



Barcelona, 29 de maig de 2020

"Pacte per Barcelona" Taula Sectorial sobre Model Urbà Ajuntament de Barcelona

Reflexió - reptes i oportunitats- i anàlisi sobre l'àmbit de la ecologia, la mobilitat, l'arquitectura i l'urbanisme entorn de la situació actual de la ciutat. Sumar sinergies entre les diferents visions i actors implicats a la taula sectorial i concretar propostes per a elevar a la taula de ciutat des de la perspectiva del model urbà. Apuntar prioritats per part de cada entitat.

Consideracions generals

És molt probable que la **societat postCovid** sigui molt semblant a l'actual. Amb alguns canvis d'hàbits i alteracions en l'oferta i la demanda de bens i serveis. El que segur que serà és una **societat més sàvia**. Haurem après moltes coses de cop, tot i que no es garanteix que, com a societat, les sapiguem aplicar en favor **d'una societat més justa i saludable, amb menys desequilibris**. **La lluita contra el Canvi Climàtic** segueix essent el repte i els **ODS** no han perdut gens de vigència!

És per això que cal **re-impulsar els projectes** que ja intuïem que des del punt de vista econòmic, social i ambiental eren bons pel conjunt de la societat i que, ara, després de tot el que hem après en aquest "laboratori social" en el que estem immersos, confirmem la seva idoneïtat. Admetent noves hipòtesis, alguns recàlculs, certa dosi d'**incertesa** i molta **flexibilitat**.

Calen nous plans? Potser no. Disposem de plans a totes les escales. Potser no cal fer nous plans, si no coordinar els existents, desbloquejar-los, prioritzar actuacions, dotar-los, impulsar-los. En calen més "**agendes de projectes**" que grans plans. Projectes consensuats i segellats amb **aliances fortes i duradores** a tots els nivells: amb la **ciutadania**, les **administracions** i l'**empresa**.

Algunes reflexions al voltant de l'Ecologia, la Mobilitat, l'arquitectura i l'Urbanisme.

La primera consideració al respecte seria per recordar-nos que en el propòsit comú de reduir desigualtats i generar oportunitats distribuïdes en tot el territori, el que realment importa és l' **accessibilitat** a llocs de treball de qualitat, a llocs a on viure de



manera saludable, a on rebre formació de qualitat, a oferta d'oci de qualitat, i no tant la **mobilitat** en si.

En aquest sentit, caldria seguir impulsant totes aquelles mesures iniciades, basades en l' **Urbanisme Tàctic**, la "**Ciutat 15 min**", integrada i connectada a la xarxa metropolitana de ciutats. Per aconseguir-ho cal seguir apostant per **connexions metropolitanes de transport públic competitives**, seguir **recuperant espai per a modes saludables de transport** (bàsicament desplaçaments en bici i a peu). Cal apostar per polítiques de **push and pull** (treure i donar) en matèria d'ocupació de l'espai públic, a una velocitat d'execució digerible.

Respecte al desenvolupament de projectes de millora de la mobilitat: per on començar? Valdria la pena començar amb els de menor cost i major impacte. Avançant en el projecte de la **Zona de Baixes Emissions**; impulsant l'**electrificació dels busos**; vetllant (radars?) perquè la **velocitat dels vehicles** a Barcelona no superi en cap carrer els 50 (30?) km/h; vetllant per que el **soroll dels vehicles** es mantingui per sota dels nivells marcats per la llei; mimant els vianants i completant una **xarxa de carrils i de carrers segurs per anar en bici** a tota la ciutat.

En definitiva, cal seguir potenciant la **mobilitat sostenible/saludable** i **obrint més espais per a esponjar la ciutat**. La "densa" ciutat de Barcelona té espais d'esponjaments tant a dintre com a fora. A dintre: "**recuperem el cel**". A fora: **la ciutat metropolitana**

Efectivament: Bar – Cel – Ona. Estem forts en Bar (gastronomia, locals, terrasses) i en Ona (platges, ports), però ens manca el Cel. Pot semblar una frivolidat, però el projecte de completar la **continuïtat de la "Carretera de les Aigües"** (falta el tram que supera la carretera de l'Arrabassada, complicat però del qual es disposa de projecte constructiu) donaria una dimensió insospitada a tot un itinerari de balcó de la ciutat (de Sant Pere Màrtir a Torre Baró) i de relació de la ciutat amb el parc de Collserola. Aquest itinerari s'hauria de connectar millor amb el transport públic (inclòs transport de bicis cap a la part alta) incloent la restricció de l'accés amb transport privat.

Per altra banda, caldria potenciar -normativa, incentius a la rehabilitació, etc.- l'ús dels **terrats de la ciutat**. En la línia del que es va iniciar fa anys de recuperar els interiors d'illa, que ha anar donant fruit al llarg del temps.

