

LA MOBILITAT DEL SEGLE XXI

Un altre model és possible



**Festa Major del barri de la Sagrada Família,
22 d'abril de 2009**

INDEX

1 A què ens referim quan parlem de mobilitat?

2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

“Si bé cada cop vivim més virtualment, resulta que cada cop la mobilitat és més real, cosa catastròfica per al medi ambient.

Caldria, en canvi, capgirar les coses: caldria que fossim capaços de viure de forma més estable en un lloc concret, i viatjar més de forma virtual, de la manera que ens permet l'actual tecnologia .”

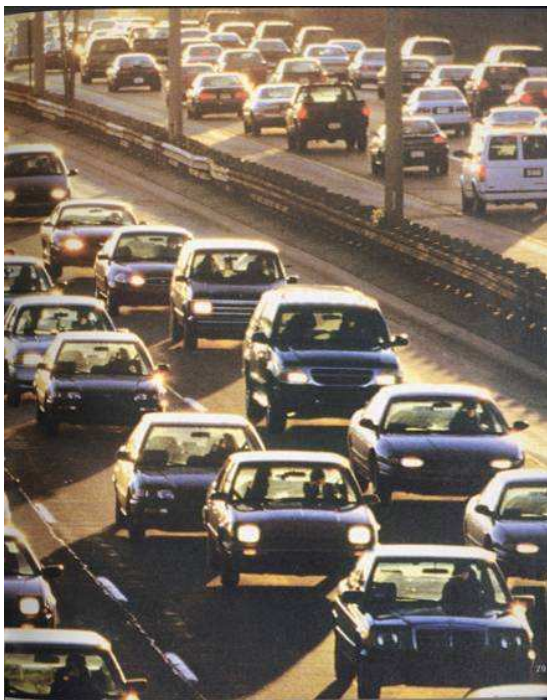
Serge Latouche

1 A què ens referim quan parlem de mobilitat?

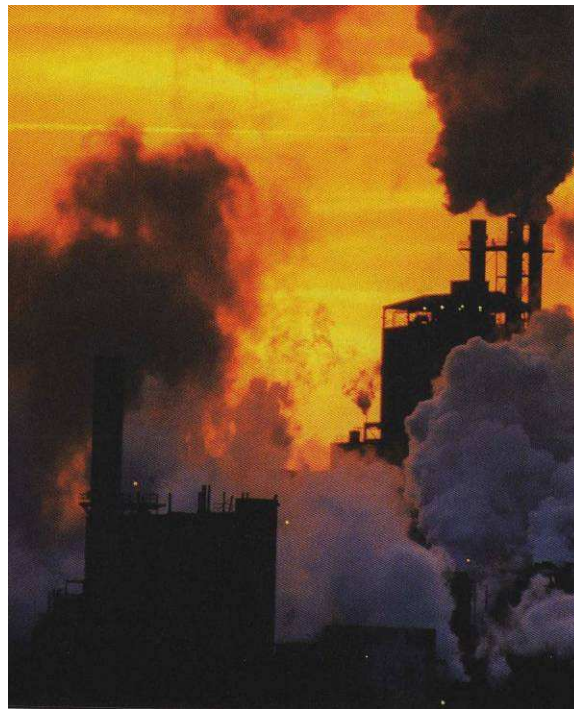
- la mobilitat és un dret bàsic de les persones;
(també és valor en alça).
- Durant el segle XX, un seguit de circumstàncies ens han dut a una situació xocant i inacceptable.
 - > *alguns exemples:*
 - *motors marins a Zürich*
 - *rentar la roba a Eslovàquia*
 - *cuinar a Zaragoza i servir a Barcelona*
 - *ferro colat fet a Polònia*
 - *aigües minerals entre França i Itàlia*
 - *36% del que es compra al super ...*
- Som una societat de consum... I fem un gran consum de mobilitat:
 - .*“més viatges, més lluny, més ràpid, més bé de preu”.*
 - .*recorregut mig de producte manufacturat = 5.000 km*
- La mobilitat és excessivament barata

1 A què ens referim quan parlem de mobilitat?

Globalització = intercanvi continuat: mercaderies + persones + informació
gran consum de recursos: energètics + temporals + espacials.



