Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.1: Invertir en mesures de control de la velocitat i la seguretat

Descripció de la Mesura

L'excés de velocitat és una de les principals causes de l'accidentalitat viària. A més, aquesta velocitat excessiva i la gravetat de les conseqüències que provoquen els accidents (ferits, víctimes, danys materials, etc.) són proporcionals.

Per tal de disminuir el nombre de sinistres i víctimes mortals en accidents de trànsit s'incrementaran el nombre d'operatius de seguretat viària de la GUB i es milloraran les tecnologies aplicades, molt especialment en les zones 30, en les què el control de la velocitat és clau per al seu èxit.

MESURA: Col·locació de nous equips de radar i visió artificial. Impulsar control de velocitat a partir de càlcul de velocitat mitjana amb mètodes de visió artificial. Intensificar el nombre de controls preventius de velocitat (també a les zones 30), alcoholèmia i drogues en la conducció.

Plànol de VELOCITATS MITJANES a la xarxa de carrers de la ciutat. Assignació de trànsit de la situació actual

Objectius

Reduir el nombre de conductors que incompleixen la normativa i/o excedeixen la velocitat permesa.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària de la ciutat i rondes.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.1: Invertir en mesures de control de la velocitat i la seguretat

Mitjans necessaris

Equips de radar i equips de visió artificial. Suport de la Guàrdia Urbana en els punts de major incidència d'infraccions. Modificació de la normativa, nou reglament de circulació urbana.

Estat

Situació de partida: 49 víctimes mortals i 836 accidents amb víctimes (anuals).

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Indicador

Víctimes mortals en accidents de trànsit:
- Reducció de víctimes mortals per any, en relació a l'any base 2006.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.1 Invertir en mesures de control de la velocitat i la seguretat						
	ÍNDEX: Núm de controls / sancions anuals	No hi ha dades	No hi ha dades			20%	Actual + 20%
INDICADOR	**ÍNDEX: Víctimes mortals en accidents de trànsit**	54	49	-9%	44	-20%	39

Etapes

1. Elaborar inventari de trams d'infracció.
2. Programa pla d'inversions.
3. Assignació pressupostaria.
4. Execució.
5. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

60.000 € / any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.2: Promocionar campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària

Descripció de la Mesura

La seguretat viària a Barcelona, es considera una responsabilitat compartida. Les administracions competents en la matèria i la ciutadania han d'actuar de manera responsable, l'administració informant i sensibilitzant els usuaris de la mobilitat i els ciutadans, com usuaris de les infraestructures viàries, han de participar-hi activament. L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per a assolir els objectius marcats en matèria de seguretat.

Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible. Calen rodes de premsa, amb una explicació continuada.

És important la sensibilització i conscienciació del col·lectiu dels joves i dels adolescents en el tema de la seguretat viària. En aquest sentit es considera adient l'ús de determinats actes i activitats de tipus lúdic que puguin servir com a eina per a l'educació viària, per exemple els "Road Shows".

MESURA: Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització continuades i anuals, així com rodes de premsa, sobre informació i prevenció de conductes de risc en matèria de seguretat viària.

Objectius

Augmentar el grau de sensibilització de la ciutadania vers la millora de la seguretat viària i la reducció de l'accidentalitat. Cal fomentar la bona convivència i el respecte entre tots els usuaris dels modes de transport i al mateix temps vetllar per a la protecció dels més vulnerables: vianants, infants, gent gran i ciclistes.

Àmbit d'actuació

Ciutadans i usuaris de la xarxa urbana.

Mitjans necessaris

Cal dissenyar campanyes específiques per a cada públic objectiu.
En els formats necessaris: Fulletons, banderoles, Pla de mitjans: campanyes de premsa, campanyes de ràdio i TV.
Recursos per al seguiment de l'efectivitat de les mesures, grau de penetració i posterior valoració dels efectes.
Conscienciar a la ciutadania sobre les conductes de risc , donar a conèixer les conseqüències dels accidents de trànsit, una petita distracció pot dur greus conseqüències .

Estat

Situació de partida: 11.196 accidents a l'any 2005 a Barcelona.

Òrgan promotor

Relacions externes i Qualitat. Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.2: Promocionar campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària

Agents

Relacions Externes i Qualitat, Guàrdia Urbana i Direcció de Serveis de Mobilitat, Agència Salut Pública de Barcelona.

