



INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – MOBILITAT LABORAL I EDUCATIVA

Sessió de dijous 25 d'abril de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Sala Samfaina del Centre Cívic El Sortidor

> Accés al document presentat a la sessió: [Presentació del PMU](#)

> Accés a la web del procés participatiu: [Informació de la sessió participativa al Decidim](#)





Sumari

| | |
|--|----------|
| Llistat de participants – Assistència a la sessió | 3 |
| Ordre del Dia | 4 |
| Desenvolupament de la sessió | 4 |
| Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball | 5 |
| Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible | 5 |
| Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers | 7 |
| Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats | 8 |



Llistat de participants – Assistència a la sessió **NOTA: CREC MILLOR O PARTICIPANTS O ASSISTENTS...**

Han participat un total de **23 persones (17 homes -74%- i 6 dones -26%-)**.

Assistència d'entitats i empreses participants

A-Bike Rentals & Tours S.L
Aquí SCCL
Àrea Metropolitana de Barcelona
Associació Empreses Eix Besòs
ATM Barcelona
AUMP - Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal
BACC
Barcelona e-bike rent, SL
Biciclot-BiciHub
BSM
Catalunya camina
CCOO de Catalunya
ECCAT
Escola de Mobilitat Sostenible - AMcoop SCCL
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers
FMSS
Institut Metròpoli
Oficina Metropolitana de la Bicicleta
PTP
Revolta Escolar
Saba Aparcamientos, S.A.
UGT
Universitat de Barcelona

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Albert Aixelà – Assessor Primera Tinença d'Alcaldia
- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Cristina Jiménez , Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Joana Llinàs Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Sofia González, tècnica de suport Departament de Participació
- Isabel Escorihuela, tècnica de suport Departament de Participació



Ordre del Dia

- Explicació del procés participatiu i del funcionament de la sessió
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU
- Ronda d'aclariments i preguntes i consideracions que permetin clarificar el plantejament inicial, així com observacions i propostes de millora
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit laboral i educatiu/formatiu.

Desenvolupament de la sessió

El dijous 25 d'abril DE 2024 es celebra la sessió de mobilitat laboral i educativa en el marc del procés participatiu del PMU 2025-2030. En el moment d'entrada de les persones participants es realitza la verificació de la inscripció. La sessió dona inici a les 17.05 amb l'explicació breu del procés participatiu a càrrec del tècnic del Departament de Participació d'Urbanisme, Transició Ecològica i Serveis Urbans i Habitatge, a on emmarca els objectius, les fases i calendari del procés. Seguidament, el tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat fa la presentació tècnica del nou enfocament a tractar en el nou PMU amb els corresponents eixos, objectius, continguts, centrant la part final a la presentació de dades específiques vinculades a la mobilitat laboral i educativa (+16 anys) i els eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys. Finalment, en aquesta primera part explicativa, novament el tècnic de participació explica la dinàmica del debat per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.40h s'inicia el treball en un sol grup amb equip dinamitzador (2 persones) i equip tècnic de suport per a resoldre dubtes i aclariments tècnics del PMU. Es fa un repàs dels objectius es faciliten fitxes i pot-sits per tal que la gent pugui anotar idees i reflexions al voltant de la temàtica a treballar. Es dona la paraula a les persones participants per tal que puguin compartir i debatre les propostes relacionades amb els diferents eixos. Aquestes aportacions i propostes estan indicades a l'apartat següent.

A les 19h es fa un breu tancament donant per conclosa la sessió de debat i s'emplaça a tothom a que puguin participar en altres sessions, així com seguir el procés i les propostes a través del portal Decidim.Barcelona.



Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball

Es conforma 1 grup de treball i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible

- **Línia 1 Laboral: Garantir una accessibilitat segura i inclusiva als llocs de treball, en especial, als polígons.**
- **Línia 1 Educativa: Millorar l'accessibilitat als equipaments educatius d'ensenyament post-obligatori i universitats.**

- **Permeabilitat dels grans eixos**

Es posa d'exemple La Diagonal la qual és una barrera per connectar universitats, i a on hi ha centenars de metres sense pas per creuar o bé has de córrer. Gran part de les persones vinculades a les universitaris no poden creuar en un sola vegada.

- **Tenir en compte el gènere en la definició de la mobilitat laboral i educativa**

- S'assenyala que quan es parla de garantir l'accessibilitat es proposa incloure la universalitat i la inclusivitat. És destaca que és important que **el gènere sigui transversal en la mobilitat**. En la sessió també s'hauria de tenir en compte el gènere, no hauria de ser una sessió específica. La mobilitat laboral i educativa hauria de portar el gènere també, no una sessió a part.
- Altrament es destaca que cal incloure una **visió de gènere als polígons** (marquesines il·luminades, etc... inseguretat percebuda). Hi ha hores i estacions de metro on les dones no volen entrar, s'han d'analitzar els punts negres.