AL GORE – UNA VERITAT INCÒMODA



AL GORE – UNA VERITAT INCÒMODA



HABITAR EL MÓN – FORUM BARCELONA 2004

ens ofeguem: per contaminacions + per congestions

1 A què ens referim quan parlem de mobilitat?

Quines son les causes que ens han portat alguns d'aquests efectes ?

a) el que val realment el transport, i el que realment es paga

- 1.- no es paga el que realment costa la mobilitat (externalitats)
- 2.- “es paga pel dret a utilitzar, no pel fet d'utilitzar”
- 3.- la mobilitat és caríssima (se situa entre el 4 i el 8% del PIB)

b) com es paga la diferència ? qui ho fa ?

.la diferència la paga la societat:

- 1.- entre tots els d'ara (*la meva tia*)
- 2.- i els que ens heretaran (*els nostres fills, els nostres nets, ...*)

c) només quan es paga, se sap el que valen les coses !!

d) a més, volem mobilitat amb celeritat

.celeritat = alt cost = exclusió socio-econòmica.

>> encara més desequilibris



>>> una total injustícia social; per a alguns un delictes sense tipificar <<<

1 A què ens referim quan parlem de mobilitat?

Com corregir les causes, per corregir els efectes ?

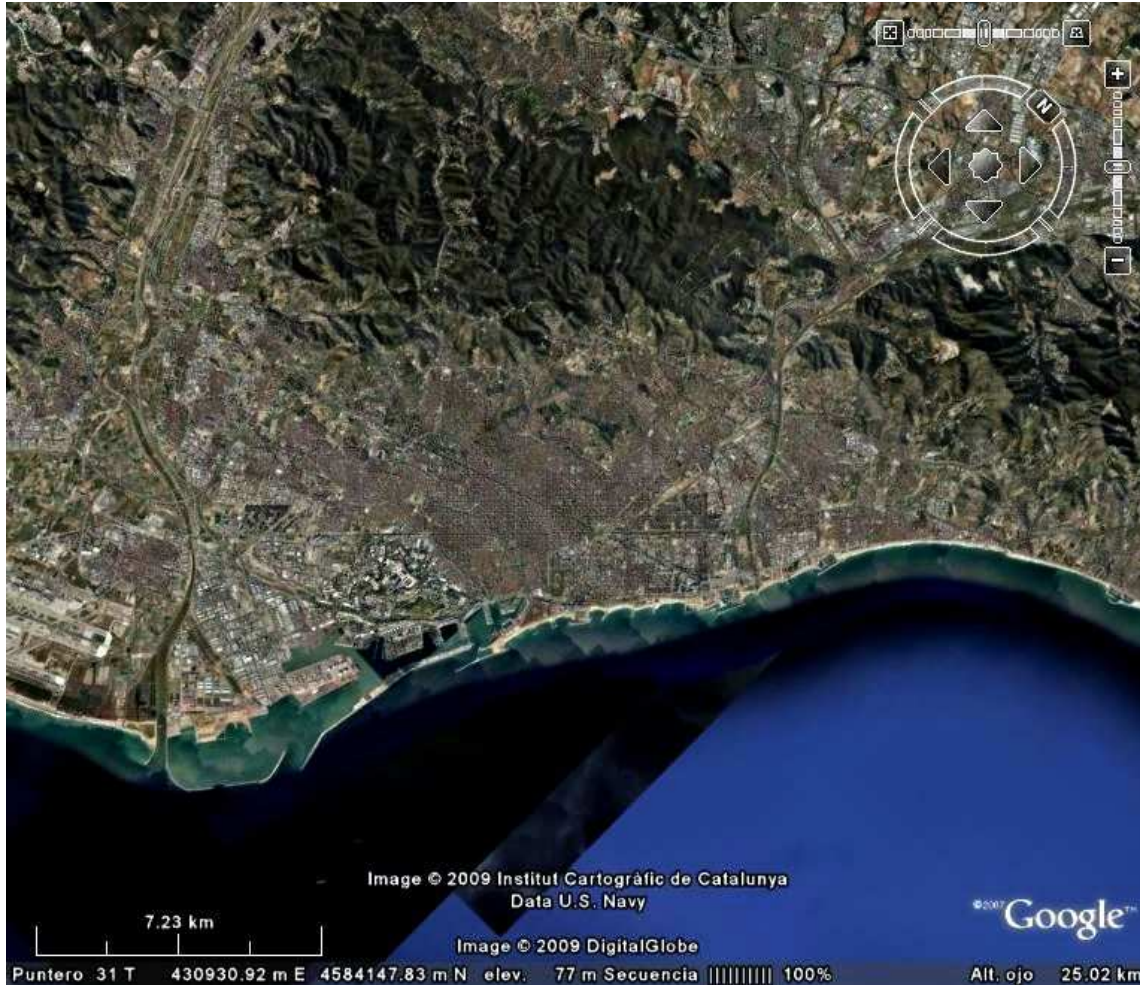
- 1) passar de la cultura del dispendi i de l'ultradinamisme (s.XX) a la cultura de la moderació.
- 2) en mobilitat, moderació vol dir "no moure allò que no cal".
- 3) relocalitzar les activitats econòmiques; fer renèixer el sentit de "local"
- 4) anar passant del desplaçament i el transport individual (privat i dis-pers), al desplaçament i transport col·lectiu (públic, concentrat).
- 5) assolir una reducció (per "evaporació") de l'ús dels vehicles privats
- 6) passar del "porta a porta" a la intermodalitat i la logística (ruptura de càrrega).
- 7) arribar a entendre quin és l'alt valor de la "saturació" en la ciutat mediterrània i la necessitat de la seva gestió.
- 8) arribar a entendre que els drets a la mobilitat comporten deures i obligacions en relació a la mateixa mobilitat.
- 9) el respecte pels altres permet no haver de compartimentar l'espai disponible; permet la jerarquització funcional i la cohabitació.
- 10) en definitiva, adoptar una **NOVA CULTURA DE LA MOBILITAT**, interioritzant la despesa real del transport; a més, cal fer-ho com a estratègia positiva (no com a limitacions de llibertat)

