

PLA D'ACTUACIÓ DEL PARC DE MONTJUÏC

SEGONA SESSIÓ DEL GRUP DE MOBILITAT – OPERADORS

11/07/18



SEGONA SESSIÓ DEL GRUP DE MOBILITAT – OPERADORS

Seu del Districte de Sants-Montjuïc, Carrer de la Creu Coberta, 104-106, Barcelona

11/07/18

Assistents

Ana Menéndez (Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona), Jordi Falgueras (Club Arc Montjuïc – Camp Municipal de Tir amb Arc del Castell de Montjuïc), Anton Vidal (Poble Espanyol), Sergi Gàzquez (Unió d'Associacions de Veïns i Veïnes del Poble Sec), Jaume Pàmies Pagès (Jardí Botànic – Consorci Museu de Ciències Naturals de Barcelona), Maria Jesús Navarro (Associació de Guies de Turisme de Barcelona – AGUICAT), Anton Vidal (Poble Espanyol)

Xavier Martín (*Responsable del Parc de la Muntanya de Montjuïc*)

Ricard Barrera (*BSM*)

Martí Abella (*Institut Municipal d'Urbanisme*)

Ivan Balmanyà (*Mobilitat, Ajuntament de Barcelona*)

Hungria Panadero, Josep Mañé (*Fundació Ferrer i Guàrdia*)

1. Funcionament de la sessió

Si bé durant la primera reunió es va fer un breu resum de la Modificació del PGM 2014 i de les principals dades estadístiques recollides, en aquesta segona sessió s'ha volgut fer un exercici comparatiu entre les principals aportacions realitzades durant la fase tècnica del procés i la dels membres del Consell. Amb aquesta metodologia s'han volgut treballar tres elements fonamentals: **1)** Grau d'acord / compatibilitat entre les propostes tècniques i les realitzades pels membres del Consell **2)** Visualització i posada en comú dels debats / propostes que s'han treballat en la fase tècnica però no s'han tractat durant la primera reunió de Mobilitat amb membres del Consell **3)** Plantejar propostes més concretes sobre determinades qüestions, sobretot aquelles que generen més debat i/o controvèrsia.

Així doncs, al principi d'aquesta sessió s'ha presentat un quadre comparatiu de les aportacions realitzades durant la fase interna i la de membres del Consell. En aquest quadre s'han assenyalat els punts susceptibles de generar més debat, per tal d'orientar el debat, si bé s'ha deixat també la possibilitat de comentar qualsevol de les aportacions recollides a la taula.

Per altra banda, com hem mencionat, també s'ha incorporat un recull de plantejaments i propostes exposades al llarg de la fase tècnica, però que no es treballaren durant la primera sessió amb membres del Consell, amb la finalitat d'impulsar el debat sobre aquests aspectes.

Finalment, s'ha recollit en una tercera taula un seguit d'aportacions exposades pels membres del Consell durant la primera sessió, que no van ser debatuts al llarg de la fase tècnica.

2. Principals aportacions recollides

A continuació, presentem la taula-resum on es poden observar l'evolució / complementació de les propostes realitzades. En una primera columna, trobem les propostes que es van dur a terme durant la fase de participació interna del procés (tècnics i professionals municipals). En la segona columna hi podem trobar les aportacions recollides en la primera sessió amb membres del Consell. Aquestes s'han procurat enquadrar per temes amb les de la primera columna. En alguns casos, existeix un encaix entre la proposta tècnica i la realitzada pels membres del Consell. En altres, però, hi ha elements que són susceptibles de debat, un debat generat en la present sessió i que recollim a la tercera columna del quadre.

En el cas de la segona taula, s'ha fet un recull d'aquells temes que es varen tractar durant la fase tècnica i que no han estat tractats durant la primera sessió amb els membres del Consell. En la segona columna d'aquesta taula es recullen les idees que s'han aportat durant aquesta segona sessió.

La tercera taula recull aquelles aportacions dels operadors i membres del Consell que no van ser tractades durant la fase tècnica. En aquest cas, no s'ha generat debat entorn a aquesta tercera taula, donat que són propostes plantejades pels mateixos membres d'aquesta taula.

