



PMU 2013-2018

SG

ST

EQ

EF

PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2013 – 2018

PROPOSTA DE DESENVOLUPAMENT D'ACTUACIONS

Gener 2015



Conclusions i principals propostes del PMU

BLOC 1. MOBILITAT A PEU. Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS



1.1.1. Millorar l'**accessibilitat i confort de voreres** i espais per a vianants



1.1.2. Ampliar la **superfície** dedicada al vianant



1.1.3. Augmentar la **seguretat** del vianant



1.1.4. Desenvolupar zones pacificades més eficients i eficaces

1.2. MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS



1.2.1. Promoure el **Camí Escolar** i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius

1.3. EL VIANANT



1.3.1. Potenciar la figura del vianant: revisió normatives, ordenances i altres actuacions



1.3.2. Revaloritzar la figura del vianant: divulgació, comunicació i promoció



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.1. Millorar l'accessibilitat i confort de voreres i espais per a vianants (1/2)

Descripció

Malgrat l'esforç realitzat els darrers anys, a Barcelona encara es troben espais que, sovint per manca de secció, no tenen els estàndards suficients per garantir l'accessibilitat universal. El desenvolupament del model de superilles, amb la proposta de pacificació dels vials interiors i conversió dels carrers a plataforma única en la seva darrera fase d'implantació, corregirà en bona mesura alguns d'aquests problemes. Mentrestant, però, es proposa:

- Caracteritzar les voreres en funció del seu grau de confort i accessibilitat
- Eliminar progressivament aparcament de motos en voreres
- Eliminar en la mesura del possible els carrils bicicleta en vorera, en tant que són espais de prioritat per vianants
- Aplicar el Codi d'Accessibilitat als passos de vianants, i millorar l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda
- Estudiar l'ampliació del nombre de passos de vianants, determinant mínims i màxims (completar passos de vianants en cruïlles no acabades)
- Estudiar preveure voreres contínues en certs límits de Zones 30
- Definir un estàndard de conservació del paviment de les voreres per barris
- Establir criteris mínims de capacitat ambiental o confort dels carrers (soroll, contaminació, etc.)
- Garantir una amplada suficient de vorera en aquells espais on es preveu aglomeració de vianants, com per exemple zones turístiques, per tal d'oferir-los més comoditat i seguretat

Aquestes i d'altres qüestions relacionades amb la seguretat del vianant seran convenientment plantejades en el marc d'un grup de treball multidisciplinar, per tal de trobar les mesures més convenient en cada cas.

Objectius

- Garantir la seguretat i accessibilitat dels espais per a vianants
- Promoure els desplaçaments a peu



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.1. Millorar l'accessibilitat i confort de voreres i espais per a vianants (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, Gerència Habitat Urbà, Districtes





BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.2. Ampliar la superfície dedicada al vianant (deriva de l'aplicació del model de superilla) (1/4)

Descripció

La superilla s'entén com a conjunt de vies bàsiques que formen un polígon o àrea interior (anomenada intervia) que conté diverses illes del teixit urbà actual. Aquesta nova cèl·lula urbana, d'uns 400 metres de costat per als fluxos motoritzats, allibera el seu espai interior per dedicar-lo a la resta d'usos. El concepte de "cèl·lula urbana" implica que la superilla permet alliberar espai públic per al vianant, organitzar la mobilitat de la ciutat, etc.

La implementació de les diferents fases del Pla de superilles a la ciutat de Barcelona permetrà reorganitzar les xarxes de mobilitat i alhora incrementar la proporció d'espai públic dedicada al ciutadà. Amb la implantació total del Pla es passarà de les actuals 74,5 hectàrees de zones de vianants a unes 750 hectàrees on el vianant i la bicicleta tindran prioritat. Les intervies guanyaran qualitat urbana incorporant millores en l'accessibilitat, reducció del soroll i la contaminació i augment de la seguretat vial, amb possibilitats d'increment del verd urbà i dels usos i activitats d'oci al carrer, etc. Aquesta millora de l'habitabilitat dels carrers interiors permetrà al ciutadà realitzar trajectes a peu amb les millors condicions, promovent aquest mode de desplaçament. El Pla de superilles constitueix el context sobre el qual es desenvoluparà el PMU.

Objectius

- Incrementar l'espai públic destinat al vianant
 - Millorar la qualitat urbana de la ciutat
 - Promoure altres usos ciutadans en l'espai públic
 - Promoure els desplaçaments a peu
-



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.2. Ampliar la superfície dedicada al vianant (deriva de l'aplicació del model de superilla) (2/4)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, Gerència Habitat Urbà, Districtes



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

SG

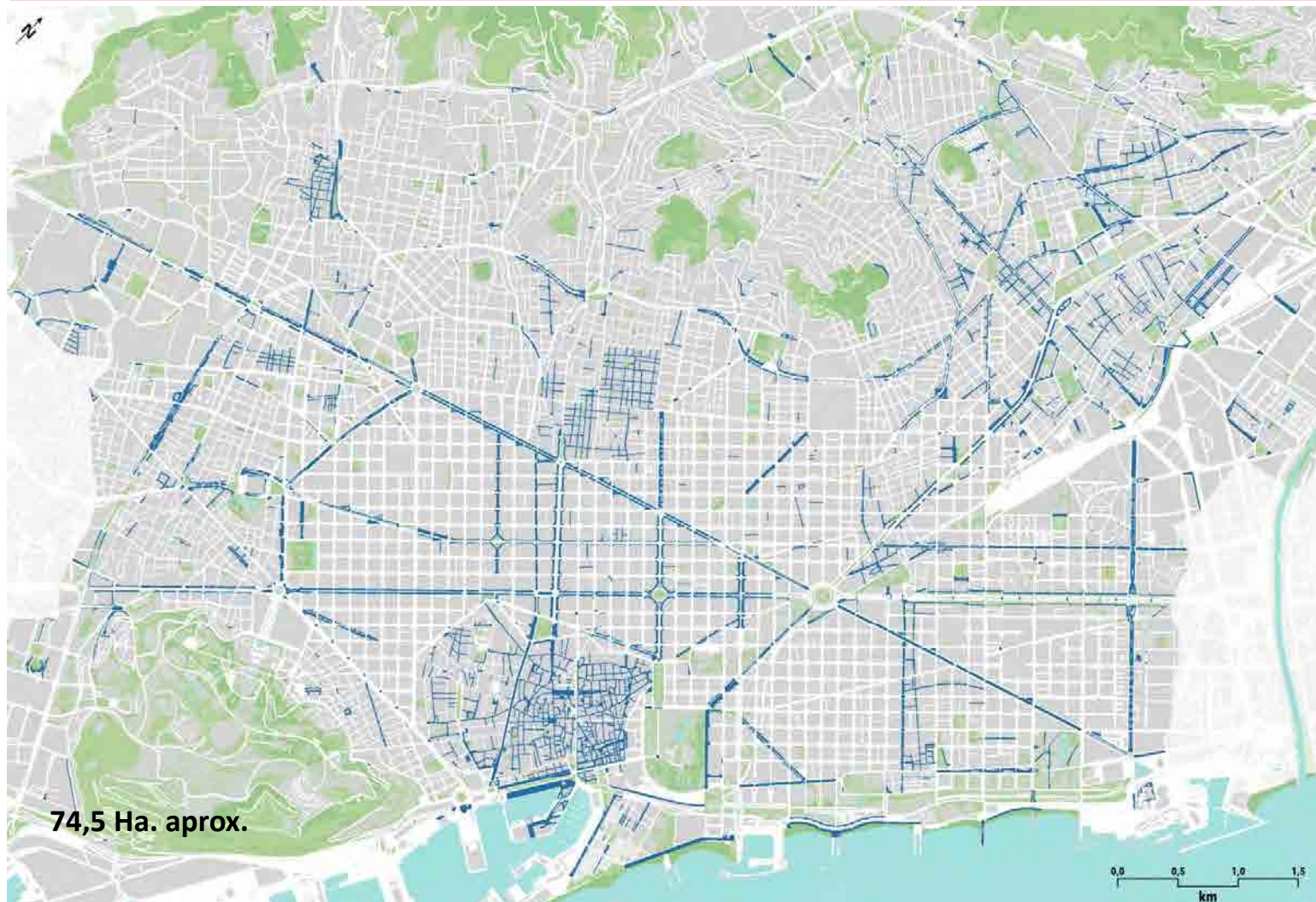
ST

EQ

EF

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.2. Ampliar la superfície dedicada al vianant (3/4). Zones de vianants actuals (gran espai per vianants o zones pacificades)





BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

SG

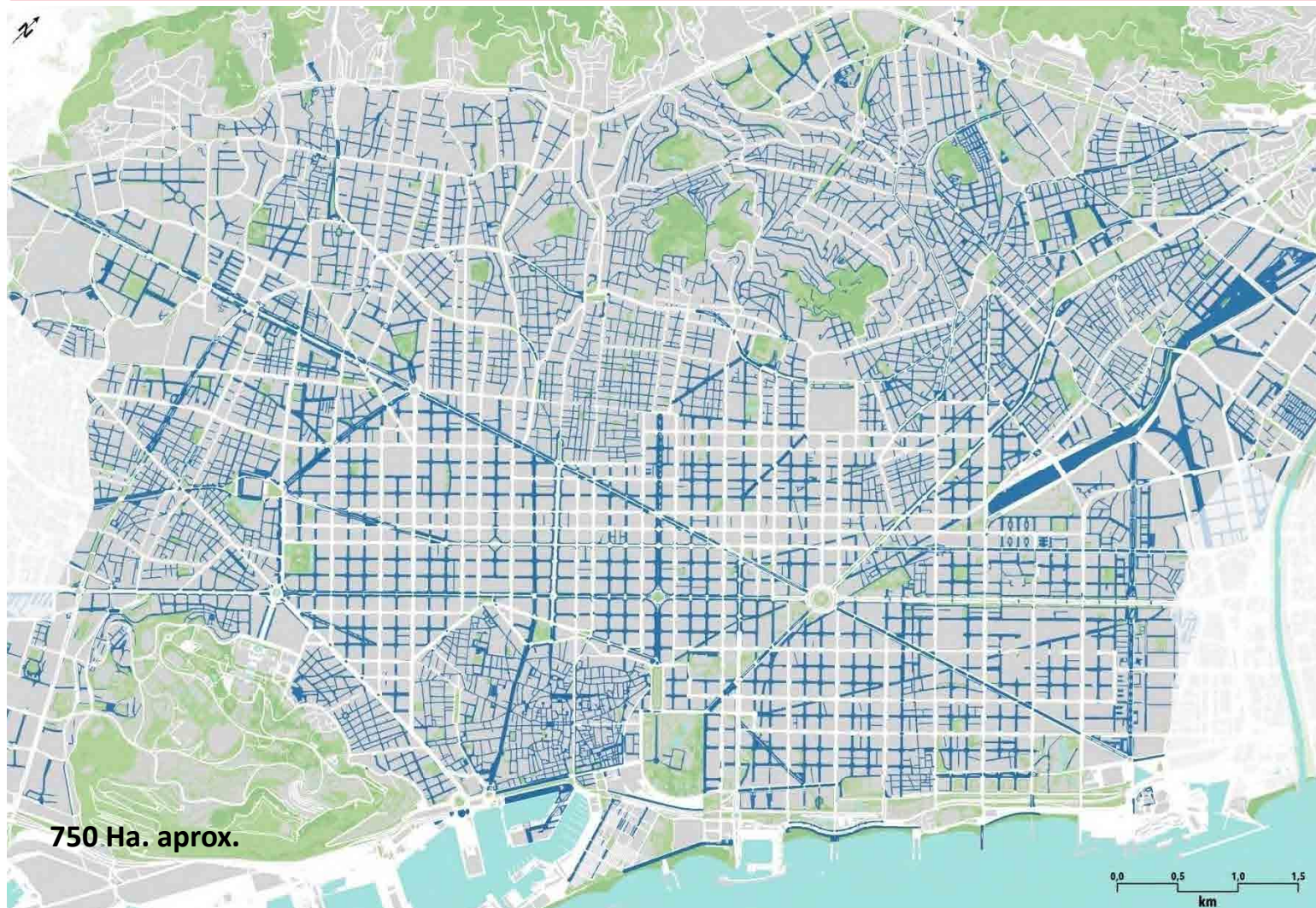
ST

EQ

EF

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.2. Ampliar la superfície dedicada al vianant (4/4). Zones de vianants proposta (gran espai per vianants o zones pacificades. Més enllà del PMU)





BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.3. Augmentar la seguretat del vianant (1/2)

Descripció

Dissenyar l'espai públic de manera que es redueixi el risc d'accident, creant espais agradables, segurs i adequats per a que la gent camini, especialment nens i persones grans o amb mobilitat limitada. Es proposa, entre d'altres:

- Reduir el perill que els vehicles representen per als vianants a través de la gestió del trànsit (per exemple amb la creació de zones de velocitat restringida) enlloc de segregar o reduir els moviments dels vianants. Continuar amb la implantació de les zones 30. Desenvolupar la funcionalitat de les superilles en aspectes de mobilitat.
- Reduir l'impacte dels carrers amb més trànsit, estudiant la instal·lació de punts de creuament suficients, assegurant uns temps d'espera mínims i el temps suficient per a què els vianants més lents puguin travessar (assumint per exemple una velocitat del vianant de 0,8 m/s).
- Aplicar càlculs de distància de visibilitat dels vianants en les cruïlles tipificades com a zones de concentració d'accidents
- Localitzar elements d'ajut per a la mobilitat dels vianants als barris amb problemes d'accessibilitat: escales mecàniques, ascensors, etc.
- Millora de l'accessibilitat de persones grans i de persones amb mobilitat reduïda en les parades de transport públic.

Objectius

- Millorar la seguretat viària de les persones
 - Garantir l'accessibilitat universal en els desplaçaments dels vianants
 - Augmentar el nombre de desplaçaments a peu
 - Equilibrar modes de desplaçament
-



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.3. Augmentar la seguretat del vianant (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat, Gerència Habitat Urbà





BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.1. MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS

1.1.4. Desenvolupar zones pacificades més eficients i eficaces (1/1)

Descripció

La trama urbana preexistent sovint pot generar disfuncions pel que fa a la mobilitat a peu. La creació de zones pacificades a la ciutat pot resoldre part d'aquestes disfuncions. L'aplicació del model de superilles en l'estructura urbana de l'Eixample, per exemple, de cruïlles amb xamfrans i semàfors, suposa pel vianant un increment de distància (pel retranqueig en el xamfrà) i de temps (pel propi augment de distància i pel temps d'espera en el semàfor) que no afavoreix la mobilitat a peu. La pacificació de les zones interiors milloraria l'eficàcia dels desplaçaments a peu, en tant que permetria realitzar recorreguts més rectilinis i reduir el temps d'espera als semàfors. L'estalvi mitjà de temps que es podria produir en una estructura de 3x3 seria de fins el 15%.

Objectius

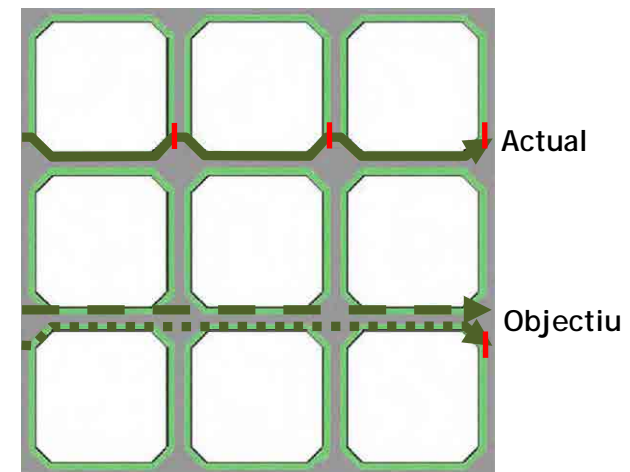
- Millorar l'eficàcia dels desplaçaments a peu
- Millorar la qualitat urbana de la ciutat
- Promoure altres usos ciutadans en l'espai públic
- Promoure els desplaçaments a peu

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.2. MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS

1.2.1. Promoure el Camí Escolar i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius (1/2)

Descripció

El Camí Escolar és un projecte participatiu de ciutat que promou que l'alumnat tingui un accés agradable i segur per anar i tornar de casa a l'escola sense l'acompanyament d'un adult. És una oportunitat per al desenvolupament de l'autonomia de l'alumnat, la corresponsabilitat ciutadana i la recuperació de l'espai per convida i compartir un escenari educatiu de valors. El Camí Escolar forma part del *Pla de millora de la mobilitat i la seguretat viària als entorns escolars*, que conté les següents mesures:

- La Guàrdia Urbana a les Escoles (Servei d'Educació per a la Mobilitat Segura)
- La revisió de l'estat de passos de vianants
- L'anàlisi de l'accidentalitat als entorns dels centres escolars
- Campanyes de sensibilització
- La revisió i l'actualització de la senyalització
- El projecte de Cooperants viaris
- El projecte de Bus a peu
- El catàleg de criteris i elements bàsics de seguretat viària als entorns escolars

A més es preveuen revisar les finestres temporals de la distribució urbana de mercaderies per tal de no coincidir amb horaris d'entrada i sortida de l'escola.



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.2. MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS

1.2.1. Promoure el Camí Escolar i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius (2/2)

Objectius

- Aconseguir que els desplaçaments dels escolars es facin amb la màxima seguretat, accessibilitat i continuïtat.
- Promoure una mobilitat més segura i sostenible: a peu, en bicicleta i en transport públic.
- Millorar la disciplina viària als entorns escolars.
- Millorar la mobilitat als carrers de l'entorn de les escoles i contribuir, també, a la millora mediambiental d'aquest entorn.
- Promoure la participació i el compromís de les escoles, de les famílies i de l'alumnat per una mobilitat més segura i sostenible
- Millorar el coneixement del barri per part dels alumnes, així com la capacitat d'orientació i de detecció de situacions de perill, i proporcionar criteris per triar els recorreguts més segurs.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat, Districtes





BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.3. EL VIANANT

1.3.1. Potenciar la figura del vianant: revisió normatives, ordenances i altres actuacions (1/2)

Descripció

Revaloritzar la figura del vianant en la normativa, la gestió de l'espai públic i la informació urbana, integrant-hi els principis i compromisos de la Carta Internacional del Caminar – Walk 21.

- Revisar la normativa existent pel que fa a la convivència del vianant amb la bicicleta
- Revisar la normativa existent sobre l'ús de l'espai públic
- Revisar les ordenances municipals per a la ubicació d'espai de terrasses
- Ampliar i millorar la informació en les webs municipals
- Complir amb els paràmetres del Codi d'Accessibilitat de Catalunya. En aquest sentit cal destacar que totes les actuacions i projectes contemplats al PMU reforcen l'objectiu de fer la ciutat cada dia més accessible, garantint el compliment dels estàndards d'accessibilitat de la normativa vigent.
- Comunicar les millores en l'espai urbà
- Estudiar el verd intermitent – vermell intermitent amb durada variable

Objectius

- Donar a conèixer els drets i deures dels vianants
 - Atendre a la mobilitat de totes les persones, residents i visitants.
 - Entendre la ciutat i promocionar el desplaçament a peu amb seguretat i qualitat
-



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.3. EL VIANANT

1.3.1. Potenciar la figura del vianant: revisió normatives, ordenances i altres actuacions (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat, Districtes





BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.3. EL VIANANT

1.3.2. Revaloritzar la figura del vianant: divulgació, comunicació i promoció (1/2)

Descripció

L'opció modal dels ciutadans dependrà en bona part de la infraestructura de transport existent al municipi, que en el mode a peu es tradueix en les condicions d'habitabilitat de l'espai públic: accessibilitat, ergonomia, característiques morfològiques del teixit urbà, presència de vegetació, materials de façanes i paviments, diversitat d'activitat al carrer, confort acústic o qualitat de l'aire, entre d'altres. La definició i posada en marxa de la xarxa de vianants a la ciutat és un element important per a la promoció dels desplaçaments a peu. Tot i així, en darrer terme l'opció modal dependrà de la tria personal que faci el propi ciutadà. És per aquest motiu que són molt positives les campanyes i actes a favor dels desplaçaments en modes més sostenibles: mobilitat a peu, en bicicleta, en transport públic o en vehicle elèctric, així com continuar treballant en la divulgació d'aquesta informació a través de la web de l'Ajuntament de Barcelona, de publicacions monogràfiques o en la participació en actes de promoció de la ciutat, en jornades, reunions i fòrums entorn la mobilitat sostenible.

Cal crear una cultura on la gent triï caminar. Adequar la ciutat i fer-la més confortable per al mode a peu és important, però difondre una visió positiva dels avantatges que té caminar per als ciutadans i per a la ciutat és imprescindible.

Objectius

- Donar a conèixer els avantatges que té caminar en els desplaçaments quotidians, tant per al propi ciutadà com per a la ciutat
 - Incrementar el traspàs modal del vehicle privat a motor cap al mode a peu
 - Difondre les bones pràctiques dutes a terme en l'àmbit de la mobilitat sostenible a la ciutat
 - Intercanviar experiències amb altres municipis i regions, locals i internacionals
 - Posicionar-se com a ciutat referent en qüestions de sostenibilitat
 - Aconseguir un estil de vida saludable
-



BLOC 1 – MOBILITAT A PEU

1.3. EL VIANANT

1.3.2. Revaloritzar la figura del vianant: divulgació, comunicació i promoció (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat, Districtes





Conclusions i principals propostes del PMU

BLOC 2. Mobilitat en bicicleta. Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF



2.1. XARXA BICICLETA

2.1.1. Ampliar i millorar la **xarxa** d'itineraris de bicicleta

2.1.2. Augmentar l'oferta **d'aparcaments** de bicicletes a la via pública

2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més **sinistralitat**



2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS

2.2.1. Promoure la creació de places **d'aparcament segur** de bicicletes

2.2.2. Reactivar el registre i marcatge de bicicletes i altres serveis vinculats

2.2.3. Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal



2.3. INTERMODALITAT BICICLETA-TRANSPORT PÚBLIC

2.3.1. Fomentar la millora de **l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes**

2.3.2. Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic



2.4. BICICLETA PÚBLICA I/O COMPARTIDA

2.4.1. Millorar **l'eficiència del servei de bicicletes públiques** de la ciutat

2.4.2. Afavorir l'ús de la bici per part de col·lectius privats



2.5. REGULACIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA A LA CIUTAT





2.5.1. Adaptar la **normativa existent** a la realitat de la bicicleta i altres ginys




Conclusions i principals propostes del PMU

BLOC 2. Mobilitat en bicicleta. Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF **2.6. BICICLETA ELÈCTRICA**

    2.6.1. Promoure l'ús de la **bicicleta elèctrica**

2.7. PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

    2.7.1. Revaloritzar la bicicleta: divulgació, comunicació i promoció



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta (1/6)

Descripció

La transformació cap a un model de mobilitat urbana més sostenible implica la integració de la bicicleta com a un mitjà més de transport urbà, i la seva incorporació al ventall d'alternatives que els ciutadans tenen a l'hora de desplaçar-se de forma quotidiana, més enllà de la seva vessant de lleure o esportiva. Disposar d'una xarxa segura i connectada, amb accessibilitat a tota la ciutat, és fonamental per tal de facilitar i fomentar l'ús de la bicicleta entre els ciutadans.

Per tal d'ampliar i millorar la **xarxa principal** d'itineraris per a la bicicleta a la ciutat és necessari connectar i actualitzar l'actual xarxa de carrils segregats a la ciutat de manera que esdevingui una xarxa contínua, segura i còmoda, que connecti els diferents barris amb els punts d'interès ciutadà (com ara equipaments urbans, centres d'activitat comercial o intercanviadors modals), facilitant a més la connexió amb els municipis veïns (a tal efecte es treballarà conjuntament). L'extensió d'aquesta xarxa vindrà acompanyada de la corresponent extensió dels sistemes d'informació i senyalització d'itineraris ciclistes.

El traçat de la xarxa principal de bicicletes es realitzarà fonamentalment sobre carrers de la xarxa bàsica de circulació, permetent circular en bicicleta per la ciutat de forma fluïda. La xarxa ciclista bàsica, llevat algunes excepcions, serà de tipus carril bici de doble sentit en calçada, segregada de la resta d'usuaris de la via.

A més de la xarxa bàsica es preveu desenvolupar la **xarxa secundària o xarxa de proximitat** de bicicletes a partir d'un pla progressiu de pacificació de trànsit vinculat a les intervencions de les superilles. En aquesta malla de carrers interiors la bicicleta transcorrerà, en gran part dels casos, en coexistència amb la resta dels usos (especialment i quan existeixi pel vial reservat a veïns i serveis), augmentant l'eficiència dels desplaçaments en el primer i darrer trams dels recorreguts i convertint-se alhora en un important instrument de pacificació del trànsit. Es preveu incrementar la xarxa, a més de carrers amb un carril - zona 30-, en vies de dos o més carrils en què un d'aquests es senyalitzi especialment com a zona 30 a tal fi. Es continuarà amb la senyalització horitzontal de logos i limitació a 30 Km/h.



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta (2/6)

Objectius

- Promoure l'ús de la bicicleta a la ciutat
- Garantir la connectivitat de l'actual xarxa de bicicletes, assegurant la comunicació amb equipaments propers o altres modes de transport
- Ampliar la cobertura de la xarxa actual de bicicletes i reduir el temps d'accés a destí
- Millorar la connexió dels carrils bici que uneixen Barcelona amb els diferents municipis metropolitans
- Minimitzar conflictes amb la resta de modes, especialment amb els vianants, i garantir que, en els nous projectes d'urbanització, els itineraris per a bicicletes siguin segurs i no entrin en conflicte amb les persones vianants
- Garantir la circulació de les bicicletes en condicions segures durant la realització d'obres a la via pública, com a mínim al mateix nivell que es fa amb el vehicle privat

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, Gerència Habitat Urbà, Districtes

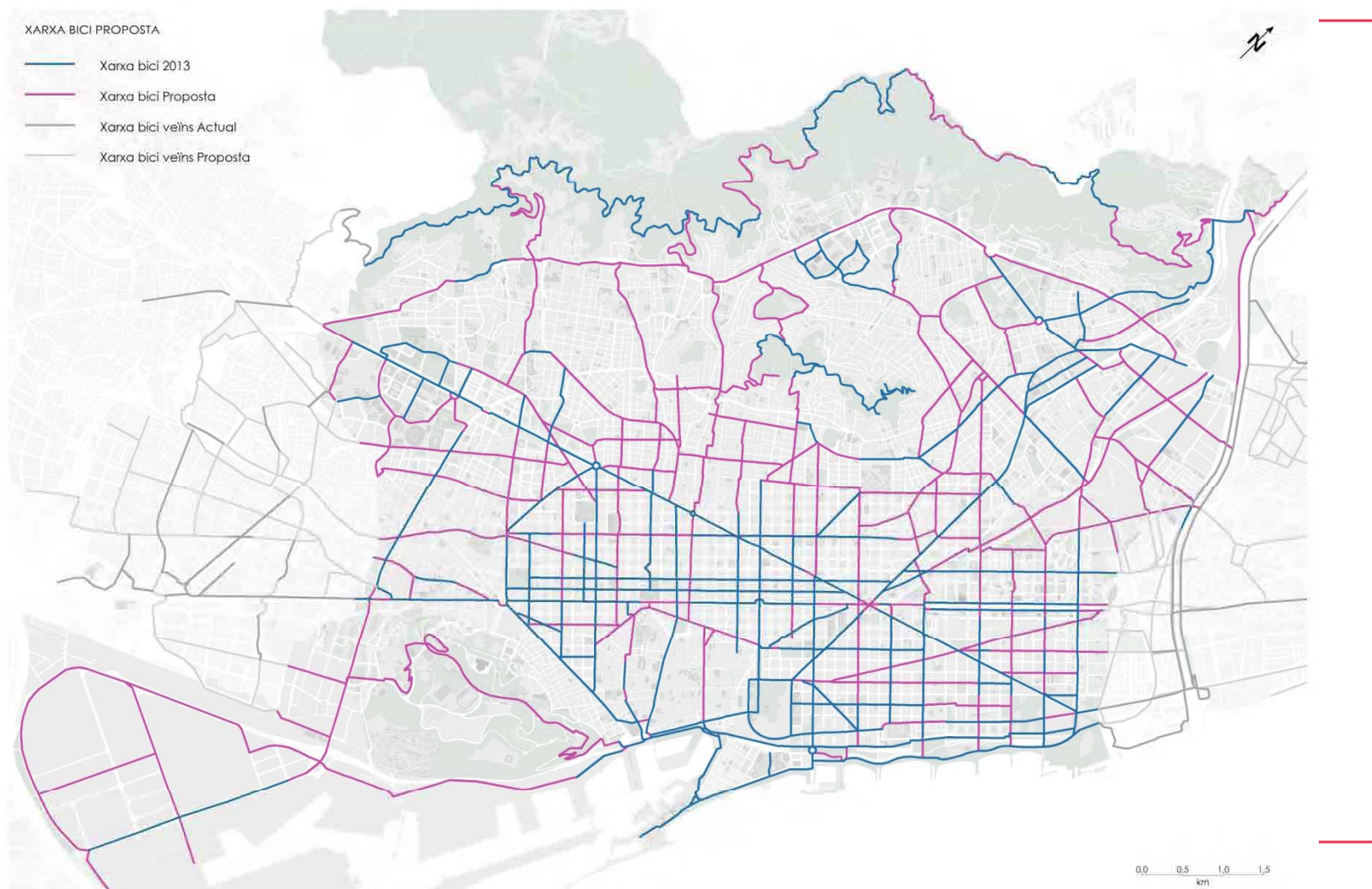




BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta (3/6). Proposta de xarxa



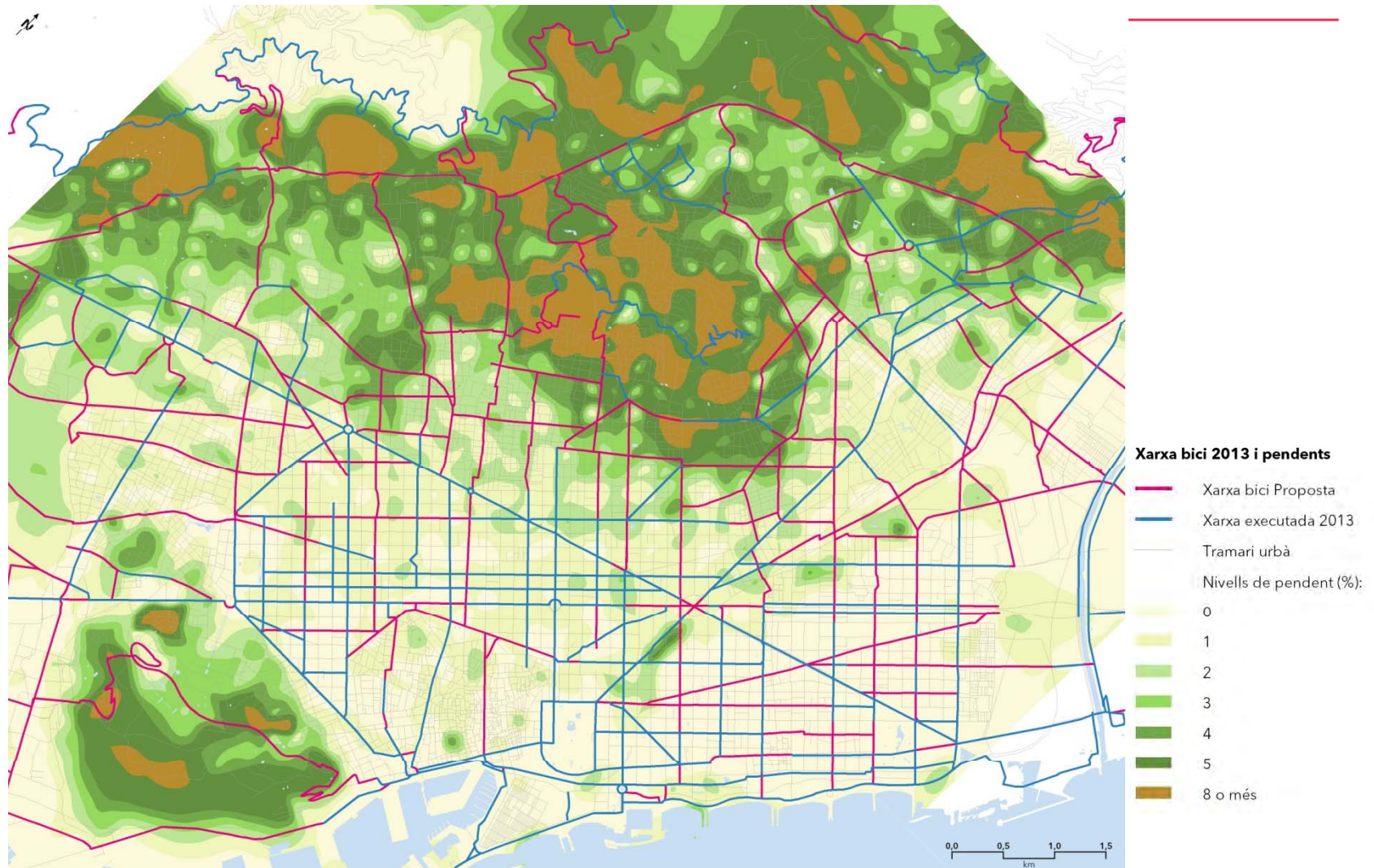
Proposta de xarxa global de bicicleta . Plànol orientatiu .



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta (4/6). Proposta de xarxa i pendent



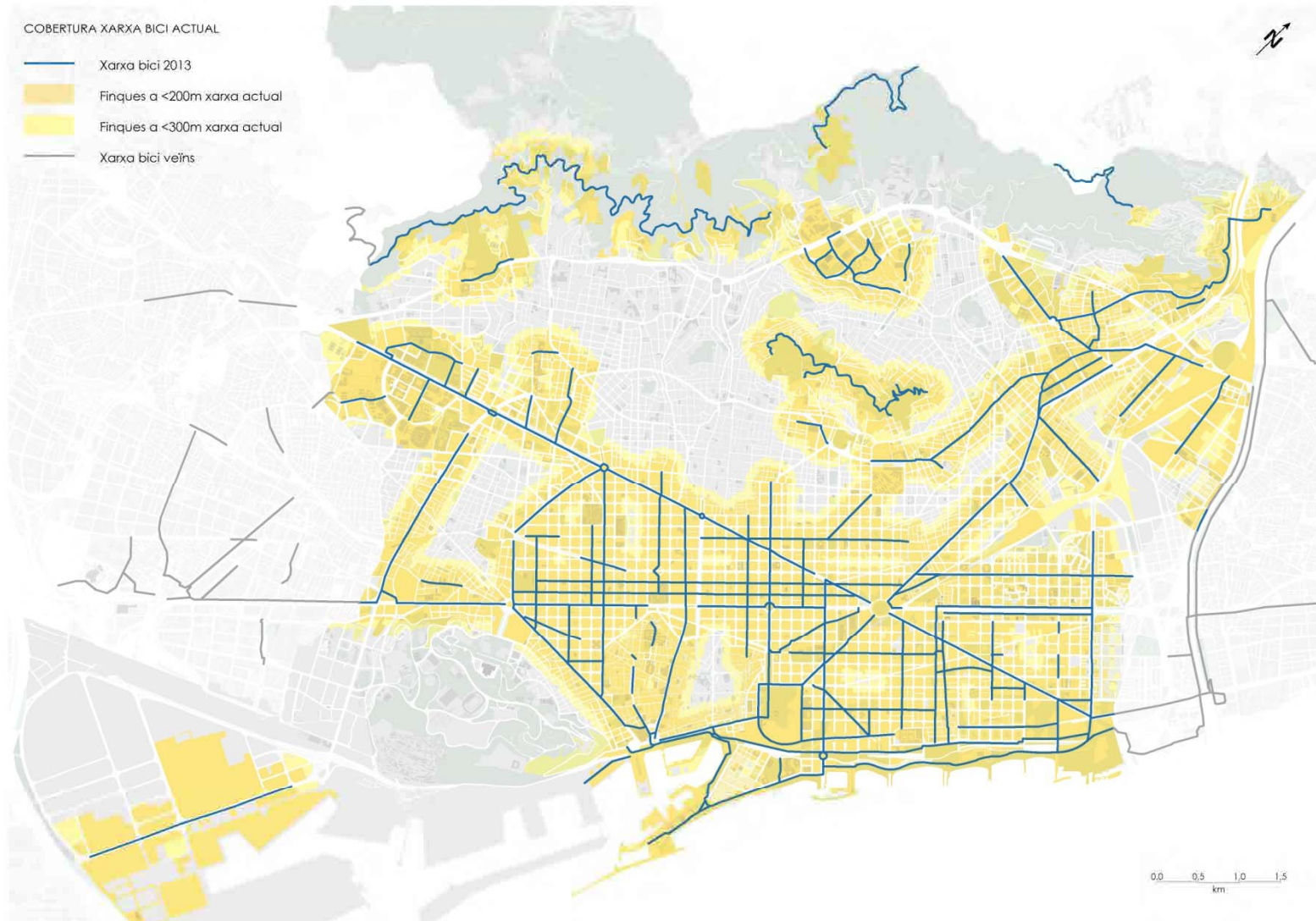
Proposta de xarxa global de bicicleta . Plànol orientatiu .



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta (5/6). Cobertura xarxa actual

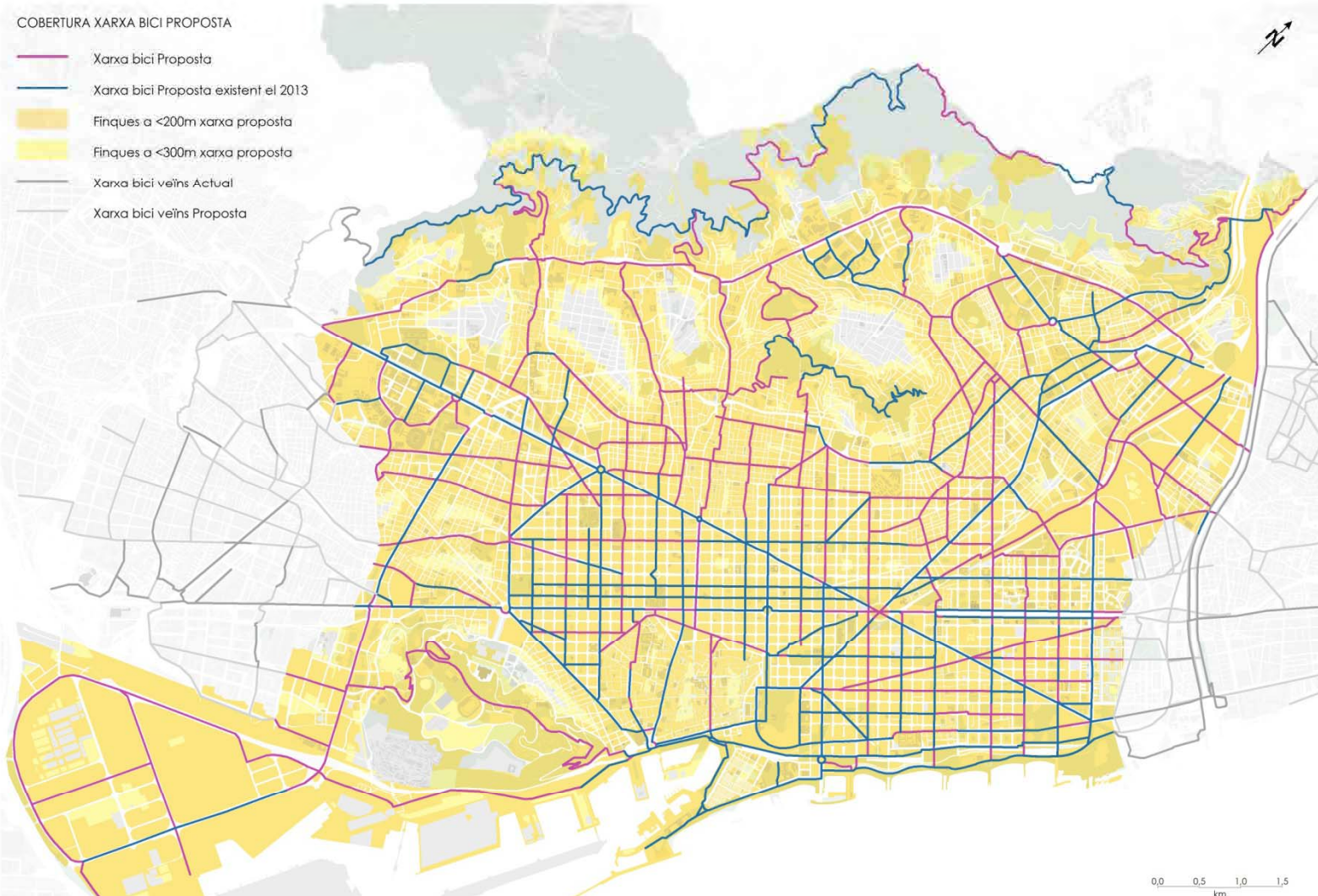




BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta (6/6). Cobertura xarxa proposta





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.2. Augmentar l'oferta d'aparcaments de bicicletes a la via pública (1/2)

Descripció

L'ús de la bicicleta com a transport habitual requereix de la reserva d'espais segurs destinats al seu estacionament als punts d'origen i destí dels desplaçaments: equipaments urbans, parcs, places i zones verdes, intercanviadors modals o la pròpia xarxa de bicicletes.

Quan l'oferta d'aparcament és inferior a la demanda se sol produir una forta ocupació dels aparcaments existents i la presència de bicicletes estacionades en l'espai públic, fixades a l'arbrat i altres elements del mobiliari urbà com fanals, senyals de trànsit, bancs o papereres. Aquest fet comporta certs problemes, com ara l'obstaculització de l'espai públic, conflictes amb els vianants o increment dels robatoris, situacions que poden dissuadir de l'ús de la bicicleta a la ciutat. Per aquesta raó convé analitzar quina és la dotació d'aparcaments per a bicicletes al municipi i detectar aquelles zones que mostren una manca de places d'aparcament i que, consegüentment, poden generar conflictes amb l'ús de l'espai públic.

Objectius

- Incrementar l'oferta actual d'aparcaments de bicicleta a la ciutat, promovent-ne així el seu ús.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, Gerència Habitat Urbà, Districtes

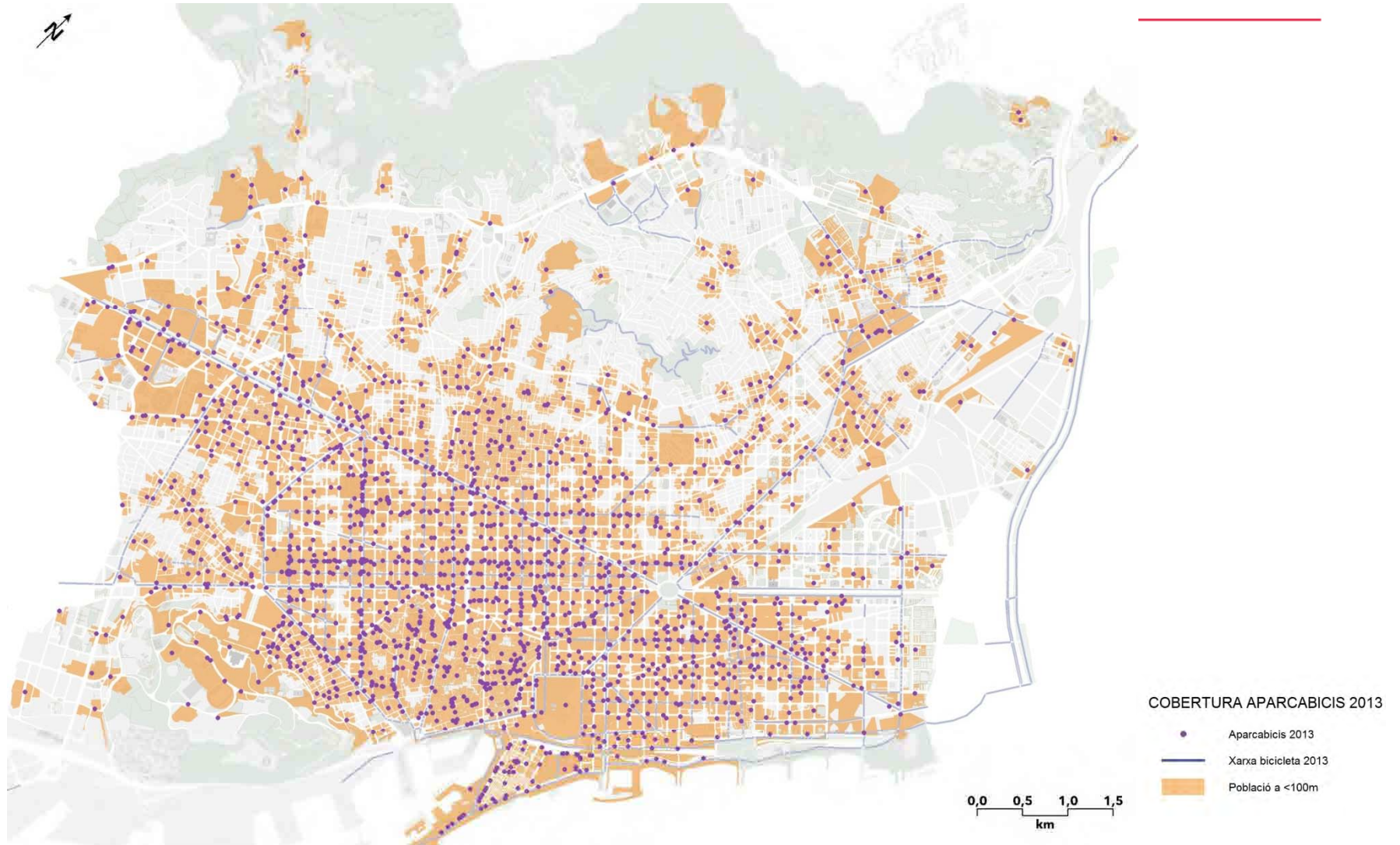




BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.2. Augmentar l'oferta d'aparcaments de bicicletes a la via pública (2/2). Cobertura actual





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

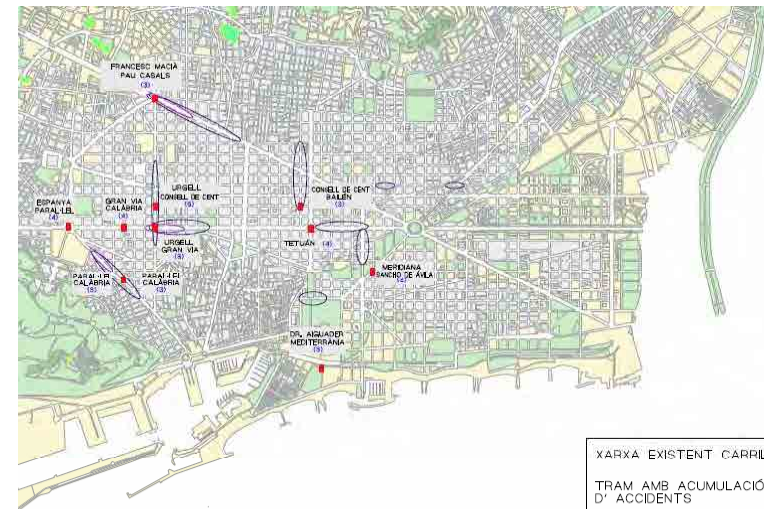
2.1. XARXA BICICLETA

2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat (1/2)

Descripció

El creixement dels trajectes en bicicleta a la ciutat ha estat una realitat els darrers anys. Tot i així, una de les conseqüències lògiques a aquest creixement ha estat l'augment del nombre d'accidents amb bicicletes implicades. La reducció de l'accidentalitat ciclista esdevé un dels objectius principals a assolir.

El Pla de Foment de la Bicicleta detecta alguns trams i cruïlles amb concentració d'accidents i d'atropellaments, i estableix una sèrie de trams de xarxa ciclista a millorar. Des del PMU es recull aquesta proposta i es promou una vigilància contínua de la sinistralitat del mode bicicleta, així com una revisió de passos per a bicicletes, punts d'espera i acumulació en cruïlles previsiblement conflictives per tal de millorar les condicions de la xarxa bicicleta i evitar situacions de conflicte amb vianants i altres modes de transport.



XARXA EXISTENT CÀRRILS BICI	
TRAM AMB ACUMULACIÓ D' ACCIDENTS	
TRAM AMB ACUMULACIÓ D' ATROPELLAMENTS	
CRUÏLLA AMB ACUMULACIÓ D' ACCIDENTS	
ACCIDENTS ÚLTIM ANY	

Objectius

- Reduir l'accidentalitat ciclista
- Promoure l'ús de la bicicleta.



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.1. XARXA BICICLETA

2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS

2.2.1. Promoure la creació de places d'aparcament segur de bicicletes (1/2)

Descripció

La manca de seguretat per a l'estacionament és un dels factors que frenen l'ús de la bicicleta a la ciutat. El risc de robatori, a més de desmotivar els usuaris de la bicicleta, també porta a utilitzar bicicletes de pitjor qualitat, pitjor mantingudes i que requereixen més esforç en la pedalada, fet que reforça la dissuasió a l'ús de la bicicleta. Per aquest motiu és necessari dotar la xarxa de bicicletes de places d'aparcament adaptades a les modalitats de curta però també de llarga durada, que ofereixin un plus de seguretat, especialment quan es tracta de ciutats com Barcelona, amb la major part dels edificis plurifamiliars i sense espai comú suficient. Els aparcaments han de garantir la seguretat de les bicicletes contra el vandalisme i els robatoris, oferir algun tipus de protecció climàtica, i han de proporcionar certa comoditat per al ciclista. A més l'usuari hauria d'assumir un cost raonable, amb proporcionalitat al cost d'una bicicleta. Per això es proposa estudiar:

- Promoure la reserva d'un nombre de places per a la bicicleta en aparcaments existents, tant públics com privats (un % de les places previstes per automòbils). Impulsar acords amb el gremi d'aparcaments
 - Crear places de rotació en aparcaments públics, amb la possibilitat de vincular-se a la T-mobilitat. Establir un sistema modular de quotes que permetin utilitzar diferents aparcaments de la xarxa (p.ex. estar abonat a un dels aparcaments de la xarxa, com pot ser l'aparcament proper al domicili, i optar a les places de rotació de la resta de la ciutat). En tot cas la solució de gestió adoptada haurà de ser compatible amb el sistema que opera Bicibox, implementat en alguns municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
 - Fomentar l'habilitació de locals comercials com a aparcaments de bicicletes.
 - Fomentar l'habilitació d'espais d'aparcament segur en centres de treball o d'estudi, comerços i altres espais atractors de viatges.
 - Dotar d'aparcament segur per a la bicicleta a la via pública, eficient en l'ús de l'espai, amb possibilitat de guardar algun accessori i d'oferir seguretat anti-robatori (alarma via sms etc.). Estudiar la possibilitat d'establir convenis de col·laboració públic-privada
 - Promoure espais per a la recàrrega de bicicletes elèctriques en les diferents tipologies d'aparcaments segurs
 - Crear places d'aparcament i permetre l'entrada de bicicletes plegables en edificis municipals
-



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS

2.2.1. Promoure la creació de places d'aparcament segur de bicicletes (2/2)

Objectius

- Incentivar la creació de places d'aparcaments segurs de bicicletes, promovent-ne així el seu ús

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS

2.2.2. Reactivar el registre i marcatge de bicicletes i altres serveis vinculats (1/2)

Descripció

El risc de robatori de bicicletes constitueix un important problema per al col·lectiu de ciclistes urbans i un gran obstacle de cara a la generalització de la bicicleta com a mode de transport habitual. Aquest problema s'ha anat agreujant els darrers anys degut, principalment, al major protagonisme de la bicicleta en la mobilitat urbana.

El registre de bicicletes pot ser una mesura de dissuasió al robatori, a més de facilitar la identificació i recuperació del vehicle en cas de robatori o de permetre confirmar la situació legal d'una bicicleta en cas de compra-venda. En l'actualitat ja existeix el registre, però no s'han obtingut els resultats esperats pel que fa a la dissuasió dels robatoris i la recuperació del vehicle. Per tal de reformular i reactivar el sistema de Registre i Marcatge de bicicletes caldria, entre d'altres, estudiar:

- Modernitzar el sistema actual a la modalitat electrònica, per agilitzar el sistema, i possibilitar la realització d'altres al registre des dels comerços col·laboradors, facilitant aquest registre en el moment de la compra de la bicicleta
- Realitzar tasques de promoció i comunicació periòdiques que permetin al ciutadà conèixer aquest servei
- Crear els protocols d'actuació dels actors implicats en cas de robatori: Usuari, Cossos de Seguretat, Serveis de Mobilitat, etc.
- Estudiar la possibilitat d'impulsar un registre autonòmic en coordinació amb les altres administracions públiques
- Estudiar la possibilitat d'incorporar al registre altres serveis vinculats, com ara l'assegurança de responsabilitat civil.

Objectius

- Minimitzar els robatoris de bicicletes
-



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS

2.2.2. Reactivar el registre i marcatge de bicicletes i altres serveis vinculats (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS

2.2.3. Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal (1/2)

Descripció

A Barcelona l'any 2010 van entrar al dipòsit municipal 1.828 bicicletes. Aproximadament la meitat es van retirar de la via pública sota el supòsit d'abandonament, un 26% per estacionament indegut i un 10% per suposat robatori. Tan sols un 8% de les bicicletes van ser finalment retirades pels seus propietaris. Davant d'aquestes dades es proposa:

- Publicar les dades de les bicicletes que entren al Dipòsit Municipal, per tal de donar a conèixer als propietaris dels vehicles el seu ingrés i facilitar-ne la identificació per a la seva retirada. Agilitzar la gestió en cas de bicicletes registrades.
- Ajustar les taxes de retirada del vehicle per tal que no siguin tan dissuasives (en aquells casos que la retirada de la bicicleta de la via pública estigui subjecta a taxa)
- Crear els mecanismes perquè si no es reclama la bicicleta dins un termini establert, no esdevingui un residu (per exemple, a través de convenis amb entitats per a la seva recuperació amb finalitats socials, educatives, etc.)

Objectius

- Facilitar el retorn de les bicicletes als seus propietaris
 - Millorar els protocols de gestió d'entrada de bicicletes (des del moment de la retirada de la via pública) i de sortida.
-



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.2. MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS

2.2.3. Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.3. INTERMODALITAT BICICLETA-TRANSPORT PÚBLIC

2.3.1. Fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes

Descripció

La combinació de bicicleta i transport públic és la manera de desplaçar-se més sostenible per a mitjanes i llargues distàncies. Per això resulta interessant adequar el transport públic (especialment l'interurbà o el que circula per zones de pendents pronunciades) per a l'accés de bicicletes o bé habilitar aparcabicis segurs a les estacions de transport.

Es proposa treballar per la millora de les infraestructures de transport públic per tal de facilitar l'accés amb la bicicleta (al servei de metro: rampes a les escales, ascensors amb un mínim d'1,8 m de llarg, portes adaptades, etc.), i l'adaptació al transport de bicicletes de les línies d'autobús, principalment si accedeixen a zones de la ciutat de pendents més pronunciades. En aquest sentit es proposa col·laborar amb l'ATM per tal d'estudiar les possibilitats que ofereixen els diferents modes de transport públic urbà per admetre bicicletes sense detriment del servei.

Objectius

- Facilitar la intermodalitat bicicleta-transport públic

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, TMB



Línia adaptada a la ciutat de Lleida



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.3. INTERMODALITAT BICICLETA-TRANSPORT PÚBLIC

2.3.2. Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic

Descripció

La combinació de bicicleta i transport públic és la manera de desplaçar-se més sostenible per a mitjanes i llargues distàncies. Per això resulta interessant dotar els intercanviadors modals, especialment les estacions de transport públic, amb estacionament segur de bicicletes.

La proposta planteja aparcaments de bicicletes amb garanties de seguretat (tancats i vigilats, o bé amb algun tipus de sistema electrònic d'alerta) que siguin de rotació i de mitja durada, plantejat principalment perquè els usuaris del servei de transport públic puguin deixar la bicicleta estacionada en hores de funcionament del servei. Complementàriament es podrien ampliar les prestacions de l'espai amb serveis accessoris de manteniment bàsic de bicicletes, botiga, lloguer o d'altres.

Objectius

- Facilitar la intermodalitat bicicleta-transport públic
- Minimitzar els robatoris de bicicletes

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, TMB



Aparcament segur a l'estació de FGC de Sarrià. Font: <http://bici-vici.blogspot.com>



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.4. BICICLETA PÚBLICA I/O COMPARTIDA

2.4.1. Millorar l'eficiència del servei de bicicletes públiques de la ciutat (1/2)

Descripció

L'objectiu principal d'un servei de bicicletes públiques és incrementar l'ús de la bicicleta a la ciutat, objectiu que en el cas de Barcelona s'ha anat evidenciant any rere any. La visibilitat del ciclista a la ciutat s'ha vist reforçada amb aquest servei fins al punt que, l'any 2011, un 44% de les bicicletes que circulaven per la ciutat eren públiques, amb una mitjana diària d'uns 34.000 desplaçaments en dia laborable. Aquest servei ha contribuït en gran mesura a que ciutadans que no eren usuaris habituals de la bicicleta hagin anat guanyant confiança per utilitzar aquest vehicle en els seus desplaçaments habituals. El sistema té moltes virtuts: facilitat de transbordament amb el transport públic, no condicionament a realitzar viatges d'anada i tornada i, a més, despreocupació pel manteniment i, molt especialment, pel robatori de la bicicleta particular. La manca d'estacionament segur s'ha detectat com un dels principals obstacles per a l'ús quotidià de la bicicleta a la ciutat. Tot i així, el fet de dependre d'un servei supeditat a la disponibilitat de bicicletes o punts d'ancoratge a les estacions genera sovint certa frustració entre els usuaris, especialment en les estacions que mostren més desequilibris.

Els costos econòmics i ambientals de reposició de bicicletes amb furgoneta de les estacions captadores cap a les emissores no són menyspreables. Per tal d'optimitzar el servei i reduir costos associats, especialment viatges amb furgonetes, es proposa estudiar mecanismes de millora de la sostenibilitat econòmica del sistema per fer-lo més eficient: mesures de reducció dels viatges de reposició de bicicletes (p.ex. foment de trajectes anada-tornada), estudi de la viabilitat de certes estacions, etc. A tal efecte es crearà un grup de treball específic que, entre d'altres, valorarà tarifes, bonificacions, simplificació, noves eines telemàtiques, etc. a fi de millorar-ne l'eficiència.

Objectius

- Optimitzar la gestió i el manteniment del servei, per tal de millorar-ne l'eficiència
-



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.4. BICICLETA PÚBLICA I/O COMPARTIDA

2.4.1. Millorar l'eficiència del servei de bicicletes públiques de la ciutat (2/2)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.4. BICICLETA PÚBLICA I COMPARTIDA

2.4.2. Afavorir l'ús de la bicicleta per part de col·lectius privats

Descripció

Facilitar els desplaçaments en bicicleta a la ciutat per part de col·lectius específics (treballadors, turistes, estudiants) és una altra de les línies a potenciar pel que fa a l'ús de la bicicleta a la ciutat.

Cal donar impuls a aquelles iniciatives privades que promoguin l'ús d'aquests vehicles de forma habitual per part dels membres del col·lectiu, com ara la posada en funcionament de sistemes de préstec o de lloguer de bicicletes, la creació de parcs comunitaris de bicicletes, l'adquisició de flotes de bicicletes per facilitar la mobilitat dels treballadors, o altre tipus de propostes que tinguin aquest objectiu. Addicionalment es promourà la facilitació d'espais per a l'aparcament segur de bicicletes en els centres de treball i d'estudis, i en d'altres espais d'atracció de desplaçaments (actuació especificada a la mesura 2.2.1)

Objectius

- Promoure l'ús de la bicicleta per part de col·lectius privats
- Estendre l'ús de la bicicleta a la ciutat

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.5. REGULACIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA A LA CIUTAT

2.5.1. Adaptar la normativa existent a la realitat de la bicicleta i altres ginys

Descripció

El creixement de la mobilitat ciclista que ve experimentant la ciutat en els darrers anys i l'aparició de nous vehicles de mobilitat personal, justifica la necessitat de revisió de l'actual Ordenança de circulació de vianants i vehicles. Alguns dels aspectes a considerar han d'anar dirigits a solucionar possibles friccions amb els vianants i altres vehicles, regular la circulació dels nous vehicles o adaptar-se als nous escenaris de ciutat previstos amb el model de superilles, entre altres.

Objectius

- Regular l'ús de l'espai públic pel que fa a la circulació de bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal, a fi de minimitzar conflictes amb la resta de modes de desplaçament

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.6. BICICLETA ELÈCTRICA

2.6.1. Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica (1/3)

Descripció

La bicicleta, juntament amb el mode a peu, és el mode més sostenible per moure's per Barcelona. No obstant això, alguns usuaris de la bicicleta són dissuadits en la seva utilització pels inconvenients que els presenta la bicicleta convencional i que, amb una bicicleta elèctrica, es podrien evitar. Els avantatges que presenta la bicicleta elèctrica són:

- Pendants: En alguns barris de Barcelona són massa elevats per la bicicleta convencional, però aptes per a l'elèctrica
 - Distància: Algunes distàncies són per alguns usuaris massa grans per fer-se sense assistència d'un motor elèctric
 - Energia: Malgrat que la bicicleta elèctrica té motor, el seu consum és molt menor que el de la resta de vehicles motoritzats. Sovint la bateria és fàcilment extraïble, fet que facilita la seva recàrrega al domicili i, de vegades, al lloc de destí.
 - Contaminació: Contaminació 0 en lloc d'utilització, i reduïda en el lloc de producció de materials/energia
 - Soroll: Vehicle molt silenciós, equivalent a una bicicleta convencional
 - Cost: Superior al de la bicicleta convencional, però de mitjana inferior al de la moto/cotxe
 - Seguretat: Més segur que la moto/cotxe degut a la limitació de velocitat del motor a màx. 25km/h
 - Equitat: Utilitzable per un rang de persones més ampli, menor dependència de la condició física personal
 - Confort tèrmic: Menor esforç al pedaleig implica menor transpiració. Menys condicionants al vestir per la mobilitat laboral
 - La bicicleta elèctrica amb assistència al pedaleig pot circular com una bicicleta convencional
-



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.6. BICICLETA ELÈCTRICA

2.6.1. Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica (2/3)

Valoració dels diferents modes de transport													
Vehicle	Accessibilitat per pendents	Energia final (kWh/100km)	Energia primària (kWh/100km)	Emissions CO2 (g/km)	Emissions NOx ciutat (g/100km)	Soroll (dB(A))	Accidentalitat (viatges / accidents)	Exposició al robatori (0-10)	Esforç - activitat física (0-10)	Confort tèrmic (0-10)	Impacte econòmic (preu)	Ocupació espai públic	Aparcament il·legal
Bicicleta	75-90%	0	0	0	0	0	2	10	10	2	1	1	4
Bicicleta elèctrica	100%	1	2	3	0	0	2	10	5	5	8	1	2
Moto	100%	38	46	96	12	91	8	5	0	6	20	4	8
Moto elèctrica	100%	5-11	10-22	13-29	0	0	8	5	0	6	30	4	8
Cotxe	100%	70	85	184	43	74	3	1	0	10	100	8	1
Cotxe elèctric	100%	9-15	18-30	24-40	0	0	3	1	0	10	200	8	1

La bicicleta elèctrica pot esdevenir un element clau per al traspàs modal del vehicle privat a motor convencional cap a modes de mobilitat més tova, en el marc del nou model de ciutat basat en la configuració en superilles, amb múltiples possibilitats tant de mobilitat personal com de distribució urbana de mercaderies. Tot i ser un vehicle assistit les seves característiques la fan totalment compatible amb la circulació pels vials interiors. A més no presentarà problemes d'accessibilitat en el plantejament d'una xarxa de bicicletes que arribi a les zones de la ciutat que presenten pendents més pronunciades. Caldrà però estudiar mesures per evitar-ne el robatori, així com la possibilitat de promoure l'habilitació de punts de recàrrega de les bateries per la ciutat, especialment en les zones destí dels desplaçaments.

La promoció d'aquest vehicle consistirà en preparar la ciutat per a l'ús quotidià de la bicicleta elèctrica, amb actuacions com ara:

- Creació de carrils bici en carrers amb pendent
- Habilitació d'aparcaments segurs (amb possibilitat de càrrega de bateries), en estudi
- Creació d'un sistema de préstec amb bicicletes elèctriques, compatible amb el sistema convencional



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.6. BICICLETA ELÈCTRICA

2.6.1. Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica (3/3)

Objectius

- Aconseguir un traspàs modal dels altres modes de transport privat cap al mode bicicleta.
- Aconseguir una mobilitat més sostenible: reduir el soroll, la contaminació, la congestió de trànsit, etc.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM





BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.7. PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

2.7.1. Revaloritzar la bicicleta: divulgació, comunicació i promoció (1/2)

Descripció

L'opció modal dels ciutadans depèn en bona part de la infraestructura de transport existent al municipi, que en el mode bicicleta és la xarxa ciclista o les vies pacificades a la ciutat i, en darrer terme, de la tria personal que faci el propi ciutadà.

El canvi modal cap a l'ús de la bicicleta com a transport habitual haurà necessàriament de sustentar-se en la materialització d'una sèrie de mesures complementàries que, a més d'ajudar a difondre el conjunt de millores infraestructurals previstes, generin un marc cultural i mediàtic favorable a la mobilitat en bicicleta.

S'ha de canviar la percepció de la bicicleta com un element de lleure i esport, o com a objecte usat per una minoria que interfereix amb la resta d'usuaris de la via pública. Amb aquest objectiu s'han de desenvolupar accions orientades a fomentar i estimular la mobilitat ciclista entre els diferents grups socials, adaptant els missatges en funció del públic destinatari i ressaltant els aspectes positius de la mobilitat en bicicleta, destacant les seves fortaleces (mitjà de transport saludable, ràpid, barat i ambientalment responsable), així com les positives implicacions de l'impuls a la mobilitat ciclista per al conjunt de la ciutadania.

Cal doncs continuar treballant en la divulgació de la informació a través de l'Oficina de la Bicicleta i la web de l'Ajuntament de Barcelona, a través de publicacions monogràfiques, o en la participació en actes de promoció de la mobilitat sostenible a la ciutat, jornades, reunions o fòrums.

Cal realitzar una campanya d'informació i sensibilització dirigida a les persones conductores de vehicles a motor amb l'objectiu d'incrementar la seguretat dels i les ciclistes, amb qui comparteixen calçada (conductors professionals i particulars).



BLOC 2 – MOBILITAT EN BICICLETA

2.7. PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

2.7.1. Revaloritzar la bicicleta: divulgació, comunicació i promoció (2/2)

Objectius

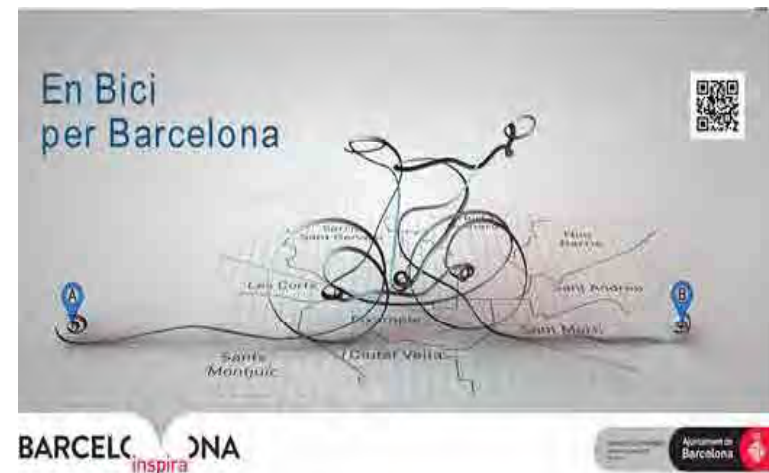
- Donar a conèixer les actuacions de millora de la infraestructura de la bicicleta al municipi
- Contribuir a crear un marc cultural i mediàtic favorable a la mobilitat ciclista
- Estimular l'ús de la bicicleta entre els diferents grups socials
- Aconseguir una participació activa de la ciutadania en les accions de promoció de la bici

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





Propostes del PMU

BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC. Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF



3.1. FERROVIARI

3.1.1. Coordinar les administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU

3.2. AUTOBÚS



3.2.1. Implantar la **Nova Xarxa Bus**



3.2.2. Millorar el servei de les línies d'autobús



3.2.3. Millorar la connexió amb la resta de **línies interurbanes**



3.2.4. Fomentar la **regulació de les línies interurbanes en estacions d'autobusos**



3.2.5. Revisar els recorreguts de les línies interurbanes de bus dins la ciutat



3.2.6. Impulsar les infraestructures interurbanes de transport d'autobusos



3.2.7. Fomentar els carrils BUS-VAO d'entrada a Barcelona



3.2.8. Utilitzar **vehicles (autobusos) més sostenibles**

3.3. DISCRECIONAL



3.3.1. Optimitzar l'oferta/demanda i ocupació del transport públic discrecional



3.3.2. Estudiar la revisió de la normativa vigent per preveure espai d'encotxament i desencotxament d'autocars discrecionals en equipaments



3.3.3. Ampliar la **xarxa de Zona Bus i incorporar noves tecnologies** per millorar la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus



3.3.4. Elaborar i implementar el **Pla de Mobilitat Turística**



Propostes del PMU

BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC. Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF



3.4. TAXI

3.4.1. **Disminuir els km en buit** de circulació de taxis

3.4.2. Fomentar l'ús de vehicles (taxis) sostenibles i accessibles

3.4.3. Facilitar noves tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat

3.5. ACCESSIBILITAT



3.5.1. Garantir l'accessibilitat al transport públic

3.6. XARXA INTEGRAL DE TRANSPORT COL·LECTIU I ALTERNATIU



3.6.1. Fomentar la implantació de la **T-Mobilitat**: únic títol de transport públic

3.6.2. Fomentar la integració, dins de la T-Mobilitat, dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament fora de calçada per vehicles alternatius i Park&Ride



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC



3.1. FERROVIARI

3.1.1. Coordinar les administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU (1 de 2)

Descripció

El Pla Director d'Infraestructures PDI 2011-2020 inclou 59 actuacions agrupades en 5 grans programes:

1. **AX:** Ampliació de la xarxa ferroviària (metro, FGC) i de tramvia (subprograma XT)
2. **XE:** Desplegament de la xarxa ferroviària estatal
3. **IN:** Intercanviadors
4. **TPC:** Transport públic col·lectiu (infraestructures de transport per carretera)
5. **MM:** Modernització i millora de les xarxes existents

Tot i que moltes d'aquestes actuacions tenen lloc en l'àmbit municipal de Barcelona, no és l'Ajuntament l'encarregat de fer efectives aquestes actuacions, sinó administracions d'àmbit superior (Generalitat, Estat, etc.), a través d'empreses diverses (ADIF, TramBaix, TramBesòs, etc.).

Principalment s'instarà a la **continuació dels treballs de la L9 - L10**, donant la mateixa prioritat al tram entre Zona Universitària i la Zona Franca que al tram entre Zona Universitària i l'Aeroport – El Prat, i a la **connexió de les dues xarxes actuals de tramvia, TramBaix i TramBesòs**

Objectius

- Aconseguir el desenvolupament de les infraestructures previstes al PDI.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable DSM

Programa Ampliació de Xarxa (AX i XT)

AX01	Metro. L1 Hospital de Bellvitge - El Prat
AX02	Metro. L1 Fondo - Estació de Badalona
AX03	Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logístic
AX04	Metro. L3 Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat
AX05	Metro. L3 Trinitat Nova - Trinitat Vella
AX06	Metro. L4 La Pau - La Sagrera
AX07	Metro. L9/L10 Aeroport/Zona Franca-Parc Logístic- Zona Universitària
AX08	Metro. L9/L10 Zona Universitària - La Sagrera
AX09	FGC. L8 Pl. Espanya - Gràcia
AX10	FGC. Terrassa Rambla - Terrassa Nacions Unides
AX11	FGC. Can Feu - Can Oriac
AX12	FGC. L8 Reina Elisenda - Finestrelles
AX13	FGC. Perllongament Vallès

XT01	Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona
XT02	T3. Pas per Laureà Miró
XT03	T3. Perllongament Sant Feliu de Llobregat - Quatre Camins
XT04	T4. Sant Adrià - Port de Badalona
XT05	Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada

Programa Xarxa Estatal (XE)

XE01	Duplicació Arenys de Mar - Blanes (R1)
XE02	Nou accés Aeroport
XE03	Nova línia orbital
XE04	Duplicació Montcada - Vic (R3)
XE05	Túnel de Montcada
XE06	Nou traçat línia R2 Montcada
XE07	Nova línia Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària
XE08	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat
XE09	Remodelació de l'estació de l'Hospitalet de Llobregat
XE10	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat
XE11	Altres actuacions



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.1. FERROVIARI

3.1.1. Coordinar les administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU (2 de 2)



Programa Intercanviadors (IN)

- IN01 Millora intercanviador Pl. Catalunya - Pg. de Gràcia
- IN02 Ernest Lluch
- IN03 Ribera - Salines
- IN04 Nova estació Rubí FGC
- IN05 Nova estació de Ca n'Amat FGC
- IN06 Aparcaments d'intercanvi a la xarxa d'FGC (no grafiat)
- IN07 Aparcament d'intercanvi a la xarxa de Rodalies (no grafiat)
- IN08 Intercanviador Torrasa
- IN09 Intercanviadors de la línia R8
- IN10 Acabament de l'intercanviador de Martorell
- IN11 Intercanviadors virtuals en superfície (no grafiat)

Programa Transport Públic Col·lectiu (TPC)

- TPC01 Intercanviador de Diagonal Oest
- TPC02 Sants. Estació bus
- TPC03 Estació de La Sagrera bus
- TPC04 Plataforma reservada a la C-245 entre Cornellà - Sant Boi - Castelldefels (no grafiat)
- TPC05 Plataforma reservada a l'Eix de Caldes (no grafiat)
- TPC06 Plataforma reservada bus, marge esquerre Besòs (no grafiat)
- TPC07 Carril Bus - VAD a la B-23 (no grafiat)
- TPC08 Centres operatius de gestió (no grafiat)
- TPC09 Altres Carrils Bus (no grafiat)
- TPC10 Aparcaments de dissuasió de busos (no grafiat)

Programa Modernització i millora (MM)

- MM01 TMB. Actuacions en infraestructura i estacions (no grafiat)
- MM02 TMB. Actuacions en sistemes i instal·lacions (no grafiat)
- MM03 TMB. Actuacions en tallers i cotxes (no grafiat)
- MM04 TMB. Material mòbil (no grafiat)
- MM05 FGC. Actuacions en infraestructura i estacions (no grafiat)
- MM06 FGC. Actuacions en sistemes i instal·lacions (no grafiat)
- MM07 FGC. Material mòbil (no grafiat)
- MM08 Modernització i millora de la xarxa de Rodalies (no grafiat)
- MM09 Implantació del nou sistema de validació i venda sense contacte (no grafiat)



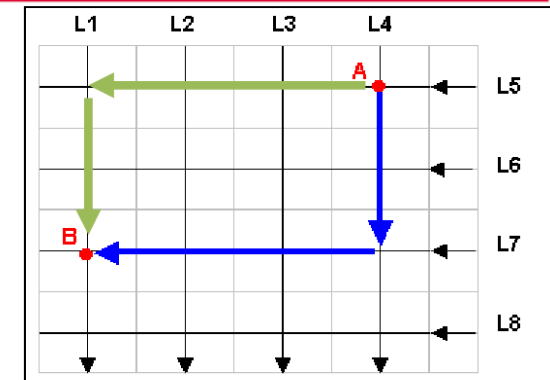
BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.1. Implantar la Nova Xarxa Bus (1 de 4)

Descripció

- Nou esquema de línies ortogonals
- Xarxa de fàcil lectura per al ciutadà
- Parades cada 3 illes afavorint el transbordament
- Qualsevol viatge es fa amb un transbordament com a màxim
- Des de qualsevol parada s'arriba al destí
- Permet isotropia del territori
- Interval de pas cada 5' o 8'
- Augmenta la cobertura, l'accessibilitat i la connectivitat
- Guany de velocitat comercial a l'evitar girs i no acumular-se línies a una mateixa parada
- Guany de velocitat addicional amb mesures selectives: carril bus i prioritització semafòrica
- Possibilitat d'extensió a la realitat metropolitana que es treballarà en taules supra municipals



Element Clau - Importància de **freqüències entre 5 i 8 min:**

- Determinat per la xarxa final.
- Es pot arribar a altes freqüències de pas amb una velocitat comercial promig de la xarxa ortogonal de 12,3 km/h.
- Les persones que han de transbordar tenen un temps d'espera no dissuasiu
- La relació cost benefici té sentit amb aquestes freqüències de pas. Del contrari, no té massa sentit mantenir la proposta de xarxa ortogonal.
- L'estudi realitzat de demanda de totes les xarxes de transport públic mostra que amb aquestes freqüències la xarxa d'autobús podria arribar a guanyar entre 74.000 i 121.000 viatges diaris.



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.1. Implantar la Nova Xarxa Bus (2 de 4)

Objectius

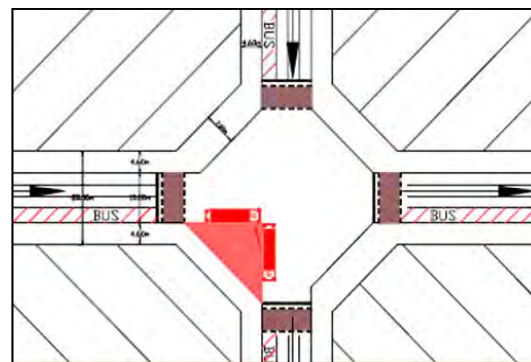
Augmentar el nombre d'usuaris de transport públic en general, i el transport públic de superfície en particular.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- Gerència Prevenció, Seguretat, i Mobilitat
- Gerència Habitat Urbà
- TMB



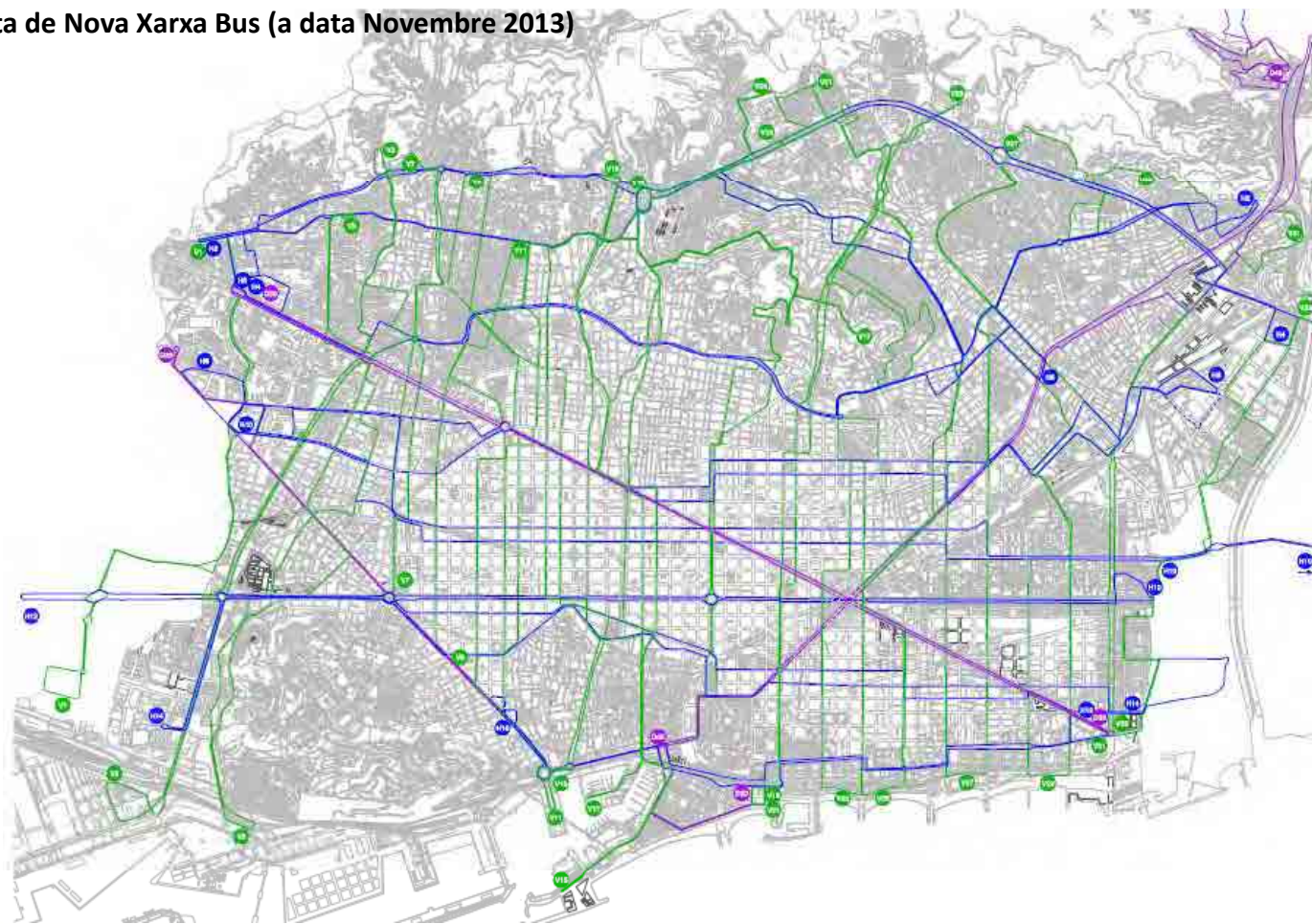


BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.1. Implantar la Nova Xarxa Bus (3 de 4)

Proposta de Nova Xarxa Bus (a data Novembre 2013)



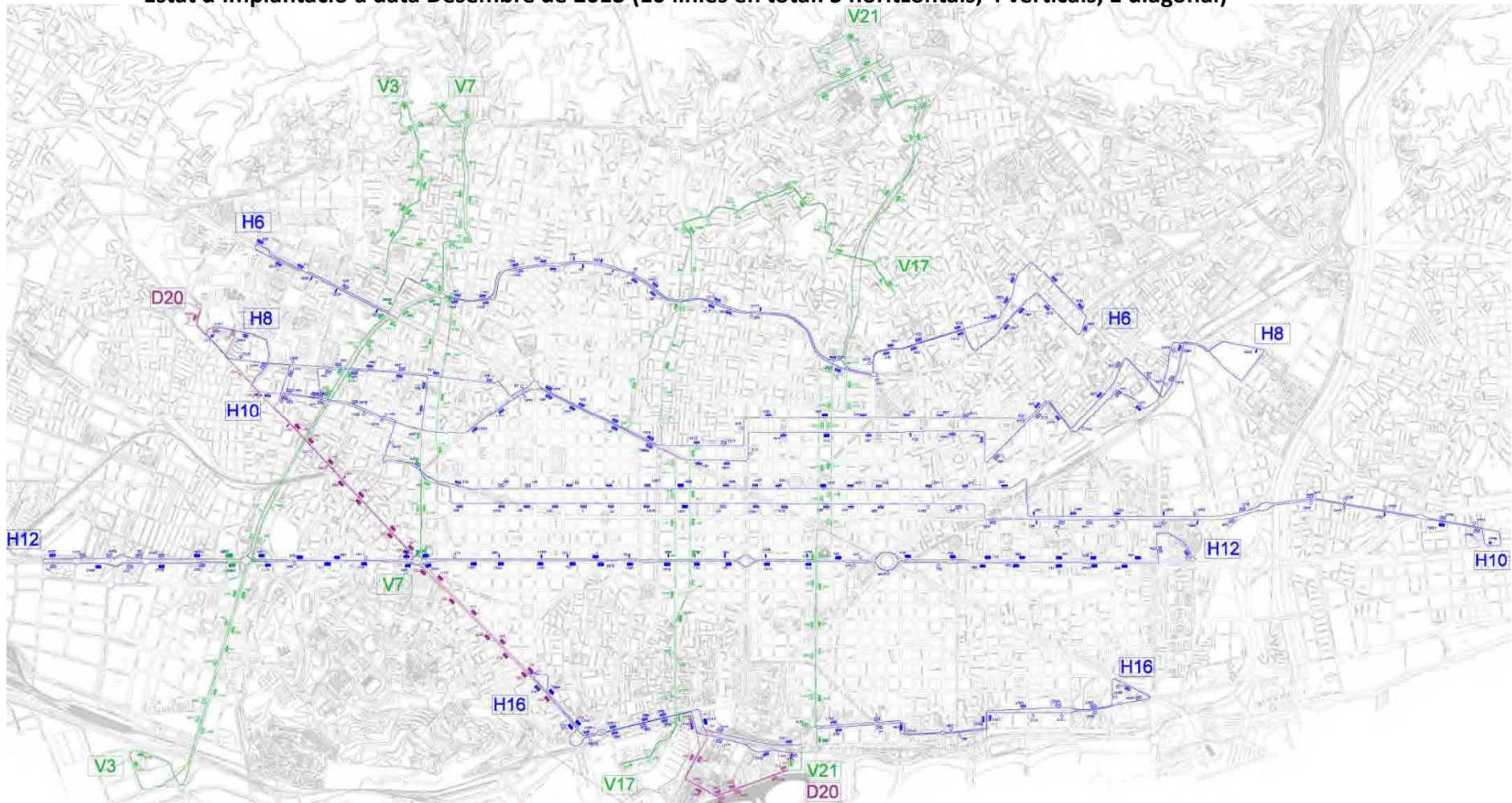


BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.1. Implantar la Nova Xarxa Bus (4 de 4)

Estat d'implantació a data Desembre de 2013 (10 línies en total: 5 horitzontals, 4 verticals, 1 diagonal)





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.2. Millorar el servei de les línies d'autobús

Descripció

S'estudiarà la implantació de mesures per millorar el servei d'autobús a la ciutat, tant pel que fa a la Nova Xarxa Bus com a les línies de la xarxa actual que es mantinguin (bona part dels busos de barri i algunes línies convencionals).

S'incrementarà la velocitat comercial i esperant arribar als 6' de freqüència mitjana a la nova xarxa bus, el que suposa que es disminuiran els temps de viatge.

Disminució de temps d'espera a la parada:

- Ús de la T-Mobilitat amb totes les tecnologies de la informació per tal de reduir el temps d'encotxament (pagament a la parada, pagament contactless, entrada i sortida per qualsevol porta de l'autobús, etc.).
- Parades dobles.

Augment de velocitat en circulació:

- Carril bus, carril multiús, doble carril bus
- Priorització semafòrica
- Reducció de la indisciplina viària
- Distància òptima entre parades
- Topologia rectilínia de la xarxa ortogonal

Objectius

- Fer un transport públic de superfície més atractiu per a l'usuari.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, Districtes, TMB





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.3. Millorar la connexió amb la resta de línies interurbanes

Descripció

Estudiar els intercanviadors entre la xarxa d'autobús urbana i interurbana per tal de millorar-ne la connexió. Estudiar tant els més simples (parada de bus urbà, parada de bus interurbà) com els grans intercanviadors.

Col·laboració amb la Generalitat en l'actuació del programa d'intercanviadors IN11 del PDI.

Entre els grans intercanviadors, cal considerar la construcció del nou intercanviador de la Diagonal Oest - Zona Universitària (metro L3/L9, Trambaix, bus interurbà 40 places), Ernest Lluch (L5, Trambaix), Ribera Salines (FGC, Trambaix), així com també la terminal de Sants Estació i l'estació d'alta velocitat de La Sagrera (endegament o millora de les estacions d'autobusos que hi estan ubicades).

Objectius

- Augmentar la quota de repartiment modal del transport públic.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- DSM
- Districtes





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.4. Fomentar la regulació de les línies interurbanes en estacions d'autobusos

Descripció

La ciutat de Barcelona disposa de zones de parada d'autocars per a viatgers de curt, mig i llarg recorregut a la via pública: passeig de Sant Joan, carrer Casp o ronda Universitat, són alguns dels exemples més destacats. La ubicació d'aquest tipus de parades a la via pública presenta els següents inconvenients:

- Contaminació acústica per als veïns.
- Contaminació ambiental.
- Dèficits d'accessibilitat per als viatgers, especialment per a persones amb mobilitat reduïda.
- Falta de serveis, tant per a viatgers com per a les empreses operadores de transport.

El carrer no hauria de ser estació d'autobusos. Es proposa reduir gradualment els orígens i finals de línies d'autobusos de curt, mig i llarg recorregut a la via pública per incorporar-les a les estacions d'autobusos existents i a d'altres futures.

Estacions: Estació del Nord, Fabra i Puig, Zona Universitària.

Es crearan grups de treball, a nivell supramunicipal i dins del PDM, per actualitzar la proposta d'ordenació de la xarxa de terminals de transport interurbà de Barcelona del 2010.

Objectius

- Ordenació de l'estacionament i millora de la mobilitat a la ciutat.
- Millores ambientals i acústiques pels veïns.
- Millores d'atenció al viatger i a les empreses operadores.
- Augment de la intermodalitat de línies millorant l'oferta pels viatgers.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.5. Revisar els recorreguts de les línies interurbanes dins la ciutat

Descripció

Reordenar l'entrada de les línies d'autobús interurbanes a la ciutat, de manera que passin per determinats eixos fent parades prèvies en els principals intercanviadors.

Es crearan grups de treball, a nivell supramunicipal i dins del PDM, per actualitzar la proposta d'ordenació de la xarxa de terminals de transport interurbà de Barcelona del 2010.

Objectius

- Ajustar la xarxa de transport públic interurbà a la nova xarxa ortogonal
- Potenciar el transport públic interurbà.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.6. Impulsar les infraestructures interurbanes de transport d'autobusos

Descripció

En col·laboració amb l'ATM, la Generalitat de Catalunya i l'AMB, caldria adoptar una sèrie de mesures per afavorir el traspàs del vehicle privat cap al transport públic interurbà:

- Estendre la xarxa de carrils bus interurbans en els accessos a les ciutats de la RMB.
- Creació de punts d'avançament per al transport públic en zones amb congestió.
- Semàfors amb prioritat.
- Creació d'un hub de transport públic a la UAB.
- Creació de Park & Ride en parades d'autobús.

Objectius

- Potenciar el transport públic interurbà.
- Limitar l'entrada/sortida de vehicles de connexió a la zona urbana de Barcelona.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.7. Fomentar els carrils BUS-VAO d'entrada a Barcelona (1 de 2)

Descripció

El programa d'infraestructures de transport per carretera (TPC) integrat al Pla Director d'Infraestructures PDI 2011-2020 inclou un conjunt d'actuacions de carrils bus, carrils bus - VAO, i plataformes reservades per afavorir la circulació dels autobusos en vies interurbanes. Malgrat l'àmbit d'actuació supra municipal d'aquestes actuacions, l'Ajuntament de Barcelona les ha de potenciar. Concretament es contemplen les següents mesures:

- Plataformes reservades: Eix de Caldes i C-245 (Cornellà – Sant Boi – Castelldefels).
- Carril Bus – VAO: C-58 i B-23.
- Carrils bus (C-31 Castelldefels – L'Hospitalet, Gran Via – L'Hospitalet, La Pau – Montgat)
- Augment de capacitat TPC.

Les mesures complementàries d'aquests carrils reservats són:

- Centres operatius de gestió al Baix Llobregat i al Barcelonès Nord.
- Aparcaments de dissuasió lligats a terminals i parades importants d'autobús.

Objectius

- Potenciar el transport públic interurbà.
- Contenir l'entrada/sortida de vehicles de connexió a la zona urbana de Barcelona.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.7. Fomentar els carrils BUS-VAO d'entrada a Barcelona (2 de 2)

Mapa amb Carrils Bus, Bus-VAO, Camió-Bus, i Camió





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. AUTOBÚS

3.2.8. Utilitzar vehicles (autobusos) més sostenibles

Descripció

TMB, juntament amb altres empreses, està desenvolupant un projecte d'implementació de microbusos 100% elèctrics destinats a les rutes en barris amb dificultats de mobilitat, considerant alhora el desplegament d'infraestructura específica per a la recàrrega entre etapes dels vehicles. Aquest projecte, la hibridació d'alguns autobusos, i les proves pilot amb autobusos de 12m 100% elèctrics, són alguns dels exemples de la transformació de la flota d'autobusos cap a la e-mobilitat.

L'aposta per un servei de transport públic més sostenible, ja sigui per l'estalvi en emissions contaminants, la reducció del soroll, l'augment de l'eficiència dels vehicles a la ciutat com pel caràcter exemplificador de la mesura, és un dels objectius clars amb els que continuarà treballant el PMU.

Objectius

- Promoure l'ús del vehicle elèctric a la ciutat
- Reduir les emissions a la ciutat (contaminació i soroll)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

TMB





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.3. DISCRECIONAL

3.3.1. Optimitzar l'oferta/demanda i ocupació del transport públic discrecional

Descripció

El transport discrecional representa el 4,4% del transport públic, o l'1,8% respecte tots els modes. Sovint són les empreses individualment que gestionen el seu propi servei de transport de treballadors, escolars, etc. utilitzant vehicles adaptats a les seves necessitats (microbús, minibus, autocar).

Empreses pròximes amb horaris similars podrien beneficiar-se d'una gestió conjunta del servei de transport, obtenint beneficis pel que fa a costos que, alhora, repercuteixen en beneficis per a la mobilitat de la ciutat per la reducció de vehicles circulants. A tal fi, s'haurien de resoldre les possibles barreres administratives i legals que hi puguin haver.

Objectius

- Reduir el nombre de vehicles circulants.
- Reduir la congestió, el consum d'energia, les emissions contaminants o el soroll.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC



3.3. DISCRECIONAL

3.3.2. Estudiar la revisió de la normativa vigent per preveure espai d'encotxament i desencotxament d'autocars discrecionals en equipaments

Descripció

La possibilitat d'encotxar i desencotxar en equipaments permetria reduir les afectacions sobre la xarxa viària i el trànsit circulant, especialment quan es tracta de la xarxa viària bàsica.

Objectius

- Reduir les afectacions sobre la xarxa viària bàsica.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

SG

ST

EQ

EF

3.3. DISCRECIONAL

3.3.3. Ampliar la xarxa de Zona Bus i incorporar noves tecnologies per millorar la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus (1 de 2)

Descripció

La mobilitat en transport públic discrecional és una necessitat de la ciutat que cal resoldre per minimitzar l'impacte dels autocars sobre la via pública. Barcelona disposa d'un pla per a la gestió dels estacionaments dels autocars turístics integrat dins de la mobilitat de la ciutat.

Per millorar i regular l'estacionament d'autocars discrecionals als punts d'interès turístic, l'any 2005, Barcelona de Serveis Municipals (B:SM) amb la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona va redactar el **Primer Pla d'estacionament i Parades d'autocars a Barcelona**.

L'oferta de ZonaBus no és fixa, contínuament s'està adaptant en funció de la demanda i de la disponibilitat d'espais. Actualment Zonabus disposa de 240 places d'estacionament a la ciutat entre zones de parada 10' (encotxar i desencotxar), zones Blaves i aparcaments.

Durant aquest any s'està treballant amb el Sector de Mobilitat per ampliar la xarxa Zonabus amb 3 nous emplaçaments :

- Zona Blava Zonabus al carrer Camèlies.
- Zona Parada i Zona Blava als Encants Nous.
- Zona Parada i zona d'estacionament gratuït 2h al Mirador de l'Alcalde.

Per als propers anys es proposa seguir apostant per aquest model ampliant i millorant la xarxa ZonaBus.





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC



3.3. DISCRECIONAL

3.3.3. Ampliar la xarxa de Zona Bus i incorporar noves tecnologies per millorar la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus (2 de 2)

Pel que fa a la gestió actual no existeix cap sistema que informi en temps real de la disponibilitat de places lliures a les zones d'estacionament d'autocars, provocant trànsit d'agitació d'autocars a la recerca de places d'estacionament i parada. Per tal motiu s'està treballant per posar en marxa un sistema d'informació de places lliures d'estacionament per autocars a les zones de parada de l'entorn de la Sagrada Família: Pl. Hispanitat, Pl. Neruda i carrer Marina, ampliable a qualsevol altre entorn turístic.

Es tracta d'un sistema pioner de detecció de places, mitjançant sensors ubicats a les zones blaves ZonaBus, els quals envien la informació de places lliures a un centre de dades i als diferents dispositius: **panells informatius situats a les zones de parada, smartphones i al portal web ZonaBus** (<http://www.zonabus.cat/>).

Objectius

- Ordenar i regular l'estacionament per autocars a la ciutat.
- Reduir el trànsit d'agitació.
- Millorar la informació del servei als usuaris
- Ordenar el trànsit d'autocars turístics
- Disminuir les emissions contaminants per reducció del temps de conducció.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.3. DISCRECIONAL

3.3.4. Elaborar i implementar el Pla de Mobilitat Turística

Descripció

El modus de visita en autocar per part dels operadors turístics que transporten excursionistes de visita a la ciutat s'està replantejant, amb l'objectiu de fer-lo compatible amb la realitat de la nostra ciutat, on s'ha de prioritzar el passeig i el desplaçament a peu. En aquest sentit, s'està elaborant el Pla de Mobilitat Turística 2013-2018 de la ciutat de Barcelona, que es farà amb un procés de participació amb les entitats veïnals i el Pacte per la Mobilitat -amb la corresponent devolució i memòria participativa-, que integrarà els objectius que s'han definit al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, al Pla de Seguretat Viària 2013-2018, als Plans de Turisme de Districte i al Pla estratègic de Turisme 2015

Objectius

- Millorar la fluïdesa viària de les zones urbanes amb molta concentració turística.
- Millorar la seguretat viària a les zones urbanes amb molta concentració turística.
- Reduir la contaminació atmosfèrica de les zones urbanes amb molta concentració turística.
- Reduir la contaminació acústica de les zones urbanes amb molta concentració turística.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- DSM
- Gerència de Promoció Econòmica





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.4. TAXI

3.4.1. Disminuir els km en buit de circulació de taxis

Descripció

La circulació de taxis en buit a la recerca de passatgers suposa un malbaratament d'energia i un increment de les emissions contaminants, soroll, congestió, i risc d'accident associat que cal evitar, o com a mínim reduir.

Per aquest motiu, s'ha d'incentivar l'ús de les parades de taxi i reduir l'aturada de taxis a mà alçada. Actualment, hi ha 207 parades a Barcelona (més 64 a la resta de l'AMB). S'augmentarà el número de parades de taxi.

Així mateix, el desenvolupament d'aplicacions mòbils per a la petició de taxi han d'afavorir una connexió més eficient oferta - demanda, i una menor circulació de taxis en buit.

Objectius

- Augmentar l'eficiència i sostenibilitat del servei de taxis.
- Disminuir el consum d'energia, les emissions contaminants, el soroll, la congestió de trànsit i l'accidentalitat.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsible

DSM

 Sostenible	 No sostenible
 PARADES I EMISSORES	 MÀ ALÇADA
<p>Les parades de taxi i el servei d'emissores de radiotaxi perquè permeten connectar d'una forma  més eficient l'oferta i la demanda del taxi.</p>	<p>Haver de circular contínuament per localitzar un possible client. L'aturada en qualsevol punt de la via pública perquè entorpeix la circulació i augmenta el risc d'accident.</p>



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.4. TAXI

3.4.2. Fomentar l'ús de vehicles (taxis) sostenibles i accessibles

Descripció

Incorporar progressivament vehicles que utilitzen combustibles/tecnologies alternatives (GLP, gas natural, híbrids, elèctrics, pila de combustible, etc.).

Ampliar l'actual flota de vehicles que poden oferir servei a les persones amb mobilitat reduïda.

Fomentar la renovació del parc de vehicles de taxis, en tant que els nous vehicles incorporin tecnologies més sostenibles. Ara, l'edat mitja dels taxis és de 4,6 anys.

L'Institut Metropolità del Taxi autoritza periòdicament uns determinats models de vehicles (actualment 28 models de 12 marques), els quals han de complir la Norma Complementària núm. 4 del Reglament Metropolità del Taxi.

Objectius

- Reduir el consum d'energia, les emissions contaminants, i el soroll.
- Augmentar l'accessibilitat del taxi per a persones amb mobilitat reduïda.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM

 Sostenible	 No sostenible
 CONDUCCIÓ ECONÒMICA I EFICIENT La pràctica d'una conducció econòmica i eficient perquè permet estalviar carburant i reduïx l'emissió de gasos contaminants.	 CONDUCCIÓ NO EFICIENT La pràctica d'una conducció no econòmica, ineficient i temerària.
 VEHICLE NOU L'adquisició i el manteniment dels nous vehicles perquè incorporin tecnologies més respectuoses amb el medi ambient.	 VEHICLE ANTIC Perllongar la vida d'un vehicle obsolet un cop superat el període d'amortització.
 ENERGIES NETES Suport a les energies més netes en el sector perquè respecten l'entorn	 EMISSIONS CONTAMINANTS Consum de combustibles tradicionals d'efecte hivernacle.
+ ESTALVI	+ DESPESA



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.4. TAXI

3.4.3. Facilitar noves tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat

Descripció

A Barcelona hi ha 207 parades de taxi, més 64 a la resta de l'AMB. També hi ha parades a les 3 terminals de l'aeroport de Barcelona, a l'Estació Marítima, a l'Estació de Sants, a l'Estació del Nord, i a totes aquelles relacionades amb el servei de Renfe o FGC.