1 A què ens referim quan parlem de mobilitat?

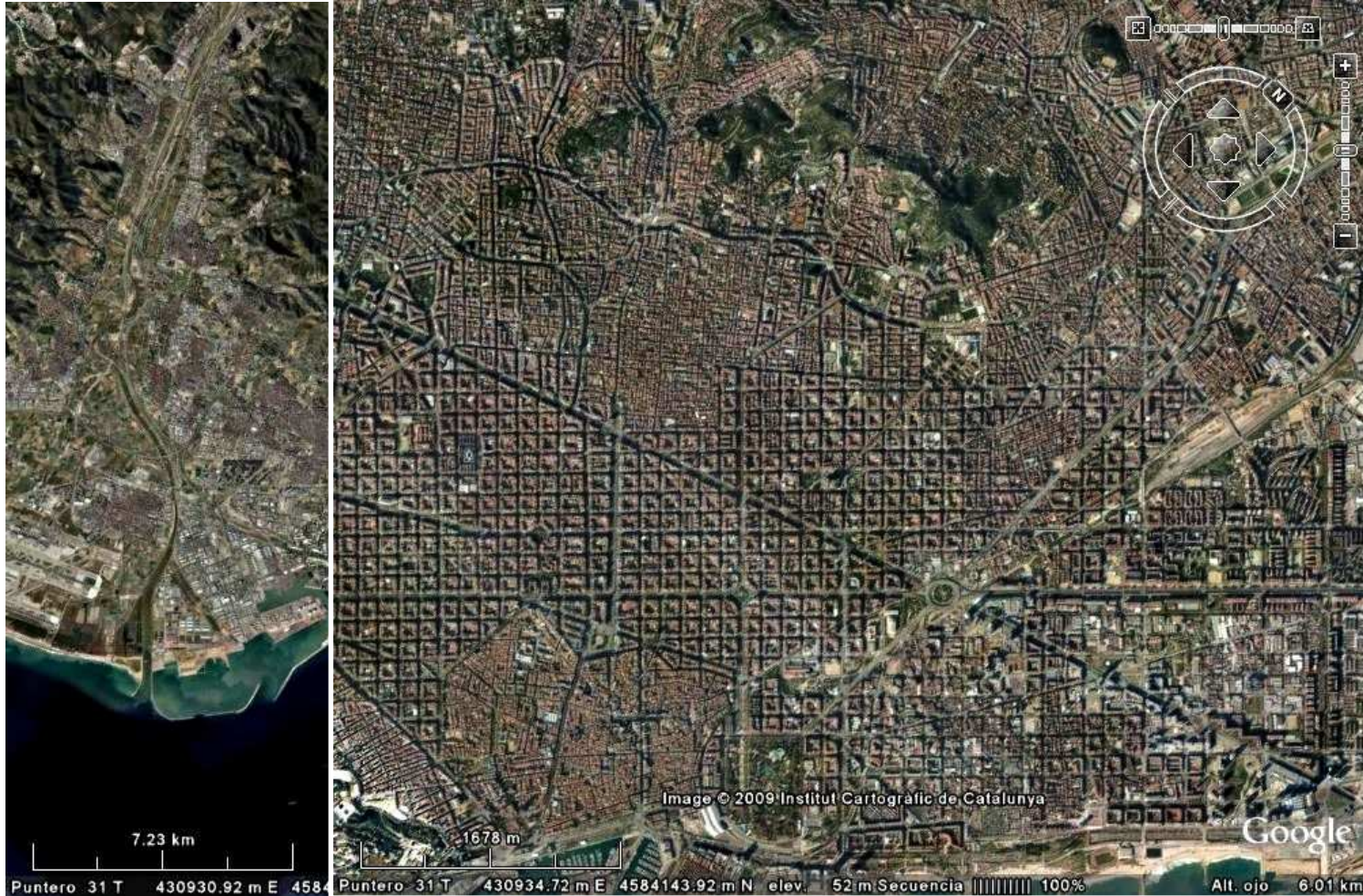




2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

- el barri (Sagrada Família) no és una illa;
- forma part de la ciutat central (Barcelona),
- i de la gran ciutat (Àrea Metropolitana).

Un cop entrats en els conceptes de la NOVA MOBILITAT, Ciutat i Barri s'han de respectar mútuament (han de compatibilitzar els diferents usos de l'espai públic)

- ni el barri pot interrompre els fluxos generals de la ciutat,
- ni la ciutat pot imposar sistemes que deteriorin la qualitat de vida en el barri.
(veiem un cas concret)

2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

TEMPLE

CIUTAT

TURISME



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

>> *autocars discrecionals*



Cal trobar el punt d'equilibri:

- entre ciutat i barri,
- entre els diferents tipus i necessitats de mobilitat dins l'entorn urbà.