Taula 1. Taula comparativa propostes fase tècnica – propostes fase membres del Consell

Proposta fase tècnica	Proposta 1a sessió membres del Consell	Aportacions 2a sessió membres del Consell	
Desenvolupar projectes pilot de talls progressius de la circulació i restricció addicional de l'aparcament, tant dels accessos principals a la muntanya com dels trams previstos a la MPGM per tal de realitzar proves de càrrega fins a la implementació definitiva de les propostes definides a la MPGM. Caldrà marcar els criteris d'excepcionalitat de pas i aparcament (serveis i treballadors) en les vies afectades.	En el cas de l'eliminació de l'aparcament del C/ Segura, abans de treure'l és necessari millorar la freqüència del servei de bus de la muntanya, concretament la de la línia 13.	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.	
	Per altra banda, la reforma de la Ronda Litoral també es considera un element fonamental per a poder modificar la mobilitat a la muntanya i als seus barris limítrofs.		Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.
	Es podria valorar l'opció de restringir el trànsit privat a la muntanya, a excepció de persones que estiguin autoritzades (treballadors, taxis, càrrega i descàrrega, serveis, equipaments, etc.). Es		Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.

	<p>menciona també la possibilitat de restringir aquesta circulació de manera gradual, començant per exemple per fer un dia sense cotxes a la muntanya.</p>	
	<p>Falta consolidar la idea que Montjuïc és, per sobre de tot, un parc. Aquest fet dificulta tancar-lo a la circulació del vehicle privat. Aquesta idea de restringir la circulació del vehicle privat no es pot concebre en el curt termini.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
	<p>Les modificacions en l'àmbit de mobilitat s'han d'abordar de manera integral. La reducció de l'ús del vehicle privat ha d'estar necessàriament acompanyada d'una millora del transport públic, per exemple. Seria contraproduent intentar disminuir la circulació amb vehicle privat sense plantejar alternatives. S'expressen dubtes sobre si un tancament total de la circulació amb vehicle privat a la muntanya és possible.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
<p>Redimensionar les seccions dels vials d'acord amb les restriccions de l'ús del vehicle privat i augmentar l'espai per als vianants i altres mitjans de transport alternatius.</p>	<p>Es comenta que també hi ha previsió d'eliminar un seguit de vials, com els del Carrer Montessori o Puig i Xoriguer. S'explica que pot ser que l'objectiu sigui naturalitzar aquestes vies, però que en tot cas aquestes actuacions contemplen processos d'anàlisi, informació i debat amb els veïns. Aquesta mena d'actuacions no es fan d'un dia per l'altre.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
	<p>Des de la perspectiva dels guies turístics, el Hub es planteja com una problemàtica. S'ha restringit molt l'aparcament al Mirador de l'Alcalde, que es considera un espai ideal per aparcar a la muntanya, ja que hi ha lavabos i compta amb bones vistes. Es va acordar amb BSM que en el cas dels autocars amb gent gran puguin estacionar a les places reservades per a vehicles amb passatge amb necessitats especials, establint una tolerància per a determinats casos, però s'explica que això no es compleix, i que cal una regulació formal per tal de resoldre el problema.</p>	<p><i>Pendent de debat. Manca de regulació en la proposta de permetre parades curtes i controlades a Mirador de l'Alcalde.</i></p> <p>Algunes de les persones assistents consideren que Montjuïc no hauria d'acollir un Hub de busos turístics, ja que contribueix a incrementar els problemes de congestió, contaminació, saturació dels aparcaments de la muntanya, etc.</p> <p>Hi ha hagut algunes queixes veïnals per l'ocupació d'espais d'aparcament d'alguns equipaments de la</p>