- **Millorar la xarxa de vianants**

- S'assenyala que els carrers en general estan molt deteriorats, només netejant l'espai ja seria diferent, tant en polígons com els carrers en general.
- Cal garantir espai per vianants, garantir que a les voreres no hi hagi motos per poder anar caminant.
- S'apunta que s'ha d'aplicar un punt lila, generar un espai de confort i seguretat per als vianants.
- S'indica que les voreres han de ser per vianants. En aquest sentit, les motos també haurien de pagar per aparcar al carrer, implementant de forma gradual la zona verda i blava per aquests vehicles.

- **Promoure l'ús de la bicicleta per la mobilitat sostenible**

- Oferir el bicig gratuït per joves. Servei gratuït dels 16 als 18 anys.
- Formació en mobilitat al ciclista. Es dona per suposat que els joves saben anar en bici i s'assenyala que no és així i per tant, es proposa ensenyar-los a anar en bici, garantir un mínim d'aptituds i coneixements.
- Ampliar l'oferta d'estacionament segur per a bicicletes a les estacions d'enllaç amb els polígons.



- Incrementar estacions de bicings a tots els centres educatius i polígons. Bicibox o bicitancat (gàbies per a bicis) a totes les estacions de connexió. Possibilitat de connectar bicings i ambicis. A títol específic, es detalla que a la zona de Montjuïc falten aparcaments per a bicicletes i carrils bicis; s'assenyala que cal evitar el vehicle privat a aquesta zona i fomentar la bicicleta.
- Garantir la connexió amb bici fins als polígons de la Zona Franca des de Sant Martí o del Centre. L'aparcament de bicis és molt insegur a la zona franca, s'haurien de fer subvencions per a que les empreses adequin aparcaments segurs per la bicicleta.
- Augmentar la seguretat alhora d'anar en bici pel carril bici. A major seguretat més usuaris. Actualment VMP i les bicis elèctriques han de conviure amb les bicis i també generen inseguretat.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers

- **Línia 2 Laboral: Incrementar el nombre de viatges en transport públic, sobretot de connexió.**
 - **Línia 2 Educativa: Consolidar l'ús del transport públic entre estudiants; importància de la connexió.**
-
- **Millorar i fomentar l'accessibilitat i la seguretat en la gestió del transport públic**

Cal aplicar un punt lila (espai de seguretat per a la prevenció de l'assetjament, l'abús i les agressions sexuals i masclistes als espais públics), generant un espai de confort i seguretat en el transport públic. S'indica que ja es fa en alguns busos del bus nit, però s'hauria d'ampliar a altres espais.

S'assenyala que els espais i entorns de les empreses han d'estar ben senyalitzats, segurs, il·luminats i sobretot en els torns de major mobilitat d'entrada i sortida a la feina (per accedir al transport públic). En alguns indrets hi ha mancances de seguretat i per tant, cal identificar i anotar els punts negres (Per exemple: en el centre comercial la maquinista a la nit s'ha de creuar un parc no il·luminat per arribar a les parades de transport públic)
 - **Implementar mesures per a que el bus sigui més competitiu**
 - Fer que en el carril bus no hi entrin les motos, donant prioritat als busos urbans.
 - Fer més segurs els punts on els treballadors o estudiants deixen el seu vehicle privat per arribar a la feina amb transport públic
 - Fer polítiques de transport públic amb tarifa més baixa d'inici per captar el jovent abans que provi cotxe. Cal incentivar-ho, ja que entrar en cotxe privat a la ciutat implica pagar però també comoditat per l'usuari.
 - Garantir que les flotes de transport públic garanteixin la universalitat



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats

- **Línia 3 Laboral: Reduir la necessitat de mobilitat en vehicle privat i de les externalitats negatives.**
 - **Línia 3 Educativa: Incrementar la quota de desplaçaments no motoritzats, impulsant, sobretot, la bicicleta.**
-
- **Enfortir l'oficina de mobilitat laboral per promoure una mobilitat més sostenible**
 - La oficina de la Mobilitat laboral hauria de ser l'eix per a fomentar els PDE de les empreses de la ciutat de Barcelona, tant de les que estan obligades com de la resta. Hauria de construir espais de col·laboració amb les diferents empreses però també amb una visió territorial (polígons o altres) per tal de poder implementar propostes territorialment integrades
 - Fer més visible l'oficina de mobilitat, i que permeti dotar d'una estratègia i mirada més global i construir espais de gestió més de conjunt, més de polígon.
 - **Impulsar PDE per polígons amb visió global**
 - Cal una visió més global del polígons i aprofitar el coneixement del PDE existents
 - Es necessària una caracterització específica de cada empresa i les seves necessitats. Caldria fer una enquesta a les empreses dels seus treballadors, per saber com es mouen els treballadors de les empreses de Barcelona.
 - La governança és fonamental, per tant, cal assegurar en aquests plans (PDE) tenir en compte el confort i la freqüència del transport, ja que són els temes més importants, no sols els econòmics.
 - Es destaca que cales solucions col·lectives i per tant solucions de polígon (posar totes les empreses que hi formen part), importància de la oficina per assessorar.
 - S'assenyalen problemes que cal tenir en compte per als PDE referent a la mobilitat en cap de setmana i vacances (línies transport pensades en el visitant i no pel treballador del polígon o del centre comercial)
 - Crear línies de seguiment en relació a fomentar l'accessibilitat i seguretat en la gestió del transport públic, tasca a realitzar des de l'oficina de mobilitat laboral.
 - **Fomentar la intermodalitat VMP-cotxe**
 - Es destaca que cal aixecar la prohibició de VMP, perquè és més segur que caminar a la nit, etc. Els VMP no tenen aparcament ni segur, ni protegit, és important que els plans d'empreses i educatius comptin amb aparcament pels VMP per garantir la mobilitat. Aquesta mesura seria interessant perquè els VMP és pot posar al cotxe o al transport públic.
 - Cal connexió interurbana: no hi ha alternativa com VMP, la connexió entre municipis ha decrescut, s'apunta que s'han de construir vies segures, fer sinèrgies amb altres ajuntaments (carrils bicis interurbans), continuar senyalitzant bici+ VMP.
 - **Incentivar l'ús de la bici elèctrica**