2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

un nódulo viario del Eixample es un cruce y cuatro chaflanes mayoritariamente ocupados por coches, la mayoría aparcados



vacáramos coches y mobiliario quedaría un espacio grande, pero vacío y sin demasiado sentido



lo devolveríamos a la gente, sin prescindir de los vehículos, se convertiría en un espléndido espacio vital de encuentro y relación



El carrer és el lloc on es “produeix ciutat”;

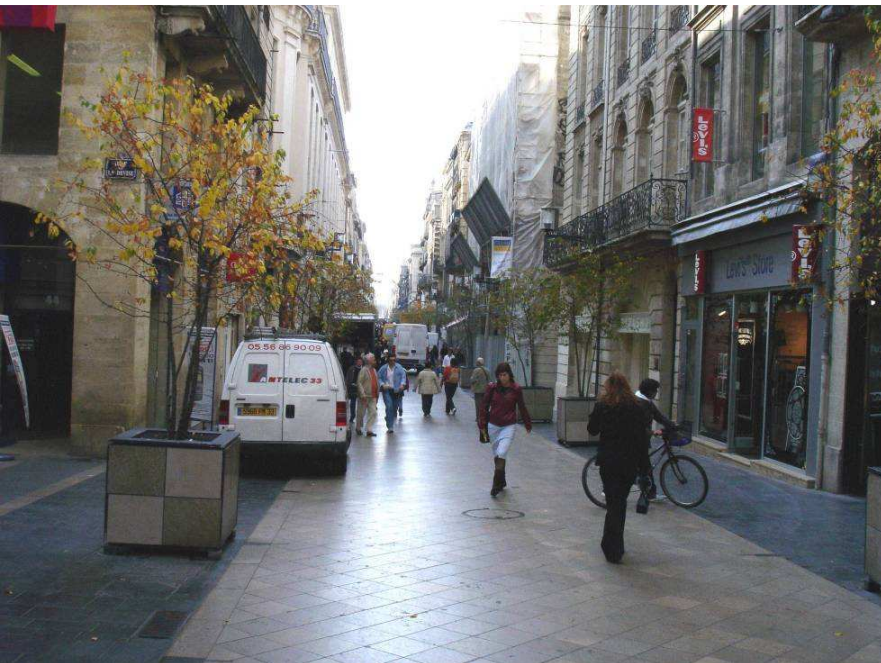
- hem de reconquerir els espais on ser ciutadans (per al rescat de bona part dels valors de sempre).
- haurem de tancar vials per poder obrir “ciutat”:
 - > per recuperar la fruïció dels fluxos vitals ciutadans i les dinàmiques de participació.
 - > per adjudicar més espai ciutadà als mitjans de transport més febles (el paradigma de la prioritat invertida).
 - > i també, per posar fre al desgavell i retrobar la qualitat mediambiental perduda.