<p>Estudi dels punts negres d'aparcament a la muntanya d'acord a la seva especificitat, com per exemple el mirador de l'alcalde i la zona de la Font Màgica. Es proposa reduir la congestió d'autocars en espais i moments concrets i la indisciplina en l'ús de parades i estacionaments, així com reduir la pressió a l'espai públic de la circulació de grups turístics usuaris de l'autocar.</p>	<p>A nivell tècnic, es menciona que l'aparcament d'autocars al Mirador de l'Alcalde s'ha traslladat a una nova ubicació (zona Hub) per una qüestió de seguretat perquè tracta d'una via estreta, amb un fort pendent, on hi acostumaven a aparcar un nombre important d'autocars i es podien generar situacions de risc.</p>	<p>mundanya. Es mencionen el Complex Esportiu Municipal Pau Negre i l'Estadi Serrahima. En aquest últim cas es menciona que es van eliminar un parell de places del Hub.</p> <p>Es considera a més que el Hub és contrari als plantejaments de la MPGM i a la idea de parc. Per altra banda, s'explica que la MPGM apuntava la necessitat de desenvolupar un pla de mobilitat específic per a Montjuïc, que de moment no s'ha fet.</p> <p>Caldrà fer una valoració del funcionament del Hub, tenint en compte dues dimensions d'anàlisi: 1) Valorar si el Hub està ben dimensionat o no 2) La idoneïtat d'establir un Hub a la muntanya.</p> <p>Altres aportacions consideren que la idea del Hub no és, de per si, negativa, però cal adequar-la a la realitat de la muntanya i fer complir la normativa. Des d'aquest punt de vista s'aposta per un model de punts de càrrega i descàrrega del passatge que no pas per un model d'aparcaments per a busos.</p> <p>Des d'altres punts de vista s'apunta que és precisament l'estacionament temporal (càrrega i descàrrega de passatge) allò que suposa una major problemàtica, ja que aquesta estacionalitat temporal genera una major circulació a la muntanya, ja que els busos han de deixar el passatge en un punt i aparcar en un altre, per després tornar a anar a recollir el passatge. Des d'aquesta perspectiva s'aposta més per a espais d'aparcament fixes que no pas pels estacionaments temporals.</p> <p>A nivell tècnic es menciona que el Hub està més pensat per a l'aparcament que no pas per a l'estacionament de càrrega i descàrrega.</p>
--	--	--

		<p>Des d'aquest punt de vista, es considera important poder carregar i descarregar passatge al Mirador de l'Alcalde, també per a descongestionar altres punts de gran aflluència turística de la ciutat.</p> <p>L'aparcament de busos a la Font Màgica requereix un tractament específic: es volia impulsar un sistema de reserva d'aparcament, però encara no s'ha aprovat. Sí que existeix una Zona blava de reserva per a busos.</p>
	<p>En termes generals, es considera que hi ha una important falta de paperers i lavabos a les zones d'aparcament establertes per a busos.</p>	<p>Element a tenir en compte en l'avaluació del Hub.</p>
	<p>Per altra banda, s'explica que hi ha busos que no compleixen la normativa i no respecten les zones d'aparcament, es tracta sobretot de busos de companyies estrangeres. Es demana control i capacitat sancionadora igual per a tothom.</p>	<p><i>Element a tenir en compte en l'avaluació del Hub.</i></p> <p>Es percep una manca de recursos per a fer complir la normativa vigent. Es considera necessari incrementar el nombre d'agents amb capacitat sancionadora, sobretot en aquells punts on es detecta una problemàtica més gran.</p> <p>Es considera que una de les diferències entre Barcelona i altres ciutats europees són els recursos que es destinen al control i al compliment de la normativa. Es comenta que a altres ciutats el control és molt més estricte.</p> <p>Per altra banda, es menciona que aquesta falta de vigilància fa que, per exemple, alguns conductors no apaguin el motor del vehicle quan estan estacionats, incomplint la normativa i incrementant l'impacte derivat de la circulació de busos a la muntanya.</p>
	<p>Els busos turístics tenen parada davant el MNAC, però el bus urbà no, es considera que això no té gaire sentit. Per altra banda, s'explica que els busos turístics no volen parar al MNAC (massificació,</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>