Indicador

Campanyes divulgatives: número de campanyes.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.2 Promocionar campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària						
	ÍNDEX: Nombre de campanyes divulgatives anuals	7	8	13%	9	40%	11
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes / veh*km	881	836	-5%	791	-20%	669

Etapes

1. Identificació la problemàtica, immediates-detecció situació-campanya.
2. Disseny de la campanya específica.
3. Execució de la campanya.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

50.000 € / any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.3: Impulsar mesures per fomentar la conducció segura de les motocicletes i els ciclomotors: Millorar la seguretat dels desplaçaments dels conductors d'aquests vehicles

Descripció de la Mesura

La ciutat de Barcelona és una de les ciutats europees amb major nombre de motos i ciclomotors per habitant, (mitjana de 163/1000hab)..

La modificació del carnet de conduir permet, des de l'octubre de 2004, conduir motos de 125 cc amb el carnet B i 3 anys d'antiguitat. Aquest fet ha possibilitat una major incorporació de conductors novells en la conducció de la moto i pot haver estat un dels elements que ha contribuït a l'augment de l'accidentalitat amb la implicació d'aquests vehicles.

A més, s'observa que l'accidentalitat amb implicació d'aquest tipus de vehicles és elevada, i per tant, mereix desplegar una bateria de mesures que ajudin a reduir la seva sinistralitat. El PLSV ja contempla la voluntat d'establir convenis entre entitats i organismes per a l'estudi i investigació de dades sobre accidentalitat. Actualment ja existeix un conveni de col·laboració amb ANESDOR, i s'estudia la col·laboració amb la Federació d'Autoescoles de Barcelona, per a la realització de cursos de conducció segura i classes de reforç dirigides a aquest col·lectiu.

L'Ajuntament de Barcelona participa en diverses meses i projectes a nivell estatal i europeu sobre la seguretat de les motocicletes: la *Comissió del Pla Estratègic de la Moto*, de la DGT, i el projecte *European Safer Urban Motorcycling* (ESUM), de la UE, del qual n'és el coordinador i en lidera les actuacions.

Complementàriament, s'estudia la possibilitat d'introduir un carnet per als usuaris de motos i ciclomotors, que tingues diverses utilitats: regulació d'estacionament, accessos restringits, etc.

Mesura: Estudiar les característiques i llocs dels accidents amb implicació de les motos i ciclomotors. Preparar als motoristes per a la conducció. Minimitzar els escenaris d'alta sinistralitat. Combatre les pràctiques de risc i adoptar mesures pal·liatives. Trobar nous incentius i impulsar la realització de cursos de formació en conducció segura de la moto. Facilitar la mobilitat dels vehicles de 2 rodes motoritzats i garantir la seguretat dels conductors i dels vianants.

Objectius

Reduir l'accidentalitat dels usuaris de motocicleta que accedeixen amb el permís de conduir tipus B sense experiència en la conducció de motos.

Impulsar proves pilot de disseny viari per millorar la seguretat dels desplaçaments d'aquests vehicles: per exemple, la previsió d'espai per a la detenció en posició avançada, amb una senyalització horitzontal específica que s'estudiarà (actualment en fase de realització de proves pilot). En les vies amb posició avançada i per major seguretat, instal·lar control a través de visió artificial (red-light) a les cruïlles.

Àmbit d'actuació

Conductors de moto i ciclomotor.
Conductors novells de moto de 125 cc amb permís tipus B.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.3: Impulsar mesures per fomentar la conducció segura de les motocicletes i els ciclomotors: Millorar la seguretat dels desplaçaments dels conductors d'aquests vehicles

Mitjans necessaris

Realitzar un estudi sobre l'accidentalitat de les motos.
Professors d'escola de conducció, instal·lacions i material didàctic.

Estat

Situació de partida: Increment del 21% l'any 2005 del nombre d'accidents de motocicletes a Barcelona respecte l'any 2004 (2.011 accidents/any).

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat i GUB.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Direcció de Serveis de Comunicació i Qualitat, Guàrdia Urbana i ANESDOR.

Indicador

Accidents amb víctimes/veh*km:
- Reducció del nombre d'accidents amb víctimes/milió de veh*km (any base 2006).