2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

L'Espai Públic és la part de ciutat què és de tots.

("civilització" vol dir saber pertànyer a aquesta ciutat de tots)

- la ciutat ha de ser vista com un privilegi, al qual, pel fet de pertànyer, els seus ciutadans hi tenen dret.
- ens cal recuperar el component humà i cívic, per recuperar l'essència de ciutat.



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

L'Espai Públic és la part de ciutat què és de tots.

("civilització" vol dir saber pertànyer a aquesta ciutat de tots)

- la ciutat ha de ser vista com un privilegi, al qual, pel fet de pertànyer, els seus ciutadans hi tenen dret.
- ens cal recuperar el component humà i cívic, per recuperar l'essència de ciutat.



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

L'Espai Públic és la part de ciutat què és de tots.

("civilització" vol dir saber pertànyer a aquesta ciutat de tots)

- la ciutat ha de ser vista com un privilegi, al qual, pel fet de pertànyer, els seus ciutadans hi tenen dret.
- ens cal recuperar el component humà i cívic, per recuperar l'essència de ciutat.



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?

L'Espai Públic és la part de ciutat què és de tots.

("civilització" vol dir saber pertànyer a aquesta ciutat de tots)

- la ciutat ha de ser vista com un privilegi, al qual, pel fet de pertànyer, els seus ciutadans hi tenen dret.
- ens cal recuperar el component humà i cívic, per recuperar l'essència de ciutat.



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?



2 Com hauria de ser la mobilitat a la Sagrada Família?



3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.1.- via cívica

3.2.- carrers de zona 30

3.3.- circulació motoritzada a l'entorn del temple

3.4.- mobilitat dels vianants

3.5.- circulació en bicicleta

3.6.- millores d'altres espais públics

3.7.- el transport públic

3.8.- el transport privat

3.9.- el comportament cívic de les persones a l'espai públic.

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.1.- Via cívica (1)

És una reconversió d'una part de l'espai públic: deixa de ser vial per a vehicles, per convertir-se en carrer per a vianants.

Avinguda Gaudí >>> s'ha de transformar en Passeig Gaudí:

- eliminació del trànsit de pas
- només permetre el pas per a c/d (proveïment al comerç) i entrada als aparcaments privats.
- seria adient catalogar el passeig com a zona vianants (segons la normativa d'espai de prioritat invertida)

Encara en estudi, la forma de creuar els altres carrers de l'Eixampla:

- impossibilitat de la marxa en línia recta
- alternativa viable i de fàcil execució: doble creuament de carrers.

Carrer dels Enamorats >>> s'ha de convertir en Passeig dels Enamorats

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.1.- Via cívica (2)

c/ Provença >>> convertir-lo en via cívica de punta a punta del barri
(entre Pg. de Sant Joan i c/ Rogent).

c/ Marina >>> convertir-lo en via cívica (entre Diagonal i Provença).

Provença i Marina no poden ser carrers peatonals, però es poden reconvertir en via cívica:

- remodelar el carrer
- remodelar les cruïlles,
- ampliar una de les voreres,
- etc.