	robatoris, etc.) i que per tant es podria reduir la freqüència d'aquests i permetre la parada del bus urbà. Des de BSM s'està treballant en un pla d'actuació per a tractar aquesta situació.	
<p>Revisar la xarxa d'autobusos existent a la muntanya, ampliant la freqüència de pas i estudiar una proposta de nova línia en sentit antihorari a les actuals i la possibilitat del bus a la demanda. Tenint en compte els 2 anys d'antelació necessaris.</p>	No hi ha cap transport públic que tingui parada davant del Museu Nacional d'Art de Catalunya. Hi ha una parada al Museu Etnològic i a les Piscines Bernat Picornell. És necessari un bus que tingui parada davant el Museu i que el connecti amb el centre de la ciutat.	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.
	Pel que fa a la xarxa de transport públic del parc, cal diferenciar entre les necessitats dels visitants de la muntanya i les dels veïns de la muntanya. Cal tenir en compte aquesta diversitat de demandes i necessitats per tal d'assolir un model de mobilitat que sigui realment efectiu.	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.
	Si es fa alguna modificació de línia de bus a Montjuïc, que no sigui a Plaça Espanya, cal que sigui des del Poble Sec fins a la Marina del Prat Vermell.	<p><i>Hi ha consens en aquest punt?</i></p> <p>Sobre la mobilitat amb transport públic a la muntanya es destaquen diverses qüestions. Per una banda, es fa menció al bus de la línia 13, en el qual es detecta una presència cada vegada major de turistes, fet que satura la línia. Fins i tot són utilitzats per al desplaçament de grups turístics amb guia. En aquest cas TMB planteja incrementar el nombre de busos d'aquesta línia abans de finals d'any (2 busos més que reduiran freqüència de pas).</p> <p>El problema no és que s'incrementi el nombre d'usuaris del transport públic, i que els turistes en facin ús, sinó que en facin ús grups organitzats amb guies.</p> <p>Hi ha ciutats on el transport públic està subvencionat únicament per a les persones empadronades. Hi ha la intenció de posar en marxa una iniciativa similar a finals d'any a Barcelona.</p>

		<p>En el cas de la línia 23, que actualment passa per la muntanya però no hi té parada, s'està estudiant l'opció que pugui fer una parada a Can Clos, tan d'anada com de tornada.</p> <p>Pel que fa a la línia 150, a banda d'intentar que hi hagi més freqüència, que es veu positivament, es té la percepció que els busos d'aquesta línia tenen tendència a espatllar-se, se suposa que a causa de l'important pendent de la muntanya.</p>
	<p>El Castell de Montjuïc, així com en altres equipaments de les cotes mitjanes, s'ha de plantejar un projecte per a facilitar-hi l'accés. S'entén que l'arribada del metro és complicat a mitjà i llarg termini, però la millora del servei de bus i funicular es veu viable.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
	<p>En termes generals, a l'hora de planificar el transport públic, s'han de tenir en compte criteris que vagin més enllà dels estrictament econòmics, s'ha de tenir en compte la funcionalitat social d'aquest.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
	<p>Es demana que la línia 150 de bus hauria de tenir parada al Jardí Botànic.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
	<p>La línia 150, quan era la 193, comptava amb un recorregut amb més cobertura (MNAC, Jardí Botànic, Sot del Migdia). No s'entén perquè quan la línia va passar a anomenar-se 150 van reduir el seu recorregut. Des de l'equip redactors es menciona que es farà la consulta del motiu d'aquesta modificació.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
	<p>Es planteja la necessitat de millorar la connexió entre els barris del Poble Sec i de La Marina del Prat Vermell, ja que actualment no hi ha cap bus que connecti aquests barris. Està en estudi una parada intermèdia de la 23 connectant Montjuïc amb el barri de Can Clos.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>

Pla d'Actuació del Parc de Montjuïc

	Per altra banda, es menciona que s'està duent a terme un pla de mobilitat al barri de la Marina, i una de les opcions que s'estan contemplant a nivell tècnic és crear una parada a Pl. Espanya que connecti amb el barri.	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.
Altres plantejaments de millora del transport públic.	Es demana l'allargament de la línia del funicular fins al Castell. Ja que es considera fonamental per a resoldre part dels problemes de mobilitat de Montjuïc, sobretot en l'accés a les cotes més altes. Els problemes de mobilitat al parc es donen sobretot en la pujada, ja que la baixada es pot fer a peu. De manera concreta, es proposa la possibilitat de fer dues parades més del funicular: una intermèdia a la part alta del Poble Sec i una parada final al Castell.	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.
Realitzar un projecte global d'adaptació de les parades d'autobús per a persones amb mobilitat reduïda i revisar la longitud de les parades existents possibilitant una parada d'autobusos de 18 i 24 metres davant l'estadi per a grans esdeveniments.	A l'hora de plantejar mesures relacionades amb el transport, cal tenir en compte a les persones amb mobilitat reduïda. Si et desplaçes a la muntanya amb transport públic, no tens la mateixa accessibilitat que amb bus turístic o amb transport privat, per exemple. Es comenta que hi ha suficient espai per al bus turístic i l'urbà, amb la qual cosa es poden incrementar les parades i les freqüències d'aquest últim si es considerés oportú.	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.
Metro. Establir una agenda prioritzada per a l'execució dels projectes previstos d'arribada del metro a la muntanya. Previsió de redacció de projecte 2020.	El setembre del 2018 està prevista la inauguració de l'estació de metro (L10) de la Marina al C/ Foc, aquesta nova estació canviarà el paradigma de la mobilitat amb transport públic del barri, ja que obra una alternativa a la mobilitat i accés, que no passa per Plaça Espanya.	Encaix entre el plantejament tècnic i el dels membres del Consell.
Telefèric. Estudiar la proposta de bitllet combinat amb metro per facilitar l'arribada a les cotes altes de la muntanya als habitants de Barcelona. Vinculat al carnet d'amics de la muntanya/Gaudir Més i/o per a persones amb discapacitat.	Es proposa que el telefèric sigui un servei integrat amb el carnet Gaudir Més, ja que facilitaria la mobilitat a la muntanya pels ciutadans de Barcelona. En aquest sentit, es comenta que actualment amb el Gaudir Més ja es contempla un descompte del 50%	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.