Es treballarà per aconseguir un sistema que informi en temps real de la ocupació de places a les parades de taxis i de la presència de gent en espera.

Objectius

- Augmentar l'ús de les parades de taxi.
- Reduir el trànsit d'agitació.
- Millorar la informació del servei als usuaris
- Disminuir les emissions contaminants per reducció del temps de conducció.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.5. ACCESSIBILITAT

3.5.1. Garantir l'accessibilitat al transport públic (1 de 2)

Descripció

El Pla Director d'Accessibilitat Universal de TMB té el propòsit de garantir el dret de tota la ciutadania a l'accés sense discriminació al transport públic (vehicles, infraestructures, i instal·lacions). Els 10 projectes clau per aconseguir aquest objectiu són:

- 1. Bus. Rampes d'accés.** El 100% dels busos estan adaptats. L'objectiu és aconseguir el màxim nivell de qualitat de les rampes d'accés.
 - 2. Bus. Tecnologia de la informació i la comunicació. Infoaccessibilitat.** Aconseguir la plena implantació dels sistemes d'informació i comunicació (captació visual, auditiva i cognitiva al bus). Implantació a totes les parades dels sistemes PIU i SIU, Sistema QR Code.
 - 3. Bus. Gestió de la incidència.** Servei òptim a les persones amb discapacitat que puguin tenir alguna incidència.
 - 4. Metro. Infraestructures.** Aconseguir la plena accessibilitat. Implantació d'ascensors a tota la xarxa (actualment 111 de 138 estacions, la resta en projecte d'execució). Encaminaments per a persones amb discapacitats visuals (actualment en el 65% d'estacions). Recreixement d'andanes (provisionalment, rampes d'accés al 1r vagó).
 - 5. Metro. Manteniment d'ascensors i escales mecàniques.** Disminuir la freqüència d'ascensors fora de servei i el temps mig de reparació.
 - 6. Metro. Tecnologia de la informació i la comunicació. Infoaccessibilitat.** Aconseguir el 100% d'infoaccessibilitat a infraestructures i trens de metro implantant, millorant i mantenint alternatives tecnològiques viables.
-



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.5. ACCESSIBILITAT

3.5.1. Garantir l'accessibilitat al transport públic (2 de 2)

7. Metro. Protecció civil. Servei òptim a les persones amb discapacitat que puguin tenir alguna incidència a les infraestructures i els trens del metro.

8. Corporació. Formació i sensibilització en diversitat. Dotar els empleats del coneixement tècnic i operatiu per donar una resposta de qualitat a ciutadans amb diversitats funcionals.

9. Corporació. Senyalística i informació corporativa. Adequar els elements de retolació, senyalística i informació/comunicació corporativa als criteris d'accessibilitat universal (dificultats funcionals diverses: sensorials, psíquiques, estrangers, gent gran...).

10. Corporació. Gestió de la diversitat i l'accessibilitat internes a TMB. Garantir la plena accessibilitat dels centres de treball i incrementar en la plantilla el percentatge de persones amb discapacitat.

Aquests objectius assumits per TMB s'haurien de traslladar també a la resta d'operadors de transport públic a la ciutat de Barcelona (línies d'autobús interurbanes, Renfe, FGC, etc.).

L'accessibilitat en el transport públic ha d'anar acompanyat de mesures de millora d'accessibilitat a l'espai públic.

Objectius

- Aconseguir l'accessibilitat universal en el transport públic.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM, TMB





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.6. XARXA INTEGRAL DE TRANSPORT COL·LECTIU I ALTERNATIU

3.6.1. Fomentar la implantació de la T-Mobilitat: únic títol de transport públic (1 de 2)

Descripció

El projecte de la T-Mobilitat és un projecte d'àmbit supramunicipal al que l'Ajuntament de Barcelona dona ple suport. Els punts claus de la nova T-Mobilitat són els següents:

- Canvi tecnològic, amb targetes sense contacte.
- Canvi de gestió, ja que passa a ser unificada per part de tots els operadors del transport, a més d'un operador dels bitllets.
- Canvi tarifari, ja que es passarà de 84 títols diferents a un.
- Canvi de la gestió econòmica, amb una participació públic -privada real, no només pel que fa a les infraestructures, sinó en la pròpia gestió dels títols.
- Pla d'informació als usuaris de Catalunya, amb una informació actualitzada i disponible al moment.

El nou model estendrà el model tarifari a l'àmbit d'influència de l'ATM, amb un únic sistema tarifari i amb un sistema de pagament unificat, millorant la planificació i gestió de la xarxa de transport públic en disposar de molta més informació. Els tres elements clau són: un nou sistema tecnològic, un nou sistema tarifari i un nou sistema de gestió. Es tracta d'un sistema en el que cada targeta estarà adaptada a cada client, per a usuaris esporàdics i per a clients habituals, amb descomptes per ús intensiu. També es tindrà en compte el número de zones de desplaçaments, ja que es pagarà exactament el preu generat.

Amb aquest sistema, els operadors i les administracions aconseguiran la informació de la matriu origen/destinació amb molta més informació, que permetrà millorar la gestió dels serveis. El preu del transport públic s'adaptarà a la mobilitat real de cada ciutadà. Aquest podrà decidir la forma de pagament de la seva mobilitat: prepagament, postpagament, domiciliació bancària, mitjançant telefonia, etc.

A llarg termini, es planteja incloure altres elements de mobilitat com el Bicing, el taxi, l'aparcament, el car-sharing, el moto-sharing, les autopistes, etc. Possibilitat de descomptes per ús de diferents xarxes i integració tarifària.



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.6. XARXA INTEGRAL DE TRANSPORT COL·LECTIU I ALTERNATIU

3.6.1. Fomentar la implantació de la T-Mobilitat: únic títol de transport públic (2 de 2)

Descripció (continuació)

El cost del projecte s'ha d'absorbir per part del conjunt del sistema de transport públic, i s'ha de plantejar amb un increment dels ingressos del transport públic i una caiguda dels costos del mateix.

Objectius

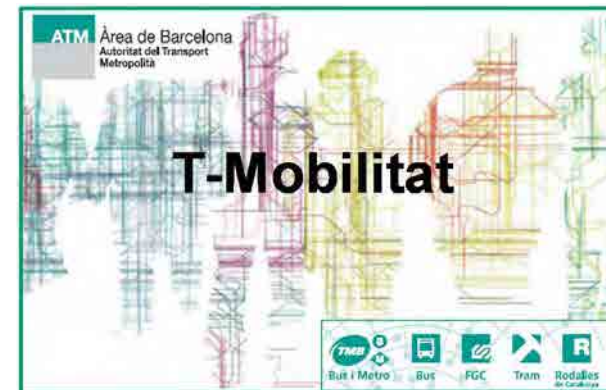
- Aconseguir que tot el transport públic funcioni com una sola xarxa implicant les diferents institucions públiques.
- Major comoditat per a l'usuari.
- Augment de l'ús del transport públic.
- Aconseguir informació més precisa de matrius Origen – Destí.
- Per tal d'afavorir la demanda de transport públic es garantirà la incorporació de variables de caràcter social i ambiental a les tarifes, ajustant-les i fent-les assequibles per a les persones usuàries.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM





BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC



3.6. XARXA INTEGRAL DE TRANSPORT COL·LECTIU I ALTERNATIU

3.6.2. Fomentar la integració, dins de la T-Mobilitat, dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament fora de calçada per vehicles alternatius i Park&Ride (1 de 2)

Descripció

Aconseguir una xarxa de transport públic única a nivell de funcionalitat, que integri els diferents modes de transport públic:

- Transport públic
- Bici sharing
- Moto sharing
- Car sharing
- Aparcament fora de calçada per vehicles alternatius

Possibilitat d'una targeta única (T-Mobilitat) que permeti accedir a qualsevol mode de transport públic, que tingui la possibilitat de ser de prepagament, o de càrrec a compte a final de mes.

Pagament per la utilització de totes les xarxes, o combinació d'elles (p. e. T.P - bici sharing, car sharing - bici sharing, TP - car sharing – bici sharing, etc). Aplicació de descomptes. Integració tarifària de les diferents xarxes. Topall de despesa màxima per habitant en serveis de mobilitat sostenible.

Afavorir la intermodalitat bicicleta privada – transport públic (aparcaments de bicicletes prop de les parades de transport públic, mantenir la possibilitat d'entrar la bicicleta al TP, etc.).

Aplicació en àmbit urbà i interurbà.



BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC



3.6. XARXA INTEGRAL DE TRANSPORT COL·LECTIU I ALTERNATIU

3.6.2. Fomentar la integració, dins de la T-Mobilitat, dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament fora de calçada per vehicles alternatius i Park&Ride (2 de 2)

Objectius

- Aconseguir que tot el transport públic funcioni com una sola xarxa implicant les diferents institucions públiques.
- Facilitar la mobilitat alternativa al vehicle privat.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsable

DSM



Propostes del PMU

BLOC 4. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM). Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF



4.1. EFICIÈNCIA I GESTIÓ DE LA DUM

4.1.1. Assignar operatives pròpies a cada context (DUM)

4.1.2. Estudiar la regulació específica zonificada de la DUM: Carril C/D i **finestres temporals**

4.1.3. Estudiar la implantació d'Àrees de Proximitat i **Centres de Distribució**

4.1.4. Promocionar el repartiment DUM amb **mitjans de baix impacte**

4.1.5. Analitzar la gestió de la DUM en funció de paràmetres ambientals: etiquetatge

Generalitat. Coordinació amb l'AMB

4.1.6. Establir mesures DUM per a la gran distribució

4.2. MILLORA DE LA INFORMACIÓ DISPONIBLE

4.2.1. Millorar la informació disponible (DUM)

4.2.2. Millorar el seguiment i control d'indisciplina i seguretat (DUM)

4.3. NOVES TECNOLOGIES

4.3.1. Incorporar **noves tecnologies** per millorar la gestió (de la DUM)



BLOC 4. DUM

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.1. Assignar operatives pròpies a cada context (DUM) (1 de 2)

Descripció

La Distribució Urbana de Mercaderies és una necessitat que requereix un ventall de diferents solucions, no hi ha una solució única. Cal establir quina operativa és la més adient per a cada context:

- Regulació del trànsit de vehicles pesants i comercials per les diferents zones de la ciutats, en funció tant del pes com de les mides del vehicle.
- Reserva de places de càrrega i descàrrega off-street en aparcaments i mercats municipals
- Molls de descàrrega en locals comercials > 400 m²
- Oferta de zones de càrrega i descàrrega al carrer
- Zones de control d'accés amb finestres horàries
- Sistemes de control horari manual o digital amb reforçament de vigilància
- Carrils multiús
- Descàrregues nocturnes silencioses
- Microplataformes de càrrega de DUM Last Mile amb vehicles elèctrics





BLOC 4. DUM

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.1. Assignar operatives pròpies a cada context (DUM) (2 de 2)

Objectius

- Millorar l'eficàcia de la distribució urbana de mercaderies a la ciutat
- Reduir possibles friccions amb la resta d'usos urbans

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





BLOC 4. DUM

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.2. Estudiar la regulació específica zonificada de la DUM: Carril C/D i finestres temporals

Descripció

Per tal de millorar l'eficàcia i compatibilitzar la distribució de mercaderies amb la resta d'usos de la ciutat es planteja:

Carril C/D

Carril de 3m d'amplada que permeti l'estacionament i el pas d'un carretó amb mercaderies.

Finestres temporals

Permetre la DUM només en determinades franges horàries (evitant el període d'entrada i sortida escolar, i hores punta). Aquestes finestres temporals es definiran d'acord amb les característiques i necessitats de cada superilla.

Estudiar la possibilitat d'implantar zones de C/D amb horari partit, lliure al migdia.

Objectius

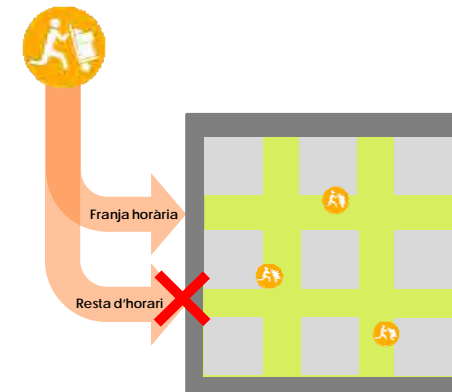
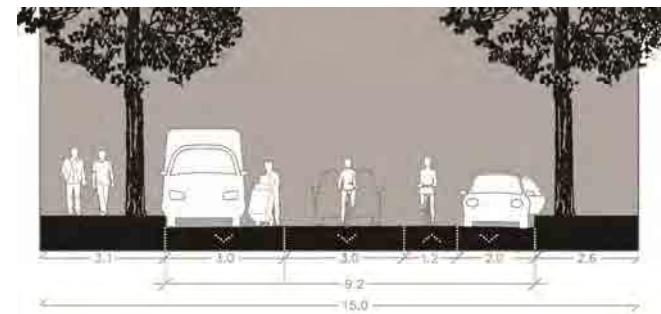
- Anàlisi i millora de la regulació de la Distribució Urbana de Mercaderies

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM





BLOC 4. DUM

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.3. Estudiar la implantació d'Àrees de Proximitat i Centres de Distribució (1 de 2)

Descripció

Segons el cas, dins el marc d'implantació de les superilles a la ciutat, es poden plantejar d'altres solucions per a la distribució urbana de mercaderies, com són les àrees de proximitat o els centres de distribució urbana (CDU):

Àrea de Proximitat

- Variació de les places de càrrega i descàrrega convencionals
- Màxima proximitat a la via bàsica per garantir un curt recorregut per les vies interiors de superilla.
- Suport al CDU (Centre de Distribució Urbana)
- Control de presència de vehicles
- Aplicació per a telèfons mòbils intel·ligents per informar de places lliures i per reservar plaça
- Òrgan gestor que coordini la ocupació i el funcionament





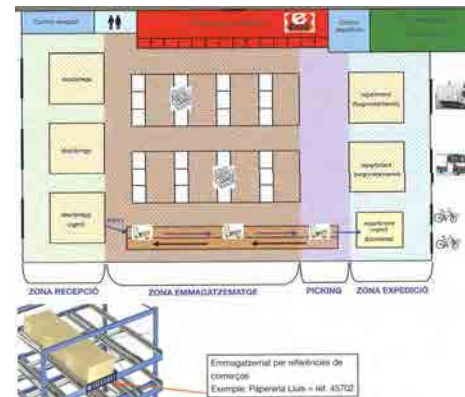
BLOC 4. DUM

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.3. Estudiar la implantació d'Àrees de Proximitat i Centres de Distribució (2 de 2)

CDU (Centre de Distribució Urbana)

- Recepció, registre i classificació de la mercaderia
- Emmagatzematge (obligat/opcional)
- Organització de lliuraments (horaris, rutes, etc)
- Consolidació i càrrega de vehicles
- Distribució als punts de destinació



Objectius

- Racionalitzar l'ús de la via pública i les externalitats de la Distribució Urbana de Mercaderies .

Calendari

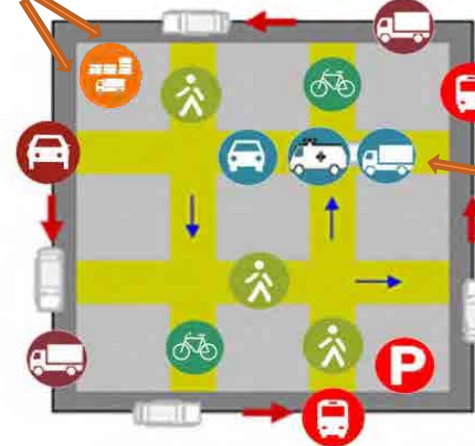
2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM

Possibles entrades al CDU

Vehicles convencionals que descarreguen en els CDU



Vehicles elèctrics de repartiment final



BLOC 4. DUM

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.4. Promocionar el repartiment DUM amb mitjans de baix impacte

Descripció

Desenvolupament del “Pla per al foment de la distribució urbana de mercaderies en bicicleta elèctrica i altres vehicles elèctrics”.

Promoció de la DUM amb mitjans de baix impacte (furgoneta i bicicleta elèctrica de càrrega, carretons quan es pugui), especialment en espais pacificats com els interiors de superilla. La bicicleta elèctrica de càrrega pot tenir un paper fonamental.

Objectius

- Reduir els impactes de la DUM: soroll, contaminació, congestió, etc.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, LIVE





BLOC 4. DUM

ST

EF

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.5. Analitzar la gestió de la DUM en funció de paràmetres ambientals: etiquetatge Generalitat. Coordinació amb l'AMB (1 de 2)

Descripció

Els sistemes d'etiquetatge ecològic (ecoetiqueta) són mecanismes desenvolupats per a que els consumidors puguin identificar productes o serveis que compleixen determinats criteris de “bondat ambiental” i així afavorir la seva posició en el mercat.

La Generalitat de Catalunya ha desenvolupat una ecoetiqueta pròpia (per a empreses i autònoms), el “**Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental**”. També és competent de l’**Etiqueta Ecològica de la Unió Europea**.

L’etiquetatge ecològic ha de proporcionar informació als operadors de la DUM en quant a l’adquisició, ús i manteniment de vehicles amb criteris ambientals: de baixes emissions i energèticament eficients (elèctrics, híbrids, d’hidrogen, tèrmics). A més, també incorpora consideracions ambientals en l’ús i gestió de vehicles:

- Cursos de conducció eficient dirigits a persones que han d'utilitzar el vehicle de forma habitual: estalvi considerable d'emissions i de fins al 20% en el consum.
- Indicadors de seguiment de variables ambientals.
- Aplicació de noves tecnologies en la gestió: sistemes de localització i gestió telemàtica (important en flotes de vehicles elèctrics).
- Gestió eficient de flotes de vehicles: gestió eficient del combustible, planificació intel·ligent de rutes, millora contínua de l'eficiència energètica del conjunt, tipus i manteniment de vehicles.
- Punts de recàrrega elèctrica: garantia que l'electricitat prové de fonts d'energia renovables.





BLOC 4. DUM

ST

EF

4.1. Eficiència i gestió de la DUM

4.1.5. Analitzar la gestió de la DUM en funció de paràmetres ambientals: etiquetatge Generalitat. Coordinació amb l'AMB (2 de 2)

- Sistema automàtic de monitoratge de pressió de rodes: millora de la seguretat, minimització del desgast prematur, reducció de consums i emissions.
- Pneumàtics classe A o B: millora de la seguretat (adherència en superfície mullada), reducció de consum i emissions, reducció de soroll de rodament.
- Sistema automàtic de canvi de marxes: conducció més eficient.
- Start & stop: reducció d'emissions i de consum (un 5-10% segons condicions d'ús).
- Catalitzadors o filtres: reducció d'emissions
- Frenada regenerativa: recuperació de part de l'energia durant la frenada.

Objectius

- Reduir els impactes de la DUM en el consum d'energia, l'emissió de contaminants atmosfèrics i gasos d'efecte hivernacle (GEH), contaminació acústica, i consum de materials i generació de residus.
- Avançar en relació als objectius del "Pla d'Actuació per a la millora de la Qualitat de l'Aire 2015" i el "Pla de l'Energia i el Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020", sense afectar l'activitat econòmica.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





BLOC 4. DUM

4.1. EFICIÈNCIA I GESTIÓ DE LA DUM

4.1.6. Establir mesures DUM per a la gran distribució

Descripció

La DUM en el sector de la Gran Distribució té unes particularitats diferents que fan que s'hagin d'adoptar unes mesures especials per a ella:

- Previsió de transport de palets sencers en el lliurament a grans superfícies, sense haver de recórrer a carretons o mitjans lleugers de poca capacitat.
- Proposta viable i realista per a la descàrrega nocturna en grans superfícies.
- Proposta d'establiment de finestres horàries raonables, adaptades a les necessitats de cada superilla, per a la lliure circulació de furgonetes a l'interior d'aquestes.
- Proposta d'utilització de mitjans versàtils, com per exemple carrils multi ús, per tal que les mercaderies de DUM Gran Distribució puguin optar pel lliurament en hores vall.

Objectius

- Compatibilitzar la superilla amb la DUM de gran distribució.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM





BLOC 4. DUM

4.2. Millora de la informació disponible

4.2.1. Millorar la informació disponible (DUM)

Descripció

- Actualització de dades dels estudis PROINTEC 1997 i URBIS2002.
- Muntatge de bases de dades a partir de softwares europeus provinents dels projectes europeus BESTUFS i SUGAR.
- Recollir la informació necessària per desagregar els vehicles de distribució urbana de mercaderies del vehicle privat en general.
- Estructuració territorial per districtes i barris.
- Identificació i estudi de zones de plataforma única.

Objectius

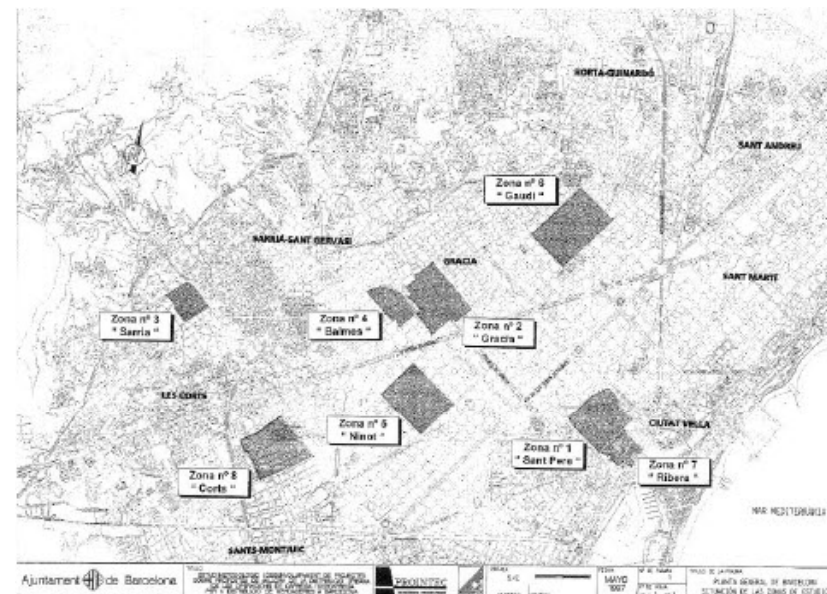
- Disposar de la informació més fiable i actualitzada possible.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- DSM
- Gerència de Promoció Econòmica





BLOC 4. DUM

4.2. Millora de la informació disponible

4.2.2. Millorar el seguiment i control d'indisciplina i seguretat (DUM)

Descripció

L'ús indegut de les places de C/D és evident a la ciutat de Barcelona (només un 36% de places estan ocupades per vehicles operant). En aquest sentit la mesura contempla:

- Preparar un document informatiu per donar amb la entrega del disc de cartró actual millorant la comunicació del funcionament al transportista
- Augmentar la vigilància. Aquesta mesura es mostra una de les polítiques més efectives: en una prova pilot ha permès duplicar el nombre de places disponibles (de 0,6 a 1,2).
- Estudiar com poden les noves tecnologies ajudar en aquest aspecte (control automàtic de places, etc.).
- Definir el tipus de vehicles que poden utilitzar les places de C/D.
- Els elements mencionats en els punts anteriors (finestres temporals, carrils C/D, àrees de proximitat, CDU's), ben dimensionats, haurien de poder reduir la indisciplina i augmentar la seguretat.

Objectius

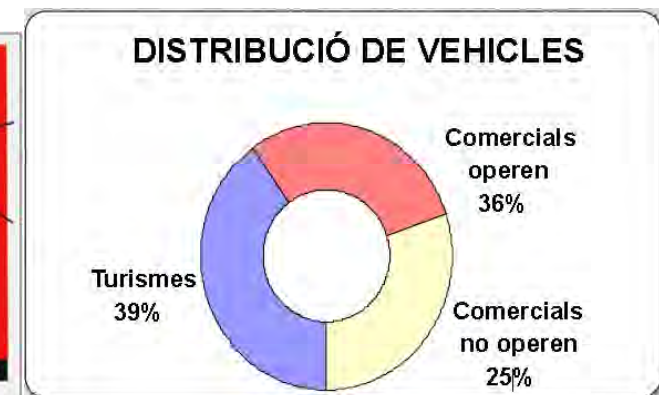
- Reduir la indisciplina en la DUM i l'ocupació il·legal de la DUM.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- Gerència de Prevenció, Seguretat, i Mobilitat
- BSM





BLOC 4. DUM

4.3. Noves tecnologies

4.3.1. Incorporar noves tecnologies per millorar la gestió (de la DUM)

Descripció

Les zones de càrrega i descàrrega tenen un molt bon funcionament en general (excepte les zones de casc antic amb poc espai per a l'estacionament) dins del sistema de regulació. Cap altre ciutat té un sistema anàleg.

Cal fer un pas endavant que permeti millorar la seva eficiència, adaptant solucions ad hoc en funció de les diferents tipologies d'utilització (diferents sectors o gremis). Això es pot fer a través d'un sistema SMART, que permeti gestionar les zones a través d'una solució (App) per a Smartphones. L'aplicació ha de reconèixer els usuaris i el seu sector (registre) i donar-los temps diferents en funció de les seves necessitats tipus. Els vigilants de B:SM poden controlar el bon ús a través de les seves PDA's / tablets. Aquest sistema ja està en marxa en el desenvolupament d'una prova pilot el 2014.

Es crearan grups de treball, a nivell supramunicipal i dins del PDM, amb competències en la distribució urbana de mercaderies.

Objectius

- Optimitzar la utilitat de les places de càrrega i descàrrega.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM

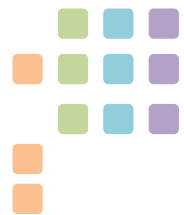




Propostes del PMU

BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO). Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF



5.1. XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

- 5.1.1. Definir i estudiar l'eficiència del sistema amb canvis de sentits
- 5.1.2. Millorar la senyalització informativa
- 5.1.3. Gestionar el trànsit amb criteris ambientals
- 5.1.4. Actuar intensivament sobre els punts de risc d'accidents de trànsit a la ciutat
- 5.1.5. Adaptar el disseny urbà per millorar la seguretat

5.2. CANVI MODAL I AUGMENT ÍNDEX D'OCUPACIÓ DE VEHICLES

- 5.2.1. Fomentar el canvi modal vehicle privat a transport públic o vehicle compartit
 - 5.2.2. Fomentar sistemes de sharing / pooling de vehicles
 - 5.2.3. Estudiar la possibilitat de fer servir alguns carrils específics per vehicles sostenibles i d'alta ocupació
 - 5.2.4. Millorar informació en temps real i possibilitat de modes de transport alternatiu aplicant noves tecnologies
-



Propostes del PMU

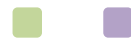
BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO). Llistat d'actuacions

SG ST EQ EF



5.3. VEHICLES SOSTENIBLES I SEGURS

5.3.1. Promoure vehicles més eficients, més segurs, i més nets. Fomentar el vehicle elèctric i l'ús d'altres combustibles com GLP, GNC, biogàs, H₂, ..



5.3.2. Estudiar incentius per afavorir aquests vehicles (sostenibles) dintre de l'àmbit municipal



5.3.3. Augmentar el control del soroll i emissions contaminants (dels vehicles)

5.4. GESTIÓ DE L'ESTACIONAMENT



5.4.1. Revisar i millorar la gestió de l'estacionament en superfície



5.4.2. Revisar el Pla d'aparcaments municipals en subsòl



5.4.3. Estudiar la possible revisió de les normes urbanístiques i adaptar el rati d'estacionament d'edificis a la realitat del territori

5.5. DIVULGACIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA



5.5.1. Fer divulgació de la mobilitat sostenible i segura

5.6. MOTO



5.6.1. Estudiar la regulació de l'estacionament en superfície de les motos



5.6.2. Revisar i redissenyar les zones ZAM



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.1. XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

5.1.1. Definir i estudiar l'eficiència del sistema amb canvis de sentits

Descripció

La modificació dels sentits d'alguns carrers de la xarxa bàsica de circulació de Barcelona podria tenir avantatges pel que fa a la velocitat mitjana de circulació i el nivell de servei de trànsit. Uns primers càlculs indiquen que es podria augmentar la velocitat mitjana de circulació en un 22% o, de forma equivalent, aconseguir que la xarxa de circulació absorbeixi un 28% més de trànsit amb la mateixa velocitat de circulació (nivell de servei de trànsit).

En aquest sentit és necessari que, prèviament, la Xarxa Bàsica s'actualitzi en coherència amb la Xarxa Centralitzada.

La definició de la xarxa bàsica i l'estudi de la seva eficiència amb canvis de sentits haurà d'anar de la mà de la proposta de Superilles, per tal de minimitzar l'impacte sobre el vehicle privat fruit de la implantació d'aquestes.

Objectius

- Actualitzar Xarxa Bàsica i donar coherència amb Xarxa Centralitzada.
- Comprovar que efectivament aquesta nova xarxa bàsica és més eficient que l'anterior. Per això se simularan els 2 escenaris i s'obtidran dades del tipus velocitat mitjana de circulació, índexs de saturació, etc., per poder comparar els 2 escenaris entre sí.
- Aconseguir una mobilitat del transport motoritzat en superfície més eficient.
- Aconseguir una pacificació de trànsit amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.1. XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

5.1.2. Millorar la senyalització informativa

Descripció

La senyalització informativa ha de possibilitar l'exploració del sistema viari de forma òptima, eficaç i eficient, incentivant l'ús dels itineraris més adequats al trànsit.

Cal revisar que la senyalització per a conductors sigui sempre ben visible i estigui instal·lada en el lloc adient, eliminant tots els elements que dificultin la visualització de les senyals. Controlar que la vegetació no tapi la visibilitat dels senyals.

Alhora cal augmentar el nombre de panells informatius d'estat del trànsit. Revisar la ubicació i continguts de la senyalització informativa.

En entorns escolars:

- Instal·lar la senyalització a l'entrada dels carrers que delimitin la zona de l'itinerari del Camí Escolar o en els trams de carrers d'accés als centres educatius.
- Instal·lar els senyals als carrers adjacents a les escoles.
- Substituir els senyals lluminosos de zona escolar pels P-21.
- Senyalitzar la velocitat màxima permesa.
- Garantir la visibilitat dels senyals.
- Pintar la marca identificativa de Camí Escolar als passos de vianants de les escoles que fan Camí Escolar.
- Garantir que les marques viàries blanques siguin ben visibles.

Objectius

- Augmentar la seguretat viària (en quant els conductors poden llegir la informació de forma ràpida i eficaç).
- Garantir un ús eficient de la xarxa bàsica de circulació.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència de Prevenció, Seguretat, i Mobilitat, Districtes



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.1. XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

5.1.3. Gestionar el trànsit amb criteris ambientals

Descripció

Analitzar diferents Plans de gestió del trànsit en funció d'objectius ambientals, per tal de reduir les emissions globals associades a la mobilitat.

Caldrà estudiar diferents modes per veure les diferències entre aquests Plans de gestió de trànsit, aplicant els indicadors més adients (emissions/vehicles; emissions/persona transportada, etc.). Aquest estudi permetrà decidir les mesures més eficaces des del punt de vista ambiental (i el Pla més adient).

A fi de disposar d'informació real actualitzada, s'ha de disposar de dades reals de caracterització del parc de vehicles circulant a Barcelona.

A efectes d'estudiar i determinar possibles solucions per tal de reduir el trànsit viari en episodis excepcionals de contaminació es crearà un grup de treball supramunicipal.

Objectius

- Estudiar i adaptar la gestió del trànsit en funció de les emissions

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.1. XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

5.1.4. Actuar intensivament sobre els punts d'accidents de trànsit a la ciutat

Descripció

Una de les clares apostes de la ciutat en el present PMU és la millora de la seguretat viària. En aquest sentit es planteja, entre d'altres:

- Intensificar les actuacions amb les eines disponibles sobre les zones de concentració d'accidents i punts de risc d'accidents.
- Desenvolupar i millorar les eines de localització de punts i trams de concentració d'accidents. En aquest sentit s'ha creat una aplicació informàtica per gestionar les propostes de resolució presentades des de cada UT de la GUB. El funcionament del programa permet, un cop detectades les zones, que la GUB de cada districte proposi les millores per resoldre la problemàtica, i que des de les diferents àrees de l'Ajuntament (Mobilitat, Hàbitat Urbà, etc.) s'executi l'ordre de reparació o modificació. L'aplicació informàtica facilita conèixer, en tot moment, en quina fase de realització es troba la mesura proposada.
- Estudiar la implementació d'un sistema de Detecció Automàtica d'Incidents (DAI) a les Rondes.
- Auditoria de seguretat vial: augmentar la il·luminació en aquells carrers o zones que no n'hi hagi suficient, modificar desperfectes de la calçada, revisar que la senyalització sigui visible.
- Auditoria dels passos de vianants: assegurar la línia de visió sense obstacles visuals, col·locar els passos de vianants en l'itinerari natural del vianant en la mesura del possible.
- Referenciar dades d'accidents a IMDs.
- Avaluar els costos externs de la mobilitat i, concretament, els costos socials dels accidents a la ciutat de Barcelona, com a aspectes a treballar durant el període d'aplicació del PMU, en col·laboració amb l'Agència de Salut Pública.

Objectius

- Disminuir l'accidentalitat i millorar la seguretat viària. Reduir el temps d'execució de les millores proposades.
- Donar a conèixer el funcionament i utilitats del programa informàtic incorporant-lo a les dinàmiques internes de l'Ajuntament.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència de Prevenció, Seguretat, i Mobilitat, Districtes



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.1. XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

5.1.5. Adaptar el disseny urbà per millorar la seguretat

Descripció

Estudiar el disseny més adient dels elements urbans (semàfors, panells d'informació, etc.) que permeten disminuir les situacions de risc.

Ubicar aparcaments de motos en calçada en punts on calgui millorar la visibilitat dels conductors (xamfrans, passos de vianants, etc.).

Redactar un Manual de criteris de disseny per a la seguretat viària (definir amplex de carrils, tipologia de mobiliari, configuració, etc.).

Objectius

- Reduir les víctimes de trànsit.
- Millorar la visibilitat.
- Reduir les situacions de risc.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- Gerència de Prevenció, Seguretat, i Mobilitat
- Gerència d'Hàbitat Urbà





BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.2. Canvi modal i augment índex d'ocupació de vehicles

5.2.1. Fomentar el canvi modal vehicle privat a transport públic o vehicle compartit

Descripció

Estudiar l'aparcament com a element regulador de la mobilitat en vehicle privat i la seva interacció amb els diferents modes de mobilitat:

- L'aparcament com a element regulador del trànsit en el procés d'implantació de superilles
- Gestió de l'aparcament com a element dissuasiu en la utilització del vehicle privat mitjançant:
 - Política de preus
 - Disponibilitat de places
 - Limitacions horàries
- Integració aparcament - transport públic:
 - Sistema d'aparcaments Park&Ride situats suficientment allunyats de Barcelona i molt a prop de les autopistes, connectats amb la xarxa de transport públic.
 - Estudiar tarifes integrades de l'aparcament i les xarxes de transport públic i targeta única (contemplat com a possibilitat en la T-Mobilitat).

Objectius

- Aconseguir un traspàs del vehicle privat cap al transport públic, la bicicleta i el vehicle compartit.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, BSM, TMB. ATM, AMB



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.2. Canvi modal i augment índex d'ocupació de vehicles

5.2.2. Fomentar sistemes de sharing / pooling de vehicles

Descripció

L'Ajuntament de Barcelona, juntament amb un consorci privat, està definint la introducció d'un sistema de vehicles compartits (*Sharing*) amb motos elèctriques (MOTIT) basat en el concepte de "Mobility on Demand", en el qual l'usuari podrà realitzar els seus recorreguts urbans amb llibertat i flexibilitat a l'hora d'agafar i deixar el vehicle. Aquest sistema funciona en paral·lel als convencionals, com és el cas del Carsharing AVANCAR.

S'està impulsant, juntament amb la Generalitat de Catalunya (ICAEN), la creació de nous models de negoci com ara el *Mobec-Hotels* i el *Mobec-Campus*. *Mobec-Hotels*, impulsat pel Gremi d'Hotels de Barcelona i les empreses *Going Green* i *Mobecpoint* és un servei que disposa inicialment de 30 motos elèctriques de lloguer en 5 dels hotels més representatius de Barcelona. *MobecCampus* és un projecte que combina la promoció i ús de vehicles elèctrics amb la posada en funcionament d'una infraestructura d'estacions de recàrrega suficients, i que permetrà substituir els desplaçaments interns del campus que actualment es realitzen amb vehicles de motor tèrmic per desplaçaments amb vehicles elèctrics.

És necessari continuar impulsant aquestes i d'altres mesures que fomentin l'ús compartit de vehicles.

Objectius

- Promoure l'ús del vehicles compartits
- Racionalitzar la tinença de vehicle propi (demanda d'aparcament)
- Reduir les emissions a la ciutat (contaminació i soroll)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM, LIVE





BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)



5.2. Canvi modal i augment índex d'ocupació de vehicles

5.2.3. Estudiar la possibilitat de fer servir alguns carrils específics per vehicles sostenibles i d'alta ocupació

Descripció

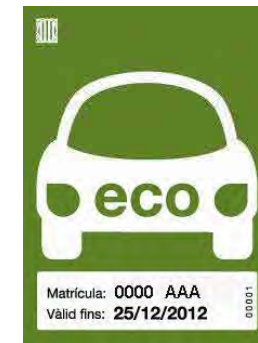
Actualment el factor d'ocupació del vehicle privat és baix (1,25). Per tal d'incrementar aquest valor, es proposa la implantació de carrils VAO dins la ciutat, que per la limitació d'espai haurien de ser compartits amb el carril bus. La moto, en aquest cas, es considera un vehicle d'alta ocupació atenent a la relació espai ocupat/persones transportades. Alhora, i per promoure els vehicle sostenibles (elèctrics, híbrids, etc.), es podria permetre la utilització d'aquests carrils per part d'aquests vehicles, sempre i quan no repercuteixi en la seguretat viària i/o el funcionament del transport públic.

Objectius

- Augmentar el factor d'ocupació del vehicle privat.
- Augmentar l'eficiència del sistema.
- Potenciar la mobilitat en moto.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------



Responsables

DSM



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

ST

EF

5.2. Canvi modal i augment índex d'ocupació de vehicles

5.2.4. Millorar informació en temps real i possibilitat de modes de transport alternatiu aplicant noves tecnologies (1 de 2)

Descripció

La ciutat de Barcelona impulsa el **Pla Smart Mobility (PSM)**, el qual incorpora solucions intel·ligents de mobilitat que permetin optimitzar els serveis per a la mobilitat de la ciutat, maximitzant la seva eficiència i sostenibilitat, i ajudant a complir els objectius estratègics del PMU. Entre d'altres objectius del PSM, hi ha:

- Crear una plataforma tecnològica transversal, com a eina de suport a la presa de decisions per als gestors de l'Ajuntament.
- Oferir al ciutadà informació en temps real multicanal
- Aplicar un sistema de simulació del trànsit que permet calcular que passarà amb el trànsit amb 1h d'antelació i poder lluitar millor contra la congestió. Amb això l'usuari, a part de disposar de dades a temps real, podria escollir el millor recorregut i sobretot l'administració podria avançar-se a possibles complicacions.
- Estudiar la implementació de projectes Smart Mobility: Superhub, projecte Passeig de Gràcia, mobilitat del vianant, superilla, Smart bike, temps de recorregut, matrius, superfície, optimització C/D, AVE, supersensor, etc.

Un dels projectes del PSM que ha de millorar la informació en temps real és el **Superhub**. Aquest projecte consisteix en una plataforma accessible a través de la web i del mòbil capaç d'aglutinar en temps real tota l'oferta i serveis de transports existents i definir les millors rutes de desplaçament així com les alternatives, tenint en compte les preferències de cada usuari, les circumstàncies de trànsit en temps real i el seu impacte mediambiental.





BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

ST

EF

5.2. Canvi modal i augment índex d'ocupació de vehicles

5.2.4. Millorar informació en temps real i possibilitat de modes de transport alternatiu aplicant noves tecnologies (2 de 2)

Descripció (continuació)

Superhub és un projecte europeu de R+D+I que impulsa un nou sistema de serveis de mobilitat urbana que permet als ciutadans disposar de combinacions ràpides i menys contaminants per desplaçar-se, a les empreses de trànsit gestionar més eficaçment els seus serveis i a les entitats públiques valorar millor el resultat de les seves polítiques de mobilitat.

Objectius

- Oferir informació en temps real per una mobilitat més sostenible.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- DSM
- BSM
- TMB





BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

ST

EF

5.3. Vehicles sostenibles i segurs

5.3.1. Promoure vehicles més eficients, més segurs i més nets. Fomentar el vehicle elèctric i l'ús d'altres combustibles com GLP, GNC, biogàs, H₂, ... (1 de 2)

Descripció

L'ús de combustibles alternatius (mobilitat elèctrica, GLP, GNC, biogàs, hidrogen...) pot contribuir a la reducció d'emissions de CO₂, reduir la dependència energètica i millorar-ne l'eficiència. Les ciutats poden esdevenir laboratoris per estendre aquestes noves tecnologies als ciutadans i convertir-se en entorns clau per a la indústria al voltant d'aquests nous combustibles. Gairebé el 30% de la indústria automobilística de l'estat espanyol es concentra al voltant de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que és un dels pols europeus del sector. Recolzar el seu desenvolupament és vital per a la competitivitat global del sector de l'automoció, però també, i molt especialment, per a la millora ambiental i de qualitat de vida de la nostra ciutat.

La participació de la ciutat en projectes de promoció del vehicle elèctric, com ara el *LIVE Barcelona Project – Logistics for the Implementation of the Electric Vehicle* converteixen a la ciutat en un banc de proves estratègic per a la promoció d'aquest salt en la mobilitat urbana que suposarà l'ús del vehicle elèctric.

S'han de preveure projectes que han de contribuir a desenvolupar mecanismes de coneixement i comunicació, de desenvolupament d'un marc regulatori, implantació de flotes i bancs de proves, així com d'infraestructura, i promoció de la transformació industrial i la innovació, tant cap al vehicle elèctric com a d'altres amb ús de combustibles alternatius.

INDICADORES DE CONTROL	Acum. 2011
WT 1. Comunicación y Conocimiento	
nº visitas WEB	18.566
nº fans facebook	306
nº consultas usuarios	31
nº consultas empresas	56
nº apariciones medios	275
WT 3. Flotas y Bancos de Pruebas	
nº de Living Labs de Flotas	7
nº de Flotas Públicas	3
nº de Flotas Privadas	6
nº de Vehículos	430
WT 4. Infraestructuras	
Puntos de Recarga Públicos	242
Superficie	119
Subterráneos	123
Motos	109
Coches	108
Motos+Coches	25
Puntos de Recarga Privados	-
Incidencias registradas	97
Nº Targetas Entregadas	232
Tarjetas asociadas a motos	73
Tarjetas asociadas a turismos. Incluye las furgonetas de servicios públicos de recogida de residuos, limpieza, etc.	98
Tarjetas asociadas a camiones. Principalmente asociadas a la flota de recogida de residuos.	16
Tarjetas asociadas a ciclomotores	7
nº cargas efectuadas (>10 min.)	754
Energía Consumida	829,83 kWh
WT 5. Transformación Industrial	
Empresas/ Proyectos	124
INDICADORES GENERALES ESTATALES	
Nº VE en España públicos / privados	2446
Puntos de Recarga Públicos / Privados	691

Indicadors de control del projecte LIVE – Barcelona per a l'any 2011



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

ST

EF

5.3. Vehicles sostenibles i segurs

5.3.1. Promoure vehicles més eficients, més segurs i més nets. Fomentar el vehicle elèctric i l'ús d'altres combustibles com GLP, GNC, biogàs, H₂, ... (2 de 2)

Objectius

- Facilitar l'increment de desplaçaments en vehicle elèctric i l'ús d'altres combustibles com GLP, GNC, biogàs o H₂, per la ciutat.
- Promoure l'ús del vehicle elèctric i de combustibles alternatius entre els ciutadans.
- Reduir les emissions a la ciutat (contaminació i soroll).

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM
LIVE





BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.3. Vehicles sostenibles i segurs

5.3.2. Estudiar Incentius per afavorir aquests vehicles (sostenibles) dintre de l'àmbit municipal

Descripció

La transformació de la flota pública municipal, a través de les licitacions, ha aconseguit que la ciutat de Barcelona tingui gran part de la flota amb vehicles nets. Per exemple a finals de l'any 2011 comptava amb més de 280 vehicles elèctrics i híbrids endollables.

La transformació de la flota de vehicles de serveis municipals cap a modes més sostenibles és un pas més en la promoció d'aquest nou model de mobilitat.

Objectius

- Promoure l'ús del vehicle sostenible a la ciutat
- Reduir les emissions a la ciutat (contaminació i soroll)

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- DSM
- LIVE





BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.3. Vehicles sostenibles i segurs

5.3.3. Augmentar el control del soroll i emissions contaminants (dels vehicles)

Descripció

- Realitzar campanyes de revisió de compliment de la revisió ITV per part de la Guàrdia Urbana, d'igual forma com es fan campanyes d'alcoholèmia.
- Creuament de les matrícules dels vehicles censats en el municipi amb les matrícules dels vehicles que són al corrent de la ITV periòdica, per localitzar els incomplidors de la normativa de control de ITV.

Objectius

- Tenir el cotxe en bon estat repercuteix en una major seguretat (mobilitat segura). Una part del control de la ITV es refereix a mesures de seguretat activa i passiva de vehicles (frens, llums, etc).
- D'igual manera, a la ITV hi ha una part de qualitat ambiental amb la comprovació de les emissions (mobilitat sostenible).

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

Gerència de Prevenció, Seguretat, i Mobilitat



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.4. Gestió de l'estacionament

5.4.1. Revisar i millorar la gestió de l'estacionament en superfície

Descripció

Adoptar les eines de gestió i regulació de l'estacionament als nous requeriments ciutadans.

Es crearan grups de treball, a nivell supramunicipal i dins del PDM, per a la gestió de l'aparcament a escala metropolitana.

Objectius

- Eliminar els efectes negatius de l'estacionament gratuït i, coherentment, establir preus de l'àrea verda i blava per assolir els objectius del PMU.
- Fomentar l'aparcament en subsòl i eliminar els efectes negatius de l'aparcament en superfície. Criteri de seguretat: les maniobres d'aparcament generen situacions de risc i, a més, es perd eficiència i fluïdesa a la via.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

- DSM
 - BSM
-



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.4. Gestió de l'estacionament

5.4.2. Revisar el Pla d'aparcaments municipals en subsòl

Descripció

Estudiar la necessitat de construir aparcaments basant-se en els dèficits d'aparcament infraestructural de les seccions censals.

Objectius

- Reduir dèficits i la seva afectació a l'espai públic.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM

BSM

Gerència d'Hàbitat Urbà



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

ST

EQ

EF

5.4. Gestió de l'estacionament

5.4.3. Estudiar la possible revisió de les normes urbanístiques i adaptar el rati d'estacionament d'edificis a la realitat del territori

Descripció

Estudiar l'eliminació o reducció dels mínims de places a construir per a noves edificacions (residencials, oficines). D'aquesta forma es tendeix a reduir la presència de turismes a la ciutat i s'afavoreix (s'abarateix) el cost dels edificis, molt convenient en l'actual marc econòmic.

Repensar també els mínims i màxims per a altres usos, per exemple els centres comercials.

Objectius

- Potenciar més el canvi modal cap al transport públic.
- Limitar la congestió.
- Abaratar costos de construcció.
- Reduir l'índex de motorització (turismes/1000 habitants).

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM

BSM

Gerència d'Hàbitat Urbà



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.5. Divulgació de la mobilitat sostenible i segura

5.5.1. Fer divulgació de la mobilitat sostenible i segura

Descripció

Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització continuades, així com rodes de premsa, sobre informació i prevenció de conductes de risc en matèria de seguretat viària. Aquestes actuacions inclouran, entre altres:

- Campanyes de premsa, ràdio, i TV. Internet.
- Promoure jornades pels fabricants d'equipament de seguretat.
- Programes de reeducació i recuperació de punts per a conductors infractors.
- Cursos de conducció sense riscos a la Prevenció de Riscos Laborals en empreses amb treballadors motoritzats. També a les escoles.

Objectius

- Augmentar el grau de sensibilització i coneixement de la ciutadania vers la millora de la seguretat viària i la reducció de l'accidentalitat.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.6. Moto

5.6.1. Estudiar la regulació de l'estacionament en superfície de les motos

Descripció

Caldria introduir la regulació de l'estacionament de motos gradualment, començant per determinades àrees (les més congestionades) on els mateixos motoristes perceben l'existència d'un problema, i els vianants també.

Cal fer-ho de forma ordenada i amb accions graduals:

- Pintar i marcar les places legals existents al carrer
- Fer complir la norma (GUB, vigilància B:SM). Fer aflorar el dèficit
- Analitzats els punts anteriors, on es detecti dèficit, dotar d'oferta regulada als aparcaments situats a l'entorn de les zones amb més demanda.

Objectius

- Pal·liar el problema de l'estacionament de les motos, especialment a les zones mes demandades.

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM

BSM



BLOC 5. VEHICLE PRIVAT (COTXE I MOTO)

5.6. Moto

5.6.2. Revisar i redissenyar les zones ZAM

Descripció

- Estudiar l'efectivitat de les Zones Avançades per a Motos.
- En cas que es demostrï que són efectives, continuar amb la seva implantació.

Objectius

- Reduir l'accidentalitat de motos i vianants.
- Millorar la capacitat de la via, doncs els vehicles amb més acceleració surten primer.
- Incentivar el traspàs modal del cotxe cap a la moto, amb els beneficis que això comporta (menor contaminació, menor consum energètic, menor congestió de trànsit, menor ocupació d'espai en aparcament, menor cost per a l'usuari, etc.).

Calendari

2013	2014	2015	2016	2017	2018	>2018
------	------	------	------	------	------	-------

Responsables

DSM



ANNEX

7.2. Annex de càlcul de les emissions contaminants

Metodologia per l'anàlisi de la qualitat de l'aire

La qualitat de l'aire a Barcelona té en el trànsit motoritzat la principal font d'emissió. La contaminació atmosfèrica en superfície (nivell d'immissions) de la ciutat és el resultat de la dispersió per l'entramat urbà dels contaminants emesos per les fonts pròpies de la ciutat i la contribució de fonts externes a la ciutat. Així doncs aquest anàlisi té dues parts diferenciades però totalment connectades: el càlcul de les emissions i el de les immissions.

En aquest estudi, només s'ha tingut present amb una consideració específica les emissions degudes al **flux vehicular**, ja que és la principal font d'emissió en els sistemes urbans i que el Pla de Mobilitat Urbana presentat només interfereix en aquesta font. Els contaminants derivats d'altres fonts queden inclosos dins de la contaminació de fons de la ciutat.

L'estimació de les emissions degudes al transport motoritzat segueix la metodologia publicada per la Agència Europea de Medi Ambient (EEA) al document: "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2013". Aquesta guia d'emissions (Abans anomenada *EMEP CORINAIR emission inventory guidebook*) proporciona orientació sobre l'estimació d'emissions

de fonts d'emissions antropogèniques i naturals. Està dissenyat per facilitar la notificació dels inventaris d'emissions dels països. La darrera actualització data del 29 d'agost de 2013 i a la seva part B: *Sectorial guidance chapters* al capítol: "1.A.3.b.i-iv: Exhaust emissions from road transport" i a l'annex: "1.A.3.b.i-iv: Exhaust emissions from road transport annex HDV files", tracta les emissions del transport motoritzat i dels autobusos i vehicles pesants i autobusos.

Pel que fa a l'avaluació dels nivells d'immissió de la ciutat s'ha utilitzat el programari Street 5.2. El model de qualitat de l'aire Street, és un mètode d'avaluació eficaç i útil per determinar la contaminació provocada pel trànsit vehicular. Té el seu origen en un programa de recerca Alemany i ha estat validat en diferents ciutats alemanyes i franceses. Per a l'estudi de la ciutat s'ha utilitzat la versió francesa del model desenvolupada per KTT Umwelttechnik und Programari Dr Kunz GMBH en col·laboració amb Targetting. El model estima la dispersió dels gasos contaminants amb el MISKAM (Mikroskaliges Klima - und Ausbreitungsmodell). El model de difusió eulerià 3D, MISKAM calcula els camps de vent i les immissions al nivell de superfície en un àmbit urbà. Els resultats es mostren per tram.

L'estudi de la qualitat de l'aire d'aquest document no només aporta el resultat d'una situació base, amb la coneguda problemàtica ambiental de superacions dels valors límit registrats a les estacions de mesura de la

qualitat de l'aire de la XVPCA (Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica) de la Generalitat de Catalunya ubicades a la ciutat, sinó que aporta un escenari on es compleixen els objectius ambiental de qualitat de l'aire a la ciutat.



Procés utilitzat per a la modelització de la qualitat de l'aire i la proposta d'escenaris futurs. Font: BCNecologia.

1.1.Càlcul d'emissions

L'estimació de les emissions degudes al transport terrestre té una variabilitat intrínseca elevada degut al gran nombre de variables que hi influeixen i a la falta d'informació precisa d'algunes d'elles. Dintre d'aquestes variables es poden trobar factors propis del parc vehicular com el tipus de vehicle, la seva antiguitat, el motor, el combustible utilitzat, la velocitat... Altres factors que entren en joc són humans com el tipus de conducció o el manteniment del vehicle.

Seguint la metodologia de l'Agència Europea de Medi Ambient (EEA), les emissions de la ciutat degudes al trànsit es calculen amb la següent equació:

$$E(dia)_{kj} = \sum_{i=1}^n IMD \times fp_i \times FE(v)_i$$

On el paràmetre (k) determina el tram del municipi, (i) determina el tipus de vehicle i (j) el contaminant (en aquest cas NOx).

Les variables són les següents:

- $E(dia)_{kj}$ són les emissions del tram k del contaminant j en un dia [g/km]
- IMD és el nombre de vehicles que circulen pel tram en un dia laborable
- fp_i és el factor percentual de tipologia (i) de vehicle
- $FE_{ji}(v)$ és el factor d'emissió del contaminant (j) establert per a cada tipus (i) de vehicle. Aquest factor d'emissió depèn de la velocitat (v) per on es circuli.

2.- Per estimar les emissions anuals es multipliquen les emissions diàries pel factor $fa = 365$ dies.

$$E(any)_{kj} = E(dia)_{kj} \times fa$$

3.-Es calculen les emissions anuals de tots els trams del municipi per cadascun dels contaminants.

$$E(any)_j = \sum_{k=1}^n E(any)_{kj} \times L_k$$

On:

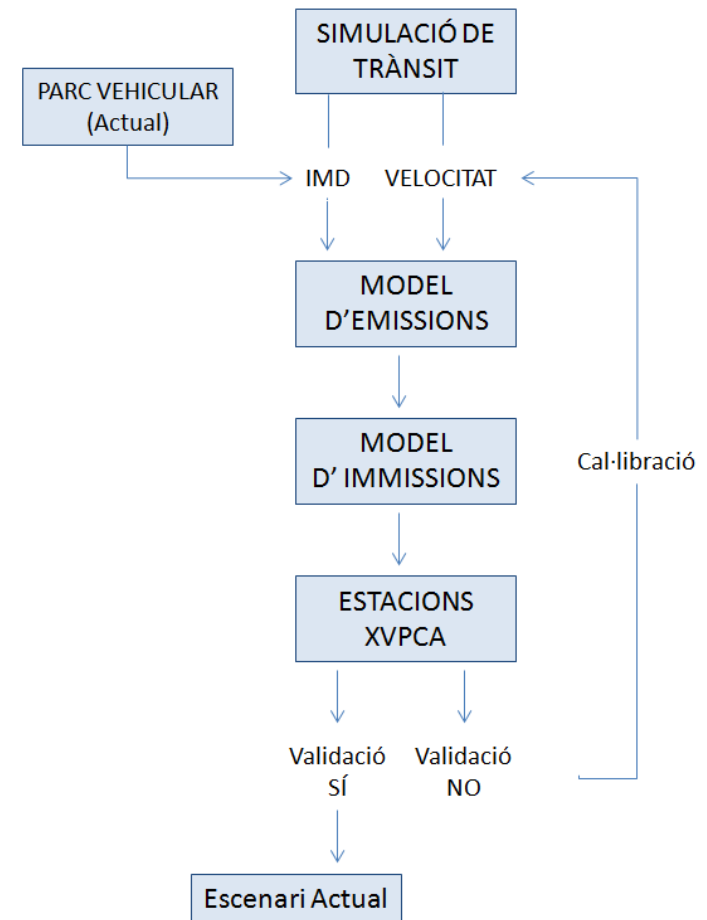
- $E(\text{any})_j$ són les emissions anuals del contaminant (j) de tot el municipi [g/any].
- $E(\text{any})_{kj}$ és la emissió anual de cada tram (k) per longitud [g/km·any]
- L_k és la longitud de cadascun dels trams (k) [km]

Els esquemes que es presenten a continuació mostren la metodologia emprada en l'anàlisi de les emissions de l'escenari base i de l'escenari futur.

Per la determinació de l'escenari base (E0), el procés s'inicia amb la simulació de trànsit que aporta les IMD per tram i la velocitat. El model de simulació de trànsit amb el que treballa l'Ajuntament de Barcelona, cal·librat respecte als fluxos (IMD) de la ciutat per la situació actual, reporta una velocitat de 29.8 km/h en Xarxa bàsica. La IMD i la Velocitat són variables que alimenten el model d'emissions, juntament amb el parc circulant.

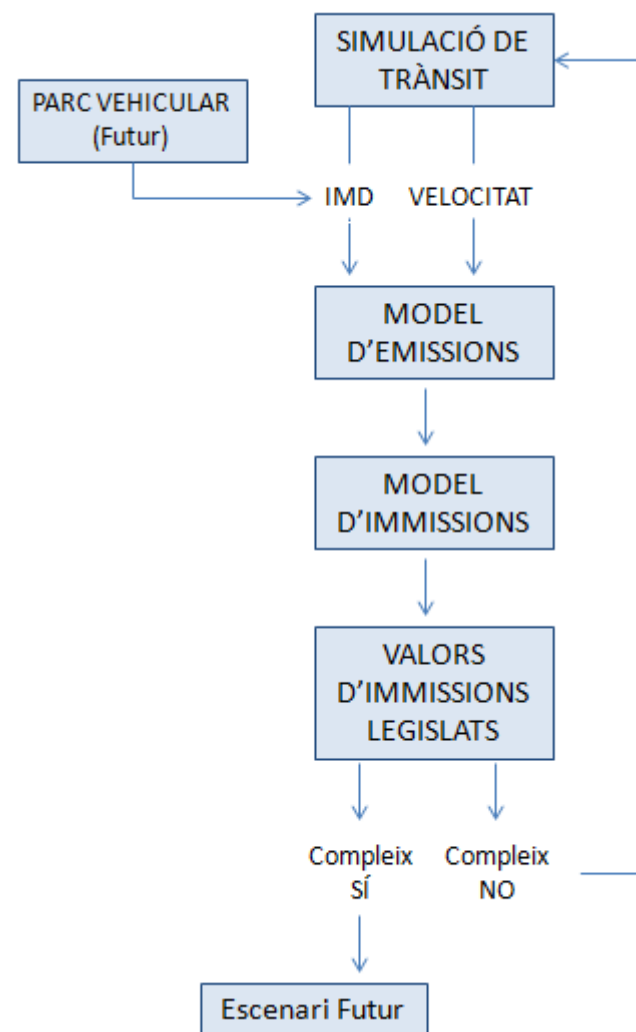
Els valors d'emissions obtinguts i altres variables independents (meteorologia, característiques intrínseques del tramari...), alimenten el model d'immissió que donarà uns valors de contaminació en superfície per a cada tram. La comparació dels valors obtinguts amb els valors reals enregistrats a les estacions de Barcelona de la XVPCA, permet conèixer el grau de desviació dels valors simulats amb els valors experimentals.

L'ajust dels valors simulats amb els reals s'aconsegueix, en aquest cas, amb una modificació de la velocitat (-10 km/h) entrada en el model d'emissions.



L'escenari futur (E_S3) ha de tenir uns valors d'immissió simulats en cadascuna de les estacions de la XVPCA per sota del que marca la legislació europea. Seguint el mateix procés que per l'escenari base, es realitza un procés d'iteració fins arribar a l'objectiu assenyalat.

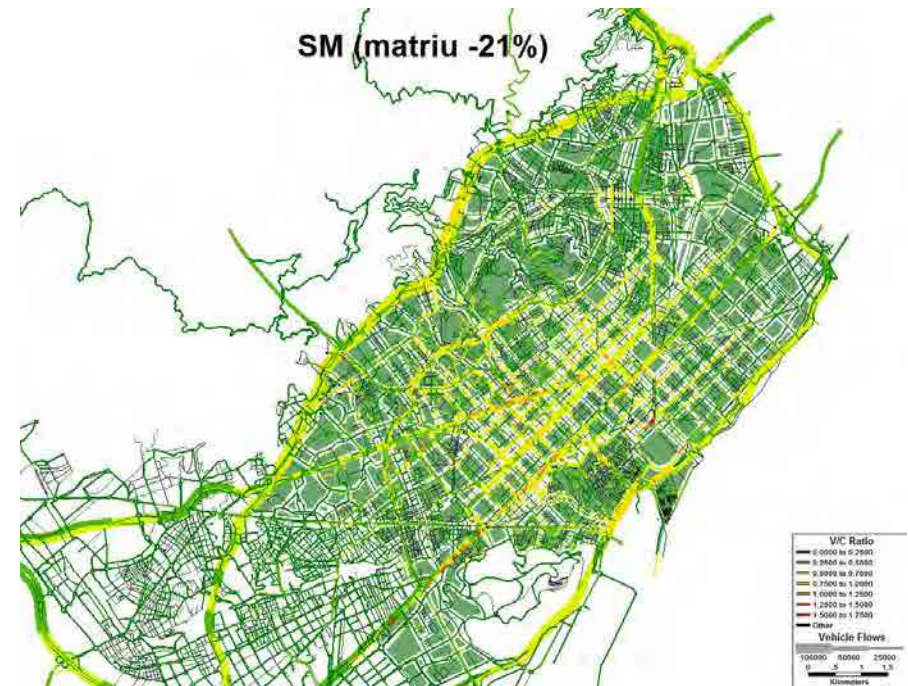
La velocitat obtinguda pel simulador de trànsit, per a una determinada IMD, es reduirà en 10 km/h igual que la reduïda en l'escenari base. En aquest cas es passa de 37,5km/h del model de trànsit al 27,5km/h que s'entrarà al model d'emissions. Amb el parc circulant i la velocitat cal·librada, els valors de contaminació atmosfèrica per sota dels valors legislats s'obté amb una reducció de vehicles circulants del 21%.



La macrosimulació de trànsit de la ciutat aporta l'aranya de trànsit que proporciona la **Intensitat Mitjana Diària (IMD)** per a cada tram del municipi, es a dir el nombre de vehicles que circulen al tram. Una altra dada important és la velocitat de circulació dels vehicles per la via.



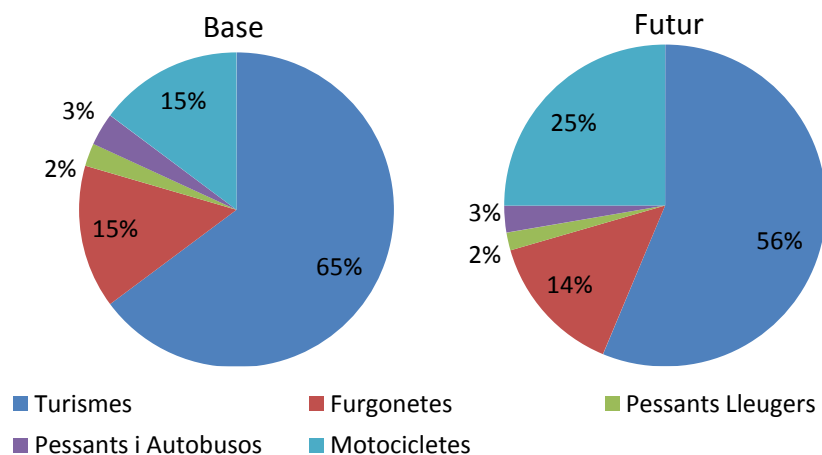
Aranya de trànsit actual. Font: Ajuntament de Barcelona.



Aranya de trànsit escenari SM (matriu -21%). Font: Elaboració pròpia.

A continuació és mostra la distribució de la tipologia del parc vehicular de la ciutat, per l'escenari base i per l'escenari futur. En el procés de configuració del parc vehicular futur, a més de la renovació tendencial vehicular amb tecnologies més netes, s'ha considerat una variació del percentatge de tipologia de vehicles amb un increment futur de motocicletes fins arribar al 25% dels vehicles privats circulants (Proposta inclosa en aquest PMUS) i la renovació tecnològica de la flota

d'autobusos de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) considerats al document: "3iBS: *intelligent, innovative, integrated Bus System*".



Distribució del parc circulant considerat en els escenaris base i escenari futur. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament de Barcelona.

A continuació es presenten els percentatges del parc vehicular així com els factors d'emissió utilitzats en el càlcul de les emissions del escenari Base i del escenari que sense empitjorar el servei compleix els objectius ambientals relacionats amb la qualitat de l'aire.

Factors d'emissió: Tal i com s'ha comentat anteriorment s'han obtingut en base al document publicat per la Agència Europea de Medi Ambient: "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2013"

Tipología Vehicle: Turismes	Subtipología vehicle	% vehicles		g NOx/km	
		E. Base (2011)	E. Futur (2018)	E. Base (2011)	E. Futur (2018)
Turismos Gasolina PRE ECE (Hasta 1970 incluido)	< 1.4 L	0,002%	0,000%	1,550	1,684
Turismos Gasolina PRE ECE (Hasta 1970 incluido)	1.4-2.0 L	0,002%	0,000%	1,758	1,925
Turismos Gasolina PRE ECE (Hasta 1970 incluido)	> 2.0 L	0,002%	0,000%	2,034	2,247
Turismos Gasolina ECE 15/00 y 01 (1971-1977)	< 1.4 L	0,025%	0,001%	1,550	1,684
Turismos Gasolina ECE 15/00 y 01 (1971-1977)	1.4-2.0 L	0,025%	0,001%	1,758	1,925
Turismos Gasolina ECE 15/00 y 01 (1971-1977)	> 2.0 L	0,025%	0,001%	2,034	2,247
Turismos Gasolina ECE 15/02 (1978-1979)	< 1.4 L	0,002%	0,000%	1,474	1,513
Turismos Gasolina ECE 15/02 (1978-1979)	1.4-2.0 L	0,002%	0,000%	1,663	1,709
Turismos Gasolina ECE 15/02 (1978-1979)	> 2.0 L	0,002%	0,000%	1,875	1,928
Turismos Gasolina ECE 15/03 (1980-1984)	< 1.4 L	0,002%	0,000%	1,547	1,574
Turismos Gasolina ECE 15/03 (1980-1984)	1.4-2.0 L	0,002%	0,000%	1,557	1,692
Turismos Gasolina ECE 15/03 (1980-1984)	> 2.0 L	0,002%	0,000%	2,677	2,698
Turismos Gasolina ECE 15/04 (1985-1990)	< 1.4 L	0,781%	0,045%	1,524	1,587
Turismos Gasolina ECE 15/05 (1985-1991)	1.4-2.0 L	0,781%	0,045%	1,758	1,896
Turismos Gasolina Vehículos Euro I (Directive 91/441/EEC) (1995- 1997)	< 1.4 L	0,869%	0,100%	0,369	0,321
Turismos Gasolina Vehículos Euro I (Directive 91/441/EEC) (1995- 1997)	1.4-2.0 L	0,869%	0,100%	0,369	0,321
Turismos Gasolina Vehículos Euro I (Directive 91/441/EEC) (1995- 1997)	> 2.0 L	0,869%	0,100%	0,369	0,321
Turismos Gasolina Vehículos Euro II (Directive 94/12/EC) (1998-2000)	< 1.4 L	2,343%	0,810%	0,224	0,190
Turismos Gasolina Vehículos Euro II (Directive 94/12/EC) (1998-2000)	1.4-2.0 L	2,343%	0,810%	0,224	0,190
Turismos Gasolina Vehículos Euro II (Directive 94/12/EC) (1998-2000)	> 2.0 L	2,343%	0,810%	0,224	0,190
Turismos Gasolina Vehículos Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2005)	< 1.4 L	4,337%	2,498%	0,086	0,082
Turismos Gasolina Vehículos Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2005)	1.4-2.0 L	4,337%	2,498%	0,086	0,082
Turismos Gasolina Vehículos Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2005)	> 2.0 L	4,337%	2,498%	0,086	0,082
Turismos Gasolina Euro 4 - 98/69/EC Stage 2005	< 1.4 L	3,612%	3,536%	0,079	0,068
Turismos Gasolina Euro 4 - 98/69/EC Stage 2005	1.4-2.0 L	3,612%	3,536%	0,079	0,068
Turismos Gasolina Euro 4 - 98/69/EC Stage 2005	> 2.0 L	3,612%	3,536%	0,079	0,068
Turismos Gasolina Euro 5 – EC 715/2007	< 1.4 L	0,000%	6,691%	0,079	0,068
Turismos Gasolina Euro 5 – EC 715/2007	1.4-2.0 L	0,000%	6,691%	0,079	0,068
Turismos Gasolina Euro 5 – EC 715/2008	> 2.0 L	0,000%	6,691%	0,079	0,068
Turismos Gas-oil Vehículos Conventional (<1992)	< 2.0 L	0,070%	0,004%	0,688	0,610
Turismos Gas-oil Vehículos Conventional (<1992)	> 2.0 L	0,070%	0,004%	1,037	0,938
Turismos Gas-oil Vehículos Euro I (Directive 91/441/EEC) (1992-1996)	< 2.0 L	0,232%	0,027%	0,896	0,724

Turismos Gas-oil Vehículos Euro I (Directive 91/441/EEC) (1992-1996)	> 2.0 L	0,232%	0,027%	0,896	0,724
Turismos Gas-oil Vehículos Euro II (Directive 94/12/EC) (1997-2000)	< 2.0 L	2,336%	0,807%	0,976	0,797
Turismos Gas-oil Vehículos Euro II (Directive 94/12/EC) (1997-2000)	> 2.0 L	2,336%	0,807%	0,976	0,797
Turismos Gas-oil Vehículos Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2005)	< 2.0 L	10,618%	3,669%	0,924	0,805
Turismos Gas-oil Vehículos Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2005)	> 2.0 L	10,618%	3,669%	0,924	0,805
Turismos Gas-oil Euro 4 - 98/69/EC Stage 2005	< 2.0 L	19,060%	10,977%	0,780	0,668
Turismos Gas-oil Euro 4 - 98/69/EC Stage 2005	> 2.0 L	19,060%	10,977%	0,780	0,668
Turismos Gas-oil Euro 5 – EC 715/2007	< 2.0 L	0,000%	9,914%	0,561	0,481
Turismos Gas-oil Euro 5 – EC 715/2007	> 2.0 L	0,000%	9,914%	0,561	0,481
Turismos Gas-oil Euro 6	< 2.0 L	0,000%	1,102%	0,249	0,214
Turismos Gas-oil Euro 6	> 2.0 L	0,000%	1,102%	0,249	0,214
Turismos híbridos		0,229%	5,500%	0,001	0,001
Turismos eléctricos		0,000%	0,500%	0,000	0,000
Total Turismes		100%	100%		

Tipologia Vehicle: Motocicletes i ciclomotors	Subtipologia vehicle	% vehicles		g NOx/km	
		E. Base (2011)	E. Futur (2018)	E. Base (2011)	E. Futur (2018)
Ciclomotors Conventional (<1999)	< 50 cc	3,4%	0,2%	0,020	0,020
Motocicletas 2T Conventional (<1999)	> 50 cc	3,4%	0,2%	0,022	0,023
Motocicletas 4T Conventional (<1999)	50-250 cc	3,4%	0,2%	0,236	0,255
Motocicletas 4T Conventional (<1999)	250-750 cc	3,4%	0,2%	0,246	0,249
Motocicletas 4T Conventional (<1999)	>750 cc	3,4%	0,2%	0,135	0,134
Ciclomotors Euro 1	< 50 cc	2,3%	0,3%	0,020	0,020
Motocicletas 2T Directive 97/24/EC (>1999)	> 50 cc	2,3%	0,3%	0,039	0,039
Motocicletas 4T Directive 97/24/EC (1999-2002)	50-250 cc	2,3%	0,3%	0,248	0,267
Motocicletas 4T Directive 97/24/EC (1999-2002)	250-750 cc	2,3%	0,3%	0,226	0,231
Motocicletas 4T Directive 97/24/EC (1999-2002)	>750 cc	2,3%	0,3%	0,165	0,146
Ciclomotors Euro 2	< 50 cc	5,0%	1,2%	0,260	0,260
Motocicletas 4T 2002/51/EC Stage I – Euro 2 (2003)	50-250 cc	5,0%	1,2%	0,230	0,228
Motocicletas 4T 2002/51/EC Stage I – Euro 2 (2003)	250-750 cc	5,0%	1,2%	0,096	0,082
Motocicletas 4T 2002/51/EC Stage I – Euro 2 (2003)	>750 cc	5,0%	1,2%	0,151	0,143
Motocicletas 2T Euro 2	> 50 cc	5,0%	1,2%	0,042	0,042
Motocicletas 2002/51/EC Stage II – Euro 3 (2006)	50-250 cc	9,3%	16,3%	0,218	0,217

Motocicletas 4T 2002/51/EC Stage II – Euro 3 (2006)	250-750 cc	9,3%	16,3%	0,048	0,041
Motocicletas 4T 2002/51/EC Stage II – Euro 3 (2006)	>750 cc	9,3%	16,3%	0,077	0,062
Ciclomotores Euro 3	< 50 cc	9,3%	16,3%	0,260	0,260
Motocicletas 2T Euro 3	> 50 cc	9,3%	16,3%	0,018	0,018
Motocicletas Electricas		0,0%	10,0%	0,000	0,000
Total Motocicletes i Ciclomotors		100%	100%		

Tipologia Vehicle: Furgonetes	Subtipologia vehicle	% vehicles		g NOx/km	
		E. Base (2011)	E. Futur (2018)	E. Base (2011)	E. Futur (2018)
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Conventional	< 3.5 t	3,8%	0,2%	3,914	2,478
Autobuses Camiones y Furgonetas Gasolina	< 3.5 t	6,4%	0,4%	2,152	2,445
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro I (Directive 93/59/EEC) (1993-1997)	< 3.5 t	6,1%	1,5%	1,704	1,334
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro II (Directive 96/69/EC) (1998-2000)	< 3.5 t	6,6%	1,7%	1,704	1,334
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2006)	< 3.5 t	29,3%	14,8%	1,431	1,121
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro IV - 98/69/EC Stage 2005	< 3.5 t	47,7%	48,3%	1,159	0,907
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro V – EC 715/2007 2008	< 3.5 t	0,0%	33,0%	0,835	0,654
Total : Furgonetes		100%	100%		

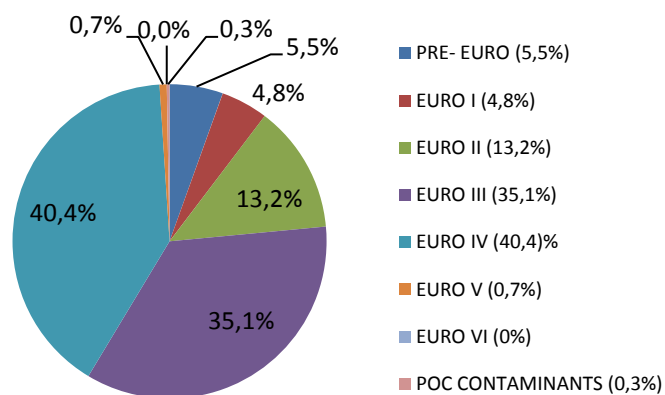
Tipologia Vehicle: Vehicles mitja carrega	Subtipologia vehicle	% vehicles		g NOx/km	
		E. Base (2011)	E. Futur (2018)	E. Base (2011)	E. Futur (2018)
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Conventional	3.5-7.5t (MDV)	7,1%	0,3%	5,017	4,369
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro I (Directive 93/59/EEC) (1993-1997)	3.5-7.5t (MDV)	5,8%	0,3%	3,545	2,998
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro II (Directive 96/69/EC) (1998-2000)	3.5-7.5t (MDV)	15,4%	2,7%	3,835	3,254
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2006)	3.5-7.5t (MDV)	32,8%	11,4%	3,155	2,621
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro IV – 1999/96/EC Stage II 2005	3.5-7.5t (MDV)	26,9%	14,1%	1,757	1,509
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro V – 1999/96/EC Stage III 2008	3.5-7.5t (MDV)	12,0%	71,2%	1,079	0,906
Total : Vehicles mitja carrega		100%	100%		

Tipologia Vehicle: Vehicles mitja carrega	Subtipologia vehicle	% vehicles		g NOx/km	
		E. Base (2011)	E. Futur (2018)	E. Base (2011)	E. Futur (2018)
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Conventional	16-32t (HDV)	1,5%	0,1%	18,424	11,821
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro I (Directive 93/59/EEC) (1993-1997)	16-32t (HDV)	2,4%	0,2%	14,089	8,655
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro II (Directive 96/69/EC) (1998-2000)	16-32t (HDV)	25,3%	3,3%	14,631	9,161
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2006)	16-32t (HDV)	37,9%	12,4%	13,679	7,533
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro IV – 1999/96/EC Stage II 2005	16-32t (HDV)	27,9%	18,3%	7,006	4,371
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro V – 1999/96/EC Stage III 2008	16-32t (HDV)	4,9%	65,8%	4,366	2,635
Total : Vehicles pessants (HDV)		100%	100%		

Tipologia Vehicle: Autobusos	Subtipologia vehicle	% vehicles		g NOx/km	
		E. Base (2011)	E. Futur (2018)	E. Base (2011)	E. Futur (2018)
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Conventional	BUS	1,2%	0,0%	18,424	11,821
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro I (Directive 93/59/EEC) (1993-1997)	BUS	2,0%	0,0%	14,089	8,655
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro II (Directive 96/69/EC) (1998-2000)	BUS	20,3%	0,0%	14,631	9,161
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro III (Directive 98/69/EC) (2001-2006)	BUS	30,3%	0,0%	13,679	7,533
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro IV – 1999/96/EC Stage II 2005	BUS	17,4%	16,2%	7,006	4,371
Autobuses Camiones y Furgonetas Gas-oil Euro V – 1999/96/EC Stage III 2008	BUS	22,4%	12,3%	4,366	2,635
BUS GAS NATURAL	BUS	6,5%	35,7%	2,189	1,205
Híbrid E3	BUS	0,0%	4,4%	11,217	6,177
Híbrid E4	BUS	0,0%	1,9%	5,745	3,584
Híbrid E5	BUS	0,0%	15,1%	3,580	2,161
Híbrid GNC	BUS	0,0%	0,0%	1,795	0,988
Electrico	BUS	0,0%	14,4%	0,000	0,000
Total : Vehicles pessants i autobusos		100%	100%		

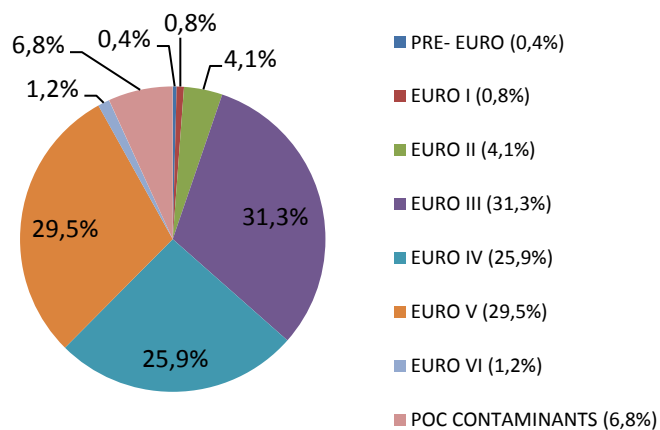
Distribució del parc vehicular i factors d'emissió considerats en els escenaris E0 y ES-21. Font: Elaboració pròpia.

Hipòtesis d'evolució del parc vehicular circulant.



L'aplicació d'aquest model explicitat permet obtenir valors d'emissió per cada contaminant i tram.

Distribució tecnològica del parc Escenari Base. Font: Elaboració pròpia



Distribució tecnològica del parc Escenari futur. Font: Elaboració pròpia¹

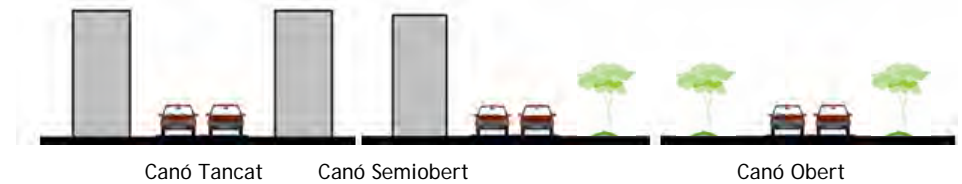
¹ Poc contaminants: Autobusos Gas Natural, vehicles: híbrids i elèctrics.

1.2. Càlcul d'immissions

Els nivells d'immissió de cada tram depenen de les emissions, la morfologia del carrer, la meteorologia dominant (que es consideren constants en l'escenari base i l'escenari futur) i la contaminació de fons a la ciutat (variable temporalment).

La morfologia de les seccions viàries és un paràmetre fonamental a l'hora de l'estimació dels nivells d'immissió, en el cas d'aquest estudi, s'han definit 3 característiques principals:

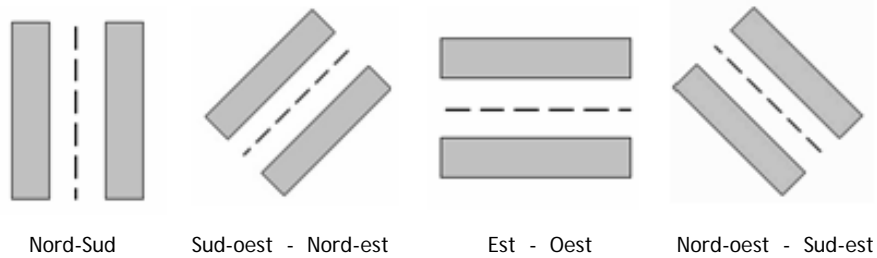
Existència d'edificis: Els trams viaris amb edificis a banda i banda s'anomenen Canó tancat, els trams viaris amb edificis a un únic costat s'expressen com Canó Semiobert i els trams viaris sense edificis als costats que interfereixen en la dispersió dels contaminants es denominen canó Obert. Un tram viari amb les característiques d'un canó no permet la dispersió lateral dels contaminants i sí la seva dispersió per l'inici i el final del mateix, en canvi un tram obert sí que pot dispersar la contaminació transversalment.



Relació h/d: Si s'introdueix una tercera dimensió, l'altura, es poden definir valors diferents per al quocient entre l'altura dels edificis i la distància entre les façanes dels edificis del carrer, en aquest cas, per a la ciutat s'han definit 5 intervals per els valors d'aquest quocient: 0-0,25; 0,25-0,5; 0,5-1; 1-2; > 2. Com més gran és el quocient més estret és el carrer; això suposa una major dificultat en la dispersió dels gasos contaminants.

Orientació: Tots els carrers anteriors es subordinen a una orientació geogràfica. Es defineixen 4 eixos bàsics orientats, Nord-Sud (NS), Est-Oest (EW), Nord-Oest-Sud-Est (NWSE) i Sud-Oest-Nord (SWNE). L'orientació d'un carrer és important a causa de la seva estreta relació amb la direcció dels vents dominants.

Sent:



Referent a la **meteorologia**, el model permet la implementació d'una mitjana anual de vents dominants tant en direcció com en intensitat. No obstant s'han calculat les immissions en l'escenari més desfavorable: la situació de calma.

Per altra banda, per tal d'establir un valor de contaminació de fons de la ciutat s'han interpolat espacialment els punts de mesurament de la Ciutadella i el Parc de la Vall d'Hebron. Aquestes dues estacions estan definides com de fons urbà.



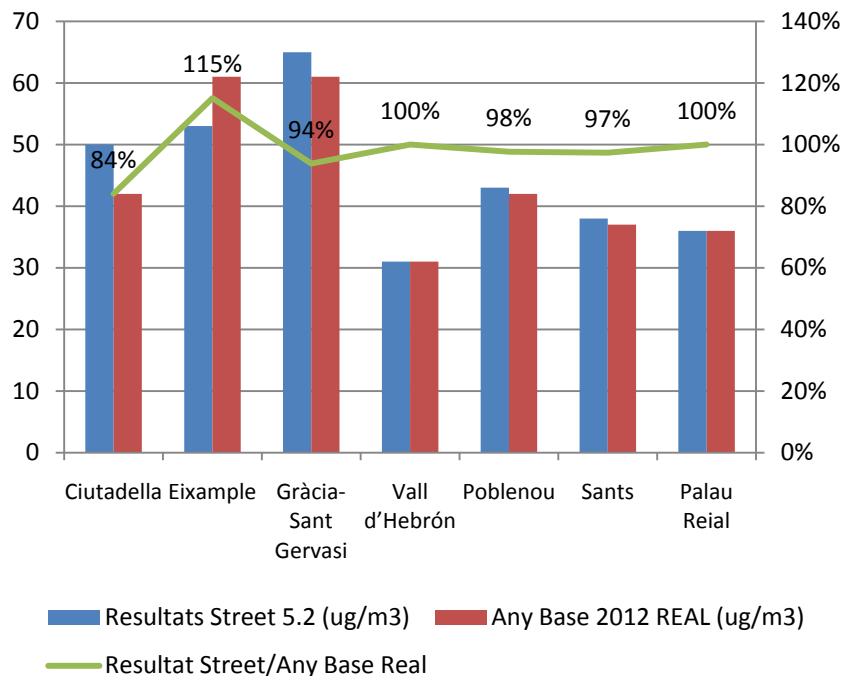
Interpolació espacial de la contaminació de fons a la ciutat de Barcelona en l'escenari base.

Font: Elaboració pròpia

La informació anteriorment detallada s'integra en el model de qualitat de l'aire Street 5.2 i es modelitzen tant les emissions com les immissions de cada tram estudiat referent al contaminant diòxid de nitrogen (NO₂), contaminant que actualment supera els valors legistats a la ciutat. (valor límit anual: 40 µg/m³).

El contaminant que manifesta els pitjors valors en relació a la normativa i que actualment supera els valors legistats a la ciutat (valor límit anual: 40 µg/m³), és el diòxid de nitrogen (NO₂). Per aquest motiu ha estat seleccionat com a indicador a modelitzar en els diferents escenaris.

Comparació dels resultats obtinguts amb el model Street 5.2 i els valors d'immissió reals del NO₂ enregistrats a les estacions de la XVPCA de Barcelona.



Comparativa de resultats de la qualitat de l'aire. Font: Elaboració pròpia.

*El valor simulat al tram de la Ciutadella es correspon al carrer Circumval·lació i no a l'interior del parc on està ubicada l'estació.

Un cop ajustada la situació actual s'han simulat els escenaris futurs.

Els resultats dels mateixos són:

Per les emissions de NO_x

Escenaris	EMISSIONS NO _x (t/any)
Escenari Base 2011	4.717
Tendencial 1, Reducció 18%, Tecnologia Actual (TEND)	2.616
SM, Reducció 13%, Tecnologia Actual (E_S1)	2.897
SM, Reducció 13%, Tecnologia 2018	2.582
SM, Reducció 30%, Tecnologia Actual (E_S2)	2.121
SM, Reducció 30%, Tecnologia 2018	1.580
SM, Reducció 21%, Tecnologia Actual	2.448
SM, Reducció 21%, Tecnologia 2018 (E_S3)	1.823

Per les immissions de NO₂

$\mu\text{g NO}_2 / \text{m}^3$	Poblenou	Ciutadella	Eixample	Sants	Palau Reial	Gràcia-Sant Gervasi	Parc Vall Hebron
Dada XVPCA 2012	42	42	61	37	36	61	31
Tendencial 1, Reducció 18%, Tecnologia Actual (TEND)	35	36	43	34	31	40	28
SM, Reducció 13%, Tecnologia Actual (E_S1)	34	38	44	33	31	38	28
SM, Reducció 13%, Tecnologia 2018	34	38	42	33	31	37	28
SM, Reducció 30%, Tecnologia Actual (E_S2)	29	30	38	25	25	35	28
SM, Reducció 30%, Tecnologia 2018	29	28	35	25	25	32	28
SM, Reducció 21%, Tecnologia Actual	33	36	42	32	30	38	28
SM, Reducció 21%, Tecnologia 2018 (E_S3)	33	34	39	32	30	35	28

L'escenari que compleix la legislació ambiental en tots els punts de mesurament de la XVPCA és el E_S3.

ANNEX

7.3. Annexes de la xarxa de transport públic

Els documents annexes als que fa referència l'apartat 2.6.3 del Bloc III, de proposta de transport públic, són:

6.2.1. Metro: Estudi d'intercanvi dels ramals de la L3 i la L4

6.2.2. Indicadors per línia de la xarxa d'autobús actual i els dos escenaris de xarxa ortogonal

7.3.1. Metro: Estudi d'intercanvi dels ramals de la L3 i la L4

Les línies L3 i L4 de metro tenen uns recorreguts en forma d'U. El PMU planteja estudiar si es produiria una millora per l'intercanvi dels ramals d'aquestes línies, a l'alçada de l'estació de metro de Drassanes, per tal de configurar línies més rectilínies.

- Situació actual:
 - L3: Zona Universitària - Canyelles
 - L4: La Pau - Trinitat Nova
- Proposta d'estudi:
 - Nova L3: Zona Universitària - Trinitat Nova
 - Nova L4: La Pau - Canyelles



Xarxa de metro actual



Xarxa de metro amb intercanvi dels ramals de la L3 i la L4

Per analitzar si hi ha una major demanda per la situació proposada que per la situació actual, es divideix cada línia en 2 trams, i s'analitza la demanda actual entre cadascun d'aquests trams:

- L3a: Zona Universitària - Drassanes
- L3b: Liceu - Canyelles
- L4a: La Pau - Barceloneta
- L4b: Jaume I - Trinitat Nova



- Viatgers amb transbordament a la situació actual i sense transbordament a la proposta d'estudi:
 - L3a <-> L4b: 4.798 + 5.052
 - L3b <-> L4a: 2.341 + 2.684
 - Total: 14.874

Demanda no afectada per la proposta (L3a <-> L3a, L3a <-> L4a, L3b <-> L3b, L3b <-> L4b, L4a <-> L4a, L4b <-> L4b): **105.902**

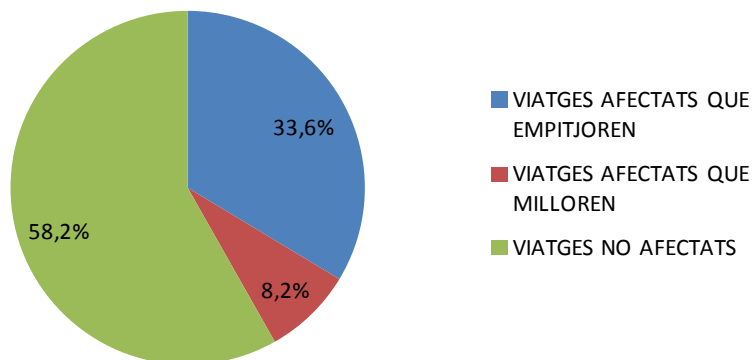
VIATGES ACTUALS METRO					
	L3a	L3b	L4a	L4b	SUMA
L3a	30.573	20.079	1.386	4.798	56.836
L3b	22.764	32.279	2.341	4.869	62.253
L4a	2.308	2.684	5.438	9.214	19.644
L4b	5.052	5.401	9.166	23.647	43.265
SUMA	60.696	60.443	18.331	42.528	181.998

ANÀLISI DE DEMANDA		
VIATGES AFECTATS QUE EMPITJOREN: ACTUALS SENSE TRANSBORDAMENT QUE HAURIEN DE TRANSBORDAR A LA PROPOSTA	61.222	33,6%
VIATGES AFECTATS QUE MILLOREN: ACTUALS AMB TRANSBORDAMENT QUE NO HAURIEN DE TRANSBORDAR A LA PROPOSTA	14.874	8,2%
VIATGES NO AFECTATS	105.902	58,2%
TOTAL	181.998	100,0%

Demanda afectada per la proposta:

- Viatgers sense transbordament a la situació actual i amb transbordament a la proposta d'estudi:
 - L3a <-> L3b: 20.079 + 22.764
 - L4a <-> L4b: 9.214 + 9.166
 - Total: **61.222**

ANÀLISI DEMANDA INTERCANVI RAMALS L3 - L4



Resultats

Amb la demanda actual, 61.222 viatges que no fan transbordament haurien de fer transbordament a la proposta (empitjoren), i 14.874 viatges que sí que fan transbordament deixarien de fer-lo a la proposta (milloren).

Caldria estudiar en detall el canvi en la demanda de mobilitat associat a la millora proposada.

ANNEX

7.3.2. Indicadors per línia de la xarxa d'autobús actual i els dos escenaris de xarxa ortogonal

ANNEX

7.4. Annexes de la memòria participativa

A continuació s'adjunten els documents annexes citats en l'apartat 5 del Bloc III, referents a la memòria participativa, que són:

- 7.4.1. Llistat de membres del Pacte per la Mobilitat
- 7.4.2. Actes de les Sessions Plenàries del Pacte
- 7.4.3. Taula de valoració i resposta a les entitats
- 7.4.4. Cartes informatives de valoració i resposta a les entitats
- 7.4.5. Al·legacions rebudes durant el període d'informació pública
- 7.4.6. Taula de resposta a les al·legacions rebudes

7.4.1. Llistat de membres del Pacte per la Mobilitat

A continuació s'inclou la llista de membres del Pacte per la Mobilitat a data d'Abril 2014:

ENTITATS DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA - ABRIL 2014

1	ACAVE -Associació Catalana d'Agències de Viatges Especialitzades
2	ACET - Associació Catalana d'Empreses de Transports de Mercaderies
3	ADISCAT - Associació d'Empreses de Logística i Distribució de Begudes i Alimentació de Catalunya
4	AECOC - Asociación Española de Codificación Comercial
5	AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería
6	AGTC - Associació General d'Autònoms-Pymes Transportistes de Catalunya
7	Amics de la Bici - Agrupació d'usuaris i usuàries
8	AMM - Asociación Mutua Motera
9	ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas
10	APIT Barcelona - Associació Professional de Guies de Turisme de Catalunya
11	Applus+
12	ASTAC - Asociación de Transportistas Agrupados Condal
13	AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya
14	BACC - Bicicleta Club de Catalunya
15	Barcelona Camina - Associació pels Drets del Vianant
16	<i>Barna Centre - Federació d'Associacions de Comerciants</i>
17	BICICLOT, SSCL Activitats i Serveis
18	BICITRONIC, S.L. Innovación Tecnológica Bicicleta Urbana
19	Cambra de Comerç de Barcelona
20	CCOO Barcelonès
21	CEDAC - Consell d'Empreses Distribuïdores d'Alimentació de Catalunya
22	COACB - Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Barcelona
23	COOLTRA Motos, S.L.
24	Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
25	Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona
26	COPC - Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya
27	FAVB - Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
28	FCC - Federació Catalana de Ciclisme
29	FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers
30	FAB - Federació d'Autoescoles de Barcelona
31	Federación de Transportes, Comunicación y Mar (FNTMC)-UGT Catalunya

32	Freeel Ecomoving Solutions
33	Foment del Treball Nacional
34	FBC -Fundació Barcelona Comerç
35	GCBC - Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya
36	Gremi d'Hotels de Barcelona
37	Gremi de Garatges de Barcelona i Província
38	Gremi de Missatgeria de Catalunya
39	Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils
40	Gremi Provincial de Transport i Maquinària de la Construcció
41	IDES - Institut d'Estudis de la Seguretat
42	IERMB - Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
43	IMT - Institut Metropolità del Taxi
44	Institut Català de Logística - Fundació ICIL
45	HIS - Honda Instituto de Seguridad
46	Instituto de Seguridad Vial - Fundación MAPFRE
47	Mutual de Conductors - Fundació MDC
48	MOTOESCUELA
49	OCUC - Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya
50	Pacte Industrial per a la Regió Metropolitana de Barcelona
51	P(A)T - Associació per a la Prevenció d'Accidents de Trànsit
52	PEMB - Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
53	PIMEC Comerç
54	PROBIKE
55	PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic
56	RACC - Reial Automòbil Club de Catalunya
57	Reial Moto Club de Catalunya RACE - RMCC
58	STAC - Sindicat del Taxi de Catalunya
59	STOP Accidents
60	TRANSCALIT - Federació Catalana de Transports de Barcelona
61	TRANSPRIME -Associació Espanyola d'Empreses amb Transport Privat de Mercaderies
62	TRÉVOL Missatgers
63	UCEAC-UNESPA - Unió Catalana d'Entitats Asseguradores i Reasseguradores
64	Associació BIKE TOURS BARCELONA - Un Cotxe Menys - Bicicletes
65	UNIATRAMC Catalunya-UGT (Unió de Petits Autònoms del Transport, les Comunicacions i el Mar de Catalunya)
66	VanAPEDAL - Distribució Urbana de Mercaderies en Bicicleta

GRUPS POLITICS	
1	Ajuntament de Barcelona: alcalde (presideix el Plenari del Pacte), tinent d'alcalde i regidor
2	PSC a l'Ajuntament de Barcelona
3	PPC a l'Ajuntament de Barcelona
4	Unitat per Barcelona (ERC+DCat+RCat) a l'Ajuntament de Barcelona
5	ICV-EUiA a l'Ajuntament de Barcelona
CONSELL ASSESSORS EXPERTS	
1	Miguel Angel Moll de Miguel
2	Miquel Nadal Segalà
3	Francesc Robusté Antón
4	Alfons Perona Gómez
5	Salvador Rueda Palenzuela
6	Ole Thorson Jorgensen
7	Andreu Ulled Seguí
8	Joan Valls Fantova
9	Àngel López Rodríguez
OPERADORS EXTERNS	
1	ATM - Autoritat del Transport Metropolità
2	B:SM - Barcelona de Serveis Municipals
3	El Consorci de la Zona Franca de Barcelona
4	AMB- Àrea Metropolitana de Barcelona
5	Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona - DGT
6	Rodalies RENFE
7	Saba Aparcaments
8	SCT - Servei Català de Trànsit
9	TMB - Transports Metropolitans de Barcelona
10	TRAM
11	Avancar Carsharing
PROVEIDORS	
1	Doymo - Desarrollo, Organización y Movilidad
2	Altran Technologies
3	TELVENT - Tráfico y Transporte
4	Etra Catalunya
5	PAYMACotas
6	Better Consultants

7	SICE
8	ALG (Advanced Logistics Group)
9	CENIT - Centre d'Innovació del Transport de la UPC
10	Barcelona Regional - Agència de Desenvolupament Urbà
11	Alfa Technologies
INSTITUCIONAL	
1	Joan Torres Carol
2	Carme San Miguel
3	Francesc Narváez Pazos
4	Juli Garcia Ramon
5	Manuel Villalante i Llauro
6	Ferran Julián

ANNEX

7.4.2. Actes de les Sessions Plenàries del Pacte

El contingut de les tres sessions plenàries que van tenir lloc al llarg del procés d'elaboració del PMU s'exposa en les actes a continuació:

ACTA DE LA SESSIÓ PLENÀRIA DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Al Palau de la Virreina, el dia **30 d'octubre de 2012** es reuneix en sessió plenària el Pacte per la Mobilitat, sota la presidència del regidor de mobilitat, senyor Eduard Freixedes, i amb presència a la taula del director de Mobilitat, senyor Adrià Gomila i del director de l'Agència Local d'Ecologia Urbana, senyor Salvador Rueda.