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.3 Impulsar mesures per fomentar la conducció segura de les motocicletes i els ciclomotors: Millorar la seguretat dels desplaçaments dels conductors d'aquests vehicles						
	ÍNDEX: Nombre de motos de menys de 125cc	76.269 (2002)	91.582	20%	109.898	40%	131.878
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes / veh*km	881	836	-5%	791	-20%	669

Etapes

1. Realització d'estudis d'anàlisi i investigació
2. Desenvolupament teòric de les proves.
3. Posada en pràctica.
4. Avaluació de resultats.
5. Programació i realització de cursos en funció dels nivells d'accidentalitat.
6. Seguiment de l'efectivitat.
7. Posada en pràctica.
8. Avaluació de resultats.
9. Extracció de conclusions.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.3: Impulsar mesures per fomentar la conducció segura de les motocicletes i els ciclomotors: Millorar la seguretat dels desplaçaments dels conductors d'aquests vehicles

Temps d'implementació

6 anys

Cost

140.000 € / any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris

Actuació 1.1.4: Controlar rigorosament la invasió dels espais reservats per part d'usuaris no autoritzats a fi de prevenir la realització de maniobres sobtades: dobles fileres, ocupacions de carrils bus i qualsevol tipus de reserves

Descripció de la Mesura

La indisciplina viària, per part dels vehicles motoritzats, és una font inesgotable d'accidents potencials. Quan un vehicle surt de l'àmbit que li és propi, genera situacions de risc que haurien de ser evitables.

El nombre d'enganxaments del servei de grua va en consonància amb el descens del nombre d'accidents amb víctimes vianants i ciclistes. El PMU proposa que a partir de la conscienciació ciutadana i la resta de mesures del pla es redueixin encara més el nombre d'enganxaments (com a indicador del número d'infraccions i conseqüentment de situacions de risc i d'accidents).

En aquest sentit, és destacable el cas de les zones d'encotxament i desencotxament (E/D) dels serveis de transport discrecional, turístic, etc. en què s'ha d'ampliar la oferta, allà on hi hagi dèficit, i millorar la qualitat i la seguretat de la oferta existent.

MESURA: Intensificació de la vigilància i identificació de les zones on es produeixen major nombre d'infraccions.

Objectius

Reduir la indisciplina i la invasió de les voreres.

Àmbit d'actuació

Població de conductors.

Mitjans necessaris

Recursos de la Guàrdia Urbana i vehicles dotats de dispositius de videovigilància i videosanció.

Estat

Situació de partida: El 22% dels usuaris que accedeixen al Centre de Barcelona estacionen de forma il·legal.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Guàrdia Urbana i TMB.

Indicador

Accidents amb víctimes / veh*km.

Eix 1: Mobilitat segura.

Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris

Actuació 1.1.4: Controlar rigorosament la invasió dels espais reservats per part d'usuaris no autoritzats a fi de prevenir la realització de maniobres sobtades: dobles fileres, ocupacions de carrils bus i qualsevol tipus de reserves

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris

Actuació 1.1.4: Controlar rigorosament la invasió dels espais reservats per part d'usuaris no autoritzats a fi de prevenir la realització de maniobres sobtades: dobles fileres, ocupacions de carrils bus i qualsevol tipus de reserves

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.4 Controlar rigorosament la invasió dels espais reservats per part d'usuaris no autoritzats a fi de prevenir la realització de maniobres sobtades: Dobles fileres, carrils bus i qualsevol tipus de reserves						
	ÍNDEX: enganxaments del servei de grúa	266.930 (2002)	204.683 (2005)	-23%	157.606	-45%	112.575
INDICADOR	**ÍNDEX: Accidents amb víctimes / veh*km**	881	836	-5%	794	-20%	669

Etapes

1. Inventari de zones de major infracció.
2. Programació de recursos de la Guàrdia Urbana.
3. Realització de campanyes.
4. Seguiment dels resultats.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

240.000 €/any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris.
Actuació 1.1.5: Impulsar les activitats del Pacte per la Mobilitat com a òrgan participatiu de tots els actors involucrats en la mobilitat i com òrgan de referència a Europa. Potenciar el suport a les víctimes i familiars d'accidentats de trànsit.