	<p>del preu del bitllet del telefèric, però es demana que esdevingui un transport integrat.</p>	
	<p>La millora del preu del telefèric es considera també una mesura útil per a facilitar l'accés a les cotes mitjanes i altes de la muntanya. També per a persones amb dificultat de mobilitat.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
	<p>Cal recordar que a Montjuïc hi ha dos telefèrics. El Telefèric del Port és menys conegut i també és d'ús gairebé exclusiu per turistes. Cal contemplar aquest telefèric també com a un mitjà d'accés a la muntanya sobre el qual es pot fer noves propostes.</p>	<p>Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.</p>
<p>Desenvolupar un estudi previ que defineixi l'adequació de les diferents tipologies de carril bici a la muntanya i desenvolupi, si cal, una de nova.</p>	<p>Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, es menciona que els únics ciclistes que pugen amb regularitat a la muntanya són esportistes. Molt poca gent es desplaça amb bicicleta de manera habitual, excepte en cotes baixes. Alguns treballadors del MNAC abans ho fan, i fins i tot es va instal·lar un aparcament de bicicletes al museu, però no són gaires els que actualment hi van amb bicicleta.</p>	<p><i>Punt de debat. Com es pot incentivar l'ús de la bicicleta a la muntanya?</i></p> <p>Cal potenciar la mobilitat amb bicicleta a la muntanya, però cal tenir en compte algunes qüestions de seguretat. Actualment a la muntanya hi ha gent que circula a una gran velocitat, tant amb bicicleta com amb vehicle motoritzat.</p> <p>Cal replantejar a fons el carril bici, discriminant les dues direccions del carril bici. S'explica que molts dels vials de Montjuïc són amples, fet que es pot aprofitar per fer el carril bici a banda i banda de la carretera. A la resta de la ciutat els carrils a banda i banda interfereixen amb les parades de bus, però a la muntanya, com que n'hi ha menys, es podria estudiar.</p> <p>Per altra banda, es percep un augment de les bicicletes amb carretó per a portar gent (ús turístic). Aquests vehicles ocupen molt espai i dificulten la circulació pel carril bici. Per ara no és una pràctica habitual a Montjuïc, però sí que es percep una tendència a l'increment d'aquesta mena de vehicles a la ciutat.</p> <p>S'han detectat alguns tours amb bicicleta que es realitzaven a la muntanya. S'han investigat aquests</p>