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.2.- Carrers ZONA 30 (1)

- pacificació de carrers
(reurbanització seguint el model de c/ Comte Borrell).
- programar i transformar progressivament:
 - Nàpols + Sicília
 - Castillejos + Cartagena
 - Còrsega



3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

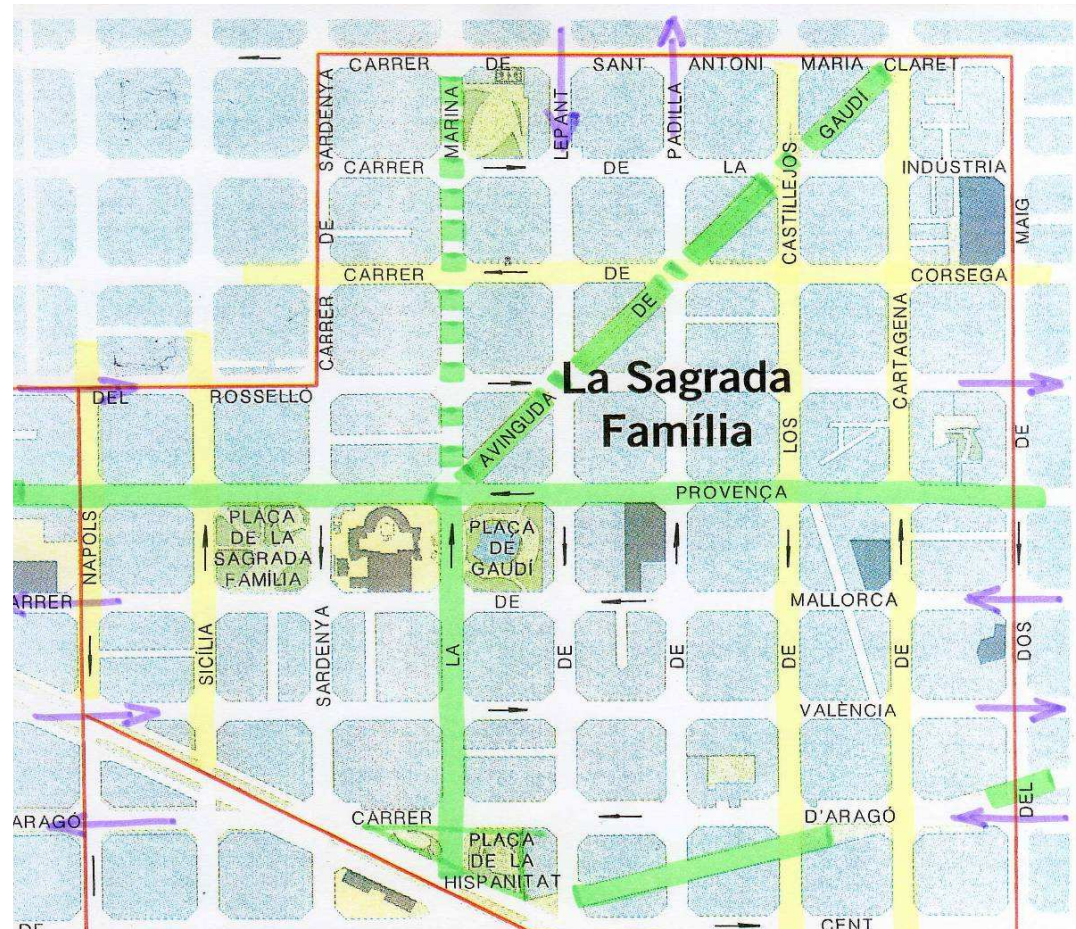
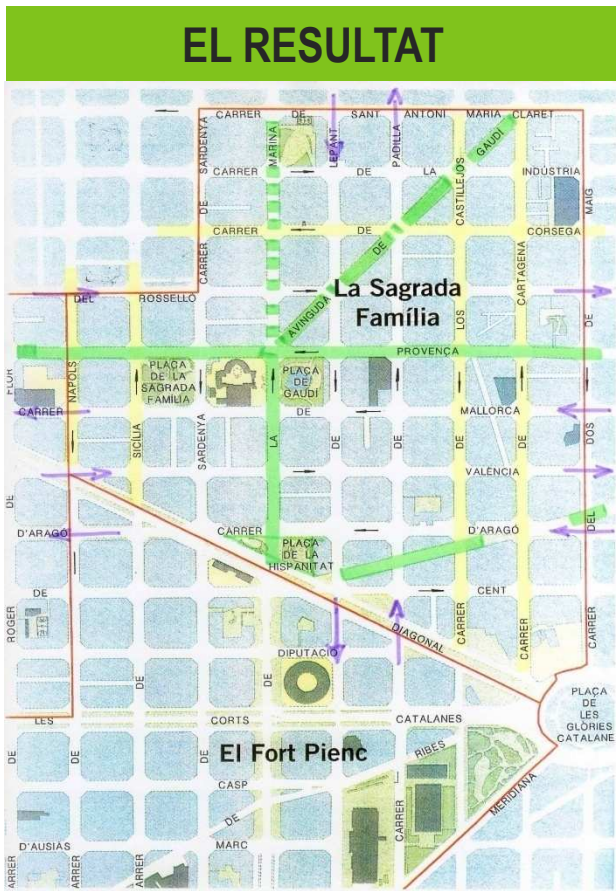
3.2.- Carrers ZONA 30 (2)