Hi assisteixen:

Aguarta, Elena, d'AUDICA
Alonso, Maria Paz, d'APIT
Ambrós, Josep Ma, de Mutual de Conductors
Arias, Miguel Angel, d'UGT
Armengol, Ignasi, de B:SM
Badenes, Joan, de Mutual de Conductors
Bardají, Cristian, de la Cambra de Comerç
Boada, Esther, d'Un cotxe menys
Buetefish, Timo, de Cooltra Motos
Carrera, Maria, d'AEM- BCN Inmediato
Carrillo, Teresa, del servei de gestió i administració del transport de l'AMB
Carsí, Joan, de Trammet
Casals, Manuel, del Gremi d'Hotels de BCN

Diaz, Jordi, de SABA
Donnay, Miquel, del Gremi del Motor
Enrich, Mònica, de BACC
Escudè, David, regidor del grup municipal del PSC
Espina, Adela, d'Amics de la Bici
Estevedeordal, Joan, de Barcelona Camina
Farriol, Jordi, del Grup Municipal d'ICV
Fernández, Joan Carles, de TMB
Fraile, Miguel Angel, del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme
Fuster, Jordi, de Barcelona Regional
Galí, Jordi, de Vanapedal
Gallego, Josep, de FECAV
Garcia Diaz, Antonia, de Stop Accidentes
Godia, Marisa, Gremi de Garatges de Barcelona
Gómez, Francesc, AEM
Herms, Jordi, de Mutual de Conductors
Jiménez, Cristina, de Barcelona Regional
Llanas, Lluís, de Barcelona Comerç
López, Angel, de Barcelona Regional
Magaña, Evaristo, d'ASTAC
Martínez Corveira, Susana, d'UCEAC
Martínez, Adolfo, d'AGTC
Mensión, Josep, de TMB
Moll, Miguel Angel, de DOYMO

Montaño, Joan, de TELEVENT
Munné, Jaume, de TRANSPRIME
Oliver, Jordi, regidor del grup municipal d'Esquerra Republicana
Perez, Juan Manuel, de DOYMO
Perez, Maite, de l'IERMB
Perona, Alfons, d'Estrategias de Movilidad sostenible
Puigpelat, Andreu, de la DGT
Rajà, Núria, de Barnacentre
Ramia, Eduard, de l'Institut Metropolità del Taxi
Ramirez Lara, Oscar, regidor del grup municipal del Partit Popular
Ribera, Carles, de CEDAC
Riol, Ricard, de la PTP
Robustè, Francesc, de CENIT
Roca Roda, Manuel, de la Federació d'Autoescoles de BCN
Ruestes, Xavier, de RACC
Sangenís, Anna Ma. d'APIT
Sanmiguel, Carme, del grup Institucional del Pacte per la Mobilitat
Seró, Ramon, d'ATM
Serrasolses, Pere, de BICICLOT
Singla, Jordi, d'ALG
Soler, Jacint, de TMB
Tarrats, Vicenç, de CCOO
Tena, Manuel, d'AUDICA
Thorson, Ole, de P(A)T

Tineo, Joan, de la PTP
Tovar, Ismael, del Sindicat del Taxi de Catalunya
Valdivia, Albert, del Pacte industrial RMB
Vallejo, Xavier, de Motoescuela
Valls, Joan, de BACC
Villalante, Manuel, de la UPC
Vizcaino, Francisco José, de Trammet

S'excusen s'assistir-hi:

Aregio, Joan, del Servei Català de Trànsit (SCT)
Barluenga, Anna, d'ACAV
Barnola, Rafael, d'ETRA
Bigas, Joan Maria, dels Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat AMB
Carracedo, Antoni, del Real Moto Club Catalunya
Cayuela, Ricard, del Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya
Diez, Pedro, d'ANESDOR
Garcia Diaz, Antonia, d'Stop Accidentes
Garcia, Marc, d'ATM
Gasca, Vicenç, de Barcelona Comerç
Gascón, Rosa Maria, del Gremi de transport i maquinària construcció
Tur, Catiana, d'ACAV

ORDRE DEL DIA

Pla de Mobilitat Urbana

Nova Xarxa Bus

Torn obert de paraules

Obre l'acte el director de Mobilitat, Adrià Gomila, explicant que Barcelona és pionera en l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (PMU) ja que molts municipis estan fent el seu primer PMU i Barcelona engega ja el segon. Explica que l'elaboració del Pla inclou tres grans fases que es concreten en: 1) anàlisi i diagnosi, 2) fase propositiva (establiment d'objectius, escenaris de futur, proposta de mesures, avaluació de les mesures i programa d'actuacions) i 3) fase d'aprovació. El PMU proposa quatre grans objectius estratègics: mobilitat segura, mobilitat sostenible, mobilitat equitativa i mobilitat eficient.

Pel que fa al balanç del PMU vigent expressa que l'experiència d'aquest primer pla serà útil en l'elaboració del proper. En aquest sentit, comenta que cal afinar per establir uns indicadors flexibles que reflecteixin l'evolució real. Comenta que alguns dels actuals estan desajustats. A continuació explica el grau d'assoliment l'any 2011 dels grups d'indicadors classificats segons l'objectiu estratègic perseguit: 72,2% de compliment dels indicadors de mobilitat segura, 60% dels de mobilitat sostenible, 73,9% dels de mobilitat equitativa i 67,7% dels de mobilitat eficient.

Continua la intervenció explicant algunes dades del document presentat (lliurat l'endemà a tots els membres del Pacte), destaca l'increment dels trajectes amb bicicleta i l'augment notable de zones 30. Pel que fa al repartiment de l'espai urbà exposa que la calçada representa el 57% de l'espai urbà i que la mobilitat amb vehicle privat representa el 26,7% dels modes de transport. El factor d'ocupació dels cotxes continua sent molt baix. Pel que fa a l'Àrea Verda destaca que ha actuat com a element dissuasiu per anar als districtes més cèntrics amb vehicle privat.

Pel que fa als escenaris continguts al document del PMU explica que es concreten en :

Escenari A: el tendencial, és a dir l'escenari que s'aconseguirà si es continua amb el procés de pacificació actual.

Escenari B: aquest escenari planteja alguns dels objectius que s'estan perseguint ara. Es pretén mantenir el nivell de pacificació amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual, però reduint el percentatge de vehicles privats del 26,7% al 18,6% i incrementant fins al 50% l'espai destinat als vianants.

Escenari C: es defineix amb superilles, amb un nivell de servei de trànsit i un repartiment modal similar a l'escenari B però incrementant l'espai destinat als vianants fins al 58%.

Escenari D: plantejat per aconseguir els paràmetres normatius de qualitat ambiental de l'OMS. Les mesures a aplicar si s'opta per aquest

escenari han de ser molt restrictives i obliga a reduir 900.000 vehicles circulant.

A continuació, s'obre un torn de paraules a l'entorn de la presentació del PMU amb les següents intervencions:

Miguel Angel Fraile, del Consell de gremis de comerç, serveis i turisme, exposa que la informació és molt àmplia i que caldrien taules sectorials específiques per treballar les dades. Expressa que no comparteix l'objectiu de reducció dels desplaçaments amb vehicle privat.

Ole Thorson, de P(A)T opina que cal donar major importància a les víctimes de trànsit en la diagnosi i que els escenaris haurien de contemplar un objectiu quantitatiu pel que fa a l'indicador de reducció de víctimes. Així mateix, considera que els escenaris haurien de preveure increments de la distribució modal dels desplaçaments a peu.

Carme San Miguel, que va ser regidora-presidenta de la comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, considera important explicitar que cal mantenir el nivell de qualitat del transport, que funciona òptimament, i demana que s'inclogui informació de mobilitat comercial, de mercaderies i de serveis tant en la diagnosi com en els escenaris del PMU.

Ricard Riol, de l'associació Plataforma pel Transport Públic (PTP) demana que es tingui en compte la variable veh*km i sol·licita que no s'utilitzin les millores tecnològiques dels vehicles com a argument principal per justificar les millores ambientals i que es revisi la definició dels indicadors. Finalment, expressa el seu desacord amb l'abordatge que s'està fent d'algunes qüestions de mobilitat, com la connexió del tramvia a Diagonal, Rodalies, la línia 9 de metro o el carril Bus-VAO de la C58. Destaca la importància de fomentar el transport públic sobre els desplaçaments de connexió.

Joan Valls, de BACC, pregunta quan començarà la participació i com s'articularà. Demana que es revisin i ordenin els indicadors. Considera que cal plantejar quotes modals de la bicicleta més ambicioses perquè l'expectativa del 3% és massa baixa i la bicicleta podria substituir un gran nombre de vehicles. Demana que es diferenciï més el mode de desplaçament amb bicicleta del de a peu. Pregunta com es finançarà el canvi modal i expressa que la bicicleta és una bona opció, ja que resulta més barata que altres modes. Finalment demana que s'incorpori a la diagnosi el taxi, el repartiment de mercaderies, el vehicle elèctric i altres administracions (ATM i EMT).

Pau Alonso, de l'associació professional de guies de turisme de Barcelona (APIT), sol·licita que es tingui en compte el sector turístic, amb el mateix rang que els altres modes de transport.

Xavier Ruestes, de RACC, considera que cal emfatitzar el tema de l'accidentalitat i demana que s'incloguin aspectes tecnològics en els escenaris. Planteja la possibilitat de crear algun escenari addicional. Considera que l'escenari D és força ambiciós, quant a la reducció de la quota modal del transport privat. Planteja la conveniència de construir grans aparcaments pels vehicles a les entrades de la ciutat.

Ismael, del Sindicat de Taxi de Catalunya (STAC) considera que cal actuar amb contundència per reduir el nombre de víctimes, principalment amb l'enduriment de les sancions i de l'exigència en el seu pagament. Creu que cal posar dificultats al trànsit privat i ajudar els altres modes.

Elena Aguarda, d'Audica demana que en la diagnosi s'inclogui informació sobre zones d'encotxament, desencotxament i estacionament d'autocars. Comenta que la velocitat comercial del transport discrecional s'ha reduït i que en seu càlcul cal tenir en compte el temps de recorregut a peu fins arribar al destí final. Considera incoherent la mesura de B:SM de facilitar l'encotxament i desencotxament a una escola de Sarrià tenint en compte l'estratègia municipal de regulació de l'estacionament de superfície. Opina que les polítiques de reducció del vehicle privat han de ser més ambicioses i defensa que els autocars puguin entrar a l'interior de les superilles per poder arribar als

allotjaments dels passatgers. Demana que s'incorpori a la diagnosi les dades de sinistralitat d'autocars, encara que siguin de zero.

Vicenç Tarrats, de CCOO, comparteix els objectius de reducció de vehicle privat i de millora de les emissions, sol·licita que s'especifiqui el mecanisme participatiu que se seguirà i demana que sigui integral i global ja que no es tracta que cadascú defensi els seus interessos. Opina que la hipòtesi de creixement econòmic feble és pessimista, i que no convé acceptar que la situació econòmica general no millori en els propers sis anys.

Adrià Gomila agraeix les intervencions de contingut tècnic i també les referides a participació. Informa que properament es treballarà en grups de treball. Explica que el PMU diferenciarà clarament el mode a peu del mode bicicleta i que el grup de treball de la mobilitat turística, de recent creació, tindrà el mateix tracte que la resta.

Convida els assistents a fer aportacions per millorar la diagnosi i els escenaris presentats. Informa que es penjarà la informació completa del PMU al web de mobilitat.

Reitera que el PMU planteja la reducció de la quota modal del transport privat, incrementant l'espai per a altres usos, tot mantenint el nivell de servei del trànsit. Opina que és convenient no considerar les millores

tecnològiques com a argument per justificar les millores ambientals, malgrat que és evident que se'n produiran. Comenta que s'estudiarà la possibilitat d'incorporar millores tecnològiques a l'escenari D. Explica, també, que el fet que l'escenari tendencial prengui com a hipòtesi una recuperació econòmica feble, suposa un plantejament prudent des del punt de vista de la mobilitat.

Pel que fa a les sancions explica que el PMU anterior ja inclou indicadors de sobre les sancions, i el nou PMU els mantindrà. Apunta com a aspectes importants en l'objectiu de reduir les víctimes, la sensibilització i la pedagogia. Aquestes qüestions també estan incloses en el PMU anterior i es mantindran en el nou.

En relació amb la mesura implantada per facilitar l'encotxament i desencotxament d'escolars a Sarrià comenta que és puntual i que cal tenir present que s'ha implantat com un esforç més perquè el pas de la nova línia de bus pel carrer de Vergós sigui eficaç. Acaba la seva intervenció de respostes al torn obert de paraules anunciant que un aspecte clau de les superilles és la gestió de les diferents funcionalitats interiors.

Salvador Rueda, director de l'Agència Local d'Ecologia Urbana explica que els escenaris exposats tenen molt en compte l'objectiu de reduir el nombre de víctimes. A l'hora de plantejar aquests escenaris calen uns

objectius molt clars de millora. Per això, en el repartiment modal s'ha buscat un equilibri amb alternatives creïbles. En aquest sentit, comenta que la previsió que la bicicleta representi un 3% en el repartiment modal suposa un increment real del 40% sobre la situació actual.

Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat, informa que la sessió és l'inici del PMU atès que la norma estableix que cal presentar-ho al Consell de Mobilitat i el Pacte actua com a aquest consell. Explica que en el procés participatiu del PMU es preveu el treball en grups no coincidents amb els grups de treball del Pacte, de la mateixa manera que s'ha fet amb la comissió de la nova xarxa bus. Aquesta metodologia ofereix la possibilitat d'incidir més enllà dels interessos concrets de cada grup sectorial. El pacte és un espai obert a totes les associacions i entitats vinculades amb la mobilitat.

El regidor de Mobilitat clou la sessió a les 20.30 h proposant ajornar la informació sobre la nova xarxa bus, atesa l'extensió del primer punt de l'ordre del dia.

ACTA DE LA SESSIÓ PLENÀRIA DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Dia: 2 de juliol de 2013

Hora inici: 18 h

Lloc: Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona

Assistents: 79 persones (veure relació adjunta)

Al Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona, el dia 2 de juliol de 2013, a les 18 hores es reuneix en sessió plenària el Pacte per la Mobilitat, sota la presidència de l'alcalde de Barcelona, senyor Xavier Trias i amb la presència a la taula del regidor de mobilitat, senyor Eduard Freixedes, del director de Mobilitat, senyor Adrià Gomila i del director de l'Agència Local d'Ecologia Urbana, senyor Salvador Rueda.

ORDRE DEL DIA

Pla de Mobilitat Urbana

Dades bàsiques de mobilitat

Torn obert de paraules

Pla de Mobilitat Urbana

Obre l'acte Xavier Trias, alcalde de Barcelona, fent referència a la voluntat de construir una ciutat orientada al benestar dels ciutadans. Destaca com a element fonamental de la mobilitat la presentació

d'aquesta segona fase del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) en el marc d'un procés de participació. El pla planteja quatre objectius principals:

Reduir l'accidentalitat i millorar la seguretat viària.

Millorar la sostenibilitat i el medi ambient.

Cercar la cohesió social en l'àmbit de la mobilitat.

Aconseguir una gestió eficient dels recursos.

Comenta que per aconseguir complir els objectius cal donar més espai als vianants i fomentar l'ús de la bicicleta. Destaca la implementació de la nova xarxa de bus, la contenció de l'ús de vehicle privat, l'aposta pel vehicle elèctric i la innovació en la distribució urbana de mercaderies.

Clou la seva intervenció demanant la participació dels assistents en la següent fase del PMU, en la qual es crearan quatre grups de treball.

Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana, introdueix els elements clau del nou Pla de Mobilitat Urbana. Desenvolupa el concepte de "superilla" com a element de mobilitat i de millora de l'espai públic. Aquest concepte es fonamenta en la redistribució dels fluxos dels diferents modes de transport pel tal que els vehicles de pas circulin per determinades vies, configurades fonamentalment pel dibuix de la nova xarxa de bus. Tot això, sense perjudicar substancialment les capacitats actuals de mobilitat del vehicle privat.

A continuació parla de la importància d'afavorir l'ús de la bicicleta a través d'una xarxa integrada i contínua de carrils bici i de fomentar especialment l'ús de la bicicleta elèctrica. Destaca, també, la

importància d'impulsar l'alliberament d'espai públic per a vianants o per altres funcions necessàries. Respecte a l'aparcament de vehicles, comenta que la intenció es aprofundir en els principis inspiradors de la Àrea Verda. Respecte a la distribució de mercaderies diu que es pretén ser més eficient a partir de propostes d'àrees d'aportació i microplataformes de distribució urbana que permetin alliberar espai públic.

Finalment, destaca que el nou Pla de Mobilitat pretén reduir les actuals disfuncions del sistema, com són la contaminació atmosfèrica i acústica, els accidents, la congestió, les hores laborals perdudes, etc, tot plegat per aconseguir majors graus de benestar.

Adrià Gomila, director de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, parla de les línies del nou Pla de Mobilitat Urbana a partir dels quatre grans eixos: segura, sostenible, equitativa i eficient, encaminats a aconseguir dos grans objectius que són reduir els nivells de contaminació i aconseguir millors resultats en la seguretat viària.

Comenta que cal fomentar l'alliberament d'espai per a vianants, l'ús de la bicicleta i del transport públic, pacificar i mantenir el vehicle privat, mantenir i millorar les condicions d'ús de la moto i innovar per a millorar la distribució de mercaderies, així com seguir treballant en educació, comunicació i promoció dels aspectes relatius a la mobilitat.

L'objectiu és pacificar el trànsit tot intentant mantenir els nivells actuals de servei. Per aconseguir-ho cal optimitzar la xarxa viària per anar alliberant els interiors d'aquestes "superilles" seguint els estàndards normatius europeus.

A continuació explica els objectius per mode de desplaçament:

Vianants: millora de la seva seguretat i augment de l'espai que els és propi. Es pretén que hi hagi una xarxa viària per a vianants.

Bicicleta: millora de les condicions de circulació de la bicicleta, ja sigui en calçada com en altres tipus de vies; treball en els estacionaments, per millorar la seguretat i evitar el robatori de bicicletes; estudi de les possibilitats d'intermodalitat; foment de la bicicleta elèctrica per augmentar l'ús a més zones de la ciutat.

Transport públic: continuar treballant en la nova xarxa d'autobús, més equitativa i eficient. Anuncia la nova targeta T-Mobilitat que significarà una segona integració tarifària. Treball sobre la sostenibilitat del taxi i reducció dels quilòmetres "en buit", sobretot per millorar els paràmetres de contaminació. Millora de l'ordenació del transport públic discrecional.

Mercaderies: millora de la distribució de mercaderies aplicant les noves tecnologies.

Vehicle privat: optimització de la xarxa de circulació i racionalització de l'ús del vehicle privat. Millora de la gestió de l'estacionament.

Motos: millora de la seguretat viària i l'estacionament.

A continuació es projecta el vídeo Do the right mix, triem la millor combinació per moure'ns.

Torn obert de paraules

Ricard Riol, de la PTP, comenta que Barcelona esta obligada a presentar un pla de mobilitat sostenible. Opina que els plantejaments exposats, amb el quals està d'acord, grinyolen amb la realitat de la ciutat. Comparteix l'objectiu de reduir el trànsit privat i el concepte de "superilles" com a elements de progrés. Respecte a la nova xarxa de bus, reclama més atenció a la intermodalitat. Així mateix, demana que quan es parla de vehicles elèctrics no s'oblidi el tramvia i considera que s'haurien de connectar els dos trams existents. També remarca la importància de gestionar l'aparcament de vehicles per promoure una mobilitat sostenible i el reforç de l'àrea verda i no el seu afebliment. Manifesta el seu desacord amb la gestió actual de l'aparcament de motos en superfície.

Omar Minguillon, de l'UGT, manifesta la seva disconformitat amb la manca d'informació en molts temes importants i posa com a exemples, l'endarreriment del metro a l'aeroport, les connexions amb el port, la nova Diagonal, la connexió dels tramvies i la sinistralitat.

Anna Barluenga, de l'associació d'agències de viatges, manifesta la seva preocupació per l'accés al centre de les noves "superilles" dels vehicles de transport discrecional per encotxar i desencotxar els turistes.

Joan Valls, de BACC, posa de manifest la seva satisfacció pel canvi de discurs de l'equip de govern en el sentit de no demonitzar el ciclistes. També celebra la unitat en contra de l'obligatorietat del casc per als ciclistes i demana la mateixa unitat respecte a una possible nova

normativa sobre la mobilitat en bicicleta. Està d'acord amb les millores de la nova xarxa de carrils bici i amb la moderació de la pujada de la tarifa del servei *Bicing*. Per altra banda, demana molta cura i plantejaments oberts en la planificació de la reforma de la Diagonal, de la plaça de les Glòries, la Sagrera o el passeig de Gràcia. Demana més control de les motos i lamenta que a la bicicleta no se li doni la mateixa consideració que a altres modes de transport. Diu que la solució al problema amb la contaminació passa per la reducció de l'ús del vehicle privat.

Miguel Angel Fraile, del Consell de Gremis, manifesta el seu desconeixement del concepte de "superilles" i considera que cal explicar-ho millor. Diu que un canvi radical podria comprometre l'activitat econòmica de la ciutat. Destaca la importància de la distribució de mercaderies i reclama més diàleg amb el sector, ja que l'activitat econòmica és cabdal per a la ciutat. Opina que no es pot assenyalar sempre el vehicle privat com a causant de tots els mals i creu que un concepte com el de "superilla" no ho solucionarà tot.

Ester Boada, de Bicitours, manifesta el seu agraïment pel suport a la pacificació de la mobilitat però alhora es expressa el seu desconcert pel fet que es donin permisos als usuaris dels patinets elèctrics quan hi ha conflictes per resoldre amb les bicicletes. Demana que el clarifiqui la situació de la convivència entre vianants, ciclistes i usuaris de ginys elèctrics.

Ole Thorson, de Catalunya Camina, remarca la continuïtat dels plantejaments del nou PMU. Respecte a la accidentalitat diu que hi ha hagut millores però que encara som lluny dels nivells acceptables. Demana que es concretin les mesures per millorar la seguretat viària de la ciutat.

L'alcalde de Barcelona respon a les intervencions fetes explicant que la proposta de PMU és atrevida, compromesa, complexa i que exigirà molta complicitat i diàleg. La proposta parteix d'unes premisses molt clares com són prioritzar la seguretat dels vianants, ordenar l'ús de la bicicleta i vetllar per la seguretat dels ciclistes. En aquests sentit remarca que els ciclistes han de competir amb els cotxes i no amb els vianants i expressa que cal aprofundir en les àrees 30 com a espais de prioritat per als ciclistes.

Exposa que cal continuar donant suport al transport públic i lamenta que la crisi econòmica hagi estroncat el desenvolupament de la línia 9 de metro. Manifesta que està a favor de la unió dels dos trams del tramvia, però no per la Diagonal. Destaca l'èxit de la nova xarxa de bus.

D'altra banda remarca que cal ordenar la circulació i que l'aposta és pel vehicle elèctric. Manifesta la seva preocupació pel tema de l'accidentalitat i, en aquest sentit, fa una lloança del nou carril bici de la plaça Tetuan i de la importància de la bicicleta en la calçada, que contribueix a pacificar el trànsit. Remarca que la percepció dels ciutadans és important a l'hora d'implantar millores. Manifesta que l'Ajuntament està a favor del Bicing, servei que ha millorat i que ha de

continuar fent-ho. Comenta que el transport públic pateix un deute acumulat i que cal treballar per millorar aquesta situació. Finalment remarca la importància de les "superilles".

A continuació Adrià Gomila encoratja els assistents a participar en el procés de definició del PMU i respon alguns dels qüestionaments fets. En aquest sentit, respecte als permisos donats als usuaris de patinets elèctrics comenta que s'ha tingut en compte com es gestiona en altres ciutats europees. A Barcelona s'ha valorat el nivell de perillositat d'aquest tipus de vehicle i davant la no existència d'una normativa estatal, s'ha determinat que els vehicles d'aquesta mena que compleixin certes característiques (de pes, volum i potencia) s'assimilin a les bicicletes.

Respecte a la reforma de la Diagonal en el seu tram central, diu que es pretén una millora substancial de les condicions per a vianants i ciclistes sense afectar les condicions del transport públic en superfície. Així mateix, comenta que la millora de les condicions de distribució urbana de mercaderies es fa i es farà en comunicació amb el sector. Els canvis pretenen millorar la gestió de la circulació i mantenir els nivells de trànsit, sense que afecti negativament l'activitat econòmica. En el cas concret de les "superilles" s'haurà de fer un estudi detallat cas per cas. Salvador Rueda manifesta que ja es tenen exemples de "superilles" i s'ha comprovat que l'activitat econòmica ha millorat. Per exemple als voltants del mercat de Sant Caterina o a Gràcia. En aquest sentit s'ofereix a explicar-ho on i quan faci falta.

Eduard Freixedes, regidor de mobilitat de Barcelona, pren la paraula i remarca les paraules de l'alcalde en el sentit que cal combinar prudència i atreviment per encarar la mobilitat de la ciutat. Així mateix, demana diàleg per avançar.

Dades bàsiques de Mobilitat

Adrià Gomila explica les Dades Bàsiques de la Mobilitat a Barcelona 2012. El document està penjat al web municipal i en destaca alguns aspectes:

El nombre de desplaçaments, a nivell metropolità, no té una relació directa amb l'activitat econòmica. El que si s'observa és una disminució dels trajectes interns.

Baixen les validacions de transport públic entre 2012 i 2011 i es redueixen també els desplaçaments ferroviaris.

Els desplaçaments en bicicleta s'incrementen més del 5% i es preveu que augmentin més. El servei Bicing ha baixat el nombre d'abonats però ha augmentat el nombre de desplaçaments.

Destaca la lleugera disminució dels volums de trànsit i l'augment de velocitat sobretot a les rondes.

Respecte a l'estacionament, comenta que es manté l'oferta en cotxes i hi ha un lleuger augment de l'oferta de motos.

Sobre la contaminació atmosfèrica comenta la reducció de PM10 i N02. En PM10 estem per sota dels paràmetres legals però no és el cas en el N02.

Comenta l'augment de l'accidentalitat a nivell global. Per això l'Ajuntament està fent la revisió del Pla Local de Seguretat Viària amb nous paràmetres.

S'obre de nou un torn obert de paraules sobre les dades bàsiques exposades.

Joan Torras, planteja la necessitat de relacionar la manca de renovació de la flota de vehicles i el consegüent envelliment amb l'augment de la contaminació a la ciutat.

Ole Thorson, de Catalunya Camina, creu que es important informar que s'estan fent unes auditories de passos de vianants i que espera veure els resultats en una disminució del nombre de ferits en els propers anys. No obstant això, lamenta els criteris a l'hora de calcular els paràmetres respecte la mobilitat dels vianants. També demana un esforç per reduir l'accidentalitat dels motoristes. Finalment, entrega al regidor de mobilitat unes fotos de les dificultats amb què es troben els vianants a les voreres de les grans vies de la ciutat.

Lluís Berbel, del sector del taxi, expressa que per reduir els quilòmetres en buit dels taxis, la millor mesura és augmentar les parades de taxi, mesura que ja s'està duent a terme. Comenta que els ingressos del sector han caigut més d'un 40%, que no és sostenible circular en buit i que, sovint, hi ha conflictes amb la Guàrdia Urbana per manca de parades de taxi per a tots. Manifesta, també, que cal avançar en la regulació horària del sector i que l'Ajuntament ha de prendre una decisió en aquest sentit.

Eugènia Domènech, de PAT, manifesta que cal parlar més de les víctimes d'accidents. Proposa que Barcelona sigui una ciutat sense víctimes demana que en les dades es distingeixin els ferits lleus dels greus.

Ricard Riol, de la PTP, demana que les dades de contaminació de la ciutat no es basin en les mitjanes anuals ja que no reflecteixen els incompliments segons el paràmetres europeus. Reclama que es mostrin els índexs dels dies en què se superen els límits marcats per la legislació europea.

Jordi Galí, de Vanapedal, diu que cal diferenciar els transports actius, com la bicicleta de la resta. En aquest sentit, expressa que els ginys elèctrics no ho són.

Ester Boada, de BiciTours, considera que la circulació del ginys elèctrics pels carrils bici és perillosa per a les bicicletes.

Joan Valls del BACC comparteix l'opinió anterior.

Adrià Gomila intervé i accepta que cal innovar en les dades bàsiques per adaptar-se a la realitat i que no cal ser captius de les sèries històriques. Comparteix la idea que l'auditoria de passos de vianants és un instrument positiu, del qual s'esperen uns resultats finals. Pel que fa a les parades de taxi, comenta que són necessàries però que aquest element no és l'únic per evitar el quilometratge en buit.

Confirma que l'Ajuntament disposa de la informació diferenciada entre víctimes greus i lleus, tot i que en les dades bàsiques no s'ha utilitzat. Així mateix, comenta que el PMU tindrà uns indicadors diferents del Pla anterior. Respecte de les dades ambientals, fa esment de la capacitat

de millora i de revisió dels indicadors utilitzats. Pel que fa als ginys elèctrics, expressa que és una nova realitat a la qual cal donar sortida.

Pren la paraula Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat de Barcelona i explica que el que es pretén amb els ginys elèctrics és l'equiparació amb la nova regulació europea, restringint els permisos a ginys que es puguin assimilar a les bicicletes i sempre per a un ús particular. Així mateix comenta que la bicicleta no és un problema, sinó que forma part de la solució als problemes de mobilitat i reitera que l'Ajuntament seguirà fomentant l'ús de la bicicleta i, també, de la bicicleta elèctrica.

D'altra banda, agraeix el suggeriment de parlar més de víctimes que d'accidents i comenta que l'Ajuntament no està satisfet amb les dades de contaminació. En aquest sentit, explica que amb l'aplicació del PMU es pretén complir la normativa europea respecte als nivells de contaminació. Així mateix, informa que el PMU tindrà uns indicadors diferents i més acurats que l'anterior pla. Manifesta que es continuen augmentant les parades de taxi i, alhora, es demana a la Guàrdia Urbana que mantingui una certa tolerància envers els taxistes, malgrat que afirma que hi ha un excedent d'oferta estructural i que cal limitar les llicències. Informa que s'està treballant en un nou pla que es presentarà aviat.

Clou l'acte el regidor de Mobilitat agraint l'assistència als participants i recordant que el mes de setembre es farà la segona part del procés d'elaboració del nou PMU, no ja per grups del Pacte sinó pels eixos de seguretat, eficiència, sostenibilitat i equitat.

ACTA DE LA SESSIÓ PLENÀRIA DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Al Saló de Cent, el dia 5 de març de 2014 es reuneix en sessió plenària el Pacte per la Mobilitat, sota la presidència de l'excm. Xavier Trias, alcalde de Barcelona, i amb la presència a la taula presidencial de Joaquim Forn, primer tinent d'alcalde; Eduard Freixedes, regidor del Districte; Joan Delort, gerent del Districte; Adrià Gomila, director de Mobilitat; Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana; Jordi Farriol, assessor d'ICV-EuiA; Òscar Ramírez, regidor de PPC; David Escudé, regidor de PSC; Carla Carbonell, assessora de UpB; Evelio Vázquez, cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona i Carme Ruiz, cap del Programa de Seguretat Viària i Mobilitat, que actua com a secretària.

Hi assisteixen:

ENTITATS

ACAVE –Associació Catalana d'Agències de Viatges Especialitzades	Barluenga, Ana
AEM – Asociación Española de Empresas de Mensajería	Gómez, Francesc
AGTC – Associació General de Transportistes de Catalunya	Martínez, Adolfo
APIT Barcelona – Associació Professional de Guies de Turisme	Sangenis, Anna Maria
Applus+	Bigas, Joaquim
ASTAC – Asociación de Transportistas Agrupados Condal	Magaña, Evaristo
AUDICA – Associació Empresaris Transport Discrecional Catalunya	Tena, Manuel
AUDICA – Associació Empresaris Transport Discrecional Catalunya	Aguarta, Elena
BACC – Bicicleta Club de Catalunya	Sanz, Albert

BACC – Bicicleta Club de Catalunya

BICICLOT

BICITRONIC

BICITRONIC

Cambra Oficial de Comerç de Barcelona

CCOO Barcelonès

CEDAC – Consell d'Empreses Distribuïdores d'Alimentació

COACB – Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Barcelona

COOLTRA Motos, S.L.

Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona

Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona

COPC – Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya

FCC – Federació Catalana de Ciclisme

FCC – Federació Catalana de Ciclisme

FECAV – Federació Empresarial Catalana Autotransport Viatgers

Federación de Transportes, Comunicación y Mar (FNTMC)–UGT

Freeel Ecomoving Solutions

Foment del Treball Nacional

FBC - Fundació Barcelona Comerç

GCBC – Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya

Gremi d'Hotels de Barcelona

Gremi de Garatges de Barcelona i Província

Gremi Provincial de Tallers de **Reparació d'Automòbils**

Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils

IMT – Institut Metropolità del Taxi

HIS - Honda Instituto de Seguridad

HIS - Honda Instituto de Seguridad

Mutual De Conductors - Fundació MDC

Mutual De Conductors - Fundació MDC

Benito, Carlos

Serrasolses, Pere

Membrado, Manel

Pap, Carles

Bardají, Cristian

Jurado, Jose Manuel

Ribera, Carles

Mayor, Félix

Grillo, Juan Manuel

Fraile, Miquel Àngel

Donnay, Miquel

Morali, Ma Teresa

Tigero, Andrés

Vilaplana, Joaquim

Canals, Albert

Minguillón, Omar

Tizon, Daniel

Vilalta, Joan

Gasca, Vicenç

Agustina, Creu

Casals, Manel

Godia, Marisa

Camarasa, Lluís

Casas, Ramon

Ràmia, Eduard

Bigas, Eduard

Martínez, Oriol

Badenes, Joan

Ambrós, Josep Ma

Mutual De Conductors - Fundació MDC
Pacte Industrial per a la Regió Metropolitana de Barcelona
P(A)T – Prevenció d'Accidents de Trànsit
PIMEC Comerç
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic
RACC – Reial Automòbil Club de Catalunya
STAC – Sindicat del Taxí de Catalunya
STOP Accidents
STOP Accidents
STOP Accidents
TRANSCALIT – Federació Catalana de Transports de Barcelona
TRANSPRIME – Associació Transport Privat de Mercaderies
Un Cotxe Menys – Bicitours
VanAPEDAL - Distribució Urbana de Mercaderies en Bicicleta

Nebot, Joan
Rivera, Carles
Domènech, M. Eugènia
Villanova, Joaquim
Riol, Ricard
Obiols, Albert
Tineo, Joan
Nadal, Miquel
Fernández, Carlos
Campo, Anna Ma
Amoretti, Carlos
Ferrer, Marilina
Manyes, Eugeni
Espin, Jordi
Boada, Ester
Galí, Jordi

B:SM – Barcelona de Serveis Municipals
El Consorci de la Zona Franca de Barcelona
Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona – DGT
Saba Aparcaments
SCT - Servei Català de Trànsit
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TRAMMET – Tramvia Metropolità
TRAMMET – Tramvia Metropolità

Antoni Roig
Beatriz Tena
Ma Teresa Garcia – Herrero
Jordi Díez
Joan Josep Isern
Dídac Pestaña
Jacinto Soler
Josep Mensión
Juan Carlos Fernández
Jaume Tintoré
Josep Ma. Cullell
Joan Carsi

CONSELL D'ASSESSORS EXPERTS

OPERADORS EXTERNS

AMB– Àrea Metropolitana de Barcelona	Ma Teresa Carrillo
ATM – Autoritat del Transport Metropolità	Lluís Alegre
Avancar Carsharing	Claudi Valentí
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals	Ignasi Armengol

GRUP INSTITUCIONAL

Angel López
Ferran Julián
Francesc Narváez
Joan Torres Carol
Juli Garcia Ramon

Manuel Villalante

Francesc Robusté
Andreu Ulied
Joan Valls
Ole Thorson

PROVEÏDORS

CENIT – Centre d'Innovació del Transport de la UPC
CENIT – Centre d'Innovació del Transport de la UPC
Doymo – Desarrollo, Organización y Movilidad
TELVENT – Tráfico y Transporte
SICE
Barcelona Regional (BR)
Barcelona Regional (BR)

Leif Thorson
Sergi Saurí
Juan Manuel Pérez
Juan Montaña
Francesc Alavedra
Juan Carlos Montiel
Joana Llinàs

AJUNTAMENT: Pere Ferrer, cap de Gabinet; Eva Llorach, cap del Departament de Comunicació, Ma José Ballester, tècnica de Comunicació; Miquel Rusalleda, tècnic del Programa de Seguretat Viària i Mobilitat; Conxita Riasol, adjunta de Gerència; Xavi Bobi, Control de Gestió; Isabel Montané, cap del Departament de Coordinació de Processos de Mobilitat, Enric Barquets, cap del Departament Senyalització; Carlos López, cap del Departament de Planificació.

També hi assisteixen: Joan Palou, tècnic de l'Agència d'Ecologia Urbana; Estefania Molina, assessora del PSC; Jordi Julià, del Col·legi d'Enginyers de Camins; Oriol Cabré; Eric Blanco i Jaume Roman.

ORDRE DEL DIA

Dades bàsiques

Pla de Mobilitat Urbana

Obre l'acte Xavier Trias, alcalde de Barcelona, explicant la importància de la sessió plenària perquè dona per acabat el procés de redacció del PMU. Durant un any i mig les entitats del Pacte han treballat en un procés participatiu. S'han rebut un total de 187 propostes, de les quals 112 han quedat incorporades al Pla (60%), 22 han estat parcialment estimades (12%) i 53 han estat desestimades (28%). El Pla vol impulsar un nou model que situï les persones al centre de la mobilitat, sense oblidar els altres modes de desplaçament. Es treballa des del consens. Agraeix la implicació dels membres i el treball conjunt.

El Pla es basa en 4 eixos: segura, sostenible, equitativa i eficient. Proposa ser més atrevits en l'objectiu del Pla Local de Seguretat Viària,

pel que fa a la reducció de morts i ferits greus. En l'àmbit de la mobilitat sostenible, l'objectiu és complir els paràmetres de l'Unió Europea. Com a exemple de mobilitat equitativa esmenta el desplegament de la nova xarxa bus, amb la qual es pretén que el 99% dels ciutadans tinguin una parada a menys de 250 m del seu domicili. Pel que fa a la mobilitat eficient, l'objectiu és reordenar la DUM, crear microplataformes logístiques, repartir òptimament l'espai i aconseguir una millora ambiental.

Finalitza l'obertura de l'acte explicant que es vol millorar la xarxa de vianants i la qualitat de transport públic, la xarxa de carrils bici i els aparcaments de bicicleta, tot això sense oblidar el vehicle privat i l'eficiència de la xarxa viària. Hi ha una aposta clara pel vehicle elèctric, fins ara implantat principalment en taxi i autobusos. Aquest sector està evolucionant ràpidament i cal estar preparats per donar-hi resposta. El canvi de paradigma ha de ser possible.

1. Dades bàsiques

El director de Mobilitat, Adrià Gomila, fa un repàs de les qüestions més destacades de les Dades Bàsiques de Mobilitat de l'any 2013: el nombre de desplaçaments es manté; en els desplaçaments interns hi ha un lleu traspàs de transport públic a vehicle privat i en els desplaçaments de connexió, el traspàs és a la inversa; hi ha un traspàs de desplaçaments interns en cotxe (baixa de 59,6% a 53,9%) a la moto (puja de 39,3% a 45,3%); els desplaçaments en bicicleta pugen un 1,7%, com a resultat de

l'increment dels desplaçaments en bicicleta privada (+10,4%) i del descens dels fets amb bicicleta pública (-11,5%); pel que fa al transport públic, pugen les validacions de bus (+1,7%) i també les de FGC (0,7%) i baixen les de metro (-1%) i les de rodalies (-0,8%). Les validacions del bus turístic pugen un 3,3%.

En relació a la seguretat viària explica que l'any 2013 hi han hagut 22 víctimes mortals (reducció del 26,7%), 259 ferits greus (increment del 4%) i 1155 vianants atropellats (reducció del 2,4%). Pel que fa l'ordenació viària s'ha incrementat un 4,6% els vials amb condicions per circular en bicicleta (de 517 a 541 km, distribuïts en 436 km de zona 30 i 105 de carril bici); així mateix s'ha incrementat un 5,6% els kms de carril bus i un 1,7 la velocitat comercial; s'han reduït les places d'estacionament (8,9% places blaves, 10,6% verdes preferents i 13,3% verdes exclusives), com a conseqüència, bàsicament, de la creació de carrils bus, carrils bici i eixamplament de voreres. Acaba l'explicació de les dades bàsiques esmentant que s'han fet canvis de contingut i de distribució de la informació, alguns en consideració a les peticions d'entitats del Pacte.

2. Pla de Mobilitat Urbana

Adrià Gomila explica el procés participatiu dut a terme per al PMU amb les entitats del Pacte per la Mobilitat, que ha consistit bàsicament en la realització de tres sessions plenàries, set reunions per grups de treball, la presentació de 187 propostes de mesures per part d'entitats del Pacte, quatre reunions transversals per objectius del pla (segura, sostenible,

equitativa i eficient) i una reunió extraordinària del grup DUM; a banda, la Regidoria i la Direcció de Mobilitat han realitzat reunions bilaterals amb diverses entitats al llarg de tot el procés. A partir d'ara, s'inicia la tramitació d'aprovació inicial, període d'exposició pública, presentació i valoració d'al·legacions i aprovació definitiva.

A continuació explica la distribució de les 67 d'actuacions segons els eixos estratègics: 34 actuacions estan relacionades amb la mobilitat segura, 64 amb la sostenible, 60 amb l'equitativa i 65 amb l'eficient. Exposa els objectius de cada un dels eixos: en mobilitat segura, l'aplicació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV), que pretén reduir un 20% el nombre de morts i ferits greus; en mobilitat sostenible, el compliment dels paràmetres de l'UE per NO₂ i PM₁₀ a totes les estacions de la ciutat; en mobilitat equitativa, la reducció de la freqüència mitjana de l'autobús a la meitat (de 12 a 6 minuts); i en mobilitat eficient, la millora de l'eficiència d'ocupació de l'espai públic i les millores ambientals fruit de les microplataformes logístiques i les noves tecnologies.

Finalment explica que, amb l'escenari de superilles amb canvi tecnològic pel qual s'ha optat, es compleixen tots aquests paràmetres sense empitjorar el nivell de servei de trànsit. Amb aquest escenari la demanda de vehicle privat respecte a l'actual es redueix en un 21% i el repartiment modal de vehicle privat passa del 26,66% l'any 2011 al 21,06% l'any 2018.

Seguidament, Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana, explica la metodologia utilitzada de simulació de trànsit per a cada escenari (transCAD), a través de la qual s'obtenen els indicadors generals de vehicle privat i els indicadors de trànsit (vehicles/km i vehicles/hora en xarxa bàsica, velocitat mitjana, trams amb índex de saturació superior al 95% en xarxa bàsica i % de vehicles/km en xarxa bàsica respecte al total).

Explica que s'ha treballat sobre els escenaris que es van presentar el mes d'octubre de 2012 i alguns altres i l'escenari pel qual s'opta per al 2018 es basa en superilles, que tenen la bondat de projectar el conjunt de xarxes de transport en el territori de la ciutat i transformar l'interior de les superilles perquè els ciutadans deixin de ser vianants i es converteixin en ciutadans. El model s'ha calibrat en la situació actual i s'ha projectat amb una restricció del trànsit de pas a l'interior de les superilles i amb les obres finalitzades de la plaça de les Glòries i de la xarxa de Poblenou. Amb la proposta de superilles i reduint el 13% de la circulació s'aconseguiria mantenir la velocitat mitjana de 29,8 km/h actuals, servei que es vol mantenir. Amb aquesta reducció, però, no es compleixen els paràmetres de qualitat ambiental l'UE. Per complir-los, i tenint en compte la tecnologia del 2018 cal reduir la demanda de trànsit en un 21%.

Pel que fa al model de repartiment modal la situació la implantació de superilles farà disminuir el repartiment modal del 26,7% actual al 24,1% (-2,6 punts); la nova xarxa d'autobús farà disminuir el repartiment modal

del vehicle privat del 26,7% al 26,4% (-0,3 punts) i la gestió de l'aparcament farà reduir el repartiment modal del vehicle privat del 26,7% actual al 24% (-2,7). L'efecte combinat de les tres actuacions té com a resultat que el repartiment del vehicle privat passi del 26,7% actual al 21,1% (reducció de 5,6 punts).

Torn obert de paraules

Miquel Nadal, de RACC, agraeix la informació donada, la publicació de les mesures al web de mobilitat i les sessions realitzades amb la Direcció de Mobilitat i l'Agència d'Ecologia Urbana que han aportat una informació útil per conèixer objectius i saber com es volen aconseguir. Explica que el RACC comparteix l'ambició del PMU i la modificació que comporta en l'urbanisme, la visió conceptual de la mobilitat (carrers d'estar i de passar), moltes de les actuacions que inclou i la filosofia de les mesures que són propositives i no prohibitives. Manifesta els seus dubtes en el sentit que es pugui assolir el canvi de distribució modal en el termini establert, ja que hi ha una mobilitat obligada, de càrrega i descàrrega, fruit de la recuperació econòmica. Així mateix considera que l'objectiu del PLSV de reduir un 20% el nombre de víctimes mortals i greus és poc ambiciós i que es podria incrementar al 25 o 30%, tenint en compte que l'UE planteja la reducció d'un 50% de morts (2010-2020) i el SCT proposa, per al període 2014-2020 la mateixa reducció de morts i un 40% de ferits greus. Comparteix les mesures del PLSV focalitzar esforços en el col·lectiu de vianants i donar visibilitat a la gent gran. Pel que fa a les motos creu que es podria insistir més en les zones fosques i la

formació dels motoristes (el bescanvi de multes per formació, té una prioritat mitjana i hauria de ser alta).

Miquel Àngel Fraile, de Consell de Gremis, exposa que Barcelona és una gran botiga i proposa que el Pla incorpori una valoració de l'impacte econòmic que generarà a la ciutat. La ciutat ha de donar resposta als interessos econòmics. Considera que la reducció del 21% del vehicle privat pot produir un trasbals. Agraeix el diàleg constructiu dut a terme.

Ole Thorson, expert de Mobilitat, manifesta que el Pla avança amb el reconeixement que els vianants són importants i que la seguretat viària ha de millorar. Comparteix la idea que hi hagi més superilles, més zones 30 i més àrees de vianants. Creu que la reducció del 20% de víctimes mortals i greus és un objectiu modest i que podria aplicar-se aquest percentatge de reducció a totes les víctimes, no només a les greus. Opina que l'ordenança que regula les terrasses limita massa l'espai per als vianants. Les dades municipals no recullen tots els sinistres ja que quan no hi ha implicació de vehicles, els accidents no queden recollits i potser representen un 50%. El que passa a l'espai públic queda molt esvaït. L'auditoria de passos de vianants és una bona iniciativa. A Diagonal no s'ha consultat les associacions que treballen en l'àmbit dels vianants. Agraeix que les Dades Bàsiques de 2013 parlin de víctimes abans que d'accidents, tot i que troba a faltar els vianants als modes de transport.

Ricard Riol, de PTP, explica que el PMU avança amb uns objectius que eren imperatius, de compliment amb l'UE. Potser s'han posat massa esperances en els canvis tecnològics. No té convenciment d'haver

participat en un debat i en la definició de superilles, tot i que substancialment hi està d'acord. Creu que s'estan prenent decisions fora del debat com és la reforma de la Diagonal, projectat per uns comerciants que volen ampliar voreres i fer gastar 17 M d'€. El projecte no canvia el tram central i es condemna a un sol carril la càrrega i descàrrega, els desplaçaments veïnals cap a Gràcia i el moviment de garatges. Amb el projecte el transport públic no millora perquè no es preveu el pas del tramvia. Considera que el decàleg del Pacte no s'ha aplicat. La reforma de la plaça de les Glòries ha estat un bon exemple de procés participatiu i de clar consens.

Pel que fa a la gestió de l'aparcament opina que estem assistint a la seva privatització i manifesta la seva disconformitat pel fet que els ingressos de l'operació es destinin a fer pisos, ja que hauria d'anar a favor de la mobilitat. Cal millorar el transport públic i aturar el boicot al TRAM perquè se solapen serveis de mobilitat. Els 800.000 euros que costa un bus biarticulat es podrien destinar al TRAM.

Carlos Fernández, d'STAC, demana quines són les propostes per afavorir la disminució dels kms en buit, ja que hi ha 1.400 places de parada de taxi i aquestes són insuficients pels 8.100 taxis que hi ha a Barcelona, 2.000 dels quals circulen les 24 hores.

Anna Barluenga, d'ACAVE, sol·licita que els autocars discrecionals puguin accedir a les superilles.

Anna M.Sangenís, d'APIT, expressa que l'Ajuntament està en contra del turisme que es desplaça en autocar discrecional i promou únicament el

bus turístic. L'entitat creu que el turisme individual i el de grup són compatibles i expressa que el de grup és més ecològic i sostenible ja que comporta menys trànsit i contaminació. Informa que els creueristes tenen poc temps, tenen molta edat i poca mobilitat i que si han d'anar en TP perden temps i consumeixen menys. Sol·licita que s'autoritzi l'accés a la Sagrada Família perquè es molt important que s'expliqui la realitat i la història de manera fidel i en aquest sentit els guies fan una molt bona feina.

Evaristo Magaña, d'ASTAC, explica que el PMU no preveu un increment de zones de càrrega i descàrrega i que seria convenient que hi quedés recollit ja que la DUM és un servei públic necessari que creix amb la compra online. Així mateix, el Pla no clarifica qui pot fer ús de les places existents i considera que no s'haurien d'utilitzar per altres usos. Cal més vigilància d'aquestes places, i també més vigilància dels robatoris. Cal una distribució de l'espai públic més ajuntat a les necessitats.

Elena Aguarda, d'AUDICA, manifesta el seu agraïment pel treball del PMU tot i que no hi dona suport ni s'ha sentit participat del Pla. Considera que el Pacte es immobilista. Informa que el sector d'Audica inverteix el seu patrimoni per millorar el transport públic, baixa tarifes des de fa 5 anys i fa un esforç per sobreviure, però que l'Ajuntament no ajuda. Demana suport municipal per al seu sector.

M. Eugènia Domènech, de PAT: expressa que el PMU és ambiciós i agraeix el treball complicat i complex dut a terme. Celebra que hi hagi una línia

de mobilitat segura, tot i que considera que l'objectiu del 20% es queda curt. Agraeix la referència a les víctimes que apareix a les Dades Bàsiques 2013. Si es vol assolir l'objectiu de reducció de víctimes cal treballar de manera complicitària i amb una línia de comunicació pública. Cal fer visible el nombre de ferits.

Xavier Trias, alcalde de Barcelona, agraeix les intervencions i comenta que el PMU és un treball difícil, amb punts de vista contraposats i interessos diferents. Expressa que l'Ajuntament té clars uns punts, com la seguretat. És molt important fer una prevenció, en consum d'alcohol i altres qüestions, i és prioritària la protecció dels vianants. Cal fer educació ciutadana. Cal il·luminar millor la via pública pensant en les motos. Cal lluitar contra la contaminació atmosfèrica. El vehicle elèctric encara no és la solució per al vehicle privat però ho serà en un futur.

L'aposta municipal es fer la vida fàcil als vianants i prioritzar aquest col·lectiu. L'Ajuntament inverteix molts diners en mobilitat, i a la vegada, això genera moviment econòmic. No està en contra del tramvia però en la consulta realitzada el 80% va dir que no volia el tramvia per la Diagonal. La situació econòmica és difícil. El transport públic ha de ser sostenible i la solució i l'aposta està en la nxbus.

El diàleg sempre estarà obert però hi ha una línia política clara: prioritat dels vianants, que les bicicletes circulin amb seguretat, a favor de l'ús de la moto, no impedir la circulació de vehicle privat i promoure el transport públic.

Joaquim Forn, primer tinent d'alcalde, exposa l'acord amb les mesures relatives a la formació en conducció als motoristes, l'impuls de les zones 30, la continuïtat de la inspecció de passos de vianants i la necessitat de fer pedagogia de la seguretat viària. Reitera de la voluntat de diàleg en el tema turístic i expressa que les mesures de restricció aplicades són positives ja que durant alguns mesos de l'any hi havia 600 autocars diaris a Sagrada Família i els veïns han valorat el canvi.

Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat, expressa que no s'està en contra del transport discrecional i que simplement es limita l'accés a determinats pols turístics quan es considera necessari aplicar aquesta restricció.

Informa que s'anirà fent la definició de superilles i que en cap cas s'ha dit com funcionarà el seu interior. Cadascuna tindrà un funcionament diferent, no es busca l'homogeneïtat. Caldrà reflexionar com se soluciona els casos en què els trajectes del bus en un sentit i en un altre estan molt allunyats. Es podrà accedir a les superilles amb autobús però amb certes restriccions de dimensions i horàries.

Pel que fa a BAMSA informa que no és una operació de privatització. Des d'un punt de vista de gestió, l'ajuntament aconseguirà el control d'11.200 places d'aparcament, i per tant, incrementarà el que té ara sobre les 5.100 que gestiona B:SM. BAMSA serà un instrument i els canons que cobrarà poden revertir en la pròpia mobilitat.

Clou l'acte expressant que tothom ha pogut participar en el procés d'elaboració del PMU tothom ha pogut participar i que, fins i tot, hi ha

entitats que consideren que s'ha anat massa lent. La millora de la mobilitat pel canvi tecnològic s'ha incorporat arran de la petició de les entitats. Recorda que totes les entitats que han presentat propostes han tingut retorn als seus suggeriments. Amb aquesta sessió s'acaba un procés de participació que dona pas al procés de tramitació: aprovació inicial, exposició pública, presentació d'al·legacions i aprovació definitiva.

Un cop tractats tots els assumptes previstos es tanca la sessió a les 19.30h.

ANNEX

7.4.3. Taula de valoració i resposta a les entitats

La taula resum de les aportacions realitzades per les entitats del Pacte i de les respostes que es van donar des de l'Ajuntament s'exposa a continuació:

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
ACAV	Tractament de l'accés d'autocars a les superilles	NO	S'estudiarà en cada cas
ACAV	Permetre que les persones amb mobilitat reduïda (PMR) puguin encotxar davant de la Sagrada Família	NO	Qüestió poc generalista i de molt detall. A estudiar en el Pla de Mobilitat Turística
ACAV	Permetre la lliure circulació d'autocars als entorns de la Sagrada Família	NO	A estudiar en el Pla de Mobilitat Turística
ACAV	Habilitar places d'encotxament a prop dels centres turístics	SI	Mesures del bloc 3
ACAV	No incloure al PMU la proposta de crear aparcaments dissuasius allunyats dels centres d'interès turístic	SI	El bloc 3 de mesures tracta aquesta qüestió i no hi ha pretensió de crear aparcament dissuasius
ADISCAT - Associació d'Empreses de Logística i Distribució de Begudes i Alimentació de Catalunya	Visualització i tractament del comerç electrònic	SI	Mesura 4.1.1
AECOC - Asociación Española de Codificación Comercial	Punt 4.1.1 Plantejament General. Molls de descàrrega en locals comercials > 400 m2. Proposta alternativa al text: Molls de descàrrega en nous locals comercials en funció de les seves característiques	NO	És obligat per normativa disposar de molls de descàrrega en nous locals comercials
AECOC - Asociación Española de Codificación Comercial	Punt 4.1.2 Estudiar la regulació específica zonificada de la DUM. Proposta alternativa al text: Estudiar la viabilitat o no de restringir la DUM en determinades franges horàries. Estudiar els horaris i noves modalitats de les zones de C/D (càrrega i descàrrega)	SI	Mesura 4.1.2

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
AECOC - Asociación Española de Codificación Comercial	Eliminar la concreció d'horaris i pes de la càrrega en la distribució de grans mercaderies. Proposta de text: estudi de les condicions d'accés a les superilles dels vehicles dedicats a la gran distribució, de manera que s'afavoreixi la sostenibilitat i l'eficiència (MMA, CiD...).	SI	Mesura 4.1.6, malgrat el redactat definitiu no exactament el proposat
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Jornades i conferències sobre seguretat viària	SI	Mesura 5.5.1
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Formació en seguretat viària	SI	Mesura 5.5.1
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Campanyes de conscienciació	SI	Mesura 5.5.1
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Incentius en l'impost de circulació per a bons conductors	NO	Ser un bon conductor és una obligació. Ja existeix el carnet per punts- DGT
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Anàlisi dels punts negres	SI	Mesures 5.1.4 / 5.1.5
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Auditoria de seguretat viària	SI	Mesures 5.1.4 / 5.1.5 /1.1.4
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Carril d'accés directe a l'aparcament de motos	SI	Mesura 5.1.5

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Eliminar peces carrils bici per augmentar la seguretat dels motoristes	NO	Les peces segregadores són un element important per a la seguretat del ciclista
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Premis per suggerir idees per millorar la mobilitat (descomptes en carburants o en material)	SI	Proposta inclosa indirectament en l'actuació 5.3.1, on s'indiquen els incentius previstos als vehicles amb combustibles alternatius
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Eliminar pivots per augmentar la seguretat dels motoristes	NO	No es pot atendre de manera generalitzada ja que en certs casos és necessari segregar amb pilones per assegurar al vianants. No obstant això, en la mesura 5.1.5 està previst fer una avaluació exhaustiva de l'adaptació del disseny urbà per a millorar la seguretat
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Creació d'una web de la moto	SI	No cal crear-la perquè ja existeix a la web de mobilitat de l'Ajuntament
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Manteniment de les motocicletes i dels altres vehicles	SI	Ja existeix la ITV
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Creació d'una aplicació informàtica de suggerències i comunicacions ciutadanes	SI	L'Ajuntament ja disposa d'un canal (escrit, telèfonic i digital) per recollir les suggerències, queixes i reclamacions
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Incentius en les ITV	NO	No correspon a l'Ajuntament. Les ITV les fan organismes independents
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Control d'actituds de risc (uniformes dels missatgers, reflectants, etc.)	NO	No s'incorpora com a mesura del PMU. Es pot incorporar als Plans de Mobilitat de cada empresa

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería	Identificació dels vehicles de transport (C/D) per gestionar de manera més eficient la utilització de les places reservades. Registre de transportistes	SI	Mesures 4.2.2 / 4.3.1
Agència Salut Pública	Regulació i control de la circulació i restricció i pas de les bicis als carrers i zones on no hi ha pas de vehicles (excepte els de serveis) per millorar la seguretat dels vianants	SI	Incorporat, de manera general, al paquet de mesures 1.1 i 1.3
Agència Salut Pública	Instal·lació d'urinaris per facilitar els desplaçaments, prioritàriament de la gent gran	NO	No és objecte del PMU
Agència Salut Pública	No ubicar els aparcaments de bicis en voreres	Parcial	Proposa molt específica. Tractada de manera general a les mesures 1.1.1 / 1.1.3 / 1.3.1 / 5.1.5
Agència Salut Pública	Eliminació de l'aparcament de totes les tipologies en vorera	NO	No incorporada específicament amb la restricció proposta. Els criteris generals de ciutat en l'àmbit de l'estacionament estan tractats a les mesures 1.1.1 / 1.1.3 / 1.3.1 / 5.1.1
Agència Salut Pública	Minimitzar el trànsit privat motoritzat en un perímetre cada vegada més gran a partir del centre de la ciutat per promoure el trànsit a peu, amb bici, bus i taxi	SI	No està incorporada com a mesura específica, però és objectiu del PMU
Agència Salut Pública	Eliminació a tota la ciutat d'obstacles en voreres i compliment rigorós de les normes d'accessibilitat	SI	Mesura 1.1.1
Agència Salut Pública	Senyalització orientativa / informativa per a vianants amb informació sobre el temps mitjà dels recorreguts	Parcial	Ja existeix la senyalització i es preveu millorar-ne el contingut. S'ha desestimat informar sobre el temps mitjà perquè la velocitat dels vianants és molt diferent en funció de l'edat i l'estimació del temps mitjà pot confondre

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
Agència Salut Pública	Augmentar el compliment del respecte dels passos vianants, especialment sense semàfors. Implantar campanyes de respecte per part dels vehicles dels passos de vianants i també de compliment dels vianants de respecte de les normes	SI	Mesures 1.1.3 / 1.2.1 / 1.3.1 / 5.5.1
Agència Salut Pública	Prohibició d'estacionament de motos a la vorera	Parcial	Incorporada parcialment (sense la prohibició total) a la mesura 5.6.1
Agència Salut Pública	Declarar Barcelona ciutat zona 30 excepte alguns eixos bàsics i rutes del transport públic	SI	No està recollit com a mesura però sí com a objectiu del PMU
Agència Salut Pública	Formació en conducció sense riscos a nens, adolescents i joves en els centres educatius, però millor fer formació sobre com circular a peu, en transport públic i en bici.	SI	Es realitza a través del Programa d'Educació Viària a les Escoles, impartit per Guàrdia Urbana
Agència Salut Pública	Connexió de la flota del servei del taxi a sistemes d'informació sobre les millors rutes online, com ja es fa a altres ciutats	NO	No és objecte de PMU. Sí que està contemplades mesures per evitar taxis en buit, millorar gestió parades, etc. (paquet mesures 3.4)
Agència Salut Pública	Subvencionar el taxi per les persones que ho necessitin per problemes de mobilitat	NO	No és objecte PMU. Hi ha el servei porta a porta que gestiona l'Institut municipal de persones amb disminució
Agència Salut Pública	Reduir al mínim les tarifes del transport públic pels barcelonins o fins i tot proporcionar un passatge gratuït pel transport amb controls rigorosos (com a altres ciutats)	NO	No competència PMU. Correspon a ATM. L'Ajuntament comparteix la necessitat de potenciar l'ús del transport públic i d'aplicar una tarificació que permeti la sostenibilitat econòmica del sistema
Agència Salut Pública	Fer de Barcelona una ciutat en qual es pugui anar a peu i transport públic a gairebé tot arreu, especialment en els barris més desfavorits	SI	No està recollit com a mesura específica, però sí que és un objectiu del PMU

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
Agència Salut Pública	Pàrquings dissuasoris a l'entrada de Barcelona a prop de transport públic	NO	No és competència PMU, perquè és una mesura supramunicipal que cal treballar conjuntament amb ATM, Generalitat i AMB
Agència Salut Pública	Fer públics contínuament els avenços i problemes en mobilitat	Parcial	Ja es fa a través de l'actualització de les dades bàsiques i de l'observatori de la mobilitat
Agència Salut Pública	L'efectivitat de l'educació viària té uns efectes limitats en la reducció d'accidents. Per això es proposa destinar recursos a altres mesures d'efectivitat demostrada	SI	Paquet mesures 1.2
Agència Salut Pública	Potenciar l'ús i l'accés al transporte públic, a través de la implantació de tarifes assequibles	Parcial	La potenciació del transport públic és un objectiu clar del PMU. La primera part és objectiu del PMU però no mesura. La tarifació dels serveis de transport ha de permetre la sostenibilitat econòmica del sistema
Agència Salut Pública	Canvi en el protocol d'alcoholèmies. Cal fer-los no en zones conflictives i de nit sinó a l'atzar	NO	S'ha recollit el suggeriment però no ha quedat plasmat al PMU perquè és una qüestió molt concreta i el Pla té un abast general i estratègic.
Agència Salut Pública	Promoure una ciutat destinada als usuaris no motoritzats: increment zones vianants i zones 30 i reducció del trànsit	SI	La proposta no està recollida com a mesura però sí com a objectiu del PMU
AGTC - Associació General de Transportistes de Catalunya	Incorporació de dades d'accidents in labore	Parcial	S'ha incorporat la proposta al Pla Local de Seguretat Viària

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
AGTC - Associació General de Transportistes de Catalunya	Campanya sobre l'ús adequat de les zones de C/D	SI	Mesures 4.1.1 / 4.2.2 / 4.3.1
AGTC - Associació General de Transportistes de Catalunya	Estudiar el tema del comerç electrònic i la seva afectació a la DUM	SI	Mesures 4.1.1 / 4.2.1. Es recolliran dades per veure l'afectació a cada segment
Amics de la bici	Aprofundiment de l'estudi segregat de la bici de la resta de modes (desplaçaments, ciclistes, bicis implicades en accidents)	SI	No s'inclou com a mesura perquè es fa històricament, tant en dades bàsiques, accidents, etc. El bloc 2 de mesures del PMU es destina específicament a les bicicletes
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Incentius en l'impost de circulació per a bons conductors	NO	Ser un bon conductor és obligatori. Ja existeix el carnet per punts- DGT
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Estudiar l'ampliació del número de ZAM	SI	Mesura 5.6.2
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Substitució de pintura convencional per pintura antilliscant	SI	Mesures 1.1.3 / 5.1.5
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Incentius en les ITV	NO	No correspon a l'Ajuntament. Les ITV les fan organismes independents.

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Exempció de pagament en l'estacionament de motos	SI	Proposta prevista indirectament a la mesura 5.6.1
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Creació carrils VAO per a motos	SI	Mesura 5.2.3
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Tractament diferenciat de dades de vehicle privat: cotxe i moto	SI	El bloc 5 de mesures conté mesures específiques per a motos. L'Ajuntament comparteix la mesura i, per tant, es promourà la diferenciació del dos modes de desplaçaments
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Aplicar criteris de CO2 en la bonificació de IVTM i l'impost de circulació	Parcial	Està englobat genèricament a la mesura 5.3.1, malgrat que la proposta està contemplada històricament a la ordenança fiscal de l'Ajuntament
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Permetre el pas de motos en zones de baixes emissions	NO	En tot cas, la permissivitat hauria de ser per emissions/passatger, o altres criteris però no únicament per ser motos
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Ampliar les places d'aparcament de motos en superfície	SI	Mesura 5.6.1
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Millorar i donar continuïtat als carrils VAO en zona urbana.	SI	5.2.3

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Permetre la circulació de motos al carril bus	Parcial	Proposta incorporada referida als carrils BUS-VAO (mesura 5.2.3). S'estudiarà la viabilitat de que les motos passin per carrils bus sense parades si no afecta a la seguretat viària
ANESDOR - Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Campanyes de promoció de la moto	SI	Mesura 5.5.1 com a la resta. Preferentment vinculada a les motos elèctriques
Associació Pacte Industrial de la RMB	Elaboració de plans de mobilitat per als polígons d'activitat econòmica	NO	No es competència del PMU. La Direcció de Mobilitat acompanyarà i assessorarà tots els plans de mobilitat d'empresa que sol·licitin suport
ASTAC CONDAL	Campanya sobre l'ús adequat de les zones de C/D	SI	Mesures 4.1.1 / 4.2.2 / 4.3.1
ASTAC CONDAL	Millora de la gestió de la C/D (vigilància, etc.)	SI	Mesures del bloc 4
ATM	Tractament diferenciat de dades de vehicle privat: cotxe i moto	SI	El bloc 5 conté mesures específiques per a motos. Es diferenciaran les dades entre moto i cotxe, en la mesura del possible
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Pla de seguretat d'accés, encotxament i desencotxament d'autocars escolars	SI	Mesures 1.2.1 / 3.7.2
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Eliminar la permissivitat de GUB amb la indisciplina als entorns escolars	SI	Mesures 1.2.1 / 3.7.2

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Evitar obstacles a les zones de d'encotxament i desencotxament d'autocars	SI	Mesures 1.2.1 / 3.7.2
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Informació a les empreses dels punts negres d'accidentalitat	Parcial	No és un tema per al PMU. La proposta de tractament dels punts negres ha quedat recollida al Pla Local de Seguretat Viària
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Classificar les voreres de la ciutat i definir el nivell de servei	SI	Mesura 1.1.1 / 1.1.2
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Adequar l'ample de les voreres en les zones turístiques	SI	Mesura 1.1.3 / 3.7.4
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Incloure en la planificació d'equipaments, etc. zones reservades a autocars.	SI	Mesura 3.7.2
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Pla de zones bus en hotels i zones d'interés turístic i connexió amb la xarxa de transport públic	SI	Mesura 3.7.3

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Tractament de l'accés d'autocars a les superilles	NO	S'estudiarà en cada cas
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Adequar el manteniment dels carrils bus a les dimensions dels busos interurbans i discrecionals	SI	Mesures 3.1.1 / 3.1.2 / 3.1.6
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Permetre la lliure circulació d'autocars als entorns de la Sagrada Família	NO	Proposta de molt detall. S'estudiarà en el Pla de Mobilitat Turística
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Igualtat de les empreses en les licitacions dels serveis de transport	NO	No és un tema per al PMU
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Millores per a la mobilitat professional (aparcament, comunicacions, etc.)	NO	Cal estudiar cada cas
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Habilitar places d'encotxament a prop dels centres turístics	SI	Mesures del bloc 4

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Implantació de sistemes de gestió intel·ligent sobre gestió del trànsit, incloent els autocars turístics.	SI	3.7.3
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Aparcaments subterranis.	SI	5.4.2 / 5.4.3
AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Promoure l'ús compartit d'autocars per a escolars o treballadors.	SI	3.7.1
Avancar	Afavorir carghering contemplant la intermodalitat amb FGC - Metro - etc.	SI	3.3.2 / 5.2.2
BACC - Bicicleta Club de Catalunya	Incloure les bicicletes en les campanyes d'ajuda per a la compra de vehicles elèctrics	NO	No és àmbit del PMU. El PMU promou la bici elèctria a la mesura 2.6.1
BACC - Bicicleta Club de Catalunya	Potenciació de zones 30 per l'ús de les bicis	SI	2.1.1
BACC - Bicicleta Club de Catalunya	Valoració ús de les zones ZAM per a les bicis	NO	Es desestima per seguretat viària (menor acceleració de la bici respecte la resta de vehicles). Malgrat tot es revisaran punts d'espera i acumulació allà on sigui necessari. Mesures 2.1 i 2.1.3
BACC - Bicicleta Club de Catalunya	Promoure places d'estacionament segur de bicicletes	SI	Paquet mesures 2.2 i mesura 2.3.2

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
Barcelona Camina	Definir una xarxa d'itineraris per a vianants (bàsica i de barri)	SI	Títol 1, bloc 1
Barcelona Camina	Classificar les voreres de la ciutat i definir el nivell de servei	SI	Mesures 1.1.1 / 1.1.2
Barcelona Camina	Reduir l'efecte barrera de les infraestructures del transport	SI	Mesures 1.1.1. / 1.1.3
Barcelona Camina	Millorar el tracte al vianant en la informació urbana, la gestió, la normativa, etc.	SI	Mesures 1.3.1 / 1.3.2
Bicitours	Possibilitat de circulació de bicis per determinats carrils bus	Parcial	El PMU no preveu la circulació de bicis pel carrils bus. No obstant això, no es descarta que en certes zones del viari, on sigui segur, es permeti fer ús de calçada bus (actuació 2.1.1)
Bicitours	Possibilitar la utilització de les escales mecàniques per part dels ciclistes	Parcial	De moment no està previst al PMU. Es pot tractar dintre de la mesura 3.6.1
Bicitronic	Mesures per minimitzar el robatori de bicicletes (reactivar registre i marcatge de bicicletes)	SI	Paquet mesures 2.2 i mesura 2.3.2
Bicitronic	Mesures per millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal	SI	Mesura 2.2.3
Bicitronic	Obligatorietat de disposar d'una assegurança de responsabilitat civil per part dels usuaris de bicicletes de la ciutat	Parcial	S'estudiarà a la mesura 2.2.2. Es prioritza l'assegurança per a aquelles activitats econòmiques que utilitzin la bicicleta
Bicitronic	Identificació visible de les bicicletes en circulació a 20 metres	NO	És una mesura molt concreta i el Pla té un abast estratègic i general

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
Cambra de comerç de Barcelona	Incloure el transport públic en els càlculs d'ocupació de l'espai viari i del trànsit	SI	No queda reflectit en cap mesura però el document de Dades bàsiques ja ho contempla. És una aportació per afinar la diagnosi del PMU però no és pròpiament una actuació
Cambra de comerç de Barcelona	Incorporar en la definició i valoració dels escenaris el concepte de sostenibilitat econòmica	Parcial	Es tindrà en compte en la redacció del PMU i s'hauran de considerar les noves modalitats de comerç en la implantació de les superilles però no és pròpiament una mesura.
Cambra de comerç de Barcelona	Coordinació de la mobilitat de mercaderies a escala metropolitana	SI	Mesura 4.1.5
CCOO	Millorar la velocitat comercial de la xarxa d'autobusos,	SI	Mesura 3.1.2
CCOO	Consideració d'integrar les xarxes de transport públic	SI	Mesures 3.3.1 / 3.3.2 / 3.1.3 / 3.1.4 / 3.1.5
Col·legi oficial d'agents comercials	Millores per a la mobilitat professional (aparcament, comunicacions, etc.).	NO	Qüestió molt específica. Cal estudiar cada cas
Consell de gremis	Implantar més places de C/D i ajustar l'horari	SI	Mesures 4.1.1 / 4.1.2 / 4.2.2 / 4.3.1
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Substitució del Bicing pel Bicibox	NO	Està previst l'estudi de sistemes d'estacionament segurs de bicicletes per a la ciutat de Barcelona al paquet de mesures 2.2 i mesura 2.3.2
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Implantar més estacions de recàrrega per a vehicles elèctrics	SI	Mesura 5.3.1
Consell de gremis	Obertura del carril VAO tota la setmana/cap de setmana	NO	No correspon a l'Ajuntament aquesta decisió

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Habilitació aparcaments vehicles privats a les entrades de la ciutat amb bona connexió amb transport públic	NO	No és competència del PMU però si que és un objectiu del Pla Director d'Infraestructures
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Actuacions a favor de l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda, senyalització de cruïlles, control i millora de la senyalització de les obres a la via pública	SI	Mesura 1.1.1
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Redefinició de PMR en la reserva d'accés a Sagrada Família	NO	Qüestió de molt detall. El Pla abasta temes generals i estratègics. A estudiar en el Pla de Mobilitat Turística
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Habilitar places d'encotxament a prop dels centres turístics	SI	Mesures del bloc 4
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Permetre la lliure circulació d'autocars als entorns de la Sagrada Família	NO	Qüestió a estudiar en el Pla Mobilitat Turística
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme	Que al PMU consti expressament que els autocars podran accedir lliurement a l'interior de les superilles per portar i recollir grups de turistes als hotels i/o als centres i/o monuments d'interès turístic	NO	El Pla no explicita concretament aquesta qüestió. Cal estudiar la regulació d'usos de cada superilla
Cooltra Motos SL	Implantar més estacions de recàrrega per a vehicles elèctrics	SI	Mesura 5.3.1
COPC - Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya	Edició de càpsules informatives de seguretat viària al Metro	SI	Mesura 3.6.1

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Pla de zones bus en hotels, zones d'interès turístic, i connexió amb la xarxa de transport públic	SI	Mesura 3.7.3
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Permetre la lliure circulació d'autocars als entorns de la Sagrada Família	NO	El Pla abasta qüestions més generals i no d'aquest detall. Es treballarà la proposta al Pla de Mobilitat Turística
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Millorar i donar continuïtat als carrils VAO en zona urbana	SI	Mesura 5.2.3
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Campanyes de promoció de la moto	SI	Mesura 5.5.1, referida a les motos elèctriques
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Habilitar places d'encotxament a prop dels centres turístics	SI	Mesures del bloc 4
FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Millora de les estacions d'autobusos	SI	Mesura 3.1.4

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
Freel	Incloure les bicicletes en les campanyes d'ajuda per a la compra de vehicles elèctrics	NO	El PMU no preveu aquesta actuació. La promoció de la bici elèctrica està contemplada a la mesura 2.6.1
Fundació Mutual de conductors	Campanyes de conscienciació sobre conducció segura de moto i cotxe	SI	Mesura 5.5.1
Fundació Mutual de conductors	Incorporar visites al centre Guttman	NO	És una mesura massa específica per incorporar-la al PMU que té abast general. Proposta positiva a valorar
Fundació Mutual de conductors	Més controls d'alcoholèmia per a les motos	Parcial	Recollit al Pla Local de Seguretat Viària
Fundació Mutual de conductors	Evitar pintura a la calçada que faci patinar els motoristes	SI	Mesures 1.1.3 / 5.1.5
Fundació Mutual de conductors	Implantació carril per a motos en els llocs més transitats (Diagonal, Aragó, Gran Via, Via Augusta, etc.	SI	Mesura 5.2.3
Fundació Mutual de conductors	Millorar la visibilitat a les cruïlles per a les motos i el cotxes	SI	Mesura 5.1.5
Gremi de tallers de reparació d'automòbils	Control del compliment de la revisió ITV	SI	Mesura 5.3.3
Gremi de tallers de reparació d'automòbils	Modificació dels escenaris de reducció del vehicle privat i de les actuacions de restricció de pas del vehicle privat (superilles)	NO	L'objectiu és reduir el vehicle privat a la ciutat però no impedir l'accés a destí. El disseny de superilles garanteix els trajectes
Gremi de tallers de reparació d'automòbils	Control d'emissions dels vehicles	SI	Mesura 5.3.3

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
IERMB	Millora de la informació disponible sobre la mobilitat turística	SI	Mesura 3.7.4
IMT - Institut Metropolità del Taxi	Incorporació de vehicles amb combustibles alternatius	SI	Mesura 3.4.2
IMT - Institut Metropolità del Taxi	Optimitzar la xarxa de parades de taxi	SI	Mesures 3.4.1 / 3.4.3
IMT - Institut Metropolità del Taxi	Connexió de la flota de taxis al sistema d'emergències 112	NO	Requereix prèviament el tractament conjunt de les àrees de prevenció i seguretat per a la seva valoració
IMT - Institut Metropolità del Taxi	Ampliació de la flota de taxis per a PMR	SI	Mesura 3.4.2
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Augmentar el compliment dels semàfors	SI	Mesures 5.5.1 / 5.1.5
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Augmentar el compliment dels passos de vianants	SI	Mesures 1.1.3 / 1.2.1 / 1.3.1 / 5.5.1
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Auditories dels passos de vianants	SI	Mesures 5.1.4 / 5.1.5 / 1.1.4
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Ampliar les zones 30 de forma efectiva	SI	Mesures 1.1.1 / 1.1.3
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Millorar el tracte al vianant en la informació urbana, la gestió, la normativa, etc.	SI	Mesures 1.3.1 / 1.3.2
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Millora de la identificació i l'accessibilitat de les parades de bus	SI	Mesures 3.1.1 / 3.1.2 / 3.5.1
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Campanya de control de compliment de les normes de soroll	SI	Mesura 5.3.3

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Estudis sobre la influència de les emissions de contaminants en la salut	NO	Aquesta proposta requereix un tractament supramunicipal
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Incorporació d'anar a peu com el mode de transport més eficient	Parcial	Recollit al PMU com a objectiu però no com a mesura
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Promoure l'ús compartit d'autocars per a escolars o treballadors	SI	Mesura 3.7.1
P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit	Implantació d'ones verdes per al transport públic	SI	Mesures 3.1.1 / 3.1.2
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Campanyes de conscienciació de seguretat viària	SI	Mesura 5.5.1
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Augmentar el compliment dels semàfors	SI	Mesures 5.5.1 / 5.1.5
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Adaptacions del disseny urbà per millorar la seguretat viària	SI	Mesura 5.1.5
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Ampliar les zones 30 de forma efectiva	SI	Mesures 1.1.1 / 1.1.3
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Reduir l'efecte barrera de les infraestructures del transport	SI	Mesura 1.1.1. / 1.1.3
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Millorar el tracte al vianant en la informació urbana, la gestió, la normativa, etc.	SI	Mesura 1.3.1 / 1.3.2

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Xarxa de transport públic integrada i multimodal	SI	Mesures 3.1.1 / 3.1.3 / 3.1.4 / 3.1.5 / 3.1.6 / 3.2.1 / 3.3.1 / 3.2.1 / 3.3.1 / 3.3.2 / 3.6.1
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Títol de transport comú	SI	Mesura 3.3.1
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Elaboració de plans de mobilitat per als polígons d'activitat econòmica	NO	No es competència del PMU. La Direcció de Mobilitat acompanyarà i assessorarà tots els plans de mobilitat d'empresa que sol·licitin suport
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Bonificacions fiscals als vehicles híbrids i elèctrics	SI	Ja està recollida a l'ordenança fiscal la bonificació en l'Impost de circulació per a vehicles menys contaminants
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Millora del transport públic i de les infraestructures per a la mobilitat no motoritzada	SI	Bloc 1, 2 i 3 de mesures
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Definir les superilles a partir d'eixos de mobilitat sostenible, i no a partir de la xarxa bàsica	Parcial	La metodologia de disseny de xarxes i superilles ja té en compte aquesta qüestió
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Electrificació del 50-55% del transport	Parcial	Mesura 3.1.8, sense quantificació del percentatge
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Compliment de la legalitat europea pel que fa a la legalitat ambiental, en tots els barris i a tots els escenaris	Parcial	És un dels objectius del PMU, no una mesura concreta

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Estudiar la creació de zones d'atmosfera protegida	SI	Mesura 1.1.2. El concepte de superilles coincideix amb el d'atmosfera protegida - espai de baixes emissions
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Implantar el peatge urbà	Parcial	L'Àrea Verda ja actua com a peatge urbà en destí
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Mesures generals de restricció del vehicle privat	Parcial	És una de les estratègies del PMU per aconseguir els objectius proposats. Forma part dels escenaris
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Implantació de sistemes de gestió intel·ligent sobre gestió del trànsit, incloent els autocars turístics.	SI	Mesura 3.7.3
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Supressió de projectes de noves autopistes urbanes	NO	El PMU aposta clarament per la pacificació de la mobilitat. Per això s'estan enderrocant les autopistes urbanes en alguns trams, però cal valorar si en algun cas és la millor solució.
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Intermodalitat a bord del transport públic	SI	Mesures 2.3.2 / 3.1.3 / 3.1.4 / 3.3.1 / 3.3.2
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Aparcaments protegits per a bicicletes	SI	Paquet mesures 2.2 i mesura 2.3.2

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Proveïment al comerç des de microplataformes logístiques	SI	Mesures 4.1.1 / 4.1.2 / 4.1.3
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Revisió i ampliació de la diagnosi del PMU	NO	Es faran els treballs oportuns però no és recull com a proposta de mesura concreta
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Millora dels indicadors, respecte al PMU anterior. Revisió crítica dels indicadors del PMU anterior	SI	Valoració positiva d'aquesta proposta. Hi ha voluntat de millorar els indicadors respecte als de l'anterior PMU
PTP - Associació per a la Promoció del Transport Públic	Revisió dels escenaris, amb els suggeriments proposats.	Parcial	S'incorpora la proposta de revisió dels escenaris, però no en l'apartat de desenvolupament de mesures
Schneider	Projecte Smart Bike (recàrrega de motos elèctriques en estacions del Bicing)	NO	Les estacions de bicing no estan preparades per a la recàrrega de vehicles elèctrics. La mesura 5.3.1 aborda la promoció del vehicle privat i les estacions de recàrrega

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
Schneider	Projectes: Mobilitat i Qualitat Ambiental	NO	Totes les actuacions del PMU persegueixen el compliment de la qualitat de l'aire establert per l'UE. La Direcció de Serveis d'Intervenció i Innovació Mediambiental de Medi Ambient i Serveis Urbans (integrada en l'Àrea d'Habitat Urbà) té com a objectiu el compliment del Pla de millora de la qualitat de l'aire a Barcelona
Schneider	Centre de gestió de la mobilitat	NO	No s'inclou al PMU perquè ja existeix
Schneider	Projecte Matrius O/D	NO	És una dada essencial pel PMU i per a la Direcció de Serveis a la Mobilitat, però no es tracta d'una mesura
Schneider	Projecte superfície (gestió de l'aparcament en superfície i reserves).	SI	Mesura 5.4.1
Schneider	Projecte Optimització càrrega/descàrrega	SI	Paquet de mesures 4.1
Schneider	Projecte AVE / Business traveller, COI (City Onboard Information, Corredor Verd, Pessants, Supersensor, Pilot Interurbà, In4Mo	NO	Son projectes de detall de desenvolupament PMU, però no es contempen dintre de les actuacions ja que aquestes son genèriques
Schneider	PMU performance	Parcial	Cal una valoració prèvia
STAC	Permetre els girs a l'esquerra a diverses cruïlles de la Gran Via per als taxis.	NO	No es un tema del PMU.

Entitat	Mesura	Valoració DSM	Comentaris
UB	Cotxe compartit: laboratori d'experimentació universitari	NO	El foment de l'increment d'ocupació dels vehicles està contemplat a les mesures 5.2.1 / 5.2.2 / 5.2.4
UB	Integració del Bicing amb la resta de modes de transport a Zona Universitària	NO	Es vol millorar l'eficiència del sistema (mesura 2.4.1) però la flota d'estacions i bicicletes necessàries per oferir un bon servei als universitaris supera la disponibilitat del servei Bicing. D'altra banda es vol afavorir l'ús de la bici privada (2.4.2)
UB	Pacificació trànsit campus universitaris	NO	Proposta tractada genèricament a la mesura 1.1.2. L'ampliació de les zones 30 s'està treballant amb el districte i la Taula d'Universitats
UGT	Incorporació de dades d'accidents in itinere	NO	Mesura incorporada al Pla Local de Seguretat Viària

ANNEX

7.4.4. Cartes informatives de valoració i resposta a les entitats

A continuació s'incorporen les cartes que es van enviar a les entitats conforme la seva participació en el contingut de les actuacions del PMU el 28 de febrer del 2014:

ACAV - ACAVE - Associació Catalana d'Agències de Viatges

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

Pel que fa a les propostes que va presentar, em plau informar-vos que l'habilitació de places d'encotxament a prop dels centres turístics ha quedat incorporada al bloc 3. Respecte de l'accés d'autocars a les superilles, aquest és un tema que s'estudiarà en cada cas, ja que el Pla no entra a tractar aquest detall. Finalment, les propostes que els autocars puguin circular als entorns de la Sagrada Família i la permissivitat respecte les persones amb mobilitat reduïda són qüestions molt concretes, no susceptibles de ser tractades al PMU que és un document estratègic. No obstant això, seran valorades en el Pla de Mobilitat Turística, document que es desprèn del PMU i que s'està en fase de diagnosi.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

ADISCAT - Associació Empreses Logística i Distribució de Begudes i Alimentació Catalunya

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

Pel que fa a la proposta que va suggerir, en el sentit que es visualitzés i es fes l'oportú tractament del comerç electrònic, em plau informar-vos que la vostra proposta ha quedat incorporada a la mesura 4.1.1 del Pla.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

AECOC - Asociación Española de Codificación Comercial

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar sobre la regulació de la distribució urbana de mercaderies em plau informar-vos que s'han valorat oportunament i han quedat recollits a les mesures 4.1.2 i 4.1.6 del Pla, de tal manera que s'han eliminat les referències al pes dels vehicles i de la càrrega i als horaris. Pel que fa a les dimensions dels locals comercials que han disposar de molls de descàrrega, us comunico que s'ha considerat convenient mantenir aquesta precisió.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

AEM - Asociación Española de Empresas de Mensajería

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar sobre les campanyes de conscienciació, formació i jornades i conferències sobre seguretat viària, em plau informar-vos que han quedat recollides a la mesura 5.5.1 del Pla. Així mateix, les mesures 1.1.4, 5.1.4 i 5.1.5 inclouen les vostres propostes sobre l'anàlisi dels punts negres i l'auditoria de seguretat viària. La identificació dels vehicles de càrrega i descàrrega per gestionar de manera més eficient la utilització de les places reservades i el registre de transportistes estan contemplats a la mesura 4.2.2 i 4.3.1. Els premis per suggerir idees per millorar la mobilitat (descomptes en carburants o en material), estan inclosos en l'actuació 5.3.1, on s'indiquen els incentius previstos als vehicles amb combustibles alternatius.

Pel que fa a la proposta d'eliminació de les peces de cautxú dels carrils bici per millorar la seguretat dels motoristes, us informo que s'ha desestimat perquè aquests elements generen seguretat als ciclistes. Altrament, l'eliminació de pilons, no és una proposta assumible de

manera generalitzada però se'n farà una avaluació exhaustiva d'adaptació del disseny urbà per millorar la seguretat, prevista en l'actuació 5.1.5.

En relació amb les altres propostes que vau presentar, us informo que ja existeix dins del web municipal de mobilitat un apartat específic referit a motos, que la Guàrdia Urbana fa controls específics del compliment de l'ITV per part dels vehicles i que l'Ajuntament ja disposa d'un canal (escrit, telefònic i digital) per recollir les suggerències, queixes i reclamacions dels ciutadans.

Finalment, el control d'actitud de risc a través d'elements identificadors dels missatgers, s'ha considerat que és un suggeriment correcte i positiu però el PMU no l'incorpora perquè és una actuació que correspon fer-la a les empreses dins dels seus Plans de mobilitat i de riscos laborals.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

ASPB - Agència Salut Pública de Barcelona

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les consideracions sobre la inseguretat que creen les bicicletes que circulen per les voreres, em plau comunicar-vos que els objectius de vetllar pel confort de les voreres, la millora dels espais públics i la seguretat per als vianants estan recollits a les mesures 1.1 i 1.3. Així mateix, la proposta d'eliminar l'aparcament de bicicletes i vehicles a les voreres no està recollida específicament. No obstant això, els criteris de ciutat de prioritització i protecció dels ciutadans estan recollits al bloc 1, i a les mesures 5.1.5 i 5.5.1, així com les qüestions referides al compliment de l'accessibilitat de la via pública i al compliment del respecte dels passos de vianants.

La proposta de reducció del trànsit privat i de la prevalença dels trajectes a peu, bicis, bus i taxi estan incorporats al PMU però no com a mesura específica, sinó com a objectiu, tractament que també ha rebut la proposta de pacificar el trànsit, incrementar zones de vianants i implantar més zones 30.

La senyalització orientativa informativa per a vianants ja existeix i, en el seu moment, es va desestimar informar sobre el temps mitjà perquè la velocitat dels vianants fluctua molt entre els diferents grups d'edat i l'estimació d'un temps mitjà podria confondre als ciutadans. Pel que fa a la formació en seguretat viària als nens, adolescents i joves en els centres educatius, us informo que el programa d'Educació Viària a les Escoles treballa aquestes qüestions actitudinals a les diferents etapes escolars. Així mateix, el PMU recull altres mesures destinades als col·lectius amb actitud de risc en la conducció, que estan recollides al paquet de mesures 1.2.

El paquet de mesures 3.4 del Pla estableix les accions adreçades a evitar la circulació de taxis en buit, la millora de la gestió de les parades però no és objecte del PMU la connexió de la flota del servei del taxi a sistemes d'informació sobre les millors rutes online ni les subvencions per taxis a les persones amb problemes de mobilitat. Tampoc correspon al PMU tractar la disponibilitat d'urinaris per a la ciutadania que els necessita, tot i que és una qüestió desitjable per incrementar els trajectes a peu amb més comoditat.

La reducció de les tarifes del transport públic no està recollida al PMU perquè aquesta responsabilitat correspon a l'ATM. En tot cas, l'Ajuntament comparteix la necessitat de potenciar l'ús del transport públic i d'aplicar una tarificació que permeti la sostenibilitat econòmica del sistema. Així mateix, la mesura proposada de pàrquings dissuasius a

l'entrada de Barcelona és una qüestió supramunicipal que cal treballar conjuntament amb ATM, Generalitat i AMB.

En relació amb la reducció de les tarifes Bicing, el Pla recull genèricament la proposta de millorar l'eficiència i reduir els costos associats del servei públic de bicicletes.

Finalment, pel que fa als controls d'alcoholèmia, us informo que hem recollit el suggeriment però no ha quedat plasmat al PMU perquè és una qüestió molt concreta i el Pla té un abast general i estratègic.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

AGTC - Associació General d'Autònoms

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb els vostres suggeriments, us informo que les propostes de fer campanyes sobre l'ús adequat de les zones de càrrega i descàrrega i l'estudi sobre el comerç electrònic i la seva afectació a la distribució urbana de mercaderies han quedat incorporades a les mesures 4.1.1, 4.2.2 i 4.3.1. En aquest sentit, està previst recollir i analitzar dades per comprovar l'afectació a cada segment. La proposta d'incorporar les dades dels accidents *in labore* s'ha inclòs al Pla de Seguretat Viària.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

AMICS DE LA BICI

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb el vostre suggeriment de tractar de manera segregada la bicicleta de la resta de modes de desplaçament (desplaçaments, ciclistes, bicicletes implicades en accidents) em plau informar-vos que, tot i que el Pla no recull explícitament el vostre suggeriment, l'Ajuntament comparteix plenament la proposta atesa la importància d'aquest mode de desplaçament a la ciutat. Per això, en la mesura del possible, en l'explotació de dades es promourà la tipificació diferenciada de les bicicletes.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

ANESDOR -Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb els vostres suggeriments us informo que les propostes següents: substitució de pintura convencional en la senyalització horitzontal per pintura antilliscant, ampliació de zones ZAM, exempció de pagament de les motos en zones AREA i ampliació de places d'estacionament de motos en superfície, millora dels carrils VAO i creació de carrils VAO per a motos i millora dels carrils VAO, aplicació de criteris de CO2 en la bonificació de IVTM i l'impost de circulació i implantació de campanyes de promoció de la moto estan contemplades en les mesures 1.1.3, 5.1.5, 5.2.3, 5.3.1 5.5.1, 5.6.1, 5.6.2. Pel que fa a la proposta de permetre la circulació de motos al carril bus s'estudiarà la seva viabilitat que puguin passar pels carrils bus sense parades sempre i quan no afecti a la seguretat viària.

Així mateix, us comunico que s'ha desestimat la proposta d'incentivar la bona conducció a través de bonificacions en l'impost de circulació perquè aquest comportament és obligatori per a tots els conductors i no es considera procedent bonificar-lo. Pel que fa als incentius en l'ITV, no

correspon a l'Ajuntament ja que les inspeccions les fan organismes independents.

En relació amb el vostre suggeriment de tractar de manera segregada les motos i els cotxes dins dels vehicles privats, tot i que el Pla no recull explícitament la vostra proposta, la compartim plenament i per això, en la mesura del possible, en l'explotació de dades es promourà la diferenciació dels dos modes de desplaçament ja que tenen característiques ben diferenciades.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

ASTAC CONDAL - Asociación de Transportistas Agrupados

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb els vostres suggeriments, us informo que les propostes de realització de campanyes sobre l'ús adequat de les zones de càrrega i descàrrega i sobre la millora de la seva gestió i vigilància, estan contemplades al bloc 4 del Pla, concretament en les mesures 4.1.1, 4.2.2 i 4.3.1

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

ATM

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb el vostre suggeriment de tractar de manera segregada les motos i els cotxes dins dels vehicles privats, tot i que el Pla no recull explícitament la vostra proposta, la compartim plenament i per això, en la mesura del possible, en l'explotació de dades es promourà la diferenciació entre els dos modes de desplaçament, ja que tenen característiques ben diferenciades.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

AUDICA - Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació a les propostes que va presentar, referents a la seguretat de les operacions dels autocars escolars, de les zones de càrrega i descàrrega, de reserves d'autocars, d'aparcaments subterranis, d'adequació dels carrils bus a les dimensions dels busos interurbans i discrecionals, de classificació de les voreres i definició del seu nivell de servei ordinari i turístic, d'implantació de sistemes de gestió intel·ligent sobre gestió del trànsit, així com de la possibilitat d'ús compartit d'autocars per diferents escoles o empreses, em plau comunicar-vos que han quedat recollides a les mesures 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.2.1, 3.1.6, 3.7.1 3.7.2, 3.7.3, 3.7.4, 5.4.2 i 5.4.3. Així mateix, l'habilitació de places d'encotxament a prop dels centres turístics està recollit al bloc 3.

Algunes de les vostres propostes (accés d'autocars a les superilles, lliure circulació d'autocars als entorns de la Sagrada Família, igualtat de les empreses en les licitacions dels serveis de transport, millores per a la mobilitat professional) no han quedat incorporades perquè són qüestions

concretes i el Pla de Mobilitat té un caràcter més global i estratègic. En tot cas, seran treballades en l'estudi de cada cas o bé en el Pla de Mobilitat Turística que està en fase d'elaboració. La petició d'estudi i informació dels punts negres d'accidentalitat ha quedat incorporada al Pla Local de Seguretat Viària.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Avancar

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació a la proposta que va presentar d'afavorir el carsharing preveient la intermodalitat amb FGC, Metro i transport públic, us comunico que ha quedat incorporada en la mesura 3.3.2 i 5.2.2.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

BACC - Bicicleta Club de Catalunya

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar us informo que la potenciació de les zones 30 per a l'ús de les bicicletes i la promoció de places d'estacionament segur de bicicletes han quedat incorporades en les mesures 2.1.1, 2.3.2 i en el paquet de mesures 2.2.

La promoció de bicicletes elèctriques està prevista al Pla en la mesura 2.6.1 i 2.7.1 però no en la modalitat d'ajudes econòmiques per a la compra de vehicles elèctrics que proposeu. D'altra banda, l'ús de les zones ZAM per a bicicletes no s'ha incorporat al Pla perquè pot afectar negativament a la seguretat viària ja que l'acceleració de la bici és menor que la dels vehicles a motor. No obstant això, les mesures 2.1. i 2.1.3 preveuen la revisió dels punts d'espera on es pot produir una acumulació de bicicletes.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Barcelona Camina

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar relacionades amb la definició de xarxa d'itineraris per a vianants, de classificació de voreres de la ciutat, de definició del nivell de servei, de reducció de l'efecte barrera de les infraestructures del transport i de millora del tracte al vianant en la informació, la gestió i la normativa, em plau informar-vos que han quedat incorporades genèricament al bloc 1 del Pla, i concretament en les mesures, 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.3.1 i 1.3.2.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Bicitours

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va expressar, referents a la possibilitat de circulació de bicicletes per determinats carrils bus i a l'ús de les escales mecàniques per part dels ciclistes, us informo que no han quedat recollides al PMU perquè són actuacions molt concretes que requereixen un estudi acurat. Així doncs, no es descarta que en certes zones de la ciutat, quan es consideri que és prou segur, es permeti que les bicicletes puguin fer ús del carril bus o de les escales mecàniques.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Bicitronic

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar referides a les intervencions per minimitzar el robatori de bicicletes a través de la reactivació del registre i marcatge de bicicletes i a la millora de la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal, han quedat incorporades al paquet de mesures 2.2 i concretament a les mesures 2.2.3. i 2.3.2. Pel que fa a l'obligatorietat d'assegurances de responsabilitat civil per part dels usuaris de bicicletes de la ciutat, aquesta es un proposta que s'estudiarà, tal com ho recull la mesura 2.2.2, prioritàriament per a aquelles activitats econòmiques que utilitzin bicicletes.

La proposta d'identificació visible de les bicicletes en circulació a una distància de 20 metres no ha quedat recollida perquè es una mesura molt concreta i el Pla té un abast estratègic general.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Cambrà de comerç

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la proposta que va presentar sobre la inclusió del transport públic en els càlculs d'ocupació de l'espai viari i del trànsit us informo que aquesta qüestió es té en compte en el document anual que es publica de les Dades Bàsiques de Mobilitat. Entenem que és una aportació positiva per afinar la diagnosi del PMU però no es tracta pròpiament d'una actuació i, per tant, no està reflectida en l'apartat referit a les mesures. Pel que fa a la incorporació de la sostenibilitat econòmica en la definició i valoració dels escenaris, us comunico que aquest suggeriment es té en compte en la redacció del PMU però tampoc no es tracta pròpiament d'una mesura sinó que és una consideració d'abast transversal. No obstant això, s'hauran de tenir en compte les noves modalitats de comerç en la implantació de les superilles.

D'altra banda, la proposta de millorar la coordinació de la mobilitat de mercaderies a escala metropolitana ha quedat incorporada en la mesura 4.1.5 del Pla.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

CCOO

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar, em plau informar-vos que la millora de la velocitat comercial de la xarxa d'autobusos ha quedat incorporada a la mesura 3.1.2 del Pla i la consideració d'integració de les xarxes de transport públic està reflectida a les mesures 3.3.1, 3.3.2, 3.1.3, 3.1.4 i 3.1.5.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Col·legi Oficial d'Agents Comercials

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la proposta que va presentar sobre la millora per a la mobilitat professional (aparcament, comunicacions, etc.) us informo que no ha quedat incorporada com a mesura del Pla perquè aquesta és una qüestió que cal estudiar acuradament, en funció de les necessitats de cada cas o zona de la ciutat.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Consell de Gremis

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar us informo que la que està relacionada amb la implantació de més places de càrrega i descàrrega i l'ajustament de l'horari, ha quedat incorporada a les mesures 4.1.1, 4.1.2, 4.2.2 i 4.3.1 del Pla. La implantació de més estacions de recàrrega per a vehicles elèctrics està inclosa a la mesura 5.3.1.

Pel que fa a la substitució del Bicing per Bicibox, us comunico que no està prevista l'eliminació del servei públic de bicicletes. No obstant això, el paquet de mesures 2.2 i concretament a la mesura 2.3.2 recull les accions per promoure sistemes d'estacionament segurs de bicicletes a la ciutat.

Les actuacions a favor de l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda estan contemplades a la mesura 1.1.1.

Pel que fa a les propostes sobre el transport turístic de viatgers, em plau informar-vos que l'habilitació de places d'encotxament a prop dels centres turístics ha quedat incorporada al bloc 3. Respecte de l'accés

d'autocars a les superilles, aquest és un tema que s'estudiarà en cada cas, ja que el Pla no entra a tractar aquest detall. Finalment, les propostes que els autocars puguin circular als entorns de la Sagrada Família i la permissivitat respecte les persones amb mobilitat reduïda són qüestions molt concretes, no susceptibles de ser tractades al PMU que és un document estratègic. No obstant això, seran valorades en el Pla de Mobilitat Turística, document que es desprèn del PMU i que s'està en fase de diagnosi.