		<p>casos per saber si es tractava d'una pràctica habitual. En aquest cas eren tours organitzats de manera puntual per un hotel pròxim a la muntanya.</p> <p>També es considera probable que hi hagi un increment de l'ús dels vehicles de mobilitat personal per part de turistes a la muntanya.</p> <p>Des del Poble Sec s'apunta un problema amb els GoCar que pugen cap a la muntanya (soroll, impacte mediambiental, etc.).</p>
Bike-Sharing. Estudiar la possibilitat d'instal·lar estacions de bike-sharing integrades als equipaments de la muntanya: bicicletes elèctriques de Bicing o un sistema de bike-sharing propi de Montjuïc.	La instal·lació d'un servei de bicis elèctriques a la muntanya planteja algunes problemàtiques (robatoris, vandalisme, etc.). Es considera la possibilitat de vincular aquest servei amb alguns dels equipaments del parc, de tal manera que els vehicles estiguin en espais segurs i tancats durant la nit.	Encaix entre la proposta tècnica i la dels membres del Consell.
	Es pregunta si el pas dels autocars turístics és una molèstia pel veïnat de la muntanya. Es comenta que l'impacte és diferent en cada un dels barris de la muntanya. A la zona del C/ Foc hi poden haver certes molèsties per l'arribada dels busos turístics, però en general no es percep com una problemàtica greu.	Encaix entre el plantejament tècnic i el dels membres del Consell.
Mobilitat turística. Regular la circulació, aparcament i lloguer de bicicletes i VMP d'ús turístic.	S'explica que a dins de l'àmbit de la muntanya sí que a vegades es produeixen certes retencions a causa del pas dels autocars turístics, sobretot en aquelles zones d'interès turístic, on redueixen la velocitat.	Encaix entre el plantejament tècnic i el dels membres del Consell.
Desenvolupar un estudi històric per la definició dels traçats a recuperar en l'àmbit de la muntanya, prioritzant aquells que connectin els barris de vora.	Es pregunta si la modificació del PGM contempla l'eliminació del camí de la Font Trobada com a via d'accés a la muntanya. Es consultarà, però sembla que no està prevista aquesta eliminació.	<p><i>Consulta a Ecologia Urbana</i></p> <p>Per ara no es té prevista l'eliminació del Camí de la Font Trobada ni a mitjà ni a llarg termini.</p> <p>Es menciona que l'eliminació del camí suposa que els desplaçaments es traslladin a un carrer intern del Poble</p>

		<p>Sec més estret, fet que comportaria un major impacte sobre el barri.</p> <p>Es recalca que els membres del grup de treball es mostren contraris a la proposta de tancament del camí de la Font Trobada.</p>
	<p>Per Plaça Espanya l'accés a peu és senzill. En canvi l'accés per altres indrets és més complicat. En el cas del Mirador del Poble Sec, es tracta d'un espai de camins bonics, però que actualment es troben en desús a causa de la manca de manteniment, la sensació d'inseguretat i l'activitat de prostitució masculina que es realitza a la zona. Es destaquen el camí natural de la Font Trobada o el del Carrer Margarit com a vies d'accés del Poble Sec a la muntanya.</p>	<p>Encaix entre el plantejament tècnic i el dels membres del Consell.</p>

Taula 2. Propostes de la fase tècnica no treballades a la taula de Mobilitat dels membres del Consell

Propostes fase tècnica	Aportacions membres del Consell
Transport especial. Desenvolupament del transport especial pel centre ASPACE i els Museus adaptats de la muntanya.	-
Revisar els traçats actuals de la ronda verda, programar els projectes de nova xarxa de carrils bici i executar els previstos en primera fase (Prioritat 2: Montjuïc Oest, Prioritat 4: Montjuïc Est).	Amb el nou disseny de la xarxa de carrils bici a la muntanya cal que es contempli l'eliminació de la Ronda Verda. Aquesta eliminació ja està tècnicament prevista.
Reducció i control de la velocitat dels vehicles. Estudi de mesures per a la reducció i control de la velocitat dels vehicles dins la muntanya.	Tota la muntanya és Zona 30 o 40, però hi ha vies on no es respecta el límit de velocitat. Es menciona que no es poden posar bandes rugoses en algunes vies perquè hi circulen busos, s'ha de buscar altres maneres per a reduir la velocitat. Es pot valorar la instal·lació de coixins berlinesos, per exemple, o la reducció de l'amplada dels carrils. Les calçades són molt

	<p>amples i això incentiva l'excés de velocitat. Es podria aprofitar aquesta reducció de la calçada per al vehicle privat per a fer carril bus i/o carril bici.</p> <p>Es menciona un problema específic d'excés de velocitat a primera hora del matí a la zona del C/ Foc i C/ Jocs del 92.</p> <p>En general es demana més controls de velocitat amb radars pedagògics i mesures sancionadores.</p>
Realitzar una auditoria de l'estat i la tipologia de la senyalització existent i desenvolupar propostes d'unificació de la senyalització de la muntanya.	<p>Falta senyalització als camins històrics.</p> <p>És necessari fer una auditoria de la senyalització a la muntanya. Cal tenir en compte tres tipologies de senyalització: 1) senyalització permanent 2) senyalització d'incidències 3) senyalització temporal (zones d'aparcament plenes, senyalització de vies de pas alternatives, etc.). Es planteja la instal·lació d'un panell d'avís lluminós que assenyalï les incidències de mobilitat abans d'accedir al Parc.</p>
Establir una agenda prioritzada dels projectes proposats al MPGM que afecten a la mobilitat de la muntanya: Naturalització parcial d'aparcaments, restricció del transit rodat, deconstrucció i naturalització de vials infrautilitzats.	-