Incentivar l'ús de la bici elèctrica intentant que no hi hagi barrera de preu, facilitant-ne l'accés per al lloguer o altres fórmules econòmiques.



- **Promoure sistemes per a fomentar la mobilitat compartida i la regulació d'aparcaments per a facilitar la mobilitat sostenible**
 - Generar **sistemes de mobilitat compartida als polígons (mini bus), adequant horaris, capacitats i zones**. No es pot penalitzar l'entrada als polígons perquè les empreses acabaran marxant.
 - **Fomentar l'ús compartit del vehicle privat oferint incentius que permeti augmentar la taxa d'ocupació dels vehicles**. Es destaca que és inviable només pensar en que l'aparcament a la primera corona, ja que farien falta uns 600 camps de futbol. Cal incrementar la taxa d'ocupació dels vehicles (vals benzina, etc...). Per exemple es podria aplicar en els polígons del Besòs a on s'han reduït les places d'aparcament d'entrada als polígons. Altres participants comparteixen la idea del cotxe compartit. Es destaca que el transport públic no és competitiu de sortida. En aquest sentit s'assenyala un exemple que podria ser *pagar peatge sinó vas en cotxe compartit i analitzar qui fa servir el vehicle privat de manera ineficient, cal incentivar l'ús del cotxe compartit*.
 - Calen **pàrquings gratuïts que tinguin connexió amb el punt de treball**. Cal una plataforma global de polígon de cotxe compartit, les empreses han d'implicar el desplaçament sostenible a la vegada que l'Ajuntament ha de bonificar les empreses que implementin mesures de transport més sostenible. Tot això ha de tenir una governança clara -oficina Mobilitat Laboral de l'Ajuntament de Barcelona - (compra de bicis, aparcament, etc...) l'objectiu principal és augmentar la taxa d'ocupants dels vehicle que va als polígons.
 - **Fomentar l'àrea verda de polígon i universitària, no només residencial**. Es posa d'exemple la Zona Universitària, zones on no hi ha veïns i l'aparcament segueix sent gratuït, el **model d'àrea verda per a polígons o universitats seria una bona opció per que la gent anés en transport públic**. Posar preu a l'aparcament li dona valor.
 - **Regular l'aparcament** fent àrees verda o similar. Hi ha molt aparcament al polígon de la zona franca.
 - **Promoure pàrquings dissuasoris amb connexió amb transport públics**. Que l'aparcament de la tercera a la segona corona siguin dissuasoris, i així a la primera corona es pugui entrar a Barcelona en transport públic. No hi ha alternatives viables des de fora de Barcelona per accedir als polígons de Barcelona, pàrquings dissuasoris amb connexió amb transport públics.

En aquesta proposta es recull també aportacions puntuals indicant de la necessitat d'arribar a la ciutat en vehicle privat per diferents motius. S'assenyala que **no hi ha alternatives reals de transport públic per la gent que treballa als polígons a les 6 del matí** que viu fora de Barcelona, i s'apunta que no es pot no tenir en compte la pobresa en relació només a l'accés als polígons. En aquest sentit, s'assenyala que cal millorar els accessos de la ciutat, si vens de fora de Barcelona estàs més penalitzat. En relació aquest punt, també s'assenyala que cal poder arribar a Barcelona en cotxe privat i deixar-lo en pàrquings privats, ja que hi ha sensació d'inseguretat. S'assenyala que a Barcelona s'estan muntant molts pàrquings per carregar vehicles elèctrics i hi ha molts problemes d'inseguretat i burocràtics. Es proposa **arribar a zona franca en transport però després agafar el patinet (poder disposar de gàbies o similar per guardar els patinets)**. S'indica que als pàrquings SABA sempre hi ha hagut en aparcament per bicis que es converteixen en deixalleries per bicis, per tant s'han anat reduint les places.