Així mateix, la mesura proposada de pàrquings dissuasius a l'entrada de Barcelona és una qüestió supramunicipal que cal treballar conjuntament amb ATM, Generalitat i AMB i l'obertura del carril VAO és una decisió que no correspon a la Generalitat, ja que l'Ajuntament té únicament la responsabilitat de la sincronització en el tram que li pertoca.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Cooltra Motos

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la proposta d'implantació de més estacions de recàrrega per a vehicles elèctrics, em plau informar-vos que ha quedat incorporada a la mesura 5.3.1

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

COPC - Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la proposta que va expressar d'edició de càpsules informatives de seguretat viària al Metro us informo que s'ha fet una valoració positiva del vostre suggeriment i ha quedat incorporada de manera genèrica a la mesura 5.5.1 del Pla i també a la mesura 3 del Pla Local de Seguretat Viària, referida a les campanyes comunicatives.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

FECAV - Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar referides als estacionament bus en hotels i zones d'interès turístic, connectades amb la xarxa de transport públic, a l'habilitació de places d'encotxament a prop dels centres turístics i a la millora de les estacions d'autobusos, us informo que han quedat incorporades a les mesures 3.1.4, 3.7.3 i a les mesures del Bloc 3.

Així mateix, la proposta de millora de la continuïtat dels carrils VAO en zona urbana està contemplada a la mesura 5.2.3 i les campanyes de promoció de la moto, en el cas de les elèctriques, estan previstes a la mesura 5.5.1.

Pel que fa a la lliure circulació d'autocars als entorns de la Sagrada Família us comunico que aquesta proposta no està contemplada al Pla perquè és una qüestió molt concreta i el Pla té un abast més general. No obstant això, està previst el seu tractament en l'elaboració del Pla de Mobilitat Turística.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Freel

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació a la proposta que va presentar en les sessions de PMU realitzades el mes de desembre de 2013 us informo que les intervencions de promoció de la bicicleta elèctrica estan recollides a la mesura 2.6.1 i 2.6.2 però l'Ajuntament no té previst dur a terme campanyes d'ajudes econòmiques per a la compra de vehicles elèctrics.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Fundació Mutual de Conductors

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la proposta que va presentar al sobre la conveniència de realitzar campanyes de conscienciació de seguretat viària em plau informar-vos que ha quedat recollida a la mesura 5.5.1. Així mateix, les propostes d'utilització de pintura antilliscant per millorar la seguretat dels motoristes i la millora de la visibilitat a les cruïlles estan contemplades a les mesures 1.1.3 i 5.1.5.

D'altra banda, el suggeriment de fer més controls d'alcoholèmia als motoristes no està plasmat al PMU però està recollit a la mesura 18 del Pla Local de Seguretat Viària (document que es desprèn del PMU). La implantació de carrils per a motos a les vies amb més circulació està incorporada a la mesura 5.2.3

Finalment, la suggerència que els infractors visitin l'Institut Guttman s'ha valorat positivament però no ha quedat incorporada al PMU perquè és una mesura molt concreta i el Pla té un abast més general i estratègic.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació a la proposta presentada sobre el control del compliment de la revisió d'ITV i de les emissions dels vehicles, em plau informar-vos que està contemplat a la mesura 5.3.3.

Pel que fa a la proposta de modificar els escenaris de reducció del vehicle privat i de les actuacions de restricció de pas, us informo que un dels objectius que persegueix el PMU és reduir el vehicle privat a la ciutat però no es pretén, en cap cas, impedir l'accés de qualsevol ciutadà al seu destí. En aquest sentit, el disseny de superilles garanteix tots els trajectes.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

IERMB - Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la proposta que va presentar sobre la millora de la informació disponible sobre la mobilitat turística, em plau informar-vos que ha quedat recollida a la mesura 3.7.4.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

IMT - Institut Metropolità del Taxi

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que vau presentar, referides a la incorporació de vehicles amb combustibles alternatius, a l'optimització de la xarxa de parades de taxi, i a l'ampliació de la flota de taxis per a PMR em plau informar-vos que han quedat recollides a les mesures 3.4.2, 3.4.1, 3.4.2 i 3.4.3.

Pel que fa a la connexió de la flota de taxis al sistema d'emergències 112, us comunico que aquesta mesura no ha quedat incorporada atès que es tracta d'una qüestió que requereix el tractament conjunt amb les àrees de prevenció i seguretat per a la seva valoració.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Pacte Industrial de la RMB

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb el vostre suggeriment d'elaborar plans de mobilitat per als polígons d'activitat econòmica, us informo que aquesta actuació no és competència del PMU. No obstant això, la Direcció de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona ofereix acompanyament i assessorament a totes les peticions que es facin sobre els Plans de Mobilitat d'Empresa.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les vostres propostes em plau comunicar-vos que les referides a l'increment del compliment dels semàfors, dels passos de vianants i el seu estudi i de l'increment de les zones 30 han quedat incorporades a les mesures, 1.1.1, 1.1.3, 1.1.4, 1.2.1, 1.3.1, 5.1.4, 5.1.5, 5.5.1.

Així mateix, la millora del tracte al vianant en la informació urbana, la gestió, la normativa, etc. està recollida a les mesures 1.3.1 i 1.3.2 i la millora de la identificació i l'accessibilitat de les parades bus ho estan a les mesures 3.1.1, 3.1.2 i 3.5.1.

Pel que fa a la vostra suggerència de dur a terme campanyes de control de compliment de les normes de soroll, està incorporada a la mesura 5.3.3; la promoció de l'ús compartit d'autocars per a escolars o treballadors, ho està a la mesura 3.7.1 i les ones verdes per al transport públic estan incorporades a les mesures 3.1.1 i 3.1.2

Pel que fa a les emissions contaminants que produeix la mobilitat, l'objectiu del Pla és reduir les emissions però no estudiar la influència

de les emissions de contaminants en la salut. Aquesta és una qüestió que correspon tractar-la a nivell supramunicipal i ja hi ha estudis realitzats en aquest sentit.

Finalment, respecte la proposta expressada en les reunions celebrades el mes de desembre, sobre la conveniència de destacar que els desplaçaments a peu són els més eficients, us informo que no s'ha incorporat com a mesura perquè està recollit com a objectiu del PMU.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

PTP - Promoció del Transport Públic

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les vostres propostes referides a les campanyes de conscienciació sobre la seguretat viària, a l'adaptació del disseny urbà per millorar la seguretat viària, a l'ampliació de les zones 30, a l'increment del control del compliment del semàfors i a la millora del tracte al vianant en la informació urbana, la gestió i la normativa us informo que aquest suggeriments han quedat incorporats a les mesures 1.1.1, 1.1.3, 1.3.1, 1.3.2, 5.1.5, 5.5.1.

Així mateix la proposta de reducció de l'efecte barrera en les infraestructures de transport està integrada en les mesures 1.1.1 i 1.1.3 i la millora del transport públic i de les infraestructures per a la mobilitat no motoritzada són qüestions que el Pla tracta al Blocs 1, 2 i 3 de les mesures. La proposta de supressió de projectes de noves autopistes urbanes no ha quedat recollida com a tal perquè, tot i que la tendència de pacificació de la mobilitat és ben clara i s'estan enderrocant les autopistes urbanes en alguns trams, cal valorar si en algun cas és la millor solució.

Les propostes referides al transport públic (xarxa de transport públic integrada i multimodal, títol de transport comú, intermodalitat), estan incorporades a les mesures 2.3.2, 3.1.1, 3.1.3, 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.2.1, 3.3.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.3.2, 3.6.1.

Pel que fa a l'electrificació del transport, la mesura 3.1.8 recull aquesta voluntat tot i que no està quantificat el percentatge a assolir. Així mateix, les bonificacions fiscals als vehicles híbrids i elèctrics ja s'estan duent a terme a través dels descomptes en l'impost de circulació per a vehicles menys contaminants previstos a les ordenances fiscals.

La Implantació de sistemes de gestió intel·ligent sobre gestió del trànsit, incloent els autocars turístics està incorporada a la mesura 3.7.3 i la creació de zones d'atmosfera protegida que proposeu coincideix substancialment amb el concepte de superilles, recollit a la mesura 1.1.2. En relació amb la proposta de definició de les superilles a partir d'eixos de mobilitat sostenible, i no a partir de la xarxa bàsica, aquest suggeriment no ha quedat incorporada com a mesura concreta però la metodologia de disseny de xarxes i superilles ja té en compte aquesta qüestió.

Els aparcaments protegits per a bicicletes estan incorporats a la mesura 2.3.2 i el proveïment al comerç des de microplataformes logístiques ho està a les mesures 4.1.1, 4.1.2 i 4.1.3

D'altra banda, les vostres consideracions generals de revisió i ampliació de la diagnosi del PMU i de la millora dels indicadors respecte al anterior

Pla s'han valorat positivament i, per tant, s'han estimat i, per tant, se'n faran els treballs oportuns.

Pel que fa a l'elaboració de plans de mobilitat per als polígons d'activitat econòmica no és competència del PMU. No obstant això, la Direcció de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona continua oferint acompanyament i assessorament per a la realització de plans d'empresa.

El compliment de la legalitat europea en l'àmbit ambiental en tots els barris i a tots els escenaris seria desitjable però no s'ha plantejat com a objectiu del PMU, tot i que es revisaran els escenaris a partir del suggeriments proposats.

Finalment us informo que la possibilitat d'aplicar un peatge urbà no està prevista com a tal al PMU, perquè l'Àrea Verda ja actua com a peatge urbà en destí, i que la restricció del vehicle privat no quedat recollit en una mesura concreta perquè és un dels objectius principals del PMU i se'n fa un tractament transversal.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

Schneider

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que va presentar, em plau informar-vos que el projecte *Smart Bike* (de recàrrega de motos elèctriques en estacions del Bicing) no s'ha incorporat al Pla perquè les estacions de Bicing no estan preparades per a la recàrrega de vehicles elèctrics. No obstant això, la promoció del vehicle elèctric està recollida a la mesura 5.3.1.

Respecte al Projecte de *Mobilitat i Qualitat Ambiental*, les actuacions del PMU ja persegueixen el compliment de la qualitat de l'aire establert per l'UE. Altrament, us comuniquem que la Direcció de Serveis d'Intervenció i Innovació Mediambiental de Medi Ambient i Serveis Urbans (integrada en l'Àrea d'Hàbitat Urbà) té com a objectiu el compliment del Pla de millora de la qualitat de l'aire a Barcelona i per tant, fa un tractament exhaustiu del tema.

Pel que fa al Projecte *Superfície* (gestió de l'aparcament en superfície i reserves), us informo que està incorporat a la mesura 5.4.1 i el Projecte d'optimització de càrrega i descàrrega ho està al paquet de mesures 4.1 .

El Projecte *In4Mo* aporta accions de detall desenvolupades del Bloc 4 però no han quedat recollides perquè el PMU té un abast més genèric. El mateix tractament ha rebut els Projectes *AVE/Business traveller*, *COI (City Onboard Information)*, *Corredor Verd*, *Pessants*, *Supersensor* i el Projecte pilot interurbà.

Per acabar, us informo que el centre de gestió de la mobilitat ja existeix i per això no s'inclou al PMU i que el Projecte *Matrius Origen i Destinació*, tot i que es una dada essencial que s'utilitza per a l'elaboració del PMU i per a la Direcció de Mobilitat, no és pròpiament una mesura.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

STAC - Sindicat del Taxi de Catalunya

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la vostra proposta en el sentit que es permetin els girs a l'esquerra dels taxis a diverses cruïlles de la Gran Via, us informo que la vostra proposta requereix un tractament concret i de detall i, per això, no ha quedat incorporada al PMU que té un abast general i estratègic.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

UB - Universitat de Barcelona

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat. A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb les propostes que vau presentar, em plau informar-vos que el foment de l'increment de l'índex d'ocupació està recollit a les mesures 5.2.1, 5.2.2 i 5.2.4. No obstant això la proposta concreta de cotxe compartit, fruit del laboratori d'experimentació universitari no s'ha incorporat perquè és una qüestió molt específica que es treballa a la Taula d'Universitats.

Pel que fa a la integració del Bicing amb la resta de modes de transport a Zona Universitària, us informo que tampoc ha quedat recollida perquè, tot i que es vol millorar l'eficiència del servei Bicing, tal com recull la mesura 2.4.1, la flota d'estacions i bicicletes necessàries per oferir un bon servei als universitaris supera la disponibilitat del servei Bicing. No obstant això, hi ha voluntat explícita d'afavorir l'ús de la bici privada, tal com recull la mesura 2.4.2.

Finalment, la pacificació del trànsit al campus universitaris es tracta a la genèricament a la mesura 1.1.2 i, com ja sabeu, l'ampliació de les zones 30 s'està treballant amb el districte i la Taula d'Universitats.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

UGT

Benvolguts/benvolgudes,

Com ja sabeu, el proper dia 5 de març, en la sessió Plenària del Pacte per la Mobilitat es presentarà el Pla de Mobilitat Urbana per al qual s'ha dut a terme un procés participatiu en què la vostra entitat ha participat.

A partir de la diagnosi i de l'escenari de mobilitat que es promou per al període 2013-2018, el Pla conté una sèrie de mesures per als diferents modes de transport que incideixen en els objectius estratègics.

En relació amb la proposta que va exposar en les sessions realitzades el mes de desembre de 2013 em plau informar-vos que la incorporació de dades d'accidents in itinere ha quedat incorporada al Pla Local de Seguretat Viària, document que es desprèn del PMU.

Us agraïm la vostra contribució i participació en el procés d'elaboració del Pla.

Ben cordialment,

ANNEX

7.4.5. Acta de la sessió d'aprovació inicial del PMU

A continuació s'adjunta l'Acta de la sessió de la Comissió de Mobilitat i Seguretat amb la qual s'aprova inicialment el PMU:

ACTA DE LA COMISSIÓ DE SEGURETAT I MOBILITAT

Sessió de 19 de juny de 2014

7.- (1018-2014) APROVAR inicialment el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Barcelona per al període 2013-2018; i SOTMETRE'L a informació pública, durant el termini de 45 dies, a efectes que s'hi puguin presentar al·legacions o suggeriments.

El Sr. GOMILA presenta la proposta d'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana com part del procediment per a l'aprovació del Pla donant pas a 45 dies d'exposició al públic.

Resumeix els quatre eixos principals del Pla en una mobilitat més segura, més sostenible, més equitativa i més eficient amb l'objectiu actiu d'acomplir amb els paràmetres ambientals marcats per la normativa europea. A més a més, vol reduir el nombre de ferits un 20% i el nombre de morts un 30% i per últim, conté diverses actuacions per facilitar i incentivar els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

El Sr. ESCUDÉ agraeix en primer lloc la predisposició de tot el personal tècnic com de la regidoria. Després, aborda l'àmbit de mobilitat, opina que l'objectiu general del Pla local de seguretat viària de reduir un 20% les víctimes greus i mortals durant el període 2013-2018 és realista però poc ambiciós atès que el Pla estratègic de seguretat viària es planteja una reducció d'un 50% del nombre de morts en accident de trànsit respecte al 2010 i arribar a la visió zero l'any 2050.

Considera que aquests han de ser els referents i encara que considera satisfactori que el document també reculli la visió zero com a objectiu

estratègic, a la resta del document els indicadors reflecteixen passar de 281 morts i ferits greus en accident de trànsit al 2013 a 220 al 2018, una reducció del 21'7% semblant al que es va presentar inicialment abans d'incorporar aquest objectiu estratègic arran les intervencions del seu grup. Pensa, no obstant això, que existeix una informació contradictòria amb aquest objectiu.

Per aquest motiu requereix al Govern aclarir la estratègia que utilitzarà per reduir els morts i ferits greus, causats per accidentabilitat diària.

Referint-se ara a la mobilitat sostenible, assenyala que el document recull que han aplicat les 67 actuacions i que amb el pla actual, a l'any 2018 es complirien els paràmetres establerts per la Unió Europea a totes les estacions en quant al diòxid de nitrogen per partícules en suspensió; però es planteja quin seria el pla en cas d'escenaris de contaminació com la que ha viscut París i que no es troba previst al Pla de Mobilitat Urbana. Continuant amb la mobilitat equitativa, indica que la mesura estrella del Pla és la implantació de la nova xarxa d'autobús i considera que no s'ha considerat el que s'està portant a terme creient que és una fusió de línies noves amb els mateixos recursos. Tanmateix, assenyala una sèrie de línies que compleixen amb l'objectiu i cita l'H12 o l'H10. Afegeix que algunes línies noves estan penalitzant alguns barris, destacant el conflicte amb els ciutadans del Poble nou, el Maresme o el Parc i la Llacuna i recorda diversos problemes del Port Vermell o el Bon Pastor o fins i tot a la Zona Franca, assenyalant la supressió de servei als festius del Bus Barri com altre element en contra de la mobilitat equitativa.

Continuant sobre aquest punt indica que l'arribada del metro als barris de La Marina s'ajorna sine die considerant que s'ha de debatre aquest tema i exposa la necessitat de connectar el tramvia per la Diagonal que creu la més lògica.

Finalment, entrant a la mobilitat eficient, valora molt positiva i encertada la mesura de la distribució urbana de mercaderies, però que caldrà consensuar amb els sectors del transports i la logística.

Davant les actuacions i els objectius del Pla de Mobilitat es planteja dubtes que convindria treballar, com per exemple que els càlculs dels escenaris es basin en una reactivació econòmica la qual comporta un increment de l'ús del vehicle privat.

Comparteix amb el Sr. Freixedes que les polítiques de mobilitat semblen sortides més de la regidoria d'Hàbitat Urbà que no de la regidoria de Mobilitat que és d'on haurien de sorgir.

Considera que certs objectius i actuacions d'orientació semblen més polítics que estratègics, citant els casos del Pla d'aparcaments de motos a Gràcia, el qual es basa en analitzar llocs on en l'actualitat s'estan estacionant vehicles, o de voler disminuir l'ús del vehicle privat però fer gratuïta l'Àrea Verda i congelar l'Àrea Blava.

Comenta doncs el seu escepticisme davant tots els punts abans esmentats. Finalment, anuncia que el vot del Grup municipal Socialista serà el d'abstenció.

El Sr. RAMÍREZ agraeix al Sr. Gomila la presentació del seu Pla de Mobilitat Urbana i agraeix també la tasca de tot l'equip tècnic i la regidoria de Mobilitat.

Recorda que aquest Pla de Mobilitat Urbana ja s'ha presentat en successives ocasions en aquesta mateixa Comissió, moltes vegades a petició del seu Grup o per iniciativa del propi

Govern municipal. A continuació, explica que el pla és fruit d'un procés participatiu de més d'un any i mig en el qual s'han recollit 67 actuacions i quatre objectius bàsics que han compartit en el seu fons i en la seva execució, com és el tema de millorar la seguretat viària en primer lloc, després, complir amb els paràmetres mediambientals que vénen imposats per les diferents administracions internacionals o inclús l'impuls del transport públic i de la mobilitat equitativa a la ciutat de Barcelona; i finalment, la distribució urbana de les mercaderies per tal de què sigui molt més eficient a l'hora d'actuar en l'escenari de la trama urbana.

Tanmateix, pensa que es presenta un escenari que inclou com a fita l'any 2018 i que comporta un nou model de mobilitat, un model que al seu parer és molt optimista cap a la consecució d'alguns objectius i el qual s'hauria d'haver ajustat més a les dades actuals i no a partir d'una sèrie de 2016. Fa veure, per exemple, factors contextuais tan importants com la crisi econòmica actual en la qual els pensaments i l'escenari és molt diferent al que pot aparèixer en un escenari de recuperació econòmica i un increment del vehicle privat.

Aborda ara les mesures que presenta el pla per assolir els objectius als quals feia referència. Exposa que s'ha aplicat una metodologia inversa no concebuda en funció de la situació existent, sinó en funció d'una situació tendencial, i a partir d'aquesta situació tendencial de l'any 2018 s'han aplicat aquests objectius per tal d'assolir els mateixos i que des del seu punt de vista poden semblar massa optimistes. Paral·lelament, creu que la metodologia gira al voltant del concepte de les superilles, motiu pel qual pensa que existeix més pes de l'urbanisme que de la mobilitat. Explica tot seguit que les polítiques de la mobilitat s'han desenvolupat al voltant d'aquestes superilles i creu que aquest factor s'hauria de corregir, entenent que la mobilitat ha de ser analitzada en el seu conjunt.

Comenta a continuació alguns objectius ambiciosos que considera de difícil execució com la reducció del vehicle privat d'un 21% respecte a la situació actual i un increment de l'ús de la bicicleta amb més d'un 67%. Pensa que és necessari explicar com assolir aquests objectius. Un altre factor a considerar segons ell és el càlcul de les precisions i com es pretén assolir les mateixes. Demana també d'incorporar el Pla de Mobilitat Urbana anterior per avaluar fins on s'ha arribat i si les mesures que contemplava s'han aplicat o descartat i si es continuaran aplicant.

Passa ara al tema de les motocicletes, el qual troba fonamental atès la importància d'aquestes a la ciutat comtal. Indica que haurien d'ocupar un apartat especial a l'informe per reflectir correctament les seves peculiaritats.

Torna a comentar ara l'escenari tendencial, el qual considera molt optimista. Indica que en aquest s'ha partit d'unes bases de dades reals que contemplen el període 2007-2011, en el qual s'ha sofert una crisi econòmica més important, factor que pot fer variar els paràmetres a l'hora de posar a terme aquestes polítiques públiques de mobilitat. Pensa que pot haver-hi una sorpresa en quant al tema d'aquesta reducció com apuntava abans sobre l'ús del vehicle privat o que ens trobem amb un Pla de Mobilitat Urbana que al final no sigui aplicable atenent a què els fluxos del vehicle privat siguin molt més elevats del que realment s'havia previst d'aquí al 2018.

Finalment, demana com es controlaran els vehicles privats que vénen de fora del propi terme de la ciutat de Barcelona.

Reconeix que, tot i la compleció del Pla, cal més temps per acabar-lo d'estudiar i precisa de més realisme i concreció en un calendari. Per aquests motius el seu Grup no donarà suport al document.

El Sr. MESTRE valora molt positivament la tasca dels sectors municipals com els ciutadans que porten avui al moment de l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018.

Pensa, en primer lloc, que el pla contribueix a definir un model de ciutat de mobilitat sostenible. Demana des del seu Grup la necessitat de reduir el trànsit privat a la ciutat i que això es concreti en una reducció d'un 21% la quota de vehicle privat i, conseqüentment, amb aquest descens, valora també els increments de quota que es preveuen per modes de mobilitat sostenible, un increment d'un 3,5% pel públic, de 10% en els

desplaçaments a peu o del 67% en bicicleta. Recorda tot seguit al Govern municipal que mantingui una postura ferma davant la previsible pressió del lobby del cotxe, la qual serà la prova de credibilitat o no del Pla de Mobilitat Urbana que avui es presenta a la Comissió.

Exposa a continuació les polítiques del Govern que el seu Grup no aprova per la manca de coherència amb el pla. En primer lloc, diu que al Govern municipal i a l'alcalde els hi falta exigència davant d'altres administracions i els falta exercir realment el lideratge polític, per exemple en la mesura 3.6.1 del Pla, en la qual s'aborda la "Coordinació amb les altres administracions per fer efectives les infraestructures dels transport previstes a la ciutat de Barcelona i que facilitin els objectius del PMU". Reclama doncs un treball conjunt de les administracions per poder fer efectives les infraestructures del transport previstes en el Pla Directiu d'Infraestructures a la ciutat de Barcelona que facilitin els objectius del PMU.

Seguidament, comenta que des del Govern municipal existeix una confiança excessiva en la solució del vehicle elèctric i en el canvi tecnològic per ell mateix i creu que cal contemplar més factors per reduir la contaminació. Seguidament, afegeix que el vehicle elèctric no aporta la solució global als diferents programes que el mateix PMU ha d'afrontar com són avançar realment el canvi en l'estalvi energètic, evitar l'excessiva ocupació de l'espai viari per part del vehicle privat, sigui elèctric o de motor, el dret a la mobilitat per tothom o reduir les

emissions contaminants que procedeixen del desgast de frens, de pneumàtics, de l'asfalt i de la pols en les vies de trànsit.

I la tercera qüestió que no comparteix, rau en algunes decisions que contradiuen obertament el Pla de Mobilitat Urbana que avui es sotmet a aprovació inicial. En primer lloc recorda el qüestionament en la reunió pel Pacte per la mobilitat del passat 5 de març la privatització en marxa de la gestió dels aparcaments públics a l'àrea central de la ciutat, que ha iniciat el Govern municipal i en segon lloc, la reforma de la Diagonal, que no contempla allò que és imprescindible, és a dir, la unió de les dues xarxes de tramvia en el punt més òptim que és la Diagonal.

Per tant, torna a insistir en aspectes com les mateixes aportacions que ha fet l'Agència de Salut Pública de l'Ajuntament al Pla de Mobilitat Urbana, amb l'objectiu de reduir al mínim les tarifes de transport públic i fins i tot proporcionar un pas gratuït pel transport en moments d'alta contaminació.

Conclou explicant que les propostes avui presentades són les mateixes que abordaran les delegacions que presentaran en el Pla de Mobilitat Urbana així com es veuran reflectides també altres propostes que avui per qüestions de temps i d'operativitat no fan. Apunta tanmateix que tot i compartir els objectius del Govern municipal, les actuacions proposades no són prou concretes ni adequades i per aquest motiu la postura del seu Grup és l'abstenció.

El Sr. LAPORTA exposa en primer lloc que el projecte està ple de bones intencions que el seu Grup comparteix. No obstant això, diu que precisa

de més temps per analitzar-lo en detall i per aquest motiu manifesta la seva abstenció.

Després, apunta que espera que el projecte especifiqui pertinentment com s'abordaran les estratègies i al·ludeix al pas de les 74 hectàrees i mitja de zona dedicada a vianants a les 750 hectàrees. Demana seguidament com es compatibilitzarà aquesta proposta amb l'ocupació de l'espai públic que permet la Nova Ordenança de Terrasses. Manifesta també les seves expectatives al voltant de les campanyes per fomentar els drets i deures dels vianants, la xarxa de bicicletes, la reducció dels desplaçaments en vehicle privat i la promoció del transport públic i el vehicle elèctric.

El Sr. FREIXEDES pensa que cal aprofitar el període d'exposició al públic per millorar-lo i obtenir un consens dels Grups. Matisa tot seguit que un Pla de Mobilitat Urbana és un requisit que ve determinat per llei i per tant depassa la voluntat d'un Govern. Per un altre costat, opina que un pla d'aquesta envergadura va més enllà d'un tema conjuntural i comporta el model de ciutat que es vol construir. En aquest sentit, creu que la mobilitat ve molt condicionada des de l'àrea d'Hàbitat Urbà de l'Ajuntament de la ciutat. Per aquest motiu, creu que la manera de moure's a la ciutat indica la manera de viure i per això, l'objectiu del Pla de Mobilitat Urbana és millorar la mobilitat per millorar la qualitat de vida.

Després, explica que l'aposta de l'Ajuntament de Barcelona rau en una organització a través de superilles, això a nivell de mobilitat implica un

esquema funcional molt clar que requereix del suport d'Hàbitat Urbà. Creu paral·lelament que la postura del Govern passa pel diàleg i per l'aposta de nous reptes. En primer lloc, pensa que el binomi activitat econòmica és igual a moure's en cotxe és un argument caduc, almenys a l'interior de la ciutat. Ara bé, pensa que un model de mobilitat sostenible no va en contra del vehicle privat.

En aquest sentit, pensa que el Pla de Mobilitat Urbana contempla un espai per al vehicle privat però en el qual no tot l'espai és pel vehicle privat. Afegeix tot seguit que és important no supeditar tot un esquema de mobilitat a paradigmes superats com lligar activitat econòmica a mobilitat en cotxe. D'aquí la importància de l'estudi de l'impacte en el comerç de les superilles i s'observa que a aquelles zones on existeixen superilles implementades, el comerç urbà de proximitat presenta una resistència molt més alta i en canvi en aquelles zones on el model de superilles no està implementat i que són zones amb un esquema de mobilitat adaptat al model dels anys 70 del segle passat, la supervivència del comerç urbà és molt més fràgil i efímera.

El Sr. Freixedes expressa el vot favorable de CIU, el Sr. Escudé expressa l'abstenció del PSC, el Sr. Ramírez expressa el vot contrari del PP, el Sr. Mestre expressa l'abstenció d'ICV-EUiA i el Sr. Laporta expressa l'abstenció d'UpB. S'APROVA.

ANNEX

7.4.6. Al·legacions rebudes durant la informació pública

A continuació s'adjunten les al·legacions que es van rebre durant el període d'informació pública dels documents d'aprovació inicial:



A LA DIRECCIÓ DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA
Ref. Pla de Mobilitat Urbana

El Sr. Martí Sarrate Laplana, amb D.N.I. 36.952.215-R, en qualitat de President de l'Associació Catalana d'Agències de Viatges Especialitzades (ACAVE), amb domicili a Barcelona, Av. Príncep d'Astúries 54, 5ª planta,

EXPOSA

Que havent tingut coneixement del Pla de Mobilitat Urbana ("PMU") 2013-2018, aprovat per la Comissió de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona el darrer 19 de juny de 2014, es formulen en temps i forma les següents

AL·LEGACIONS

PRIMERA.- Al Pla de Mobilitat Urbana es destaca, a la diagnosi, com una de les accions dutes a terme per a la millora de la Mobilitat Urbana a Barcelona, la reordenació del trànsit a l'entorn de la Sagrada Família.

Al respecte des de l'ACAVE es reitera la nostra disconformitat amb tal acció de reordenació del trànsit i es sol·licita que es permeti la lliure circulació d'autocars al voltant de la Sagrada Família que actualment està prohibida i situa en un situació de total discriminació als autobusos i autocars envers els vehicles particulars, sense que existeixi cap tipus de justificació objectiva i raonable que justifiqui la prohibició del seu dret a circular.

La situació actual vulnera el principi d'igualtat previst a l'article 14 de la Constitució Espanyola i, encara més, contravé la pròpia Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de l'Ajuntament de Barcelona que a l'article 1.3 del seu text consolidat expressament estableix que: "3. *Quan les circumstàncies ho requereixin, s'adoptaran mesures especials de regulació i ordenació del trànsit, amb la prohibició o restricció de la circulació de vehicles, la canalització de les entrades i sortides de la ciutat per determinades vies, o la reordenació de l'estacionament, fent compatible la seva equitativa distribució entre tots els usuaris.*", doncs la mesura restrictiva imposada de prohibició de circulació no és equitativa al aplicar-se només a autobusos i autocars.

A l'anterior cal afegir que en cap cas es regula tal prohibició de circulació l'Ordenança Municipal tal i com es regulen altres restriccions de circulació com en el cas del transport de mercaderies perilloses.

Per tant es sol·licita que s'inclouï al PMU la lliure circulació d'autocars en els següents trams a l'entorn de la Sagrada Família a on actualment està prohibida:

- Carrer Sardenya, en el tram comprès entre els Carrers de Rosselló i València;
- Carrer Marina, en el tram comprès entre els Carrers València i Rosselló;
- Carrer Provença, en el tram comprès entre els Carrers de Lepant i Sicília; i
- Carrer Mallorca, en el tram comprès entre els carrers de Lepant i de Sicília.

SEGONA.- Igualment al PMU s'inclou com una de les accions principals a dur a terme fins al 2018, la creació de diferents superilles a la ciutat de Barcelona constituïdes per: "un conjunt de vies bàsiques que onfiguren un polígon, l'interior del qual inclou varies illes", a l'interior de les quals es limiti o restringeixi l'accés dels vehicles de pas.

Des de l'ACAVE es sol·licita que es faci constar expressament al PMU que els autocars estaran autoritzats per accedir lliurement a l'interior de les "superilles" per a portar i recollir grups als hotels i/o centres d'interès turístic.

Tot l'anterior, per tal que els turistes que visitin Barcelona tinguin el millor tracte possible, atès que no podem oblidar que representen una de les principals fonts d'ingrés de la nostra ciutat i és imprescindible donar-los les màximes facilitats i qualitat en la prestació de serveis per tal que s'enduguin una bona imatge de la nostra ciutat i se'ls desperti l'interès de tornar en una altra ocasió.

TERCER.- Per últim des de l'ACAVE es troba a faltar al PMU l'objectiu de garantir places adequades d'encotxament i desencotxament d'autocars prop de tots els centres d'interès turístic.

Per tal motiu es sol·licita la inclusió de tal objectiu al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018.

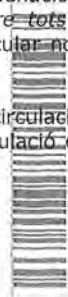
A Barcelona, a 1 de setembre de 2014

Martí Sarrate
President

A LA DIRECCIÓ DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA
Plaça Pi i Sunyer 8-10
08002 Barcelona



Núm.: 1-2014-0408202-1
Data: 04/09/2014 12:14:36
REGISTRE GENERAL
ENTRADA



Data: 23/09/2014

Destinatari
AJUNTAMENT DE BARCELONA- DIRECCIÓ
SERVEIS DE MOBILITAT DE LA GERÈNCIA
DE PREVENCIÓ, SEGURETAT I MOBILITAT
PLAÇA SANT JAUME, S/N
08002 BARCELONA

Unitat d'origen: Secretaria.
Assumpte: RATIFICAR AL.LEGACIONS
Ref. nostra: Exp. 1002/14
Doc. 8022/14

La Junta de Govern de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha adoptat en sessió de data 23/09/2014, el següent acord:

RATIFICAR les observacions emeses per la Direcció de Serveis Ambientals en data 5 de setembre de 2014, a l'Informe de sostenibilitat ambiental (ISA) del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona presentat per la Direcció de Serveis de Mobilitat de la Gerència de Prevenció, Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, en data 7 de juliol en el tràmit de consulta per a l'avaluació ambiental del Pla de mobilitat de Barcelona.

Aquesta transcripció es recull a partir de l'esborrany de l'acta de la sessió i a reserva dels termes que resultin de la seva aprovació a la següent sessió, fent-li saber què en cas que es produís alguna rectificació li seria comunicada. Tot això us ho comunico en compliment d'allò que determina l'article 58 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, i segons l'article 206 del Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic dels ens locals, del 28 de novembre de 1986.

EL SECRETARI GENERAL



Sebastià Grau Àvila

AMB : Àrea Metropolitana de Barcelona

Data: 26 SET. 2014

RÈGISTRE DE SORTIDA
Núm: 6920

Ajuntament de Barcelona

Núm: 1-2014-0450738-1
Data: 01/10/2014 13:49:55
ENTRADA
Unitat: RG - REGISTRE GENERAL

INFORME: ISA Pla mobilitat urbana Ben
aportacions AMB

Nro.Registre Sortida: 6312, Data sortida: 05/09/2014 7:46:00

Núm: 1-2014-0410883-1
Data: 04/09/2014 14:10:27
ENTRADA

Unitat: VP - VIA PÚBLICA



OBSERVACIONS A L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL DEL PLA DE MOBILITAT URBANA (PMU 2013-2018) DE BARCELONA

Ramón Torra Xicoy, Gerent de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant AMB), amb domicili a efectes de notificacions al carrer 62, núm.16-18, Zona Franca de Barcelona (08040), actuant en virtut de l'apartat 5 de la delegació de competències publicades al BOP de Barcelona de data 9 d'agost de 2011, mil·lijançant el present

MANIFESTA

I. Que atesa la data límit del 5/9/2014 del període d'informació pública per presentar suggeriments, i després d'haver rebut a l'AMB la comunicació de la Direcció de Serveis de Mobilitat de la Gerència de Prevenció, Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, per la qual es comunica que la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona ha acordat l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2016, del qual forma part el corresponent Informe de Sostenibilitat Ambiental.

II. Que havent revisat el document definitiu de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) del Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2013-2018, procedim a efectuar els següents comentaris en referència a l'Informe enviat des de la Direcció de Serveis Ambientals de l'AMB en data 10/04/2014 sobre l'ISA preliminar, on ja es felen constar algunes aportacions.

Per tant, en base als comentaris efectuats en l'ISA, remetem les següents consideracions:

Sobre les aportacions genèriques i en concret, del grau d'execució de les mesures adoptades, trobem a faltar dades sobre l'efectivitat de les mateixes.

Sobre l'objectiu final a assolir en el nou PMU, trobem a faltar explicitar si segueix sent vigent o es descarten les files plantejades anteriorment.

Sobre l'ampliació de la demanda de desplaçaments i en concret, sobre la mobilitat de persones (pà.54 de l'ISA), no trobem que s'hagi afegit algun indicador més detallat sobre la distància de cada desplaçament dels diferents modes (viatges*km o vehicles*km). Segueix sortint per etapes de desplaçament. Pel que fa a la mobilitat en vehicle privat, ens plau veure que s'ha incorporat l'ús de la moto.

Sobre l'apropiació funcional de l'espai públic (p. 87, ap.3.7), agraïm la incorporació del gràfic on es reflecteix els desplaçaments en transport públic respecte al privat per superfície. No obstant, trobem a faltar l'especificació del taxi i la bicicleta en l'ús de l'espai públic.

Pel que fa a l'àmbit de la diagnosi (pàg.31) es fa referència a l'EMT (Entitat Metropolitana del Transport), ja extinta. Preguem substituir el terme per AMB, a la taula de la pàgina 32 i 33 també, així com actualitzar les dades més recents de l'AMB amb el 2013.

Respecte als aspectes rellevants i la problemàtica, sobre la contaminació atmosfèrica, valorem positivament la inclusió dels valors d'emissió de la XVPA (pàg. 76-77). Finalment, sobre la contaminació acústica (pàg.79-80), trobem a faltar la referència al Mapa de Soroll de Barcelona, que tal i com vam comentar en l'anterior informe sobre l'ISA, aportaria més detall que el que s'exposa, el de l'aglomeració urbana del Barcelonès i.

C/ 62, núm. 16-18 Zona Franca 08040 Barcelona Tel. (+34) 93 223 51 51 Fax (+34) 93 223 47 90 www.amb.cat

[Signature]
DIRECTOR GENERAL DE SERVEIS DE MOBILITAT I SEGURETAT

[Signature]
GERENT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Pàg. 222 de 232) de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) generat amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document electrònic té la mateixa validesa que el document físic. Per més informació, visiti el web de l'AMB: www.amb.cat



Pel que fa a les aportacions específiques, en concret l'apartat de l'ISA 2.1 Antecedents i en concret, a la mobilitat sostenible, valorem positivament la prioritització d'objectius de reducció d'emissions de GEH, d'emissions de contaminants atmosfèrics i de contaminació acústica. Pel que fa als indicadors de mobilitat eficient, trobem a faltar el grau d'assoliment del % de cada vehicle respecte el parc mòbil, el rati motos/coxes d'aparcaments, etc. Finalment, sobre la mobilitat segura, trobem a faltar la prioritització dels objectius de reducció de l'accidentalitat i mortalitat enfront d'altres indicadors relacionats amb mesures preventives.

Pel que fa a l'apartat 1.3 de Relació amb altres plans o programes valorem positivament la referència als Plans i Programes plantejats següents: Estratègia Europea 2020, PSAMB, Pla de millora de la qualitat de l'aire a Barcelona 2015, Pla d'Infraestructures i transport i Pla de reducció de la contaminació atmosfèrica de Barcelona. No obstant, trobem a faltar la referència al VII Programa Marc Europeu de Medi Ambient 2013-2020, el Pla de Metropolità de Mobilitat Urbana de l'AMB 2014-2020, la Llei 37/2003 de soroll, la Llei 16/2002 de contaminació acústica i el Pla de reducció de la contaminació acústica a Barcelona 2010-20.

Pel que fa als objectius ambientals predeterminats del PMU (ap.4.1 de l'ISA), trobem a faltar el Pla de Reducció de la Contaminació Acústica 2010-2020. D'altra banda, valorem positivament la jerarquització dels objectius, havent prioritzat el OA1 "Reduir la contaminació atmosfèrica del transport" davant d'altres. També observem que s'ha categoritzat l'OA3 "Reduir la contaminació acústica del transport" com a rellevant. Sobre els indicadors de seguiment ambiental (ap.4.3 de l'ISA), les unitats segueixen en valors totals, no estan desagregats contemplant els principals modes de transport.

Sobre l'apartat 5 de Descripció i avaluació d'alternatives, tot i que trobem reflectida la sèrie històrica més llarga per tal d'extrapolar la tendència a l'any 2020 (pàg. 114-115), de manera que es pot veure reflectit la potencial disminució de l'ús del vehicle privat. També valorem positivament la referència de la pàg. 114 al context de crisi actual, que no sabem com evolucionarà i per tant, presenta una incertesa dels escenaris tendencials. Tot i així, trobem a faltar la previsió d'un possible escenari futur de recuperació.

Per tot l'exposat es

SOL·LICITA

Que es procedeixi a tenir en compte i incorporar les aportacions efectuades en aquest escrit, les quals ja van ser exposades a l'informe sobre l'ISA preliminar del 10/04/2014.

Gerència de Prevenció, Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
A/A Amparo Romani i Guanter
Secretària Delegada

C/ 62, n.ºm. 16-18 Zona Franca 08040 Barcelona Tel. (+34) 93 223 51 51 Fax (+34) 93 223 47 90 www.amb.cat

Amparo Romani i Guanter (OPDARE)
GIRELLS, MARCEL·LÍ

Josep Simó (CDP)
GIRELLS, MARCEL·LÍ



Agència de Residus de Catalunya

Dr. Roux 80
08017 Barcelona
Tel.: 93 567 33 00
Fax: 93 567 32 91



AJUNTAMENT DE BARCELONA
Sra. Amparo Romani i Guanter
Secretària Delegada
Plaça Carles Pi i Sunyer, 8-10
08002 BARCELONA

Us passo aquest informe sobre el Pla de Mobilitat Urbana.
A Romani
5-8-2014

Benvolguda,

Us trametem l'informe emès per l'Agència de Residus de Catalunya en relació amb l'Aprovació Inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018.

Atentament,

Josep Simó
Director de l'Àrea Municipal

Barcelona, 29 de juliol de 2014.



Num: 1-2014-0380198-1
Data: 05/08/2014 08:56:31
ENTRADA
Unitat: RG - REGISTRE GENERAL



INFORME TÈCNIC DE VALORACIÓ SOBRE L'APROVACIÓ INICIAL DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2013-2018.

1. DADES DE L'EXPEDIENT.

Assumpte: Aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018.

Municipi: Barcelona (Barcelonès).

Peticionari: Ajuntament de Barcelona.

Referència: RS-696/14

2. ANTECEDENTS.

En data 8 de juliol de 2014, va arribar a l'Agència de Residus de Catalunya procedent de l'ajuntament de Barcelona, una petició emetre un informe sectorial sobre l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018.

3. OBJECTE.

Aquest informe s'ha elaborat per valorar els objectius i criteris ambientals de la planificació esmentada que cal considerar en el document de referència, i així donar compliment a la Llei 6/2009 de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de Plans i Programes.

4. CARACTERÍSTIQUES GENERALS.

Justificació projecte

La redacció Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona es realitza a fi d'adaptar la planificació vigent del municipi a les demandes i necessitats d'aquest, així com per aconseguir un creixement sostingut i equilibrat de la població.

Documentació aportada

- Memòria Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018.

5. CONSIDERACIONS.

Un cop revisada la documentació aportada, no es creu oportú fer consideracions.

6. CONCLUSIONS.

Per tot el que s'ha exposat anteriorment, s'informa favorablement de l'Aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018, i es recorda que caldrà tenir en compte el compliment de la normativa i els plans i programes referents a residus.

Barcelona, 29 de juliol de 2014




Elisabet Vinyes i Guix
Tècnica del Departament de Recollida Selectiva i Envasos

Conforme,



Jordi Picas i Contreras
Cap del Departament de Recollida Selectiva i Envasos

Vist i Plau,



Josep Simó i Cabré
Director de l'Àrea Municipal



Il·lm. Sr. Joaquim Forn i Chiariello
Primer tinent d'alcalde de Presidència, Règim Interior,
Seguretat i Mobilitat
Ajuntament de Barcelona
Pl. Sant Jaume, 1
08002 Barcelona

Benvolgut tinent d'alcalde i amic,

Adjunt em plau trametre't els nostres suggeriments sobre el PMU 2013-2018 dins del tràmit d'informació pública institucional subseqüent a l'aprovació inicial del Pla.

Ben cordialment,

Josep Anton Grau i Reinés
Director general

Barcelona, 28 de juliol de 2014

Al·legacions de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona pel període 2013-2018

La Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, en sessió de data 19 de juny de 2014, va acordar l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat pel període 2013-2018 (d'ara endavant, PMU) i l'obertura d'un període d'informació pública sobre aquest instrument de planejament, de conformitat amb allò previst als articles 9 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat, i 23 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

Sense perjudici del contingut de l'informe preceptiu que l'ATM, en la seva qualitat d'autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, emetrà durant el tràmit d'aprovació definitiva del PMU tal i com preveu el precitat article 9 de la Llei 9/2003, hom creu oportú formular en aquests moments un seguit de suggeriments per ajudar a què el pla de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona esdevingui un instrument de màxima eficàcia per assolir una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient.

1. Suggeriments de caràcter general

- Es suggereix actualitzar les referències desfasades al Pla Director de Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona de les pàgines 19, 20 i 130 de la memòria del PMU.
- La descripció del PDI 2001-2010 que es realitza dins de l'apartat 5.1.1. de la secció de Diagnosi (plans i programes relacionats amb les infraestructures de transport i mobilitat de l'àrea metropolitana, pàgines 146 a 161) s'hauria d'eliminar atès que es tracta d'un pla que ja no està vigent, i a més la informació que s'ofereix no és homogènia en el temps. Tampoc no tenen sentit les referències a les xarxes proposades en l'Avanç del PDI 2009-2018, ja que aquest pla mai va ser aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM.

Així doncs, es suggereix substituir, a l'epígraf 5.1.1, els paràgrafs relatius al PDI 2001-2010 i les referències a l'Avanç del PDI 2009-2018 per una descripció del PDI 2011-2020 elaborat per l'ATM i aprovat definitivament pel Conseller de Territori i Sostenibilitat en data 14 de novembre de 2013. També s'haurien d'actualitzar les referències puntuals al PDI que figuren a la pàgina 193 i a d'altres de la memòria del PMU.

- A les pàgines 369 a 373 de la secció de Proposta es presenta la "xarxa millorada" com un avenç respecte a la "xarxa ortogonal" en sentit estricte, tot assumint que hi ha línies no ortogonals que mai no es podran suprimir per la seva funció. Així, la "xarxa millorada" estarà constituïda per 29 línies ortogonals, 21 convencionals i 22 de barri, però només les primeres figuren grafades a la memòria del PMU (per bé que totes les línies estan ressenyades en una taula annexa).

Es suggereix, doncs, incloure un plànol de les línies convencionals i de barri que també formen part de la xarxa final de bus que el PMU contempla.

Igualment, es suggereix actualitzar la informació relativa a les línies ortogonals, concretament el plànol de la xarxa de la pàgina 359 de la secció de Proposta i el de la pàgina 37 de les fitxes d'actuacions. A tall d'exemple, a la descripció de la fase 3 caldria eliminar la línia V13, que de moment no s'implementarà.

- Per analitzar el nivell de servei ofert per una xarxa d'autobús, el PMU defineix un IAG (Índex d'Accessibilitat Global) com la mitjana de temps de viatge d'una secció censal a totes les altres de la ciutat en un mode determinat -en aquest cas, l'autobús, tot i que aquest indicador també es fa servir per a d'altres modes-.

L'índex només té en compte criteris geogràfics però ignora el poblament, és a dir, li és indiferent que la secció censal destinació sigui una destinació freqüent per als viatgers de la zona origen o no ho sigui. En d'altres paraules, no té en compte els fluxos entre zones. És cert que la secció censal és una divisió territorial molt fina -de fet, la més fina disponible- i per tant no s'han quantificat prèviament els fluxos cap a les altres seccions. En aquest cas, però, hauria estat preferible fer servir una divisió territorial no tan fina però que permetés quantificar una matriu de fluxos entre elles i utilitzar-la per calcular un IAG ponderat.

L'IAG es calcula i es representa gràficament per a diverses xarxes d'autobús tot constatant-se que hi ha una millora global quan els temps mitjans disminueixen. Però tan important com això és la diferència entre l'IAG corresponent a la xarxa actual i a la xarxa ortogonal millorada, variable diferencial que no figura grafiada. Això posaria de manifest quines àrees són les que resulten més beneficiades en termes de disminució del temps mitjà de recorregut i, sobretot, si n'hi ha que en poden sortir perjudicades i per tant caldria fer-hi una reflexió més aprofundida.

Per tot plegat, es proposa reconsiderar la definició de l'IAG i completar l'anàlisi d'accessibilitat de la xarxa d'autobús segons les reflexions precedents.

- Per poder copsar millor l'abast i la significació de les mesures del PMU, es suggereix que el pla incloqui un major detall sobre la localització de les actuacions que es duran a terme durant el període 2013-2018 i que s'acompanyi la descripció d'aquestes amb el seu amidament -sempre que sigui possible- així com amb el seu pressupost aproximat, i també que s'adjunti la relació del/s ens responsable/s de l'execució de cada acció.

2. Sugeriments específics relatius a mesures concretes del PMU

2.1. Sobre el bloc 1 (Mobilitat a peu)

- Actualització del Pla d'accessibilitat municipal

Tot i que l'accessibilitat és una matèria transversal i que el PMU la tracta en accions de diversos blocs, es recomana identificar com a tasca específica l'impuls a l'actualització del vigent Pla d'accessibilitat municipal, detectant on encara es

produïxen mancances en aquesta variable i incloent un nou apartat dedicat a l'accessibilitat en la comunicació i les noves tecnologies. D'aquesta manera, el PMU projectaria el lideratge de la ciutat de Barcelona en una matèria en què sempre ha estat capdavantera a nivell mundial.

En conseqüència, es suggereix incorporar una mesura relativa a l'actualització del Pla d'accessibilitat municipal dins del bloc 1 d'actuacions del PMU.

2.2. Sobre el bloc 2 (Mobilitat en bicicleta)

- En relació amb la mesura 2.2.1, "Promoure la creació de places d'aparcament segur de bicicletes"

Caldria garantir que la proposta de l'Ajuntament de Barcelona tindrà la màxima compatibilitat amb l'existent sistema de gestió del Bicibox desenvolupat per l'AMB per tal de facilitar als usuaris de la bicicleta una informació integrada d'on es troben els aparcaments segurs a l'aglomeració central barcelonina i en quines condicions es poden fer servir. La nova T-mobilitat podria, en un futur, ser utilitzada per a la gestió telemàtica d'aquests serveis.

Es suggereix, doncs, que la mesura explíciti que la gestió dels aparcaments segurs de bicicletes serà compatible amb el sistema amb què s'opera el Bicibox.

2.3. Sobre el bloc 3 (Transport públic)

- En relació amb la mesura 3.1.2, "Millorar el servei de les línies d'autobús"

Es troba a faltar una informació més detallada que permeti conèixer què proposa el PMU per a l'horitzó 2018 en aquesta matèria i la seva possible relació amb les mesures del PDI 2011-2020 i el PDM 2013-2018.

Així, es suggereix realitzar una descripció més acurada de les accions que integren la mesura 3.1.2.

- En relació amb la mesura 3.1.3, "Millorar la connexió amb la resta de línies interurbanes"

Aquesta mesura proposa estudiar tant els intercanviadors més simples (parada de bus urbà, parada de bus interurbà) com els grans nodes, i fa esment concretament dels nous intercanviadors de Diagonal Oest - Zona Universitària, Ernest Lluch, Ribera Salines, Sants Estació i l'estació d'alta velocitat de La Sagrera.

Ultra aquestes actuacions infraestructurals, l'ATM ha desenvolupat un programa d'intercanviadors virtuals de superfície (veure mesura IN11 del PDI 2011-2020), amb una proposta concreta de disseny que es suggereix que l'Ajuntament incorpori igualment en aquesta mesura.

L'ATM treballarà per impulsar que s'acceleri el projecte i execució del programa en el marc del vigent PDI 2011-2020, per a la qual cosa resultarà imprescindible la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona.

Per aquest motiu, es suggereix incorporar en la mesura 3.1.3 del PMU la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona en l'execució del programa d'intercanviadors virtuals de superfície de l'ATM.

- En relació amb les mesures 3.1.4, "Fomentar la regulació de les línies interurbanes en estacions d'autobusos", i 3.1.5, "Revisió dels recorreguts de les línies interurbanes dins la ciutat".

El PMU proposa reduir gradualment els orígens i finals de línies d'autobusos de curt, mig i llarg recorregut a la via pública per incorporar-los a les estacions d'autobusos existents i futures, tot fent esment concretament de les del Nord, Fabra i Puig i Zona Universitària. Així mateix, el PMU proposa reordenar l'entrada de les línies d'autobús interurbanes a la ciutat de manera que passin per determinats eixos fent parades prèvies en els principals intercanviadors de transport.

Per al desenvolupament òptim d'aquestes mesures és necessari que hi hagi un consens bàsic entre l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, l'AMB i l'ATM atès que afecten a l'ordenació de serveis de titularitat diversa i a usuaris que, en part, procedeixen d'altres municipis de Catalunya. Cal trobar un punt d'equilibri, a partir de les destinacions més demandades pels usuaris dels serveis, entre l'esquema de màxims que suposaria l'eliminació de totes les parades d'origen i final en vials i el manteniment d'aquestes, així com en l'establiment de les parades de pas. D'altra banda, és convenient escoltar l'opinió dels operadors de transport pel que fa als recorreguts idonis del autobusos de línia, atès que poden aportar consideracions expertes sobre els itineraris més adients.

Es suggereix, doncs, que s'incorpori a les mesures 3.1.4 i 3.1.5 la creació d'un grup de treball interinstitucional per a l'actualització de la Proposta d'ordenació de la xarxa de terminals de transport interurbà de Barcelona desenvolupada l'any 2006 per l'ATM, la Generalitat de Catalunya, l'AMB, l'Ajuntament de Barcelona i els operadors de transport.

- En relació amb la mesura 3.1.6, "Impuls de les infraestructures de transport d'autobusos"

En aquesta acció, el PMU demana que s'executin les mesures del PDI i del PDM que afavoreixen el traspàs del vehicle privat cap al transport públic interurbà, i en concret la xarxa de carrils bus interurbans, els semàfors amb prioritat, la creació d'un hub de transport públic a la UAB i la creació de park & ride associats a parades d'autobús.

Un cop es concretin les propostes de l'acció 3.1.2 del PMU, "Millorar el servei de les línies d'autobús", es podran determinar noves interrelacions amb altres mesures dels plans esmentats així com l'oportunitat de prioritzar-les.

Així, es suggereix canviar el nom de la mesura 3.1.6 pel d'"Impuls de les infraestructures interurbanes de transport d'autobusos", títol que s'adiu més amb el seu contingut.

- En relació amb la mesura 3.2.1, "Estudi d'intercanvi dels ramals de la L3 i L4"

La mesura relativa a l'estudi de l'intercanvi de ramals de les línies L3 i L4 de la xarxa de Metro es desenvolupa a les pàgines 452 a 454 del document de Proposta (annex 6.1.1) i a la pàgina 47 del plec de fitxes d'actuacions (mesura 3.2.1). Els dos plànols de la xarxa de Metro que l'il·lustren estan desactualitzats ja que un correspon a l'esquema de l'any 2003 (annex 6.1.1) i l'altre al de l'any 1998 (fitxa 3.2.1).

L'actuació que es planteja al PMU és 'partir' les dues línies esmentades a Drassanes (L3) i a Barceloneta (L4) tot 'reconnectant' el ramal Zona Universitària - Drassanes de la L3 al ramal Barceloneta - Guinardó - Trinitat Nova de la L4, i el ramal La Pau - Barceloneta de la L4 al ramal Drassanes - Fontana - Trinitat Nova de la L3.

A l'annex 6.1.1 del document de Proposta es fa una quantificació dels viatgers afectats per l'actuació i es conclou que "amb la demanda actual, 61.222 viatges que no fan transbordament haurien de fer transbordament a la proposta (empitjoren), i 14.874 viatges que sí que fan transbordament deixarien de fer-lo a la proposta (milloren)" (pàgina 454).

La Direcció Tècnica de l'ATM ha realitzat l'estudi aprofundit de l'actuació que s'adjunta com annex al present document d'al·legacions. A l'estudi realitzat es constata que aquesta actuació, que no figura en el PDI 2011-2020 (aprovat definitivament fa menys d'un any), tindria un cost d'inversió a l'entorn de 200 M€ i no milloraria l'eficiència de la xarxa de Metro, la qual cosa es tradueix en una taxa de rendibilitat socioeconòmica negativa de dos dígits.

Per tot plegat, es suggereix que la mesura 3.2.1 sigui retirada del PMU.

- En relació amb les mesures 3.3.1, "Foment de la T-Mobilitat: únic títol de transport públic" i 3.3.2, "Foment de la integració dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament fora de calçada per vehicles alternatius i Park & Ride"

Hom aplaudeix el fet que l'Ajuntament de Barcelona expressi, a la mesura 3.3.1 del PMU, el seu ple suport al projecte T-Mobilitat de l'ATM.

Quant a l'acció 3.3.2, el PMU proposa aconseguir una xarxa de transport públic unificada a nivell de funcionalitat que integri els diferents modes de transport públic (transport públic col·lectiu, *bici sharing*, *moto sharing*, *car sharing*, aparcament fora de calçada per vehicles alternatius, etc.) i planteja la possibilitat d'una targeta única de prepagament o de càrrec a compte a final de mes (tipus targeta de crèdit) que permeti accedir a qualsevol d'aquests modes.

La T-Mobilitat és una eina de pre- i postpagament que garanteix la integració funcional de la tota xarxa de transport públic col·lectiu i que es pot estendre

fàcilment a la resta dels modes de transport públic de la ciutat si s'estableixen les necessàries prescripcions i els fluxos de dades i informació amb l'Ajuntament de Barcelona.

Per aquesta raó d'eficiència tecnològica, es suggereix concretar en la mesura 3.3.2 que la targeta única que es proposa és la pròpia T-Mobilitat.

2.4. Sobre el bloc 4 (DUM)

- *En relació amb la mesura 4.3.1, "Incorporació de noves tecnologies per millorar la gestió"*

Algunes de les iniciatives que es plantegen s'haurien d'estendre a la resta de la RMB per tal que siguin realment eficaces i puguin facilitar la feina dels operadors logístics. L'ATM ofereix la seva més àmplia col·laboració en aquest sentit a l'Ajuntament de Barcelona.

D'especial importància és el canvi del rellotge de cartró actual a l'ús del mòbil en la gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies. Caldria que, des de l'inici, l'Ajuntament de Barcelona compartís aquesta iniciativa amb la resta d'administracions públiques involucrades en la planificació i ordenació del transport de mercaderies per afavorir la seva exportabilitat a tota la regió metropolitana.

Es suggereix, doncs, que la mesura 4.3.1 incorpori la disseminació i foment de les iniciatives previstes a tota la regió metropolitana de Barcelona mitjançant la creació d'un grup de treball interadministratiu amb participació de les institucions amb competències en la planificació i ordenació de la DUM.

2.5. Sobre el bloc 5 (Vehicle privat)

- *En relació amb la mesura 5.4.1, "Revisió i millora de la gestió de l'estacionament en superfície"*

El PMU proposa adoptar les eines de gestió i regulació de l'estacionament als nous requeriments de la ciutat. En concret, proposa la gestió de l'aparcament com a element dissuasiu en la utilització del vehicle privat mitjançant la política de preus, la disponibilitat de places i les limitacions horàries. També proposa la integració aparcament - transport públic mitjançant el desenvolupament de tarifes integrades de l'aparcament i de l'ús de les xarxes de transport públic, amb una targeta única (T-Mobilitat).

Des de l'ATM es considera que, per a què les diverses iniciatives de tarifació i reducció de l'ús ineficient del vehicle privat tinguin èxit, cal que aquestes siguin dutes a terme d'una manera integrada. Així, per exemple, la política de preus dels aparcaments en destinació ha de poder-se explicar amb paràmetres semblants als preus que es posen als vehicles que van per les carreteres o a les que s'apliquen en els aparcaments en origen.

Seria idoni que es pogués formar un grup de treball per a la gestió global de l'aparcament a escala metropolitana on s'establissin pautes per a l'homogeneïtzació dels criteris informatius i els missatges per tal que els ciutadans de l'RMB puguin conèixer fàcilment les condicions i el preu de moure's en vehicle privat d'un lloc a un altre. En aquesta matèria s'escauria desenvolupar noves app per a mòbil o adaptar planificadors ja existents, tot plegat per facilitar la tasca d'informar als usuaris i permetre'ls escollir el mode de desplaçament més convenient.

Es suggereix, per tant, que s'inclouï a la mesura 5.4.1 l'impuls a un grup de treball interadministratiu per a la gestió global de l'aparcament a escala metropolitana on s'homogeneïtzin els criteris informatius i els missatges als ciutadans.

3. Altres suggeriments

- A la pàgina 20 de la memòria del PMU, en relació a l'aprovació del PDI 2011-2020, on diu "aprovat per acord de Govern de 14 de gener de 2014", hauria de dir "aprovat pel Conseller de Territori i Sostenibilitat en data 14 de novembre de 2013".
- A la pàgina 41, on diu "(Sant Adrià, el Prat, Sant Just, Sant Joan, Esplugues o Cornellà)" hauria de dir "(Sant Adrià de Besòs, el Prat de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat o Cornellà de Llobregat)".
- A la pàgina 37, cal corregir la dada de població de l'RMB de l'any 2011, que és de 5.029.181, i no pas 4.777.042. A la pàgina 101, cal corregir la dada de població de la ciutat de Barcelona, que és de 1.625.448, tal com ja apareix de forma correcta a la pàgina 37.
- A la pàgina 121, on diu "El 2010 ja van entrar en funcionament nous trams de línia de Metro" seria més exacte posar "El 2009 ja van entrar en funcionament nous trams de línia de Metro".
- A la pàgina 125, caldria actualitzar el concepte 'Conveni d'infraestructures'.
- A la pàgina 207, on diu "Àrea Vera exclusiva" hauria de dir "Àrea Verda exclusiva".
- A la pàgina 284, on diu "la situació econòmica millori de forma dramàtica" seria millor escriure "la situació econòmica millori de forma important".



Marc A. García i López
Director tècnic

Barcelona, 25 de juliol de 2014



Annex



Estudi de l'intercanvi dels ramals de la línia L3 i L4 de la xarxa d'FMB

juny 2014

1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 de l'Ajuntament de Barcelona (PMU) és en informació pública. Dins del document de propostes a incorporar, a l'apartat 3.2. relatiu a la xarxa de Metro, es planteja una remodelació de les línies L3 i L4 a l'àmbit de Drassanes - Barceloneta que el pdl 2011-2020 no contempla. La proposta del PMU es recull en l'annex 1.

Cal dir que en el present informe s'analitza l'oportunitat de la proposta en relació a la configuració actual de la xarxa (que inclou el tram 4 d'L9, l'arribada de l'L3 i L4 a Trinitat Nova i L11, l'L5 fins a Vall d'Hebron, el tram d'L2 La Pau - Badalona Centre, etc.) i no pas respecte de la xarxa grafiada en el PMU, que és obsoleta (veure annex 1).

2. Descripció de l'actuació

L'actuació descrita en el PMU consisteix a remodelar les línies L3 i L4 de Metro en el sentit d'intercanviar els ramals d'aquestes línies que actualment son tangents.

Així, conceptualment, les dues línies L3 i L4 es partirien a Drassanes i Barceloneta, el ramal Zona Universitària - Drassanes d'L3 s'uniria al ramal Barceloneta - Guinardó - Trinitat Nova d'L4, i el ramal La Pau - Barceloneta d'L4 s'uniria al ramal Drassanes - Fontana - Trinitat Nova d'L3. Al gràfic adjunt s'aprecia l'esquema global de la xarxa que en resultaria.

Per poder fer aquesta remodelació, caldria construir una nova estació sobre l'actual L3 prop de Drassanes així com una nova estació sobre l'actual L4 prop de Barceloneta. També caldria construir dos nous túnels, cadascun de 1,0 km aproximadament, als trams Drassanes - "Barceloneta Nova" i "Drassanes Nova" - Barceloneta.

Les ubicacions de les estacions conjugades a Drassanes i Barceloneta haurien de ser el màxim de properes possible per tal que l'intercanvi entre les dues línies tingués el menor cost generalitzat possible i d'aquesta forma es minimitzés l'afectació a la captació de la demanda.



3. Estimació de la inversió a realitzar

L'actuació proposada es realitza en un àmbit problemàtic, amb la presència del nivell freàtic a pocs metres de la superfície. A més, es tracta d'una actuació que comporta el tall del servei tant de la línia L3 com L4 durant un temps considerable; durant aquest transitori, els dos ramals de cadascuna de les dues línies haurien de funcionar de forma independent, la qual cosa es traduiria en un increment del temps de viatge.

Amb un cost unitari d'inversió de 90 M€ / km per als dos quilòmetres de túnel, i un factor d'1,5 per tenir en compte el sobrecost previsible degut a les dificultats constructives, s'obté una estimació del muntant de la inversió de 240 M€. Es considera un valor residual de la nova infraestructura a 30 anys de 12 M€.

4. Avaluació dels beneficis obtinguts. Metodologia

L'avaluació de les diferents variables de mobilitat es calcula a partir del model de simulació Visum de l'ATM, que és especialment indicat per a aquest estudi atès que:

- l'actuació es localitza dins del continu urbà de Barcelona
- afecta principalment la xarxa ferroviària, que és la de major demanda
- els serveis (freqüència de pas) i la velocitat comercial són els mateixos que en la situació actual, ja calibrada
- la zonificació és detallada a la zona d'estudi

Aquests quatre factors fan que la simulació realitzada en el present treball tingui un alt nivell de fiabilitat.

A partir de l'escenari 2010, per al qual està calibrat el model de simulació amb dades reals de mobilitat, es defineixen dos escenaris:

- Escenari 1, any 2018. Se suposen finalitzades les obres actualment en construcció (perllongaments d'FGC a Sabadell i Terrassa), L9 trams 1 i 2, i accés a l'Aeroport.
- Escenari 2. A partir de l'escenari 1, es remodela la xarxa de Metro (L3 i L4) segons la proposta del PMU.

S'ha assignat una matriu de mobilitat de transport públic col·lectiu prevista per l'any 2018, d'acord amb les estimacions realitzades durant la redacció del pdM 2013-2018 i el pdI 2011-2020. El model de simulació integra tots els modes de transport públic, és a dir, autobusos (urbans i interurbans) i modes ferroviaris (Metro, FGC, Renfe i Tramvia).

L'àmbit territorial del model de simulació és la Regió Metropolitana de Barcelona, dividida en 582 zones, de les que 198 es localitzen a la ciutat de Barcelona.

La principal informació que proporciona el model de simulació és la següent:

- Demanda per operadors

- Demanda per línies
- Tràfic de TPC en cotxe*hora de servei
- Entrades a les estacions
- Matrius de temps i de costos generalitzats
- Mobilitat en termes de passatgers*hora pels diferents serveis
- Variació zonal de l'accessibilitat
- Diagrama de càrrega dels serveis ferroviaris

Aquesta informació s'ha extret per als dos escenaris considerats i s'ha realitzat la comparació dels costos i beneficis diferencials de l'actuació.

5. Resultats

Els resultats que s'indiquen en aquest apartat provenen directament del model de simulació, és a dir, sense afectar-los per cap factor de correcció o de calibrat perquè aquest és de bona qualitat a nivell agregat i perquè s'analitzen els resultats diferencials entre els dos escenaris, amb la qual cosa es compensen els possibles errors sistemàtics.

Demanda per operadors

A la taula 1 es presenten els resultats globals per operadors. La major diferència en termes absoluts és justament la xarxa de Metro, que perd prop de 24.000 passatgers diaris, si bé en termes relatius només representa l'1,3%. Bona part d'aquesta demanda l'absorbeixen els busos urbans de TMB, de forma que en termes globals la variació és del 0,5%.

Les altres tres xarxes ferroviàries metropolitanas també guanyen passatge, especialment FGC, amb un 1,4% d'increment.

Taula 1. Demanda en dia feiner per operadors

	Escenari 1	Escenari 2	Diferència
FGC	358.101	363.252	5.152
Metro	1.835.906	1.812.148	-23.759
Renfe	433.059	436.165	3.106
Tramvia	83.856	84.190	334
Busos TMB	348.295	360.576	12.282
Total	3.059.217	3.056.331	-2.885

Per tant, es constata que l'actuació proposada pel PMU provoca una reassignació de fluxos al sistema metropolità de TPC de la qual la xarxa de Metro no en surt afavorida.

Demanda per línies

Per línies, l'únic canvi significatiu es produeix entre les línies L3 i L4, a causa del major potencial de la branca Drassanes - Gràcia - Nou Barris (actualment de la línia L3) en comparació amb el ramal Barceloneta - Guinardó, actualment de línia L4.

La suma de totes dues línies suposa la pèrdua de quasi 10.000 etapes de desplaçament, la qual cosa suggereix la poca bondat de l'actuació proposada.

Taula 2. Demanda per línies (dia feiner)

Línies	Escenari 1	Escenari 2
L1	466.959	466.298
L10	88.676	90.560
L11	2.231	2.142
L2	184.909	178.102
L3	389.729	291.424
L4	231.333	315.469
L5	351.079	347.909
L9	120.989	120.242
Total Metro	1.835.906	1.812.148
Modes ferroviaris	2.627.066	2.611.565

Tràfic de TPC en cotxes*km de servei

L'escenari 2, en comparació l'escenari 1, suposa un increment de 0,35 milions de vehicles*quilòmetre ocasionat per la major longitud conjunta de les línies L3 i L4. La resta de línies manté el mateix nivell de tràfic.

Entrades a les estacions

Els volums d'entrades a les estacions dins de l'àmbit d'influència obtinguts directament del model (sense afectar-la de cap factor de calibració) s'indica a la taula 2.

Taula 2. Entrades a les estacions. Escenaris 1 i 2

Escenari 1	Nom	Entrades	Escenari 2	Nom	Entrades
L3	Espanya	25.040	L3 Nova	Espanya	18.602
	Poble Sec	19.460		Poble Sec	18.742
	Paral·lel	19.843		Paral·lel	15.832
	Drassanes	17.650		Drassanes	17.920
	Liceu	18.235		Barceloneta bis	15.409
	Catalunya	49.282		Ciutadella-Vila O.	5.697
	Pg. de Gràcia	47.268		Bogatell	3.731
	Diagonal	34.693		Llacuna	5.402
			Poblenou	9.550	
L4	Poblenou	9.504	L4 Nova	Liceu	11.488
	Llacuna	5.472		Catalunya	47.481
	Bogatell	1.625		Pg. de Gràcia	39.064
	Ciutadella-Vila O.	6.025		Diagonal	34.668
	Barceloneta	14.838		Drassanes bis	18.337
	Jaume I	12.708		Barceloneta	11.983
	Urquinaona	17.508		Jaume I	11.321
	Pg. de Gràcia	30.660		Urquinaona	12.494
	Girona	7.745		Pg. de Gràcia	24.900
	Verdaguer	17.329		Girona	8.703
			Verdaguer	15.909	

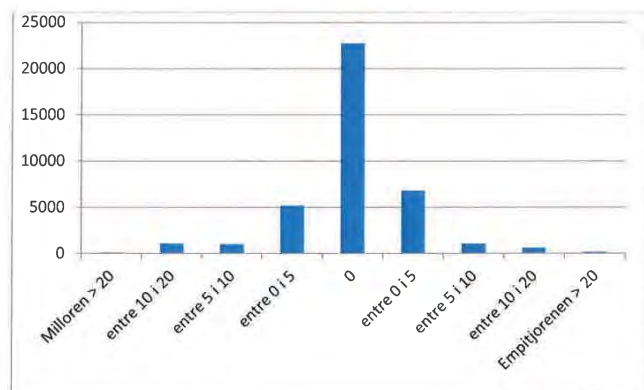
Tal com es pot apreciar, la major part de les estacions principals perden una demanda d'uns pocs milers de passatgers. En conjunt, hi ha una minva de demanda a les dues línies malgrat la construcció de dues noves estacions.

Matriu de temps i costos generalitzats

Amb l'objectiu de comparar la distribució dels passatgers beneficiats i perjudicats, s'analitza la matriu relativa a la ciutat de Barcelona (198 zones, amb 39.006 relacions interzonals) en tots dos escenaris.

Al gràfic adjunt s'observa que hi ha unes 23.000 relacions, més de la meitat, en què la remodelació d'aquestes dues línies no comporta cap variació de temps. D'altra banda, existeixen unes 6.500 relacions penalitzades amb un increment de temps d'entre 0 i 5 minuts i per contra unes 5.000 que estalvien entre 0 i 5 minuts. La resta de rangs mostren resultats aproximadament simètrics.

Gràfic 1. Distribució dels beneficiats – perjudicats (minuts)



Dins del municipi de Barcelona, el valor mitjà resultant de la matriu 198*198 de temps de viatge resulta ser de 40,2 minuts a l'escenari 1 i de 40,6 a l'escenari 2, la qual cosa vol dir que el temps de viatge empitjora en termes globals amb la proposta del PMU.

Mobilitat total en termes de passatgers*hora dels diferents serveis

Una altra variable que permet avaluar l'eficiència de la xarxa metropolitana de transport públic és la mobilitat en termes de passatgers*hora, és a dir, el temps invertit pels passatgers quan s'estan desplaçant amb els diferents serveis de transport públic sense tenir en compte els temps d'accés, transbordament, espera i dispersió (els quals, en canvi, sí es consideren quan es calculen els camins mínims en termes de cost generalitzat).

En el cas del present estudi, els resultats que s'obtenen són els següents:

- Escenari 1: 780.250 hores en dia feiner
- Escenari 2: 780.444 hores en dia feiner

És a dir, la remodelació de les línies L3 i L4 no aporta cap benefici amb la nova configuració de la xarxa; en realitat, suposa una pèrdua de 194 hores diàries en el conjunt del sistema de TPC.

Variació zonal de l'accessibilitat

En el següent gràfic es mostra la variació de l'accessibilitat en el terme municipal de Barcelona. Els colors més clars indiquen una reducció del temps de viatge promig segons l'origen del desplaçament.

El tram Fontana - Mundet resulta el més perjudicat amb la remodelació així com la part nord-est del districte de Sant Martí, tots dos de la futura L4, mentre que als àmbits del Guinardó i de Les Corts, tots dos de la futura línia L3, s'hi augmenta l'accessibilitat. En qualsevol cas, les variacions en tots dos sentits són inferiors al 2%.

Diagrama de càrrega dels serveis de Metro

La darrera variable d'anàlisi considerada en el present capítol és el diagrama de càrrega en cadascuna de les interestacions dels diferents serveis ferroviaris (en aquest cas, L3 i L4). Tal com s'aprecia en el gràfic, les variacions són poc rellevants, la qual cosa porta com a conclusió que en els dos escenaris caldria mantenir freqüències similars.

Escenari de connexió L3-L4 2108. Metro



6. Captació d'altres modes de transport

Quan es construeix una nova línia de transport públic o es perllonga un servei existent, a la demanda captada del propi transport públic cal afegir-hi la demanda captada d'altres modes de transport (peu i vehicle privat), a més de la demanda induïda.

En el present cas, on l'actuació no comporta un increment de la cobertura territorial, i quan, a més, de la matriu de costos generalitzats es desprèn que no s'obtenen guanys globals, es considera que la captació procedent d'altres modes de transport és negligible a l'àmbit global de l'actuació, per bé que a nivell local es poden produir comportaments diferencials en tots dos sentits.

Vehicle privat

En el cas concret del vehicle privat, el càlcul de la captació s'ha realitzat a partir de la diferència dels valors de la matriu dels costos generalitzats entre els escenaris 2 i 1. Es constata que a nivell global, la diferència és pràcticament nul·la, si bé a nivell local, s'aprecien certes diferències de sentit oposat.

Per exemple, la relació Fontana - Zona Universitària, en la situació futura, és un desplaçament que es podria derivar cap al vehicle privat per l'increment del cost generalitzat del desplaçament (realització d'un transbordament addicional). En sentit contrari, un desplaçament Bogatell - Fontana pot ser captat pel Metro quan ara pot ser que es realitzi en vehicle privat; en la situació futura s'obté una reducció important del temps de viatge perquè s'evita el transbordament entre les dues línies.

En el gràfic 1 es constata que la diferència de costos generalitzats entre els dos escenaris és molt baixa.

7. Variació dels costos d'explotació. Rendibilitat socioeconòmicaTIR

L'increment dels costos d'explotació derivats de les dues noves estacions i els dos nous quilòmetres de via associats a l'escenari 2 és de 0,7 M€ anuals. Aquest muntant inclou el cost d'amortització d'una nova unitat de tren que caldria adquirir degut a l'increment de longitud de la xarxa i el manteniment de les freqüències.

D'altra banda, el valor monetaritzat dels majors temps de desplaçament equival a un cost anual de 0,60 M€.

Per tot plegat, per a una inversió estimada és de 240 M€ (IVA exclòs), s'obté una rendibilitat negativa del -13,8% tal com s'aprecia a la taula adjunta.

Demanda			
C1	Costos de construcció	240,0	
C2	Costos addicionals de manteniment i operació	0,7	
			TIR
	Estalvi de temps	-0,6	-13,84%
	Interns vehicle privat	0,0	VAN (r=0,04)
	Externs	0,0	-248,09 €
	Ambientals	0,0	

Any	C1	C2	Temps	Interns VP	Externs	Ambientals	Saldo
2010	-240						-240,0
2011		-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,0	-1,3
2012		-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,0	-1,3
2013		-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,0	-1,3
2014		-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,0	-1,3
2015		-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,0	-1,3
2016		-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,0	-1,3
2017		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2018		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2019		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2020		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2021		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2022		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2023		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2024		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2025		-0,7	-0,7	0,0	0,0	0,0	-1,3
2026		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2027		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2028		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2029		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2030		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2031		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2032		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2033		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2034		-0,7	-0,8	0,0	0,0	0,0	-1,3
2035		-0,7	-0,9	0,0	0,0	0,0	-1,3
2036		-0,7	-0,9	0,0	0,0	0,0	-1,3
2037		-0,7	-0,9	0,0	0,0	0,0	-1,3
2038		-0,7	-0,9	0,0	0,0	0,0	-1,3
2039		-0,7	-0,9	0,0	0,0	0,0	-1,3
2040	12,0	-0,7	-0,9	0,0	0,0	0,0	10,4

8. Conclusions

La proposta de remodelació de la xarxa ferroviària de Metro que es contempla al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 de l'Ajuntament de Barcelona (intercanvi de ramals de les línies L3 i L4) té un balanç, en termes de beneficis socioeconòmics (per captació de demanda, variació de temps de viatge, etc), negatiu.

Tenint en compte que el seu cost en termes d'inversió és molt important (240 M€), al qual cal afegir l'increment de cost d'explotació i el major temps de viatge, la rendibilitat resultant és negativa. Per tant, no es considera adient aquesta actuació.

Annex 1

Proposta del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 de l'Ajuntament de Barcelona relativa als ramals de la L3 i L4 del Metro



PMU 2013-2018 | Propostes de mesures a incorporar

BLOC 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2. Metro

3.2.1. Estudi d'intercanvi dels ramals de la L3 i L4

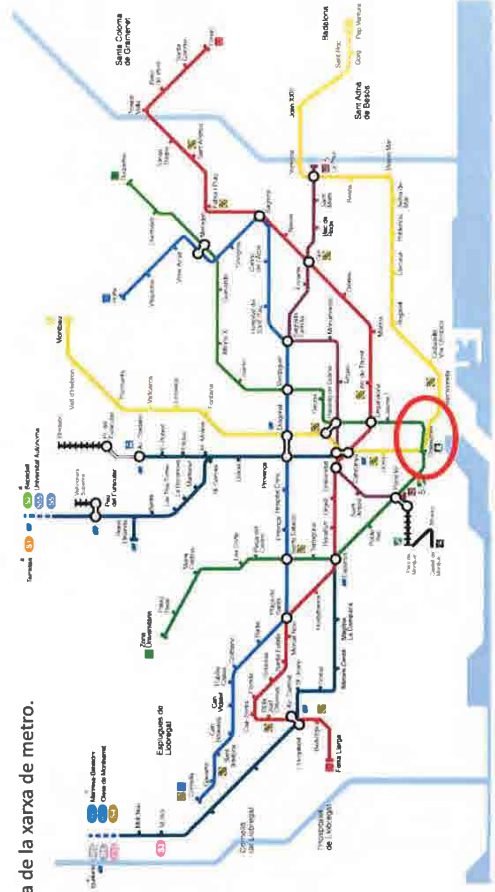


Descripció

Les línies L3 i L4 de metro tenen uns recorreguts en forma d'U. S'estudiarà les implicacions que tindria l'intercanvi dels ramals d'aquestes línies per tal de configurar línies més rectilínies.

Objectius

- Millorar l'eficiència de la xarxa de metro.





REGIDORIA DE MOBILITAT
Ajuntament de Barcelona
Plaça PI Sunyer
08002 Barcelona

Considerant que el PMU és un document de caràcter marcadament estratègic sobre el qual després s'implementen mesures i actuacions concretes, la nostra Entitat demana que s'inclouin i es valorin les següents reflexions per part de la Regidoria de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, en el període legítimament habilitat al respecte, i que es tinguin en compte en el desenvolupament i implementació del pla:

1.- El turisme és valor positiu per la ciutat de Barcelona i per la seva activitat econòmica. El turisme aporta un volum de negoci que representa un percentatge prou valuós del PIB del nostre territori, genera llocs de feina, capacitat de finançament internacional,

permet mantenir qualitat de vida i serveis públics necessaris per als residents a través dels impostos que genera la seva activitat directa i indirectament.

2.- El centre urbà representa la memòria històrica de la ciutat, conté els elements patrimonials que li confereixen identitat i l'espai que tots els ciutadans comparteixen, també amb els visitants. La concentració i la diversificació comercial al voltant dels espais històric-cultural emblemàtics és un valor estratègic que genera atracció sobre el conjunt de la ciutat i garanteix el seu creixement. També revitalitza el patrimoni arquitectònic i cultural.

3.- L'equilibri entre fluxos turístics i fluxos autòctons, entre usos comercials i usos residencials, és necessari per l'activitat comercial. L'activitat econòmica necessita de l'accessibilitat (també espai aparcament) i la mobilitat a la zona. Les polítiques restrictives de mobilitat, la manca/alt preu de l'espai d'aparcament o la manca de l'espai de càrrega/descàrrega de mercaderies repercuteixen en moltes altres dimensions de la vida urbana: la vitalitat residencial, l'ordenació d'usos de l'espai públic o el dinamisme comercial.

4.- És necessari que els responsables municipals prenguin consciència de que no promoure ni garantir l'accessibilitat (en transport públic o privat, o no oferir espai d'aparcament) del ciutadà autòcton, juntament amb la facilitat que ofereixen al respecte les grans superfícies comercials de perifèria i la recessió del consum nacional, provoca la progressiva desertització comercial de productes dirigits a la ciutadania de Barcelona i el deteriorament comercial així com de la diversitat de l'oferta. L'empobriment de l'oferta comercial genera pèrdua d'atractiu de l'espai públic, manca de reconeixement de identitat interna sobre el ciutadà autòcton i deteriorament de la imatge exterior de Barcelona.

5.- A efectes turístics, els espais consolidats com a visita turística preferent, també han de garantir l'accessibilitat i la mobilitat tant en vehicle privat com en transport públic. La gestió dels fluxos turístics no s'hauria de fer posant obstacles e incomoditats a la visita del turista que s'hi mostra interessat a conèixer els elements històrics i culturals paradigmàtics de la ciutat de Barcelona, doncs el que finalment serà qüestionat (ja sigui pel propi turista o per les operadores turístiques) serà la destinació de Barcelona.

6.- Per al compliment dels objectius mediambientals i la disminució en l'emissió dels diferents gasos i els efectes més freqüents sobre la salut, l'aposta per les energies

renovables i "netes" és del tot bàsica i serà la que permetrà disminuir els efectes negatius mediambientals. La restricció de l'accés de vehicles, especialment els d'alta ràtio d'ocupació com els autocars, no sembla que hagi de tenir cap mena de impacte en les dades a millorar. Al contrari, creiem que s'hauria d'incentivar l'arribada de vehicles com els autocars que tenen una ratio molt alta d'ocupació.

7.- La recessió econòmica local i mundial, la variació en els hàbits i les maneres de desplaçament, han incidit en una disminució dels fluxes i presència de vehicles en vies i espais antigament considerats com a conflictius per la mobilitat.

8.- Creiem en la necessitat d'afrontar un nou enfocament de la relació de comerç i ciutat en el nostre centre històric, on l'espai urbà es consolidi com un indret de confluències de fluxes humans i econòmics, al mateix temps que ofereix serveis i qualitat de vida per a residents i visitants. El principal atractiu de tot centre urbà és la diversitat, pel que s'hauria d'entendre que qualsevol actuació s'ha de fer des d'una òptica interdisciplinària, mai entenent el comerç ni el turisme com un enemic del resident ni de la ciutat.

Els progressius canvis en els hàbits de consum durant els darrers 10 anys, la crisi econòmica, l'augment de les grans superfícies comercials, la polarització del consum entre dos perfils molt extrems (alt i baix poder adquisitiu), la no facilitat d'accés a la zona, són factors que posen en perill la diversitat comercial que configurava l'èxit del centre històric.

El centre històric i el seu atractiu comercial és actualment un dels principals motivadors actuals de la visita i estada a la ciutat de Barcelona. Les repercussions negatives del deteriorament progressiu d'aquest tret de identitat i activitat econòmica, són indicadors a valorar per sí mateixos, però és necessari recordar que les conseqüències poden fer-se extensives a moltes altres dimensions de la ciutat.


Javier Cottet Torres
46131015F
President
BARNA CENTRE Barri Gòtic
Federació d' Assoc. de Comerciants
Avda Portal de l'Àngel, 7, 3r
08002 Barcelona
Tf 93 318 77 44
bc@barnacentre.cat

Unitat: SM - Oficina d'Atenció Ciutadana de Sant Miquel



A l'atenció de la
Comissió de Seguretat i Mobilitat
Regidoria de Mobilitat
Ajuntament de Barcelona

AL·LEGACIONS AL PLA DE MOBILITAT URBANA DE
BARCELONA (PMU) 2013-2018

El passat mes de juny, la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va publicar l'anunci d'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU) 2013-2018 (DOGC 6652 del 27 de juny de 2014).

De conformitat amb allò que disposa la legislació vigent, des de CCOO de Catalunya presentem l'escrit adjunt dins del termini establert, que recull les observacions i al·legacions de la nostra organització.

Barcelona, 5 de setembre del 2014.

Vicenç Tarrats i Masó,
DNI 77074466V
Secretari de Política Territorial i Barcelonès
CCOO de Catalunya

**Document d'al·legacions de CCOO de
Catalunya al Pla de Mobilitat Urbana de
Barcelona 2013-2018**



secretaria de política territorial
i del barcelonès

**Setembre de 2014
CCOO de Catalunya**

AL·LEGACIONS DE CCOO DE CATALUNYA AL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2013-2018

Presentació

El passat mes de juny, la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va publicar l'anunci d'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU) 2013-2018 (DOGC 6652 del 27 de juny de 2014). De conformitat amb allò que disposa la legislació vigent, des de CCOO de Catalunya volem presentem les nostres observacions i al·legacions a la citada proposta de planificació.

El PMU és, juntament amb el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire Horitzó 2015 (en procés d'aprovació hores d'ara), una de les principals eines per tal de reduir impactes sobre la salut pública dels ciutadans de tota l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

El nostre sindicat assumeix i valora com a positius els objectius estratègics del PMU, és a dir, el fet d'assolir un model de mobilitat més segur, sostenible, equitatiu i eficient.

De la mateixa manera, també podem estar-hi d'acord amb bona part dels grans eixos de treball que el pla defineix. Exemples d'això són l'aplicació efectiva del concepte de Superilla, el desenvolupament de la xarxa de carrils bici, el compliment de la normativa sobre qualitat ambiental o la discriminació positiva dels vehicles d'alta ocupació.

En canvi, ens resulta del tot sorprenent mantenir el servei de trànsit actual, donat que limita i fins i tot impedeix avançar sobre els objectius estratègics del pla.

Tal i com vàrem realitzar durant el procés de participació per a l'elaboració del PMU, amb el present document CCOO de Catalunya intenta contribuir a la millora dels seus continguts per, precisament, avançar en l'assoliment dels objectius que el mateix pla estableix i que emanen de la legislació vigent i de les directives de la Unió Europea.

Introducció

Reconeguts experts d'àmbit nacional i internacional han demostrat l'existència d'una relació directa entre l'exposició a alts nivells de contaminació de l'aire i l'augment de malalties pulmonars i cardiovasculars. Les recerques més recents també han mostrat l'existència d'una a relació entre les partícules contaminants i el càncer de pulmó o vesícula.

Segons dades de recent publicació, tant en recerques científiques com a la premsa escrita, l'Estat Espanyol és una de les zones de l'Europa Occidental amb els nivells de contaminació atmosfèrica més elevats. La situació és especialment preocupant a les grans ciutats com Barcelona. Tant és així, que des de la Comissió Europea es va arribar a obrir un procediment infractor per forçar el compliment dels acords sobre l'emissió de partícules contaminants que poden ser perjudicials per a la salut humana i el medi ambient.

El model de mobilitat que impera en l'actualitat implica la presència d'un gran nombre de cotxes circulant diàriament per les vies urbanes de les nostres ciutats. Les emissions dels tubs d'escapament dels vehicles de motor d'explosió generen la major part de la contaminació atmosfèrica i, aproximadament, una quarta part de les emissions de gasos d'efecte hivernacle de Barcelona. Cal recordar que els desplaçaments en vehicles particulars generen quantitats molt més grans d'emissions per unitat de distància recorreguda que els viatges en transport públic. També és destacable el tipus de xarxa viària i les condicions geofísiques de la nostra ciutat, que dificulten especialment la capacitat de dispersió de les partícules i els gasos contaminants.

Tal com determina l'Organització Mundial de la Salut, es pot assolir una considerable disminució de l'exposició a la contaminació atmosfèrica si es redueixen les concentracions de diversos dels contaminants atmosfèrics més comuns que s'emeten durant la combustió de fòssils. Aquestes mesures reduiran també els gasos d'efecte hivernacle i contribuiran a mitigar l'escalfament global. Un estudi sobre la contaminació per partícules, realitzat en dotze països europeus, revela que l'esperança de vida a Europa augmentaria en més del 30 % amb una sensible rebaixa dels nivells de contaminació ambiental.

El Pla d'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012 - 2020 exposa l'elevada dependència energètica de Catalunya respecte dels combustibles d'origen fòssil. Es calcula que, al ritme actual de producció d'aquests combustibles, les reserves existents de petroli es limitaran a quaranta anys, del gas natural a seixanta-cinc i del carbó a uns dos-cents anys. L'esgotament gradual d'aquests recursos energètics, comporta unes previsions pels propers anys en les que s'estima un increment del preu del petroli molt

superior als 100 euros el barril. De fet, aquest preu ja s'ha superat en diverses ocasions des del inici de la crisi econòmica i financera actual.

Catalunya no disposa de recursos fòssils significatius, motiu pel qual s'ha d'actuar, d'una banda, sobre la demanda energètica i, d'altra banda, cal assegurar-ne la cobertura mitjançant la diversificació de l'oferta d'energia que tingui un menor impacte sobre el medi ambient. En aquest sentit, l'objectiu principal del PECAC és que l'economia catalana assoleixi una baixa intensitat energètica i baixes emissions de carboni, complint així, amb els compromisos adquirits junt amb la resta de l'Estat, en l'estratègia 20-20-20 de la Unió Europea.

En aquest context és on pren veritable rellevància la transformació del model de mobilitat que ha perseguir el PMU de Barcelona. Les dades sobre consum energètic disponibles indiquen que el transport és un sector que consumeix el 40% de l'energia primària a Catalunya. Més del 80% d'aquest consum energètic correspon a la mobilitat rodada, dins de la qual hi destaca la mobilitat que es fa dintre dels nuclis urbans i que es corresponen amb desplaçaments curts, de menys de cinc kilòmetres, que es podrien resoldre fent servir el transport públic, circulant amb la bicicleta o caminant.

Un canvi de paradigma de la mobilitat es tradueix en fomentar decididament el transport públic, mitjançant la millora de la seva qualitat i incentivant a les persones usuàries habituals. L'habilitat de la Ciutat Comtal, la seva qualitat de vida i el seu atractiu com a zona de gran dinamisme econòmic, estan relacionats amb la seguretat dels seus carrers, els nivells de contaminació acústica o l'accessibilitat dels mitjans de transport. Tot plegat, el PMU ha de definir objectius que millorin sensiblement la situació actual, partint del impuls decidit de les opcions més sostenibles com els desplaçaments a peu o amb bicicleta.

Els sinistres relacionats amb l'ús de la xarxa viària de Barcelona mantenen una tendència a la reducció del número de persones mortes o ferides durant els darrers anys. Tot i això, cal avançar d'una manera molt més decidida per tal d'assolir els objectius de la UE. Resulten especialment preocupants les dades corresponents als accidents amb implicació de motos o ciclomotors, que aglutinen més de...

Com a principal força sindical del nostre país, des de CCOO de Catalunya estem especialment preocupats, lògicament, pel foment de la mobilitat sostenible als centres de treball. La bonificació del transport públic, la racionalització de l'ús del vehicle privat, els acords pel transport col·lectiu, el foment decidit de la bicicleta, etc., esdevenen objectius necessaris i, alhora, perfectament assumibles amb certa voluntat política i dels agents socials.

Estem en un moment de canvi en què la societat cada cop més demana una modificació del model de mobilitat, actualment caracteritzat per l'hegemonia de l'ús dels vehicles privats motoritzats. Aquesta evolució implica apostar decididament per una mobilitat més sostenible i segura en benefici de tota la col·lectivitat. Per tant, el PMU ha d'establir les bases per tal de reequilibrar el pes que té cadascun dels mitjans de transport en la mobilitat del present i futur de Barcelona.

Al·legacions de CCOO de Catalunya

• Impuls de plans de mobilitat als centres de treball

Una gran part dels desplaçaments quotidians corresponen al que és coneix com a mobilitat obligada. Estan relacionats amb l'activitat laboral o lectiva. Al mateix temps, diferents estudis indiquen que una gran part dels accidents de trànsit estan relacionats amb l'activitat laboral. Així, és lògic concloure que una administració del pes de l'Ajuntament de Barcelona ha de tenir una visió específica d'aquests tipus de desplaçaments en l'assoliment dels objectius del PMU.

L'anàlisi de la proposta de planificació mostra dades sobre tot el municipi. En canvi, sobte la manca de mesures específiques en relació als polígons industrials i els grans centres de generació d'activitat econòmica. El millor exemple d'això és la Zona Franca, el polígon industrial més gran de Catalunya i un dels més dinàmics de tota Europa. La manca de data per a l'arribada de la línia L10 del metro a aquest indret mantindrà en la pràctica els greus problemes d'accessibilitat a la zona que hi ha en l'actualitat, on més d'un 70% de les persones s'han de desplaçar amb cotxe cada dia.

En aquest sentit, la nostra proposta és del tot constructiva i factible. Es tracta de que l'ajuntament impulsi el desenvolupament de plans de mobilitat específics per a cada polígon industrial o zona d'especial dinamisme comercial. Aquesta mesura, a més, contribuiria al desplegament d'altres normatives vigents, com el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, o avançaria en els continguts del Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire, pendent d'aprovació definitiva.

De manera complementària, proposem que els serveis municipals també fomentin la creació de plans de mobilitat d'empresa, amb especial atenció als centres hi treballin més de 500 persones o amb un número de desplaçaments recurrents superiors a 5000 (incloent usuaris).

Els plans de desplaçament haurien de partir d'una diagnosi de la situació actual, exposant les mancances i potencialitats de cada zona, els impactes generats, els costos reals, etc. També requereixen la presència de taula de mobilitat per permetre la participació, implicació i el seguiment de tots els agents implicats.

De les experiències existents a Catalunya, podem situar algunes de les idees que han sortit d'aquestes taules, i que podríem també contribuir a assolir els objectius del PMU de Barcelona:

- Adequar els horaris i les freqüències del transport públic a les entrades i sortides dels treballadors/es.
- Recuperació del transport col·lectiu d'empresa. Cercar fórmules pel seu ús compartit (instal·lacions adjacents, treballadors en destí, etc.)

- Potenciació decidida de la utilització compartida dels vehicles particular (bonificació, plataformes tipus "FesEdit", etc.).
- Gestió avançada dels aparcaments privats (reserva de places per usos compartits, persones amb disminució, necessitats familiars...).
- Impuls dels desplaçaments amb bicicleta (aparcaments segurs, adaptació a les necessitats dels usuaris, bonificació, etc.).
- Millorar la gestió logística de les mercaderies.

Els plans de mobilitat i les subsegüents taules de concertació haurien de tenir com a punt de partida els centres de treball dependents del mateix ajuntament de Barcelona. Són milers les persones implicades, i els canvis en la manera de desplaçar-se per accedir a la feina o per desplaçar-se *in missió* tenen una gran influència sobre tota la ciutat.

• Campanya de xoc per a la reducció d'accidents

Tot i els avanços dels darrers anys, on s'ha reduït de manera sensible el número d'accidents de trànsit i de persones mortes o ferides, cal invertir els màxims esforços per tal de reduir aquest drama humà i els seus costos socials i econòmics.

El PMU inclou mesures per tal de reduir la sinistralitat, que inclouen canvis normatius, millora de la comunicació o persecució d'infraccions. Tot i això, considerem que caldria desenvolupar una campanya de xoc adreçada a la dràstica reducció del número d'accidentats, i que caldria complimentar-la a una altra més de fons. L'objectiu de la mesura és informar a tots els usuaris de les vies públiques de les seves obligacions bàsiques i, també, dels seus drets. Encara es donen situacions on molts conductors o vianants ignoren, directament, com han de gaudir de l'espai públic.

Aquesta campanya s'hauria de plantejar en positiu, conscienciant a tota la població, cercant l'ús comunitari de l'espai públic i el benefici col·lectiu. L'objectiu podria ser que cap ciutadà mori a la xarxa viària de Barcelona.

Des de diferents suports (televisió local i autonòmica, premsa escrita, webs, etc.) caldria arribar especialment als professionals de la conducció (els majors usuaris de les vies urbanes), amb especial atenció als col·lectius més febles (nens, gent gran, ciclistes, persones amb disminució...).

Les actuacions haurien d'estar acompanyades amb accions d'informació sobre el terreny, detectant i informant sobre actituds incíviques o punibles. Un exemple pot ser la informació als conductors de motos sobre la prohibició de circular per les voreres, abans d'arribar a l'aplicació de les sancions que ja inclou la normativa vigent.

El disseny de la campanya hauria d'observar una actuació específica sobre els accidents laborals de trànsit, donades les seves particularitats

(situacions d'estrès, hores punta, fatiga, etc.). En coherència amb el que s'ha apuntat anteriorment, l'ajuntament té una responsabilitat específica amb les distintes plantilles que existeixen als diferents equipaments municipals, pel que hauria d'actuar, també, a nivell intern en aquesta línia.

• Potenciació de l'ús recurrent de la bicicleta

El PMU estableix com a objectiu superar el percentatge de desplaçaments diaris amb bicicleta, passant de l'1.51 (dada de 2011, clarament superada avui en dia) al 2.52% (projecció 2018).

L'actual tendència a incrementar els usos no motoritzats a Barcelona és evident. Els motius són diversos (econòmics, salut, gaudi, ambientals, reducció del temps de certs trajectes, etc.), i no semblen conjuntural. Així, es pot considerar que l'objectiu que fixa el PMU és massa modest, i podria situar-se perfectament al voltant del 5% tan sols a partir de l'efecte desitjable de les Superilles en la pacificació del trànsit rodant.

La Ciutat Comtal té, en bona part, unes condicions orogràfiques i climàtiques força adequades pel trànsit de bicicletes. Però el repte d'atraure a conductors de vehicles a motor a aquest mode més sostenible té una gestió complexa, i requereix major decisió que la que estableix el PMU.

La veritable modernització de Barcelona passa per incrementar decididament la presència de ciclistes i reduir la de cotxes privats amb un sol conductor. Seguint referències europees, com Amsterdam, Copenhage o Basilea (amb percentatges de presència de bicicletes molts superiors als objectius del PMU), la nostra ciutat pot esdevenir un veritable referent al sud d'Europa en relació a aquest saludable sistema de transport.

El PMU inclou interessant mesures, que es sumen a l'ampliació i dignificació de la xarxa ciclable i, també, a la consolidació del servei de bicicleta pública. Però proposem, a banda de definir un objectiu realista però més ambiciós, una potenciació encara més evident i decidida de l'ús de la bicicleta.