Taula 3. Propostes de la fase dels membres del Consell no treballades a la taula tècnica de Mobilitat

Propostes fase membres del Consell	Aportacions 2a sessió membres del Consell
Hi ha un problema específic de mobilitat quan hi ha grans esdeveniments. En aquests casos, es menciona que la circulació a la muntanya queda pràcticament tallada / col·lapsada.	-
Sempre que es talla l'Avinguda de Maria Cristina hi ha manca d'informació sobre la reestructuració de les parades de bus. Concretament, amb la línia 13, és difícil saber a on parerà el bus. Cal que TMB transmeti la informació amb suficient antelació i a través dels canals adequats.	-

Pla d'Actuació del Parc de Montjuïc

Es comenta que s'estan reduint notablement els talls de l'Avinguda Maria Cristina. Tot i així, quan es produeixen aquests talls Plaça Espanya esdevé un descontrol.	-
L'activitat de les autoescoles de la muntanya es percep com una problemàtica per a millorar la mobilitat al parc i als barris del costat, ja que són zones de pràctiques i d'examen.	-
S'han detectat alguns intents de robatori a l'interior de busos turístics, aprofitant l'absència dels conductors. Tot i això, la Font Màgica és l'únic lloc on s'han registrat robatoris a busos turístics, però s'han detectat intents en altres indrets.	-
Es menciona que durant el curs es realitza el tancament del funicular per a fer-hi el manteniment tècnic. S'ha demanat que aquest tancament es faci a l'estiu, ja que durant el curs escolar hi ha una afectació important pels usuaris dels barris del Poble Sec i Satalia. La resposta que s'ha donat des del Departament de Mobilitat davant aquesta demanda és que en els mesos d'estiu no hi ha empreses que realitzin aquest servei de manteniment.	-
En una de les dues bandes del Carrer Can Valero no hi ha vorera (es troba en molt mal estat).	-
<i>Encaix del Pla d'Actuació de Montjuïc amb el Pla Litoral, actualment també en procés d'elaboració: desdoblament de la Ronda Litoral / Vial per a vianants de connexió del Poble Sec i la Marina del Prat Vermell.</i>	El Pla Litoral planteja qüestions que afecten de manera directa la mobilitat a Montjuïc. Amb l'inici del procés participatiu d'aquest Pla, és necessari que hi hagi intercanvi d'informació i interacció entre els dos processos.

3. Altres aportacions recollides

A banda dels punts de debat plantejats, al llarg d'aquesta segona taula de Mobilitat s'ha fet referència a altres aspectes, sobretot vinculats a qüestions o problemàtiques puntuals. A continuació fem un breu recull d'aquestes aportacions:

-Es manifesta la percepció que actualment hi ha més afectacions a la via pública que fa uns anys. Sobretot relacionades amb les curses que es fan a la muntanya, i que afecten algunes zones, com el Carrer Font i Quer, fet que dificulta l'accés al Jardí Botànic, per exemple. Tot i això, es menciona que en els darrers dos o tres anys no s'ha incrementat l'activitat, sinó que s'ha mantingut igual o reduït. Sí que és cert que si parlem de fa més anys, l'activitat era menor. (Vinculada a CELT)

Pla d'Actuació del Parc de Montjuïc

-També es té la sensació que actualment es talla la via pública durant més temps, segurament per un tema de preparació, muntatge i desmuntatge de l'activitat. Es menciona que en alguns casos es talla el carrer fins sis hores abans que comenci l'activitat. (Vinculada a CELT – es consultarà a l'IBE)

-En el cas d'aquests actes esportius, es generen molèsties als veïns amb la megafonia. Es menciona que existeixen unes instruccions sobre proves de so, volum, etc. (Vinculada a Convivència)

Document de treball