Recuperar el "cel" no té només a veure amb la contaminació, també l'hem de saber gaudir !

Un altre projecte que també podríem recuperar pels ciutadans és l' **Estació de França**. Una gran assignatura pendent de Barcelona és la recuperació de l'Estació de França i de la seva platja de vies per a la ciutat i els ciutadans, no per a un obsolet i infrautilitzat aparcament de trens. L'Estació de França ha de seguir el camí d'altres grans equipaments que varen quedar obsolets: l'Escorxador, el Born, la Model, o les



mateixes platges de vies del Poble Nou. Són oportunitats a aprofitar amb imaginació, mirant al futur (Sagrera), no al passat.

També és el moment de desenvolupar projectes a mida com els **Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE)** o projectes de **Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)**

La visió metropolitana

La ciutat real és la metropolitana. La ciutat metropolitana necessita el transport públic i en particular el **ferrocarril**. Els grans projectes pendents (en particular de Rodalies) combinen mobilitat amb visió metropolitana i creació d'espai públic (i per tant esponjament). Els grans projectes pendents: Sagrera, Montcada, Sant Feliu, l'Hospitalet/Torrassa.

En el sentit que s'apuntava en les consideracions generals respecte al desenvolupament d'agendes de projectes més que en la redacció de nous plans, seria el oment d'assolir i blindar un gran pacte polític per abordar de manera definitiva les grans connexions metropolitanes pendents en matèria de transport públic massiu, en els propers 6/8 anys, amb l'objectiu de dotar de capacitat al sistema de reduir dràsticament l'ús del vehicle en els desplaçaments de connexió i substituir-lo per un transport públic de qualitat. Seria el moment del **Pacte per a les connexions de Línia 9, Línia 8 i Tramvia**.

Un altre aspecte a considerar seria el d'aprofitar el *living lab* de teletreball i les reunions telemàtiques que estem (sobrevivint per a intentar **modificar hàbits socials i culturals**). La reducció de la demanda de mobilitat, juntament amb una pauta horària més distribuïda al llarg del dia podria permetre la reducció de pressió sobre l'oferta de mobilitat i laminar les hores punta de la mobilitat metropolitana, les que determinen el dimensionament de les infraestructures i dels serveis de transport, sense un cost econòmic significatiu, només amb canvis organitzatius a les llars i a les empreses (i a les escoles!). Es podrien establir acords amb les grans empreses de Barcelona, promovent l'exemple de nous hàbits.

Per altra banda, la **Congestion/Contamination charge** arribarà. Si es vol recuperar espai públic i millorar el sistema de transport col·lectiu urbà ens trobarem en una situació de necessitats inversores molt gran (en particular en projectes de ferrocarril) i un augment del dèficit que no es podrà pagar si no hi ha recursos addicionals. Si es decideix que la mobilitat, en el seu conjunt, no ha de comportar una despesa pública important, o sigui que s'assimili als sectors energètics o de telecomunicacions, caldria tenir un model on els usuaris del vehicle privat paguin per l'ús de l'espai públic, de contaminar, etc. La seva implantació pot alterar la demanda d'habitatge, llocs de treball i de mobilitat i caldrà estar preparat.



Finalment, en el capítol dels grans projectes metropolitans, els projectes de **Montcada-Fòrum i la façana fluvial de Barcelona**, la transformació de **Drassanes a Can Tunis**, la transformació de l'àmbit de la **ronda de dalt** i la **B-23** amb l'entorn **Zona Universitària**, així com la **connexió del Trambaix i el Trambesòs** per la Diagonal, han de suposar una oportunitat per a la recuperació d'espais per als ciutadans i per a la relació de Barcelona amb l'Àrea Metropolitana.

Altres aspectes a considerar

És el moment, també, de fer passes decidides en el foment la **participació ciutadana** en les decisions de les ciutats. Apostant per l' **Avaluació de les Polítiques Públiques**. Fent que els processos de participació ciutadana estiguin liderats per funcionaris municipals recolzats, si cal, per assessors externs, amb una presència només protocol·lària dels polítics que els impulsen i que prendran la decisió final: que els polítics deixin als tècnics espai per estudiar i per parlar amb la gent lliurement. I que després decideixin a la vista de tot.

També és el moment d'augmentar la **transparència i rigor en les decisions públiques**, Fent que sempre hi hagi una breu nota pública justificant l'interès públic i la viabilitat tècnica, financera i jurídica de cada actuació municipal, associada als objectius d'un pla si és el cas, i a l'execució dels pressupostos. Una nota justificativa que segueixi un mateix índex de continguts que puguin permetre comparar decisions