Un dels grans reptes rau en la seguretat dels estacionaments de bicicletes. Hi ha mesures de baix cost que permetrien millorar la situació actual, com la ubicació de places d'aparcament a l'interior d'edificis públics, els desplegament dels mòduls Bicibox per tota Barcelona. En la línia del que s'ha apuntat anteriorment, l'ajuntament podria impulsar els acords amb empreses, centres d'estudi i comerços per tal d'habilitar espais per a l'aparcament de bicicletes tant de treballadors com d'usuaris, sempre en funció de la disponibilitat de les instal·lacions.

Es tracta també de concretar i mostrar més implicació en l'afavoriment de l'ús de la bici per a col·lectius. Tal i com hem apuntat anteriorment, l'ajuntament hauria d'aplicar aquest principi entre els treballadors públics de

que disposa.

En relació a l'ús de la bicicleta, una gran mancança de l'actual proposta de PMU és la connexió segura amb els municipis de l'entorn de Barcelona, especialment amb la comarca del Baix Llobregat. Tant la circulació per l'Avinguda Diagonal (Esplugues de Llobregat) com per la C-31 (entre el terme municipal de l'Hospitalet i El Prat de Llobregat) signifiquen dificultats pels desplaçaments des de fora de Barcelona. Tot i que no es tracta de competències directes de l'ajuntament, treballar en la seva millora podria millorar el transvasament del cotxe cap a la bicicleta.

En la mateixa línia, tot i que es tracta íntegrament del municipi barceloní, és urgent construir un accés d'ús ciclista entre el passeig de la Zona Franca i el carrer A. Aquesta connexió permetria arribar amb seguretat al port i el polígon industrial tant a peu com amb bicicleta. Hores d'ara resulta impossible. Alhora, possibilitaria connectar amb el Baix Llobregat per la zona costanera.

Pel que fa a la bicicleta pública, cal la seva vinculació amb les xarxes de transport amb l'arribada de la T-Mobilitat. També caldria revisar el funcionament i els costos d'aquest servei a partir de la creació d'un grup de treball específic, que pugui valorar les tarifes a aplicar, les bonificacions en funció del tipus d'ús, la seva simplificació, les noves eines telemàtiques, etc.

• Millora de les xarxes de transport públic

La nostra organització ha reclamat repetidament la redistribució de carrils de circulació en accessos estratègics a Barcelona, per tal d'ubicar carrils Bus-VAO. Es tracta d'optimitzar infraestructures per tal de permetre l'augment de la velocitat comercial del transport interurbà per carretera i de prioritzar l'alta ocupació de vehicles particulars, amb costos d'execució força baixos. Els casos més emblemàtics són el de la B-23 i la C-31, pel que proposem la urgent coordinació amb la resta d'administracions implicades per al seu desplegament.

Hi ha diverses actuacions pendents d'execució amb una gran capacitat d'influència sobre la mobilitat de Barcelona. Tot i no dependre de l'ajuntament, és innegable la capacitat d'aquest per tal d'articular-los. Un d'ells és la unió de les línies existents de tramvia, projecte que disposa d'un gran consens tècnic i social. Aquesta operació disminuiria la circulació de vehicles a la ciutat (hi ha estudis que calculen que podria transportar més de 80.000 passatgers diaris), reduint impactes sobre la població.

Un altre projecte del tot necessari és la posada en funcionament de la línia de metro L10. Avui en dia no és conegut quan serà operativa, tot i que els ciutadans ja estem suportant des de fa anys els costos de la seva construcció i del seu manteniment. Caldria activar els mecanismes necessaris per donar servei a un barri densament poblat on no arriba cap

xarxa ferroviària (Zona Franca) i, alhora, millorar la indesitjable situació abans apuntada del principal polígon industrial de Barcelona, reconeguda pel mateix PMU.

En sentit contrari, hem observat amb preocupació com el PMU recull una proposta que ens ha resultat sorprenent. Al punt 3.1.7 (Fomentar els carrils Bus-VAO) s'inclou la referència a la construcció d'un carril per a camions que arribaria fins el port de Barcelona. Aquest nou vial, de desenvolupar-se definitivament, hauria de contemplar donar servei a les xarxes de transport públic, als vehicles d'alta ocupació i al transport col·lectiu d'empresa. De la mateixa manera, s'hauria de contemplar la seva connexió amb els polígons industrials adjacents i amb Mercabarna, optimitzant així una inversió d'aquesta gran magnitud.

Les diferents administracions competents haurien de prioritzar la posada en marxa de la connexió ferroviària del port de Barcelona amb ample internacional. Aquesta infraestructura podria fer innecessària de camions l'autopista projectada, evitant importants impactes ambientals sobre el territori, reduint les emissions de gasos d'efecte hivernacle i, també, estalviant una quantitat important de recursos públics que podrien tenir altres destinacions més necessàries.

Racionalitzar la distribució urbana de mercaderies

El model actual de distribució urbana de mercaderies (DUM) parteix d'un sistema insostenible, que provoca greus conflictes i mancances a tota la ciutat, especialment als eixos comercials a primera hora del matí, però també a darrera hora del matí (quan es tornen a fer distribucions, especialment als barris del centre). Per tal de millorar la qualitat de vida a Barcelona, es fa necessari desenvolupar projectes de "microplataformes de distribució" a l'interior de la ciutat. Es tracta de que el PMU apliqui els bons resultats de proves pilots com les realitzades a Sant Andreu i altres zones, i lligar-les amb projectes d'eco-logística com el de Vanpedal. Així es podria generar una xarxa de distribució final molt més eficient, sostenible i, fins i tot, econòmica.

Secretaria de Política Territorial i del Barcelonès.

CCOO de Catalunya

Setembre de 2014

Núm:	1-2014-0408858-1
Data:	04/09/2014 14:14:02
	ENTRADA
Unitat:	SM - Oficina d'Atenció Ciutadana de Sant Miquel



En Miquel Àngel Fraile Villagrasa, com a Secretari general del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona, amb NIF 36 957 324 G, amb domicili a la Via Laietana, 32, 2n, de Barcelona, presenta les següents

EXPOS:

Que a l'empara del que disposa l'article 162.2 de la Llei 8/1987, de 15 d'abril, municipal de Catalunya, mitjançant aquest escrit i dintre del termini legal concedit a l'efecte, passo a formular al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 a la Comissió de Seguretat i Mobilitat els següents

OBSERVACIONS I COMENTARIS SOBRE EL PLA DE MOBILITAT URBANA 2013-2018

Amb caràcter general

Entenem que els plans estratègics han d'incorporar en els seus objectius l'impacte econòmic de les mesures que volen implementar tant pel que fa al cost/benefici en termes de ciutat i/o de l'àrea afectada com també pel que fa als interessos particulars tant empresarials com dels ciutadans en general.

En aquest sentit, interessa aprofundir més concretament en l'impacte econòmic en tots els grups d'interès i que això es pugui resoldre en la fase inicial d'implementació, com a condició necessària per confirmar el desenvolupament de qualsevol de les mesures que s'acordi dur a terme.

En aquest sentit, entenem que la comissió permanent de seguiment i aplicació del Pla seria el lloc adequat per a la presentació dels estudis d'impacte que de manera obligatòria han d'acompanyar cada mesura que es vol implementar.

Amb caràcter específic

Assenyalem un resum de temes que hem plantejat per a la seva consideració:

- El carril VAO no té l'afluència de trànsit que seria desitjable durant la setmana. A més, hauria d'obrir-se al trànsit general durant els caps de setmana.
- Habilitació d'aparcaments per als vehicles particulars a les entrades de la ciutat amb bona connexió amb transport públic. Els aparcaments han de tenir un accés fàcil i oferir seguretat als usuaris.



- Punts de càrrega per a motos elèctriques. Es fomenta l'ús de les motos elèctriques i no s'han instal·lat prou punts de càrrega.
- Substitució del Bicing pel Bici Box (pàrquing de bicis).
- Revisió dels sectors autoritzats a utilitzar les zones de càrrega i descàrrega.
- Actuacions en favor de l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda, senyalització de cruïlles, control i millora de la senyalització de les obres a la via pública.
- Transport turístic de viatgers:
 - Que es redefineixi el concepte de PMR a l'efecte d'autoritzar la reserva de plaça per a PMR davant la Sagrada Família, d'acord amb la normativa comunitària que considera PMR tant els qui tenen una limitació/discapacitat permanent com els qui la tenen temporal.
 - Habilitar places adequades perquè els autocars puguin encotxar i desencotxar prop de tots els centres turístics de Barcelona i no incloure en el PMU la proposta de crear aparcaments dissuasius allunyats dels centres d'interès turístic.
 - Permetre la lliure circulació d'autocars a l'entorn de la Sagrada Família.
 - Que al PMU consti expressament que els autocars podran accedir lliurement a l'interior de les "superilles" per portar i recollir grups de turistes als hotels i/o als centres i/o monuments d'interès turístic.
- "Superilles"

La creació de "superilles" a la zona de l'Eixample genera moltes inquietuds en el sector del comerç perquè afecten la mobilitat i l'accessibilitat, tant pel que fa al proveïment de mercaderies com a l'accés dels clients.

En l'actualitat, el 80% de les vendes es fan a clients que hi accedeixen a peu o que utilitzen el transport públic i en darrer terme amb vehicle privat.

L'oferta comercial de l'Eixample té un nivell de qualitat elevat i l'accés amb vehicle privat és important; per això disposa de la xarxa més extensa d'aparcament públic-privat de la ciutat. Tanmateix, el transport públic tant de superfície com soterrani és molt present i té un nivell d'usuaris molt important.

L'Eixample és una zona que conté elements d'atractivitat turística, especialment pel modernisme, i alhora també té una gran atracció comercial del més alt nivell i qualitat, expressada de manera clara al passeig de Gràcia i a la rambla de Catalunya.

El model de potenciar el transport públic, la bicicleta i el vianant i d'expulsar el vehicle privat no és el més indicat per a l'Eixample, atès que l'amplada de les voreres és més que suficient

per garantir als vianants un espai de qualitat i una bona integració del transport públic i del vehicle privat.

La reducció o l'eliminació del trànsit rodat de la manera que s'ha dut a terme al carrer Enric Granados no és traslladable a la resta de l'Eixample. El pla Cerdà permet una complementarietat i convivència dels diferents sistemes de mobilitat dels ciutadans.

En barris antics, amb carrers estrets i places de dimensions reduïdes, la conversió en zona de vianants és positiva i afavoreix l'oferta comercial, si bé també és cert que a vegades es produeixen mancances d'oferta d'aparcament públic i/o privat tant per als residents com per als visitants.

L'Eixample no necessita les "superilles" per garantir la seva atractivitat comercial ni per satisfer els veïns, ni per millorar l'espai públic, especialment els carrers que envolten les "superilles" que hauran de suportar el trànsit que es tregui de l'interior de les "superilles".

DEMANO:

Que considereu presentat aquest escrit i fets les observacions i suggeriments que s'hi recullen, i que n'acordeu l'aprovació i inclusió en la fase d'aprovació definitiva a la modificació del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 a la Comissió de Seguretat i Mobilitat.

Barcelona, 2 de setembre de 2014



Núm: 1-2014-0410807-1
Data: 05/09/2014 13:50:19
ENTRADA
Unitat: SM - Oficina d'Atenció Ciutadana de Sant
Miquel



A l'atenció del Secretari General de l'Ajuntament de Barcelona,

JOAN LAPORTA I ESTRUCH, en la seva qualitat de Regidor Portaveu del Grup Municipal d'Unitat per Barcelona (ERC+DCat+RCat), actuant en el seu nom i representació,

EXPOSO

Atès a l'anunci publicat el dia 27 de juny al DOGC:

Per la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, en sessió de data 19 de juny de 2014 s'ha acordat l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona pel període 2013-2018, del què forma part el corresponent Informe de Sostenibilitat ambiental, i l'apertura d'un període d'informació pública durant el termini de 45 dies, a comptar des del dia següent a la publicació d'aquest anunci al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, a un dels diaris de gran tirada a Catalunya i a un altre d'àmbit local, a efectes que es puguin presentar al·legacions i suggeriments, de conformitat amb allò previst als articles 9 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat, i 23 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

Durant l'esmentat termini, la documentació que forma part del Pla de Mobilitat Urbana, així com l'expedient tramitat, estaran disponibles a la web de l'Ajuntament de Barcelona (www.bcn.cat), i a la Secretaria delegada de la Gerència de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, situada a la plaça de Carles Pi i Sunyer, 8-10, 2a planta, 08002, Barcelona (tel. 932915155 mailto:psim_secretaria_delegada@bcn.cat).

DEMANO

Que es prenguin en consideració les següents al·legacions presentades a l'esmentat projecte normatiu.

JOAN LAPORTA I ESTRUCH

Portaveu

Grup Municipal d'Unitat per Barcelona (ERC+DCat+RCat)

Ajuntament de Barcelona

Barcelona, 5 de setembre de 2014

AL·LEGACIONS DEL GRUP MUNICIPAL D'UNITAT PER BARCELONA (ERC+DCat+RCat) AL PLA DE MOBILITAT URBANA

Des d'Esquerra considerem que els eixos principals per a millorar la mobilitat dels ciutadans i de les ciutadanes de Barcelona són els següents:

- Continuar avançant per desincentivar l'ús del vehicle privat a la ciutat, millorant l'espai públic fent-lo més accessible i amable per als vianants.
- Millorar el transport col·lectiu, tant en la qualitat del servei com en l'ampliació de l'oferta, tendint a un sistema cada vegada més integrat.
- Establir mesures per millorar la velocitat comercial del transport públic de superfície (autobús i taxi).
- Mantenir la política de creació de places d'aparcament fora de l'espai públic.
- Aconseguir una normativa legal adequada a la mobilitat de la ciutat de Barcelona.
- Millorar la seguretat viària i el respecte entre usuaris i usuàries dels diferents modes de transport.
- Implementar noves polítiques per al foment de l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.
- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada.
- Millorar el transport públic, especialment als polígons industrials i a les urbanitzacions de les comarques veïnes.

Opinem que el Pla de Mobilitat que avui estem al·legant tracta aquests eixos amb més o menys concreció i voldríem fer-ne uns comentaris a nivell general i a nivell més específic:

Al·legacions o comentaris de caràcter general

1. Trobem a faltar en tot el document una calendarització. Entenem que no hagi de ser detallada o molt concreta però el desenvolupament de les mesures, sobretot

d'aquelles amb molt de pes com el projecte de superilles i el propi Pla haurien de dur associat un calendari d'assoliment d'objectius.

2. De la mateixa manera el PMU hauria de dur associat un pressupost, que sense haver de ser concret o específic sí que hauria de donar una referència del cost d'implementació del Pla i dels seus projectes principals, i per tant de la part del pressupost de l'Ajuntament que s'hi dedicarà anualment.
3. Considerem també que el diagnòstic hauria d'estar basat en les dades del 2013 i si es vol considerar el 2011 en ser l'any en què acaba el Pla anterior, s'haurien de comparar, almenys en algunes parts del diagnòstic, amb els resultats obtinguts prenent les dades del 2013. Considerem que no és un escenari que es pugui descartar en tractar-se de dos anys de crisi perquè poden afectar igualment en la tendència, i en aquests darrers dos anys s'han desenvolupat projectes tan importants com la Xarxa Ortogonal. En aquest exemple concret, parlar del 2011 com si no s'hagués fet res no té sentit, i evidentment això ha afectat la demanda del bus.
En el mateix sentit, si al llarg de la diagnosi es cita algun estudi realitzat però no se'n presenten els resultats o les conclusions, hauria de proporcionar-se un enllaç on poder-lo trobar.
4. Trobem a faltar concreció en l'explicació i desenvolupament de les mesures. El nivell de concreció del document és desigual, sent més destacat en la part del diagnòstic i molt curt en la part de propostes. Un projecte com el de les superilles necessita no només una descripció del concepte i la idea sinó de com es desenvoluparà i s'implementarà, en l'espai i en el temps.
5. Considerem que el PMU també hauria d'incloure la promoció d'una llei de finançament del transport que n'asseguri la seva viabilitat econòmica. Aquesta hauria de tenir una participació negociada i justa per part de totes les administracions implicades. És un tema imprescindible per assegurar la supervivència del sistema de transport del que gaudim, incrementant-ne l'eficiència però sense reduir-ne el servei ni la qualitat d'aquest.
6. Considerem també bàsica, tenint en compte la qualitat de l'aire i de la salut de les persones, la limitació i regulació de la conducció sota circumstàncies de congestió i episodis d'alta contaminació atmosfèrica. Malgrat que les simulacions de l'escenari del PMU preveu que es compliran els requeriments de l'EU en qüestió de qualitat de l'aire en totes les estacions dels diferents districtes, es poden donar casos puntuals als quals s'ha de reaccionar i donar resposta de la manera més ràpida i eficient possible, i aquesta passa per una limitació temporal de la circulació en certes zones.

Al·legacions o comentaris de caràcter específic

Objectius: (pàg 34)

En la part de com assolir els objectius del PMU amb la realitat de BCN, creiem que s'hauria d'incloure algun punt concret que fes referència als vianants. N'hi ha un o més d'un que fa referència a cada un dels 5 blocs en què es divideixen les mesures, però cap amb referència directa als vianants. Podria ser de l'estil:

Fer l'espai públic més accessible i amable pel vianant.

Bloc 1. Mobilitat a peu

La part que indica l'increment de superfície pel vianant i la mesura que pretén potenciar el paper del vianant revisant les normatives i ordenances necessàries, està en contradicció amb l'ordenança de terrasses recentment aprovada. Per tant, aquest bloc fa qüestionar si vostès seran conseqüents i modificaran aquelles ordenances que calguin, la de vetlladors inclosa, per a poder donar compliment del nou Pla de Mobilitat Urbana.

En aquest mateix bloc potser valdria la pena destacar la importància del paper pedagògic i social dels camins escolars per millorar el coneixement del barri, la capacitat d'orientació, identificar situacions de perill i saber-hi reaccionar, triar recorreguts més segurs...

Bloc 2. Mobilitat en bicicleta

En aquest bloc voldríem accentuar la necessitat de que hi hagi estacions del bicin prop d'aquelles parades de bus i metro més important per afavorir la intermodalitat. Creiem que així ha de constar a la redacció del Pla.

En segon lloc, si veritablement volem que la bicicleta elèctrica tingui un paper rellevant en la mobilitat d'un futur proper, s'han de fer punts de càrrega en superfície, o aquest serà un veritable problema pel seu desenvolupament. Haver d'anar a buscar o deixar una bicicleta en un pàrking desincentivarà molt el seu ús i per tant la seva implementació. Aquest és un problema a abordar i resoldre aviat per a què la bicicleta elèctrica pugui tenir el paper rellevant que ha de començar a tenir ben aviat a BCN.

Bloc 3. Mobilitat en transport públic

Pel que fa al bus, i aprofitant la implementació de la Nova Xarxa de Bus (NXB) voldríem destacar un parell de coses:

- La possibilitat de fer el pagament en parada per accelerar l'encotxament i desencotxament. Quan s'implementi la T-Mobilitat el pagament al bus serà més àgil, però aquella gent que faci un ús esporàdic necessitarà comprar el bitllet o el títol de transport i s'hauria de pensar en habilitar aquesta possibilitat en parada. Alhora hauria de ser pagament en targeta per evitar tenir diners a la màquina i el vandalisme. L'objectiu ha de ser que la gent que pugi al bus, sigui usuari freqüent o esporàdic, no s'hagi d'aturar a l'entrar sinó simplement apropar la targeta, polsera, mòbil (o qualsevol tipus de forma de pagament) al lector contactless.
- Per una altra banda, creiem que també seria interessant seguir millorant l'aplicació del mòbil i per exemple, poder disposar la informació del que trigaran els busos a arribar a la parada emprant el localitzador del propi telèfon per saber on som. És veritat que la majoria de parades disposen de panells, però no totes, i alhora aquesta informació també podria ser útil per decidir amb antelació a quina parada dirigir-se o no fer-ho en el cas que l'autobús acabi de marxar.
- Pel que fa al bus del barri, en el moment que la NXB estigui totalment implementada i s'hagin anul·lat les línies redundants de la xarxa convencional, s'hauria d'estudiar la possibilitat d'incrementar el servei del bus del barri. Sempre serà més eficient allargar d'aquesta manera la NXB on per morfologia no arriba, que no pas mantenir línies convencionals.
- En el cas dels busos interurbans, considerem que s'hauria de reforçar la intermodalitat en els diferents punts de contacte amb la xarxa metropolitana, per evitar així que línies Interurbanes entrin a la ciutat si es disposa d'una bona connexió amb el transport públic urbà.
- A la pàgina 369 del document es parla d'una Xarxa Ortogonal millorada i planteja canvis respecte la xarxa ortogonal que coneixem i que s'està desenvolupant. No teníem constància d'aquesta possibilitat i en qualsevol cas creiem que cal més informació al respecte abans d'incloure-ho aquí i poder-ne fer una valoració.
- En darrer lloc, tenint en compte els bons resultats i els avantatges que suposa la NXB, considerem que és un bon moment per plantejar la possibilitat d'ortogonalitzar també la xarxa de bus nit.

Respecte el metro:

Per una banda trobem pobre que es presenti una sola proposta quan al metro. Li anirien bé més d'una iniciativa que n'assegurés la viabilitat, sobretot sense reduir-ne el servei, i que assegurés la mobilitat per a tot ciutadà.

Un cop dit això, trobem que la proposta d'intercanvi de ramals de L3 i L4 no aporta gran cosa (i els primers números presentats així ho demostren) i menys pel cost que pot suposar en la delicada situació econòmica que té el sistema. Altres actuacions serien més prioritàries. Per tant, considerem que no té sentit com a proposta al PMU.

D'altra banda el PMU almenys sí que hauria de recollir la necessitat de finalitzar els ramals de la L9 i L10 per assegurar el metro fins l'aeroport i la Zona Franca, amb un dèficit important de transport públic.

Xarxa de Transport Col·lectiu:

Respecte el foment de la T-Mobilitat, repetim la necessitat de validar el bitllet tant a l'entrar com al sortir també en els desplaçaments urbans (cosa que inicialment no està prevista). Malgrat s'ha considerat que seria un problema de saturació en algunes estacions, creiem que això no seria tan greu tenint en compte que només es tracta d'apropar el títol de transport contactless i aquest podrà ser una targeta, un mòbil, una polsera, o el que sigui que simplement en passar per davant es podrà detectar. Sent així no suposaria més acumulació que la pròpia sortida i la informació de la mobilitat real que recolliria és molt important.

En el punt del foment de la integració dels sistemes de transport tan públic com privat i on es citen els parkings, el car sharing... entre d'altres. Considerem que el car sharing ha de ser substituït per lloguer de cotxes ja que aquesta és només una empresa més on ara mateix l'Ajuntament no hi té participació, i per tant no deixa de ser una més del mercat al qual ens estem referint.

Pel que fa al món del taxi:

Considerem que s'ha de donar especial rellevància a l'ús de vehicles més sostenibles, sobretot al vehicle elèctric i que per això s'ha d'incrementar i millorar considerablement la xarxa de punt de recàrrega, sobretot aquells de recàrrega ràpida, tant en subsòl però sobretot en superfície.

Respecte a tot el tema de les aplicacions i a la rellevància creixent que aquestes tindran si es volen multiplicar el nombre de parades i que els taxis siguin "críats" enlloc de tenir-los voltant, totes aquestes aplicacions haurien de ser unificades en una o emprar la mateixa plataforma, sobretot de cara a fer desaparèixer la competència deslleial. La qüestió és que tot taxista rebés l'avís i es respectés l'ordre de resposta per aquell que està més aprop i li "toca" de la mateixa manera que funcionen en parada, i sobretot que no es descrimini en funció de l'aplicació emprada.

En el transport discrecional:

La proposta que es fa a nivell de les TIC per a que els conductors puguin mirar amb antelació la disponibilitat de places a les diferents Zones Bus, s'hauria de desenvolupar i concretar una mica més per assegurar-ne la viabilitat. La idea és que un conductor d'autocar que està conduint no pot entretenir-se en mirar una aplicació mòbil o de gps de manera que s'hauria de trobar algun sistema que donés la resposta per audio, fos per una centraleta o una aplicació que funcioni d'aquesta manera.

Bloc 4. Distribució Urbana de Mercaderies

En el bloc de la DUM considerem que és bàsic desenvolupar una política específica per incrementar l'ús del vehicle elèctric en aquest sector.

Respecte a la implementació d'àrees de proximitat i centres de distribució, considerem que és un projecte molt interessant a desenvolupar i que esperem entrar-hi en detall però sí que considerem que ha de quedar palès que aquests centres de distribució haurien de ser de gestió pública, cosa que generaria força llocs de treball.

Bloc 5. Vehicle privat (cotxe i moto)

Diversos temes relacionats amb la gestió de l'aparcament que afecten a mesures diferents:

Compartim totalment la idea de fer desaparèixer cada cop més l'aparcament en superfície i així també desincentivar l'ús del cotxe, però fent referència a la moto, algunes de les propostes que feu poden ser contradictòries. Si es vol potenciar la moto dins del vehicle privat perquè tingui més pes respecte el cotxe i així descongestionar, alhora s'ha de resoldre el tema del dèficit d'aparcaments en alguns districtes. És a dir, la proposta de que les motos no puguin aparcar-se a voreres inferiors a 4 metres

només es pot aplicar a aquells barris que tinguin voreres així, sinó t'acabes trobant, per exemple que no pots parar cap moto a cap vorera de Gràcia. Per tant, aquestes zones han d'anar acompanyades de l'habilitació de més aparcaments de motos o aquesta norma és inviable sense algunes restriccions.

No estem d'acord en absolut en reduir la ràtio d'aparcaments en edificis i molt menys en eliminar-la, tot el contrari. Amb aquesta proposta no es desincentivarà a que la gent es compri un cotxe i per tant acabaran havent de buscar aparcament en superfície.

Respecte el pàrking en centres comercials, no reduiríem el ràtio sinó considerem que seria interessant que part de les places es poguessin destinar a l'ús per part dels veïns o a d'altres activitats de l'entorn que generin afluència de gent.

Paral·lelament al PMU considerem que és important desenvolupar la normativa necessària per a regular els nous enginys de transport que han anat apareixent i que conviuen a la via pública.

Trobem important i interessant els incentius pels vehicles d'alta ocupació (també dins la ciutat) i pels vehicles més sostenibles. Aquesta política, repetim, que ha d'anar acompanyada d'un increment notable dels punts de càrrega, sobretot els de càrrega ràpida, en superfície. Si no és així el desenvolupament serà més lent o impossible, sobretot de cara als serveis.

I en darrer lloc, trobem a faltar una iniciativa que vam presentar l'abril del 2013 a la comissió de mobilitat i va ser acceptada. Proposàvem emprar un sistema de simulació del trànsit que permet calcular què passarà amb el trànsit amb 1h d'antelació i poder així lluitar millor contra la congestió i els possibles embussos. Amb tot això l'usuari, apart de disposar de les dades a temps real, podria escollir el millor recorregut i sobretot l'administració podria avançar-se a possibles complicacions. Com vam presentar, és un sistema de fàcil implementació ja que BCN ja recull a dia d'avui totes les dades necessàries per a poder fer aquestes simulacions.

Núm: 1-2014-0392969-1
 Data: 19/08/2014 13:04:18
 ENTRADA
 Unitat: SM - Oficina d'Atenció Ciutadana de Sant Miquel



DADES PERSONALS / DATOS PERSONALES			
DNI / Pas. / T.R. 46.200.834-K			
Nom i cognoms / Nombre y apellidos MARIA LUISA GODIA IZQUIERDO			
Domicili / Domicilio RAMBLA DE CATALUNYA		Núm., Pis / Piso 4r	Porta / Puerta 1r
Població / Población BARCELONA		Província / Provincia BARCELONA	C.P. 08007
Tel. 93.4883197	Fax 934877844	E-mail gremio@gremiodegarages.net	
En representació de / En representación de Com a Presidenta del GREMI DE GARATGES DE BARCELONA I PROVINCIA			DNI / NIF / Pas. / T.R. A08442964

Qui subscriu formula sol·licitud a l'Excm. Sr. Alcalde-President de l'Ajuntament de Barcelona, en els termes següents:
 Quien suscribe formula solicitud al Excmo. Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Barcelona, en los términos siguientes:

EXPOSICIÓ DE FETS I RAONS / EXPOSICIÓN DE HECHOS Y RAZONES

Donat, que el passat 19 de juny, es va aprovar inicialment, el Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 (PMU), per la comissió de Seguretat i Mobilitat i publicada al DOGC, el dia 27 de juny, y establint-se el termini legal per fer formalment al·legacions.

PETICIÓ / PETICIÓN

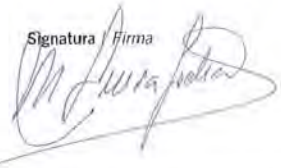
Per tant sol·licitem a l'Excel·lentíssim Ajuntament de Barcelona, que tingui per formulades les corresponents al·legacions que adjuntem, tota vegada que aquestes mateixes, contenen i recullen el posicionament del Gremi de Garatges de Barcelona i Província, respecte al PMU de Barcelona

DOCUMENTS APORTATS / DOCUMENTOS APORTADOS

Còpia del dossier de les al·legacions

Lloc i data de la sol·licitud / Lugar y fecha de la solicitud

Barcelona 1 d'agost de 2014

Signatura / Firma


Full bauré per a l'Ajuntament / Hoja bauré para el Ayuntamiento
 Full rosa per a l'informació / Hoja rosa para ella información

Les dades personals recollides seran incorporades i tractades en el sistema informàtic de l'Ajuntament de Barcelona i només es podran cedir de conformitat amb la Llei Orgànica 15/1999, del 13 de desembre, de Protecció de Dades de Caràcter Personal, podent l'interessat exercir els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició, tal com estableix l'article 5 de l'esmentada llei.
 Los datos personales recogidos serán incorporados y tratados en el sistema informático del Ayuntamiento de Barcelona y sólo podrán ser cedidos de conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, pudiendo el interesado ejercer los derechos de acceso, modificación, cancelación y oposición, tal como establece el artículo 5 de la mencionada ley.

RESUM EXECUTIU (1/5)

El PMU té com a objectiu fonamental reduir un 21% els desplaçaments en vehicle privat

- Proposa aconseguir que la quota modal del vehicle privat passi de 26,7% a 21,1%, que representa una reducció del 21% dels desplaçaments en vehicle privat, de manera que es puguin complir les directives relatives a la qualitat de l'aire. (p.12)

Opinió del Gremi

- Aquesta reducció global del 21% del vehicle privat es tradueix en una disminució del cotxe del 37% tenint en compte l'increment previst per a la moto (+16% segons el propi PMU) i la reducció de la furgoneta/camió (-5% segons la tendència 2004-2012). Així, la quota modal del cotxe passaria del 16,3% al 10,2%. (p.13)
- El repartiment modal de Barcelona no està especialment decantat cap al vehicle privat si es compara amb altres capitals europees. (p.43)
- El cotxe no és l'únic responsable de la contaminació atmosfèrica, acústica i accidents. Per exemple, és responsable del 15,8% i del 20,7% de les emissions totals d'NO_x i PM₁₀. (p.15 a 17)
- L'any 2013 Barcelona incompleix parcialment i per poc els objectius de qualitat de l'aire. La pròpia renovació del parc de vehicles ha de portar a curt termini a reduccions importants de la contaminació (-50% de NO_x el 2020 segons estudis de l'Ajuntament). A més llarg termini, la generalització de tecnologies alternatives als motors de combustió hauria d'eliminar les emissions contaminants pràcticament per complet. (p.18 a 20)

El Gremi demana que es revisi l'objectiu de reducció del cotxe un 37% en només 4 anys (2018)



2

Mcrit



GREMI DE GARATGES DE BARCELONA I PROVÍNCIA

**ASSISTÈNCIA TÈCNICA AL GREMI DE GARATGES DE
BARCELONA I PROVÍNCIA EN EL POSICIONAMENT DE
L'ENTITAT RESPECTE AL PMU DE BARCELONA**



31 de juliol de 2014



1

Mcrit

RESUM EXECUTIU (3/5)

Propostes del PMU: La nova xarxa d'autobús

- El PMU proposa una reestructuració de les línies d'autobús de Barcelona, en format de xarxa ortogonal, que permetrà oferir majors freqüències i majors velocitats comercials amb els mateixos recursos.

Opinió del Gremi

- Reordenar les línies d'autobús, tal com proposa el PMU i està ja en execució, és necessari per la ineficiència de la xarxa actual: hi ha una superposició de línies en molts trams que disminueix la velocitat dels autobusos i que crea congestió a les parades i per tant, els accessos als aparcaments subterranis propers a les parades es veuen perjudicats. La nova xarxa reduirà la redundància de línies i per tant s'espera que redueixi la congestió a les parades. (p.32)
- Tanmateix, la millora de la xarxa en superfície no ha de substituir el transport subterrani. El PDI 2020 s'ha d'executar en la mesura que les disponibilitats pressupostàries ho vagin permetent.
- Segons els estudis del PMU, l'augment de la velocitat comercial dels autobusos deguda a carrils bus és únicament de 0,4 km/h. El Gremi estima que els carrils bus són un instrument interessant però s'ha d'aplicar amb proporcionalitat. (p.34)
- El doble carril bus ha de ser una solució excepcional, només per trams concrets. La necessitat del doble carril bus de la Gran Via hauria de ser reconsiderada una vegada que la nova xarxa d'autobús s'hagi desplegat completament i s'hagin eliminat altres línies que actualment circulen per l'eix. En qualsevol cas s'han d'evitar carrils bus dobles davant d'accessos a aparcaments.
- S'hauria d'evitar col·locar parades a l'entorn dels accessos als aparcaments.

La millora de la xarxa d'autobús és necessària. En el procés de desplegament de les noves línies s'ha d'evitar que les noves parades i els carrils bus dificultin l'accés als aparcaments fora de calçada. El doble carril bus ha de ser una solució excepcional, només per trams concrets.



4

RESUM EXECUTIU (2/5)

Propostes del PMU: Les superilles

- La superilla es concep com una unitat d'organització urbana, a partir de la qual es vertebren un seguit d'estratègies de transformació cap a un nou model urbà, on la reorganització de la mobilitat i de l'espai públic representa el primer pas.
- La proposta de implantació s'executarà en diferents fases incidint en un inici sobre els aspectes més funcionals de la proposta (pacificació de carrers, reducció de la circulació del vehicle de pas,...) i en un darrer terme sobre la morfologia de l'espai (anivellament de carrers, etc) en aquelles superilles que comptin amb carrers amb la suficient densitat poblacional i d'activitat que així ho requereixin. (p.22)
- El PMU *"garanteix l'accessibilitat en vehicle privat als interiors de Superilla, i en general a tota la ciutat, sempre que sigui necessari [a l'interior de les superilles es restringeix únicament el vehicle de pas]"*
- Un dels sistemes que proposa el PMU per a la restricció del pas de vehicles forans per a l'interior de les superilles és el de pilones automàtiques. Es tracta d'un sistema de regulació automàtica d'accés dels vehicles que permet l'accés als veïns i als que hi treballen, a la càrrega i descàrrega, als taxis i als serveis d'emergències. (p.25)
- Segons els estudis del propi PMU, la implantació completa de les superilles representaria una reducció de la velocitat mitjana del vehicle privat (-30%) si es mantingués el volum de trànsit actual. (p.31)

Opinió del Gremi

- No queda clara la configuració final de les superilles. Quines seran de plataforma única? Ho seran sempre en la fase final d'implantació, o únicament en alguns casos?
- Els aparcaments subterranis amb els accessos situats a l'interior de superilles quedaran penalitzats respecte als que tenen accessos a la xarxa bàsica. Els carrers interiors a les superilles d'accés als aparcaments han de mantenir els dos nivells vorera-calçada i és fonamental una bona senyalització dels aparcaments interiors. S'han d'evitar també les pilones que impossibiliten l'accés dels visitants als aparcaments (telers de comerços, restaurants,...). (p.26 a 29)
- La implantació de cada superilla requereix un projecte detallat que garanteixi l'accés als aparcaments.
- Una implantació massa accelerada de les superilles podria provocar problemes de saturació a curt termini. (p.31)
- La proposta de superilles ha d'anar acompanyada d'una reducció de les plaques d'aparcament regulat en calçada tant a l'interior de les superilles (per dedicar més espai públic al vianant) com a la xarxa viària bàsica (per garantir la fluidesa del trànsit).

La implantació de cada superilla ha d'anar acompanyada d'un projecte detallat que garanteixi l'accés de veïns i visitants als aparcaments situats a l'interior, mantenint el doble nivell vorera-calçada als accessos i evitant pilones.



3

RESUM EXECUTIU (5/5)

Propostes del PMU: L'aparcament

- El PMU entén la gestió de l'aparcament com una eina fonamental de gestió de la mobilitat. Proposa, principalment: (p.39-40)
- Gestió centralitzada de l'aparcament en calçada i fora de calçada.
- Revisió i millora la gestió de l'estacionament en superfície, foment de l'aparcament en subsòl i eliminació dels efectes negatius de l'aparcament en superfície
- Reducció general de places d'aparcament en calçada
- Mantenir el nombre de places de zona blava "ja són necessàries pel comerç i per l'activitat econòmica"
- Mantenir el nombre de places de Zona Verda Exclusiva Residents
- Reduir un 5% el nombre de places de Zona Verda Preferent Residents
- Estudiar el cost per aparcament de vehins en Zona Verda
- Estudiar la conveniència d'incrementar el preu de l'aparcament en Zona Verda per forans
- Promoció d'aparcaments per a vehicles elèctrics
- Mesures per tal que el cost de l'aparcament en calçada sigui superior al cost fora de calçada

Opinió del Gremi:

- Tot i que el PMU proposa la reducció de places en calçada, finalment no es materialitza cap reducció en les propostes del Pla. L'any 2013 hi ha 141.747 places (sense incloure moto) que passen a 141.669 a l'horitzó 2018 del Pla. (p.42)
- La gestió integrada de les places soterrades i en calçada serà més eficient si s'eliminen duplicats. Així, el Gremi proposa eliminar places regulades en calçada en carrers on hi hagi oferta d'aparcament subterrani. L'espai podria ser ocupat per zones de càrrega i descàrrega, contenidors, aixamplament de voreres o allargament de parades de taxi que actualment es troben sovint saturades. L'allargament de parades està en línia amb la proposta del PMU d'incentivar-ne l'ús per reduir recorreguts en buit.
- Cal regular també l'aparcament en calçada en franges nocturnes i els caps de setmana. L'ús del vehicle privat els caps de setmana s'incrementa per la possibilitat d'aparcar gratuïtament en calçada.
- Segons l'EMEF 2012 només el 24% dels desplaçaments amb destinació a Barcelona aparquen en zona regulada o parking de pagament per hores o minuts. Per tant, la política de gestió d'aparcament serà efectiva només si s'actua també sobre les places lliures (30% dels desplaçaments) i sobre la indisciplina (18%). (p.38)

S'ha de complir la proposta del PMU de reducció global de places d'aparcament en calçada. En el marc de la gestió integrada de l'aparcament, cal reduir places en calçada especialment en àmbits que disposin d'oferta fora de calçada.



6

RESUM EXECUTIU (4/5)

Propostes del PMU: Bicileta

- El PMU proposa fomentar els desplaçaments en bicicleta, en particular en bicicleta elèctrica.
- El PMU defineix una xarxa ciclista principal que aprofita per al seu traçat el viari bàsic de la ciutat. Els carrils bici de la xarxa principal passen de 138 a 350 km. En calçada, el carril bici passa de 50 a 135 km. (p.35)
- El PMU proposa una reserva de places per a bicicletes en aparcaments públics d'un mínim del 10% de les places existents de turisme, assignant un preu màxim equivalent al 10% del preu de turisme. Proposa impulsar acords amb el gremi d'aparcaments per a fer-ho possible. El foment de la bicicleta elèctrica beneficiarà la demanda d'aparcament subterrani per raons de seguretat. (p.37)

Opinió del Gremi

- L'augment de carrils bici a la xarxa viària bàsica ha d'anar acompanyada d'una reducció de l'aparcament en superfície i no de l'eliminació de carrils per a la circulació de vehicle privat
- En una plaça de turisme no hi caben 10 bicicletes, especialment si són elèctriques, sinó un màxim de 5. Es requereix espai per a la maniobrabilitat de les bicicletes així com per a la instal·lació de punts de recàrrega. Per tant, una tarifa del 10% de la del turisme comportaria un perjudici econòmic per l'operador que caldria compensar.

L'espai necessari per la implantació de nous carrils bici ha de procedir de l'eliminació de places d'aparcament en calçada

Propostes del PMU: Motocicleta

- El PMU aposta per la disminució de la mobilitat en vehicle privat, però proposa potenciar la motocicleta com a mode de transport (augment del 16%, passant del 4,6% de quota modal al 5,4%).
- La potenciació de la moto ha d'anar acompanyada de mesures per reduir les externalitats: accidentalitat, soroll i contaminació i aparcament il·legal en vorera.
- Increment substancial del nombre de places d'aparcament de motos i introducció gradual de la regulació de l'estacionament de motos a la via pública, començant per les àrees més congestionades

Opinió del Gremi

- Fomentar la mobilitat en moto té molts avantatges però també presenta riscos: és més vulnerable a l'accidentalitat, té factors d'emissió de PM10 superiors al cotxe (motos de combustió) i produeix major contaminació acústica. (p.14 i 17).
- L'espai per a noves places d'aparcament de moto en calçada ha de provenir de la supressió de places de cotxe.

La regulació de l'estacionament de motos a la via pública ha de suposar reducció de places de cotxe en calçada



5

INSTRUMENTS DEL PMU

Per tal d'assolir els objectius, el PMU planteja els instruments següents:

- Organització de la trama urbana de la ciutat en **Superilles**, i altres mesures de pacificació de trànsit
- Implantació de la nova **xarxa ortogonal d'autobús**
- Desenvolupament total de la xarxa de **carrils bici**
- Promoció i mesures de discriminació positiva dels **vehicles amb alta ocupació**
- Revisió de la **regulació de l'aparcament** en calçada i fora de calçada (tarifes,...)
- **Regulació de la distribució urbana de mercaderies**: microplataformes, carrils CD, finestres temporals,...



8

Mcrit

OBJECTIUS DEL PMU

El **Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018**, en curs, dona continuïtat al PMU 2008-2012. Els objectius estratègics del Pla són coherents amb el **Compromís de la ciutat per la sostenibilitat**:

1. **Mobilitat segura**
 - Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat
2. **Mobilitat sostenible**
 - Facilitar el transvasament modal cap als modes més sostenibles
 - Reduir la contaminació atmosfèrica derivada del transport
 - Reduir la contaminació acústica derivada del transport
 - Moderar el consum d'energia en el transport i reduir la seva contribució al canvi climàtic
 - Augmentar la proporció del consum d'energies renovables i "netes"
3. **Mobilitat equitativa**
 - Fomentar usos alternatius de la via pública
 - Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
4. **Mobilitat eficient**
 - Incrementar l'eficiència del sistema de transports
 - Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat



7

Mcrit

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

Evolució del repartiment modal

Desplaçaments totals a Barcelona (Etapas)

Any	Cotxe	Moto	Furgoneta / camió	TPC	Peu+bicli
2004	100	100	100	100	100
2005	105	105	105	105	105
2006	110	128	110	110	110
2007	110	132	110	110	110
2008	105	125	105	105	105
2009	100	120	100	100	100
2010	100	125	100	100	100
2011	95	125	100	100	100
2012	81	125	100	100	100

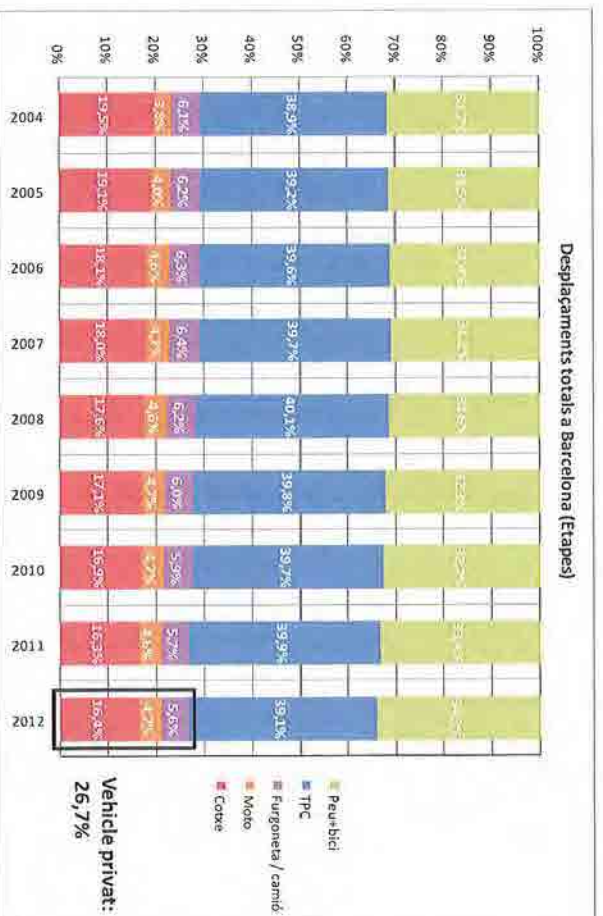
Els desplaçaments en cotxe han caigut un **-14,2%** entre 2004 i 2012, però abans de la crisi ja tenien tendència a la baixa (**-2,7%** 2004-2007)



10

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

Evolució del repartiment modal



Les polítiques de mobilitat de l'Ajuntament han permès **reduir progressivament els darrers anys la quota del vehicle privat**, i en particular el cotxe, als desplaçaments tant interns com de connexió de la ciutat. El **cotxe** ha passat de **19,5%** l'any 2004 a **16,4%** l'any 2012. És cert que la crisi hi ha ajudat des de 2008, però també ho és que en anys anteriors ja es venien produint reduccions moderades.



9

ESCENARI DE MOBILITAT PMU

Reducció del vehicle privat

L'escenari definit pel PMU implica una reducció del vehicle privat del 21% respecte a la situació actual, passant d'una quota del 26,7% al 21,1%. Les variacions d'etapes de desplaçament per cada mode de transport són:

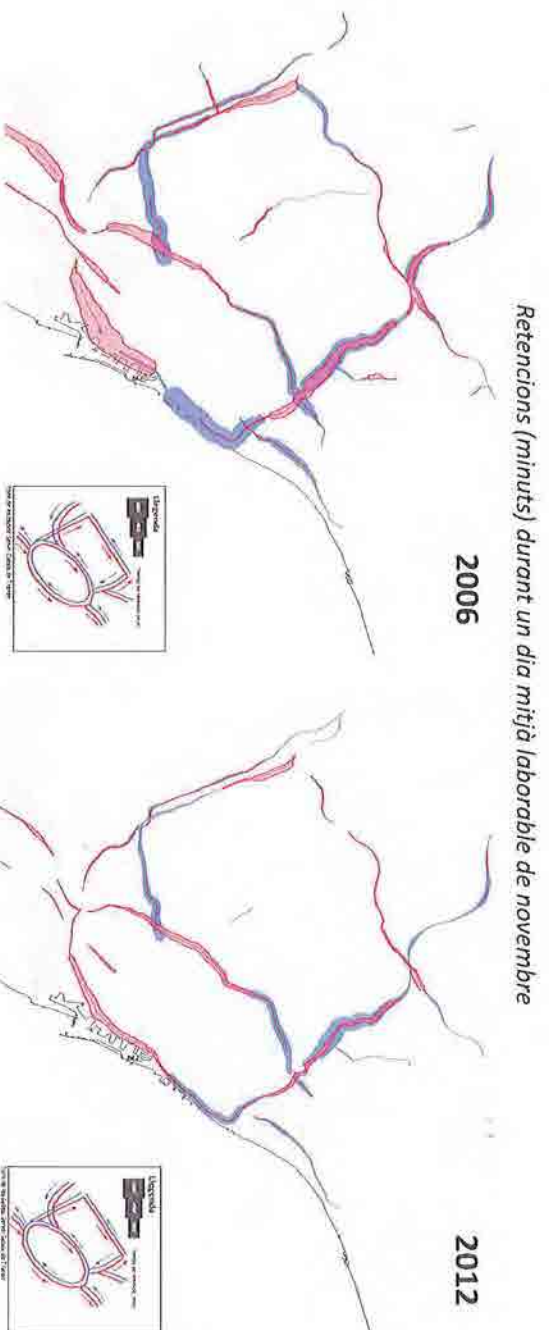
- Transport públic: **+3,5%** (increment de 109.438 etapes)
- **Vehicle privat: -21%** (disminució de 438.553 etapes o 350.842 vehicles a Barcelona)
- Peu: **+10%** (increment de 250.020 etapes)
- Bici: **+67%** (increment de 79.161 etapes)



12

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

Evolució de la congestió



Les retencions als accessos han baixat un 51,7%



11

ESCENARI DE MOBILITAT PMU Foment de la motocicleta

La motocicleta es potencia com a mode de transport que ocupa menys espai i contamina també menys que el cotxe (excepte PM_{10}). Una mesura exemple d'aquesta política són les zones avançades per a motos

Riscos:

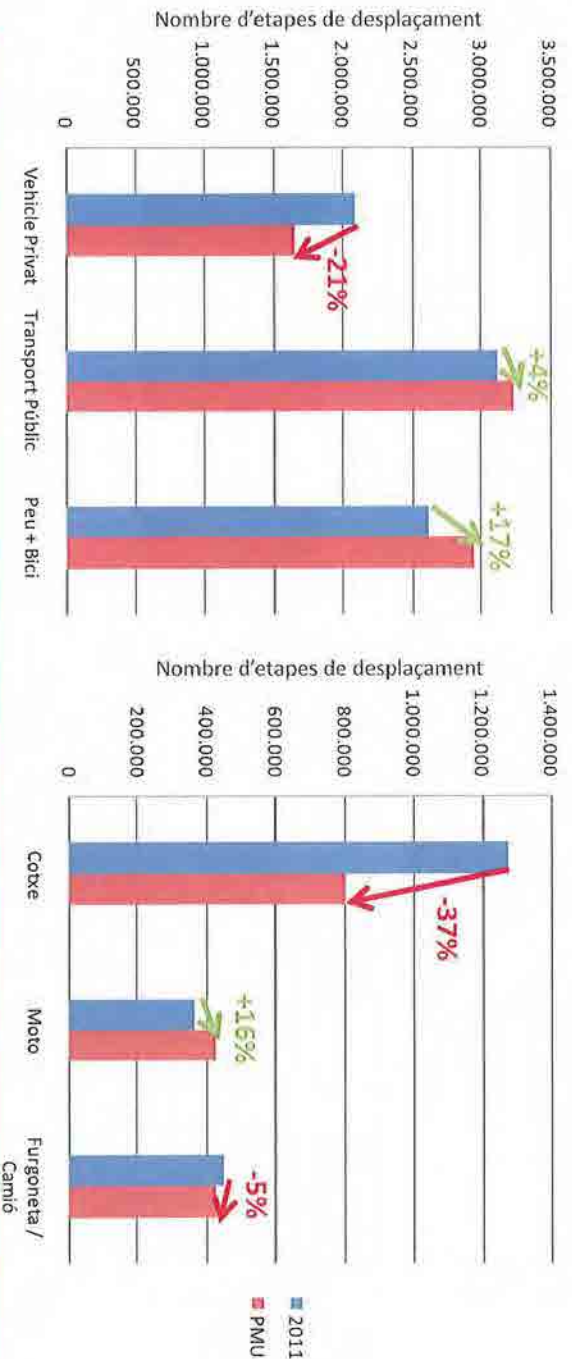
- Més vulnerable a l'accidentalitat
- Les motos de combustió tenen factor d'emissió de PM_{10} superiors al cotxes
- Produueixen major contaminació acústica



14

ESCENARI DE MOBILITAT PMU Reducció del vehicle privat

Mobilitat en vehicle privat diferenciant el cotxe, la moto i la furgoneta/camió



La reducció de -21% en vehicle privat es tradueix en -37% si parlem solament de cotxe.
La quota del cotxe passa del 16,3% actual al 10,2% en l'escenari PMU

El cotxe no és l'únic responsable de la contaminació atmosfèrica, acústica ni d'accidents

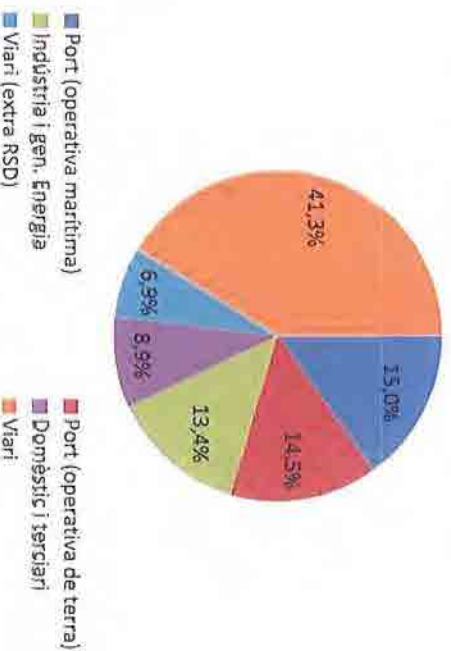


13

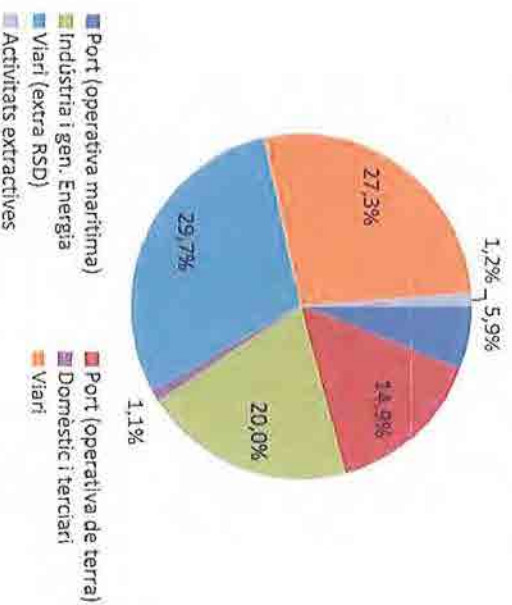
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

La contribució del transport en les emissions d'NO_x i PM₁₀

El principal agent emissor de la contaminació atmosfèrica és el transport, que representa el 48% dels NO_x i el 57% de les emissions de PM₁₀ segons el Pla d'Energia Canvi Climàtic 2011-2020 (PECCQ).



Emissions de NO_x per sectors a Barcelona. Font: PECCQ



Emissions de PM₁₀ per sectors a Barcelona. Font: PECCQ

Bona part de la concentració de PM₁₀ es deguda a re-suspensió. Regar regularment la via pública contribueix a fixar les partícules

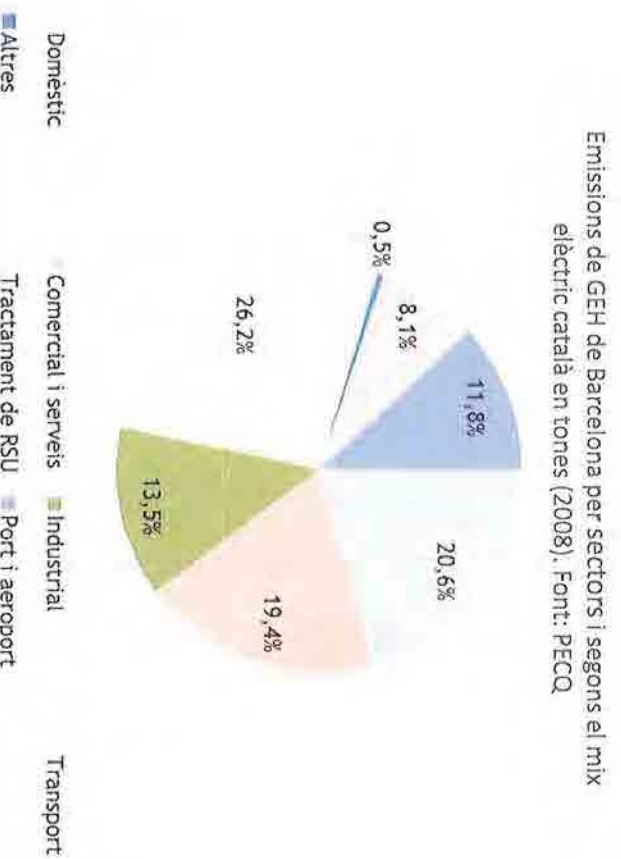


16

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

La contribució del transport en el consum i emissions de GEH

El sector del transport terrestre consumeix més el 26% de l'energia de la ciutat, i d'aquesta, el vehicle privat en consumeix més d'un 90%. Les emissions de GEH en el sector del transport, estretament lligada al consum de derivats del petroli, representa el 26% del total.



Emissions de GEH de Barcelona per sectors i segons el mix elèctric català en tones (2008). Font: PECCQ



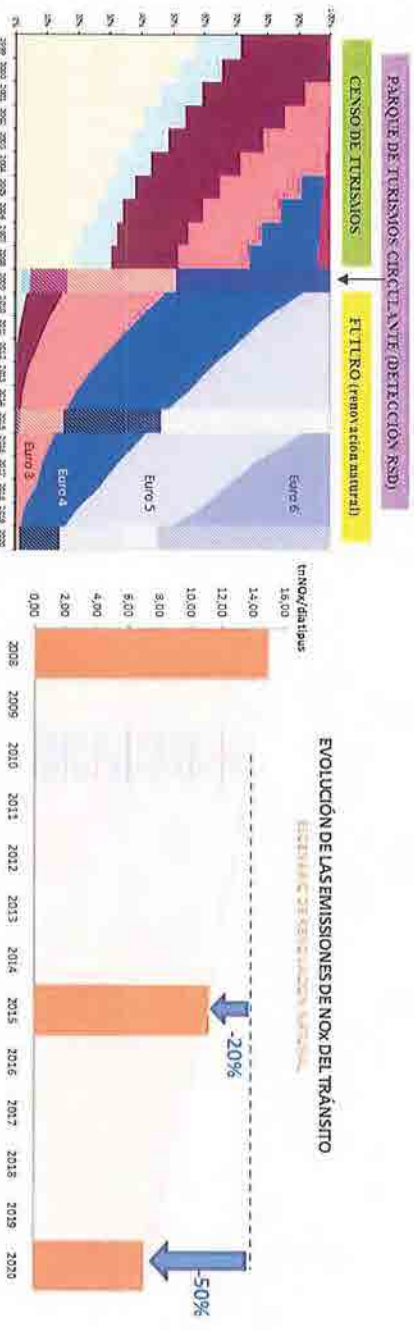
15

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Reducció de la contaminació per renovació del parc
La pròpia renovació del Parc de vehicles ha de portar a curt i mitjà termini a reduccions importants de la contaminació.

Avaluació del potencial de reducció d'emissions de NO_x del parc mòbil de Barcelona.

HIPÒTESIS "0": TENDENCIAL - RENOVACIÓ NATURAL DEL PARC MÒBIL.



BARCELONA REGIONAL

Ajuntament de Barcelona



18

Mcrit

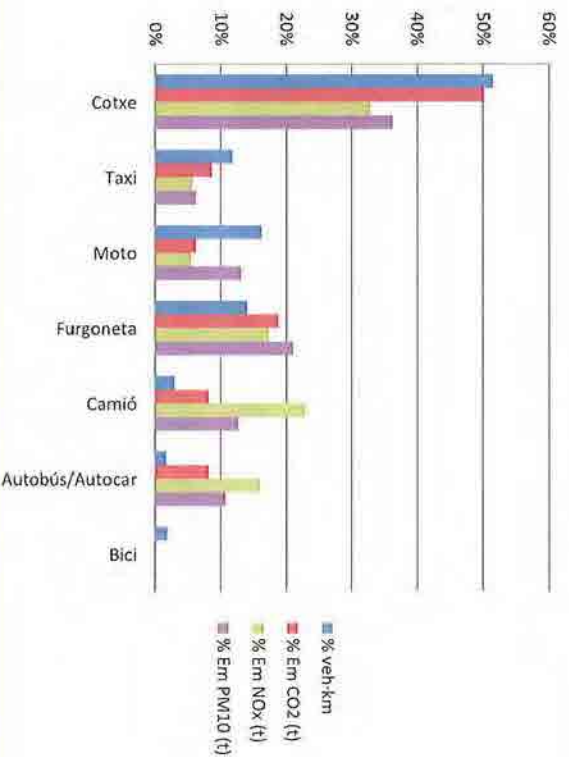
765

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

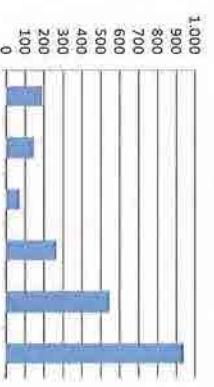
La contribució del cotxe en les emissions de GEH, NO_x i PM₁₀

El 48% de les emissions de NO_x i el 57% de les emissions de PM₁₀ són degudes al transport.

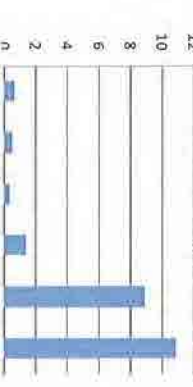
El cotxe és el responsable de la meitat dels veh·km i de les emissions de CO₂, però únicament del 33% i del 36% de les emissions de NO_x i PM₁₀ respectivament



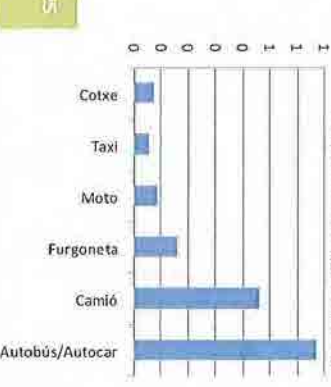
Fact em CO₂ (g/Veh·km)



Fact em NO_x (g/Veh·km)



Fact em PM₁₀ (g/Veh·km)



Així, respecte al total d'emissions, el cotxe és responsable del 16% i del 21% de les emissions d'MO_x i PM₁₀ respectivament



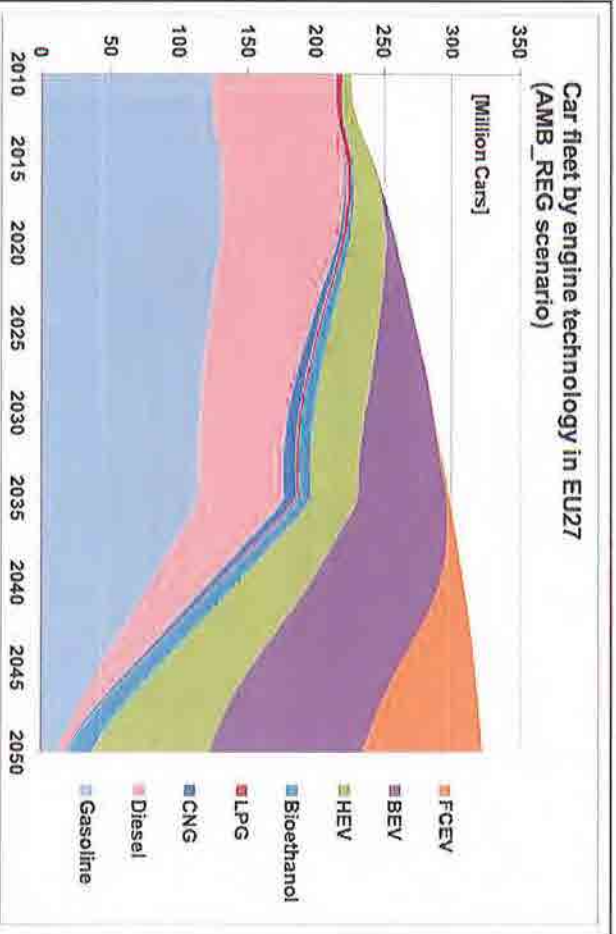
17

Mcrit

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Reducció de la contaminació per renovació del parc

Parc de vehicles en EU27. (font: GHG-TransPoRD - 7th framework programme of the European Commission, DG R&I)



Source: GHG-TransPoRD - ASTRA model

Figure 5: Car fleet trend in the AMB_REG scenario in EU27

A més llarg termini, la generatzaio de tecnologies alternatives als motors de combustio ha d'eliminar les emissions contaminants pràcticament per complet.

FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle
BEV: Battery Electric Vehicle
HEV: Hybrid Electric Vehicle
LPG: Liquid Petroleum Gas
CNG: Compressed Natural Gas

Escenari AMB_REG.

Suposa una reglamentació que eliminaria la compra de vehicles basats en combustibles fòssils a partir de 2035

http://www.ghg-transportd.eu/ghg-transportd/downloads/GHG_TransPoRD_D7.1_Final_Report_Aligned_Transport_Rad_and_Policy.pdf



20

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Reducció de la contaminació per renovació del parc

L'any 2013 Barcelona incompleix parcialment i per poc els objectius de qualitat de l'aire. Per tant, la renovació del parc de vehicles condurà en pocs anys a complir la normativa

CONTAMINACIÓ	Valor Límit Mitjana anual (VLa)	2010	2011	2012	2013	%13/10	%13/12
PM 10 (µg/m³)	40	31	34	32	25	-19,4%	-21,9%
NO ₂ (µg/m³)	40	47,0	48,0	44,1	40,0	-14,9%	-9,4%
Ozó (µg/m³)	-	44,0	40,0	44,1	47,0	6,8%	6,5%
CO (mg/m³)	-	0,4	0,5	0,5	0,4	0,0%	-20,0%

CONTAMINACIÓ	Superacions.V/h	2010	2011	2012	%12/10	%12/11
PM 10 (µg/m³)*	35 ocasions, 50 µg/m³	0	43	48	-	11,6%
NO ₂ (µg/m³)*	18 ocasions 200 µg/m³	0	12	5	-	-58,3%
Ozó (µg/m³)*	120 µg/m³	15	2	5	-66,7%	150,0%
Superac. Màxim 8-horari, Dies						
CO (mg/m³)	10 mg/m³	0	0	0	-	-
Superac. Màxim 8-horari, Estacions						

Font: Agència de Salut Pública

*Número de superacions del límit de l'estació que més ho ha fet.



19

NOU MODEL D'ESPAI PÚBLIC

Les superilles

La superilla està constituïda per un conjunt de vies bàsiques que configuren un polígon, l'interior del qual inclou varies illes. La circulació de vehicles de pas queda canalitzada per una xarxa bàsica de circulació, per on també circula el transport col·lectiu en superfície i, segons la secció, la bicicleta.

A l'interior de la superilla els carrers passen a anivellar-se amb plataforma única, i la velocitat dels vehicles es redueix significativament (30-20-10 km/h segons el cas). Es plantegen dues tipologies principals de carrers interiors (pàg. 290):

- **Carrers Zona 30**, que prioritzen el dret de pas i poden mantenir la seva estructura de vorera i calçada (2 nivells) en àrees de baixa densitat d'habitatges o d'activitats en planta baixa i per tant, amb baixa densitat d'ús per part del ciutadà
- **Carrers Zona 10** (Superilla tipus), que prioritza altres usos i funcions de l'espai públic i que solen modificar la seva morfologia cap a la plataforma única (1 nivell).

La proposta de implantació s'executarà en diferents fases incidint en un inici sobre els aspectes més funcionals de la proposta (pacificació de carrers, reducció de la circulació del vehicle de pas,...) i en un darrer terme sobre la morfologia de l'espai (anivellament de carrers, etc) **en aquelles superilles que comptin amb carrers amb la suficient densitat poblacional i d'activitat que així ho requereixin.**

Les superilles, seran o no plataforma única sempre?



22

PRINCIPALS PROPOSTES DEL PMU

L'objectiu del PMU és la reducció del **21%** dels desplaçaments en vehicle privat per al 2018 respecte als valors de 2011 que es preveu aconseguir amb les estratègies següents:

1. **Implantar la nova xarxa d'autobús de línies ortogonals.** A data d'avui estan en servei 10 de les 28 línies previstes i se'n preveuen 4 més per setembre de 2014.
2. **Reduir l'espai dedicat al vehicle privat:**
 - a. Implantació de les **Superilles**, que incrementen un 50% l'espai dedicat al vianant en detriment del vehicle privat
 - b. Increment dels km de **carril bici**
 - c. **Carrils bus** per a les noves línies ortogonals
3. **"Reordenació" de l'aparcament a l'espai públic**, així com estratègia de preus conjunta de les places en superfície i fora de calçada.

Els estudis del PMU estimen que l'efecte conjunt de les 3 estratègies permetrà reduir els 5,6 de quota modal del vehicle privat, que passa de **26,7%** a **21,1%** (-2.6 punts pel nou model d'espai públic; -0,3 punts per nova xarxa de bus; -2,7 punts per gestió de l'aparcament.

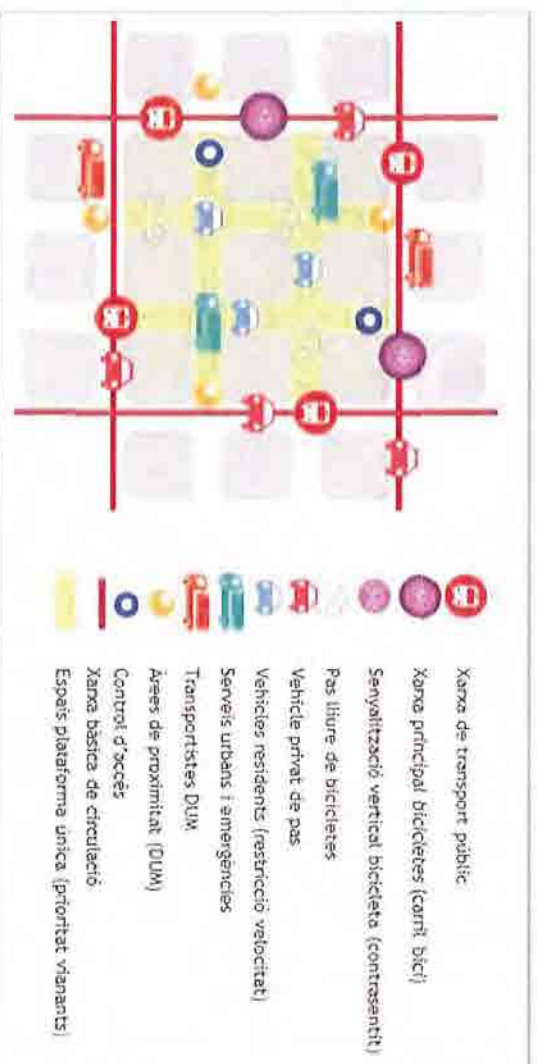


21

SUPERILLES

Impacte en l'aparcament subterrani

FITXA DE PROPOSTA 1.1.1: Desenvolupament del model de Superilles, amb la proposta de pacificació dels vials interiors i conversió dels carrers a plataforma única en la seva darrera fase d'implantació.



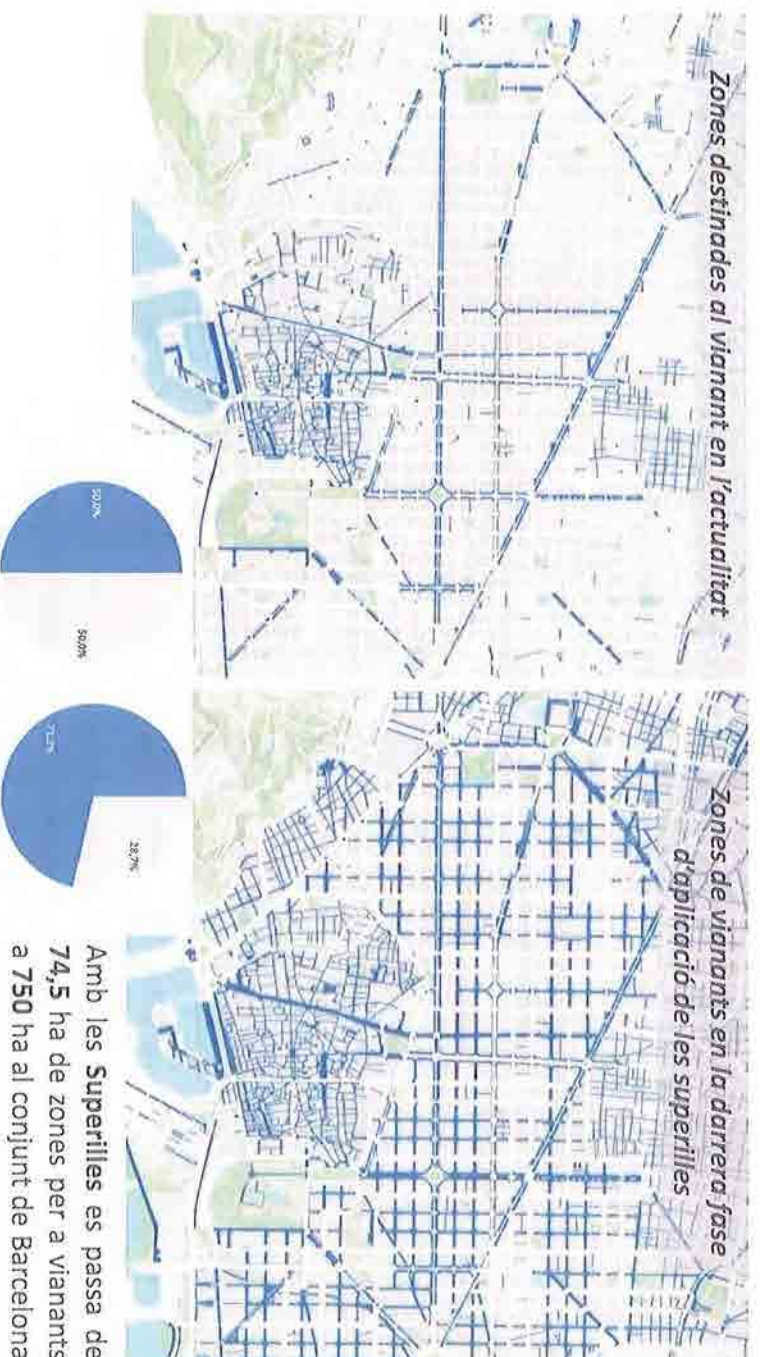
Els aparcaments subterranis amb els accessos situats a l'interior de superilles quedaran penalitzats respecte als que tenen accessos a la xarxa bàsica.



24

NOU MODEL D'ESPAI PÚBLIC

Les superilles



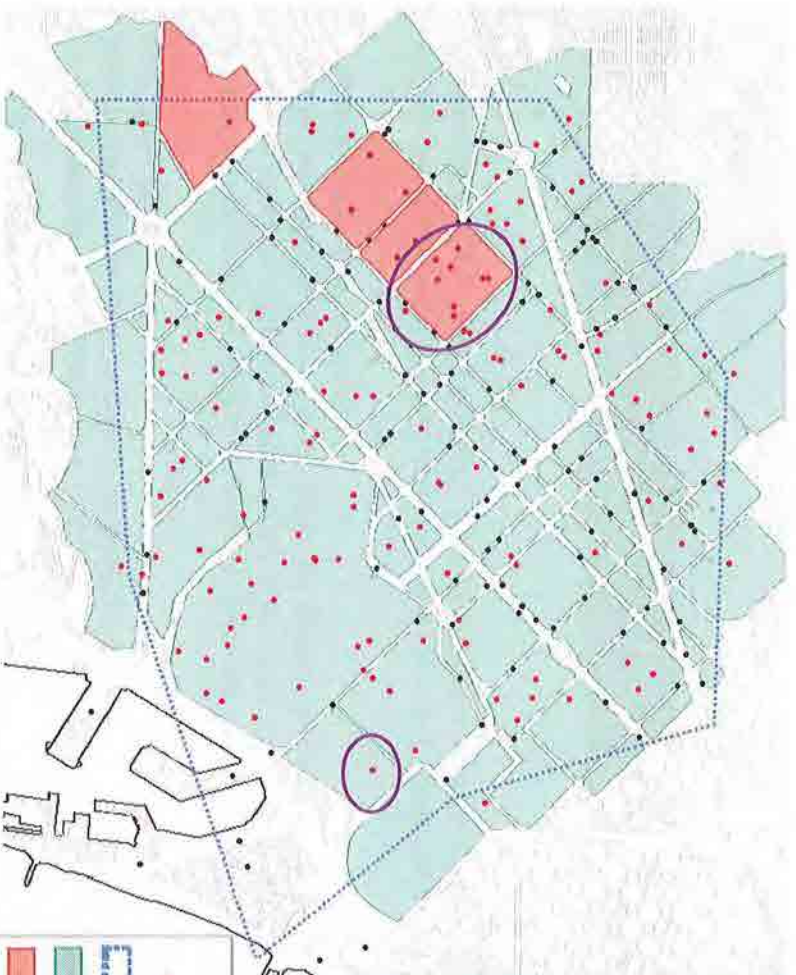
Amb les Superilles es passa de 74,5 ha de zones per a vianants a 750 ha al conjunt de Barcelona on el vianant i la bicicleta tindran prioritat



23

SUPERILLES

Impacte en l'aparcament subterrani



Per exemple, en l'àmbit de la Zona de Gestió Integrada (ZGI), un 52% dels aparcaments privats d'ús públic es troben a l'interior de superilles.

Possible problema d'accés a l'aparcament en zones amb alta densitat de població o activitat amb la plataforma única.

26

SUPERILLES

Impacte en l'aparcament subterrani

"El PMU garanteix l'accessibilitat en vehicle privat als interiors de Superilla, i en general a tota la ciutat, sempre que sigui necessari (a l'interior de les superilles es restringeix únicament el vehicle de pas)" (pàg. 396).

Un dels sistemes que es proposen per a la restricció del pas de vehicles foranis per a l'interior de les superilles és el de **pilones automàtiques** (pàg. 296). Es tracta d'un sistema de regulació automàtica d'accés dels vehicles que permet l'accés als veïns i als que hi treballen, a la càrrega i descàrrega, als taxis i als serveis d'emergències.

El PMU afirma que l'experiència demostra que l'activitat comercial augmenta quan les condicions per als vianants milloren. Experiència del barri de la Ribera o Gràcia (pàg. 317)

Les pilones prohibiran l'accés a les superilles als visitants (clients de comerços, restaurants,...). Per tant, les pilones són incompatibles amb aparcaments subterranis.

SUPERILLES. EXEMPLE DE BONA PRÀCTICA

Impacte en l'aparcament subterrani



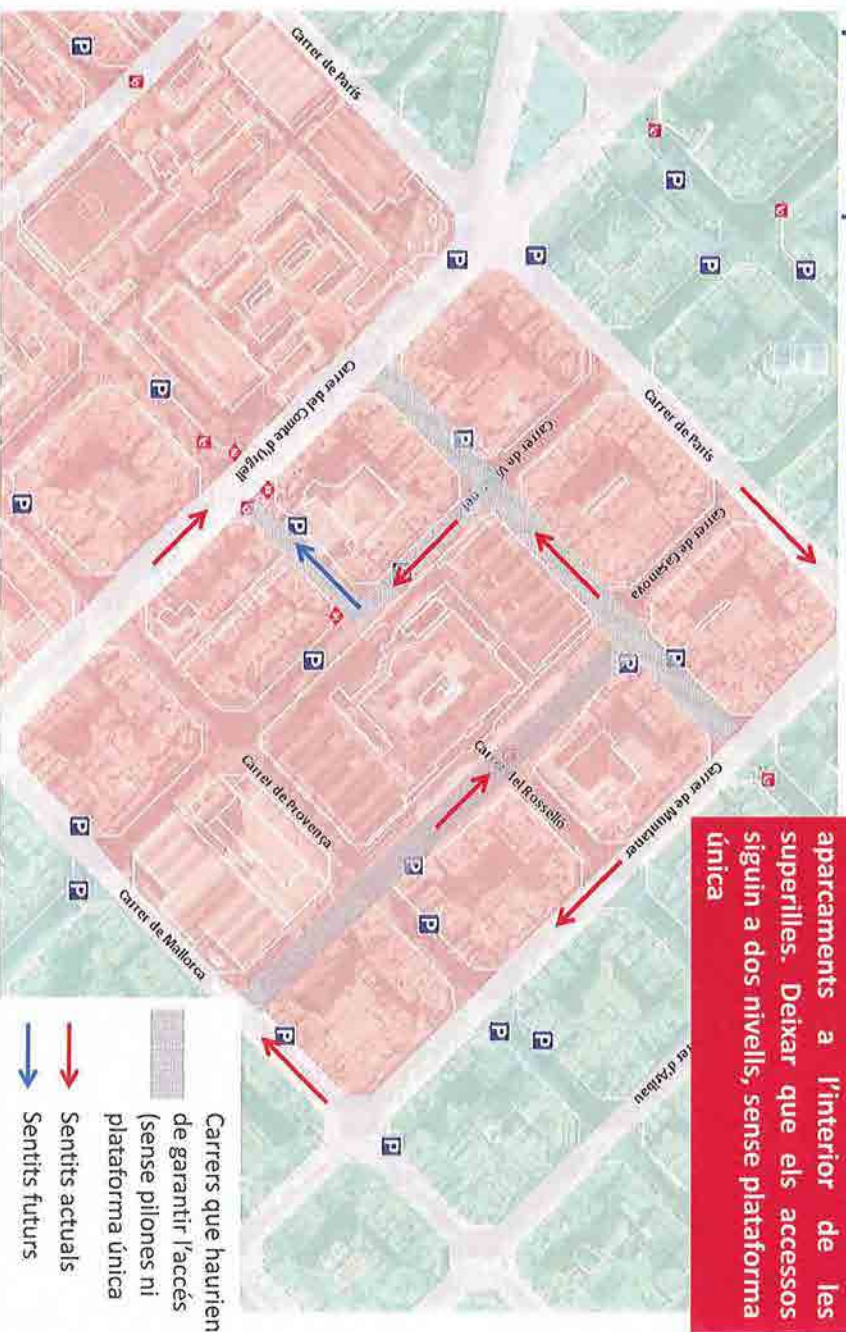
28

Mcrit

770

SUPERILLES. EXEMPLE

Impacte en l'aparcament subterrani



27

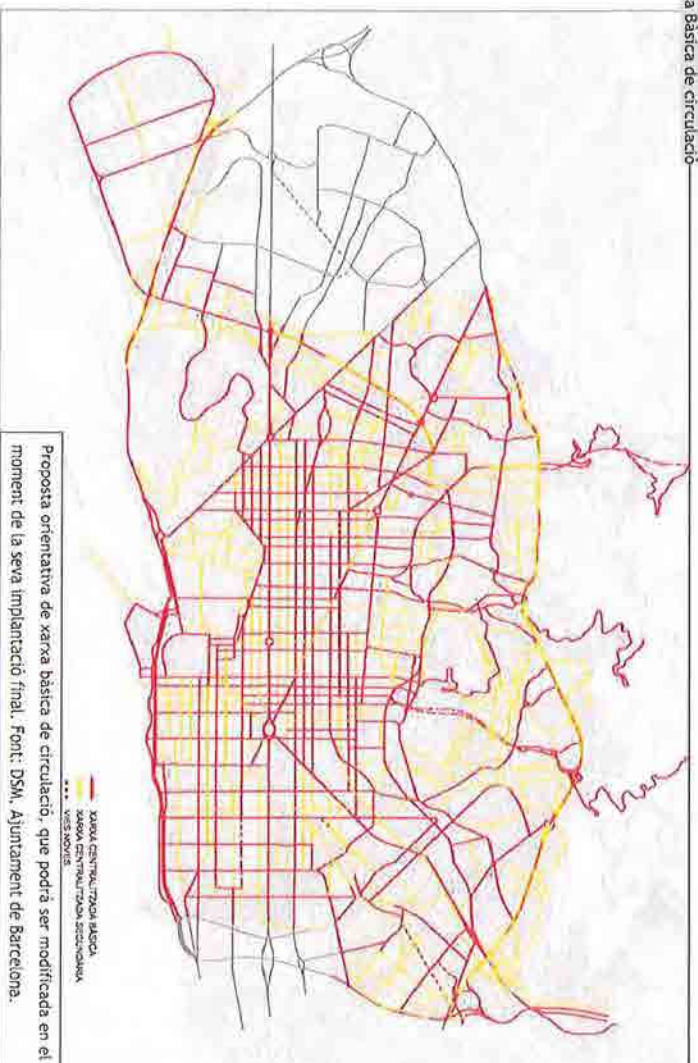
Mcrit

SUPERILLES

La xarxa viària bàsica

Els dos elements principals que defineixen l'estructura de Superilles són la xarxa bàsica de vehicle privat i la xarxa d'autobús, que en alguns casos concrets s'ha acceptat que aquesta passi per l'interior d'algunes Superilles.

Xarxa Bàsica de circulació



30

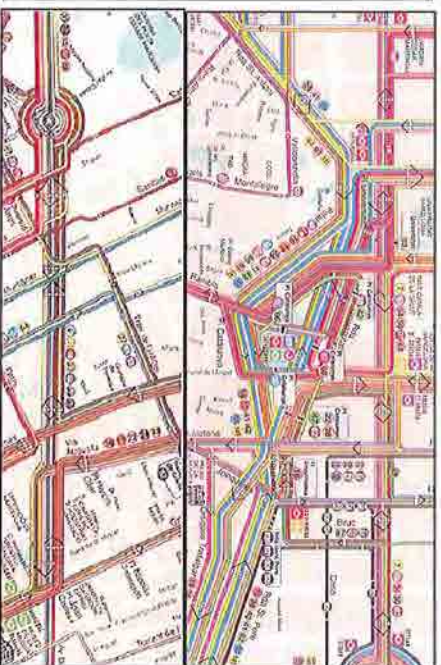
SUPERILLES. EXEMPLE DE BONA PRÀCTICA

Impacte en l'aparcament subterrani

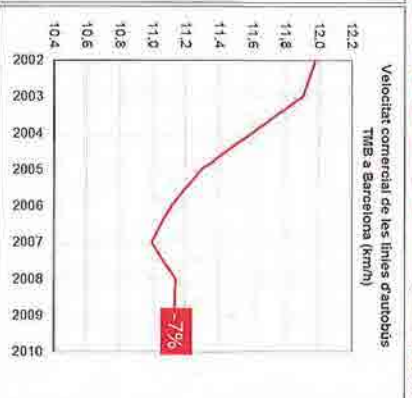
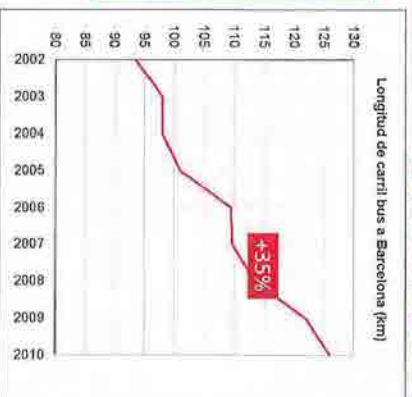


29

LA NOVA XARXA D'AUTOBÚS



Redundància de línies en una part important de la xarxa: velocitat comercial en descens mentre augmenta la longitud de carril bus. La superposició de línies crea congestió a les parades i els accessos als aparcaments propers a les parades es veuen perjudicats



Font: Ajuntament BCN

Font: Ajuntament BCN



32



SUPERILLES

La xarxa viària bàsica

GRUP	ACTUAL	INDICADORS DE TRÀNSIT									
		EQUILIBRI DE SUPERILLES					EQUILIBRI DE SUPERILLES				
Reparat VP	2.884.968	€ 3,0	€ 3,06	€ 3,10	€ 3,14	€ 3,18	€ 3,23	€ 3,28	€ 3,33	€ 3,38	€ 3,43
Reducció VP	0,0%	5,0%	10,0%	11,0%	12,0%	13,0%	14,0%	15,0%	16,4%	18,1%	19,9%
Rep. Model VP	26,66%	26,66%	25,33%	23,99%	22,73%	21,46%	20,19%	18,93%	17,66%	16,40%	15,13%
Velocitat X. Bàsica	19.698.589	21.588.571	20.460.689	19.330.099	18.200.000	17.070.000	15.940.000	14.810.000	13.680.000	12.550.000	11.420.000
Velocitat X. Bàsica	650.501	1.090.152	831.035	673.731	576.962	481.274	385.584	290.896	196.208	101.520	6.272
Velocitat X. Bàsica	29,8	20,8	24,5	28,5	28,2	29,0	30,2	31,1	32,3	34,0	37,5
Torre L.S. -200%	151	395									
Velocitat Total	21.950.716	22.544.902				19.431.744					
Velocitat X. Bàsica	89,7%	95,8%				96,1%					

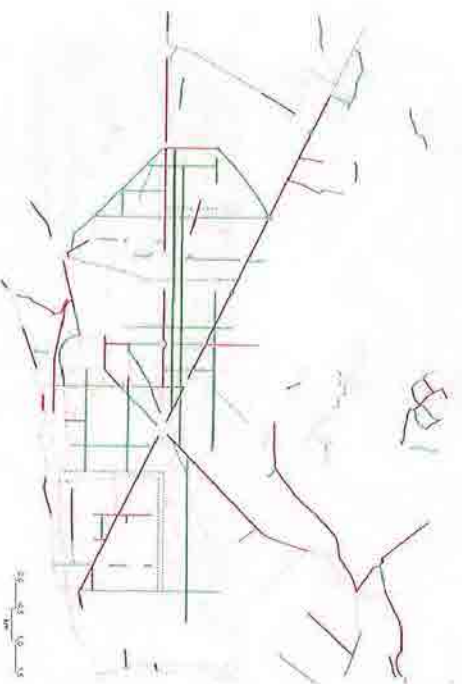
La velocitat mitjana dels vehicles baixaria de 29,8 a 20,8 km/h (-30%) si a l'escenari amb superilles hi circulés el nombre de vehicles actual.



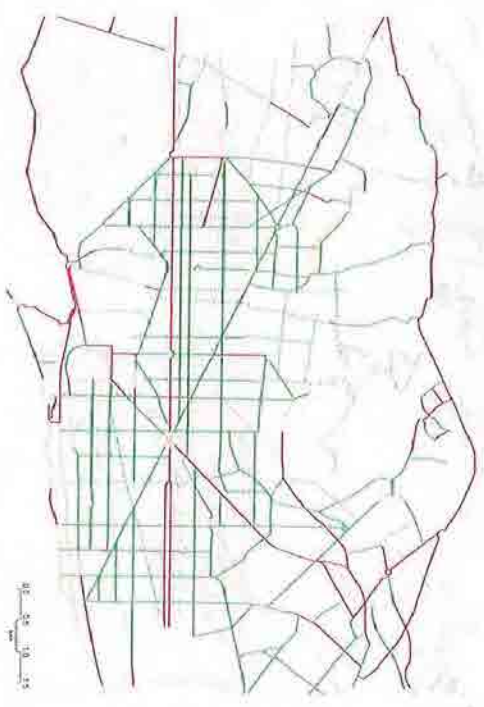
MOBILITAT EN BICICLETA

Carril bici

Xarxa de bicicleta actual per tipologia



Proposta orientativa de xarxa principal de bicicletes



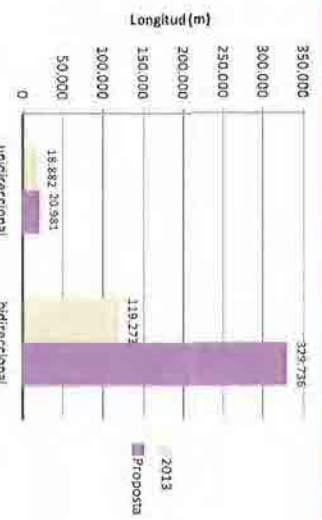
MOBILITAT EN BICICLETA

Carril bici

El PMU té l'objectiu d'incrementar els desplaçaments en bicicleta per al 2018 en un **67%** respecte als valors de 2011, passant d'una quota de l'**1,5%** al **2,5%**.

El PMU defineix la xarxa ciclista principal que aprofita per al seu traçat el viari bàsic de la ciutat. Degut a la diferència de velocitat existent entre els dos modes, porta associat una certa segregació d'espais. La tipologia general de via ciclista que es proposa en aquests casos serà, sempre que la secció ho permeti, **carril bici de doble sentit sobre calçada**. En vies bàsiques amb velocitat de trànsit elevada (50 km/h) i en vies on la seguretat del ciclista es pugui veure amenaçada, es segregat el carril bici. Si això no és possible, s'estudiaran altres solucions, com ara carril bici sobre vorera o carril bus-bici.

Globalment, els carrils bici de la xarxa principal passen de 138 a 350 km. En calçada, el carril bici passa de 50 a 135 km.



Increment de la longitud de la xarxa de bicicletes principal previst amb la proposta



Tipologia d'itinerari ciclista principal a Barcelona, 2013 i proposta

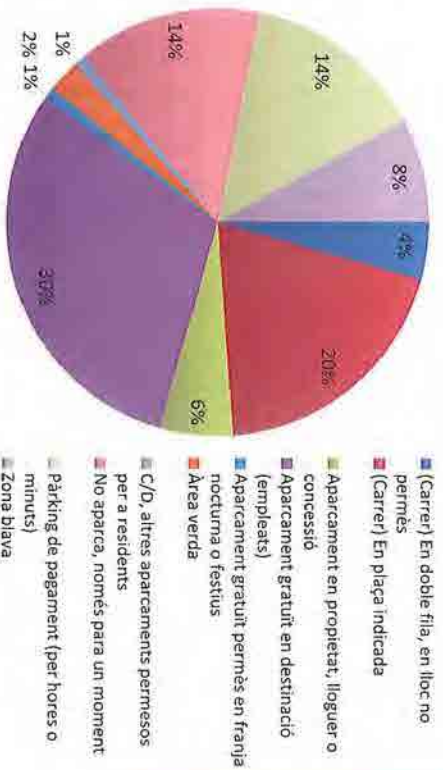


GESTIÓ DE L'APARCAMENT

Propostes

El PMU considera que l'aparcament és l'eina fonamental per tal d'aconseguir els valors de repartiment modal objectiu i per tant, la reducció del vehicle privat:

- L'aparcament com a element regulador del trànsit en el procés d'implantació de les Superilles
- Gestió de l'aparcament com a element dissuasiu en la utilització del vehicle privat mitjançant:
 - Política de preus
 - Disponibilitat de places
 - Limitacions horàries



Només el 24% dels desplaçaments aparquen en zona regulada o pàrking de pagament per hores o minuts

Perquè la política de gestió d'aparcament sigui efectiva s'ha d'actuar sobre les places lliures (30%) i sobre la indisciplina (18%)

EMER:
Inclou desplaçaments de menys de 5 minuts
Té en compte el nombre de desplaçaments i no el d'etapes de desplaçament
No s'inclouen els desplaçaments de menys de 16 anys



38



MOBILITAT EN BICICLETA

Proposta d'aparcament per bicicletes

"Proposta d'aparcament segur en el model de superilles

*Reserva de places per a bicicletes en aparcaments fora de calçada existents, públics o privats. Es proposa la **reserva de places per a bicicletes d'un mínim del 10% de les places existents** per a automòbils, bé a través de convenis públic-privats o a través d'una ordenança que així ho reguli."* (pàg. 346)

En la fitxa de proposta 2.2.1 no s'especifica el % de places i parta d'impulsar acords amb el gremi d'aparcaments.



37



GESTIÓ DE L'APARCAMENT

Propostes (2/2)

- Increment substantiu del nombre de places d'aparcament de motos i bicicletes
- Introducció gradual de la regulació de l'estacionament de motos a la via pública, començant per les àrees més congestionades
- Revisió i millora de la gestió de l'estacionament en superfície, fomentant l'aparcament en subsòl i eliminant els efectes negatius de l'aparcament en superfície
- **Revisió del Pla d'aparcaments municipals en subsòl**
- Proposar eines de millora de la gestió de l'aparcament
- Estudi de la possible revisió de les normes urbanístiques i adaptar el rati d'estacionament d'edificis a la realitat del territori.



40

Mcrit

776

GESTIÓ DE L'APARCAMENT

Propostes (1/2)

- **Mantenir el nombre de places de zona blava "ja que són necessàries pel comerç i per l'activitat econòmica"**
- **Mantenir el nombre de places de Zona Verda Exclusiva Residents**
- Reduir el nombre de places de Zona Verda Preferent Residents. Objectiu, 5% de reducció; 3% per la reducció del l'índex de motorització i un 2% addicional augmentant l'oferta d'aparcament fora de la calçada
- Estudiar el cost per aparcament de veïns en Zona Verda
- Estudiar la conveniència d'incrementar el preu de l'aparcament en Zona Verda per forans
- Estudiar de nou el millor equilibri entre Zones Verdes Preferents i Exclusives
- Introducció de les Àrees de Proximitat per la DUM pot repercutir en l'eliminació de places d'aparcament
- Estudiar l'ús de possibles eines de control d'accessos
- Promoció d'aparcaments per a vehicles elèctrics
- **Reducció de places d'aparcament en calçada (pàg. 411 del PMU)**
- Construcció d'aparcaments CDÚs (Centre de Distribució Urbana) fora de calçada
- Gestió centralitzada de l'aparcament
- **Mesures per tal que el cost de l'aparcament en calçada sigui superior al cost fora de calçada**
- Unificar la gestió de l'aparcament soterrat de manera que sigui més fàcil integrar les polítiques de regulació de l'aparcament des de l'Ajuntament



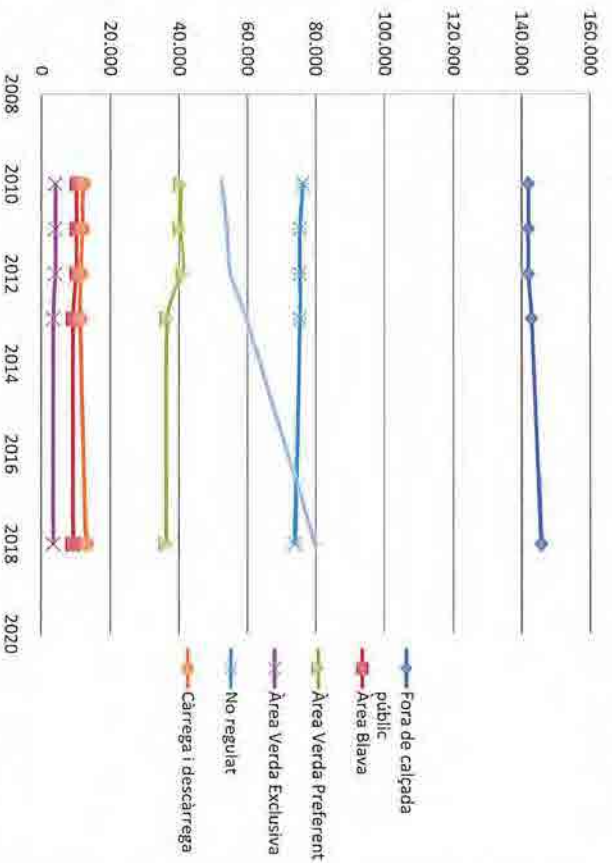
39

Mcrit

GESTIÓ DE L'APARCAMENT

Evolució de les places d'aparcament

Evolució del nombre de places d'aparcament previst al PMU



Polítiques de regulació de l'aparcament en calçada (Àrea Blava i Àrea Verda)

Les primeres places regulades apareixen l'any 1983 amb l'objecte de promoure la rotació de vehicles en zones concretes en què l'oferta d'aparcament no era suficient per satisfer la demanda. Una tarifa i un temps d'estacionament màxim al carrer dissuadien les estades llargues i donaven molta més utilitat a cada plaça. De d'aleshores, la progressiva implantació de places tant d'Àrea Blava com d'Àrea Verda va assolir un màxim l'any 2012 de 10.190 places de Zona Blava i 44.866 places de Zona Verda

L'any 2013 es va produir una certa inflexió en les polítiques, reduint per primera vegada les places de Zona Blava i de Zona Verda en 5.259 unitats, a canvi en part de noves places en calçada per a la moto (4.647 més) i la resta en guany d'espai per al vianant i la bicicleta. Les places d'aparcament de moto en calçada han crescut un 60% des de 2005, passant de 37.000 a gairebé 60.000 places el 2013

A les taules de proposta del PMU no s'observa cap reducció de places d'aparcament en calçada (pàg. 442 del document)



42

GESTIÓ DE L'APARCAMENT

Evolució de les places d'aparcament

Totes les polítiques hauran de portar a una reducció de les places d'aparcament en calçada:

- Nova xarxa d'autobús: Augment dels carrils bus (doble en algun cas)
- Carrils bici: de 138 a 350 km en la xarxa viària bàsica (de 50 km a 135 km en calçada)
- Foment de l'ús de la motocicleta i del seu estacionament fora de calçada
- Superilles:
 1. Els espais interiors seran d'ús preferent o exclusiu per a vianants. En el cas que es configuren com a plataforma única, comportarà eliminació de places. No necessàriament si són Zona 30.
 2. Als carrers perimetrals: el PMU parla d'"eliminar els efectes negatius de l'aparcament en superfície. Les maniobres d'aparcament generen situacions de risc i, a més, es perd eficiència i fluidesa a la via"

Però finalment el PMU només declara una reducció de les places de la Zona Verda Preferent Residents (objectiu: -5%) i augmenta significativament l'aparcament de motos i de càrrega i descarrega.



41

QUÈ FAN ALTRES CIUTATS?