Carrer Borrell, després de la seva conversió a zona 30

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.2.- Carrers ZONA 30 (3)



3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.3.- Circulació motoritzada a l'entorn del temple

- eliminar l'actual prioritat de la circulació motoritzada.
- dotar l'entorn del temple de voreres vianants sobredimensionades (les de Marina, Provença i Sardenya en contacte amb la parcel·la del monument; no és possible, de moment, actuar a Mallorca).
- els autocars no han de tenir facilitat per voltar el temple (c/ Provença [entre Marina i Sardenya] hauria de ser en direcció contrària, excepte per a la bicicleta).
- crear un gran aparcament d'autocars (depenent de BSM) sota les places Hispanitat+Neruda - aprofitar el carrer Marina (via cívica) per a una bona aproximació a peu fins el monument.
- aparcament d'autocars, limitat a 3 places, amb reserva prèvia i ús regularitzat (només per a casos de mobilitat reduïda o similar).
- obligar als "tour-operadors" a reorganitzar la manera de fer les visites de curta durada.
- autobús turístic: redissenyar l'itinerari entorn de la Sagrada Família i reubicar la parada per encotxar/desencotxar.
- fins no disposar de l'aparcament d'autocars cal un control rigorós de la Guàrdia Urbana, amb aplicació estricta de les normatives vigents.

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.4.- Mobilitat dels vianants

- sempre que l'arbrat ho permeti, fer un realignement de voreres (en qualsevol cas, per guanyar espai per als vianants)
- a tots els carrers del barri, acabar de fer les adaptacions obligades per a la mobilitat reduïda
- millorar el control de l'ús privatiu de les voreres (obligar a l'estricta compliment de totes les ordenances municipals).
- reestructurar una xarxa molt potent de "camí escolar" amb "itinerari amic" (sobre les vies cíviques de Provença i Marina).
- millorar l'equipament urbà de carrer per a la gent gran, fent un estudi dels recorreguts més habituals.
- millorar la semaforització per als vianants (temps de pas i girs a esquerra/dreta) amb semàfors amb descomptadors, i semàfors especials als itineraris escolars i al voltant dels centres educatius).

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.5.- Circulació en bicicleta

- cap carril bici sobre vorera, enlloc del barri.
- c/ Provença (amb doble sentit de marxa en carril bici) es converteix en eix estructurant de la xarxa de Barcelona.
- Nàpols + Sicília incorporen nous carrils bici.
- amb la seva reforma integral, la Diagonal es consolida com el principal eix estructurant de la xarxa de Barcelona (passa de forma tangencial al barri).
- es poden utilitzar les calçades dels nous carrers zona 30 per a mobilitat en bicicleta.
- cal millorar la implantació i el funcionament del servei del bicin.

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.6.- millores d'altres espais públics

