposa que s'optimitzin les rutes de les línies de bus per reduir el temps de trajecte, i que es creïn noves línies més directes

o "express" que vagin a La Sagrera, San Andreu i Nou Barris. Una de les solucions proposades per a connectar amb transport públic el trajecte entre Besòs-Maresme i els barris de muntanya és l'extensió de la Línia 4 del metro de La Pau fins a La Sagrera o Fabra i Puig. Soterrar la Gran Via també és una proposta que el veïnat ha plantejat en els tallers de co-creació per a millorar la connectivitat a peu entre barris i reduir la contaminació i el soroll.

També s'han identificat els dèficits en les connexions amb el transport públic entre el barri Besòs-Maresme i els barris de San Martí i Poblenou en les zones interior i marítima dels barris, que també afecten l'accés a

l'Hospital del Mar per part del veïnat. Això és degut a que fora de les vies principals existeix una important discontinuïtat lineal dels carrers que travessen els barris, hi ha poques opcions de transport públic i les freqüències de pas dels busos són baixes. Es reclama incrementar la freqüència dels busos H12 i 136 que realitzen aquests trajectes i que son molt utilitzats per la gent gran per anar a l'hospital i es proposa afegir més línies de bus o optimitzar les existents que facin el trajecte paral·lel al mar per l'interior dels barris i la part més marítima, en oposició a la part alta que toca la Gran Via i que ja té bones connexions de bus i metro.



La Marina de Port

Els problemes de La Marina del Port recauen en el fet de que el sistema públic de busos està centrat en les principals vies de comunicació i exclou l'interior del barri.

S'ha identificat una manca de connexions a l'interior del barri (fora de les principals vies de comunicació com la Gran Via i el Passeig de la Zona Franca) amb la resta de Barcelona. El veïnat proposa modificar les línies existents o afegir-ne de noves per tal de que passin busos per el interior del barri que connectin amb els altres barris de Barcelona i el centre de la ciutat. També



es proposa incrementar la freqüència i optimitzar la ruta de les línies que donen accés als principals serveis públics, com és el cas del bus 109 que connecta el barri de La Marina del Port amb l'Hospital Clínic.

La inseguretat, la falta de civisme, la brutícia i el mal estat dels parcs i jardins han sigut les principals raons presentades com a barreres a la mobilitat dins del barri. Són

problemàtiques que s'han identificat també en els altres barris i que es tracten a l'apartat de propostes de millora d'aquest informe.



Les Roquetes

Els problemes de mobilitat a Les Roquetes també resulten dels forts pendents de la seva orografia.



De la mateixa manera que El Carmel, Les Roquetes es tracta també d'un barri de muntanya amb fortes pendents que en molts casos representen importants obstacles per a la gent amb problemes de mobilitat. El veïnat reclama, de forma similar al cas d'El Carmel, un manteniment més freqüent de les escales mecàniques i dels ascensors. Reclamen també instal·lar escales mecàniques i ascensors en els carrers que encara no en disposen, i proposen com a alternativa, en aquells carrers on la

instal·lació sigui impossible, col·locar baranes. Així mateix, es proposa que per als ascensors que es troben disposats en cadena, un rere l'altre, com els del Carrer Alcàntara, s'indiqui amb una senyal d'avertiment si algun dels ascensors es troba espatllat, per evitar que la gent amb mobilitat reduïda agafi el primer ascensor i després es trobi que el segon o el tercer no funciona i hagin de tornar enrere.

També, de manera similar al barri d'El Carmel, s'ha identificat la problemàtica de que determinades zones del barri no estan

connectades a la xarxa de transport públic (sobretot les zones més altes, pròximes a la muntanya), limitant la mobilitat i el accés als serveis públics a aquelles a les persones grans i amb mobilitat reduïda. Per a solucionar-ho, el veïnat i les entitats proposen la creació d'un bus de barri que connecti i permeti el accés als centres de salut, socials, culturals, d'administració... del barri, amb una ruta ben optimitzada i una freqüència correcta, i que passi per les zones altes on fins ara no hi havia bus.



4. PROPOSTES DE MILLORA

Finalment, es presenta un recull de les propostes més rellevants i reiterades durant les enquestes, les sessions participatives amb la ciutadania i les entitats dels barris.

1 Millorar l'estratègia de comunicació dels processos participatius per a motivar i involucrar més a la gent a participar-hi, alhora que s'incrementa el diàleg entre institucions i veïnes, més transparència i un major pes de la ciutadania en la presa de decisions.

2 Crear campanyes i programes d'educació de la ciutadania per al civisme i la higiene dels espais públics i del mobiliari públic, augmentar el número de pipi-cans i promocionar-ne el seu ús, i optimitzar els sistemes de neteja i manteniment del arbrat i els espais verds

3 Incrementar la freqüència de manteniment dels paviments de la via pública i amb reparacions integrals en els carrers molt afectats (evitant les reparacions puntuals)

4 Millora de la protecció en els espais de mobilitat dels infants: reduir les velocitats límit en els trams de carretera que passen per davant de les escoles, incrementar la senyalització d'advertència en aquests trams i incorporar ressalts reductors de velocitat per obligar als vehicles a reduir la velocitat.

5 Permetre el pas dels autobusos en doble direcció en els carrers de sentit únic (mantenir-la per als vehicles privats) per evitar les modificacions de les línies d'autobús urbanes ampliant el trajecte.

6 Millorar la planificació de la construcció de nous carrils bici determinant una prioritat de carrers a intervenir en funció de la connectivitat amb els carrils bici ja existents, per a evitar que quedin carrils bici desconnectats de la resta.

7 Assegurar que el sistema d'autobusos està integralment adaptat a les persones amb problemes de mobilitat construint més marquesines o bancs en les estacions on no n'hi ha i augmentant el manteniment dels sistemes d'adaptació per a les persones amb mobilitat reduïda.

ESTUDI DE MOBILITAT SOSTENIBLE PER A TOTHOM A LA CIUTAT DE BARCELONA

Mobilitat Sostenible **CONTRA LES DESIGUALTATS**

Editora: Associació Ecoserveis



Amb el suport de: l'Ajuntament de Barcelona