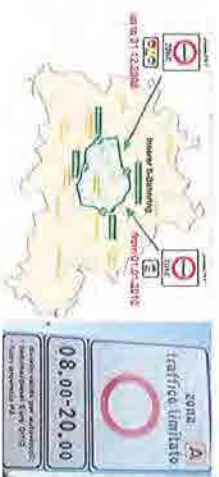
Polítiques de reducció de l'ús del cotxe

Totes les ciutats grans tenen com a mesura comú la regulació de l'aparcament al centre de la ciutat, amb polítiques similars a la de les places blaves i verdes de Barcelona.

També totes elles han definit zones on només poden accedir-hi residents, comerciants, serveis i usuaris d'aparcaments d'ús públic.

Moltes ciutats (més de 120 a Europa, de totes mides) han optat a més per l'establiment de les anomenades **Zones de baixes emissions (LEZs)**, on no hi poden accedir vehicles que excedeixin certs líndars de contaminació. És el cas de ciutats Alemanyes com Berlín o Frankfurt, i italianes com Roma o Nàpols, que limiten l'accés de vehicles Euro 0,1,2 i 3 al centre de la ciutat

Finalment, algunes grans ciutats europees han fet un pas més i han establert l'anomenat "peatge urbà" o "**congestion charge**", que posa un preu diari per accedir al centre de la ciutat. La primera va ser Singapur i les més rellevants a Europa són Londres i Milà. Algunes experiències, com per exemple a Hong Kong, van fracassar.



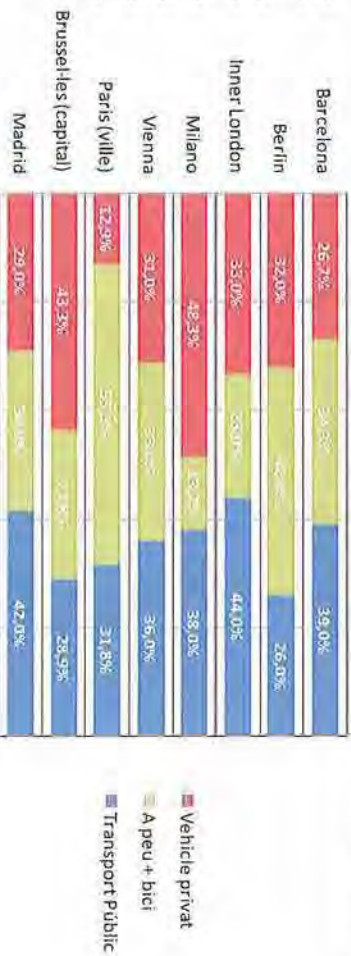
QUÈ FAN ALTRES CIUTATS?

Repartiment modal

	Població (2012)	Superfície (km2)	Repartiment modal		Any	Font
			Vehicle privat	A peu + bici		
Barcelona	1,6	100	26,7%	34,3%	2012	Ajuntament de Barcelona
Berlín	3,5	892	32,0%	42,0%	2008	Berlín Traffic figures 2012
Inner London	3,2	319	33,0%	23,0%	2012	Travel in London 2013
Milano	1,3	182	48,3%	13,7%	2011	AMAT
Vienna	1,8	414	31,0%	33,0%	2010	City of Vienna
París (Ville)	2,2	105	12,9%	55,3%	2010	STIF
Brussel·les (capital)	1,2	162	43,3%	27,8%	2010	Plan Iris (Bruxelles Mobilité)
Madrid	3,2	607	29,0%	30,0%	2012	Encuesta de barómetro del consumo de Madrid

Font: Elaboració pròpia

Tot i la prevenció que s'ha de tenir a l'hora de comparar ciutats de característiques molt diferents, es pot observar com, després de París-centre, Barcelona és una de les ciutats amb la quota de vehicle privat més baixa de totes les analitzades. Destaca la quota altíssima de Milà (48,3%)



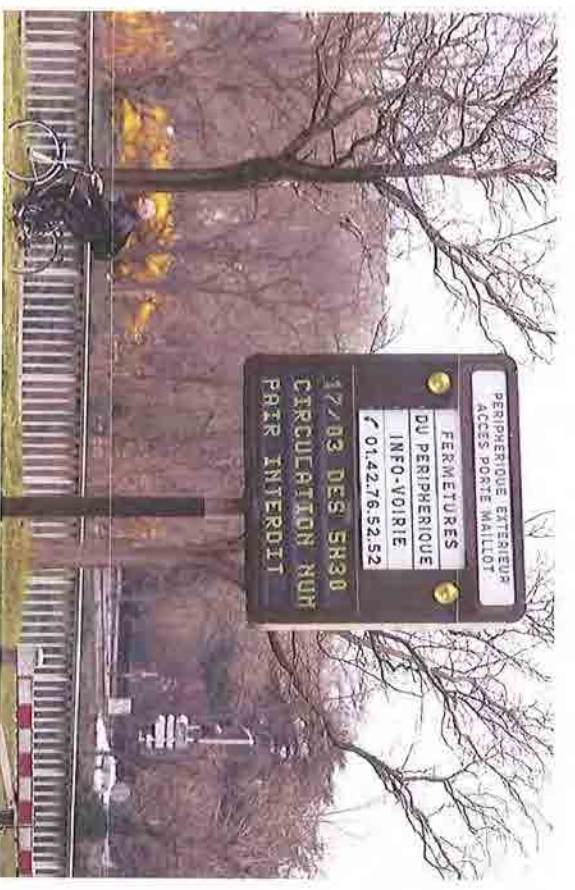
El repartiment modal de Barcelona no és especialment destacable al·l'est es compara amb altres capitals europees



QUÈ FAN ALTRES CIUTATS?

Mesures excepcionals

A París, el març de 2014, un episodi puntual greu de superació dels líndars de contaminació va obligar les autoritats a prohibir l'accés al centre als vehicles amb matrícula parell, en combinació amb establir la gratuïtat del transport públic durant diversos dies.



Joaquim Mestre Garrido, en qualitat de portaveu del Grup Municipal d'Iniciativa per Catalunya Verds – Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) a l'Ajuntament de Barcelona presenta les següents AL·LEGACIONS

a l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona per al període 2013-2018, publicada al DOGC el 27 de juny de 2014, sotmès a informació pública per l'Ajuntament de Barcelona.

Al·legació 1

Els sis objectius expressats al PMU coincideixen amb els de l'informe del govern "Barris a velocitat humana. Programa d'impuls de 5 Superilles Pilot a Barcelona", presentat al plenari de 28 de febrer de 2014. Aquest informe incorpora la millora de la petjada ecològica i busca una ciutat més autosuficient actuant en l'àmbit de la superilla de forma transversal, fet que és positiu. Però les regidories de Mobilitat i Hàbitat Urbà han de resoldre les següents mancances en aquest procés del PMU:

1. La proposta de superilles i les mesures que se'n deriven (p.ex. 1.1.2. Ampliar la superfície dedicada al vianant) han de situar en primer terme la finalitat de les superilles, que és la reducció de la mobilitat en vehicle privat per reduir la contaminació i guanyar espai públic.
2. Per iniciar un procés participatiu cal un objectiu concret proposat pel govern per començar a debatre i aconseguir trobar la millor solució. En aquesta proposta no hi ha objectius concrets, es deixa tot obert.
3. Només es fixa un pressupost de 10 milions d'euros per a les 5 superilles pilot, sense definir a que es dedicaran, ni fixar partides. Es diu que estaran fetes en 4 anys, però només hi ha calendari per la de les Corts. Cal complir el que assenyalava la proposició presentada per ICV-EUiA i aprovada al plenari de 30 de novembre de 2011: "Iniciar el desplegament del projecte perquè, en el termini de tres anys, es desenvolupin un mínim de 4 superilles."

Al·legació 2

Reducció de la mobilitat motoritzada en corredors verds -que s'esmenten i es dibuixen en l'apartat de la mobilitat a peu en el model de superilles- per augmentar el confort dels desplaçaments a peu en la xarxa d'itineraris per a vianants.

Al·legació 3

En la mesura 1.1.3. Augmentar la seguretat del vianant, incloure avançar i reprendre, segons el cas, les mesures de restricció del trànsit rodat als nuclis històrics, mitjançant pilones dissuasòries (per exemple, al Farró).

Al·legació 4

Cal precisar millor les actuacions per millorar la disciplina viària als entorns escolars, objectiu inclòs dins la mesura 1.2.1. Promoure el Camí Escolar i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius

Al·legació 5

En la mobilitat a peu, la mesura 1.3.1 inclou l'actuació "Revisar les ordenances municipals per a la ubicació d'espai de terrasses".

L'ordenança de terrasses, aprovada el 22 de desembre de 2013, suposa un pas enrere en les polítiques d'accessibilitat, capdavanteres a la ciutat.

Només es pot potenciar la figura de les persones vianants si l'ordenança de terrasses es modifica, com assenyalava aquesta actuació. ICV-EUiA no comparteix que les terrasses estiguin en la línia de façana i defensa que sempre es respecti un espai lliure a la vorera per a vianants de, com a mínim, 2,20 metres. S'ha d'evitar la sobreocupació, establint una ocupació màxima del 30% de la superfície de les places i de l'ample a les Rambles.

Al·legació 6

Cal concretar actuacions en la mesura 1.3.2. Revaloritzar la figura del vianant: divulgació, comunicació i promoció.

Una actuació concreta seria la definició de xarxa d'itineraris per a vianants, en la línia del que s'expressa i es grafia en el punt 2.6.1. La mobilitat a peu. És imprescindible que inclogui les condicions d'habitabilitat de l'espai públic que conformen aquests itineraris: accessibilitat, ergonomia, característiques morfològiques del teixit urbà, presència de vegetació, materials de façanes i paviments, diversitat d'activitat al carrer, confort acústic o qualitat de l'aire, entre d'altres. D'aquesta manera, i actualitzant la informació, cada ciutadà o ciutadana tindria més elements de coneixement per poder escollir aquesta opció modal de mobilitat.

Aquesta xarxa d'itineraris ha de contemplar la definició del nivell de servei i promoure l'adequació de l'ample de les voreres d'acord amb la seva intensitat d'ús.

Al·legació 7

En la mesura "2.6.1. Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica" no s'inclou campanyes d'ajuda per a la compra de bicicletes. L'Ajuntament ha de divulgar el pla d'ajudes a l'adquisició de bicicletes elèctriques que porta a terme l'Àrea Metropolitana de Barcelona. De la mateixa manera, ha de treballar per la continuïtat d'aquest pla, que ofereix ajudes a la ciutadania de fins a 200 € per a l'adquisició de bicicletes elèctriques que costen uns 1.300 € al mercat.

Al·legació 8

En la mesura "2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat" cal incloure la revisió de passos per a bicicletes, punts d'espera i acumulació en cruïlles on es pugui prevenir conflicte amb vianants o amb altres modes de transport, per evitar accidents i d'atropellaments, augmentant l'amplada d'aquests quan sigui necessari.

Al·legació 9

En la mesura "2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat", incloure que les dades sobre accidents de bicicletes siguin obertes. Hi ha experiències interessants amb el tractament de dades d'accidents, per part d'entitats ciclistes i de persones que fan recerca universitària.

Al·legació 10

Realitzar una campanya d'informació i sensibilització dirigida a les persones conductores de vehicles a motor amb l'objectiu d'incrementar la seguretat dels i les ciclistes, amb qui comparteixen la calçada (totes les persones que siguin titulars d'un vehicle a la ciutat, empreses i associacions de transportistes que fan distribució urbana de mercaderies, a TMB per als seus conductors i conductores d'autobusos, a l'AMB i l'ATM per a les empreses que tenen les concessions de línies interurbanes, a l'IMET per als conductors i conductores de taxi).

Al·legació 11

Els nous projectes d'urbanització han de garantir que els itineraris per a bicicletes siguin segurs i no entrin en conflicte amb les persones vianants; i assegurin la comunicació amb la resta de la xarxa o amb equipaments propers o altres modes de transport.

En aquest sentit, cal reformular la urbanització de l'àmbit Sant Andreu Sagrera, per garantir que el carril bici sigui segregat, estigui situat a un nivell diferent de l'espai de vianants i tingui continuïtat i independència en els encreuaments; i que hi hagi un carril bici al llarg de la Baixada de la Sagrera perquè arribi a l'accés principal de l'estació.

Al·legació 12

Establir un protocol per garantir la circulació, com a mínim al mateix nivell que el vehicle privat i en condicions segures, de les bicicletes en les obres a la via pública, amb especial atenció a les de llarga durada.

Al·legació 13

Dins la mesura "2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta", cal treballar conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona per millorar la connexió dels carrils bici que uneixen els diferents municipis metropolitans, tal com ja està plantejant, per tal de començar a visualitzar la xarxa de carrils bici com una xarxa metropolitana.

Al·legació 14

Dins la mesura "2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta", estendre progressivament al conjunt de la ciutat els sistemes d'informació i senyalització d'itineraris ciclistes.

Al·legació 15

En la mesura 2.4.1. Millorar l'eficiència del servei de bicicletes públiques de la ciutat, substituir l'objectiu "Reduir els costos de manteniment del servei i millorar-ne l'eficiència" per "Mantenir la intervenció i la despesa municipal per aconseguir un servei de bicicleta pública eficient".

Al·legació 16

Cal incorporar la següent proposició aprovada a la comissió de Seguretat i Mobilitat de 19 de juny de 2014, per al seu compliment:

"Exigir al Govern de la Generalitat de Catalunya a reinicialitzar de forma immediata les obres de la línia 10 del metro en el tram de la Zona Franca i dels barris de La Marina, per tal que aquesta estigui en funcionament l'any 2016."

El conjunt de la línia 9/10 de metro és important per a la mobilitat sostenible de la ciutat, però l'anunci de l'inici de les obres del tram entre la terminal T1 de l'aeroport i Zona Universitària, acompanyat de la idea que "al mateix temps es posarà en servei reduït el ramal de la Zona Franca de la futura L10, com a via tècnica perquè els trens puguin accedir als tallers del carrer A", comporta incloure aquesta

proposta en aquest PMU, per donar servei per a persones viatgeres en el tram que passa pels barris de La Marina i el polígon industrial de la Zona Franca.

Al·legació 17

Desestimar l'intercanvi dels ramals de la L3 i L4 del metro, com es proposa a la mesura 3.2.1.

Al·legació 18

Descartar la construcció d'un nou túnel ferroviari de connexió de FGC entre Barcelona i el Vallès.

Al·legació 19

Dins del 3.1.1. Implantació de la nova xarxa bus i 3.1.2. Millorar el servei de les línies d'autobús, cal introduir les actuacions següents:

· Actuacions per augmentar la velocitat comercial. Les conclusions de l'anàlisi de la Xarxa Ortogonal millorada assenyalen un "lleuger augment de 12,2 a 12,5 km/h", que "podria ser encara més gran si s'implanten mesures com la sincronització semafòrica per l'autobús". Això és insuficient. S'ofereixen unes dades que indiquen les millores sobre la velocitat comercial de l'autobús que es poden obtenir:

- Carril bus, +0,4 km/h
- Priorització semafòrica, +0,6 km/h
- Eliminació d'incidències, entre +0,7 i +1,0 km/h

Per tant, cal posar més èmfasi en la introducció de més quilòmetres de carril bus, cal avançar en la prioritat semafòrica per a l'autobús i, especialment, cal fer un control persistent i rigorós sobre la indisciplina viària que afecta els carrils bus.

- La xarxa antiga es va afeblir mentre es bastava la nova xarxa de bus, creant problemes a nivell de barri, com són escapçament de línies o pèrdues de freqüència. Cal analitzar de forma conjunta la nova xarxa d'autobús i els autobusos convencionals perquè, malgrat que tinguin característiques diferents, ambdues formen part del mateix sistema de transport de superfície.
- Cal augmentar la freqüència de la nova xarxa en els dies festius.
- És important assenyalar que en la 4a fase s'ha d'implementar del conjunt de la nova xarxa ortogonal, que s'haurà de definir després d'un procés de participació als barris i amb les entitats que tenen una visió global de ciutat i sobre la mobilitat sostenible, amb la corresponent devolució i memòria participativa.

Al·legació 20

Dins del 3.1.1. Implantació de la nova xarxa bus, cal resoldre ajustos que han comunicat entitats o col·lectius dels barris afectats:

- Perllongar l'itinerari de la nova línia V3 fins a la cantonada del carrer A amb el carrer 4, amb l'objectiu de donar més servei als treballadors i les treballadores de la Zona Franca.
- Perllongar l'itinerari de la nova línia H8 fins al carrer Sant Adrià, per poder enllaçar amb l'estació de metro del Bon Pastor.

Al·legació 21

Dins de 3.1.2. Millorar el servei de les línies d'autobús, cal introduir les actuacions següents:

- Confeccionar horaris creuats perquè el pas dels autobusos per un eix comú tinguin un interval més curt (p.ex. en els barris de La Marina).
- Restablir els serveis de les línies de bus que es van deixar de prestar al 2012, entre els quals hi ha la supressió de la circulació de la pràctica totalitat de busos de barri en diumenges i festius.

Al·legació 22

En la mesura 3.6.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU, cal:

- Connectar les línies del Trambaix i del Trambesòs, des de plaça Francesc Macià fins a plaça de les Glòries per la Diagonal en superfície, per duplicar la demanda actual, incrementar considerablement la intermodalitat de la xarxa de transport públic i reduir el nombre de cotxes que hi circulen per aquesta avinguda.
- Executar l'extensió d'una línia del Trambesòs fins a Urquinaona, de manera que connecti amb l'estació de Rodalies de RENFE i el metro d'Arc de Triomf, així com amb els autobusos de l'Estació del Nord.
- Realitzar el perllongament de la T4 del Trambesòs fins al World Trade Center.

Al·legació 23

Dins de la mesura 3.1.7. Fomentar els carrils BUS-VAO d'entrada a Barcelona, facilitar la millora de la circulació d'autobusos pel carril bus-VAO de la C-58, donar prioritat a la implementació del carril bus-VAO a la B-23, i treballar per la implementació dels carrils bus a la C-31 (Castelldefels-L'Hospitalet, Gran Via - L'Hospitalet i La Pau-Montgat).

Al·legació 24

En la mesura 3.1.4. Fomentar la regulació de les línies interurbanes en estacions d'autobusos, introduir la revisió del funcionament i senyalització indicativa de La Sagrera (Felip II /Meridiana).

Al·legació 25

No queda justificat el mapa que conté la mesura 3.1.5. Revisió dels recorreguts de les línies interurbanes dins la ciutat, tenint en compte que la mesura 3.1.4 proposa “reduir gradualment els orígens i finals de línies d’autobusos de curt, mig i llarg recorregut a la via pública per incorporar-les a les estacions d’autobusos existents i a d’altres futures.”

Al·legació 26

En la mesura 3.6.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU, en tant que el ferrocarril de rodalies és una infraestructura bàsica per a l’augment de desplaçaments externs en transport públic, cal exigir l’acompliment de les següents actuacions, totes elles incloses en el Pla de Rodalies, el Pacte Nacional per a les Infraestructures o el PDI 2011-2020:

- Projectar i iniciar la construcció d’un tercer túnel ferroviari de Barcelona per a rodalies i regionals, un cop finalitzin els treballs de l’actual túnel d’alta velocitat. Cal definir un traçat que doni resposta a l’actual congestió dels túnels existents i vertebrï millor la xarxa per aconseguir majors i millors connexions del sistema de rodalies RENFE.
- Desdoblar les vies entre Montcada i Vic, per millorar el servei entre aquesta ciutat i Barcelona.
- Nou túnel de Montcada, que permetrà establir trens semidirectes direcció al Vallès.
- Quadruplicar les vies d’entrada a Barcelona entre Granollers i Mollet.
- La tercera via entre Cerdanyola del Vallès i Sabadell
- La connexió ferroviària convencional Barcelona Sants-Aeroport
- Quadruplicar les vies d’entrada a Barcelona entre Castelldefels i La Torrassa.
- Promoure les iniciatives d’aparcament dissuasori en origen (park & ride).

Al·legació 27

Aquest PMU ha de mostrar la determinació de l’Ajuntament de Barcelona en treballar per un consens sobre les polítiques públiques que les administracions consorciades en l’ATM de l’àrea de Barcelona portin a terme per a la revisió de les tarifes de transport públic, de manera que siguin més ajustades i assequibles que les actuals, i per a l’assoliment d’un nou sistema de finançament.

L’Ajuntament de Barcelona –representat a l’ATM- ha de reconsiderar a la baixa les tarifes de transport públic i afavorir la demanda del transport públic amb preus i serveis competitiu amb el transport privat, tot i ser aquest la principal causa de congestió, accidents i contaminació a l’àrea metropolitana de Barcelona.. Es fa difícil equilibrar els comptes del transport públic quan s’estimula la demanda del vehicle privat per sobre del transport col·lectiu.

Al·legació 28

Concretar la proposició presentada per ICV-EUiA i aprovada per la Comissió de Seguretat i Mobilitat perquè el Govern municipal realitzi una campanya informativa, utilitzant els suports propis i els mitjans municipals, per difondre les bonificacions per a l’ús del transport públic de persones en situació d’atur, que van establir el Departament de Territori i Sostenibilitat i l’Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Així mateix, establir un protocol d’atenció a les Oficines d’Atenció Ciutadana (OAC) així com als Punts d’Informació Juvenil (PIJ) perquè la informació d’aquestes bonificacions arribi al màxim de persones que les utilitzen i que puguin ser-ne beneficiàries. S’insti al Govern de la Generalitat a assegurar que les Oficines de Treball (OTG) ofereixin aquesta informació a totes les persones que puguin ser-ne beneficiàries. I s’insti al Departament de Territori i Sostenibilitat i a l’ATM que apliquin les bonificacions als títols de transport públic per a persones en situació d’atur a totes les persones aturades amb ingressos inferiors l’SMI, sense perjudici dels consensos que puguin assolir-se a la Taula Social del Transport que apleessin la cobertura d’aquesta bonificació.

Al·legació 29

Garantir la plena universalització de la Targeta Rosa com a títol de transport amb tarifació social per a les persones grans de Barcelona.

Al·legació 30

En la mesura 3.7.1. Optimitzar oferta/demanda i ocupació del transport públic discrecional, es diu que “empreses pròximes amb horaris similars podrien beneficiar-se d’una gestió conjunta del servei de transport, obtenint beneficis pel que fa a costos que, alhora, repercuteixen en beneficis per a la mobilitat de la ciutat per la reducció de vehicles circulant. A tal fi, s’haurien de resoldre les possibles barreres administratives i legals que hi puguin haver.”

AUDICA ha demanat promoure aquest ús compartit i caldria concretar les actuacions per tirar endavant aquesta mesura.

Al·legació 31

En la mesura 3.7.4, elaborar el Pla de Mobilitat Turística 2013-2018 de la ciutat de Barcelona, amb un procés de participació -amb la corresponent devolució i memòria participativa- de les entitats veïnals i el Pacte per la Mobilitat que fixi com a objectius la mobilitat sostenible i l’ús ciutadà de l’espai públic.

Al·legació 32

En la mesura 4.1.3. Estudiar la implantació d’Àrees de Proximitat i Centres de Distribució, cal fer un anàlisi de quines zones de la ciutat –especialment, quins nuclis històrics de barris- poden plantejar-se solucions per a la distribució urbana de mercaderies, com són les àrees de proximitat o els centres de distribució urbana (CDU).

Al·legació 33

En la mesura 4.1.4. Promocionar el repartiment DUM amb mitjans de baix impacte, cal la concreció de la proposició d’ICV-EUiA aprovada a la comissió de seguretat i mobilitat, en la qual s’acordà que el govern municipal incorporés, en el marc del nou Pla de Mobilitat Urbana (PMU), un pla per al foment de la distribució urbana de mercaderies en bicicleta elèctrica i altres vehicles elèctrics.

Al·legació 34

El PMU aposta per una disminució de la mobilitat en vehicle privat en general del 26,6% al 21,1%. Dins d’aquest grup del vehicle privat, però, s’aposta perquè la moto aquesta incrementi la seva importància dins la mobilitat fins al 5,4% de la mobilitat total (que suposaria el 25% de la mobilitat en vehicle privat).

El PMU ha d’apostar per accentuar l’eix de la mobilitat equitativa, sostenible i segura. Conseqüentment, no pot apostar per estratègies incrementalistes en el nombre de desplaçaments en moto, sinó reforçar l’aposta pel transvasament modal del vehicle privat (inclosa la moto) als modes de transport sostenibles (transport públic, bicicleta i desplaçaments a peu).

Al·legació 35

Cal concretar en mesures i actuacions l’objectiu que les vies urbanes que no configuren la xarxa bàsica en el nou Pla de Mobilitat Urbana esdevinguin Zones 30.

Cal recordar que la Comissió de Seguretat i Mobilitat ha aprovat que el Govern ha de presentar un estudi per assolir aquest objectiu, així com augmentar la implantació de d’elements físics reductors de la velocitat en els carrers que siguin Zona 30.

Tal com també ha proposat l’Agència de Salut Pública de Barcelona, cal declarar Barcelona ciutat zona 30 excepte alguns eixos bàsics i rutes del transport públic.

Dins la mesura 5.1.1 es proposa “actualitzar la xarxa bàsica”. Dins d’aquest PMU, cal incloure que les vies urbanes que no configuren la xarxa bàsica esdevinguin

Zones 30 i que qualsevol actualització que es faci ha de tenir en compte aquesta voluntat, cosa que contradiu el mapa amb la proposta orientativa de xarxa bàsica de circulació.

Al·legació 36

La mesura 5.6.1. Estudiar la regulació de l'estacionament en superfície de les motos ha de ser més contundent i incloure una estratègia amb actuacions per a reduir l'aparcament de les motocicletes a les voreres. En el plenari del Pacte per la Mobilitat l'associació Catalunya Camina expressa sovint la seva preocupació pels obstacles que hi ha a les voreres i espais d'estada, amb una presència excessiva de motos aparcades (entre altres).

Cal una ordenació progressiva de l'espai públic: calçada per als vehicles i voreres per a i les vianants. De fet, aquesta és la voluntat d'aquest Pla de Mobilitat Urbana. La prohibició d'aparcar sobre la vorera i l'oferta de places d'aparcament a la calçada que es va dur a terme al Poblenou en el mandat passat suposava un primer pas per aconseguir aquesta ordenació. La mesura de prohibir aparcar motocicletes sobre les voreres tenia el seu origen en la voluntat política d'avançar en l'objectiu proposat i en l'acord veïnal al voltant de la proposta.

Al·legació 37

A 5.2.1. Fomentar el canvi modal vehicle privat a transport públic o vehicle compartit, cal afegir la implantació de pàrquings dissuasius a l'entrada de Barcelona a prop de transport públic, com proposa l'ASPB. Tot i ser una mesura supramunicipal que cal treballar conjuntament amb ATM, Generalitat i AMB, cal incloure-la en aquest apartat, com altres mesures i actuacions que s'han de treballar conjuntament amb altres administracions.

Al·legació 38

Per fomentar el canvi modal vehicle privat a transport públic, com es recull a la mesura 5.2.1, cal renunciar a infraestructures viàries o reduir l'espai d'algunes d'existents, especialment aquelles que afavoreixen els desplaçaments externs en

cotxe. El transvasament modal no es donarà només per augmentar el servei del transport públic, sinó també per reduir la capacitat per al vehicle privat.

Per això, el PMU ha d'incloure:

- Desprogramar l'ampliació de la ronda del Litoral, a l'alçada del Morrot i no projectar cap túnel viari que travessi la muntanya de Montjuïc.
- Desprogramar el desdoblament dels túnels de Vallvidrera amb un perllongament per sortir a la Ronda General Mitre.
- Evitar que els vials segregats d'accés a l'estació de la Sagrera des del Nus de la Trinitat serveixin com a una nova via ràpida per accedir dins de la ciutat.
- Reduir un carril per sentit a la Gran Via de les Corts Catalanes, en el tram comprès entre la plaça de les Glòries i Sant Adrià del Besòs.
- Reduir l'amplada i el nombre de carrils de circulació de l'Avinguda Meridiana, en el tram de Plaça de les Glories fins a Trinitat, que inclogui la millora dels modes de transport sostenible i les connexions transversal per a vianants.
- Pacificar el trànsit a la Via Laietana, que impliqui la reducció de carrils per al vehicle privat, l'augment de l'espai per a vianants i la millora de les actuals condicions per a la circulació del transport públic i de les bicicletes.

Al·legació 39

En la mesura 5.2.3, on es diu que s'estudiarà la viabilitat de que les motos i cotxes amb alta ocupació passin per carrils bus sense parades si no afecta a la seguretat viària i/o el funcionament del transport públic. Qüestionem que aquesta mesura no perjudiqui l'eficiència del transport públic, en el marc d'un PMU i d'una estratègia municipal amb la nova xarxa d'autobús que pretén augmentar-ne la velocitat comercial.

Al·legació 40

En la mesura 5.2.2. Foment de sistemes de sharing / pooling de vehicles es diu que l'Ajuntament de Barcelona, juntament amb un consorci privat, està definint la introducció d'un sistema de vehicles compartits amb motos elèctriques.

Amb la mirada posada en la mobilitat sostenible, el nostre grup creu que no hem de supeditar la millora ambiental del trànsit únicament a un canvi de tecnologia. El vehicle elèctric és un bon instrument per millorar l'emissió de contaminants a la ciutat, però no és la solució global respecte l'estalvi energètic, l'excessiva ocupació de l'espai viari per part del vehicle privat ni resol el dret a la mobilitat per a tothom.

Per a aquesta ciutat, és prioritari consolidar la implantació del servei públic d'ús compartit de bicicletes, el Bicing, en lloc que l'Ajuntament participi de la implantació d'un servei d'ús compartit de motos elèctriques.

Al·legació 41

En la mesura 5.4.1. Revisió i millora de la gestió de l'estacionament en superfície, es proposa Eliminar els efectes negatius de l'estacionament gratuït. Per fer efectiva aquesta mesura, cal tirar enrere polítiques seguides en aquest mandat com la congelació de la tarifa de l'àrea blava i la gratuïtat per a alguns casos a l'àrea verda d'aparcament.

Al·legació 42

En les conclusions del model de repartiment modal, s'afirma que la gestió de l'aparcament farà reduir el repartiment modal del vehicle privat del 26,7% actual al 24,0% (-2,7 punts).

Anteriorment, s'anomenen unes mesures complementàries de gestió de l'aparcament en el model de Superilles, com són la gestió centralitzada de l'aparcament i la unificació de la gestió de l'aparcament soterrat de BSM, SABA, i altres operadors, de manera que sigui més fàcil d'integrar les polítiques de regulació de l'aparcament des de l'Ajuntament.

La creació de la societat mixta d'aparcaments BAMSA és contrària a l'interès de la ciutat i ho és perquè contradiu aquestes recomanacions que estan en el mateix

PMU, en tant que la nova societat gestionarà només els aparcaments del centre de la ciutat.

Amb aquesta operació de privatització, les polítiques de mobilitat queden condicionades pels interessos de la majoria privada de BAMSA i dificulta actuacions on l'aparcament actuï com a regulador de la mobilitat perquè els interessos privats no afavoriran una restricció del trànsit al centre de la ciutat, per exemple.

Per tot això, ICV-EUiA rebutja l'operació BAMSA, per perjudicar les polítiques de mobilitat sostenible.

Al·legació 43

La mesura 5.4.3. Estudi de la possible revisió de les normes urbanístiques i adaptar el rati d'estacionament d'edificis a la realitat del territori és positiva, però ha de ser més clara en el seu objectiu i, per tant, ha de concretar els passos per a modificar les normatives urbanístiques del PGM i proposar les modificacions a la llei de mobilitat que determinen els mínims de places a construir per a noves edificacions

Al·legació 44

Per actuar de forma ràpida en els casos d'alerta per contaminació a la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana, treballar amb el màxim consens per definir, conjuntament amb les administracions competents, una política amb actuacions conjunturals per aplicar-la quan sigui necessari.

Al·legació 45

La mobilitat estructural que un agent privat generi i que necessiti la construcció d'infraestructures públiques (p.ex. la construcció d'un aparcament per a autocars), ha de repercutir en els privats que se'n beneficiïn. Per tant, l'Ajuntament ha de carregar als beneficiats el cobriment de les despeses de les obres.

Al·legació 46

Introduir un nou indicador "Ràtio de velocitat mitjana Vehicle privat / velocitat comercial del Transport públic de superfície". Entenent que aquests dos modes per desplaçar-se competeixen tant per l'espai viari com pels usuaris, tendir a acostar les seves velocitats mitjanes (actualment favorables al vehicle privat) hauria d'incentivar un major ús dels modes de transport públic. El temps del trajecte és un element amb major elasticitat que el preu en la demanda del transport, tal com posen de manifest els estudis realitzats.

Al·legació 47

Cal fer una avaluació contínua del compliment del Pla de Mobilitat Urbana, amb una dimensió pública i ciutadana dels seus indicadors, més enllà de l'actualització de les dades bàsiques i de l'observatori de la mobilitat

Al·legació 48

Com proposa P(A)T, Prevenció d'Accidents de Trànsit, cal realitzar estudis sobre la influència de les emissions de contaminants en la salut, en col·laboració amb les administracions que calgui.

Al·legació 49

EL PMU explicita que cal reduir externalitats, però no en fa una valoració econòmica. Caldria valorar si –conjuntament amb altres administracions com poden ser l'ATM- seria possible calcular aquesta valoració econòmica per tenir una visió integral dels costos de la mobilitat.

Conseqüentment, DEMANA es tinguin per admeses les presents al·legacions.

Barcelona, 5 de setembre de 2014



INFORME DE L'OFICINA CATALANA DEL CANVI CLIMÀTIC SOBRE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE LA CIUTAT DE BARCELONA

Identificació de l'expedient

Tipus d'informe: Des del punt de vista de la lluita contra el canvi climàtic, informe de consideracions sobre l'informe de sostenibilitat ambiental (els aspectes ambientals que s'han de tenir en compte i el nivell de detall amb què han de ser tractats per a l'elaboració i l'aprovació del pla), així com els principis, criteris i objectius ambientals aplicables.

Òrgan sol·licitant

- del present informe: Ajuntament de Barcelona

Antecedents:

En data 27 de febrer de 2014, la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya sol·licita consulta a l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic en referència a l'ISA preliminar del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Barcelona.

En data 20 de març de 2014, la Oficina Catalana del Canvi Climàtic emet informe sobre l'ISA preliminar del PMU Barcelona fent referència a les següents qüestions:

1.- *Es proposa actualitzar a l'apartat 1.3. Relacions amb altres plans i programes el marc legal regulador de les polítiques de mitigació i adaptació al canvi climàtic.*

2.- *A l'apartat 3. Diagnosi ambiental del PMU, no s'aporta quina ha estat la metodologia de càlcul emprada per saber quina és la contribució dels diversos sectors en les emissions de GEH a Barcelona. En aquest sentit es proposa que s'utilitzin els factors d'emissió oficials de combustibles recollits a la Guia de càlcul d'emissions de GEH elaborada per l'OCCC i el mix elèctric peninsular.*

3.- *Es proposa que s'indiquin les emissions de GEH derivades del transport calculades en el Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i que les dades siguin les mateixes que les del Pla de l'Energia, Canvi Climàtic i Qualitat de l'Aire de Barcelona 2011-2020 i les del PMU Barcelona. També s'apunta que seria convenient que els objectius de reducció de les emissions de GEH del transport plantejats a Barcelona vagin en la línia del compliment dels objectius dels instruments de planificació superior de la AMB (Pla de Sostenibilitat Ambiental de l'Àrea Metropolitana de Barcelona 2014-2020).*

4.- *Es proposa que el PMU de Barcelona incorpori un l'anàlisi quantitatiu d'emissions de GEH que s'espera assolir amb les 4 alternatives considerades:*

Alternativa A. Escenari tendencial – alternativa zero

Continuïtat del procés de pacificació actual. Està previst que l'any 2018 s'extrapolin les tendències de l'etapa 2007-2011 degut a una recuperació econòmica feble i es manté la tendència alcista de l'increment del preu del carburant. S'augmenta el repartiment modal de TP, bicicleta, peu i VP.

Alternativa B. Supermançanes

Fonaments de dret

1. L'article 3 del Decret 573/2006, de 19 de desembre, de reestructuració parcial del Departament de Medi Ambient i Habitatge crea, sota la dependència de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat i amb rang orgànic de subdirecció general, l'Oficina Contra el Canvi Climàtic amb la funció de vetllar per la implantació de les mesures contra el canvi climàtic i el compliment del protocol de Kyoto.

2. L'article 14 del Decret 44/2011, de 4 de gener, d'estructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat preveu que la Direcció General de Polítiques Ambientals té les funcions i l'estructura previstes per a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat en el Decret 289/2006, de 4 de juliol, de reestructuració parcial del Departament de Medi Ambient i Habitatge, i en el Decret 573/2006, de 19 de desembre, i les de la Subdirecció General de Protecció de la Biodiversitat de la Direcció General del Medi Natural de l'anterior Departament de Medi Ambient i Habitatge, previstes per la normativa vigent aplicable.

3. L'article 129 del Decret 342/2011, de 17 de maig, de reestructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat preveu que entre les funcions de l'Oficina Catalana de Canvi Climàtic g) Emeti l'informe corresponent en el marc del procés d'avaluació ambiental de plans i programes

4. L'article 9 de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient determina que les administracions públiques afectades seran consultades per l'òrgan ambiental encarregat de determinar l'amplitud, detall i grau d'especificitat de l'informe de sostenibilitat ambiental.

Consideracions

1.- En relació al requeriment de l'Oficina sobre l'actualització del marc legal regulador de les polítiques de mitigació i adaptació al canvi climàtic de l'apartat 1.3. *Relacions amb altres plans i programes*, s'han incorporat les principals referències a les polítiques de mitigació al canvi climàtic.

Amb tot, continuen sense veure's reflectides a l'ISA definitiva els principals instruments reguladors vigents en matèria d'adaptació al canvi climàtic.

a) Internacional

i. Segon període de compromís del Protocol de Kyoto

b) Comunitari

ii. COM (2013) 216 Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic.

c) Autonòmic

iii. Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020

iv. Estratègia pel desenvolupament sostenible de Catalunya 2026

d) Local

v. Pacte d'Alcaldes per a l'adaptació al canvi climàtic: Aquesta iniciativa ha estat establerta per la Comissió Europea per promoure l'acció de les ciutats en l'adaptació al Canvi Climàtic. Les ciutats que signin la iniciativa es comprometen amb els objectius recollits a l'Estratègia d'Adaptació al canvi

Cal dir que les alternatives preliminars han passat a ser unes alternatives amb requeriments i % de reducció del vehicle privat diferents als previstos inicialment. A continuació s'indiquen els nous escenaris:

Escenari actual E0 (2011): Escenari extrapolació tendencial a l'any 2018 de la tendència 2007-2011.

Escenari E_S1 (Superilles) : implantació de les superilles amb nova xarxa ortogonal de bus. Reducció d'un 13% del vehicle privat

Escenari E_S2 (Superilles i qualitat de l'aire) : Escenari anterior on, a més, s'exigeix el compliment de la normativa europea de qualitat de l'aire a totes les estacions de mesura. Reducció del vehicle privat d'un 30%.

Escenari E_S3 (Superilles i qualitat de l'aire amb canvi tecnològic): Escenari anterior on, es tenen en compte els avanços en la tecnologia dels vehicles que fa que cada cop contaminin menys. Reducció del vehicle privat d'un 21%.

L'Oficina considera que la documentació annexa al PMU hauria de contemplar el motiu d'aquesta modificació respecte les alternatives inicials i els % de reducció de la mobilitat en vehicle privat.

A l'apartat 6.2.2. *Consum energètic i emissions de CO₂* de l'ISA, es dona compliment al requeriment de l'Oficina sobre la necessitat de presentar un anàlisi detallat d'emissions de GEH pels tres escenaris plantejats del PMU horitzó 2018. A més s'ha emprat una metodologia de càlcul oficial reconeguda (CORINAIR/COPERT UE, dades del parc mòbil).

Els estalvis previstos amb la implantació del PMU poden arribar fins a les 200.000 tones CO₂/any. L'Oficina vol posar de rellevància la importància d'aquest treball tècnic acurat i de la contribució positiva del PMU cap un model menys intensiu en carboni.

Caldrà que les reduccions d'emissions previstes pel 2018 estiguin en consonància amb els objectius de reducció assumits per la ciutat de Barcelona en el Pacte d'Alcaldes Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible a l'horitzó 2020.

5.- També seria important, tal i com es va apuntar a l'ISA preliminar, que la documentació reculli aspectes referits a l'adaptació del sector transport als impactes del canvi climàtic. Convé esmentar la major demanda de climatització a les estacions, vagons o busos degut a l'increment d'episodis d'onades de calor, alteracions de materials constructius o increment de freqüència de fenòmens meteorològics extrems... aquests aspectes caldrà que siguin considerats en la gestió de les d'infraestructures de transport.

Aquests impactes són alguns dels previstos a l'Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic elaborada per l'Oficina i sense cap mena de dubte, la incorporació d'aquests aspectes als instruments planificadors són una excel·lent mesura d'adaptació.

Volem recordar en aquest sentit que Barcelona ha estat escollida seu mundial sobre resiliència urbana i està adherida al Programa de les Nacions Unides UN-ISDR.

L'Oficina considera que totes aquelles actuacions definides al Pla de Mobilitat han de ser plenament coherents amb l'Estratègia de Resiliència Urbana adoptada per la ciutat de Barcelona.



Oscar RAMÍREZ LARA, Regidor del Grup Municipal Popular de Catalunya en l'Ajuntament de Barcelona, tenint els seus domicilis, a efectes de notificacions, en el despatx del Grup Municipal del Partit Popular en l'Ajuntament de Barcelona, Plaça Sant Jaume, sn, 3^a planta, 08002, Barcelona. En el temps i la forma establertes legalment, d'acord amb l'article 150 de la Llei 39/1988, de 28 de desembre, Reguladora de les Hisendes Locals, compareixen a l'exposició pública de l'APROVACIÓ INICIAL del Pla de Mobilitat de Barcelona per el període 2013-2018 de Barcelona. Exosat a informació pública mitjançant publicació al DOGC número 6652-27.6.2014., i presenta les següents

AL·LEGACIONS, Objeccions, Reclamacions, Esmenes i Propostes

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 (en endavant, PMU) té com a objectiu planificar la mobilitat de la ciutat considerant tots els modes de transport, tant pel que fa al transport de persones com de mercaderies, fent un esment especial al foment dels desplaçaments en modes no motoritzats, d'acord amb els principis i objectius dels articles 2 i 3 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

L'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers (>50.000 habitants), quan així s'especifiqui al plans director de mobilitat corresponent (pels municipis de la RMB, els >20.000 habitants) o bé els declarats com a zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric que determina el Pla de Qualitat de l'Aire.

El PMU Barcelona 2013-2018 aposta per un model de mobilitat més Sostenible. D'aquests quatre objectius estratègics se'n deriven els objectius específics del Pla de Mobilitat Urbana, que són:

Mobilitat Segura, Mobilitat Sostenible. Mobilitat Equitativa i Mobilitat Eficient

Per tal d'assolir aquests objectius en la realitat de la ciutat de Barcelona, el PMU planteja:

- Organització de la trama urbana de la ciutat en **Superilles**, i altres mesures de pacificació de trànsit.
- Implantació de la nova **xarxa ortogonal d'autobús**. Desenvolupament total de la **xarxa de carrils bici**.
- **Mantenir el nivell de servei** de trànsit actual.
- Compliment dels **paràmetres normatius llindars de qualitat ambiental** per NOx i PM10 (directiva UE), i per gasos d'efecte hivernacle (Kyoto-PAES).
- Promoció i mesures de discriminació positiva dels **vehicles amb alta ocupació**.
- Revisió de la **regulació de l'aparcament** en calçada i fora de calçada (tarifes, etc.).
- Distribució urbana: Millorar l'eficiència de la C/D i disminuir la fricció de la C/D amb els fluxos motoritzats.

Al·legació 1

En el marc de l'estudi i el treball presentat sobre el Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 per a Barcelona (en endavant PMU), se'ns han presentat cinc documents de treball realitzats pel Departament de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

En general, considerem que aquest document de treball podria quedar definit com un informe de recerca i exposició d'informació complerta, molt elaborat, però sense gairebé conclusions i propostes determinants, ja que dels 5 volums presentats, només 2 fan un anàlisi de la situació a modificar i planteja propostes, però sense establir la manera de portar-les a terme ni quin és el resultat definitiu que s'assolirà amb les mateixes, així com tampoc es fa referència a l'impacte real que esdevindrà sobre la mobilitat de la ciutat de Barcelona.

Al·legació 2

L'escenari tendencial, indica que s'ha partit d'unes bases de dades reals que contemplen el període 2007-2011, en el qual s'ha sofert una crisi econòmica important, factor que pot fer variar els paràmetres a l'hora de posar a terme les polítiques públiques de mobilitat.

Des del Grup del Partit Popular, considerem que pot haver-hi una sorpresa en quant a que ens trobem amb un *Pla de Mobilitat Urbana* que al final no sigui aplicable atenent a què els fluxos del vehicle privat siguin molt més elevats del que realment s'havia previst d'aquí al 2018 i per això, ha de quedar demostrat que els models i vectors utilitzats per tal d'introduir mesures són efectius en la mobilitat de la ciutat.

S'han d'adaptar els vectors i mesures a les noves realitats, ja que el Pla es basa en dades històriques fins el 2011, però la situació de futur potser molt diferent atès els anys transcorreguts i que fan que la realitat que és canvinat afecti de forma directa a aquest anàlisi, més atenent a la situació de recuperació econòmica i que pot modificar de forma important els vectors estudiats.

Al·legació 3

El document del PMU fa un anàlisi del balanç de la situació actual del PMU 2006-2012, tot remarquant la falta de informació en relació a:

- Participar en la posada en funcionament i implementació dels canvis legislatius necessaris per a la millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de seguretat viària.
- Avaluar els costos socials dels accidents a la ciutat de Barcelona
- Avaluar els costos externs de la mobilitat
- Establiment de controls periòdics de les emissions als vehicles
- Promoure la implantació d'un registre únic de bicicletes a nivell autonòmic i proposar
- que els ciclistes disposin d'una assegurança de responsabilitat civil.

Pel que considerem que aquests objectius tindrien que ser els primers a tenir-se en compte en el PMU 2013-2018.

Al·legació 4

Igualment, en el balanç de situació del PMU 2006-2012 s'informa i es detallen una sèrie d'actuacions que actualment s'estan realitzant però de forma molt lenta.

A l'hora del anàlisi de les propostes plantejades per el nou PMU 2013-2018 no es fa cap menció de quin serà el calendari de finalització, ni es plantegen actuacions al respecte de les mateixes, i per això, considerem que la feina a realitzar en primer lloc abans de portar a terme les noves propostes tindria que ser donar prioritat a finalitzar les ja començades i quin serà el calendari d'aplicació de les mesures proposades.

Actuacions com són:

- Iniciar la revisió de la normativa urbanística que regula la construcció de les places d'aparcament de forma que es tendeixi a reduir o suprimir mínims i es tendeixi a regular màxims sobre determinats nivells, sempre segons l'ús de l'edifici.
- Impulsar l'accessibilitat universal. Promoure el Pla de Millora d'Estacions. PDI MM03 i MM04: Millora d'estacions i adaptació a PMR. Millora de l'entorn de les parades d'autobús.
- Prolongar i ampliar la xarxa de metro i tramvia a les zones de forta demanda sense cobertura ferroviària. Adequar la distribució de línies i parades. Millorar els punts de transbordament.
- Implementar sistemes d'informació a l'usuari, tant en les parades, al propi servei en el cas del Metro, com abans d'accedir-hi.
- Impulsar el pla de senyalització informativa per a vianants i vehicles.

Al·legació 5

El objectius establerts amb el PMU 2013-2018 són:

- Transport públic: del 39,92% el 2011, 41,31% el 2018

- Vehicle privat: del 26,66% el 2011, a 21,06% el 2018
- A peu: del 31,92% el 2011, a 35,11% el 2018
- Bicicleta: del 1,51% el 2011, a 2,52% el 2018

Des del Grup del Partit Popular no podem acceptar l'objectiu per l'exercici 2018 de un 21,06% en l'ús del vehicle privat.

La desproporcionalitat entre la disminució de l'ús del vehicle privat i la promoció del transport públic i el ús de la bicicleta és molt gran.

No podem disminuir l'ús del vehicle privat en un 21% respecte la situació del 2011, entenem que aquest canvi de modalitat presentat no s'adapta ala realitat de ciutat i que pot comportar un greu perjudici a la mobilitat i a alguns sectors com el comerç i altres serveis.

Des del Grup del Partit Popular considerem que hi manca l'informe d'impacte econòmic i l'afectació en el comerç de la ciutat i és necessari saber com s'assoliran aquests objectius.

Al·legació 6

És necessari que en el PMU s'especifiqui de forma més concreta com s'arribarà a l'increment d'un 67% previst per l'any 2018 en la utilització de la bicicleta, quines mesures concretes es realitzaran i com s'incentivarà l'ús d'aquest vehicle. Manca de detall i concreció de les actuacions destinades a assolir aquesta fita.

Al·legació 7

La **superilla** es concep com una unitat d'organització urbana, a partir de la qual es vertebren un seguit d'estratègies de transformació cap a un nou model urbà, on la reorganització de la mobilitat i de l'espai públic representa el primer pas.

Com a criteri general, es plantegen doncs dues tipologies principals de carrers interiors en la proposta final:

- Carrers Zona 30, que prioritzen el dret de pas, i poden mantenir la seva estructura preexistent de vorera i calçada (a 2 nivells)

- Carrers Zona 10 (Superilla tipus), que prioritzen altres usos i funcions de l'espai públic, i que en general solen modificar la seva morfologia cap a plataforma única (a un nivell).

Igualment, no s'ha presentat cap document per part de l'Ajuntament de Barcelona establint el cost que suposarà la creació de 5 superilles a la ciutat de Barcelona i com quedarà afectada, no solament la mobilitat, sinó també el comerç.

Des del Grup del Partit Popular considerem que la superilla el que provocarà serà l'ús intensiu de l'espai públic intern de les mateixes, el que pot ser causa generadora de múltiples problemes.

Creiem que la metodologia gira al voltant del concepte de les superilles, motiu pel qual pensem que existeix més pes de l'urbanisme que de la mobilitat. I per tant, les polítiques de la mobilitat s'han desenvolupat al voltant d'aquestes superilles i creiem que aquest factor s'hauria de corregir, entenent que la mobilitat ha de ser analitzada en el seu conjunt.

Al·legació 8

El PMU expressa que està treballant per posar en marxa un sistema d'informació de places lliures d'estacionament per autocars a les zones de parada de l'entorn de la Sagrada Família: Pl. Hispanitat, Pl. Neruda i carrer Marina, ampliable a qualsevol altre entorn turístic.

Es tracta d'un sistema de detecció de places mitjançant sensors ubicats a les zones blaves ZonaBus, els quals envien la informació de places lliures a un centre de dades i als diferents dispositius: panells informatius situats a les zones de parada, smartphones i portal web ZonaBus.

Des del Grup del Partit Popular, atès les afectacions als comerços i els veïns de la zona de la Sagrada Família, al igual que als tours de creueristes, amb la regulació dels autocars que arriben, establerta per l'Ajuntament de Barcelona. Considerem necessari la construcció d'un pàrquing subterrani per albergar el autocars turístics com a solució més efectiva que el sistema de detecció de places d'aparcaments per autocars, atès que acabaria amb els problemes existents actualment.

Reclamen i trobem a faltar el tractament i desenvolupament del **Pla de Mobilitat Turística** reclamat per el Grup del Partit Popular amb diferents alternatives d'ubicació dels llocs de parada dels autobusos de turistes a Barcelona, tenint en consideració els efectes sobre l'activitat econòmica

dels barris implicats i la mobilitat d'aquestes zones (Plaça Ramon Berenguer, voltants Sagrada Família, Parc Güell, Via Laietana, Glòries, etc.).

En el document del PMU aquest Pla de Mobilitat Turística es contempla com a "mesura discrecional" i no prioritària, pel que atenent a la congestió d'aquest tipus de mobilitat que està patint la ciutat de Barcelona i concretament els punts d'interès turístic aquest Pla que per a el GMPP és prioritari hauria de concretar-se, desenvolupar-se i incorporar-se en el PMU.

Al·legació 9

Pel que fa al transport de persones, l'aposta pel transport públic que fa el PMU és la nova xarxa ortogonal d'autobusos. La reorganització de la xarxa d'autobusos possibilita augmentar les freqüències i donar un servei de major qualitat amb el mateix nombre d'autobusos circulant. Amb aquesta mesura es preveu captar un 3,5% més de viatges.

Des del Grup del Partit Popular, considerem que el sistema de millora del transport públic a més d'anar acompanyat per a la millorar del servei i de la seva infraestructura, és necessari que s'ajusti el preu del mateix, ja que no s'arribarà a un increment del 3,5% de viatges si no es baixen els preus dels bitllets del transport públic.

En aquest àmbit s'ha de treballar en l'implantació de la T-Mobilitat que incorpora la possibilitat de treballar en la línia del sistema tarifari, i accelerar la seva implantació i posada en marxa.

Al·legació 10

L'adaptació dels sistemes de transport queda també recollida en les actuacions del PMU.

Actualment TMB ja compta amb al 100% de la flota d'autobusos amb rampes d'accés per a persones amb mobilitat reduïda.

Des del Grup del Partit Popular considerem que no podem parlar d'adaptació dels autobusos al 100% sense un **Pla d'accessibilitat de les parades d'autobusos**, que a data d'avui encara no està actualitzat. Data del any 2009 , però a data d'avui no s'ha realitzat cap revisió del mateix.

La implantació de PIUS en totes les parades d'autobús encara tenen un llarg camí per recórrer, atès que s'han instal·lat **953 Pantalles d'Informació a l'usuari** sobre les **2.562 parades** de les que disposa TMB, és adir, un 37%.

El PMU no contempla la instal·lació de PIUS ni SIU i per tant, considerem necessari la seva incorporació determinant les actuacions a realitzar per a millorar l'accessibilitat del transport públic.

Al·legació 11

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona té l'objectiu **d'incrementar els desplaçaments a peu en un 10%** respecte els valors del 2011.

- Incrementar l'espai públic destinat al vianant i millorar la qualitat urbana de la ciutat
- Garantir la seguretat i accessibilitat dels espais per a vianants.
- Promoure i incrementar els desplaçaments a peu, i millorar-ne l'eficàcia
- Promoure altres usos ciutadans en l'espai públic

La principal acció que té que estar prevista al PMU per a millorar la mobilitat a peu, és la pavimentació dels carrers, millorar la senyalització i pacificació dels espais urbans.

Per això considerem necessari la revisió de tots els carrers de a ciutat per tal de millorar i ampliar les voreres dels nostres carrers.

Al·legació 12

El PMU promou la creació de places **d'aparcament segures de bicicletes**, però no estableix el número exacte de places d'aparcaments que s'instal·laran.

És necessari incrementar el número de places d'aparcaments de bicicletes atès que de l'any 2012 al 2013 el número de places es van incrementar solament en un **0,5%**, passant de de 22.245 a 22.350 places d'aparcament en superfície.

Des del Grup del Partit Popular considerem el sistema de **"U invertida"** com a sistema d'aparcament més segur per impedir el robatori de bicicletes. Existeix un dèficit de places d'aparcament de bicicletes.

Al·legació 13

Fomentar la millora de l'**adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes**

Una de les propostes del Grup del Partit Popular per a fomentar la utilització de la bicicleta, és que es permeti l'entrada d'aquelles bicicletes plegables que no ocupen gran espai dintre del edificis municipals i en els diferents serveis de transport públic.

Al·legació 14

Adaptar la **normativa existent** a la realitat de la bicicleta i altres ginys

Hem de **fer complir la Ordenança de Circulació** de forma estricta atenent el total de número de denúncies i incrementant el número de sancions i finalitzar amb la impunitat dels ciclistes.

Si realitzem una **comparativa entre l'exercici 2012 i el primer semestre del 2013**, comprovem que en el darrer exercici ja es supera la meitat de les infraccions que es van realitzar durant els mateixos mesos del 2012. El que suposa que la previsió d'infraccions durant l'exercici 2013 s'incrementen respecte l'exercici anterior: el **primer semestre del 2012** les infraccions van ser 562, pel que durant el **primer semestre del 2013** s'incrementen en un 21%.

És necessari donar més informació donant a conèixer les **normes de circulació** als usuaris, per això des del Grup del PP considerem important la realització de **campanyes de sensibilització**, per tal de que ciclistes, vehicles a motor i vianants compleixin amb la Ordenança de Circulació, i en el seu cas actuar sancionant als usuaris incívics i infractors.

Al·legació 15

Les motocicletes són de gran importància a la ciutat comtal. Amb més de 300.000 motos circulant per la ciutat, considerem necessari que aquest vehicle hauria d'ocupar un apartat especial a l'informe per reflectir

correctament les seves peculiaritats, pel que entenem que atenant a la seva importància precisa d'un tractament en epígraf propi.

Des del Grup del Partit Popular considerem necessari fer un apartat diferenciat de la motocicleta i que no sigui tractada dintre del vehicle privat, doncs és clar que per les seves particularitats (ocupació, vulnerabilitat, desplaçaments, usuaris, etc..) no es pot contemplar com els vehicles de quatre rodes.

Des del Grup del Partit Popular s'han demanat diferents iniciatives respecte a la circulació de les motos per a la nostra ciutat. Entre elles considerem necessàries incorporar les següents:

És per tot això que,

SOL·LICITO

Primer.- Considereu presentat aquest escrit i fetes les reclamacions i suggeriments que s'hi recullen i que n'acordeu l'aprovació i inclusió en la fase d'aprovació definitiva del Pla de Mobilitat Urbana per Barcelona per el període 2013-2018, exposat a informació pública mitjançant publicació al DOGC número 6652-27.6.2014.

Segon.- Que, en qualsevol supòsit, es doni a aquest escrit d'al·legacions una resposta raonada i se'ns lliuri la documentació sol·licitada.


Óscar RAMÍREZ LARA

Barcelona, 5 de setembre del 2014

10

David Escudé i Rodríguez, Regidor del Grup Municipal del Partit dels Socialistes de Catalunya, en el seu nom i en representació,

EXPOSA

Que en relació al següent expedient:

Nom: Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona per període 2013-2018

Aprovació inicial: Comissió de Seguretat i Mobilitat

DOGC: 27 de juny de 2014

i dins del període establert legalment formula les següents

AL·LEGACIONS

El 30 d'octubre de 2012 el Plenari del Pacte per la Mobilitat de Barcelona va donar el tret de sortida al procés participatiu en l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 presentant els objectius, la diagnosi i els diferents escenaris que es plantejaven.

A partir d'aquesta data s'han vingut celebrant trobades amb els diferents grups de treball: vianants, bicicleta, transport públic, distribució de mercaderies, moto, cotxe i mobilitat turística.

El 2 de juliol de 2013 es van presentar al Plenari del Pacte per la Mobilitat els elements claus del PMU i els objectius concrets per a cada mode de transport i es porten a terme diferents reunions transversals pel que fa als 4 eixos del PMU: la mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient, a més de fer una sessió especial dedicada a la distribució urbana de mercaderies. A més de tot això, des de la Regidoria de Mobilitat i/o la Direcció de Mobilitat s'informa s'han portat a terme diferents reunions bilaterals amb les entitats per tal d'anar perfilant les diferents propostes.

1

Al Plenari del Pacte per la mobilitat del 5 de març de 2014 es va presentar el document del Pla de Mobilitat Urbana que ha sorgit de tot aquest procés participatiu que ha tingut una durada de gairebé un any i mig.

Finalment, la Comissió de Seguretat i Mobilitat de data 17 de juliol va aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona, amb el seu corresponent Informe de Sostenibilitat Ambiental, amb el qual s'inicià un període d'informació pública.

El Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 ha d'esdevenir l'element bàsic de l'estratègia de mobilitat sostenible a la nostra ciutat. I d'acord amb l'article 17 del Decret 152/2007, de 10 de juliol, el pla ha d'establir mesures per assolir una reducció dels valors de diòxid de nitrogen i partícules inferior a 10 micres, conegudes com a PM10.

En aquest sentit, el PMU 2013-2018 estableix quatre àmbits d'actuació: mobilitat segura, mobilitat sostenible, mobilitat equitativa i mobilitat eficient. Per a cadascun d'aquests àmbits, s'han establert uns objectius i un escenari per a l'any 2018 arrel d'aplicar les actuacions més importants del Pla.

Pel que fa a l'àmbit de la Mobilitat Segura, amb l'aplicació del Pla Local de Seguretat Viària que es desprèn del PMU, es diu que es vol assolir l'objectiu el 2018 de disminuir en un 20% els morts i ferits greus en accident de trànsit.

Respecte la Mobilitat Sostenible l'objectiu a assolir el 2018 es donar compliment als paràmetres de la UE a les 7 estacions que mesuren el nivell de NO₂ i PM10 que hi ha a la ciutat. Actualment no es compleixen aquests paràmetres a 4 de les 7 estacions.

A l'àmbit de la Mobilitat Equitativa s'ha establert com a objectiu principal assolir una freqüència mitjana del pas dels autobusos al voltant dels 6 minuts, que en resultaria de la implantació de la nova xarxa de bus.

I finalment, pel que fa a la mobilitat eficient, en aplicació de la reordenació de la Distribució Urbana de Mercaderies que es proposa al PMU s'assoliria a l'any 2018 l'objectiu de millorar l'eficiència de l'ocupació de l'espai públic, amb la instal·lació de microplataformes logístiques i l'aplicació de les noves tecnologies.

Vistos aquests antecedents, aquestes són les al·legacions generals que formulem des del Grup Municipal Socialista al Pla de Mobilitat Urbana 2013- 2018 respectant els àmbits d'actuació abans descrits.

AL·LEGACIÓ PRIMERA

L'any 2012 a la ciutat de Barcelona l'accidentalitat viària va ocasionar a la ciutat 249 ferits greus i 30 morts.

El Pla Local de Seguretat Viària 2013-2018, que es desprèn del PMU, estableix com a objectiu general reduir durant aquest període un 20% les víctimes greus i mortals d'accidents de trànsit.

Tal i com van manifestar diferents entitats en el marc del Pacte per la Mobilitat, des del grup socialista creiem que la ciutat de Barcelona, que ha estat capdavantera en l'estudi de la sinistralitat i en l'aplicació de mesures per any rere any anar baixant el número de víctimes

d'accident de trànsit, no es pot plantejar una xifra d'una reducció d'un 20% perquè és molt poc agosarat.

El Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya 2014-2020 es planteja una reducció d'un 50% del nombre de morts en accident de trànsit respecte el 2010, plantejant-se l'objectiu d'arribar a la Visió 0 l'any 2050. Per la seva banda, la Unió Europea s'ha establert com a objectiu reduir en un 50% els morts en carretera. I hi ha ciutats del món com ara Nova York, on el seu Alcalde Bill De Blasio ja ha plantejat la Visió 0 amb tot un pla que ho sustentava.

Per tots aquests motius, des del grup municipal socialista sol·licitem que al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, i al seu Pla de Seguretat Viària, es tingui com a eix fonamental l'enfoc de la Visió 0 morts per accident de trànsit (que contempla no només els morts sinó també els ferits greus per accident de trànsit) per tal que l'enfoc sigui sistèmic i integral, tenint en compte a les persones, als diferents tipus de vehicles que circulen, les vies i l'entorn en general.

AL·LEGACIÓ SEGONA

Des de l'any 2011 i fins l'actualitat, Barcelona i la seva àrea metropolitana ha viscut 7 episodis ambientals de contaminació:

- El 2011: del 4 a l'11 de febrer; del 28 de setembre al 6 d'octubre; i del 10 al 14 d'octubre.
- El 2012: del 23 al 24 de juliol; del 9 al 10 d'octubre.
- El 2013: del 4 al 6 de desembre i del 9 al 12 de desembre.

El Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya té previstes tota una sèrie d'actuacions a portar a terme en el cas que es doni un episodi ambiental de contaminació, basades en la informació a la població, la gestió de la velocitat, així com la redacció de convenis d'accions amb el sector industrial i energètic.

Per tot lo exposat des del grup municipal socialista sol·licitem que en l'àmbit del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 es recullin en l'àmbit de la mobilitat sostenible, a banda d'aquelles actuacions que han de fer complir l'objectiu marcat per la UE dels límits de NO₂ i PM10 a totes les estacions de medició de la ciutat, tota una sèrie d'actuacions a portar a terme en aquells casos en els que es doni un episodi ambiental de contaminació, destinades sobretot a incrementar l'ús del transport públic i a la reducció de l'ús de vehicles contaminants. En aquest sentit, algunes mesures podrien ser la rebaixa de l'import dels títols del transport públic, la reducció del límit de la velocitat màxima permesa a la ciutat, o fins i tot, la restricció de la circulació amb vehicle privat segons matrícula parell o imparell en el cas de que aquestes mesures no siguin efectives.

AL·LEGACIÓ TERCERA

Pel que fa a la mobilitat equitativa es destaca com a mesura estrella en el PMU 2013-2018 la implantació de la nova xarxa de bus, un projecte inspirat en el Ret Bus que tenia com a objectiu implantar una xarxa de bus d'altres prestacions.

El que podem anar veient a mida que es van desplegant les diferents línies de la nova xarxa de bus és que el concepte de bus d'altres prestacions no s'ha tingut gaire en compte i que el que s'està fent és fusionar línies per crear-ne de noves amb recursos constants: sense posar un

autobús més. Hi ha línies que realment estan complint l'objectiu i que per exemple, disminueixen el temps d'espera a les parades per part dels usuaris, i hi ha actuacions que estan ajudant a augmentar la velocitat comercial, com és per exemple el doble carril bus de la Gran Via. Però també és cert que hi ha línies noves que estan penalitzant alguns barris, i ens referim per exemple al Poblenou, al Bon Pastor, als barris de La Marina, o que no s'aprofiti l'oportunitat per portar aquestes línies fins al Polígon de la Zona Franca.

També podríem parlar de la supressió del servei d'algunes línies de bus els dies festius, com és el cas del bus de barri. Unes polítiques que no van gens encaminades cap a una mobilitat equitativa o de l'arribada ajornada sine die del metro als barris de La Marina.

No podem deixar de banda la **mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda**. Actualment el 100% de la flota d'autobusos de TMB és accessible. Pel que fa al metro, el proppassat mes de juliol començaven les obres a la parada de Poble Sec per tal de fer-la totalment adaptada al col·lectiu de PMR. Una vegada estiguin enllestides les obres d'aquesta parada, però, encara mancaran 19 estacions del total de la xarxa de metro per a que el 100% de la xarxa sigui accessible.

Per tot això, des del grup municipal socialista **sol·licitem**:

- L'arribada de la línia V3 de bus fins a l'encreuament del carrer A amb el carrer 3 per tal de donar servei als treballadors i treballadores del Polígon Industrial de la Zona Franca.
- L'arribada de la línia H8 de bus fins al carrer de Sant Adrià del barri del Bon Pastor on està situada la parada del Metro.
- Que els barris de la Llacuna i del Poblenou no vegin perjudicada la seva mobilitat i temps de trajecte fins arribar al centre de la ciutat per la implantació de la nova xarxa de bus.
- Que es reforci amb mesures de xoc el servei de bus als barris de La Marina mentre no hi arribi el metro.
- Que el Govern Municipal doni compliment a les diferents proposicions aprovades tant en la comissió de seguretat i mobilitat com al Consell Plenari Municipal per tal que la L10 del metro en el seu ramal a la Zona Franca entri en funcionament el primer semestre de 2016 a la vegada que el tram de la L9 que arribarà a l'aeroport.
- Que el Govern Municipal faci els treballs escaients per tal que en el període que contempla el Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 es portin a terme els treballs necessaris per tal d'adaptar les parades de la xarxa de metro que avui dia encara no compten amb aquesta millora, i que per tant no poden utilitzar amb plena autonomia el col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda.

AL-LEGACIÓ QUARTA

Des del grup municipal socialista trobem que el Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 perd una oportunitat d'or quan es tracta la mobilitat equitativa, i és fer referència a la unió del Trambaix i el Trambesòs per l'avinguda Diagonal fet que beneficiaria la mobilitat en conjunt de la ciutat tal i com manifesten els experts. Una unió de la que no es parla perquè l'Alcalde la boicoteja políticament encara que se li estigui demanant des de diferents i amplis sectors.

La connexió dels dos sistemes existents actualment (Trambaix i Trambesòs) multiplica l'eficiència del conjunt, augmentant considerablement el nombre de passatgers que optarien pel transport públic envers el vehicle privat. La reducció del nombre de vehicles que passen per la Diagonal és bàsica per millorar-ne la qualitat ambiental i reforçar el seu paper d'eix cívic.

Actualment s'està portant a terme la reforma de l'avinguda Diagonal entre la Plaça de Francesc Macià i el Passeig de Gràcia, una reforma que és poc adaptable i que hipoteca una futura transformació estructural de l'avinguda Diagonal. Per tant hipoteca la millora substancial de la mobilitat de tota la ciutat i fins i tot de la metròpoli, mantenint un trànsit elevat de vehicles per la via.

A la pàgina 195 del PMU 2013-2018 es pot llegir el següent:

"Tot i l'augment progressiu d'usuaris del tramvia any rera any, la potencialitat d'aquest mode de transport segueix sent enorme, ja que segueix estant interromput al bell mig de la ciutat. La consulta ciutadana sobre la connexió del Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal al 2010 va resultar negativa, però seria bo trobar-hi alternatives per donar continuïtat a un mode de tan altes prestacions que creuria la ciutat d'un extrem a l'altre, captant un nombre important de viatgers d'altres modes, incloent-hi el vehicle privat, ajudant a descongestionar el centre urbà."

Per tant, en el propi PMU ja es diu que cal unir els tramvies.

Per tots aquests motius **des del grup municipal socialista sol·licitem que el Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 contempli la unió del Trambesòs i el Trambaix per l'avinguda Diagonal**, i que es tingui en compte l'increment potencial dels usuaris i usuàries del transport públic, i d'aquest mode de transport en particular, que comportaria aquesta unió, i la conseqüent disminució de l'ús del vehicle privat.

AL-LEGACIÓ CINQUENA

Al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 s'estableixen diversos escenaris pel que fa a la distribució modal de la mobilitat. En aquest sentit, s'ha fet una estimació que per a l'any 2018 es reduirà l'ús del vehicle privat (moto- cotxe) en un 21% respecte l'actualitat, el que suposa que el repartiment modal del vehicle privat passi del 26'66% del 2011 al 21'06% l'any 2018. L'escenari que, segons els càlculs del PMU, podria comportar aquesta disminució del vehicle privat, es dona en l'escenari de la posada en funcionament de les superilles i tenint en compte el canvi tecnològic que es donarà als vehicles per al 2018. A més d'aquests dos elements, la millora del transport urbà i interurbà també tindrà una incidència en aquesta disminució.

Per al grup municipal socialista **se'ns presenten dubtes** a l'hora de que es pugui donar compliment a aquesta disminució de l'ús del vehicle privat per diverses raons:

- Coincidint amb la crisi econòmica i el creixement de l'atur, Barcelona ha experimentat una disminució de l'ús del vehicle privat tal i com es pot observar en aquest gràfic:

Comparativa atur registrat / ús vehicle privat a BCN



Tenint en compte que les previsions avancen que per a finals del 2016 comenci la recuperació econòmica, això pot comportar un increment de l'ús del vehicle privat, que si no ve contraposat amb una bona oferta de transport públic no farà que aquelles persones que tornen a agafar el cotxe i la moto decideixin agafar el metro, el tren o l'autobús.

- Amb la creació de la societat BAMSA un operador privat controla el 60% dels 26 aparcaments del centre de la ciutat, els que són més rendibles de tota la xarxa. L'incentiu del privat és que el seu aparcament s'utilitzi, i que per tant els ciutadans i ciutadanes es desplacin amb el seu cotxe fins al centre del ciutat enlloc de fer-ho amb el transport públic. Per tant, el privat sempre estarà a favor de que l'ús del vehicle privat augmenti per tal de treure el màxim rendiment.
- El transport públic esdevé element clau a l'hora de fer disminuir l'ús del vehicle privat a la nostra ciutat. Comptar amb una bona xarxa de metro i de bus, i sobretot, d'un servei de rodalies que sigui fiable en quant a horaris i prestacions i que passi per fi dels horaris a les freqüències, serà determinant per assolir aquest objectiu. Per tant, el transport públic ha d'oferir un servei de qualitat, i sobretot, que la ciutadania pugui pagar amb tarifes assequibles i competitives front l'ús d'altres vehicles privats contaminants. En els darrers anys s'han portat a terme diferents increments en el preu del transport públic que a la vegada han coincidit amb retallades en el servei, ja sigui amb l'eliminació de línies de bus o disminuint la freqüència de pas del metro. Garantir el dret a la mobilitat és garantir un dret bàsic per a la ciutadania, ja que conforma el quart pilar fonamental de l'estat del benestar. Si en els propers anys s'incrementa el preu de les tarifes del transport públic com ha vingut succeint darrerament, no es millora el servei de rodalies per esdevenir un transport competitiu respecte el cotxe, la L9 queda aturada sine die (a excepció del tram Aeroport- Zona Universitària que està previst que entri en funcionament el primer semestre de 2016), i no es reforça el servei de bus allà on hi ha una demanda ciutadana, **des del grup municipal socialista ens mostrem escèptics que puguin donar-se compliment a l'objectiu de reduir en un 21% l'ús del vehicle privat a la nostra ciutat.**

Aquestes són les al·legacions que es presenten des del Grup Municipal Socialista al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 per a que el Govern Municipal les tingui en compte.

Barcelona, 5 de setembre de 2014

David Escudé i Rodríguez








Al·legacions PMU // 08/09/2014

En Ricard Riol Jurado, en qualitat de president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI 44.187.717-W i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeix al sr. Eduard Freixedes i Plans, regidor de l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona en relació al "Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona". A continuació s'enumeren les 24 al·legacions:

Al·legacions al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona



Tot seguit es formulen al·legacions numerades al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona a partir de les propostes proposades i altres comentaris que la PTP ja va realitzar en data 14 de febrer de 2013 durant el període de participació prèvia. Al mateix temps, les al·legacions es valoren segons la seva consideració per part de l'Ajuntament entre el període de participació prèvia i el document sotmès a informació pública del PMU entre juliol i setembre de 2014.

Els enunciats que es van fer arribar al febrer de 2013 es mostren subratllats. Els colors indiquen en quina mesura les propostes han estat incorporades en el PMU:

-  el color verd indica que la proposta es troba plenament incorporada
-  el color groc que es troba incorporada de forma conceptual però que manca d'algun aspecte de detall rellevant
-  el color taronja que es tracta el tema de l'enunciat però no el contingut plantejat
-  el color vermell que l'enunciat no es recull en cap mesura
-  nova proposta

Per últim, s'aporten altres continguts rellevants que es troben a faltar en el conjunt d'actuacions. Els nous continguts respecte de la versió anterior presentada es mostren en cursiva.

A Mesures en relació al transport públic


-  1. Els escenaris de canvi modal són compartits, però assolir-los no dependrà únicament de la creació de superilles i de la reordenació dels autobusos amb la NXBUS. Cal una estratègia que tingui en compte el cost generalitzat dels desplaçaments i integri estratègies de mobilitat sostenible competitiva a escala urbana i interurbana per reduir la mobilitat en vehicle privat motoritzat. En aquest sentit es vol alertar que la NXBUS per si sola tindrà una eficàcia molt limitada si no es combina amb modes de transport de superior capacitat i amb sistemes de transport públic interurbà, ferroviaris i viaris.
-  2. Potenciar el transport públic en via reservada, protegida físicament i, quan es pugui, ubicar les plataformes reservades de transport públic al centre de calçada per evitar les pèrdues de velocitat comercial que provoquen els girs a la dreta dels automòbils i les càrregues i descàrregues dels camions i furgonetes.

La mesura 3.1.2 (millorar el servei de les línies d'autobús) inclou l'actuació del carril bus com a mesura per augmentar la velocitat comercial, però no fa cap referència a la ubicació preferent del carril bus al centre de calçada.

Diverses actuacions recents de l'Ajuntament posen de manifest que no s'aposta pels carrils bus centrals tot i les seves superiors prestacions per al transport públic:

- **Passeig de Gràcia**, executat. La darrera reforma, que suprimeix els laterals de trànsit, converteix funcionalment el carril bus central en lateral, afectant greument la velocitat comercial del bus degut a la interacció de les sortides i entrades dels aparcaments.
- **Avinguda Diagonal**, en obres: incorporació de girs a la dreta sobre el carril bus central que abans no existien, a l'alçada del carrer Villarroel i a la Via Augusta.
- **Avinguda del Paral·lel**, en obres: reforma integral del vial on, tot i haver espai suficient, no s'aprofita per col·locar el carril bus al centre de calçada. En canvi sí s'ha traslladat el carril bici al centre de la calçada tot i que, a diferència del bus, els recorreguts de la bicicleta són menys lineals i tenen més interacció lateral amb la xarxa secundària de carrers.
- **Passeig de Sant Joan**, amb el tram Arc de Triomf – Tetuan en servei i el tram Tetuan – Verdguer en obres, el mateix cas que es descriu al punt anterior.

L'increment de la lateralitat al carril bus allunya, encara més, les prestacions de la futura NXBUS respecte de les del tramvia modern, suposat argument de l'Ajuntament contra la connexió del Trambaix i Trambesòs pel centre de la ciutat i la Diagonal. La conseqüència de les dues mesures és que el transport públic de superfície perd prestacions i potencialitats, ja sigui en bus o en tramvia.

-  3. Donar prioritat als intercanviadors de transport públic, que generen efecte xarxa (Pl.Catalunya, Sagrera TAV, Torrassa, Ernest Lluch...).

La mesura 3.1.3 (impuls de les infraestructures de transport d'autobusos) proposa estudiar els intercanviadors, i en concreta els següents: nou intercanviador de Diagonal-Oest-Zona Universitària, Ernest Lluch, Ribera Salines, Sants Estació i Sagrera TAV.

D'altra banda, la mesura 3.1.5 (revisió dels recorreguts de les línies interurbanes dins la ciutat) planteja que els serveis interurbans efectuïn parada en els principals intercanviadors. En un plànol situa: Sant Andreu Arenal, Sagrera Meridiana, Clot, Glòries, Pça. Molina, Bonanova, Plaça Espanya, Sants Estació, Maria Cristina i Zona Universitària.

Les dues mesures haurien de ser coherents a l'hora de prioritzar determinats intercanviadors. Així mateix, ja que s'incorpora Ribera Salines (Cornellà), es demana incorporar també l'intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet), per l'efecte xarxa que genera (Rodalies Renfe, L1)



4. Reformular la política del bus-VAO després del fracàs experimentat a la C58. Prendre el model alternatiu proposat a la B23.

Les mesures 3.1.6 (impuls de les infraestructures de transport d'autobusos) i 3.1.7 (fomentar els carrils bus-VAO d'entrada a Barcelona) recullen les actuacions del PDI 2011-2020 en relació als carrils bus-VAO, però en cap cas proposen reformular la política dels bus-VAO ni aporten cap reflexió tècnica en relació als diferents models a la C-58 o B-23.



5. Formulació d'un pla d'intercanviadors de bus Interurbà – metro/tram/bus urbà a Barcelona (Zona Universitària, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Pl.d'Espanya).

La mesura 3.1.5 (veure descripció anterior) contempla més intercanviadors que els indicats, i per a Sagrera només el situa a Sagrera Meridiana i no a Sagrera TAV. Es demana que es prioritizin aquests 4 intercanviadors (Zona Universitària, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Pl.d'Espanya), donada la ubicació estratègica en relació als serveis de bus Interurbà.



6. Plantejar velocitats comercials a la nova xarxa de bus de l'ordre dels 15 km/h amb les mesures que facin falta per aconseguir-ho (carrils bus, semaforització, obertura simultània de totes les portes per entrar i sortir, etcètera).

La mesura 3.1.1 (implantació de la nova xarxa bus) esmenta que amb la NXB es guanya velocitat comercial, però la velocitat comercial promig de la xarxa ortogonal és de 12,3 km/h, significativament inferior als 15 km/h. Si realment es vol un canvi de concepte del transport públic de superfície, la NXB hauria de ser més ambiciosa en relació a la velocitat comercial.



7. TRAMVIA INTERRUPTUS. Integrar el tramvia en la planificació de la nova xarxa d'autobusos com un graó més en la successió de modes de transport de superfície: bus de barri, bus estàndard, bus articulad, bus bi-articulad i tramvia. Dotar de tramvia els corredors de la nova xarxa on s'assoleixin regularment més de 40.000 passatgers diaris, previsiblement a la Diagonal i a l'eix de Gran Via.

El tramvia ni tan sols compta amb una mesura específica en el llistat d'actuacions de transport públic. Es demana que el tramvia recuperi la rellevància que li correspon en el marc de la mobilitat urbana i també de connexió amb els municipis veïns.

El PMU hauria de contemplar la connexió dels dos tramvies necessàriament per la Diagonal, per tal de dotar de major accessibilitat determinades àrees de la ciutat (com ara el districte tecnològic 22@, amb una marcada carència de transport públic i de connectivitat amb la banda oest de la Diagonal).

No obstant això, en la mesura 3.6.1 (coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat) s'observa en el mapa d'actuació XT01 del PDI, que contempla la unió dels dos tramvies per la Diagonal.



8. LÍNIA 9-10 INTERRUPTUS. Donar solució a l'acabament de la línia 9-10 de la Generalitat de Catalunya i al Pla de Rodalies del Ministeri de Foment.

En relació al metro, només hi ha una mesura específica en relació a l'intercanvi dels ramals L3-L4 a l'alçada de Barceloneta – Drassanes. No obstant això, en la mesura 3.6.1 (coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat) s'afirma que principalment s'instarà a la continuació dels treballs de l'L9-10.

L'àmbit per debatre aquest tipus d'actuacions és el Pla Director d'Infraestructures de l'ATM, on històricament s'han marcat una sèrie de prioritats com l'intercanviador i interconnexió de línies de Rodalies de la Torrassa, l'extensió de l'L8 – FGC des de pl. d'Espanya a Francesc Macià i Gràcia o l'extensió de la L2 entre Sant Antoni i Fira 2 per absorbir la L9 entre Aeroport T2 i Fira 2 i fer-la més eficient com a línia de Metro. Tot i que la proposta d'interconnexió de la L3 i L4 pugui ser interessant d'estudiar o comparar amb d'altres actuacions, com l'avortat intercanviador central de Pl. Catalunya, cal fer-ne una anàlisi integrada dins del PDI per tal d'avaluar-ne la prioritat. L'ajuntament de Barcelona no pot alterar per sí sol les prioritats del PDI que s'acorden amb la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana en el marc de l'ATM.



9. Reformular l'esquema tarifari i afavorir el finançament del transport públic mitjançant una llei finalista.

No s'hi fa cap referència. La mesura 3.3.1 (foment de la T-Mobilitat) no planteja reformular l'esquema tarifari, ni tampoc es parla de crear normativa (tal i com obliga la Llei de Mobilitat) per establir noves fórmules de finançament del transport públic.




10. Realitzar plantejaments metropolitans i no exclusivament urbans amb la nova xarxa de transport públic de superfície.

La mesura 3.1.1 (implantació de la nova xarxa bus) concreta l'estat d'implantació a desembre de 2013, però no planteja una anàlisi de la NXB en relació a les realitats metropolitanes.



11. Integrar el Bicing i el Carsharing en el sistema tarifari de transport públic (via descomptes).

La mesura 3.3.1 concreta que la T-Mobilitat, a llarg termini, podrà incloure altres elements de la mobilitat com el bicing. Així mateix, la mesura 3.3.2 pretén fomentar la integració dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament. Aquesta segona mesura específica la possibilitat del pagament per a la utilització de la combinació d'aquestes xarxes, tot i així no es fa cap referència a procurar descomptes per als usuaris de transport públic.


 12. Millora de la gestió de la informació estàtica i en temps real, sense fronteres TMB-ÀMB.

13. Reclamar el compliment de la llei d'accessibilitat.

En relació a la mesura 3.5.1 (Garantir l'accessibilitat al transport públic), caldria especificar que l'Ajuntament reclamarà a la Generalitat les obres d'accessibilitat a les estacions de metro que encara no disposen d'ascensors, per tal que totes les obres comencin en el període del PMU (abans de 2018). Així mateix, caldrà exigir el compliment de la normativa en matèria de seguretat, garantint sortides d'emergència en aquelles estacions amb un únic accés a les andanes.

14. Es troba a faltar alguna mesura que possibiliti l'ús del taxi compartit, fórmula habitual en altres països europeus.


B Mesures en relació a la xarxa viària

 15. Supressió dels projectes de nous eixos d'autopistes urbanes a Barcelona, i eliminació de la llargària de la xarxa viària com a indicador de "mobilitat segura".

El PMU 2006-2012 contemplava l'increment de quilòmetres de xarxa viària com un indicador de "mobilitat segura", passant de 1.281 km (2006) a 1.300 km proposats (2012). El projecte urbanístic de Sant Andreu-Sagrera associat a l'estació d'alta velocitat disposa d'una proposta de xarxa viària subterrània amb enllaços a diferent nivell impropis dels objectius de mobilitat sostenible del PMU, del model de ciutat basat en espais públics habitables i de la realitat econòmica actual. La xarxa viària subterrània de Sant Andreu – Sagrera és a la pràctica un perllongament de l'autopista a l'interior de la ciutat amb les següents efectes perniciosos per a la mobilitat sostenible:

- Increment de la demanda induïda en vehicle privat provinent del nus de la Trinitat
- Pèrdua de qualitat de l'espai públic. Com ja es posa de manifest en d'altres infraestructures d'aquest tipus, es provoquen desnivells, efectes barrera, un increment de la velocitat i de la contaminació i nous punts negres de contaminació acústica i accidents a les enrades i sortides
- Els projectes urbans s'incrementen notablement en costos i en terminis
- L'espai que ocupa aquesta infraestructura va en detriment d'una quarta via ferroviària amb la qual s'hauria d'equipar el tram Sagrera – Bifurcació Algües per permetre serveis llançadora al Vallès des de Sagrera sense col·lapsar els túnels congestionats de Barcelona

El PMU no fa cap referència.


 16. Definir les superilles a partir d'eixos de mobilitat sostenible, no a partir de la xarxa viària bàsica.

Barcelona ha centrat el seu discurs en les superilles com a cèl·lules de millora ambiental, que expulsen el trànsit motoritzat de pas del seu interior (incloent-hi l'autobús). Però més important que concentrar el trànsit de pas a uns quants carrers de la xarxa bàsica (no zones de vianants, zones 30 ni interiors de superilles) és reduir-lo al conjunt de la ciutat. Per reduir el trànsit cal una oferta de mobilitat sostenible alternativa i aquesta no es pot construir a partir de superilles inconexes sinó a partir d'eixos de mobilitat sostenible. Aquests eixos són itineraris preferents per a vianants, ciclistes, l'autobús i el tramvia. Per tant les superilles haurien de ser conseqüència de la definició d'aquests eixos sostenibles i no definir-se exclusivament a partir de la xarxa viària bàsica de pas.

Els eixos de mobilitat sostenible han de tenir prioritat sobre la xarxa viària de pas, tot evitant fer revolts i culs-de-sac a vianants, ciclistes i transports públics (inclòs el bus i el tramvia). En aquest sentit caldrà incorporar al debat de les superilles la nova xarxa d'autobús de Barcelona, la connexió dels tramvies i els carrils bici principals, amb les implicacions que això tingui sobre la definició de les superilles (2x2, 2x3, 3x2, 3x3, etcètera). No podem definir totes les superilles sense haver definit i consensuat els itineraris d'aquests elements bàsics de la mobilitat sostenible. Possiblement la xarxa viària bàsica, de caràcter generalment unidireccional, no s'avingui amb la necessitat dels transports públics de tenir itineraris d'anada i tornada propers o, si és possible, sobre el mateix carrer.

La mesura 5.1.1 defineix i estudia l'eficiència del sistema amb canvis de sentit amb l'objectiu d'actualitzar la 'xarxa bàsica', però no en relació als eixos de mobilitat sostenible.

C Mesures en relació al vianant

 17. Elaborar un programa de treball per implementar mesures de confortabilitat per a vianants dins la ciutat mediterrània.

Ha arribat l'hora d'estudiar les característiques de l'anar a peu, les diferents maneres en que es transita per la ciutat, les veritables necessitats dels vianants i els condicionants que cal implementar, etc. – En cada cas l'espai públic de la ciutat està obligat a aportar les millors condicions i, a més, les ha de donar de forma simultània, cosa evidentment difícil

L'actuació que es proposa consisteix en formar un grup de treball multidisciplinari, capaç d'estudiar amb detall aquest complex programa global amb el que definir principis bàsics i condicionants complementaris als que ajustar els dissenys de l'espai públic, pensant primordialment en la ciutat mediterrània – Com quan es va estudiar el "camí escolar", es tracta de determinar condicions de disseny ineludibles que, atenent a totes les circumstàncies esmentades, permetin que la ciutat s'adapti millor al sistema de desplaçament per excel·lència, que és la marxa a peu.

La mesura 1.1.1 (millora de l'accessibilitat i confort de les voreres i espais per a vianants) defineix diversos criteris que milloren la confortabilitat del vianant.

 18. Millorar el pas de l'una a l'altra banda de les grans avingudes.

Es proposa revisar la situació dels temps de verd reservats per als vianants en aquelles avingudes més grans de la ciutat (Diagonal, Meridiana, Gran Via). En cas que l'usuari estigui en plenes condicions hauria de poder creuar de banda a banda en un únic temps de semàfor, mentre que la persona que té condicions de mobilitat limitades hauria de poder creuar la calçada central sense haver d'estressar-se per culpa del temps que sap que li manca.

Un exemple concret d'aquesta manca de temps es troba a l'av. Diagonal entre Francesc Macià i el Palau Reial, a on l'av. Diagonal esdevé una barrera fonamental per als vianants – En aquest tram, el pas de l'una a l'altra banda de l'avinguda només es pot fer cada 350 m (aprox.) quan hi ha un carrer que la creua – A més, el pas perpendicular de façana a façana de les cases només es pot fer en dos temps de semàfor, i encara amb forces dificultats de travessar la calçada central per a persones amb limitacions de mobilitat – Es tracta d'una situació inacceptable per a l'usuari de la ciutat que es desplaça a peu -

La mesura 1.1.3, d'augmentar la seguretat del vianant, inclou l'actuació de reduir l'impacte dels carrers amb més trànsit, tot assegurant el temps suficient per tal que els vianants més lents puguin travessar (assumint velocitat de 0,8m/s)

D Mesures en relació a la bicicleta



19. Connectar els polígons industrials amb les zones residencials de Barcelona.

Dissenyar una connexió en carril bici segur i segregat entre els polígons industrials de la Zona Franca i del Bon Pastor amb la resta de la ciutat, prestant també atenció a les connexions dels mateixos amb les principals estacions de transport públic interurbà.

El plànol de 'proposta de xarxa global de bicicleta' presentat a la mesura 2.1.1 (ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta), inclou connexions ciclables fins als polígons industrials de Barcelona (Zona Franca i Bon Pastor).



20. Intermodalitat a bord del transport públic.

Estudiar com millorar la integració de la bicicleta a bord del transport públic. Ni els aparcaments de bici a les estacions, ni els sistemes de bici pública d'aportació, resolen totes les necessitats d'intermodalitat d'aquells que necessiten la bici en origen i en destinació; és a dir, abans i després de realitzar una etapa del desplaçament en transport públic. Per aquest motiu es produeix la necessitat de pujar la bici a bord del transport públic. Actualment a Barcelona, això només és possible als modes ferroviaris, però no als autobusos. En aquest camp es poden introduir moltes novetats al PMU:

- Estudiar com permetre l'entrada de bicicletes privades als autobusos de Barcelona, sense detriment del servei, com ja fa el tramvia (Trambaix i Trambesòs).
- Permetre l'accés de bicicletes plegables com a equipatge de mà
- Establiment d'un sistema de bicicletes plegables amb cadena de cuir (no taquen) de l'Autoritat del Transport Metropolità, especialment autoritzades per pujar als autobusos, com fa l'operadora valona TEC

(Més informació a: <http://www.amtu.cat/portal/infoweb/jornades/8aJornada/8J-02-02-ST.pdf>).

La mesura 2.3.1 (fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes) preveu treballar per millorar les infraestructures de transport públic per tal que hi puguin accedir les bicicletes, així com adaptar les línies d'autobús per al transport de bicicletes en especial fins a aquelles zones de més pendents.

D'altra banda, la mesura 2.3.2 (fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic) planteja principalment aparcaments de bicicleta segurs a les estacions. També es proposen altres serveis complementaris com ara reparacions, lloguer, etc.



21. Creació d'un títol de transport comú per a tota la mobilitat sostenible.

Integrar la facturació i validació del transport públic, del sistema de bicicleta pública, dels seus aparcaments i del carsharing. Creació d'ofertes de servei amb les següents característiques tarifàries:

- Descomptes recíprocs entre els usuaris de la bicicleta pública i del transport públic, com a següent passa a la integració tarifària ja efectuada entre autobús, metro, tren i tramvia.
- Topa de despesa màxima per habitant en serveis de mobilitat sostenible (inclòs transport públic col·lectiu i individual per bicicleta) sense límit d'usos.
- Facilitat per al consum de mobilitat alternativa al cotxe privat motoritzat. El que importa és deixar el cotxe a casa, no quin mitjà alternatiu fem servir.

La mesura 3.3.1 concreta que la T-Mobilitat, a llarg termini, podrà incloure altres elements de la mobilitat com el bicig. Així mateix, la mesura 3.3.2 pretén fomentar la integració dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament. Aquesta segona mesura especifica la possibilitat del pagament per a la utilització de la combinació d'aquestes xarxes, tot i així no es fa cap referència a procurar descomptes per als usuaris de transport públic.



22. Integració tècnica dels sistemes d'aparcaments protegits per a bicicletes (Bicibox).

Els sistemes d'aparcament protegits i/o vigilats per a bicicletes han de ser accessibles als usuaris eliminant el màxim de fronteres administratives, territorials (dins l'àrea metropolitana) i d'operadors. El sistema d'aparcament segur per a bicicletes Bicibox, implantat a l'Hospitalet de Llobregat i diversos municipis del Baix Llobregat, permet amb una sola targeta utilitzar de prop de 100 aparcaments. No resultaria convenient introduir un nou sistema d'aparcaments totalment incompatible amb el Bicibox com pretén l'Ajuntament de Barcelona. Encara que s'utilitzi tecnologia diferent (agafadors en comptes de capsos metàl·liques), el sistema hauria de ser compatible a nivell de tarifació i d'activació, per no fragmentar la demanda dels ciclistes segons el territori ni impedir l'efecte xarxa en un continu urbà com és Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i diversos municipis del Baix Llobregat.

Tot i que la mesura 2.2.1 és per promoure la creació de places d'aparcament segur de bicicletes, les mesures del PMU no fan cap referència al sistema Bicibox.

En relació a la mesura 2.1.1 (ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta), es destaca que el plànol de 'proposta de xarxa global de bicicleta' no es troba actualitzat (per exemple, el carril bici del carrer de Pujades encara hi apareix com a 'proposta', quan ja es troba executat).

E Mesures en relació a la distribució urbana de mercaderies



23. Proveïment al comerç de la ciutat des de microplataformes logístiques

Cal potenciar una logística urbana que minimitzi el nombre de vehicles comercials que es passen el dia circulant per la ciutat i realitzant tasques de c/d, amb gran ineficiència que es caracteritza per la saturació en el temps de lliurament, però no en el volum transportat.

El tamany d'una ciutat com Barcelona ha de permetre:

- a) la creació de microplataformes logístiques (punts de concentració de mercaderies diverses que ja arriben empaquetades (o tancades dins mini contenidors) per a cada punt de destinació, on es fa la corresponent classificació per entorns de destinació)
 - b) pocs vehicles de transport entre la microplataforma i punt de distribució (que circularan plens i realitzaran petits recorreguts)
 - c) pocs punts d'aparcament reservats necessàriament a la via pública per a fer la descàrrega
 - d) un repartiment dels darrers metres amb carretó de ma – Per economia d'escala serà possible disposar de vehicles i carretons de diverses característiques adaptats, tant al tipus de producte (paquet) a traslladar com a l'entorn urbà
- per on ha de passar – Seran vehicles adients segons els casos, el tricicle de pedaleig assistit, el vehicle lleuger o el furgó de repartiment –

La mesura 4.1.3 estudia la implantació d'Àrees de Proximitat i Centres de Distribució, mentre que la mesura 4.1.4 cerca promocionar el repartiment DUM amb mitjans de baix impacte (i esmenta que la bicicleta elèctrica pot tenir un paper fonamental). Des de la PTP es demana que aquestes intencions prèvies es puguin impulsar gràcies a un acompanyament normatiu, que restringeixi la circulació dels vehicles motoritzats en determinades franges horàries i territorials.

F Mesures en relació a la mobilitat turística



24. Regulació centralitzada de moviments i trànsit dels autocars turístics

Cal regular el nombre de visitants acceptable per a cada entorn ciutadà, atenent a tots els paràmetres que delimiten la seva capacitat (espai suficient de moviment, grau de concentració de vianants, nivell d'ingerència amb l'espai viscut pels veïns i la ciutadania en general, capacitat dels locals i comerços turístics, espai per a l'aproximació i l'aparcament de vehicles de tot tipus, etc.etc.) – I això és una tasca complexa que només pot fer-se amb garanties des dels serveis de l'administració municipal – La vida ciutadana no ha de quedar malmesa per la pressió turística.

La mesura 3.7.3 preveu ampliar la xarxa Zona Bus i incorporar noves tecnologies que millorin la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus. Proposa un sistema d'informació de places lliures mitjançant sensors a les Zones Bus, de forma que la informació es fa arribar a un centre de dades i a diferents terminals com ara telèfons mòbils o la web de ZonaBus.

D'altra banda, la mesura 3.7.4 planteja l'elaboració del Pla de Mobilitat Turística 2013-2018, amb l'objectiu de fer compatible la visita en autocar per part dels operadors turístics amb una prioritització del passeig i els desplaçaments a peu.

G REFLEXIONS ENTORN ELS DOCUMENTS DE DIAGNOSI, OBJECTIUS, ESCENARIS I INDICADORS (ja presentades per la PTP a febrer de 2013)

REFLEXIONS ENTORN LA DIAGNOSI

A la pàgina 25 (Aspectes a millorar de la mobilitat dels vianants) s'enuncia que "Obres, terrasses, etc. La via pública, i concretament les voreres, admeten una gran diversitat d'activitats, algunes de les quals estan afectant el confort i accessibilitat del vianant.". Resulta imprescindible afegir un esment a l'aparcament de motos a les voreres com a principal causa de la manca de confort, accessibilitat i seguretat per als vianants.

A la pàgina 31 (Aspectes a millorar de la mobilitat en bicicleta) caldria afegir el fenomen de la intolerància que sovint es mostra cap a aquest mode de transport de la ciutat, que encara ha de justificar el seu dret a la via pública. La intolerància és un problema relacionat amb la seguretat vial que sovint no genera accidents però sí frustracions i problemes de convivència entre els usuaris de la via pública.

El problema de la contaminació es caracteritza a partir dels mapes de concentració de PM10, PM2,5 i NOX, no a partir del % de les causes d'emissions. Cal que el PMU es centri en la qüestió de la mala qualitat de l'aire com el principal impacte del nostre sistema de mobilitat, per sobre d'altres aspectes sovint més valorats com és la sinistralitat o la congestió.

La distribució urbana de mercaderies (DUM) i la mobilitat turística haurien de prendre més protagonisme a la diagnosi i part propositiva del PMU.