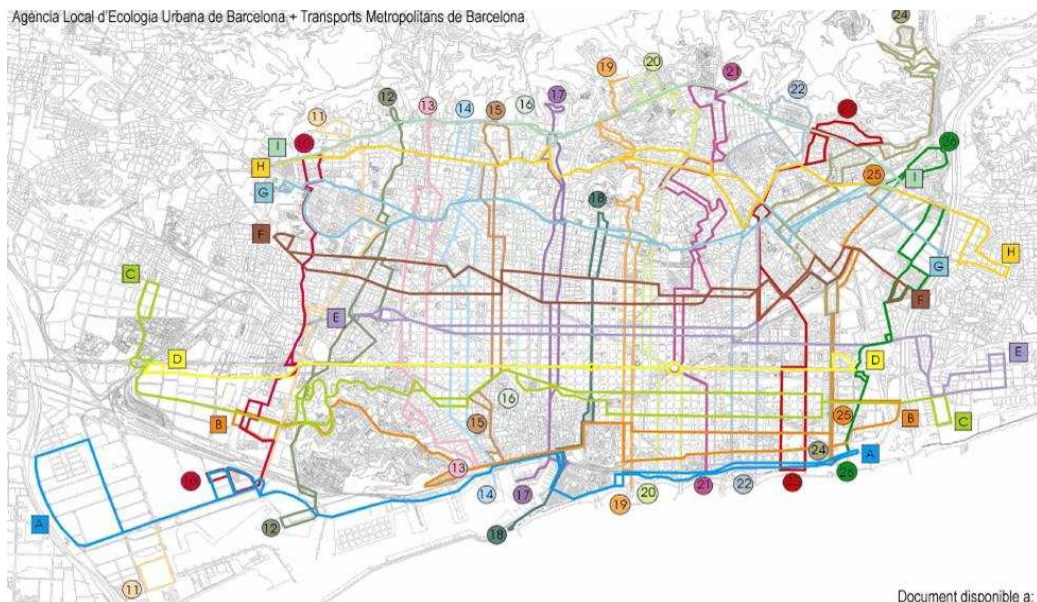
(espais de complementarietat per al veïnat).

- restaurar com a “zona verda – parc urbà” al servei del veïnat, les places Gaudí i Sagrada Família.
- refer com a “zona verda – parc urbà” al servei del veïnat, les places Hispanitat i Neruda sobre l'aparcament d'autocars.
- eliminar qualsevol aglomeració de persones (degut a cues i visites turístiques al temple) fora del propi espai del recinte.
- dotar de bons serveis sanitaris públics les places Sagrada Família i Gaudí + l'aparcament d'autocars de la plaça Hispanitat (garantint una bona neteja i manteniment).

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.7.- el transport públic

- redistribució de rutes (esperar la reordenació de línees que ha de fer TMB)
- reubicació i condicionament de parades per millorar el servei (ídem anterior)
- millora de frequències (també és un tema TMB, i per a tota la ciutat).
- regulació semafòrica amb prioritat bus (com ara Aribau) a València i Mallorca (ja previst) i a Lepant i Padilla.
- crear un bus de barri per millorar accessibilitats i intermodalitats (entre Glòries i Sant Pau, per Cartagena i Sardenya?)



Document disponible a:

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.8.- el transport privat

- aprofitar els efectes de la “evaporació” del transport privat a la ciutat de Barcelona, com a conseqüència de la reforma integral de la Diagonal.
- de moment, pacificar i millorar la gestió de la mobilitat en relació al trànsit de pas.
- ampliar l'àrea verda - canviar l'horari (fins a les 22:00 per facilitar l'aparcament al sortir del treball).
- regularitzar el proveïment individual i privat als locals comercials (evitar l'expansió del “just-in-time”).
- localitzar al barri alguna de les micro-plataformes logístiques previstes a l'entorn de la nova Diagonal i potenciar l'aplicació de nous sistemes de proveïment al comerç.

3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.9.- el comportament de les persones a l'espai públic (1)

- re-disciplinar la circulació rodada
- reforçar els controls sobre usos indeguts:
 - dels carrils bus
 - dels carrils bici
 - de la circulació sobre voreres (bici+moto)
 - de les zones de càrrega/descàrrega
 - dels espais de vianants
 - del trànsit dels escolars, dins i fora del Camí Escolar



3 Què cal per una mobilitat pròpia del S.XXI a la SF?

3.9.- el comportament de les persones a l'espai públic (2)



La Guàrdia Urbana haurà de treballar molt més seriosament per obligar a l'acompliment de les ordenances

Conclusions

Tot això no és una utopia; és possible d'arribar-hi.

Però ens cal:

- construir argumentacions raonables i potents,
- fer els plantejaments anant tots a una.
- insistir davant les administracions competents,
- acumular paciència i bones maneres,
- mostrar molta perseverància,
- no desencoratjar-se; pensar que ...

“Sovint, anar endarrerit seguint el mal camí, és una bona manera d'estar més preparat per avançar en les noves línies de progrés”.

François Brune

Gràcies per la vostra atenció



Joan Anton Tineo Marquet
www.transportpublic.org
jtineo@transportpublic.org
93 244 49 70