REFLEXIONS ENTORN ELS INDICADORS

Dotació d'indicadors de mobilitat més significatius al PMU 2012-2018 i revisió crítica dels indicadors de mobilitat del PMU 2006-2012

Dotació d'indicadors significatius

- La quota modal apareix com el principal element diferenciador dels 4 escenaris previstos: A) tendencial, B) pacificació actual, C) superilles i D) superilles d'alta eficiència. Com és prou sabut, la quota modal no reflecteix en si mateixa els impactes de la mobilitat:
 1. Les quotes modals consideren etapes, igualant un desplaçament d'un quilòmetre a peu amb un desplaçament de 20 quilòmetres en cotxe; amb uns impactes molt diferents sobre la contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat i congestió. Per calcular els impactes reals s'hauria de tenir en compte el recorregut mitjà de cada mode i els impactes unitaris dels mateixos (a peu, bici, autobús, metro, tramvia, cotxe mig, ciclomotor, motocicleta...). Si s'ha fet explicar-ho, si no s'ha fet es proposa revisar la metodologia.
 2. Per a què les quotes modals siguin un indicador de referència han d'estar vinculades amb altres indicadors de contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat i congestió. Caldria especificar si les quotes considerades són conseqüència d'aquests indicadors o a l'inrevés.
 3. No es consideren els impactes de la distribució urbana de mercaderies (furgonetes i camions)
- Més enllà de les quotes modals i indicadors de contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat

I congestió, cal generar altres indicadors sobre la qualitat de la mobilitat sostenible alternativa. Proposem els següents:

1. Freqüència mitjana dels transports urbans i també interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012
2. % de línies amb intervals de pas inferiors o iguals als 10, 15, 20 i 30 o més minuts
3. Velocitat comercial dels transports urbans i també interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012
4. % de la ciutat accessible en bicicleta en condicions segures (carril bici + zones pacificades)
5. % de la ciutat dotada de servei ferroviari
6. % de la mobilitat elèctrica, amb doble distinció entre híbrids i elèctrics purs, i entre transport públic (metro, tren, tramvia, bus) i privat (cotxe, moto i bici)
7. % d'accessibilitat als transports públics
8. Ocupació de tots els transports, a més del vehicle privat
9. Etcètera

- En matèria de seguretat vial i contaminació, caldria treballar la informació sobre mapes urbans. Ha de ser un exercici de transparència designar les àrees urbanes amb millor i pitjor qualitat de l'aire, així com els trams de concentració d'accidents.
- Complementar les dades d'accidentalitat en base a la mobilitat en vehicles-quilòmetre. Actualment només es donen xifres absolutes segons vehicles implicats o per habitant.
- Incloure indicadors de canvi climàtic – emissions de CO2
- Nous indicadors sobre l'antiguitat de la flota de vehicles privats, el percentatge de dièsel, gasolina, híbrids dièsel, híbrids gasolina. Incloure també l'antiguitat de les motos i la seva tracció: gasolina o elèctrica.

Revisió d'indicadors PMU 2006-2012

- Eliminació de l'increment de xarxa viària com un indicador positiu, i molt menys associat a "mobilitat segura"
- Complement o substitució de l'indicador relacionat amb l'aparcament de motos i cotxes. Al PMU 2006-2012 apareix el % de places d'aparcament en calçada destinat a motos respecte el de cotxes. Caldria incorporar un indicador sobre la legalitat d'aquests aparcaments, especialment en l'àmbit de la moto, on s'ha fet norma aparcar sobre les voreres, una operació que està prohibida o molt limitada a la major part de les ciutats d'occident.
- L'Ajuntament de Barcelona insisteix en incrementar encara més l'ús de la moto tot i els greus impactes que això suposa en matèria de seguretat vial i ocupació d'espai públic. Barcelona ja és la ciutat europea amb més motos. Ja al PMU 2006-2012 es plantejava passar del 27,2% del parc mòbil de 2006 al 45% del parc mòbil l'any 2012. Per contra es plantejava una reducció de la taxa de turismes per cada 1.000 habitants, de 391 l'any 2006 a 380 l'any 2012. Sembla obvi que s'hauria de potenciar la reducció de tots els modes de transport privat motoritzat en favor de la bicicleta (amb una taxa d'accidents 36 vegades inferior a la moto) i el transport públic (el més segur dels transports).
- Complement dels indicadors d'emissions de PM10 i NOx pels d'immissió (vegeu punt 3). Especificar el percentatge de població sotmesa a determinades concentracions de NOx, PM10 i PM2,5
- Objectius de percentatges de flota amb biodièsel. Atesa la polèmica internacional per la

procedència dels biocarburants el foment del biodièsel s'està restringint en favor de l'ús de tecnologia híbrida o purament elèctrica als vehicles (vegeu punt 2.f)

- L'elaboració d'un indicador en base a l'edat mitjana de la flota d'autobusos, que no s'ha assolit, no sembla la millor representació d'una flota que, en el cas de TMB, és una de les més netes d'Europa. Un indicador basat en el percentatge de flota híbrida o de gas natural faria més justícia amb la intensa política ambiental de la flota de TMB.

REFLEXIONS ENTORN LA QUOTA MODAL I ELS ESCENARIS DE FUTUR

PMU 2006-2012			
	Any 2006 (mesurat)	Any 2018 A igual fluidesa (previsió)	Any 2018 Kyoto + Aire net (previsió)
A peu	2.182.369 (31,0%)	3.304.637 (34,5%)	3.322.874 (34,7%)
Bicicleta	2.568.572 (36,4%)	3.864.967 (40,3%)	4.144.447 (42,8%)
T.públic	2.294.809 (32,6%)	2.419.424 (25,2%)	1.821.707 (19,0%)

PMU 2012-2018					
	Any 2011 (mesurat)	Any 2018- Escenari A (previsió)	Any 2018- Escenari B (previsió)	Any 2018- Escenari C (previsió)	Any 2018- Escenari D (previsió)
A peu	2.500.200 (31,92%)	2.742.499 (35,01%)	2.773.099 (35,40%)	2.773.099 (35,40%)	2.773.099 (35,40%)
Bicicleta	118.151 (1,51%)	178.082 (3,02%)	236.822 (3,02%)	236.822 (3,02%)	236.822 (3,02%)
T.públic	3.126.796 (39,92%)	3.166.620 (40,42%)	3.365.700 (42,97%)	3.365.700 (42,97%)	3.824.759 (48,27%)
V.privat	2.088.348 (26,66%)	1.746.293 (22,29%)	1.457.873 (18,61%)	1.457.873 (18,61%)	1.169.445 (14,83%)

- L'any 2012 s'ha produït una seriosa davallada de la mobilitat amb motiu de la recessió econòmica. El nou PMU 2012-2018 planteja diferències amb el seu predecessor 2006-2012: uns nous escenaris de forta retracció de la mobilitat privada i manteniment dels viatges transport públic per a l'any 2018. Sembla un plantejament més realista.
- L'any 2012 s'ha produït la més forta davallada de demanda del transport públic metropolità, situant-se a nivells de 2005-2006. Cal tenir present que, a més de les causes conjunturals, no han estat aplicades mesures excepcionals per recuperar els viatgers com s'ha fet en altres sectors econòmics amb plans d'estímul de la demanda.
- Entre 2005 i 2011 la bicicleta ha multiplicat per 3,5 el nombre dels seus desplaçaments, situant-se en 2011 a un 1,51% de quota modal. D'acord amb la conjuntura econòmica actual,

l'increment del preu del carburant, i les creixents facilitats per circular, la duplicació del nombre de desplaçaments en bicicleta als propers sis anys sembla una fita superable.

- L'Ajuntament de Barcelona insisteix en incrementar encara més l'ús de la moto tot i els greus impactes que això suposa en matèria de seguretat vial i ocupació d'espai públic. Barcelona ja és la ciutat europea amb més motos. Ja al PMU 2006-2012 es plantejava passar del 27,2% del parc mòbil de 2006 al 45% del parc mòbil l'any 2012. Per contra es plantejava una reducció de la taxa de turismes per cada 1.000 habitants, de 391 l'any 2006 a 380 l'any 2012. Sembla obvi que s'hauria de plantejar la reducció de tots els modes de transport privat motoritzat en favor de la bicicleta (amb una taxa d'accidents 36 vegades inferior a la moto) i el transport públic (el més segur dels transports).
- A l'hora de calcular la demanda del transport públic en base al desenvolupament del Pla Director d'Infraestructures cal tenir present el següent:
 1. Els terminis d'aquest pla no s'estan complint
 2. Les previsions de demanda del transport públic tampoc (Trambesòs, Línia 9/10, servei de Bus Carril bus-VAO C58)
 3. La Generalitat de Catalunya ha paralitzat el tram central de les línies 9/10, que dona sentit als trams ja construïts i que és d'una gran transcendència metropolitana (zona 1) i urbana
 4. L'Ajuntament de Barcelona ha paralitzat la connexió dels tramvies Trambaix – Trambesòs per la Diagonal, que és el camí més curt, on hi ha més intercanviadors modals i on es pot captar més demanda per menor inversió realitzada.
 5. El Ministerio de Fomento no està executant el Pla de Rodalies (ferroviàries), un dels plans amb més potencial de nous usuaris cap al transport públic als accessos de Barcelona.

REFLEXIONS ENTORN ELS MACROOBJECTIUS ADDICIONALS

- Compliment de la legalitat europea pel que fa a la contaminació ambiental amb estacions de fons i de trànsit a tots els barris de la ciutat i a tots els escenaris.
- Reducció de la mortalitat a la meitat; és a dir, dels 30 morts actuals a menys de 15 l'any 2018. Considerar tots els mecanismes a l'abast per aconseguir-ho:
 1. Declarar Barcelona ciutat zona 30 excepte alguns eixos bàsics i rutes del transport públic (el transport públic és molt més segur gràcies a la conducció duta a terme per professionals, com es demostra a les estadístiques d'accidentalitat de la ciutat)
 2. Mesures actives de prevenció d'accidents
 3. Conscienciació ciutadana
 4. Increment dels controls policials, especialment de semàfors vermells i excés de velocitat
 5. Adaptacions del disseny urbà (mesures passives)
- Electrificació del 50-55% del transport mitjançant les següents mesures:
 1. Bonificacions fiscals als vehicles híbrids i elèctrics al mateix temps que s'incrementa la fiscalitat sobre els vehicles de combustió
 2. Creació de Zones d'Atmosfera Protegida restringides als vehicles més eficients, híbrids i elèctrics
 3. Macrolines i l'estudi d'un peatge urbà.
 4. Pontenciant el transport públic elèctric mitjançant la hibridació dels autobusos i la interconnexió i expansió de la xarxa de tramvia

Hipòtesis sobre els escenaris del PMU:

		Any 2018- Escenari A (previsió)	Any 2018- Escenari B (previsió)	Any 2018- Escenari C (previsió)	Any 2018- Escenari D (previsió)
	Hipòtesis				
Ferroviari		1.899.972	2.019.420	2.019.420	2.174.855
Bus		1.266.648	1.346.280	1.346.280	1.449.904
Tren elèctric	100% flota	1.899.972	2.019.420	2.019.420	2.174.855
Bus híbrid+	40% flota				
Tramvia	50% funcionament elèctric	221.663	235.599	235.599	253.733
Cotxe		960.461	801.830	801.830	643.195
Moto		785.832	656.043	656.043	526.250
	25% flota				
Cotxe híbrid	50% funcionament elèctric	120.058	100.229	100.229	80.399
Moto elèctrica	30% flota	235.750	196.813	196.813	157.875
Total		4.912.913	4.823.573	4.823.573	4.794.204
Total elèctric		2.477.443	2.552.061	2.552.061	2.666.863
		50,43%	52,91%	52,91%	55,63%

Font: elaboració pròpia

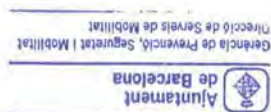
- Assolir l'escenari D no gràcies a la crisi econòmica sinó a la millora important del transport públic i itineraris per a la mobilitat no motoritzada (carril bici, itineraris de vianants, eixos comercials de barri, camí escolar, etcètera). Les superilles s'han d'acompanyar d'eixos potents per assolir una mobilitat alternativa sense paralitzar la ciutat. En cap cas el disseny de les superilles haurà de trencar eixos de transport públic o de mobilitat no motoritzada.
- Considerar mesures de restricció de la mobilitat privada com a cara de la mateixa moneda per generar una mobilitat alternativa sostenible: superilles, peatge urbà, fiscalitat diferencial segons el tipus de vehicle, tarifació de l'aparcament, etcètera.

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE BARCELONA



OBSERVACIONS I PROPOSTES DEL RACC

Agost de 2014



27 AGO. 2014

RACC

Document d'al·legacions al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Barcelona

ÍNDEX

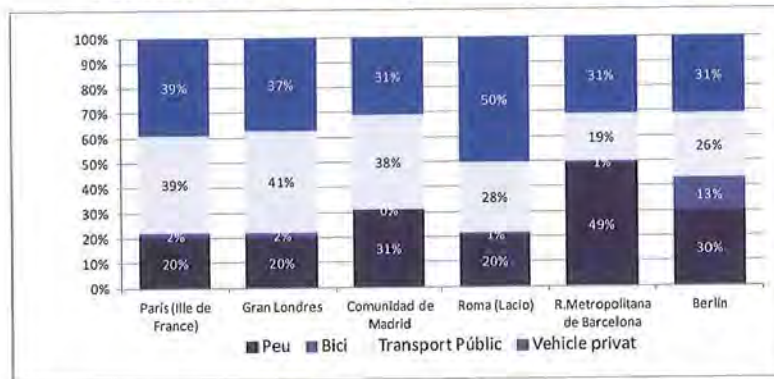
1. Situació actual de la mobilitat a Barcelona	3
1.1 Distribució modal a Barcelona i a altres ciutats d'Espanya i Europa	3
1.2 Distribució modal a Barcelona per tipus de desplaçaments	4
1.3 Estat de la qualitat de l'aire	5
1.4 Relació de la mobilitat amb l'evolució econòmica	6
1.5 Relació entre nivell de trànsit i velocitat	6
1.6 Antiquitat del parc de vehicles i incidència en la contaminació local	7
2. Plantejament actual del pla de mobilitat 2013-2018	10
2.1 Estimació de reducció de desplaçaments en cotxe previstos als PMUS	10
2.2 Acompliment dels objectius ambientals	11
2.3 És possible aconseguir la reducció de desplaçaments privats prevista en el PMU?	12
2.3.1 Impacte de les Superilles	12
2.3.2 Impacte de la Xarxa Ortogonal d'autobús	14
2.3.3 Impacte en la gestió de l'aparcament	14
2.3.4 Impacte de la dissuasió de l'ús del cotxe sobre el transport públic	17
3. Conclusions	19
4. Propostes del RACC	24

1. Situació actual de la mobilitat a Barcelona

1.1. Distribució modal a Barcelona i a altres ciutats d'Espanya i Europa

Les polítiques de mobilitat portades a terme a la ciutat de Barcelona, així com les seves característiques de compactació i clima, fan que la regió metropolitana de Barcelona ja disposi d'unes de les distribucions modals més sostenibles d'Europa. Les capitals europees que porten anys aplicant polítiques de regulació del trànsit mantenen una proporció de participació del vehicle privat del 30% – 37%. A Barcelona aquesta xifra és del 31%.

Distribució modal de diferents regions metropolitanes europees



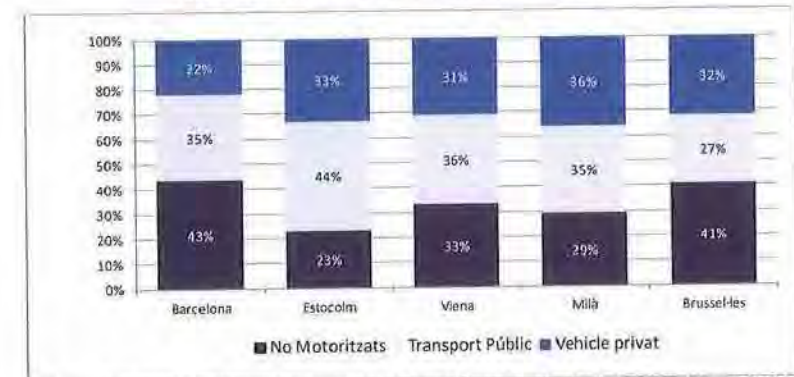
(*) París: Enquete globale_transport 2010, Londres: Travel in London 2010, Madrid: EDM 04, Roma: CIVITAS, RMB EMQ 06 Berlin: Wikipedia

A nivell urbà, i comparant la distribució modal amb altres ciutats europees la situació encara és més favorable, amb una utilització del vehicle privat de només el 22%¹ quan a la resta de ciutats es supera en tots els casos el 30%. Val a dir que hi ha ciutats com Estocolm o Milà que disposen de peatges urbans, i, per tant, han aplicat importants mesures dissuasòries de l'ús del cotxe.

¹ Aquest percentatge és considerant el nombre de desplaçaments, es a dir, des de l'origen al final del viatge. Pel contrari, la dada de distribució modal utilitzada en el PMUS és referent al nombre d'etapes.

Per tant, qualsevol reducció significativa de l'ús del cotxe és complicada, amb potencials barreres socials i econòmiques importants.

Distribució modal de diferents ciutats europees

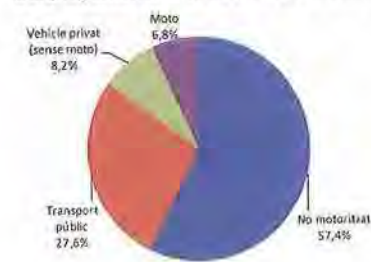


(*) Brussel·les: Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale (2012); Milà: sustainable mobility in Milan: the pollution charge case (2010) Viena: Innovative strategies for sustainable planning in Vienna (2010)

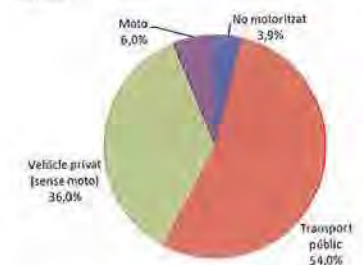
1.2. Distribució modal a Barcelona per tipus de desplaçaments

La meitat dels desplaçaments en vehicle privat a Barcelona tenen origen o destinació fora de la ciutat, és a dir, es caracteritzen per l'important component metropolità, aspecte que s'ha de tenir en compte a l'hora de formular les propostes de dissuasió del vehicle privat. Per tant, hi ha un major potencial d'incidir-hi que a la pròpia ciutat, on la participació del cotxe s'ha reduït pràcticament als desplaçaments essencials.

Desplaçaments BCN-BCN: 4,93 M/dia



Desplaçaments BCN-Externs: 1,76 M/dia

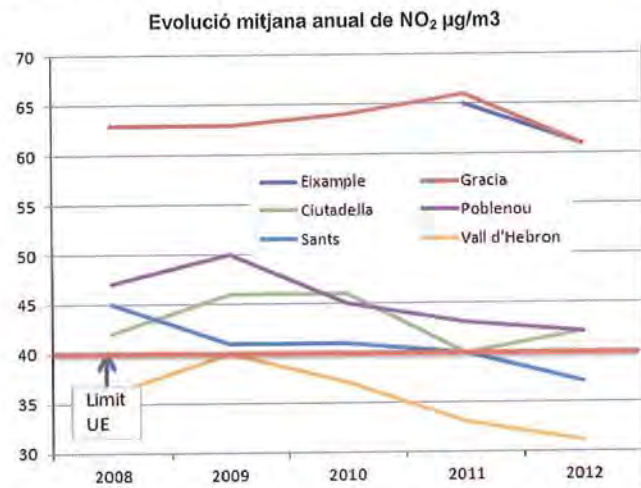


(*) Dades bàsiques de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona (2013)

Cal destacar la baixa utilització del vehicle privat en els desplaçaments interns, només un 15% del total, un 8% si no es té en compte la motocicleta i el ciclomotor.

1.3. Estat de la qualitat de l'aire

Barcelona arrossega un problema de qualitat de l'aire, on el trànsit hi juga un paper important, entre d'altres fonts. El principal contaminant del qual cal reduir els nivells és l'òxid de nitrogen (genèricament NOx). En aquest sentit, des del 2009 s'ha observat un descens continuat de la contaminació per NO₂ a la majoria d'estacions de mesura, a excepció de l'estació de Gràcia i Eixample, que mostren una evolució temporal diferent (en el cas de Gràcia les obres de la PI Gal·la Placídia han suposat una alteració al normal funcionament del trànsit).



(*) Dades de qualitat de l'aire a Barcelona (Dept. Territori i Sostenibilitat)

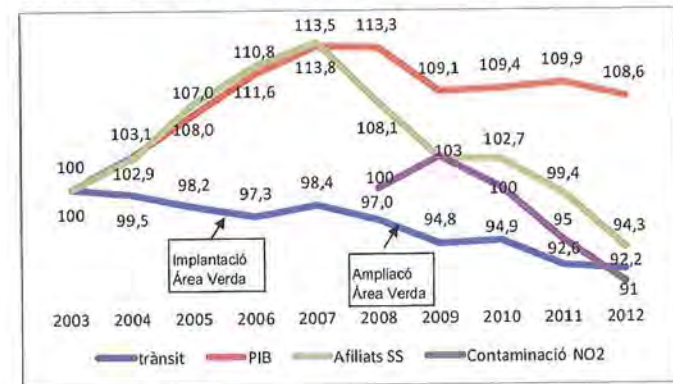
Per tant, actualment bé es compleixen els límits de contaminació local establerts (mitjana anual màxima de NO₂ de 40 µg/m³) o bé la reducció de trànsit necessària per assolir-los és més baixa. Sembla més adient concentrar els esforços a la zona de la ciutat on es sobrepassen els límits establerts, que no pas aplicar mesures d'àmbit general.

El propi model del PMUS calcula que amb la disminució d'un 13% del nombre de desplaçaments en cotxe es complirien els límits de contaminació local establerts per la Unió Europea excepte en una estació, en la que se superaria el límit per un marge mínim.

1.4. Relació de la mobilitat amb l'evolució econòmica

Històricament, les majors davallades de trànsit han estat relacionades amb la implantació de l'Àrea Verda (2005 i 2009) o la recessió econòmica.

Evolució mitjana anual entre mobilitat, economia i contaminació local

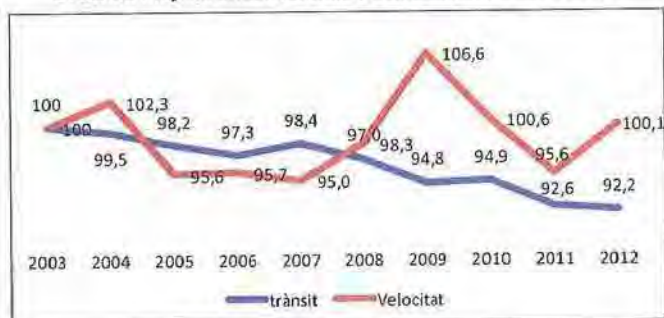


(*) IDESCAT i dades bàsiques Ajuntament de Barcelona

1.5. Relació entre nivell de trànsit i velocitat

Segons les dades del propi Ajuntament (dades bàsiques), la reducció de trànsit pràcticament no té incidència en la velocitat de circulació. S'evidencia, doncs, que la indisciplina d'estacionament, les condicions regulatòries del trànsit (semaforització) i el propi límit de velocitat en zona urbana suposen els factors més determinants en la velocitat de circulació.

Evolució mitjana anual del trànsit i la velocitat de circulació



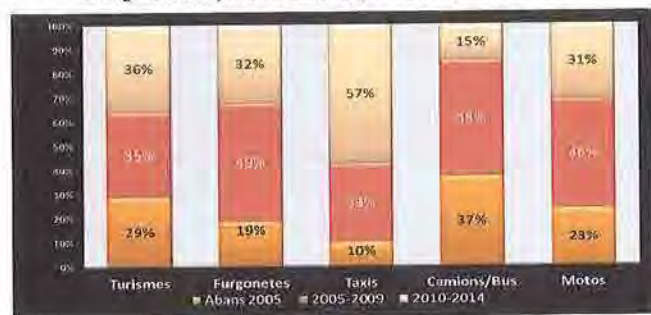
(*) Dades bàsiques Ajuntament de Barcelona

Aquestes dades empíriques contrasten amb el model final presentat en el PMUS, segons el qual un descens dels vehicle*quilòmetre totals recorreguts d'un -21% apujaria la velocitat de circulació mitjana de 29 a 36 Km/h. (Veure pàg. 9)

1.6. Antiguitat del parc de vehicles i incidència en la contaminació local

L'antiguitat del parc, en termes generals és elevada. Així, poc més del 30% de motos, furgonetes i turismes tenen menys de 5 anys. En el cas dels vehicles pesants aquest percentatge es de només un 15%, tot i que es tracta d'un segment que fa molts km a l'any. Per últim cal dir que un 37% dels pesants i un 29% dels turismes tenen una antiguitat superior als 10 anys.

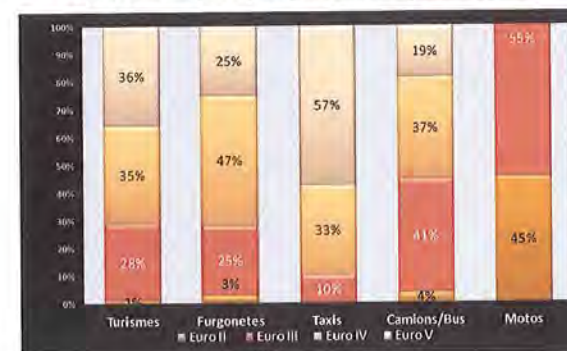
Antiguitat del parc circulant, per tipologia de vehicle



Elaboració pròpia²

L'envelliment del parc circulant està directament vinculada amb majors les emissions contaminants, doncs actualment hi ha fins a 5 normatives (normes Euro), que han fet progressivament més nets els vehicles. Si considerem la tecnologia dels vehicles, empitjoren quelcom les dades pel que fa a furgonetes ja que s'apliquen un any més tard les normes euros. També la tecnologia és més vella en el cas de les motocicletes, ja que la norma Euro 3 es va exigir a partir de 2007.

Parc circulant per tipologia i tecnologia del vehicle



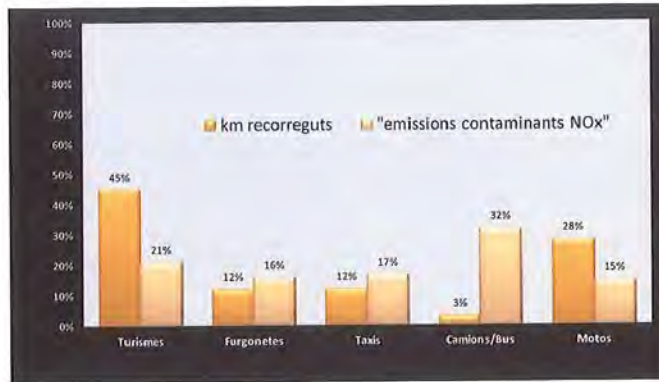
Les normes Euro més antigues impliquen no només emissions contaminants més elevades, sinó que també cal tenir en compte que per cada 100.000 km recorreguts s'incrementen aproximadament en un 20% les emissions contaminants. També cal advertir que els llindars màxims d'emissions de NOx que marca la normativa d'homologació són diferents segons el tipus de vehicle (més elevats per furgonetes i vehicles pesants).

D'altra banda, aproximadament el 65% de les emissions contaminants per NOx corresponen al que s'anomena mobilitat essencial (furgonetes, camions i taxis) que

² Dades obtingudes a partir d'una mostra de 1329 vehicles (662 turismes, 166 vehicles comercials, 400 motos i 101 taxis) realitzada al districte de l'Eixample de 9h a 12h i de 16 h a 20h. Antiguitat dels vehicles determinada a partir de la data de matriculació observada.

diffícilment és pot reconduir cap altres modes de transport. A més, en el cas de la mobilitat essencial es tracta de vehicles que realitzen molts quilòmetres i que, per tant, augmenten més ràpidament les seves emissions conforme passa el temps.

Relació entre km recorreguts i emissions de NOx, per tipus de vehicle



(*) Elaboració pròpia i dades bàsiques Ajuntament de Barcelona³

³ En el cas dels turismes es considera que un 70% són diesel i un 30% benzina. Pel que fa als taxis es considera que tots són diesel excepte en el Euro 5 on es contempla que un 30% siguin híbrids. S'ha aplicat un increment d'un 20% de les emissions contaminants per cada 100.000 km, rati considerat per les normes d'homologació d'emissions de vehicles.

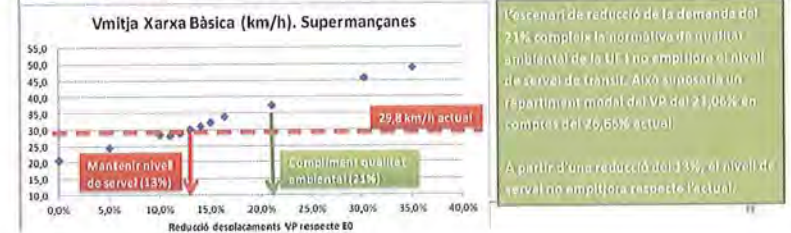
2. Plantejament actual del pla de mobilitat 2013-2018

2.1. Estimació de reducció de desplaçaments en cotxe previstos al PMUS

El PMUS de la ciutat de Barcelona estima que amb una reducció del 13% del nombre de desplaçaments en vehicle privat es mantindria la velocitat a la ciutat i es complirien els l·lindars ambientals a totes les estacions de mesurament de qualitat del aire menys una (l'Eixample). Per a que aquest l·lindar també s'assoleixi en aquesta estació, seria necessària una disminució del 21% del trànsit, la qual cosa implicaria un augment de la velocitat mitjana de 29,8 a 37,6 km/hora (la qual cosa no s'avé amb la relació trànsit-velocitat mesurada els darrers anys, al gràfic de la pàg.5)

Plantejament de dissuasió de l'ús del cotxe del PMUS

	2013 (actual)	E-SM (Emissions)	E-SM (Emissions & Taxis)	E-SM (Emissions B)	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30	E-SM 30
Mapria	2.884.508	2.684.958	2.412.413	2.013.792	2.781.720	2.500.471	2.557.621	2.138.772	2.413.072	2.413.221	2.279.125	1.875.229		
Reducció		6,0%	14,4%	30,2%	5,0%	10,0%	14,0%	12,0%	14,0%	15,0%	21,0%	35,0%		
Rep. Modal VP	26.620	25.905	22.276	18.815	25.174	21.096	21.726	23.405	23.195	22.935	22.665	21.005	14.105	
Int. VP	18.010.179	21.568.174	17.964.404	14.801.219	20.400.850	18.301.009	18.117.930	18.493.184	18.074.099	18.458.565	18.229.130	16.511.100	11.899.120	
Int. VP	600.461	1.019.154	527.082	325.530	811.915	875.718	676.992	614.274	619.202	582.815	564.286	431.343	269.127	
Velocitat (km/h)	29,8	20,0	38,0	45,8	24,6	23,6	29,8	29,8	30,2	31,1	31,8	32,5	40,0	
Yema VOC-H0C	151	89	128	18	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117
Velocitat Bàsica (km/h)	82,2%	76,4%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%	76,2%



Per assolir aquesta reducció de trànsit (21%), el PMUS apunta tres mesures bàsiques:

- **Implantació de superilles.** Reducció de la participació del cotxe del 26,7 al 24,1% (- 200.000 desplaçaments en vehicle privat o un 5% dels veh-km).
- **Xarxa ortogonal.** Reducció de la participació del cotxe del 26,7 al 26,4% (-18.000 desplaçaments en vehicle privat)

- **Augment de la tarifa de l'aparcament.** Del 4% pel manteniment dels objectius de velocitat del vehicle privat i del 15% per aconseguir l'objectiu mediambiental (-400.000 desplaçaments en vehicle privat o un 10% dels veh-km).

Així es reduirien 600.000 desplaçaments (d'un 26,7% a un 21,2% la participació del cotxe en la distribució modal). En veh-km la reducció es situaria entre un 5% i un 14%, o 2,7 milions de vehicles*kilòmetre menys que en l'actualitat.

2.2. Acompliment dels objectius ambientals

Com ja s'ha apuntat, actualment Barcelona no compleix els llindars mediambientals fixats per les Directives europees en matèria d'emissions contaminants per òxids de nitrogen (NOx), que estableixen un límit màxim de 40 µg NO₂/m³. L'any 2012, 4 de les 7 estacions de seguiment excedien aquest límit.

	Poblenou	Ciutadella	Eixample	Sants	Palau Reial	Gràcia-Sant Gervasi	Parc Vall d'Hebrón
Any Base 2012 (µg NO ₂ / m ³)	42	42	61	37	36	61	31

Un dels objectius rellevants, si no el principal segons el plantejament del PMU, té a veure amb el compliment del límit màxim mitjà de NO₂ de 40 µg/m³ anual, per a la qual cosa es pren la referència de les 7 estacions de seguiment.

	µg NO ₂ / m ³	Poblenou	Ciutadella	Eixample	Sants	Palau Reial	Gràcia-Sant Gervasi	Parc Vall d'Hebrón
1 SM, Reducció 13%, Tecnologia Actual		34	38	44	33	31	38	28
2 SM, Reducció 13%, Tecnologia 2018		34	38	42	33	31	37	28
3 SM, Reducció 21%, Tecnologia Actual		33	36	42	32	30	38	27
4 SM, Reducció 21%, Tecnologia 2018		33	34	39	32	30	35	27

Font: Informe de sostenibilitat Ambiental del PMU 2013-2018, Ajuntament de Barcelona

En els diferents escenaris plantejats (reduccions de vehicle privat del 13% o 21%, amb o sense evolució tecnològica) es fa evident que passar d'una reducció del 13% a una del 21% significa un salt qualitatiu, mentre que aquesta reducció produeix uns resultats

quantitativament molt limitats, doncs es passa de 42 a 39 µg/m³ anuals en l'estació de l'Eixample.

El fet que aquesta modesta reducció del 7% en la concentració de NO₂ permeti quedar just per sota del llindar màxim permès de 40 µg/m³ anuals, sembla ser el raonament principal per justificar un important augment de les restriccions a la mobilitat privada (del 13% al 21% de reducció). Aquesta aposta és clarament desproporcionada, doncs per a obtenir uns beneficis objectivament limitats es redoblen unes mesures amb elevats costos per als usuaris de la via.

Cal notar, per altra banda, l'escassa incidència que el model sembla atorgar a la millora tecnològica, doncs les estimacions per les diferents estacions no varien gaire si s'utilitza la tecnologia actual o la del 2018. Sembla una estimació conservadora.

2.3. És possible aconseguir la reducció de desplaçaments privats prevista en el PMU?

2.3.1 Impacte de les Superilles

La disminució de trànsit i aparcament com a conseqüència de la implantació d'una superilla depèn del tipus d'actuació a realitzar al seu interior. Principalment, hom pot distingir-ne tres:

- **Reducció de velocitat (Zones 30).** En aquest cas, per les experiències existents a la pròpia ciutat de Barcelona, l'impacte és reduït (reduccions de trànsit inferiors al 5%). En aquestes zones 30 la reducció de l'aparcament és escassa.
- **Restricció d'accés excepte a residents i càrrega/descàrrega (Àrees de Prioritat Residencial).** Un exemple d'aquest tipus de regulació serien les APR de Madrid, on s'observa una disminució mitjana del trànsit del 15%, i en qualsevol cas no superior al 35% en la xarxa local. L'afectació es imperceptible a la xarxa bàsica. S'actua urbanísticament només sobre algunes de les vies més singulars de l'àmbit, mantenint-se l'aparcament a la resta de carrers.
- **Supressió de l'aparcament i canvi de l'esquema de circulació.** A la superilla pilot de la ciutat de Vitòria la reducció de trànsit a la xarxa interior va

ésser al voltant del 90% però val a dir que es tractava d'una via que funcionava com a bàsica, que es va suprimir l'estacionament interior (excepte càrrega i descàrrega) i que es van ampliar el nombre de places i la tarifa de la zona blava de l'entorn. Aquest tipus d'intervenció comporta la supressió de bona part de l'aparcament interior.

Així, únicament seria viable la reducció de trànsit prevista pel PMU si es suprimeix places d'estacionament a l'interior de les superilles. Per a que realment sigui efectiu la dissuasió prevista a l'escenari de superilles, s'haurien d'eliminar al voltant de 4.000 places (reducció d'un 7% del total de places en calçada).

Avaluació de l'impacte de la implantació de superilles

Tipus superilla	veh km en funció del tipus de superilla		% de vies de la xarxa local sobre les que s'ha d'actuar per aconseguir l'objectiu del Pla	Veh-km reduïts		Places Àrea Verda suprimides xarxa local	
	xarxa local	xarxa bàsica		Nº	% sobre el total necessari	%	Nº
1. Zones 30	5%	1%	100%	278.143	30%	5%	2.047
2. Àrea Prioritat Residencial	35%	10%	37%	919.001	100%	25%	3.797
3. Supressió estacionament	75%	15%	22%	919.542	100%	75%	6.766

(*) Elaboració pròpia a partir de diferents experiències d'actuacions de dissuasió de trànsit a la xarxa local

A continuació detallem els punts forts i febles d'aquest tipus d'actuació:

Punts forts	Punts febles
<ul style="list-style-type: none"> - Es pacifica i es prioritza la majoria de carrers per a vianants i bicicletes - E produeix una millora de la qualitat de l'aire en la zona interior de la Superilla. - L'afectació a la xarxa bàsica de vehicles és baixa (lleugera disminució de trànsit). 	<ul style="list-style-type: none"> - Les superilles tenen importants barreres econòmiques (urbanització d'un important nombre de carrers) i socials (supressió d'aparcament) per a que realment siguin efectives en la dissuasió de l'ús del cotxe. - Amb les Superilles hi ha molts carrers que surten "guanyant", però alguns poden empitjorar substancialment respecte la situació actual. - No hi ha una vinculació entre el model de superilles i el model de ciutat. Aquesta visió no està recollida al planejament urbanístic. - L'abast de les Superilles va més enllà de la mobilitat, i per tant no és una mesura més.

2.3.2 Impacte de la Xarxa Ortogonal d'autobús

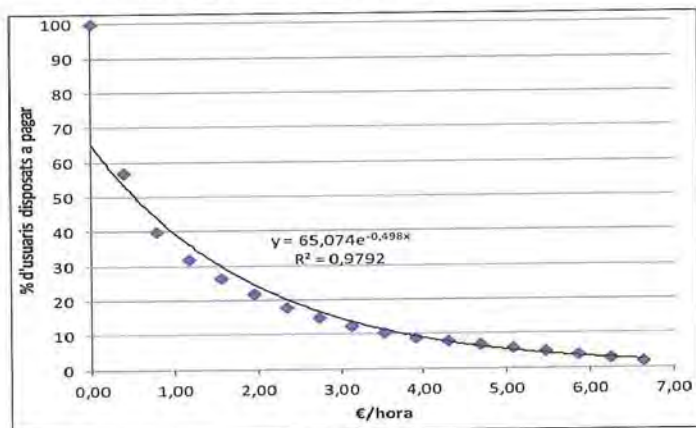
La estimació del transvasament modal previst al PMU per la implantació de la xarxa ortogonal és reduït, i segurament, assumible. Així, s'ha observat un creixement de la demanda en autobús, tot i que en bona mida contrarestatada pel descens del nombre de viatgers del metro.

Punts forts	Punts febles
<ul style="list-style-type: none"> - Actuació que depèn directament de l'Ajuntament - Actuació que no necessita una inversió elevada 	<ul style="list-style-type: none"> - Superposició amb altres xarxes de transport públic (al 2013 el metro va disminuir en 3,6M. viatgers i el bus va pujar en 3,1M. viatgers) - Escàs augment de la velocitat comercial - No s'actua al transport metropolità, que és on hi ha més ús de vehicle privat.

2.3.3 Impacte en la gestió de l'aparcament

El PMU considera que un augment de la tarifa del 15% pot reduir el trànsit en un 10%. Sembla un nivell d'incidència excessiu, tenint en compte que el punt de partida de la tarifa de l'Àrea Verda és força elevat, de tal forma que la sensibilitat de la demanda a l'augment de tarifa és menor. L'evidència empírica mostra que l'elasticitat/preu de la demanda d'aparcament baixa a mesura que el preu augmenta (veure gràfic adjunt). A Madrid (2009), per exemple, quan es va augmentar la tarifa de la zona regulada en un 10%, la disminució de trànsit només va ésser d'un 2%.

Sensibilitat de la demanda al cost de la tarifa d'estacionament



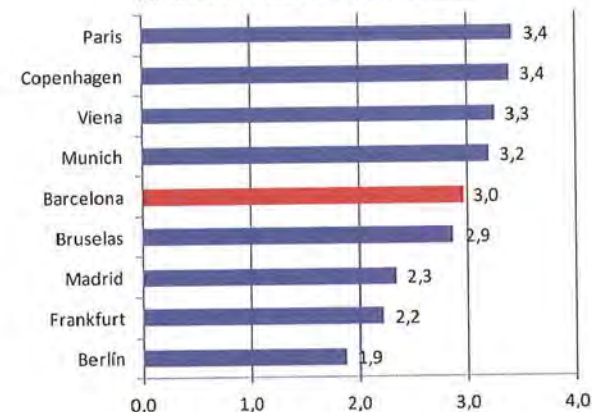
(*) Elaboració pròpia a partir d'estudis de demanda d'aparcament

En el cas de Barcelona, cal indicar que només un 45% del trànsit circulant són turismes i es podrien, per tant, veure afectats per l'augment de tarifa. La reducció de 400.000 desplaçaments previstos amb aquesta mesura suposa un 31% del total de desplaçaments en cotxe.

Si considerem que l'elasticitat/preu de la demanda d'aparcament a Barcelona ha anat baixant els últims anys a mesura que ha augmentat la tarifa, això vol dir que caldria un augment molt significatiu de la tarifa per tal d'aconseguir la reducció prevista de trànsit en turismes.

Cal tenir en compte, d'altra banda, que ja en l'actualitat el preu de l'aparcament a Barcelona se situa a la banda alta entre les grans ciutats europees.

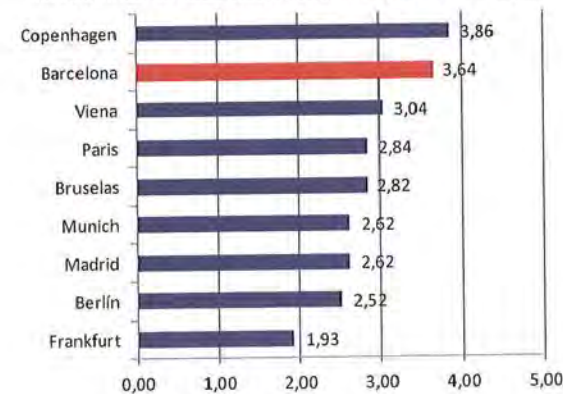
Tarifa mitjana (€/hora) dels quatre aparcaments públics més centrals de cada ciutat



(*) Eurotest Parking Fee (2013)

A més, si considerem el factor de renda per càpita, cal indicar que a l'actualitat només Copenhagen superaria a Barcelona en quan al preu de l'aparcament.

Tarifa mitjana (€/hora) dels quatre aparcaments públics més centrals de cada ciutat ponderada pel PIB per càpita⁴



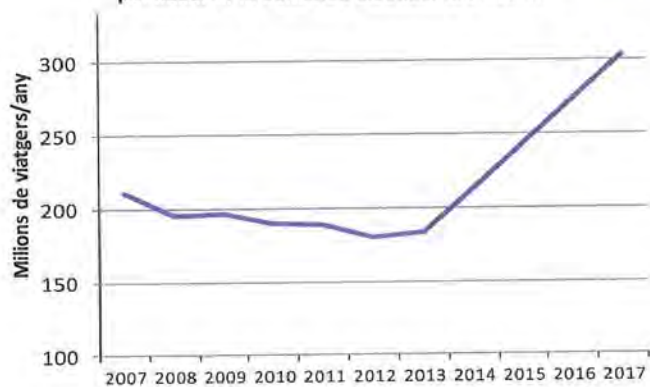
⁴ S'ha ponderat la tarifa en funció de la mitjana del PIB per càpita de les diferents ciutats analitzades.

2.3.4 Impacte de la dissuasió de l'ús del cotxe sobre el transport públic.

El PMU considera que prop de 500.000 desplaçaments diaris s'haurien de desplaçar del cotxe a altres modes de transport. Segurament una petita part d'aquests desplaçaments anirien a la bicicleta i als vianants, però sembla raonable pensar que una gran part hauria de ser absorbida pel transport públic.

Si a efectes purament il·lustratius se suposa que tots els desplaçaments passessin a transport públic, i, en particular a l'autobús, això suposaria augmentar en més del 80% la demanda de TMB. Es tracta d'un increment desproporcionat, molt difícil d'absorbir.

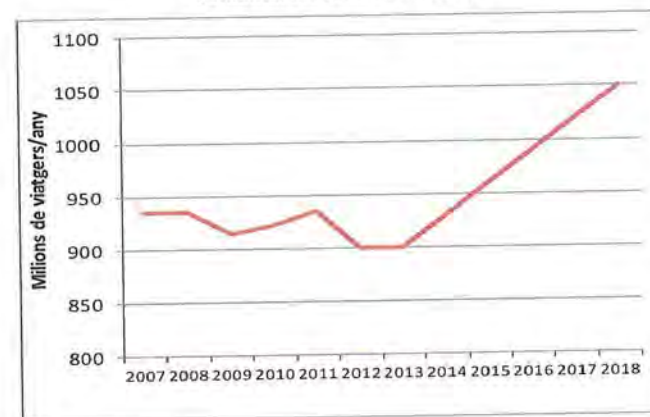
Estimació del creixement de la demanda de TMB per absorbir la demanda dissuadida en cotxe



Si considerem tots els modes de transport públic, l'augment de viatgers hauria de superar el 15%, és a dir, passar del 900 milions/any de desplaçaments actuals a 1.050. A l'any de major utilització del transport públic (2007) el nombre de viatgers només va ésser de 934 milions.

Si es produeix aquest augment de demanda sense augmentar l'oferta baixaria de forma notable el nivell de servei ofert.

Estimació del creixement de demanda tots els modes públics per absorbir la demanda dissuadida en cotxe



Altres opcions, com un transvasament modal a peu o en bicicleta semblen molt poc creïbles a jutjar pel fet que la major part de la reducció de transport privat ha de venir necessàriament de trajectes entre la ciutat i el seu entorn metropolità, on la participació del cotxe és important, i no pas dels desplaçaments de la ciutat, on la participació del cotxe és mínima ja avui en dia.

La motocicleta, doncs, seria la única alternativa creïble per a realitzar aquesta reducció de desplaçaments en cotxe, cosa no només no redueix la quota modal del transport privat, sinó que representa una menor eficiència en termes d'emissions de NOx que el transport públic, a més d'un risc per al compliment dels objectius en seguretat viària.

3. Conclusions

L'anàlisi del PMU ens porta a les següents conclusions:

1. El PMU suposa un canvi radical de la visió urbanística i de mobilitat de Barcelona

En essència el PMU vol projectar més una visió urbanística (de mig i llarg termini) de la ciutat, que no pas uns escenaris clars i realistes de com hauria d'evolucionar la mobilitat a curt i mig termini. En particular, la proposta de les superilles desborda molt àmpliament el marc d'actuació del PMU i és pròpia d'una modificació no menor dels plans generals urbanístics i metropolitans.

El desplegament de Superilles per tota la ciutat suposa un canvi radical, tant a nivell urbanístic, com de mobilitat. Per definició aquest canvi només pot tenir lloc a llarg termini, és a dir, en un horitzó temporal que s'estén molt més enllà del 2018.

Per la seva pròpia naturalesa el PMU no pot donar resposta a preguntes essencials relatives al desplegament de les Superilles, com ara:

- Quin serà el seu calendari de desplegament?
- Com seran exactament les Superilles (zones 30, àrees de prioritat residencial, zones de supressió de l'aparcament)?
- Quin nivell de mobilitat es permetrà dins de les Superilles, quin nivell d'accés tindran les motos, i especialment, com es regularà l'aparcament?
- Quin serà el seu cost econòmic?
- Com es gestionarà la reducció de places d'aparcament que suposarà?

A banda, les Superilles tenen grans implicacions urbanístiques, en relació a la recuperació de l'espai públic, l'impacte sobre la cohesió social, el consum energètic, o el foment de la biodiversitat i l'espai verd.

2. El PMU parteix d'un clar biaix negatiu envers el vehicle privat

De forma general, el PMU parteix de la base de que el vehicle privat només genera externalitats negatives (en forma de contaminació, accidents o ocupació de l'espai públic); i si bé és indubtable que aquests costos existeixen i cal tractar de minimitzar-los, també és cert que el vehicle privat presenta uns avantatges que cal valorar degudament: autonomia en el desplaçaments, flexibilitat en la mobilitat, competitivitat per a la ciutat. El nivell de servei de la mobilitat a la ciutat (en el que el cotxe i la moto hi juguen un paper rellevant) en l'actualitat no és dolent, i aquest és un actiu que cal preservar, sense renunciar, és clar, a millorar-lo; però no a qualsevol preu.

Cal tenir en compte, també, que el volum de trànsit en vehicle privat a Barcelona és comparativament baix i això vol dir que reduir-lo encara més pot tenir uns costos importants. Una part molt important dels desplaçaments en cotxe responen a desplaçaments de mobilitat obligada, per als quals és molt difícil trobar alternatives competitives en termes de cost i, sobre tot, de temps. Aquest és un aspecte molt important a tenir en compte.

Igualment, en el disseny de la mobilitat futura de la ciutat, cal tenir en compte plenament el progrés tecnològic que incorporaran els vehicles, més enllà del 2018. Sabem ja que en un termini de 5 o 10 anys els nivells d'emissions contaminants del vehicles seran mínims, i per tant aquesta és una dada que el PMU no pot ignorar, encara que caigui fora del seu horitzó temporal. No sembla la millor estratègia prendre mesures irreversibles per aconseguir uns objectius a curt termini, quan podem anticipar amb un alt grau de certesa que hi haurà millores tecnològiques que poden fer que les mesures que hem pres avui no siguin les millors a mig i llarg termini.

3. Les previsions del PMU en matèria de trànsit privat són poc creïbles

Les previsions que fa el PMU respecte a l'evolució de la distribució modal de la mobilitat, i particularment a la reducció del trànsit privat són poc realistes i, per tant, no massa creïbles.

- 1) L'escenari central del PMU és poc creïble perquè planteja una reducció exagerada dels desplaçaments en vehicle privat (cotxe+moto): difícilment s'arribarà a una reducció del 21% del trànsit l'any 2018, i menys en un context d'una certa recuperació econòmica.

En aquest sentit cal tenir en compte que:

- la reducció d'un 21% dels desplaçaments en vehicle privat suposa en la pràctica una reducció de prop del 33% dels desplaçaments en cotxe.
- això equival a dir que els trànsit que hi hauria a diari a la ciutat seria semblant al d'un cap de setmana d'estiu.
- des de 2007, en un context de crisi econòmica sense precedents el trànsit ha baixat al voltant d'un 10%.

- 2) Considerant que la introducció de les Superilles implicarà una reducció de la capacitat viària de prop d'un 50%, la reducció previsible del trànsit (molt inferior a la capacitat), pot resultar un augment molt important de la congestió. Per tant, en la pràctica, pot passar que:

- empitjorin els indicadors de qualitat de l'aire a causa de l'augment de congestió.
- hi hagi "carrers guanyadors" i "carrers perdedors" dins de la ciutat. És a dir, és molt possible que els carrers de pas augmentin el nivell de congestió respecte la situació actual

- 3) El PMU suposa que la major part de la reducció dels desplaçaments en vehicle privat anirà cap a desplaçaments a peu o en bicicleta i que el transport públic només haurà d'augmentar lleugerament la seva oferta. Això sembla bastant poc realista. El més probable és que si efectivament hi ha una reducció dels desplaçaments en vehicle privat com la que preveu el PMU, hi acabi havent un augment molt important de la demanda de transport públic, difícilment absorbible amb les capacitats actuals. Es podria produir, doncs, un empitjorament del nivell de servei.

4. El PMU és un Pla amb manca de concreció i de proporcionalitat

El PMU explica poc com aconseguir la reducció prevista de desplaçaments en vehicle privat; en molts casos són mesures poc proporcionals respecte l'objectiu que es pretén aconseguir i poc discriminatòries en el temps, l'espai, i en relació a l'origen dels problemes que es pretenen resoldre.

El PMU no especifica de forma detallada les mesures necessàries per aconseguir la dissuasió d'ús del cotxe prevista:

- No aclareix quantes superilles calen per assolir els objectius de reducció de trànsit ni quin nivell de circulació i aparcament es permetrà a l'interior de cadascuna d'elles.
- No s'especifica com es concretarà l'augment tarifari de l'Àrea Verda (percentatge d'augment previst i si afectaria també als pàrkings públics), i no té en compte que actualment ja és un sistema entre els més cars d'Europa.
- L'escenari de reducció de trànsit privat del 13% sembla garantir el compliment dels nivells ambientals de NOx de totes les estacions menys una (42 ug/m3 enfront un límit de 40), però el PMU planteja augmentar la reducció fins al 21% per tal de fer complir aquesta última estació. Sembla clarament un plantejament desproporcionat.
- No es discrimina per tipus ni antiguitat del vehicle quan, com s'ha apuntat en apartats anteriors, els nivells de contaminació varien molt en funció d'aquests dos factors.
- S'inclou el canvi tecnològic com un instrument per assolir els objectius mediambientals del pla, però no es mencionen mesures per fomentar-lo.

5. És un Pla que no contempla aspectes importants que incideixen en la mobilitat de la ciutat

Finalment, el PMU deixa de banda alguns temes, alguns d'ells ja en marxa, que han de tenir una influència decisiva en la mobilitat a la ciutat els pròxims anys.

- 1) No es fa referència als nous instruments de gestió de la política d'aparcament a la ciutat, i particularment a la creació de BAMSA, que ha de tenir una incidència important en la gestió de la mobilitat.
- 2) No es fa referència a l'impacte que certes obres ja en marxa (Diagonal, Glòries, etc) han de tenir sobre la mobilitat de la ciutat, ni com aquesta pot veure's afectada per la reordenació de certs eixos (per exemple Via Laietana)
- 3) No s'especifica quines mesures es posaran en marxa per potenciar el transport públic metropolità, amb l'objectiu de reduir el nombre de desplaçaments entre Barcelona i l'àrea metropolitana en vehicle privat.
- 4) No s'explica quines mesures es posaran en marxa per propiciar el canvi tecnològic i la incorporació de tecnologies cada cop més netes. Tampoc es contemplen actuacions específiques de més intensitat en episodis de contaminació greu, desaprofitant així una manera de conscienciar la ciutadania sobre la problemàtica de la qualitat de l'aire.
- 5) La mobilitat turística, en clar creixement i ocupació de l'espai públic, no rep pràcticament atenció en el pla (a excepció de mencionar que es farà un pla i que s'ampliarà la Zona-Bus).

4. Propostes del RACC

A partir de les conclusions anteriors, el RACC fa les següents propostes:

4.1. Deslligar les Superilles del Pla de Mobilitat Urbana

Les Superilles són una mesura amb gran impacte urbanístic i mereixen un debat propi, amb un calendari propi, que segur ha d'anar més enllà del 2018.

El desplegament de les superilles va molt més enllà dels continguts propis d'un pla de mobilitat i afecta de forma molt significativa qüestions com l'ús de l'espai públic, la relació entre urbanisme i medi ambient (sobre tot pel que fa a usos energètics i disseny d'espais verds) o el foment de la cohesió social de la ciutat, entre altres.

En la mesura en que, com es reconeix en la documentació presentada, les superilles suposen un canvi radical (en l'arrel) de l'urbanisme de la ciutat, cal que s'emmarqui en els plans urbanístics metropolitans que li són propis.

4.2. Posar en marxa una política ambiciosa d'estacionament intel·ligent, convertint-la en l'instrument clau per a la millora de la qualitat de l'aire a la ciutat a partir de la creació d'una zona de baixes emissions al centre de Barcelona.

Es proposa convertir les tarifes d'estacionament en l'incentiu principal per a la modernització tecnològica dels vehicles i un ús més sostenible dels mateixos que dugui a una millora de la qualitat de l'aire. A efectes pràctics, es proposa la creació d'una zona de baixes emissions que discrimini entre els vehicles més nets i els més contaminants, en funció dels següents criteris:

- **Turismes:** Redefinir la tarificació de l'Àrea Verda i dels pàrkings públics en funció de les emissions del vehicle (en la mateixa línia que s'ha implantat a Madrid des del 1 de juliol de 2014). Així mateix es podria tenir en compte el lloc d'origen del vehicle (Barcelona ciutat vs altres orígens)

- **Distribució urbana de mercaderies (vehicles pesants i furgonetes):** Donar incentius als vehicles comercials més nets (més temps d'estacionament i gratuïtat a les zones de càrrega i descàrrega, horari més ampli a les zones d'accés restringit) i limitació d'accés als vehicles més antics i contaminants, mitjançant la tarificació de la zona C/D en funció de normes Euro d'emissions.

- **Autocars turístics i discrecionals.** Estudiar la restricció d'accés als autocars més contaminants pel centre de la ciutat i tarificació de la Zona Bus.

- Aquesta política de discriminació s'hauria d'estendre, a més, en l'espai (diferents zones de la ciutat) i en el temps (dies, setmanes, mesos). Addicionalment, hauria de tenir en compte els nivells efectius de contaminació (especialment els episodis de contaminació greu; veure apartat següent).

Aquesta política intel·ligent d'aparcament s'ha de fer tenint en compte les implicacions que té la creació de BAMSA i l'entrada d'un operador privat i el seu capital per la gestió de la mobilitat de la ciutat. En aquest sentit sembla raonable que els recursos que aportarà aquest operador es destinin plenament a finançar actuacions en l'àmbit de la mobilitat en els pròxims anys.

4.3. Episodis de contaminació

Cal aprofitar els esporàdics episodis de contaminació greu per realitzar pedagogia entre la ciutadania sobre la necessitat de millorar la qualitat de l'aire. En aquest sentit, caldria estudiar la possibilitat d'aprofitar aquests episodis per restringir la circulació dels vehicles més contaminants (Euro1, Euro2 i Euro3), augment de la tarifa d'àrea verda combinat amb transport públic gratuït, i restringir eixos com Gran Via o Aragó que ofereixen una funció de travessera urbana sense destinació al centre.

4.4. Optimitzar la distribució urbana de mercaderies

A l'àmbit de les mercaderies també hi ha marge d'optimització, bàsicament mitjançant la potenciació de la càrrega i descàrrega nocturna i silenciosa. La utilització de camions d'una major grandària durant el període nocturn pot reduir fins a 7 furgonetes

durant el dia, amb un saldo energètic i mediambiental clarament positiu. A més, les operacions es fan durant el període nocturn, quan el nivell de contaminació local és sensiblement menor, i per tant, sense pràcticament afectació als nivells de NO₂.

4.5. Ordenació del servei d'autocars turístics i serveis discrecionals

Es planteja un estudi d'ordenació dels autocars turístics i les línies discrecionals interurbanes amb l'objecte de minimitzar el nombre de vehicles pesants que circulen pel centre de Barcelona, analitzant la possibilitat de que estacionin fora de l'àrea més central de la ciutat, fent que els turistes utilitzin l'oferta de transport públic urbà.

4.6. Impuls del transport públic metropolità

Tal i com s'ha comentat, la meitat dels cotxes que circulen per Barcelona tenen origen o destinació fora de Barcelona. Per tant, és en aquest segment de demanda on s'ha de fer una aposta més decidida, a través dels següents instruments:

- Executar les infraestructures ferroviàries planificades, i en concret la Línia 9, com a mínim el tram que es té previst inaugurar el 2016 (Collblanc-Aeroport), així com els allargaments de altres línies de metro a altres municipis de l'entorn metropolità (PDI).

- Impulsar el carril BUS-VAO de la C-58, incrementant l'oferta d'autobusos. Creació de nous BUS-VAO de baix cost als corredors de la B-23 i la C31, combinant-lo amb les recents línies Express.Cat.

- Fomentar els aparcaments de dissuasió a la 1a i 2a corones metropolitanes. Es tracta d'una actuació poc desenvolupada. En aquest sentit es proposa:

- Senyalitzar millor la localització dels aparcaments de dissuasió. En l'actualitat la majoria d'aquests aparcaments estan pobrament senyalitzats i sense homogeneïtat tarifària.
- Informar del número de places lliures en temps real
- Realitzar nous aparcaments de dissuasió en àrees interurbanes que connectin amb serveis discrecionals i carrils BUS-VAO actuals o previstos.

- Establir un sistema tarifari i de gestió uniforme, oferint la gratuïtat dels aparcament de dissuasió als usuaris del transport públic. Al contrari del transport públic no hi ha una integració funcional i tarifaria dels aparcaments de dissuasió.

4.7. Memòria econòmica

Cal elaborar una memòria econòmica del PMU que detalli els recursos disponibles (incloent els que puguin derivar-se de la creació de BAMSA), així com l'ús que se'n fa dels mateixos.

ANNEX

7.4.7. Taula de resposta a les al·legacions rebudes

A continuació s'exposa la taula amb el grau de consideració que han tingut cadascuna de les al·legacions rebudes durant el procés de participació pública, i la resposta que es dóna a cada al·legació:

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
AL·LEGACIONS I INFORMES ENTITATS CONSULTADES I/O DEL PACTE								
1	transport públic	Marc referència i Proposta - TP	Actualitzar referències a PDI (incorporar nou PDI) i incorporar mesures del nou PDI.	ATM	Sí	Sí	Diagnosi 2.3 actualitzat segons resum executiu PdM 2013-2018. Resta segons programa actuacions PDI 2011-2020.	Diagnosi 2.3, 5.1.1 (esquema i apartat PDI), paràgraf 5.3
2	bus	Proposta - TP i Fitxes mesures	Incloure plànol complet xarxa bus (incloses línies convencionals i bus de barri) i actualitzar Informació sobre línies ortogonals.	ATM	No	No	La situació definitiva de la xarxa dependrà de la xarxa ortogonal definitiva.	
3	bus	Proposta - TP	Reconsiderar definició de l'IAG xarxa bus (ponderat segons informació de fluxos).	ATM	No	No	El PMU presenta l'IAG com a mesura de millora de l'accessibilitat amb la nova xarxa d'autobusos ortogonal (i ortogonal millorada) entre les diferents zones de la ciutat. Es planteja com un indicador territorial i d'equitat. Per tenir en compte els fluxos, es fa una assignació de viatgers per tota la xarxa de transport públic (bus, metro, tranvia, etc.) en la situació actual i en la situació amb la nova xarxa ortogonal (i ortogonal millorada). S'observa que el temps mig per viatger millora. Aquests resultats de l'assignació de fluxos ja s'inclouen al document.	
4	general	Fitxes mesures	Major detall de localització de les actuacions, amidament, pressupost aproximat i responsables.	ATM	Sí	Sí	S'inclou un apartat general en la memòria del PMU amb una aproximació general del pressupost del pla i les fonts de finançament previstes. Es detalla el pressupost de 2013 i 2014 destinat a la implantació del PMU. S'hi afegeix apartat de Celendari i Responsables en les fitxes d'actuacions.	
5	accessibilitat	Fitxes mesures	MESURA Nova proposta al Bloc 1 (a peu): "Actualització del Pla d'accessibilitat municipal".	ATM	No	Sí	L'Ajuntament de Barcelona a final del 1996 en compliment del Decret 135/1995 de la Generalitat de Catalunya va aprovar el Pla d'Accessibilitat per la ciutat previst inicialment amb 10 anys de vigència i prorrogat fins a la concreció del Pla de Parades que va finalitzar l'any 2010. Tot i les actuacions específiques d'aquest Pla d'Accessibilitat, les actuacions de nova urbanització i edificació s'han realitzat donant compliment a la normativa vigent en cada moment. A més existeix una Ponència d'Accessibilitat Municipal presidida per la Gerència de l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, que de manera transversal entre els diferents Departaments Municipals vetlla per la correcta implantació a la ciutat de les diferents normatives que afecten a l'Accessibilitat tant en l'espai físic, com en la comunicació. En aquests moments no està prevista la redacció de cap actualització del Pla d'Accessibilitat fins que no es concreti la nova definició dels Plans d'Accessibilitat que ha de recollir la nova Llei Catalana d'Accessibilitat en tràmit al Parlament de Catalunya.	Diagnosi 3.2.1 (mobilitat a peu - Altres). També PMU- Proposta 2.6.1 A peu
6	bici	Fitxes mesures	MESURA 2.2.1 (bicicleta) afegir compatibilitat dels aparcaments segurs amb sistema Bicibox (T-mobilitat?).	ATM	Sí	Sí	S'incorpora en les fitxes d'actuació.	Fitxa 2.2.1
7	bus	Fitxes mesures	MESURA 3.1.2 (transport públic) descripció més acurada sobre millora del servei bus.	ATM	Sí	Sí	Fitxa modificada.	Fitxa 3.2.2
8	transport públic	Fitxes mesures	MESURA 3.1.3 (transport públic) incorporació de la col·laboració en el programa ATM d'intercanviadors IN11 PDI.	ATM	Sí	Sí	Afegit.	Fitxa 3.2.3
9	transport públic	Fitxes mesures	MESURES 3.1.4 i 3.1.5 (transport públic) incorporació de la creació d'un grup de treball interinstitucional per actualitzar la Proposta d'ordenació de la xarxa de terminals de transport interurbà de BCN del 2010.	ATM	Sí	Sí	Afegit: "Es crearan grups de treball, a nivell supramunicipal i dins del PDM, per actualitzar la proposta d'ordenació de la xarxa de terminals de transport interurbà de Barcelona del 2010."	Fitxa 3.2.4 i 3.2.5
10	bus	Fitxes mesures	MESURA 3.1.6 (transport públic) incorporar al títol infraestructures "interurbanes".	ATM	Sí	Sí	Afegit.	Fitxa 3.2.6
11	bus	Fitxes mesures	MESURA 3.2.1. (transport públic) Eliminar-la (estudi metro ja fet i desestimat).	ATM	Sí	Sí	Mesura eliminada.	
12	metro	Fitxes mesures	MESURA 3.3.2 (transport públic) Concretar que la tarjeta única és la T-Mobilitat.	ATM	Sí	Sí	Afegit.	Fitxa 3.6.2
13	DUM	Fitxes mesures	MESURA 4.3.1 (DUM) incorporació de la creació d'un grup de treball interadministratiu amb competències DUM.	ATM	Sí	Sí	S'han de muntar els grups de treball, però a nivell supramunicipal i dins del PDM.	Fitxa 4.3.1
14	aparcament	Fitxes mesures	MESURA 5.4.1 (vehicle privat) incorporació de la creació d'un grup de treball interadministratiu per a la gestió de l'aparcament a escala metropolitana.	ATM	Sí	Sí	S'han de muntar els grups de treball, però a nivell supramunicipal i dins del PDM.	Fitxa 5.4.1
15	general	(mirar doc ATM)	Altres correccions puntuals menors (veure document).	ATM	Sí	Sí	Tot introduït. Marc referència (ISA i PMU), Dinàmiques demogràfiques (ISA i PMU Diagnosi ap 1.2), nom municipis (Diagnosi PMU ap. 1.2. Autosuficiència).	
16	superilles	Proposta - superilles	No queda clara la configuració final de superilles, ni si totes seran plataforma única en la fase final.	Gremi Garatges	Sí	Sí	El PMU és un document estratègic. La configuració de les superilles, tal i com s'indica a la memòria del PMU és orientativa, ja que malgrat és una eina clau de desenvolupament del PMU, s'han de fer projectes executius en cada cas, on entre d'altres coses es decidirà la morfologia i funcionament dels interiors de Superilla.	PMU - Proposta 2.2.

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
17	superilles	Proposta - VP	Els aparcaments fora de calçada en carrers interiors quedaran penalitzats. Suggereixen mantenir els 2 nivells vorera-calçada en els accessos a aquests aparcaments, Incloure una bona senyalització i evitar pilones que impossibilitin l'accés a visitants.	Gremi Garatges	Sí	-	El PMU vol garantir i afavorir que els orígens i destinacions d'interiors de superilla es facin en aparcaments fora de la via pública, independentment del funcionament i morfologia de la Superilla.	
18	superilles	Proposta - VP	Suggereixen un projecte detallat que garanteixi l'accés als aparcaments en la implantació de cada superilla.	Gremi Garatges	Sí	-	S'estudiaran els diferents requeriments de mobilitat de cada superilla i s'escollirà la millor alternativa en cada cas.	
19	xarxa basica	Proposta - VP	Consideren que una implantació massa accelerada de les superilles podria donar problemes de saturació (amb el mateixos vehicles circulant la velocitat mitjana es reduiria un 30%).	Gremi Garatges	Sí	-	Es necessitarà un projecte detallat per qualsevol afectació als moviments O/D a cada Superilla.	
20	aparcament	Proposta - TP	Consideren que la proposta de superilles ha d'anar acompanyada d'una reducció de places d'aparcament regulat en calçada tant en l'interior de les superilles com en la xarxa bàsica (no observen una reducció massa evident en els objectius que es marquen - indicadors: tan sols la zona verda preferent).	Gremi Garatges	Sí	-	Interessa optimitzar al màxim la fluïdesa del flux de trànsit en els vials de xarxa bàsica i ubicar estacionament a l'interior de les Superilles.	
21	bus	Proposta - TP	Consideren que la millora de la xarxa bus es necessària (tot i que no ha de substituir el desplegament del transport subterrani). El desplegament d'aquesta xarxa ha d'evitar que les noves parades i els carrils bus dificultin l'accés als aparcaments. El doble carril bus s'ha de limitar a trams molt concrets.	Gremi Garatges	Sí	-	No interessa la interferència transport públic - privat en cap cas. El detall d'ubicació de parades s'estudia en cada cas. El doble carril bus únicament es dissenya on resulta estrictament necessari.	
22	bici	Proposta - bici	El desplegament del carril bici s'ha de fer en detriment de les places d'aparcament en calçada i no de carrils de circulació.	Gremi Garatges	No	No	En funció de cada cas es determinarà la solució més apropiada.	
23	bici	Proposta - bici i Fitxes mesures	Consideren que en una plaça de turisme només caben un màxim de 5 bicicletes (i no 10), i per tant una tarifa del 10% de la del turisme comportaria perjudicis econòmics.	Gremi Garatges	Sí	Sí	Es revisa i es canvia. La instal·lació de bicis en aparcaments soterranis més que beneficis econòmics pot resultar un incentiu amb gran valor afegit per tal d'atraure clients. Hi ha multitud d'oportunitats, com per exemple oferint aparcar la bici amb un abonament de cotxe, etc.	PMU - Proposta 2.6.2. Aparcament bicicletes i Mesura 2.2.1
24	moto	Proposta - VP	Consideren que el foment de la moto comporta riscos, com la vulnerabilitat a l'accidentalitat, factors d'emissió de PM10 majors que el cotxe i major contaminació acústica.	Gremi Garatges	Sí	-	D'acord amb l'apreciació. Malgrat tot no podem oblidar que el PMU té una visió global de la mobilitat on la moto també suposa un benefici per a la gestió de la mobilitat, ocupació de la via pública, etc.	
25	aparcament	Proposta - VP	Consideren que l'espai d'aparcament de motos en calçada ha de provenir de places de cotxe.	Gremi Garatges	Sí	-	Ja s'actua en l'alliberament de motos de la vorera i ubicació en calçada.	
26	superilles	Proposta - superilles	Deslligar les superilles del PMU. Consideren q mereixen un debat propi pel canvi radical a nivell urbanístic que suposen. El PMU no pot donar resposta a preguntes essencials sobre el desplegament de les superilles.	RACC-propostes	No	No	No es pot deslligar el PMU de l'estructura de ciutat basada en superilles. Les superilles formen part de l'escenari futur de mobilitat del 2018.	Externalitat superilles (expedient)
27	aparcament	Proposta - VP	Posar en marxa una política intel·ligent d'estacionament a partir de la creació d'una zona de baixes emissions al centre de la ciutat. Redefinició de la tarifació en funció d'emissions (vehicles, DUM i autocars), aparcament regulat i fóra calçada.	RACC-propostes	Sí	-	El PMU preveu la tarifació de l'estacionament que variarà segons els requeriments de mobilitat en cada cas.	
28	emissions	Proposta - VP	Episodis de contaminació: aplicar mesures com restringir la circulació de vehicles més contaminants o augment de tarifa àrea verda combinat amb TP gratuït.	RACC-propostes	Sí	Sí	És una qüestió important, que transcendeix el propi PMU. Les mesures i protocols a aplicar en aquests casos es recolliran en un Pla de Contaminació Atmosfèrica. Es proposarà un grup de treball supramunicipal i interdisciplinari a tal efecte (salut pública, contaminació, mobilitat, etc.). Indicada a mesura 5.1.3. Gestionar el trànsit amb criteris ambientals".	Mesura 5.1.3
29	DUM	Proposta - DUM	Optimitzar la DUM: potenciar CD nocturna i silenciosa (camions més grans i contaminació local nocturna menor).	RACC-propostes	Sí	-	Ja està previst.	
30	autocars	Proposta - Mobilitat turística	Ordenació autocars turístics i discrecionals. Fer un estudi per tal de reduir vehicles pesants pel centre: estacionament fóra la ciutat i ús del TP urbà.	RACC-propostes	Sí	-	Ja està previst.	
31	ferroviari	Proposta - TP	Impuls TP metropolitana (1): executar les mesures ferroviàries planificades (L9 i altres PDI).	RACC-propostes	Sí	-	Ja està previst.	
32	bus	Proposta - TP	Impuls TP metropolitana (2): impuls carril BUS-VAO de la C-58 amb més oferta d'autobusos, i d'altres a B-23 i C31 combinats amb noves línies express.	RACC-propostes	Sí	-	Ja està previst.	
33	aparcaments dissuasoris	Proposta - TP / VP?	Impuls TP metropolitana (3): fomentar aparcaments de dissuasió a la 1a i 2a corones: senyalitzar la seva localització, informar de places lliures a temps real, realitzar-ne de nous en àrees interurbanes amb bon servei TP, establir sistema tarifari i de gestió uniforme, gratuït per a usuaris de TP.	RACC-propostes	Sí	-	Àmbit supramunicipal.	
34	Pressupost	NOU	Elaboració d'una memòria econòmica on es detallin els recursos disponibles.	RACC-propostes	Sí	Sí	S'inclou un apartat general en la memòria del PMU amb el pressupost del Pla, per blocs d'actuacions, i les fonts de finançament previstes. S'hi afegeix apartat de Celendari i Responsables en les fitxes d'actuacions.	Apartat III.4

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
35	VP	Proposta - VP	El PMU resalta les externalitats negatives del vehicle privat i n'obvia els avantatges: autonomia, flexibilitat i competitivitat econòmica i de temps. Sovint els desplaçaments en VP són obligats i costa trobar alternatives. Cal considerar el progrés tecnològic i no prendre mesures irreversibles.	RACC-comentaris	Sí	-		
36	VP	Proposta - VP	Consideren que les previsions del PMU sobre l'evolució del trànsit privat són poc creïbles: reducció d'un 21% dels desplaçaments en cotxe i moto (33% els de cotxe). Si la reducció de la capacitat viària que suposarà les superilles és del 50% es preveu congestió que empitjoraria els indicadors ambientals. A més el PMU suposa que la major part dels desplaçaments actuals en VP aniran a peu o en bicicleta, poc creïble (el més probable seria desplaçament viatgers cap al TP, fet que provocaria la saturació servei TP).	RACC-comentaris	Sí	-		
37	VP	Proposta - VP	Consideren que hi ha una manca de concreció i proporcionalitat. Es considera que no es detallen prou les mesures dirigides a aconseguir les previsions de dissuasió de l'ús del cotxe. Es considera que passar d'una reducció del 13% del VP cap al 21% per tan sols una estació que no compleix és desproporcionada. no es mencionen mesures per incentivar el canvi tecnològic del parc.	RACC-comentaris	Sí	-		
38	general	diversos apartats	Consideren que no s'han contemplat aspectes importants que incideixen en la mobilitat de la ciutat: la creació de BAMSA en la gestió de l'aparcament, l'impacte de certes obres en marxa (Diagonal, Glòries, etc.) o reordenació d'eixos com Via Laietana, el detall de mesures d'impuls del TP interurbà, les mesures per incentivar el canvi tecnològic o les mesures per episodis de contaminació greu, o la mobilitat turística.	RACC-comentaris	Sí	-		
39	general	PMU - general	Una vegada revisada la informació aportada, no es creu oportú fer consideracions. S'informa favorablement de l'aprovació inicial del PMU de Barcelona 2013 - 2018, i es recorda que caldrà tenir en compte el compliment de la normativa i els plans i programes referents a residus.	ARC	Sí	-	(informe favorable, no es realitzen esmenes)	
40	Marc referència	ISA	Manca d'actualització d'alguns instruments reguladors vigents en matèria de Canvi Climàtic: 2n període compromís Kyoto, COM(2013)216 - Estratègia Europea d'Adaptació al CC, Estratègia Catalana d'Adaptació al CC 2013-2020, Estratègia per desenvolupament sostenible de Catalunya 2026 i PAES: declaració Vilanova.	OCCC	Sí	Sí	Incorporat a ISA: 2n període Kyoto (marc UE), PAES i Estratègia Desenvolupament Sostenible Catalunya (marc català). L'Estratègia Catalana 2013-20 ja estava contemplada.	Marc referència (ISA i PMU)
41	emissions	ISA - diagnosi amb	No es detallen metodologies càlcul emissions GEH (en canvi a ap 6.2.2. dada diferent). Taula comparació objectius les dades 2008 estan al 2012!! Actualitzar dades Catalunya amb "Quart Informe de progrés a Catalunya sobre obj Kyoto".	OCCC	Sí	Sí	ISA. Dada revisada i metodologia explicada (6.2. Avaluació ambiental alternativa escollida. 6.2.2. Consum energètic i emissions CO2).	ISA ap. 3.3. (mobilitat i CC) i PMU diagnosi 10.2
42	emissions	ISA	Manca detall de dades emissions transport del PAES, que haurien de ser igual q PECCQ i PMU.	OCCC	Sí	Sí	S'explica a l'apartat 6.2.2. de l'ISA.	ISA ap 6.2.2
43	escenaris	ISA	L'annex del PMU hauria de comentar canvi en escenaris respecte 1a versió ISAp.	OCCC	Sí	Sí	Especificat a Memòria Ambiental: "aquests escenaris no són els mateixos que els que es van plantejar als primers estadis de l'avaluació ambiental, amb l'ISA preliminar. Un replantejament més ambiciós dels objectius del PMU, com és el compliment dels paràmetres legals de qualitat de l'aire, va fer replantejar aquesta primera aproximació, i es va consolidar com a objectiu a complir".	Memòria Ambiental 4.2.1. Abast (continguts) - Alternatives
44	emissions	ISA	Adaptació del sector transports als impactes CC: demandes climatització estacions, vagons i busos, etc. (Estratègia Catalana Adapt. al CC).	OCCC	Sí	-	Es considera prou important i es comunicarà a la ATM i la AMB.	
45	balanç PMU anterior	ISA	Completar valoració PMU anterior - anàlisi d'efectivitat (mesures i indicadors).	AMB	Sí	Sí	S'ha introduït certa valoració d'aquelles actuacions que s'havien desenvolupat a ritme lent o les que manca informació en el PMU anterior.	ISA ap. 1.2.1. i PMU 11.1 (Balanç - seguiment actuacions)
46	objectiu PMU	ISA	Explicar si segueixen vigents o es descarten fites del PMU anterior.	AMB	Sí	-	Ja es fa un balanç del grau d'assoliment dels objectius plantejats per cada bloc.	
47	indicadors	ISA	Afegir indicadors sobre distància de desplaçament en diferents modes (vehxkm o viatgesxkm).	AMB	Sí	-	Són inherents als propis càlculs d'emissions.	
48	espai públic	ISA	Especificar en "apropiació funcional de l'espai públic" el taxi i la bicicleta en l'ús de l'espai públic.	AMB	No	No	No es disposa d'aquesta informació a la base de dades, però es reconsiderarà si es troba necessari.	
49	marc referència	ISA	Substituir EMT per AMB (EMT ja extinta), taules pg. 32 i 33, i actualitzar dades AMB al 2013.	AMB	Sí	Sí	Es substitueix EMT (antiga EMT) però no s'actualitzen dades (no representarien canvis respecte la proposta).	ISA ap. 2.1.1. PMU diagnosi 1.2.
50	soroll	ISA	Troben a faltar mapa soroll BCN, diuen q aportaria més detall que el del Barcelonès I.	AMB	Sí	-	El mapa adjuntat és el de Barcelona per a l'any 2009 (Mapa estratègic de soroll). En el moment de realitzar la diagnosi les dades de població afectada disponibles eren les del Barcelonès I (Barcelona i Sant Adrià).	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
51	indicadors	ISA	Troben a faltar % de cada vehicle dins parc mòbil, rati aparcament motos/cotxes.	AMB	No	No	La composició del parc mòbil circulant és inherent al càlcul de les emissions i s'especifica en el capítol pertinent. No s'ha trobat rellevant per aparèixer al llistat d'indicadors ambientals. Pel que fa a l'aparcament amb la perspectiva d'ocupació de l'espai públic l'indicador triat ha estat la proporció d'aparcament en calçada respecte el total.	Annex 7.2 (càlcul emissions)
52	marc referència	ISA	Incorporar VII Programa Marc Europeu de Medi Ambient 2013-2020, Pla Mobilitat Urbana de l'AMB 2014-2020, Llei 37/2003 soroll, Llei 16/2002 de contaminació acústica i Pla de reducció de la contaminació acústica a Barcelona 2010-20.	AMB	Sí	Sí	Incorporats a ISA i a PMU (excepte Pla Mobilitat AMB 2014-2020, que en el moment de la redacció d'aquest apartat encara no es disposa).	Marc referència (ISA i PMU)
53	marc referència	ISA	Incorporar Pla de reducció de la contaminació acústica a Barcelona 2010-20.	AMB	Sí	Sí	Incorporats a ISA i a PMU.	Marc referència (ISA i PMU)
54	indicadors	ISA	Desagregar dades de consums i emissions per vehicle privat i transport públic.	AMB	Sí	-	Es troba interessant però no suficientment rellevant per a què aparegui en els indicadors.	
55	escenaris	ISA	Troben a faltar un possible escenari futur de recuperació econòmica.	AMB	No	No	Diverses fonts expertes nacionals i internacionals i de manera majoritària projecten un escenari econòmic de crisi pel nostre país que va més enllà de l'any 2018. En tot cas, en el procés de revisió d'aquest PMUS s'estudiarà la possibilitat de modificar els escenaris de mobilitat en base a aquest criteri si s'escau.	
56	impacte econòmic	Proposta (general)	Aprofundir en l'impacte econòmic dels objectius i mesures que es volen implementar, tant pel que fa al cost-benefici en termes de ciutat com pel q fa als interessos particulars de ciutadans i empreses (estudis a presentar a la comissió permanent de seguiment i aplicació del Pla).	Consell Gremis (botiguers)	Sí	-	Una vegada aprovat el Pla es farà un seguiment que també pot fer-se en aquests termes.	
57	VAO	Proposta - VP	Carril VAO no té aflluència trànsit suficient durant la setmana. A més hauria d'obrir-se al trànsit general els caps de setmana.	Consell Gremis (botiguers)	Sí	-	S'està canviant l'ús per part de la Generalitat.	
58	aparcaments dissuasoris	Proposta - VP	Habilitació aparcaments dissuasoris a entrades ciutat, amb bona connexió TP, fàcil accés i seguretat.	Consell Gremis (botiguers)	Sí	-	S'habilitaran aparcaments dissuasius fora de la ciutat. Indicad en el PDI. Competència de la Generalitat.	
59	vehicle elèctric	Proposta - VP	Punts de càrrega motos elèctriques (es considera que no se n'han instal·lat prou).	Consell Gremis (botiguers)	Sí	-	En tràmits. Es transmet observació a Habitat Urbà.	
60	bici	Proposta - bici	Substitució bicing per Bicibox.	Consell Gremis (botiguers)	No	No	Són sistemes diferents i complementaris.	
61	DUM	Proposta - DUM	Revisió de sectors autoritzats a usar zones C/D.	Consell Gremis (botiguers)	Sí	-	Es revisarà dins el Bloc 4 adaptant a les noves necessitats.	
62	accessibilitat	Proposta - a peu	Actuacions a favor de l'accessibilitat de PMR, senyalització cruïlles, control i millora senyalització d'obres a via pública.	Consell Gremis (botiguers)	Sí	Sí	Ja incorporades en mesures del bloc 1.1. Es reforça aquesta qüestió en el document de Proposta III. 2.6.1. "Cal destacar que totes les actuacions i projectes contemplats al PMU reforcen l'objectiu de fer la ciutat cada dia més accessible, garantint el compliment dels estàndards d'accessibilitat de la normativa vigent". La qüestió de les obres ja s'aborda en l'actualitat, però es recull de totes maneres i es passa aportació al Comitè d'Obres.	PMU -Proposta III. 2.6.1.
63	PMR	Proposta - mobilitat turística	Redefinir concepte PMR per tal d'autoritzar reserva plaça per a PMR Sagrada Família (normativa UE: PMR limitació permanent o temporal).	Consell Gremis (botiguers)	No	No	No a la concreció. Sí a la reflexió. S'estudiarà a l'actuació "3.3.4. Pla de Mobilitat Turística".	
64	autocars	Proposta - mobilitat turística	Places adequades per encotxament i desencotxament autocars prop centres turístics de BCN (no inclou al PMU aparcaments dissuasius allunyats dels centres d'interès turístic).	Consell Gremis (botiguers)	Sí	-	S'inclou a l'actuació "3.3.4. Pla de Mobilitat Turística".	
65	autocars	Proposta - mobilitat turística	Permetre lliure circulació d'autocars a l'entorn de la Sagrada Família.	Consell Gremis (botiguers)	No	No	No a la concreció. Sí a la reflexió. S'estudiarà a l'actuació "3.3.4. Pla de Mobilitat Turística".	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
66	autocars - superilles	Proposta - mobilitat turística	Que al PMU consti expressament que els autocars podran accedir lliurement a l'interior de les superilles per portar i recollir grups de turistes als hotels i/o centres/monuments d'interès turístic.	Consell Gremis (botiguers)	No	No	S'haurà d'estudiar en cada cas.	
67	superilles	Proposta - superilles	Consideren que a l'Eixample no és necessària la implantació de les superilles per garantir l'atractivitat comercial i satisfer els veïns, ni millorar l'espai públic. L'amplada de les voreres és suficient per garantir un espai de qualitat als vianants i una bona integració del TP i el VP. Aquest fet genera moltes inquietuds en el sector comerç perquè afectes la mobilitat i l'accessibilitat, per l'accés de mercaderies i dels propis clients (tot i així el 80% de les vendes es realitza a clients que van a peu o en TP).	Consell Gremis (botiguers)	No	No	No es pot deslligar el PMU de l'estructura de ciutat basada en superilles. Les superilles formen part de l'escenari futur de mobilitat del 2018.	
68	autocars	Proposta - mobilitat turística	Permetre lliure circulació d'autocars a l'entorn de la Sagrada Família (discriminació envers els vehicles particulars, consideren que no és equitatiu i vulnera l'article 14 de la Constitució i l'article 1.3 de l'ordenança de circulació). Trams: Sardenya entre Rosselló i València, Marina entre València i Rosselló, Provença entre Lepant i Sicília i Mallorca entre Lepant i Sicília.	ACAVE	No	No	No a la concreció. Sí a la reflexió. S'estudiarà a l'actuació "3.3.4. Pla de Mobilitat Turística".	
69	autocars - superilles	Proposta - mobilitat turística	Que al PMU consti expressament que els autocars podran accedir lliurement a l'interior de les superilles per portar i recollir grups de turistes als hotels i/o centres d'interès turístic.	ACAVE	No	No	S'haurà d'estudiar en cada cas.	
70	autocars	Proposta - mobilitat turística	Places adequades per encotxament i desencotxament autocars prop de tots els centres d'interès turístic de BCN.	ACAVE	Sí	-	S'estudiarà a l'actuació "3.3.4. Pla de Mobilitat Turística".	
71	mobilitat laboral	Proposta - mobilitat laboral	Manca de mesures específiques en relació als polígons industrials i els grans centres de generació d'activitat econòmica (ex. Zona Franca el major de Catalunya, més del 70% desplaçaments diaris en cotxe).	CCOO	No	No	S'ha contestat un "informe preceptiu de l'ATM" que es treballarà dins dels Plans de Mobilitat d'Empresa que s'han de presentar a l'ATM. L'Ajuntament els fomenta i assessora les empreses.	
72	mobilitat laboral	Proposta - mobilitat laboral	Impuls al desenvolupament de plans de mobilitat específics per a cada polígon industrial o zona d'especial dinamisme comercial (contribuint a desplegament de decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada o avançaria en els continguts del Pla d'Actuació per la Millora Qualitat Aire, pendent d'aprovació definitiva).	CCOO	Sí	-	S'ha contestat un "informe preceptiu de l'ATM" que es treballarà dins dels Plans de Mobilitat d'Empresa que s'han de presentar a l'ATM. L'Ajuntament els fomenta i assessora les empreses.	
73	mobilitat laboral	Proposta - mobilitat laboral	Foment de la creació de plans de mobilitat d'empresa, amb especial atenció a centres >500 treballadors o >5000 desplaçaments diaris, inclosos usuaris (detalls al document original).	CCOO	Sí	-	S'ha contestat un "informe preceptiu de l'ATM" que es treballarà dins dels Plans de Mobilitat d'Empresa que s'han de presentar a l'ATM. L'Ajuntament els fomenta i assessora les empreses.	
74	accidentalitat	Proposta - externalitats	Campanya de xoc per a la reducció d'accidents (detalls al document original).	CCOO	No	No	Es treballa al PLSV.	
75	bici	Proposta - bici	Consideren poc ambiciós l'objectiu d'increment de viatges en bicicleta. Es podria arribar al voltant del 5% amb la implantació de les superilles.	CCOO	No	No	El PMU marca en tot cas un objectiu de canvi modal que d'entrada sembla assumible, si es supera i s'arriba al 5% millor.	
76	bici	Proposta - bici	Seguretat estacionament bicicletes: places a l'interior d'edificis públics, mòduls bicibox, impuls d'acords amb empreses, centres d'estudis i comerços per habilitar espais d'aparcament bicis treballadors i usuaris.	CCOO	Sí	Sí	S'incorporen a l'actuació 2.2.1 (i nota en la 2.4.2), i en l'apartat 2.6.2. del document (proposta bici - aparcament segur).	Mesures 2.2.1 i 2.4.2 PMU ap 2.6.2.
77	bici	Proposta - bici	Connexió segura amb municipis veïns: Baix Iobregat. Treballar en la millora amb Ajuntaments veïns.	CCOO	Sí	Sí	S'incorporen connexions al plànol (document i fitxes de mesures) i s'especifica al text la voluntat de col·laboració amb municipis veïns.	Mesura 2.1.1 i PMU ap 2.6.2.
78	bici	Proposta - bici	Construir urgentment l'accés ciclista entre Pg Zona Franca i Carrer A.	CCOO	Sí	Sí	Previst a plànol però no hi figurava a l'enquadre que es va fer. Ara s'ha fet un zoom més ampli i ja es pot veure.	PMU ap 2.6.2.
79	bici	Proposta - bici	Cal vincular bicin amb T-mobilitat.	CCOO	Sí	-	Ja està previst a la mesura 3.6.2.	Mesura 3.6.2
80	bici	Proposta - bici	Caldrà revisar funcionament i costos del servei amb la creació d'un grup de treball específic per valorar tarifes, bonificacions, simplificació, noves eines telemàtiques, etc.	CCOO	Sí	Sí	Incorporat a la mesura 2.4.1.	Mesura 2.4.1
81	bus-VAO	Proposta - TP	Coordinació amb administracions implicades per a la redistribució carrils de circulació als accessos de BCN per ubicar carrils Bus-VAO (p.ex. B-23 i C-31).	CCOO	Sí	-	S'està canviant l'ús per part de la Generalitat.	
82	tram	Proposta - TP	Unió de les dues línies de tramvia.	CCOO	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU".	
83	metro	Proposta - TP	Posada en funcionament de la L10 del metro (accés a Zona Franca).	CCOO	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU".	
84	ferroviari - mercaderies	Proposta - TP	Desacord amb la referència dins la MESURA 3.1.7 (fomentar Bus-VAO) sobre la construcció d'un carril per a camions que arribi al port de Barcelona. S'hauria de prioritzar la posada en marxa de la connexió ferroviària del port amb ample internacional.	CCOO	No	No	És competència del PDI.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
85	DUM	Proposta DUM	Desenvolupar projectes de "microplataformes de distribució" vinculades a projectes d'ecològica (bici elèctrica etc.).	CCOO	Sí	-	En funció de prova pilot de Ciutat Vella. S'estudia al Bloc 4.	
86	accidentalitat	Proposta - externalitats	Consideren poc agosarat l'objectiu del 20% de reducció dels accidents mortals. (Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya marca un 50% pel 2020 i Visió 0 l'any 2050, i la UE un 50% de morts en carretera). Demanen l'enfoc de la Visió 0.	PSC	Sí	-	Contemplat al PLSV. Reducció del 30% de morts i del 20% de ferits greus. Es compleix la política europea d'aconseguir una reducció de la mortalitat d'un 50% el 2010 respecte l'any 2010 (en extrapolacions a 2012-2018).	
87	emissions	Proposta - VP	Episodis de contaminació: incorporar les actuacions a executar quan es doni el cas: increment ús TP i reducció de l'ús de vehicles contaminants (rebaixa preus TP, reducció límits velocitat màx., restricció circulació segons matrícula etc.).	PSC	Sí	Sí	Es proposarà un grup de treball supramunicipal a tal efecte. Indicat a mesura 5.1.3. Gestionar el trànsit amb criteris ambientals".	Mesura 5.1.3
88	bus	Proposta - bus	Arribada línia V3 de bus fins al creuament entre Carrer A i el Carrer 3 per donar servei als treballadors del polígon de la Zona Franca.	PSC	Sí	-	Molt de detall. El PMU és un Pla estratègic. No s'inclou en el PMU, però es traslladarà la sol·licitud a TMB perquè ho estudiï.	
89	bus	Proposta - bus	Arribada línia H8 de bus fins al Carrer de Sant Adrià del barri del Bon Pastor on està la parada de Metro.	PSC	Sí	-	Molt de detall. El PMU és un Pla estratègic. No s'inclou en el PMU, però es traslladarà la sol·licitud a TMB perquè ho estudiï.	
90	bus	Proposta - bus	Que els barris de la Llacuna i del Poblenou, no vegin perjudicada la seva mobilitat i temps de trajecte fins al centre de la ciutat amb la implantació de la nova xarxa de bus.	PSC	Sí	-	Molt de detall. El PMU és un Pla estratègic. No s'inclou en el PMU, però es traslladarà la sol·licitud a TMB perquè ho estudiï.	
91	bus	Proposta - bus	Que es reforci amb mesures de xoc el servei de bus al barri de la Marina mentre no arribi el Metro.	PSC	Sí	-	Molt de detall. El PMU és un Pla estratègic. No s'inclou en el PMU, però es traslladarà la sol·licitud a TMB perquè ho estudiï.	
92	metro	Proposta - metro	Que el Govern Municipal doni compliment a les diferents proposicions aprovades tant en la comissió de seguretat i mobilitat com al Consell Plenari Municipal per tal que la L10 del metro en el seu ramal a la Zona Franca entri en funcionament el primer semestre de 2016, igual que el tram de la L9 que arribi a l'aeroport.	PSC	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU". Treballar conjuntament amb Generalitat i ATM.	
93	metro - accessibilitat	Proposta - metro	Que el Govern Municipal faci els treballs escaients per tal que en el període del PMU 2013-2018 es porti a terme l'adaptació de les parades de la xarxa de metro que encara no són accessibles a PMR (queden 19).	PSC	Sí	-	S'estudiarà a l'actuació "3.5.1. Garantir l'accessibilitat al transport públic".	
94	tramvia	Proposta - tramvia	SoHiciten que el PMU contempli la unió del Trambesòs i el Trambaix per l'avinguda Diagonal (a la diagnosi ja es comenta), i que es tingui en compte l'increment potencial d'usuaris del TP, i del tramvia en particular, que comportaria la unió, i la conseqüent disminució de l'ús del vehicle privat.	PSC	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU".	
95	VP	Proposta - model mobilitat, repartiment modal	Escepticisme sobre la reducció del 21% del VP: recuperació econòmica finals 2016, creació BAMSÀ (privatització amb interès que es faci servir el cotxe), mancances en el servei de TP, element clau per aconseguir el canvi modal (ha d'oferir qualitat i ser competitiu i assequible: els darrers anys ha patit increment de preus coincidint amb retallades en el servei). Si s'incrementa el preu, no es millora el servei de rodalies, la L9 queda aturada i no es reforça el servei de bus on hi hagi una demanda ciutadana, des del PSC hi ha escepticisme.	PSC	No	No	1. Els estudis epidemiològics realitzats pel CREAL (Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental) i publicats a la revista "Gaceta Sanitaria" conclouen que el nombre de morts prematures a Barcelona i la seva AMB és de 3.500. 2. Els valors de les immissions obtingudes en les estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) superen els valors límit en 3 de les 6 estacions. La Unió Europea ha conminat de manera taxativa a l'Ajuntament de Barcelona i a la Generalitat de Catalunya a reduir els valors per sota del que marca la directiva europea. 3. Per aconseguir que els valors de contaminació atmosfèrica estiguin per sota del que marca la legislació és necessari reduir el nombre de vehicles circulant fins al 21%. Per aconseguir aquesta reducció el Pla contempla la implantació de 66 mesures entre elles la implantació de Superilles, la implantació de la nova xarxa ortogonal d'autobusos, l'ampliació de la xarxa de bicicletes, i la gestió centralitzada de l'aparcament i la possibilitat de regular una nova política de preus, etc.	
96	general	Propostes	Hi ha poca part del document on s'analitzi la situació a modificar i es plantegin propostes, i no es detalla com es duran a terme ni quin resultat definitiu s'assolirà, ni l'impacte real sobre la mobilitat de la ciutat.	PPC	Comentaris	No	El Pla contempla la implantació de 66 mesures entre elles la implantació de Superilles, la implantació de la nova xarxa ortogonal d'autobusos, l'ampliació de la xarxa de bicicletes, etc., i s'han fet simulacions de trànsit, de càrregues de les xarxes de transport públic, etc.	
97	VP	Proposta - escenaris, repartiment modal	S'ha pres com a base del tendencial dades històriques 2007-2011. Els fluxos de mobilitat en VP podrien ser molt més elevats de l'esperat (recuperació econòmica) i cal demostrar que els models i vectors utilitzats per tal d'introduir mesures són efectius.	PPC	No	No	Ja es diu que el tendencial pot ser molt variable. De totes formes l'objectiu de mobilitat es basa en aconseguir objectius de contaminació atmosfèrica.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
98	Balanç PMU anterior, Objectius	Balanç PMU anterior	<p>Consideren que pel que fa al balanç del PMU anterior falta informació en relació a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participar en la posada en funcionament i implementació dels canvis legislatius necessaris per a la millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de seguretat viària. • Avaluar els costos socials dels accidents a la ciutat de Barcelona • Avaluar els costos externs de la mobilitat • Establiment de controls periòdics de les emissions als vehicles • Promoure la implantació d'un registre únic de bicicletes a nivell autonòmic i • Proposar que els ciclistes disposin d'una assegurança de responsabilitat civil. <p>Consideren que aquests objectius s'haurien de tenir en compte al nou PMU.</p>	PPC	Sí	Sí	<p>Aquestes consideracions fan referència al balanç del PMU anterior, ja que en els punts que indica es va posar que hi havia manca d'informació. En la pròpia diagnosi ja es diu que "manca informació". Malgrat tot "consideren que aquests objectius s'haurien de tenir en compte al nou PMU".</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participar en la posada en funcionament i implementació dels canvis legislatius necessaris per a la millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de seguretat viària: s'incorporarà al Pla Local de Seguretat Viària (Balanç PMU). • Avaluar els costos socials dels accidents a la ciutat de Barcelona: s'inclou la col·laboració amb l'Agència de Salut Pública (Mesura 5.1.4. i balanç PMU) • Avaluar els costos externs de la mobilitat: s'inclourà en els informes de seguiment del PMU. (Mesura 5.1.4. i balanç PMU) • Establiment de controls periòdics de les emissions als vehicles: s'eleva a la Generalitat (Qualitat de l'Aire) i Medi Ambient de l'Ajuntament. No és de competència directa de la DSM (balanç PMU) 	ISA ap. 1.2.1. i PMU 11.1 (Balanç - seguiment actuacions) i Mesures 5.1.4 i 2.2.2
99	Balanç PMU anterior, Actuacions	Balanç PMU anterior	<p>Al balanç de situació del PMU 2006-2012 es detallen una sèrie d'actuacions que actualment s'estan realitzant amb ritme lent. No es fa menció al seu calendari de finalització, ni es plantegen actuacions al respecte de les mateixes al nou PMU. Es considera que s'hauria de donar prioritat a finalitzar-les:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iniciar la revisió de la normativa urbanística que regula la construcció de les places d'aparcament de forma que es tendeixi a reduir o suprimir mínims i es tendeixi a regular maxims sobre determinats nivells, sempre segons l'ús de l'edifici. • Impulsar l'accessibilitat universal. Promoure el Pla de Millora d'Estacions. POI MM03 i MM04: Millora d'estacions i adaptació a PMR. Millora de l'entorn de les parades d'autobús. • Prolongar i ampliar la xarxa de metro i tramvia a les zones de forta demanda sense cobertura ferroviària. Adequar la distribució de línies i parades. Millorar els punts de transbordament. • Implementar sistemes d'informació a l'usuari, tant en les parades, al propi servei en el cas del Metro, com abans d'accedir-hi. • Impulsar el pla de senyalització informativa per a vianants i vehicles. 	PPC	Sí	Sí	<p>Revisió normativa urbanística: Taula informe ATM</p> <p>Accessibilitat universal: S'estudiarà a l'actuació "3.5.1. Garantir l'accessibilitat al transport públic"</p> <p>Prolongar metro-tramvia: PDI</p> <p>Sistemes informació a usuari: ATM-AMB</p> <p>Impulsar Pla senyalització: en marxa.</p>	ISA ap. 1.2.1. i PMU 11.1 (Balanç - seguiment actuacions)
100	VP	Proposta - model mobilitat, repartiment modal	<p>No accepten l'objectiu del 21,06% de reducció en l'ús del vehicle privat. Consideren que hi ha una gran desproporció entre la disminució de l'ús del VP, la promoció del TP i l'ús de la bicicleta. No s'adapta a la realitat de ciutat i pot comportar un greu perjudici a la mobilitat i a alguns sectors com el comerç i altres serveis. Cal informe d'impacte econòmic i d'afectació en el comerç de la ciutat, i és necessari saber com s'assoliran aquests objectius.</p>	PPC	No	No	<p>1. Els estudis epidemiològics realitzats pel CREAL (Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental) i publicats a la revista "Gaceta Sanitaria" conclouen que el nombre de morts prematures a Barcelona i la seva AMB és de 3.500.</p> <p>2. Els valors de les immissions obtingudes en les estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) superen els valors límit en 3 de les 6 estacions. La Unió Europea ha conminat de manera taxativa a l'Ajuntament de Barcelona i a la Generalitat de Catalunya a reduir els valors per sota del que marca la directiva europea.</p> <p>3. Per aconseguir que els valors de contaminació atmosfèrica estiguin per sota del que marca la legislació és necessari reduir el nombre de vehicles circulant fins al 21%. Per aconseguir aquesta reducció el Pla contempla la implantació de 66 mesures entre elles la implantació de Superilles, la implantació de la nova xarxa ortogonal d'autobusos, l'ampliació de la xarxa de bicicletes, i la gestió centralitzada de l'aparcament i la possibilitat de regular una nova política de preus, etc.</p>	
101	bici	Proposta - bici	<p>Cal especificar de forma més concreta com s'arribarà a l'increment d'un 67% en l'ús de la bicicleta, quines mesures concretes es realitzaran i com s'incentivarà (manca detall i concreció).</p>	PPC	No	No	<p>Entre les 13 propostes incloses en el bloc de mobilitat en bicicleta i els indicadors, 4 d'ells exclusius de foment de la mobilitat ciclista (amb valors fixats per a l'any 2018) ja es considera que es desenvolupen i concreten les actuacions.</p>	
102	superilles	Proposta - superilles	<p>Creuen que la metodologia gira al voltant del concepte de les superilles, pensen que existeix més pes de l'urbanisme que de la mobilitat, i que aquest factor s'hauria de corregir, entenent que la mobilitat ha de ser analitzada en el seu conjunt.</p> <p>Consideren que la superilla provocarà l'ús intensiu de l'espai públic, que pot generar múltiples problemes. Igualment, no s'ha presentat cap document per part de l'Ajuntament establint el cost que suposarà la creació de 5 superilles a la ciutat i com quedarà afectada la mobilitat i el comerç.</p>	PPC	No	No	<p>Les Superilles són una forma d'organitzar la mobilitat també.</p> <p>L'Ajuntament ha fet un document de les 5 superilles, on s'analitza la mobilitat i el comerç entre d'altres.</p>	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
103	autocars	Proposta - mobilitat turística	Consideren necessària la construcció d'un parking subterrani per autocars turístics com a solució més efectiva que el sistema de detecció de places d'aparcaments per autocars, reduint afectacions actuals a comerços i veïns de Sagrada Família o tours de creueristes, amb la regulació dels autocars. Reclamen el desenvolupament del Pla de Mobilitat Turística amb diferents alternatives d'ubicació dels llocs de parada d'autobusos de turistes a Barcelona, tenint en consideració els efectes sobre l'activitat econòmica dels barris implicats i la mobilitat d'aquestes zones (Plaça Ramon Berenguer, voltants Sagrada Família, Parc Güell, Via Laietana, Glories, etc.). En el PMU aquest Pla de Mobilitat Turística es contempla com a "mesura discrecional" i no prioritària. Atinent a la congestió d'aquest tipus de mobilitat a la ciutat i concretament en els punts d'interès turístic aquest Pla hauria de concretar-se, desenvolupar-se i incorporar-se en el PMU.	PPC	No	No	S'estudiarà en el Pla de Mobilitat Turística.	
104	TP - tarifes	Proposta - TP	El sistema de millora del transport públic, a més de millorar el servei i la infraestructura, és necessari que ajusti preus, ja que no s'arribarà a un increment del 3,5% de viatges si no es baixen els preus dels bitllets. Cal treballar en l'implantació de la T-Mobilitat que incorpora la possibilitat de treballar en la línia del sistema tarifari, i accelerar la seva implantació i posada en marxa.	PPC	Sí	-	L'increment de viatges en transport públic no ha d'estar necessàriament associat al preu del bitllet. Baixar el preu és una eina, però no la única, també hi ha altres mesures com la millora de la xarxa. A més, cal dir que en el 2015 s'ha disminuït el preu del transport públic. Respecte la T-Mobilitat, hi ha una actuació que la impulsa (3.6.1).	
105	bus - accessibilitat i TICS	Proposta - bus	No podem parlar d'adaptació dels autobusos al 100% sense un Pla d'accessibilitat de les parades, que a data d'avui encara no està actualitzat ni revisat (2009). Només s'han instal·lat 953 Pantalles d'Informació a l'usuari sobre les 2.562 parades TMB (37%). El PMU no contempla la instal·lació de PIUS ni SIU i consideren necessària la seva incorporació, i determinar les actuacions a realitzar per a millorar l'accessibilitat del transport públic.	PPC	Sí	-	La resposta es descriu al Bloc 3.5.	
106	vianant	Proposta - a peu	Revisió de tots els carrers de la ciutat per tal de millorar i ampliar les voreres. La principal acció que ha de preveure el PMU per millorar la mobilitat a peu és la pavimentació dels carrers, millorar la senyalització i pacificació dels espais urbans.	PPC	Sí	-	El que es proposa ja està incorporat en actuacions 1.1.1. i 1.1.2.	
107	bici	Proposta - bici	No s'estableix el número exacte de places d'aparcaments per a bicicletes que s'instal·laran (en superfície només han incrementat de l'any 2012 al 2013 en un 0,5%). Consideren que hi ha déficit.	PPC	Sí	No	Els indicadors presentats en el document estableixen 30.000 places d'aparcaments de bicicletes a la via pública per l'any 2018 (ampliació en 7.755 respecte el 2012, un 35%).	
108	bici	Proposta - bici	Fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes: que es permeti l'entrada de bicicletes plegables que no ocupen gran espai en edificis municipals i els diferents serveis de TP.	PPC	Sí	Sí	Ja incorporat en la mesura 2.3.1. pel que fa al TP (sense necessitat de ser plegable). Les bicicletes plegables ja estan permeses. Pel que fa als edificis municipals, s'incorpora actuació a mesura 2.2.1.	Mesura 2.2.1 i PMU - Proposta ap. 6.2.2
109	bici	Proposta - bici	Cal fer complir l'Ordenança de Circulació de forma estricta i finalitzar amb la impunitat dels ciclistes. Cal donar a conèixer les normes de circulació als usuaris de tots els modes, realitzant campanyes de sensibilització, i actuar sancionant als usuaris incívics i infractors.	PPC	Sí	-	S'explica a les Mesures 2.5.1 i 2.7.1.	
110	moto	Proposta - VP	Aquest vehicle hauria d'ocupar un apartat especial a l'informe per reflectir correctament les seves peculiaritats, atenent a la seva importància. Per les seves particularitats (ocupació, vulnerabilitat, desplaçaments, usuaris, etc.) no es pot contemplar com els vehicles de quatre rodes.	PPC	No	No	Ja hi ha apartat específic de la moto.	
111	general	Fitxes mesures	Manca calendarització. Entenen que no hagi de ser detallada però el desenvolupament de les mesures, sobretot d'aquelles amb molt de pes com el projecte de superilles i el propi Pla haurien de dur associat un calendari d'assoliment d'objectius.	ERC	Sí	Sí	Afegit a totes les fitxes d'actuacions.	Fitxes d'actuacions (Annex I)
112	general	Fitxes mesures	Manca pressupost, sense haver de ser concret o específic sí que hauria de donar una referència del cost d'implementació del Pla i dels seus projectes principals, i de la part del pressupost anual de l'Ajuntament.	ERC	Sí	Sí	S'inclou un apartat general en la memòria del PMU amb el pressupost del Pla, per blocs d'actuacions, i les fonts de finançament previstes. S'hi afegeix apartat de Calendari i Responsables en les fitxes d'actuacions.	Apartat III.4
113	dades	Diagnosi	La diagnosi hauria d'estar basada en les dades del 2013. Si al llarg de la diagnosi es cita algun estudi realitzat però no se'n presenten dades, hauria de proporcionar-se un enllaç on poder-lo trobar.	ERC	No	No	S'entén però el procés de diagnosi es va fer quan encara no es disposava d'aquestes dades. S'ha valorat que l'esforç no compensa perquè no aportaria canvis en el que el Pla proposa.	
114	general	Proposta - general	Falta concreció en l'explicació i desenvolupament de les mesures. El nivell de concreció del document és desigual, sent més destacat en la part de la diagnosi i molt curt en la part de propostes. Un projecte com el de les superilles necessita no només una descripció del concepte i la idea sinó de com es desenvoluparà i s'implementarà, en l'espai i en el temps.	ERC	No	No	El PMU és un document estratègic.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
115	TP - economia, normativa	Proposta - general	El PMU hauria d'incloure la promoció d'una llei de finançament del transport que n'assegurés la seva viabilitat econòmica. Aquesta hauria de tenir una participació negociada i justa per part de totes les administracions implicades. És imprescindible per assegurar la supervivència del sistema de transport, incrementant-ne l'eficiència però sense reduir-ne el servei ni la qualitat d'aquest.	ERC	No	No	És competència de l'ATM.	
116	emissions	Proposta - VP	Considerem bàsica la limitació i regulació de la conducció sota circumstàncies de congestió i episodis d'alta contaminació atmosfèrica. Es tracta de casos puntuals als quals s'ha de reaccionar i donar resposta de la manera més ràpida i eficient possible, passant per una limitació temporal de la circulació en certes zones.	ERC	Sí	Sí	És una qüestió important, que transcendeix el propi PMU. Les mesures i protocols a aplicar en aquests casos es recolliran en un Pla de Contaminació Atmosfèrica. Es proposarà un grup de treball supramunicipal i interdisciplinari a tal efecte (salut pública, contaminació, mobilitat, etc.). Indicat a mesura 5.1.3. "Gestionar el trànsit amb criteris ambientals".	mesura 5.1.3
117	objectius	I. Introducció i presentació	S'hauria d'incloure algun objectiu concret que fes referència als vianants, de l'estil: Fer l'espai públic més accessible i amable pel vianant (pg 34).	ERC	Sí	-	Els objectius són genèrics i no es desglossen en modes de transport. Veure la matriu mesures-objectius per veure la relació de cada mode de transport amb els objectius plantejats. Bloc 1/1.1	
118	vianant - ordenança terrasses	Proposta - a peu	L'increment de superfície pel vianant i la mesura que pretén potenciar el paper del vianant revisant normatives i ordenances sembla contradir l'ordenança de terrasses recentment aprovada. Fa qüestionar si hi ha coherència i es modificaran aquelles ordenances que calguin per complir amb el PMU.	ERC	No	No	Transcendeix l'àmbit del PMU: Es transmetrà l'al·legació al competent	
119	vianant - camins escolars	Proposta - a peu	Valdria la pena destacar la importància del paper pedagògic i social dels camins escolars per millorar el coneixement del barri, la capacitat d'orientació, identificar situacions de perill i saber-hi reaccionar, triar recorreguts més segurs.	ERC	Sí	Sí	Incorporades aquestes apreciacions a la mesura 1.2.1 i III.cap. 2.6.1 document.	Mesura 1.2.1 i PMU III.ap. 2.6.1
120	bici	Proposta - bici	Necessitat de que hi hagi estacions del bicig a prop d'aquelles parades de bus i metro més importants per afavorir la intermodalitat. Creiem que així ha de constar a la redacció del Pla.	ERC	Sí	-	L'actuació 2.4.1. ja detalla que aquesta és una de les virtuts del sistema de bicicletes públiques, per tant és una qüestió que es tindrà en compte a l'hora de millorar-ne l'eficiència.	
121	bici	Proposta - bici	Si es vol que la bicicleta elèctrica tingui un paper rellevant en la mobilitat, s'han de fer punts de càrrega en superfície. Haver d'anar a buscar o deixar una bicicleta en un parking desincentivarà el seu ús.	ERC	No	No	La major part de les bicicletes elèctriques del mercat tenen la bateria extraïble. De totes maneres, la proposta d'aparcament segur contempla la opció d'integrar-ho (mesura 2.2.1) dins les diferents modalitats previstes d'aparcament segur.	
122	bus	Proposta - bus	Possibilitat de fer el pagament en parada per accelerar l'encotxament i desencotxament. Amb la T-Mobilitat el pagament al bus serà més agil, però qui faci un ús esporàdic necessitarà comprar el bitllet i s'hauria de pensar en habilitar aquesta possibilitat en parada. Hauria de ser pagament amb targeta per evitar tenir diners a la màquina i el vandalisme. L'objectiu ha de ser que la gent que pugui al bus no s'hagi d'aturar a l'entrar sinó simplement apropar la targeta, polsera, mòbil etc. al lector contactless.	ERC	Sí	-	Es traslladarà a l'ATM.	
123	bus	Proposta - bus	Seria interessant seguir millorant l'aplicació del mòbil i per exemple, poder disposar la informació del que trigarà els busos a arribar a la parada emprant el localitzador del propi telèfon per saber on som. No totes les parades disposen de panells, i aquesta informació també podria ser útil per decidir amb antelació a quina parada dirigir-se o no fer-ho en el cas que l'autobús acabi de marxar.	ERC	Sí	-	Està fet a l'AMB. Si la informació està al telèfon mòbil no es necessita panell.	
124	bus	Proposta - bus	Bus de Barri: Quan la NXB estigui totalment implementades i s'hagin anul·lat les línies redundants, s'hauria d'estudiar la possibilitat d'incrementar el servei del bus del barri. Sempre serà més eficient allargar d'aquesta manera la NXB que no pas mantenir línies convencionals.	ERC	Sí	-	S'estudiarà dins les actuacions "3.2.1. Implantació de la nova xarxa bus", i "3.2.2. Millorar el servei de les línies d'autobús".	
125	bus	Proposta - bus	Busos interurbans: s'hauria de reforçar la intermodalitat en els diferents punts de contacte amb la xarxa metropolitana, per evitar que línies interurbanes entrin a la ciutat si es disposa d'una bona connexió amb el transport públic urbà.	ERC	Sí	-	S'estudiarà dins l'actuació "3.2.3. Millorar la connexió amb la resta de línies interurbanes".	
126	bus	Proposta - bus	(pg 369 - Xarxa Ortogonal millorada): No tenim constància d'aquesta possibilitat de millora. En qualsevol cas creiem que cal més informació al respecte abans d'incloure-ho aquí i poder-ne fer una valoració.	ERC	Sí	Sí	Únicament tenim una xarxa de bus pel 2018. Hi ha mesures que encara poden permetre millorar-la i s'estudiaran ad hoc en cada cas. S'estudiarà dins l'actuació "3.2.1. Implantació de la nova xarxa bus".	Propostes 2.6.3
127	bus	Proposta - bus	Bus nit: considerem que és un bon moment per plantejar ortogonalitzar també la xarxa de bus nit.	ERC	Sí	-	S'ha de treballar amb l'AMB.	
128	metro	Proposta - metro	Troben pobre que es presenti una sola proposta quan al metro li anirien bé més d'una iniciativa que n'assegurés la viabilitat, sobretot sense reduir-ne el servei, i que assegurés la mobilitat per a tot ciutadà.	ERC	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU". Treballar conjuntament amb Generalitat i ATM.	
129	metro	Proposta - metro	Troben que la proposta d'intercanvi de ramals de L3 i L4 no aporta gran cosa (els números presentats ho demostren) i menys pel cost que pot suposar. Altres actuacions serien més prioritàries. No té sentit.	ERC	Sí	Sí	És una proposta d'estudi. Es presenta un preestudi i s'arriba a la conclusió que no val la pena fer aquest canvi	Fitxa eliminada
130	metro	Proposta - metro	El PMU almenys sí que hauria de recollir la necessitat de finalitzar els ramals de la L9 i L10 per assegurar el metro fins l'aeroport i la Zona Franca, amb un dèficit important de transport públic.	ERC	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU".	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
131	TP - general	Proposta - TP	T-mobilitat: necessitat de validar el bitllet tant a l'entrar com al sortir (cosa que inicialment no està prevista). La informació de la mobilitat real que recolliria és molt important. El problema de saturació en algunes estacions no seria tan greu si es tracta d'apropar el títol de transport contactless.	ERC	Sí	-	Massa detall. Es traslladarà a l'ATM.	
132	carsharing	Proposta - carsharing	Foment de la integració dels sistemes de transport tan públic com privat (parkings, carsharing entre d'altres): Considerem que el car sharing ha de ser substituït per lloguer de cotxes. Aquesta és només una empresa més on ara mateix l'Ajuntament no hi té participació.	ERC	No	No	Es fomenta el car sharing no com a empresa, sinó com a concepte de mobilitat més sostenible.	
133	taxi	Proposta - taxi	S'ha de donar especial rellevància a l'ús de vehicles més sostenibles, sobretot al vehicle elèctric. S'ha d'incrementar i millorar la xarxa de punts de recàrrega, sobretot de recàrrega ràpida, en subsòl però sobretot en superfície.	ERC	Sí	-	Elèctric i altres.	
134	taxi	Proposta - taxi	Respecte les aplicacions i la rellevància que aquestes tindran si es multipliquen el nombre de parades, i que els taxis siguin "cridats" enlloc de tenir-los voltant: totes les aplicacions haurien de ser unificades en una o emprar la mateixa plataforma, per fer desaparèixer la competència deslleial. La qüestió és que tot taxista rebés l'avís i es respectés l'ordre de resposta per aquell que està més aprop i li "toca" de la mateixa manera que funcionen en parada, i que no es descrimini en funció de l'aplicació emprada.	ERC	Sí	-	Es tindrà en compte, però no és un tema del PMU ja que s'entra en massa detall.	
135	autocars	Proposta - discrecional	TIC, per a que els conductors puguin mirar amb antelació la disponibilitat de places a les diferents Zones Bus: cal desenvolupar i concretar una mica més per assegurar-ne la viabilitat. La idea és que un conductor d'autocar que esta conduint no pot entretenir-se en mirar una aplicació mòbil o de gps. S'hauria de trobar algun sistema que donés la resposta per audio, fos per una centraleta o una aplicació que funcioni d'aquesta manera.	ERC	Sí	-	S'estudiarà dins l'actuació "3.3.3. Ampliació xarxa de Zona Bus i incorporació de noves tecnologies per millorar la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus".	
136	DUM	Proposta - DUM	Vehicle elèctric: és basic desenvolupar una política específica en aquest sector.	ERC	Sí	-	Ja es té en compte en l'actuació "4.1.4. Promocionar el repartiment DUM amb mitjans de baix impacte".	
137	DUM	Proposta - DUM	Àrees de proximitat i centres de distribució: projecte molt interessant a desenvolupar i que esperem entrar-hi en detall. Considerem que ha de quedar palès que aquests centres de distribució haurien de ser de gestió pública, cosa que generaria força llocs de treball.	ERC	Sí	-	L'Ajuntament hi està treballant.	
138	aparcament	Proposta - VP	Compartim totalment la idea de fer desaparèixer cada cop més l'aparcament en superfície i així també desincentivar l'ús del cotxe, pero fent referència a la moto, algunes de les propostes poden ser contradictòries. Si es vol potenciar la moto dins del vehicle privat perquè tingui més pes respecte el cotxe i així descongestionar, s'ha de resoldre el déficit d'aparcaments en alguns districtes. La proposta de que les motos no puguin aparcar-se a voreres inferiors a 4 metres només es pot aplicar a aquells barris que tinguin voreres així (per exemple no podries parar cap moto a cap vorera de Gràcia). Per tant, aquestes zones han d'anar acompanyades de l'habilitació de més aparcaments de motos o aquesta norma és inviable sense algunes restriccions.	ERC	Sí	-	Ja es té en compte en l'actuació "5.6.1. Estudiar la regulació de l'estacionament en superfície de les motos".	
139	aparcament	Proposta - VP	No estem d'acord en reduir la ratio d'aparcaments en edificis i molt menys en eliminar-la. Amb aquesta proposta no es desincentivarà a que la gent es compri un cotxe i per tant acabaran havent de buscar aparcament en superfície.	ERC	No	No	S'ha de fer un estudi global a l'àmbit metropolità.	
140	aparcament	Proposta - VP	Parking en centres comercials: no reduiríem el ratio sinó considerem que seria interessant que part de les places es poguessin destinar a l'ús per part dels veïns o a d'altres activitats de l'entorn que generin afluència de gent.	ERC	Sí	-	S'ha de fer un estudi global a l'àmbit metropolità.	
141	normativa	Proposta	Paral·lelament al PMU, considerem que és important desenvolupar la normativa necessària per regular els nous enginyers de transport que han anat apareixent i que conviuen a la via pública.	ERC	Sí	-	Ja es recull a l'actuació 2.5.1.	
142	VP - vehicles més sostenibles	Proposta - VP	Trobem important i interessant els incentius pels vehicles d'alta ocupació (també dins la ciutat) i pels vehicles més sostenibles. Aquesta política ha d'anar acompanyada d'un increment notable dels punts de càrrega, sobretot els de càrrega ràpida, en superfície. Si no és així el desenvolupament serà més lent o impossible, sobretot de cara als serveis.	ERC	Sí	-	S'ha de diferenciar. Alta ocupació independent del tipus de vehicle.	
143	gestió trànsit	Proposta - VP	Trobem a faltar una iniciativa que vam presentar l'abril del 2013 a la comissió de mobilitat i va ser acceptada. Proposàvem emprar un sistema de simulació del trànsit que permet calcular que passarà amb el trànsit amb 1h d'antelació i poder lluitar millor contra la congestió. Amb això l'usuari, a part de disposar de dades a temps real, podria escollir el millor recorregut i sobretot l'administració podria avançar-se a possibles complicacions. És un sistema de fàcil implementació ja que BCN ja recull a dia d'avui totes les dades necessàries per a poder fer aquestes simulacions.	ERC	Sí	Sí	Fitxa ampliada.	Fitxa 5.2.4

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
144	superilles	Proposta - superilles	Les regidories de Mobilitat i Habitat Urbà han de resoldre les següents mancances al procés del PMU: 1. La proposta de superilles i les mesures que se'n deriven (p.ex. 1.1.2. Ampliar la superfície dedicada al vianant) han de situar en primer terme la finalitat de les superilles, que és la reducció de la mobilitat en vehicle privat per reduir la contaminació i guanyar espai públic.	ICV-EUIA	Sí	-	Transcendeix del que és el document del PMU. Es reconeix i es té en compte en la gestió interna de l'Ajuntament.	
145	superilles	Proposta - superilles	2. Per iniciar un procés participatiu cal un objectiu concret proposat pel govern per començar a debatre i aconseguir trobar la millor solució. En aquesta proposta no hi ha objectius concrets, es deixa tot obert.	ICV-EUIA	Sí	Sí	El PMU és un document estratègic. La configuració de les superilles, tal i com s'indica a la memòria del PMU és orientativa, ja que malgrat és una eina clau de desenvolupament del PMU, s'han de fer projectes executius en cada cas, on entre d'altres coses es decidirà la morfologia i funcionament dels interiors de Superilla.	PMU - Proposta 2.2
146	superilles	Proposta - superilles	3. Només es fixa un pressupost de 10 milions d'euros per a les 5 superilles pilot, sense definir a que es dedicaran, ni fixar partides. Es diu que estaran fetes en 4 anys, però només hi ha calendari per la de les Corts. Cal complir el que assenyalava la proposició presentada per ICV-EUIA i aprovada al plenari de 30 de novembre de 2011: "Iniciar el desplegament del projecte perquè, en el termini de tres anys, es desenvolupin un mínim de 4 superilles."	ICV-EUIA	Sí	Sí	El model de funcionament de ciutat mitjançant superilles és pluridisciplinari, es basa en la millora de l'habitabilitat, inclouent aspectes urbanístics, socials, energètics, de mobilitat, etc. Les 5 superilles que s'indiquen a l'al·legació seran superilles que afectin a tots els aspectes funcionals de les mateixes. L'objectiu del PMU és que al 2018, tota la ciutat funcioni per superilles en aspectes únicament de mobilitat. Ambdues propostes són compatibles.	Aclariment en PMU-Proposta ap. 2.2
147	vianant	Proposta - a peu	Reducció de la mobilitat motoritzada en corredors verds -que s'esmenten i es dibuixen en l'apartat de la mobilitat a peu en el model de superilles- per augmentar el confort dels desplaçaments a peu en la xarxa d'itineraris per a vianants.	ICV-EUIA	No	Sí	Dependrà del tipus de via. S'afegeix aclariment en l'explicació de la xarxa de vianants del PMU.	Explicat PMU prop 2.6.1
148	vianant	Fitxes mesures	Mesura 1.1.3. Augmentar la seguretat del vianant: incloure avançar i reprendre, segons el cas, les mesures de restricció del trànsit rodat als nuclis històrics, mitjançant pilones dissuasòries (p.e., al Farró).	ICV-EUIA	Sí	Sí	Aquesta idea és inherent a la pròpia implantació de les superilles. S'incorpora l'execució de les superilles en la mesura. Tot i així la garantia de seguretat del vianant ha de ser independent de si es troba dins o fora de la Superilla.	Mesura 1.1.3
149	vianant	Fitxes mesures	Mesura 1.2.1. Promoure el Camí Escolar i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius: precisar millor les actuacions per millorar la disciplina viària als entorns escolars.	ICV-EUIA	No	-	El PMU és un document estratègic.	
150	vianant - ordenança terrasses	Fitxes mesures	Mesura 1.3.1: inclou l'actuació "Revisar les ordenances municipals per a la ubicació d'espai de terrasses". L'ordenança de terrasses, aprovada el 22 de desembre de 2013, suposa un pas enrere en les polítiques d'accessibilitat, capdavanteres a la ciutat. Només es pot potenciar la figura de les persones vianants si l'ordenança de terrasses es modifica, com assenyalava aquesta actuació. ICV-EUIA no comparteix que les terrasses estiguin en la línia de façana i defensa que sempre es respecti un espai lliure a la vorera per a vianants de, com a mínim, 2,20 metres. S'ha d'evitar la sobreocupació, establint una ocupació màxima del 30% de la superfície de les places i de l'ample a les Rambles.	ICV-EUIA	No	-	Transcendeix l'àmbit del PMU: Es transmetrà l'al·legació al competent.	
151	vianant	Fitxes mesures	Mesura 1.3.2. Revaloritzar la figura del vianant: divulgació, comunicació i promoció. Cal concretar. Una actuació concreta seria la definició de xarxa d'itineraris per a vianants, en la línia del que s'expressa i es grafia en el punt 2.6.1. La mobilitat a peu. És imprescindible incloure les condicions d'habitabilitat de l'espai públic que conformen aquests itineraris: accessibilitat, ergonomia, característiques morfològiques del teixit urbà, presència de vegetació, materials de façanes i paviments, diversitat d'activitat al carrer, confort acústic o qualitat de l'aire, entre d'altres, de manera que la ciutadania tindria més elements de coneixement per poder escollir aquesta opció modal de mobilitat. Aquesta xarxa d'itineraris ha de contemplar la definició del nivell de servei i promoure l'adequació de l'ample de les voreres d'acord amb la seva intensitat d'ús.	ICV-EUIA	Sí	Sí	Incorporat a Mesura 1.3.2. que "La definició i posada en marxa de la xarxa de vianants a la ciutat és un element important per a la promoció dels desplaçaments a peu". Afegit a l'apartat 2.6.1. de mobilitat a peu (xarxa de vianants) l'argumentari citat.	Mesura 1.3.2. i PMU apartat 2.6.1. de mobilitat a peu
152	bici	Fitxes mesures	Mesura "2.6.1. Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica" no inclou campanyes d'ajuda per a la compra de bicicletes. L'Ajuntament ha de divulgar el pla d'ajudes a l'adquisició de bicicletes elèctriques que porta a terme l'Àrea Metropolitana de Barcelona. També ha de treballar per la continuïtat d'aquest pla, que ofereix ajudes de fins a 200 € per a l'adquisició de bicicletes elèctriques que costen uns 1.300 € al mercat.	ICV-EUIA	No	No	Actualment ja existeixen almenys dos organismes (AMB i ICAEN/IDAE) que estan aportant aquest tipus d'ajuts. Caldrà veure com evoluciona.	
153	bici - accidentalitat	Fitxes mesures	Mesura "2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat". Cal incloure la revisió de passos per a bicicletes, punts d'espera i acumulació en cruïlles on es pugui preveure conflicte amb vianants o amb altres modes de transport, per evitar accidents i atropellaments, augmentant l'amplada d'aquests quan sigui necessari.	ICV-EUIA	Sí	Sí	NOTIFICAR al grup que la qüestió de les obres ja s'aborda en l'actualitat, però es recull i es passa aportació al Comitè d'Obres	ACTUACIÓ 2.1.3
154	bici - accidentalitat	Fitxes mesures	Mesura "2.1.3. Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat". Incloure que les dades sobre accidents de bicicletes siguin obertes. Hi ha experiències interessants amb el tractament de dades d'accidents, per part d'entitats ciclistes i de persones que fan recerca universitària.	ICV-EUIA	Sí	-	Inclòs al PLSV.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
155	bici - accidentalitat	Fitxes mesures	(NOVA): Realitzar una campanya d'informació i sensibilització dirigida a les persones conductores de vehicles a motor amb l'objectiu d'incrementar la seguretat dels i les ciclistes, amb qui comparteixen la calçada (totes les persones que siguin titulars d'un vehicle a la ciutat, empreses i associacions de transportistes que fan distribució urbana de mercaderies, a TMB per als seus conductors i conductores d'autobusos, a l'AMB i l'ATM per a les empreses que tenen les concessions de línies interurbanes, a l'IMET per als conductors i conductores de taxi).	ICV-EUIA	Sí	Sí	Incorporat a la mesura 2.7.1.	Mesura 2.7.1
156	bici - accidentalitat	Proposta - bici	A: Els nous projectes d'urbanització han de garantir que els itineraris per a bicicletes siguin segurs i no entrin en conflicte amb les persones vianants; i assegurin la comunicació amb la resta de la xarxa o amb equipaments propers o altres modes de transport. B: Cal reformular la urbanització de l'àmbit Sant Andreu Sagrera, per garantir que el carril bici sigui segregat, estigui situat a un nivell diferent de l'espai de vianants i tingui continuïtat i independència en els encreuaments; i que hi hagi un carril bici al llarg de la Baixada de la Sagrera perquè arribi a l'accés principal de l'estació.	ICV-EUIA	No	No	A: Ja es preveu a actuació 2.1.1., malgrat no sempre es pot garantir B: Caldrà estudiar amb detall les diferents possibilitats i la seva viabilitat. De totes maneres és una concreció que trascendeix el propi PMU, que es que fa és marcar les línies de formaestartègica (mapes orientatius)	(Mesura 2.2.1)
157	bici - accidentalitat	Proposta - bici	Establir un protocol per garantir la circulació, com a mínim al mateix nivell que el vehicle privat i en condicions segures, de les bicicletes en les obres a la via pública, amb especial atenció a les de llarga durada.	ICV-EUIA	Sí	-	La qüestió de les obres ja s'aborda en l'actualitat, però es recull i es passa aportació al Comitè d'Obres.	
158	bici	Fitxes mesures	Mesura "2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta". Cal treballar conjuntament amb l'AMB per millorar la connexió dels carrils bici que uneixen els diferents municipis metropolitans, tal com ja està plantejant, per tal de començar a visualitzar la xarxa de carrils bici com una xarxa metropolitana.	ICV-EUIA	Sí	Sí	S'incorpora.	Mesura 2.1.1
159	bici	Fitxes mesures	Mesura "2.1.1. Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta". Estendre progressivament al conjunt de la ciutat els sistemes d'informació i senyalització d'itineraris ciclistes.	ICV-EUIA	Sí	Sí	Ja es treballa.	Mesura 2.1.1
160	bici	Fitxes mesures	Mesura 2.4.1. Millorar l'eficiència del servei de bicicletes públiques de la ciutat. Substituir l'objectiu "Reduir els costos de manteniment del servei i millorar-ne l'eficiència" per "Mantenir la intervenció i la despesa municipal per aconseguir un servei de bicicleta pública eficient".	ICV-EUIA	Sí	Sí	S'incorpora com a objectiu "Optimitzar la gestió i el manteniment del servei, per tal de millorar-ne l'eficiència".	Mesura 2.4.1
161	metro	Proposta - metro	Incorporar la següent proposició aprovada a la comissió de Seguretat i Mobilitat de 19 de juny de 2014: "Exigir al Govern de la Generalitat de Catalunya a reinicialitzar de forma immediata les obres de la línia 10 del metro en el tram de la Zona Franca i dels barris de La Marina, per tal que aquesta estigui en funcionament l'any 2016." El conjunt de la línia 9/10 de metro és important per a la mobilitat sostenible de la ciutat, però l'anunci de l'inici de les obres del tram entre la terminal T1 de l'aeroport i Zona Universitària, acompanyat de la idea que "al mateix temps es posarà en servei reduït el ramal de la Zona Franca de la futura L10, com a via tècnica perquè els trens puguin accedir als tallers del carrer A", comporta incloure aquesta proposta en aquest PMU, per donar servei per a persones viatgeres en el tram que passa pels barris de La Marina i el polígon industrial de la Zona Franca.	ICV-EUIA	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU".	Mesura 3.1.1
162	metro	Proposta - metro	Mesura 3.2.1: Desestimar-la (l'intercanvi dels ramals de la L3 i L4 del metro).	ICV-EUIA	Sí	Sí	Mesura eliminada.	
163	FGC	Proposta - FGC	Descartar la construcció d'un nou túnel ferroviari de connexió de FGC entre Barcelona i el Vallès.	ICV-EUIA	No	No	No és competència del PMU, sinó del PDI.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
164	bus	Fitxes mesures	<p>Mesures 3.1.1. Implantació de la nova xarxa bus i 3.1.2. Millorar el servei de les línies d'autobús. Cal introduir les actuacions següents:</p> <p><input type="checkbox"/> Actuacions per augmentar la velocitat comercial. Les conclusions de l'anàlisi de la Xarxa Ortogonal millorada assenyalen un "lleuger augment de 12,2 a 12,5 km/h", que "podria ser encara més gran si s'implanten mesures com la sincronització semafòrica per l'autobús". Això és insuficient. S'ofereixen unes dades que indiquen les millores sobre la velocitat comercial de l'autobús que es poden obtenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carril bus, +0,4 km/h - Priorització semafòrica, +0,6 km/h - Eliminació d'incidències, entre +0,7 i +1,0 km/h <p>Per tant, cal posar més èmfasi en la introducció de més quilòmetres de carril bus, cal avançar en la prioritat semafòrica per a l'autobús i, especialment, cal fer un control persistent i rigorós sobre la indisciplina viària que afecta els carrils bus.</p> <p><input type="checkbox"/> La xarxa antiga es va afeblir mentre es basteix la nova xarxa de bus, creant problemes a nivell de barri, com són escapçament de línies o pèrdues de freqüència. Cal analitzar de forma conjunta la nova xarxa d'autobús i els autobusos convencionals perquè, malgrat que tinguin característiques diferents, ambdues formen part del mateix sistema de transport de superfície.</p> <p><input type="checkbox"/> Cal augmentar la freqüència de la nova xarxa en els dies festius.</p> <p><input type="checkbox"/> És important assenyalat que en la 4a fase s'ha d'implementar el conjunt de la nova xarxa ortogonal, que s'haurà de definir després d'un procés de participació als barris i amb les entitats que tenen una visió global de ciutat i sobre la mobilitat sostenible, amb la corresponent devolució i memòria participativa.</p>	ICV-EUIA	Sí	-	Ja es té en compte.	
165	bus	Fitxes mesures	<p>Mesura 3.1.1. Implantació de la nova xarxa bus. Cal resoldre ajustos que han comunicat entitats o col·lectius dels barris afectats:</p> <p><input type="checkbox"/> Perllongar l'itinerari de la nova línia V3 fins a la cantonada del carrer A amb el carrer 4, amb l'objectiu de donar més servei als treballadors i les treballadores de la Zona Franca.</p> <p><input type="checkbox"/> Perllongar l'itinerari de la nova línia H8 fins al carrer Sant Adrià, per poder enllaçar amb l'estació de metro del Bon Pastor.</p>	ICV-EUIA	Sí	-	Molt de detall. El PMU és un Pla estratègic. No s'inclou en el PMU, però es traslladarà la sol·licitud a TMB perquè ho estudiï.	
166	bus	Fitxes mesures	<p>Mesura 3.1.2. Millorar el servei de les línies d'autobús. Cal introduir les actuacions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Confeccionar horaris creuats perquè el pas dels autobusos per un eix comú tinguin un interval més curt (p.ex. en els barris de La Marina). - Restablir els serveis de les línies de bus que es van deixar de prestar al 2012, entre els quals hi ha la supressió de la circulació de la pràctica totalitat de busos de barri en diumenges i festius. 	ICV-EUIA	No	No	Els horaris creuats són poc eficients. No es retornarà a les línies antigues ja que disposem d'una nova xarxa.	
167	tramvia	Fitxes mesures	<p>Mesura 3.6.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU. Cal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Connectar les línies del Trambaix i del Trambesòs, des de plaça Francesc Macià fins a plaça de les Glòries per la Diagonal en superfície, per duplicar la demanda actual, incrementar la intermodalitat de la xarxa de transport públic i reduir el nombre de cotxes que hi circulen per aquesta avinguda. - Executar l'extensió d'una línia del Trambesòs fins a Urquinaona, de manera que connecti amb l'estació de Rodalies de RENFE i el metro d'Arc de Triomf, així com amb els autobusos de l'Estació del Nord. - Realitzar el perllongament de la T4 del Trambesòs fins al World Trade Center. 	ICV-EUIA	Sí	-	Àmbit supramunicipal. S'ha d'estudiar en el PDI. L'actuació d'impulsar millores en el transport ferroviari es recull a la mesura 3.1.1.	
168	BUS-VAO	Fitxes mesures	<p>Mesura 3.1.7. Fomentar els carrils BUS-VAO d'entrada a Barcelona. Cal facilitar la millora de la circulació d'autobusos pel carril bus-VAO de la C-58, donar prioritat a la implementació del carril bus-VAO a la B-23, i treballar per la implementació dels carrils bus a la C-31 (Castelldefels-L'Hospitalet, Gran Via - l'Hospitalet i La Pau-Montgat).</p>	ICV-EUIA	Sí	Sí	Ja es deia parcialment en el PMU. Ampliat.	Fitxa 3.2.7
169	bus - interurbà	Fitxes mesures	<p>Mesura 3.1.4. Fomentar la regulació de les línies interurbanes en estacions d'autobusos. Introduir la revisió del funcionament i senyalització indicativa de La Sagrera (Felip II /Meridiana).</p>	ICV-EUIA	Sí	-	Si al concepte. No al detall.	
170	bus - interurbà	Fitxes mesures	<p>Mesura 3.1.5. Revisió dels recorreguts de les línies interurbanes dins la ciutat. No queda justificat el mapa que conté, tenint en compte que la mesura 3.1.4 proposa "reduir gradualment els orígens i finals de línies d'autobusos de curt, mig i llarg recorregut a la via pública per incorporar-les a les estacions d'autobusos existents i a d'altres futures."</p>	ICV-EUIA	Sí	-	S'ha tret el plaol. S'estudiarà amb més detall dins de l'actuació.	Fitxa 3.2.5

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
171	ferroviari - rodalies	Fitxes mesures	<p>Mesura 3.6.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU. En tant que el ferrocarril de rodalies és una infraestructura bàsica per a l'augment de desplaçaments externs en transport públic, cal exigir l'acompliment de les següents actuacions, totes elles incloses en el Pla de Rodalies, el Pacte Nacional per a les Infraestructures o el PDI 2011-2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projectar i iniciar la construcció d'un tercer túnel ferroviari de Barcelona per a rodalies i regionals, un cop finalitzin els treballs de l'actual túnel d'alta velocitat. Cal definir un traçat que doni resposta a l'actual congestió dels túnels existents i vertebrar millor la xarxa per aconseguir majors i millors connexions del sistema de rodalies RENFE. - Desdoblar les vies entre Montcada i Vic, per millorar el servei entre aquesta ciutat i Barcelona. - Nou túnel de Montcada, que permetrà establir trens semidirectes direcció al Vallès. - Quadruplicar les vies d'entrada a Barcelona entre Granollers i Mollet. - La tercera via entre Cerdanyola del Vallès i Sabadell - La connexió ferroviària convencional Barcelona Sants-Aeroport - Quadruplicar les vies d'entrada a Barcelona entre Castelldefels i La Torrassa. - Promoure les iniciatives d'aparcament dissuasori en origen (park & ride). 	ICV-EUIA	Sí	-	Estudi dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU".	
172	TP - tarifes	Proposta - TP	<p>Aquest PMU ha de mostrar la determinació de l'Ajuntament BCN en treballar per un consens sobre les polítiques públiques que les administracions consorciades en l'ATM portin a terme per a la revisió de les tarifes de TP, que siguin més ajustades i assequibles que les actuals, i per a l'assoliment d'un nou sistema de finançament.</p> <p>L'Ajuntament de Barcelona -representat a l'ATM- ha de reconsiderar a la baixa les tarifes de TP i afavorir la demanda del TP amb preus i serveis competitiu amb el transport privat, la principal causa de congestió, accidents i contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona. Es fa difícil equilibrar els comptes del transport públic quan s'estimula la demanda del vehicle privat per sobre del transport col·lectiu.</p>	ICV-EUIA	No	No	No és objecte del PMU.	
173	TP - tarifes	Proposta - TP	<p>Concretar la proposició presentada per ICV-EUIA i aprovada per la Comissió de Seguretat i Mobilitat perquè el Govern municipal realitzi una campanya informativa, utilitzant els suports propis i els mitjans municipals, per difondre les bonificacions per a l'ús del transport públic de persones en situació d'atur, que van establir el Departament de Territori i Sostenibilitat i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Així mateix, establir un protocol d'atenció a les Oficines d'Atenció Ciutadana (OAC) així com als Punts d'Informació Juvenil (PIJ) perquè la informació d'aquestes bonificacions arribi al màxim de persones que les utilitzen i que puguin ser-ne beneficiàries. S'insti al Govern de la Generalitat a assegurar que les Oficines de Treball (OTG) ofereixin aquesta informació a totes les persones que puguin ser-ne beneficiàries. I s'insti al Departament de Territori i Sostenibilitat i a l'ATM que apliquin les bonificacions als títols de transport públic per a persones en situació d'atur a totes les persones aturades amb ingressos inferiors l'SMI, sense perjudici dels consensos que puguin assolir-se a la Taula Social del Transport que ampliessin la cobertura d'aquesta bonificació.</p>	ICV-EUIA	Sí	Sí	Afegit apartat campanyes informatives.	Apartat Propostes 2.6.3
174	TP - tarifes	Proposta - TP	Garantir la plena universalització de la Targeta Rosa com a títol de transport amb tarifació social per a les persones grans de Barcelona.	ICV-EUIA	No	No	No és objecte del PMU.	
175	autocars - discrecional	Proposta - TP	<p>Mesura 3.7.1. Optimitzar oferta/demanda i ocupació del transport públic discrecional. Es diu que "empreses properes amb horaris similars podrien beneficiar-se d'una gestió conjunta del servei de transport, obtenint beneficis pel que fa a costos que, alhora, repercuteixen en beneficis per a la mobilitat de la ciutat per la reducció de vehicles circulants. A tal fi, s'haurien de resoldre les possibles barreres administratives i legals que hi puguin haver."</p> <p>AUDICA ha demanat promoure aquest ús compartit i caldria concretar les actuacions per tirar endavant aquesta mesura.</p>	ICV-EUIA	Sí	-	Es desenvoluparà dins de l'actuació.	
176	mobilitat turística	Proposta - mobilitat turística	Mesura 3.7.4. elaborar el Pla de Mobilitat Turística 2013-2018 de la ciutat de Barcelona, amb un procés de participació -amb la corresponent devolució i memòria participativa- de les entitats veïnals i el Pacte per la Mobilitat que fixi com a objectius la mobilitat sostenible i l'ús ciutadà de l'espai públic.	ICV-EUIA	Sí	-	Es desenvoluparà dins de l'actuació.	
177	DUM	Proposta - DUM	Mesura 4.1.3. Estudiar la implantació d'Àrees de Proximitat i Centres de Distribució. Cal fer un anàlisi de quines zones de la ciutat -especialment, quins nuclis històrics de barris- poden plantejar-se solucions per a la distribució urbana de mercaderies, com són les àrees de proximitat o els centres de distribució urbana.	ICV-EUIA	Sí	-	La mesura diu que s'estudiarà.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
178	DUM	Proposta - DUM	Mesura 4.1.4. Promocionar el repartiment DUM amb mitjans de baix impacte. Cal la concreció de la proposició d'ICV-EUIA aprovada a la comissió de seguretat i mobilitat, en la qual s'acordà que el govern municipal incorporés, en el marc del nou Pla de Mobilitat Urbana (PMU), un pla per al foment de la distribució urbana de mercaderies en bicicleta elèctrica i altres vehicles elèctrics.	ICV-EUIA	Sí	Sí	S'incorpora el "Pla per al foment de la distribució urbana de mercaderies en bicicleta elèctrica i altres vehicles elèctrics".	Mesura 4.1.4
179	moto	Proposta VP - moto	El PMU aposta per una disminució de la mobilitat en vehicle privat en general del 26,6% al 21,1%. Dins d'aquest grup del vehicle privat, però, s'aposta perquè la moto aquesta incrementi la seva importància dins la mobilitat fins al 5,4% de la mobilitat total (que suposaria el 25% de la mobilitat en vehicle privat). El PMU ha d'apostar per accentuar l'eix de la mobilitat equitativa, sostenible i segura. Conseqüentment, no pot apostar per estratègies incrementalistes en el nombre de desplaçaments en moto, sinó reforçar l'aposta pel transvasament modal del vehicle privat (inclosa la moto) als modes de transport sostenibles (transport públic, bicicleta i desplaçaments a peu).	ICV-EUIA	No	No	Un increment dels desplaçaments en moto permetrà reduir les emissions contaminants i augmentar la fluïdesa del trànsit.	
180	superilles - Z30	Fitxes mesures	Mesura 5.1.1 proposa "actualitzar la xarxa bàsica". Dins d'aquest PMU, cal incloure que les vies urbanes que no configuren la xarxa bàsica esdevinguin Zones 30 i que qualsevol actualització que es faci ha de tenir en compte aquesta voluntat, cosa que contradiu el mapa amb la proposta orientativa de xarxa bàsica de circulació. Cal recordar que la Comissió de Seguretat i Mobilitat ha aprovat que el Govern ha de presentar un estudi per assolir aquest objectiu, així com augmentar la implantació de d'elements físics reductors de la velocitat en els carrers que siguin Zona 30. Tal com també ha proposat l'Agència de Salut Pública de Barcelona, cal declarar Barcelona ciutat zona 30 excepte alguns eixos bàsics i rutes del transport públic.	ICV-EUIA	Sí	Sí	En principi tot allò que no sigui xarxa bàsica serà, com a mínim, zona 30 o interior de Superilla.	Fitxa 5.1.1
181	aparcament	Fitxes mesures	Mesura 5.6.1. Estudiar la regulació de l'estacionament en superfície de les motos. Ha de ser més contundent i incloure una estratègia amb actuacions per a reduir l'aparcament de les motocicletes a les voreres. En el plenari del Pacte per la Mobilitat l'associació Catalunya Camina expressa sovint la seva preocupació pels obstacles que hi ha a les voreres i espais d'estada, amb una presència excessiva de motos aparcades (entre altres). Cal una ordenació progressiva de l'espai públic: calçada per als vehicles i voreres per als vianants. De fet, aquesta és la voluntat d'aquest Pla de Mobilitat Urbana. La prohibició d'aparcar sobre la vorera i l'oferta de places d'aparcament a la calçada que es va dur a terme al Poblenou en el mandat passat suposava un primer pas per aconseguir aquesta ordenació. La mesura de prohibir aparcar motocicletes sobre les voreres tenia el seu origen en la voluntat política d'avançar en l'objectiu proposat i en l'acord veïnal.	ICV-EUIA	Sí	-	Ja es treballa en el bloc 1.1.	
182	aparcament dissuasiu	Fitxes mesures	Mesura 5.2.1. Fomentar el canvi modal vehicle privat a transport públic o vehicle compartit. Cal afegir la implantació de pàrquings dissuasius a l'entrada de Barcelona a prop de transport públic, com proposa l'ASPB. Tot i ser una mesura supramunicipal que cal treballar conjuntament amb ATM, Generalitat i AMB, cal incloure-la en aquest apartat, com altres mesures i actuacions que s'han de treballar conjuntament amb altres administracions.	ICV-EUIA	Sí	-	Ja s'inclou a la mesura "3.1. Ferroviari", ja que els aparcaments han d'estar associats a la xarxa ferroviària o intercanviadors de transport públic de superfície.	
183	xarxa bàsica	Fitxes mesures	Mesura 5.2.1. Fomentar el canvi modal vehicle privat a transport públic. Cal renunciar a infraestructures viàries o reduir l'espai d'algunes d'existents, especialment les que afavoreixen els desplaçaments externs en cotxe. Cal reduir la capacitat per al vehicle privat. Per això, el PMU ha d'incloure: <input type="checkbox"/> Desprogramar l'ampliació de la ronda del Litoral, a l'alçada del Mòrrot i no projectar cap túnel viari que travessi la muntanya de Montjuïc. <input type="checkbox"/> Desprogramar el desdoblament dels túnels de Vallvidrera amb un perllongament per sortir a la Ronda General Mitre. <input type="checkbox"/> Evitar que els vials segregats d'accés a l'estació de la Sagrera des del Nus de la Trinitat serveixin com a una nova via ràpida per accedir dins de la ciutat. <input type="checkbox"/> Reduir un carril per sentit a la Gran Via de les Corts Catalanes, en el tram comprès entre la plaça de les Glòries i Sant Adrià del Besòs. <input type="checkbox"/> Reduir l'amplada i el nombre de carrils de circulació de l'Av. Meridiana, entre Pl. Glòries i Trinitat, que inclogui la millora dels modes de transport sostenible i les connexions transversals per a vianants. <input type="checkbox"/> Pacificar el trànsit a la Via Laietana, amb la reducció de carrils per al vehicle privat, l'augment de l'espai per a vianants i la millora de les actuals condicions per a la circulació del transport públic i les bicicletes.	ICV-EUIA	No	No	Per reduir el vehicle privat no cal renunciar a noves infraestructures viàries, interessa una xarxa bàsica el màxim d'eficient possible per tal de permetre pacificar l'interior de les superilles i guanyar més espai per al vianant.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
184	bus - carril	Fitxes mesures	Mesura 5.2.3. on es diu que s'estudiarà la viabilitat de que les motos i cotxes amb alta ocupació passin per carrils bus sense parades si no afecta a la seguretat viària i/o el funcionament del transport públic. Questionem que aquesta mesura no perjudiqui l'eficiència del transport públic, en el marc d'un PMU i d'una estratègia municipal amb la nova xarxa d'autobús que pretén augmentar-ne la velocitat comercial.	ICV-EUIA	Sí	-	La mesura 5.2.3 ja estudia la bondat de l'actuació.	
185	sharing - pooling	Fitxes mesures	Mesura 5.2.2. Foment de sistemes de sharing / pooling de vehicles. Es diu que l'Ajuntament de Barcelona, juntament amb un consorci privat, està definint la introducció d'un sistema de vehicles compartits amb motos elèctriques. Amb la mirada posada en la mobilitat sostenible, el nostre grup creu que no hem de supeditar la millora ambiental del trànsit únicament a un canvi de tecnologia. El vehicle elèctric és un bon instrument per millorar l'emissió de contaminants a la ciutat, però no és la solució global respecte l'estalvi energètic, l'excessiva ocupació de l'espai viari per part del vehicle privat ni resol el dret a la mobilitat per a tothom. Considerem que és prioritari consolidar la implantació del Bicing, enlloc que l'Ajuntament participi de la implantació d'un servei d'ús compartit de motos elèctriques.	ICV-EUIA	Sí	-	Estem d'acord. L'objectiu de la mesura és augmentar l'ocupació dels vehicles privats. El bicing es tracta a l'actuació 2.4.1.	
186	aparcament	Fitxes mesures	Mesura 5.4.1. Revisió i millora de la gestió de l'estacionament en superfície. Es proposa Eliminar els efectes negatius de l'estacionament gratuït. Per fer efectiva aquesta mesura, cal tirar enrere polítiques seguides en aquest mandat com la congelació de la tarifa de l'àrea blava i la gratuïtat per a alguns casos a l'àrea verda d'aparcament.	ICV-EUIA	Sí	-	S'habilitaran mecanismes per tal d'establir tarifes d'estacionament per a residents en funció de quin sigui el nivell d'emissions en cada cas.	
187	aparcament	Proposta - VP	En les conclusions del model de repartiment modal, s'afirma que la gestió de l'aparcament farà reduir el repartiment modal del vehicle privat del 26,7% actual al 24,0% (-2,7 punts). Anteriorment, s'anomenen unes mesures complementàries de gestió de l'aparcament en el model de Superilles, com són la gestió centralitzada de l'aparcament i la unificació de la gestió de l'aparcament soterrat de BSM, SABA, i altres operadors, de manera que sigui més fàcil d'integrar les polítiques de regulació de l'aparcament. La creació de la societat mixta d'aparcaments BAMSA és contrària a l'interès de la ciutat perquè contradia aquestes recomanacions que estan en el mateix PMU, en tant que la nova societat gestionarà només els aparcaments del centre de la ciutat. Amb aquesta operació de privatització, les polítiques de mobilitat queden condicionades pels interessos de la majoria privada de BAMSA i dificulta actuacions on l'aparcament actui com a regulador de la mobilitat perquè els interessos privats no afavoriran una restricció del trànsit al centre de la ciutat, per exemple. Per tot això, ICV-EUIA rebutja l'operació BAMSA, per perjudicar les polítiques de mobilitat sostenible.	ICV-EUIA	No	No	En principi una gestió unificada millora l'eficàcia del sistema.	
188	aparcament	Fitxes mesures	Mesura 5.4.3. Estudi de la possible revisió de les normes urbanístiques i adaptar el rati d'estacionament d'edificis a la realitat del territori. És positiva, però ha de ser més clara en el seu objectiu i, per tant, ha de concretar els passos per a modificar les normatives urbanístiques del PGM i proposar les modificacions a la llei de mobilitat que determinen els mínims de places a construir per a noves edificacions.	ICV-EUIA	No	No	No es pot detallar ja que serà el resultat de l'actuació.	
189	emissions	Proposta - VP	Episodis contaminació: Per actuar de forma ràpida en els casos d'alerta per contaminació a la ciutat i la seva àrea metropolitana, treballar amb el màxim consens per definir, conjuntament amb les administracions competents, una política amb actuacions conjunturals per aplicar-la quan sigui necessari.	ICV-EUIA	Sí	Sí	És una qüestió important, que transcendeix el propi PMU. Les mesures i protocols a aplicar en aquests casos es recolliran en un Pla de Contaminació Atmosfèrica. Es proposarà un grup de treball supramunicipal i interdisciplinari a tal efecte (salut pública, contaminació, mobilitat, etc.) .Indicat a mesura 5.1.3. Gestionar el trànsit amb criteris ambientals".	Actuació 5.1.3
190	mobilitat turística	Proposta - mobilitat turística	La mobilitat estructural que un agent privat generi i que necessiti la construcció d'infraestructures públiques (p.ex. la construcció d'un aparcament per a autocars), ha de repercutir en els privats que se'n beneficiïn. Per tant, l'Ajuntament ha de carregar als beneficiats el cobriment de les despeses de les obres.	ICV-EUIA	Sí	-	Sobrepasa les competències del PMU. Es considera una actuació de futur interessant. S'ha d'estudiar en cada cas per repercutir exactament la part que li correspondria com a privat, i s'han d'elaborar criteris homogenis i entenedors.	
191	Indicadors	Indicadors PMU	Introduir un nou indicador "Ràtio de velocitat mitjana Vehicle privat / velocitat comercial del Transport públic de superfície". Entenent que aquests dos modes per desplaçar-se competeixen tant per l'espai viari com pels usuaris, tendir a acostar les seves velocitats mitjanes (actualment favorables al vehicle privat) hauria d'incentivar un major ús dels modes de transport públic. El temps del trajecte és un element amb major elasticitat que el preu en la demanda del transport, tal com posen de manifest els estudis realitzats.	ICV-EUIA	No	No	S'han introduït ambdós indicadors per separat.	
192	Seguiment PMU	Seguiment	Cal fer una avaluació contínua del compliment del PMU, amb una dimensió pública i ciutadana dels seus indicadors, més enllà de l'actualització de les dades bàsiques i de l'observatori de la mobilitat.	ICV-EUIA	Sí	Sí	Es recull observació i s'incorpora al document	ISA i III.4.1 PMU (ja hi figura)

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
193	emissions	Externalitats	Com proposa P(A)T, Prevenció d'Accidents de Trànsit, cal realitzar estudis sobre la influència de les emissions de contaminants en la salut, en col·laboració amb les administracions que calgui.	ICV-EUIA	Sí	-	Ja es fa dintre de la Direcció d'Intervenció Ambiental i la Generalitat	
194	economia - externalitats	Externalitats	EL PMU explícita que cal reduir externalitats, però no en fa una valoració econòmica. Caldria valorar si -conjuntament amb altres administracions com poden ser l'ATM- seria possible calcular aquesta valoració econòmica per tenir una visió integral dels costos de la mobilitat.	ICV-EUIA	Sí	-	S'intentarà fer un seguiment de les repercussions de les actuacions per futurs PMUs	
195	turisme		(comentari) El turisme és valor positiu per la ciutat de Barcelona i per la seva activitat econòmica. Aporta un volum de negoci que representa un percentatge prou valuós del PIB, genera llocs de feina, capacitat de finançament internacional, permet mantenir qualitat de vida i serveis públics necessaris per als residents a través dels impostos que genera la seva activitat directa i indirectament.	BARNA CENTRE	Comentaris	No		
196	turisme		(comentari) El centre urbà representa la memòria històrica de la ciutat, conté els elements patrimonials que li confereixen identitat i l'espai que tots els ciutadans comparteixen, també amb els visitants. La concentració i la diversificació comercial al voltant dels espais històric-cultural emblemàtics és un valor estratègic que genera atracció sobre el conjunt de la ciutat i garanteix el seu creixement. També revitalitza el patrimoni arquitectònic i cultural.	BARNA CENTRE	Comentaris	No		
197	aparcament, C/D, turisme		(comentari) L'equilibri entre fluxos turístics i fluxos autòctons, entre usos comercials i usos residencials, és necessari per l'activitat comercial. L'activitat econòmica necessita de l'accessibilitat (també espai aparcament) i la mobilitat a la zona. Les polítiques restrictives de mobilitat, la manca/alt preu de l'espai d'aparcament o la manca de l'espai de C/D de mercaderies repercuteixen en moltes altres dimensions de la vida urbana: la vitalitat residencial, l'ordenació d'usos de l'espai públic o el dinamisme comercial.	BARNA CENTRE	Comentaris	No		
198	turisme		(comentari) És necessari que els responsables municipals prenguin consciència de que no promoure ni garantir l'accessibilitat (en transport públic o privat, o no oferir espai d'aparcament) del ciutadà autòcton, juntament amb la facilitat que ofereixen al respecte les grans superfícies comercials de perifèria i la recessió del consum nacional, provoca la progressiva desertització comercial de productes dirigits a la ciutadania de Barcelona i el deteriorament comercial així com de la diversitat de l'oferta. L'empobriment de l'oferta comercial genera pèrdua d'atractiu de l'espai públic, manca de reconeixement d'identitat interna sobre el ciutadà autòcton i deteriorament de la imatge exterior de Barcelona.	BARNA CENTRE	Comentaris	No		
199	turisme		(comentari) A efectes turístics, els espais consolidats com a visita turística preferent, també han de garantir l'accessibilitat i la mobilitat tant en vehicle privat com en TP. La gestió dels fluxos turístics no s'hauria de fer posant obstacles e incomoditats a la visita del turista que s'hi mostra interessat a conèixer els elements històrics i culturals paradigmàtics de la ciutat de Barcelona, doncs el que finalment serà qüestionat (ja sigui pel propi turista o per les operadores turístiques) serà la destinació de Barcelona.	BARNA CENTRE	Comentaris	No		
200	autocars		Per al compliment dels objectius mediambientals i la disminució en l'emissió dels diferents gasos i els efectes més freqüents sobre la salut, l'aposta per les energies renovables i "netes" és del tot bàsica i serà la que permetrà disminuir els efectes negatius mediambientals. La restricció de l'accés de vehicles, especialment els d'alta ratio d'ocupació com els autocars, no sembla que hagi de tenir cap mena d'impacte en les dades a millorar. Al contrari, creiem que s'hauria d'incentivar l'arribada de vehicles com els autocars que tenen una ratio molt alta d'ocupació.	BARNA CENTRE	Sí	-	Interessa que els vehicles discrecionals siguin el més nets possibles i que estiguin ocupats al màxim. Malgrat tot, s'han de tractar les externalitats dels vehicles discrecionals globalment, per això es fa una actuació que és el Pla de Mobilitat Turística.	
201	VP		La recessió econòmica local i mundial, la variació en els hàbits i les maneres de desplaçament, han incidit en una disminució dels fluxes i presència de vehicles en vies i espais antigament considerats com a conflictius per la mobilitat.	BARNA CENTRE	Comentaris	No		

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
202	comerç, turisme		<p>Creiem en la necessitat d'afrontar un nou enfocament de la relació de comerç i ciutat al centre històric, on l'espai urbà es consolidi com un indret de confluències de fluxes humans i econòmics, al mateix temps que ofereix serveis i qualitat de vida per a residents i visitants. El principal atractiu de tot centre urbà és la diversitat, pel que s'hauria d'entendre que qualsevol actuació s'ha de fer des d'una òptica interdisciplinària, mai entenent el comerç ni el turisme com un enemic del resident ni de la ciutat.</p> <p>Els progressius canvis en els hàbits de consum durant els darrers 10 anys, la crisi econòmica, l'augment de les grans superfícies comercials, la polarització del consum entre dos perfils molt extrems (alt i baix poder adquisitiu), la no facilitat d'accés a la zona, són factors que posen en perill la diversitat comercial que configurava l'èxit del centre històric.</p> <p>El centre històric i el seu atractiu comercial és actualment un dels principals motivadors actuals de la visita i estada a la ciutat de Barcelona. Les repercussions negatives del deteriorament progressiu d'aquest tret d'identitat i activitat econòmica, són indicadors a valorar per sí mateixos, però és necessari recordar que les conseqüències poden fer-se extensives a moltes altres dimensions de la ciutat.</p>	BARNA CENTRE	Comentaris	No		
203	VP	Proposta - model mobilitat, repartiment modal	<p>1. Assolir els escenaris de canvi modal no dependrà únicament de la creació de superilles i de la reordenació dels autobusos amb la NXBUS. Cal una estratègia que tingui en compte el cost generalitzat dels desplaçaments i integri estratègies de mobilitat sostenible competitiva a escala urbana i interurbana per reduir la mobilitat en VP motoritzat. En aquest sentit es vol alertar que la NXBUS per sí sola tindrà una eficàcia molt limitada si no es combina amb modes de transport de superior capacitat i amb sistemes de transport públic interurbà, ferroviaris i viaris.</p>	PTP	Sí	-	Ja es té en compte.	
204	bus - carril bus	Proposta - bus	<p>2. Potenciar el transport públic en via reservada, protegida físicament i, quan es pugui, ubicar les plataformes reservades de transport públic al centre de calçada per evitar les pèrdues de velocitat comercial que provoquen els giris a la dreta dels automòbils i les C/D de camions i furgonetes. La mesura 3.1.2 (millorar el servei de les línies d'autobús) inclou l'actuació del carril bus com a mesura per augmentar la velocitat comercial, però no fa referència a la ubicació preferent del carril bus al centre de calçada. Un seguit de reformes recents confirmen que no s'aposta per aquesta ubicació central del carril bus.</p>	PTP	Sí	-	S'estudiarà la millora que resulti més oportuna en cada cas.	
205	intercanviadors TP	Proposta - TP	<p>3. Donar prioritat als intercanviadors de transport públic, que generen efecte xarxa (Pl. Catalunya, Sagrera TAV, Torrassa, Ernest Lluch ...).</p> <p>La mesura 3.1.3 (impuls de les infraestructures de transport d'autobusos) proposa estudiar els intercanviadors, i en concreta els següents: nou intercanviador de Diagonal-Oest-Zona Universitària, Ernest Lluch, Ribera Salines, Sants Estació i Sagrera TAV. D'altra banda, la mesura 3.1.5 (revisió dels recorreguts de les línies interurbanes dins la ciutat) planteja que els serveis interurbans efectuïn parada en els principals intercanviadors. En un plànol situa: Sant Andreu Arenal, Sagrera Meridiana, Clot, Glòries, Pça. Molina, Bonanova, Plaça Espanya, Sants Estació, Maria Cristina i Zona Universitària.</p> <p>Les dues mesures haurien de ser coherents a l'hora de prioritzar determinats intercanviadors. Així mateix, ja que s'incorpora Ribera Salines (Comella), es demana incorporar també l'intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet), per l'efecte xarxa que genera (Rodalies Renfe, L1).</p>	PTP	Sí	-	En concordança amb la Generalitat	
206	VAO - bus	Proposta - TP	<p>4. Reformular la política del bus-VAO després del fracàs experimentat a la C58. Prendre el model alternatiu proposat a la B23.</p> <p>Les mesures 3.1.6 (impuls de les infraestructures de transport d'autobusos) i 3.1.7 (fomentar els carrils bus-VAO d'entrada a Barcelona) recullen les actuacions del PDI 2011-2020 en relació als carrils bus-VAO, però en cap cas proposen reformular la política dels bus-VAO ni aporlen cap reflexió tècnica en relació als diferents models a la C-58 o B-23.</p>	PTP	Sí	-	En concordança amb la Generalitat.	
207	intercanviadors TP	Proposta - TP	<p>5. Formulació d'un pla d'intercanviadors de bus interurbà - metro/tram/bus urbà a Barcelona (Zona Universitària, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Pl. d'Espanya).</p> <p>La mesura 3.1.5 (veure descripció anterior) contempla més intercanviadors que els indicats, i per a Sagrera només el situa a Sagrera Meridiana i no a Sagrera TAV. Es demana que es prioritzin aquests 4 intercanviadors (Zona Universitària, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Pl. d'Espanya), donada la ubicació estratègica en relació als serveis de bus interurbà.</p>	PTP	Sí	-	En concordança amb la Generalitat.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
208	bus	Proposta - bus	6. Plantejar velocitats comercials a la nova xarxa de bus de l'ordre dels 15 km/h amb les mesures que facin falta per aconseguir-ho (carrils bus, semaforització, obertura simultània de totes les portes per entrar i sortir, etc). La mesura 3.1.1 (implantació de la nova xarxa bus) esmenta que amb la NXB es guanya velocitat comercial, però la velocitat comercial promig de la xarxa ortogonal és de 12,3 km/h, significativament inferior als 15 km/h. Si realment es vol un canvi de concepte del transport públic de superfície, la NXB hauria de ser més ambiciosa en relació a la velocitat comercial.	PTP	No	No	Ja es plantegen mesures per augmentar la velocitat del bus.	
209	tramvia	Proposta - tramvia	7. Integrar el tramvia en la planificació de la nova xarxa d'autobusos com un graó més en la successió de modes de transport de superfície: bus de barri, bus estàndard, bus articulat, bus biarticulat i tramvia. Dotar de tramvia els corredors de la nova xarxa on s'asseixin regularment més de 40.000 passatgers diaris, previsiblement a la Diagonal i a l'eix de Gran Via. El tramvia ni tan sols compta amb una mesura específica en el llistat d'actuacions de transport públic. Es demana que el tramvia recuperi la rellevància que li correspon en el marc de la mobilitat urbana i també de connexió amb els municipis veïns. El PMU hauria de contemplar la connexió dels dos tramvies necessàriament per la Diagonal, per tal de dotar de major accessibilitat determinades àrees de la ciutat (com ara el districte tecnològic 22@, amb una marcada carència de transport públic i de connectivitat amb la banda oest de la Diagonal). No obstant això, en la mesura 3.6.1 (coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat) s'observa en el mapa (actuació XT01 del PDI, que contempla la unió dels dos tramvies per la Diagonal).	PTP	Sí	-	Ja s'inclou dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU". A estudiar.	
210	metro	Proposta - metro	8. Línia 9-10. Donar solució a l'acabament de la Línia 9-10 de la Generalitat de Catalunya i al Pla de Rodalies del Ministeri de Foment. En relació al metro, només hi ha una mesura específica en relació a l'intercanvi dels ramals L3-L4 a l'alçada de Barceloneta - Drassanes. No obstant això, en la mesura 3.6.1 (coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat) s'afirma que principalment s'instarà a la continuació dels treballs de l'L9-10. L'àmbit per debatre aquest tipus d'actuacions és el Pla Director d'Infraestructures de l'ATM, on històricament s'han marcat una sèrie de prioritats com l'intercanviador i interconnexió de línies de Rodalies de la Torrassa, l'extensió de l'L8 - FGC des de pl. d'Espanya a Francesc Macià i Gràcia o l'extensió de la L2 entre Sant Antoni i Fira 2 per absorbir la L9 entre Aeroport T2 i Fira 2 i fer-la més eficient com a línia de Metro. Tot i que la proposta d'interconnexió de la L3 i L4 pugui ser interessant d'estudiar o comparar amb d'altres actuacions, com l'avortat intercanviador central de Pl. Catalunya, cal fer-ne una anàlisi integrada dins del PDI per tal d'avaluar-ne la prioritat. L'ajuntament de Barcelona no pot alterar per si sol les prioritats del PDI que s'acorden amb la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana en el marc de l'ATM.	PTP	Sí	-	S'estudiarà dins de l'actuació "3.1.1. Coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat de Barcelona o que facilitin els objectius del PMU", juntament amb Generalitat, ATM.	
211	TP - tarifes	Proposta - TP	9. Reformular l'esquema tarifari i afavorir el finançament del transport públic mitjançant una llei finalista. No s'hi fa cap referència. La mesura 3.3.1 (foment de la T-Mobilitat) no planteja <u>reformular l'esquema tarifari</u> , ni tampoc es parla de <u>crear normativa</u> (tal i com obliga la Llei de Mobilitat) per establir noves fórmules de finançament del transport públic.	PTP	No	No	No és competència del PMU.	
212	bus	Proposta - bus	10. Realitzar plantejaments metropolitans i no exclusivament urbans amb la nova xarxa de transport públic de superfície. La mesura 3.1.1 (Implantació de la nova xarxa bus) concreta l'estat d'implantació a desembre de 2013, però no planteja una anàlisi de la NXB en relació a les realitats metropolitanes.	PTP	Sí	Sí	Afegit a la fitxa: "Possibilitat d'extensió a la realitat metropolitana que es treballarà en taules supra municipals"	Fitxa 3.2.1
213	TP - bicig - sharing - tarifes	Proposta - TP	11. Integrar el Bicig i el Carsharing en el sistema tarifari de transport públic (via descomptes). La mesura 3.3.1 concreta que la T-Mobilitat, a llarg termini, podria incloure altres elements de la mobilitat com el bicig. Així mateix, la mesura 3.3.2 pretén fomentar la integració dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament. Aquesta segona mesura específica la possibilitat del pagament per a la utilització de la combinació d'aquestes xarxes, tot i així no es fa cap referència a procurar descomptes per als usuaris de transport públic.	PTP	Sí	-	Ja se'n parla a la mesura 3.6.1. (antiga 3.3.2) de la possibilitat d'incorporar descomptes per ús intensiu de les diferents xarxes.	
214	TP - TIC	Proposta - TP	12. Millora de la gestió de la informació estàtica i en temps real, sense fronteres TMB-AMB.	PTP	Sí	-	Es traslladarà a la EMT.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
215	TP - accessibilitat	Proposta - TP	13. Reclamar el compliment de la llei d'accessibilitat. En relació a la mesura 3.5.1 (Garantir l'accessibilitat al transport públic), caldria especificar que l'Ajuntament reclamarà a la Generalitat les obres d'accessibilitat a les estacions de metro que encara no disposen d'ascensors, per tal que totes les obres comencin en el període del PMU (abans de 2018). També cal exigir el compliment de la normativa en matèria de seguretat, garantint sortides d'emergència en aquelles estacions amb un únic accés a les andanes.	PTP	Sí	-	Es reclamarà.	
216	taxi	Proposta - TP	14. Es troba a faltar alguna mesura que possibiliti l'ús del taxi compartit, habitual en altres països europeus.	PTP	Sí	-	Ara ja existeixen aplicacions d'aquest tipus dintre de l'IMT.	
217	xarxa bàsica	Proposta - VP	15. Supressió dels projectes de nous eixos d'autopistes urbanes a Barcelona, i eliminació de la llargària de la xarxa viària com a indicador de "mobilitat segura" (contemplada al PMU 2006-2012). El projecte urbanístic de Sant Andreu-Sagrera associat a l'estació d'alta velocitat proposa una xarxa viària subterrània amb enllaços a diferent nivell impropis dels objectius de mobilitat sostenible del PMU, basat en espais públics habitables i amb la realitat econòmica actual. Aquesta xarxa és a la pràctica un perllongament de l'autopista a l'interior de la ciutat amb les següents efectes perniciosos per a la mobilitat sostenible: <ul style="list-style-type: none"> • Increment de la demanda induïda en vehicle privat provinent del nus de la Trinitat • Pèrdua de qualitat de l'espai públic. Es provoquen desnivells, efectes barrera, increment de la velocitat i de la contaminació i nous punts negres de contaminació acústica i accidents a les entrades i sortides • Els projectes urbans s'incrementen notablement en costos i en terminis • L'espai que ocupa la infraestructura va en detriment d'una quarta via ferroviària amb la qual s'hauria d'equipar el tram Sagrera - Bifurcació Aiguës per permetre serveis llançadora al Vallès des de Sagrera sense col·lapsar els túnels congestionats de Barcelona. El PMU no fa cap referència. 	PTP	No	No	Sobrepassa l'àmbit temporal del PMU.	
218	TP - superilles	Proposta - TP, superilles	16. Definir les superilles a partir d'eixos de mobilitat sostenible, no a partir de la xarxa viària bàsica. Barcelona ha centrat el seu discurs en les superilles com a cèl·lules de millora ambiental, que expulsen el trànsit motoritzat de pas del seu interior (incloent-hi l'autobús). Però més important que concentrar el trànsit de pas a uns quants carrers de la xarxa bàsica és reduir-lo al conjunt de la ciutat. Per reduir el trànsit cal una oferta de mobilitat sostenible alternativa i aquesta no es pot construir a partir de superilles inconnexes sinó a partir d'eixos de mobilitat sostenible. Aquests eixos són itineraris preferents per a vianants, ciclistes, l'autobús i el tramvia. Per tant les superilles haurien de ser conseqüència de la definició d'aquests eixos sostenibles i no definir-se exclusivament a partir de la xarxa viària bàsica de pas. Els eixos de mobilitat sostenible han de tenir prioritat sobre la xarxa viària de pas, tot evitant fer revolts i culs-de-sac a vianants, ciclistes i transports públics (inclòs bus i tramvia). En aquest sentit caldrà incorporar al debat de les superilles la nova xarxa d'autobús de Barcelona, la connexió dels tramvies i els carrils bici principals, amb les implicacions que això tingui sobre la definició de les superilles (2x2, 2x3, 3x2, 3x3, etc). No podem definir totes les superilles sense haver definit i consensuat els itineraris d'aquests elements bàsics de la mobilitat sostenible. <u>Possiblement la xarxa viària bàsica, de caràcter generalment unidireccional, no s'avingui amb la necessitat dels transports públics de tenir itineraris d'anada i tornada propers o, si és possible, sobre el mateix carrer.</u> La mesura 5.1.1 defineix i estudia l'eficiència del sistema amb canvis de sentit amb l'objectiu d'actualitzar la 'xarxa bàsica', però no en relació als eixos de mobilitat sostenible.	PTP	No	No	L'estructura viària que defineix les Superilles ha estat definida per la nova xarxa ortogonal d'autobusos, integrant alhora la resta de xarxes de mobilitat sostenible. El procés de definició de la xarxa de Superilles s'ha fet després d'un procés d'iteració amb diverses institucions per tal d'integrar el conjunt de xarxes, privilegiant les xarxes sostenibles.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
219	vianant	Proposta - a peu	<p>17. Elaborar un programa de treball per implementar mesures de confortabilitat per a vianants dins la ciutat mediterrània. Cal estudiar les característiques de l'anar a peu, les diferents maneres en que es transita per la ciutat, les veritables necessitats dels vianants i els condicionants que cal implementar, etc. En cada cas l'espai públic de la ciutat està obligat a aportar les millors condicions i, a més, de forma simultània.</p> <p>L'actuació que es proposa consisteix en formar un grup de treball multidisciplinar, capaç d'estudiar amb detall aquest complex programa global amb el que definir principis bàsics i condicionants complementaris als que ajustar els dissenys de l'espai públic, pensant primordialment en la ciutat mediterrània. Tal i com quan es va estudiar el "camí escolar", es tracta de determinar condicions de disseny que permetin que la ciutat s'adapti millor al sistema de desplaçament per excel·lència, que és la marxa a peu.</p> <p>La mesura 1.1.1 (millora de l'accessibilitat i confort de les voreres i espais per a vianants) defineix diversos criteris que milloren la confortabilitat del vianant (incorporació parcial de l'al·legació).</p>	PTP	Sí	Sí	Incorporat a 1.1.1. "Aquestes i d'altres qüestions relacionades amb la seguretat del vianant seran convenientment plantejades en el marc d'un grup de treball multidisciplinar, per tal de trobar les mesures més convenient en cada cas". Podria ser el grup de treball de vianants i seguretat del Pacte	Mesura 1.1.1
220	vianant	Proposta - a peu	<p>18. Millorar el pas de l'una a l'altra banda de les grans avingudes. Es proposa revisar la situació dels temps de verd reservats per als vianants en aquelles avingudes més grans de la ciutat (Diagonal, Meridiana, Gran Via). En cas que l'usuari estigui en plenes condicions hauria de poder crear de banda a banda en un únic temps de semàfor, mentre que la persona que té condicions de mobilitat limitades hauria de poder creuar la calçada central sense haver d'estressar-se per culpa del temps que sap que li manca.</p> <p>Per exemple a l'av. Diagonal entre Francesc Macià i Palau Reial, l'av. Diagonal esdevé una barrera fonamental per als vianants. En aquest tram, el pas només es pot fer cada 350 m (aprox.) quan hi ha un carrer que la creua. A més, el pas perpendicular entre façanes només es pot fer en dos temps de semàfor, amb forces dificultats per a persones amb limitacions de mobilitat, fet inacceptable per al vianant.</p> <p>La mesura 1.1.3, d'augmentar la seguretat del vianant, inclou l'actuació de reduir l'impacte dels carrers amb més trànsit, tot assegurant el temps suficient per tal que els vianants més lents puguin travessar (assumint velocitat de 0,8m/s) (incorporació parcial de l'al·legació).</p>	PTP	Sí	-	Ja estava incorporat a les mesures 5.1.5. i a la mesura 1.1.3. ("estudiar la instal·lació de punts de creuament suficients").	
221	bici - intermodalitat TP	Proposta - bici	<p>20. Intermodalitat a bord del transport públic. Les mesures 2.3.1 i 2.3.2, de millorar l'adequació del TP per a l'accés de bicicletes i de fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de TP ja incorporen millores en aquest sentit (Ni els aparcaments de bici a les estacions, ni els sistemes de bici pública d'aportació, resolen totes les necessitats d'intermodalitat d'aquells que necessiten la bici en origen i en destinació; és a dir, abans i després de realitzar una etapa del desplaçament en transport públic)</p> <p>Tot i així es poden introduir moltes novetats al PMU:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudiar com permetre l'entrada de bicicletes privades als autobusos de Barcelona, sense detriment del servei, com ja fa el tramvia (Trambaix i Trambesós). • Permetre l'accés de bicicletes plegables com a equipatge de mà • Establiment d'un sistema de bicicletes plegables amb cadena de cuir (no taquen) de l'ATM, especialment autoritzades per pujar als autobusos, com fa l'operadora valona TEC. 	PTP	Sí	Sí	OK l'estudi. Incorporat a mesura 2.3.1. "...es proposa col·laborar amb l'ATM per tal d'estudiar les possibilitats que ofereixen els diferents modes de transport públic urbà per admetre bicicletes sense detriment del servei". Les bicis plegables ja són permeses en l'actualitat La proposta de bicicletes no plegables és competència de l'ATM, i s'inclou a la mesura 2.3.1 que s'estudiarà.	Mesura 2.3.1
222	T-Mobilitat - intermodalitat, tarifes	Proposta - TP	<p>21. Creació d'un títol de transport comú per a tota la mobilitat sostenible.</p> <p>Integrar la facturació i validació del TP, del sistema de bicicleta pública, dels seus aparcaments i del carsharing. Creació d'ofertes de servei amb les següents característiques tarifàries:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descomptes recíprocs entre els usuaris de la bicicleta pública i del TP, com a següent passa a la integració tarifària ja efectuada entre autobús, metro, tren i tramvia. • Tope de despesa màxima per habitant en serveis de mobilitat sostenible (inclòs TP col·lectiu i individual per bicicleta) sense límit d'usos. • Facilitat per al consum de mobilitat alternativa al cotxe privat motoritzat. El que importa és deixar el cotxe a casa, no quin mitjà alternatiu fem servir. <p>La mesura 3.3.1 concreta que la T-Mobilitat, a llarg termini, podrà incloure altres elements de la mobilitat com el bicic. També la mesura 3.3.2 pretén fomentar la integració dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament. Aquesta segona mesura especifica la possibilitat del pagament per a la utilització de la combinació d'aquestes xarxes, tot i així no es fa cap referència a procurar descomptes per als usuaris de TP.</p>	PTP	Sí	Sí	Ja estava inclòs parcialment, però s'amplia amb aquests termes en el contingut de les fitxes 3.6.1 i 3.6.2.	Fitxes 3.6.1 i 3.6.2

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
223	bici	Proposta - bici	<p>22. Integració tècnica dels sistemes d'aparcaments protegits per a bicicletes (Bicibox). Els sistemes d'aparcament protegits per a bicicletes han de ser accessibles als usuaris eliminant el màxim de fronteres administratives, territorials (dins l'AMB) i d'operadors. El Bicibox permet amb una sola targeta utilitzar de prop de 100 aparcaments. No resultaria convenient introduir un nou sistema d'aparcaments totalment incompatible amb el Bicibox com pretén l'Ajuntament de Barcelona. Encara que s'utilitzi tecnologia diferent (agafadors en comptes de caps metàl·liques), el sistema hauria de ser compatible a nivell de tarifació i d'activació, per no fragmentar la demanda dels ciclistes segons el territori ni impedir l'efecte xarxa en un continu urbà com són diversos municipis de l'ÀMB.</p> <p>Tot i que la mesura 2.2.1 promou la creació de places d'aparcament segur de bicicletes, <u>no es fa cap referència al sistema Bicibox.</u></p> <p>En relació a la mesura 2.1.1 (ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta), el <u>plànol de proposta de xarxa global de bicicleta no es troba actualitzat</u> (p.e. carrer Pujades).</p>	PTP	Sí	Sí	S'incorpora la compatibilitat amb el sistema Bicibox en la Mesura 2.2.1. S'actualitzen plànols. Cal veure però que la situació "actual" es refereix a 2012 - gener 2013	Mesura 2.2.1
224	DUM	Proposta - DUM	<p>23. Proveïment al comerç de la ciutat des de microplataformes logístiques. Cal potenciar una logística urbana que minimitzi el nombre de vehicles comercials que es passen el dia circulant per la ciutat i realitzant tasques de C/D, amb gran ineficiència que es caracteritza per la saturació en el temps de lliurament, però no en el volum transportat. El tamany d'una ciutat com Barcelona ha de permetre:</p> <p>a) la creació de microplataformes logístiques: punts de concentració de mercaderies diverses que ja arriben empaquetades (o tancades dins mini contenidors) per a cada punt de destinació, on es fa la corresponent classificació per entorns de destinació.</p> <p>b) pocs vehicles de transport entre la microplataforma i punt de distribució (que circularan plens i realitzaran petits recorreguts).</p> <p>c) pocs punts d'aparcament reservats necessàriament a la via pública per fer la descàrrega.</p> <p>d) un repartiment dels darrers metres amb carretó de mà - Per economia d'escala serà possible disposar de vehicles i carretons de diverses característiques adaptats, tant al tipus de producte (paquet) a traslladar com a l'entorn urbà per on ha de passar - Seran vehicles adients segons els casos, el tricicle de pedaleig assistit, el vehicle lleuger o el furgó de repartiment.</p> <p>La mesura 4.1.3 estudia la implantació d'Àrees de Proximitat i Centres de Distribució, mentre que la mesura 4.1.4 cerca promocionar el repartiment DUM amb miljans de baix impacte (i esmenta que la bicicleta elèctrica pot tenir un paper fonamental). Des de la PTP es demana que aquestes intencions prèvies es puguin impulsar gràcies a un <u>acompanyament normatiu, que restringeixi la circulació dels vehicles motoritzats en determinades franques horàries i territorials.</u></p>	PTP	Sí	-	La mesura 4.1.1 diu que s'estudiarà la idoneïtat en cada cas	
225	vianant	Diagnosi - a peu	<p>pag. 90 (Aspectes a millorar de la mobilitat dels vianants) s'enuncia que "Obres, terrasses, etc. La via pública, i concretament les voreres, admeten una gran diversitat d'activitats, algunes de les quals estan afectant el confort i accessibilitat del vianant.". Resulta imprescindible afegir un esment a l'aparcament de motos a les voreres com a principal causa de la manca de confort, accessibilitat i segurerat per als vianants.</p>	PTP - reflexions	Sí	Sí	Incorporat al document de diagnosi del PMU	II.3.3. Diagnosi (bloc a peu)
226	bici	Diagnosi - bici	<p>A la pagina 119 (Aspectes a millorar de la mobilitat en bicicleta) caldria afegir el fenomen de la intolerància que sovint es mostra cap a aquest mode de transport de la ciutat, que encara ha de justificar el seu dret a la via pública. La intolerància és un problema relacionat amb la seguretat vial que sovint no genera accidents però sí frustracions i problemes de convivència entre els usuaris de la via pública.</p>	PTP - reflexions	Sí	-	Ja queda integrat en actuació 2.7.1.	
227	emissions	Diagnosi	<p>El problema de la contaminació és caracteritzat a partir dels mapes de concentració de PM10, PM2,5 i NOX, no a partir del % de les causes d'emissions. Cal que el PMU es centri en la qüestió de la mala qualitat de l'aire com el principal impacte del nostre sistema de mobilitat, per sobre d'altres aspectes sovint més valorats com és la sinistralitat o la congestió.</p>	PTP - reflexions	Sí	-	Ja és així	
228	DUM - mobilitat turística	Diagnosi	<p>La distribució urbana de mercaderies (DUM) i la mobilitat turística haurien de prendre més protagonisme a la diagnosi i part propositiva del PMU.</p>	PTP - reflexions	Reflexions	-		

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
229		Indicadors PMU	<ul style="list-style-type: none"> La quota modal apareix com el principal element diferenciador dels 4 escenaris previstos: A) tendencial, B) pacificació actual, C) superilles i D) superilles d'alta eficiència. Però la quota modal no reflecteix en sí mateixa els impactes de la mobilitat: <ol style="list-style-type: none"> Les quotes modals consideren etapes, igualant desplaçaments de recorregut dispar, amb uns impactes molt diferents sobre la contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat i congestió. Per calcular els impactes reals s'hauria de tenir en compte el recorregut mitjà de cada mode i els impactes unitaris dels mateixos. Si s'ha fet explicar-ho, si no s'ha fet es proposa revisar la metodologia. Per a que les quotes modals siguin un indicador de referència han d'estar vinculades amb altres indicadors de contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat i congestió. Caldria especificar si les quotes considerades són conseqüència d'aquests indicadors o a l'inrevés. No es consideren els impactes de la distribució urbana de mercaderies (furgonetes, camions). 	PTP - reflexions	Reflexions	-	Per tal de fer les simulacions de consums d'energia o emissions, s'han tingut en compte els veh*km per mode (recorregut mitjà), tal i com es pot veure en l'annex de metodologia que s'incorpora al document.	
230	Quota modal	Indicadors PMU	<ul style="list-style-type: none"> Més enllà de les quotes modals i indicadors de contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat i congestió, cal generar altres indicadors sobre la qualitat de la mobilitat sostenible alternativa. Proponem els següents: <ol style="list-style-type: none"> Freqüència mitjana dels transports urbans i interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012 % de línies amb intervals de pas inferiors o iguals als 10, 15, 20 i 30 o més minuts Velocitat comercial dels transports urbans i interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012 % de la ciutat accessible en bicicleta en condicions segures (carril bici + zones pacificades) % de la ciutat dotada de servei ferroviari % de la mobilitat elèctrica, amb doble distinció entre híbrids i elèctrics purs, i entre transport públic (metro, tren, tramvia, bus) i privat (cotxe, moto i bici) % d'accessibilitat als transports públics Ocupació de tots els transports, a més del vehicle privat. 	PTP - reflexions	Reflexions	-	S'han indicat els indicadors més significatius pel PMU. La resta de dades sobre mobilitat en general es publiquen anualment amb les Dades Bàsiques de Mobilitat (en qualsevol cas si es considera alguna altra dada com a bàsica s'hi podria arribar a afegir).	
231	Seguretat vial - emissions	Indicadors PMU	<ul style="list-style-type: none"> Seguretat vial i contaminació: caldria treballar la informació sobre mapes urbans. Ha de ser un exercici de transparència designar les àrees urbanes amb millor i pitjor qualitat de l'aire, així com els trams de concentració d'accidents. Complementar les dades d'accidentalitat en base a la mobilitat en vehicles-quilòmetre. Actualment només es donen xifres absolutes segons vehicles implicats o per habitant. Incloure indicadors de canvi climàtic - emissions de CO2 Nous indicadors sobre l'antiguitat de la flota de vehicles privats, el percentatge de dièsel, gasolina, híbrids dièsel, híbrids gasolina. Incloure també l'antiguitat de les motos i la seva tracció: gasolina o elèctrica. 	PTP - reflexions	Sí	-	Es treballa al PLSV.	
232	general	Indicadors PMU (revisió 2006-12)	<ul style="list-style-type: none"> Eliminació de l'increment de xarxa viària com un indicador positiu, i menys associat a mobilitat segura Complement o substitució de l'indicador relacionat amb l'aparcament de motos i cotxes. Al PMU 2006-2012 apareix el % de places d'aparcament en calçada destinat a motos respecte el de cotxes. Caldria incorporar un indicador sobre la legalitat d'aquests aparcaments, especialment en l'àmbit de la moto, on s'ha fet norma aparcar sobre les voreres, una operació que està prohibida o molt limitada a la major part de les ciutats d'occident. L'Ajuntament de Barcelona insisteix en incrementar encara més l'ús de la moto tot i els greus impactes que això suposa en matèria de seguretat vial i ocupació d'espai públic. Barcelona ja és la ciutat europea amb més motos. Ja al PMU 2006-2012 es plantejava passar del 27,2% del parc mòbil de 2006 al 45% del parc mòbil l'any 2012. Per contra es plantejava una reducció de la taxa de turismes per cada 1.000 habitants, de 391 l'any 2006 a 380 l'any 2012. Sembla obvi que s'hauria de potenciar la reducció dels modes de transport privat motoritzat en favor de la bicicleta (amb una taxa d'accidents 36 vegades inferior a la moto) i el transport públic (el més segur). Complement dels indicadors d'emissions de PM10 i NOx pels d'immissió (vegeu punt 3). Especificar el % de població sotmesa a determinades concentracions de NOx, PM10 i PM2,5 Objectius de percentatges de flota amb biodièsel. Atesa la polèmica internacional per la procedència dels biocarburants el foment del biodièsel s'està restringint en favor de l'ús de tecnologia híbrida o purament elèctrica L'elaboració d'un indicador en base a l'edat mitjana de la flota d'autobusos, que no s'ha assolit, no sembla la millor representació d'una flota que, en el cas de TMB, és una de les més netes d'Europa. Un indicador basat en el percentatge de flota híbrida o de gas natural faria més justícia amb la intensa política ambiental de la flota TMB. 	PTP - reflexions	Reflexions	-	Alguns d'aquests indicadors s'han desestimat en el nou PMU. Alguns altres es treballen al Pla de Qualitat de l'aire.	

REF	TEMA	DOCUMENT	Al·legació	ENTITAT	Valoració positiva	Canvi introduït	Justificació / Observacions	Apartat document
233	Quota modal	Escenaris	<ul style="list-style-type: none"> L'any 2012 s'ha produït una seriosa davallada de la mobilitat amb motiu de la recessió econòmica. El nou PMU 2012-2018 planteja diferències amb el seu predecessor 2006-2012: uns nous escenaris de forta retracció de la mobilitat privada i manteniment dels viatges transport públic per a l'any 2018. Sembla un plantejament més realista. L'any 2012 s'ha produït la més forta davallada de demanda del transport públic metropolità, situant-se a nivells de 2005-2006. Cal tenir present que, a més de les causes conjunturals, no s'han aplicat mesures excepcionals per recuperar els viatgers com s'ha fet en altres sectors econòmics amb plans d'estímul de la demanda Entre 2005 i 2011 la bicicleta ha multiplicat per 3,5 el nombre de desplaçaments, situant-se en 2011 en 1,51% de quota modal. D'acord amb la conjuntura econòmica actual, l'increment del preu del carburant, i les creixents facilitats per circular, la duplicació del nombre de desplaçaments en bicicleta els propers 6 anys sembla superable L'Ajuntament de Barcelona insisteix en incrementar l'ús de la moto tot i els greus impactes que suposa en matèria de seguretat vial i ocupació d'espai públic. Barcelona ja és la ciutat europea amb més motos. Ja al PMU 2006-2012 es plantejava passar del 27,2% del parc mòbil de 2006 al 45% l'any 2012. Per contra es plantejava una reducció de la taxa de turismes per cada 1.000 habitants, de 391 l'any 2006 a 380 l'any 2012. Sembla obvi que s'hauria de plantejar la reducció de modes de transport privat motoritzat en favor de la bicicleta (amb una taxa d'accidents 36 vegades inferior a la moto) i el transport públic (el més segur dels transports) A l'hora de calcular la demanda del transport públic en base al desenvolupament del PDI cal tenir present: <ol style="list-style-type: none"> Els terminis d'aquest pla no s'estan complint Les previsions de demanda del TP tampoc (Trambesós, Línia 9/10, servei de Bus Carril bus-VAO C58) La Generalitat de Catalunya ha paral·litzat el tram central de les línies 9/10, que dona sentit als trams ja construïts i que és d'una gran transcendència metropolitana (zona 1) i urbana L'Ajuntament de Barcelona ha paral·litzat la connexió dels tramvies Trambaix - Trambesós per la Diagonal, que és el camí més curt, on hi ha més intercanviadors modals i on es pot captar més demanda per menor inversió El Ministerio de Fomento no està executant el Pla de Rodalies (ferroviàries), un dels plans amb més potencial de nous usuaris cap al transport públic als accessos de BCN. 	PTP - reflexions	Reflexions	-		
234	general	general - objectius?	<p>(Macroobjectius addicionals):</p> <ul style="list-style-type: none"> Compliment de la legalitat europea pel que fa a la contaminació ambiental amb estacions de fons i de trànsit a tots els barris de la ciutat i a tots els escenaris, Reducció de la mortalitat a la meitat: és a dir, dels 30 morts actuals a menys de 15 l'any 2018. Considerar tots els mecanismes a l'abast per aconseguir-ho: <ol style="list-style-type: none"> Declarar Barcelona ciutat zona 30 excepte alguns eixos bàsics i rutes del transport públic (el TP és molt més segur gràcies a la conducció duta a terme per professionals, com es demostra a les estadístiques d'accidentalitat) Mesures actives de prevenció d'accidents Conscienciació ciutadana Increment dels controls policials, especialment de semàfors vermells i excés de velocitat Adaptacions del disseny urba (mesures passives) Electrificació del 50-55% del transport mitjançant les següents mesures: <ol style="list-style-type: none"> Bonificacions fiscals als vehicles híbrids i elèctrics al mateix temps que s'incrementa la fiscalitat sobre els vehicles de combustió Creació de Zones d'Atmosfera Protegida restringides als vehicles més eficients, híbrids i elèctrics Macroilles i l'estudi d'un peatge urba. Pontenciant el transport públic elèctric mitjançant la hibridació dels autobusos i la interconnexió i expansió de la xarxa de tramvia <p>Hipòtesis sobre els escenaris del PMU:</p> <ul style="list-style-type: none"> Assolir l'escenari D no gràcies a la crisi econòmica sinó a la millora important del TP i itineraris per a la mobilitat no motoritzada (carril bici, itineraris de vianants, eixos comercials de barri, camí escolar, etc). Les superilles s'han d'acompanyar d'eixos potents per assolir una mobilitat alternativa sense paralitzar la ciutat. En cap cas el disseny de les superilles haurà de trencar eixos de transport públic o de mobilitat no motoritzada. Considerar mesures de restricció de la mobilitat privada com a cara de la mateixa moneda per generar una mobilitat alternativa sostenible: superilles, peatge urba, fiscalitat diferencial segons el tipus de vehicle, tarifació de l'aparcament, etc. 	PTP - reflexions	Reflexions	-	<p>El PMU preveu complir amb els paràmetres europeus pel que fa a la qualitat de l'aire en totes les estacions (escenari PMU).</p> <p>Reducció de la mortalitat a la meitat: Llei europea. PLSV.</p> <p>Es pren nota dels suggeriments aportats en referència a mesures concretes a implementar per millorar la seguretat viària i electrificar el transport, per anar treballant sobre aquesta línia en endavant.</p>	

ANNEX

7.5.Reconeixement al Pla de Mobilitat Urbana

A continuació es transcriu la notícia publicada el 14/05/2014 a la web de l'Ajuntament de Barcelona per Redacció bcn.cat, sobre el premi ITS que va rebre el present Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona per la seva aposta per l'ús de la tecnologia en la gestió i les infraestructures de la mobilitat.

http://w110.bcn.cat/portal/site/Mobilitat/menuitem.cbe15a34b5efad778a738a73a2ef8a0c/?vnextoid=828a37ef4f9f5410VgnVCM1000001947900aRCRD&vnextchannel=55840641b867b210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vnextfmt=formatDetall&lang=ca_ES

Durant la XIV edició del Congrés Espanyol sobre Sistemes Intel·ligents de Transport (ITS), celebrat la setmana passada a Madrid, Barcelona va rebre el premi ITS en la categoria del trànsit urbà pel seu Pla de mobilitat urbana (PMU) 2013-2018.

Els premis ITS Espanya que s'atorguen anualment han distingit el PMU pel seu "impuls de les noves tecnologies com a eines imprescindibles per a la gestió de la mobilitat".

El regidor de Mobilitat, Eduard Freixedes, ha celebrat el premi assegurant que "l'esperit del PMU recull l'aposta decidida de Barcelona per la tecnologia per assolir una mobilitat més sostenible, segura, eficient i equitativa". Freixedes ha destacat "els valors d'innovació que aporta aquest pla, que utilitza la tecnologia per millorar els diferents eixos d'actuació de la mobilitat a la ciutat, avançant decididament cap al concepte de smart city".

El PMU, que ja s'ha presentat al Pacte per la Mobilitat i s'ha de sotmetre a aprovació inicial a la Comissió de Seguretat i Mobilitat, inclou entre

altres mesures l'aposta per la millora tecnològica dels autobusos de la ciutat amb la implantació de la nova xarxa de bus, la incorporació progressiva de noves tecnologies a les rondes de Barcelona i a dins la ciutat per una mobilitat més eficient a la capital catalana, o la millora de la gestió de les zones de càrrega i descàrrega a través de noves eines tecnològiques.

L'entitat que ha premiat el projecte, el Fòrum de Noves Tecnologies en el Transport ITS Espanya, és una associació sense ànim de lucre fundada el 2002 amb l'objectiu d'unir el sector públic, privat i acadèmic relacionat amb els sistemes intel·ligents de transport.