Descripció de la Mesura

Reforçar la dimensió del Pacte per la Mobilitat com a òrgan de difusió i promoció de coneixements i pràctiques sobre mobilitat segura, sostenible, eficient i equitativa, a través de la celebració de conferències , seminaris i actes de difusió.

Dinamitzar la reflexió i el treball sobre mobilitat i seguretat viària en el marc dels grups de treball del pacte per la Mobilitat

Celebrar els 10 anys de Pacte, posant de relleu la transcendència d'aquest òrgan de participació.

Mesura: Reforçar la dimensió del Pacte per la Mobilitat com òrgan de difusió i promoció de coneixement sobre mobilitat segura i sostenible. Dinamitzar la reflexió i el treball sobre seguretat viària en el marc del Pacte per la Mobilitat. Continuar potenciant la celebració de cicles de conferències, actes de divulgació i debat sobre mobilitat i seguretat viària. Potenciar el suport a les entitats i familiars de víctimes d'accident de trànsit.

Objectius

Continuar impulsant la celebració anual del Fòrum i dels Premis Barcelona Seguretat Viària. Renovar el compromís amb la celebració del cicle anual de conferencies, seminaris i jornades tècniques en l'àmbit nacional i internacional.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a l'organització d'actes.

Estat

Situació de partida: Existeix l'experiència de treball participatiu amb els membres del Pacte des de 1998.

Aquest any se celebrarà el XV Fòrum Barcelona Seguretat viària i la 13 edició dels Premis Barcelona Seguretat Viària memorial M .A. Jiménez.

Treball de coordinació i suport a les entitats vinculades a les víctimes i familiars d'accidentats de trànsit

Òrgan promotor

Relacions Externes i Qualitat. Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris.
Actuació 1.1.5: Impulsar les activitats del Pacte per la Mobilitat com a òrgan participatiu de tots els actors involucrats en la mobilitat i com òrgan de referència a Europa. Potenciar el suport a les víctimes i familiars d'accidentats de trànsit.

Agents

Relacions Externes i Qualitat, Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Indicador

Actes pel Pacte per a la Mobilitat.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.5 Impulsar les activitats del Pacte per la Mobilitat com a òrgan participatiu de tots els actors involucrats en la mobilitat i com òrgan de referència a Europa. Potenciar el suport a les víctimes i familiars d'accidentats de trànsit.						
	ÍNDEX: Inversió	46.000	70.000	52%	106.400	52%	106.400
INDICADOR	ÍNDEX: Actes pel Pacte per la Mobilitat	21	108				

Etapes

1. Elaborar una proposta d'actes.
2. Dissenyar la programació.
3. Realitzar l'acte.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

110.000 €/any.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.6: 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.

Descripció de la Mesura

Presentació modificacions a l'ordenança municipal de vianants i vehicles, després de l'aprovació van entrar en vigor el 15 de setembre de 2007.

En el marc del XIV Fòrum de Barcelona de Seguretat Viària, es va demanar al Director de la DGT que intercedís per tal de definir una legislació específica sobre circulació viària urbana.

També es van presentar suggeriments en el Reglamento General de Conductores, demanant que l'accés a la conducció de la moto fos gradual i que es garantís que tots els conductors d'aquests vehicles tinguessin els coneixements i la pràctica necessàries per a la conducció segura de les motos. Les mesures a favor conducció segura de la moto de la DGT es preveu que entrin en vigor dins del 2008.

MESURA: Intercedir per la introducció de canvis legislatius per afavorir la gestió de la mobilitat i la seguretat viària urbana.

Objectius

Millorar la gestió de la mobilitat urbana i garantir la seguretat dels conductors o compliment de la normativa

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Desenvolupament de les mesures per a la conducció segura de la moto. La DGT les descriu com prioritats a realitzar en el desplegament del Plan Estratégico de la Moto y el Ciclomotor.
Les mesures impliquen la modificació del Reglamento General de Conductores.

Estat

Situació de partida: Es van presentar modificacions a l'ordenança municipal de vianants i vehicles. Es van aprovar i van entrar en vigor el 15 de setembre de 2007.

Les mesures a favor de la conducció segura de la moto de la DGT es preveu que entrin en vigor dins del 2008.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat i GUB.

Agents

DGT, SCT, Ajuntament de Barcelona

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris
Actuació 1.1.6: 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.

Indicador

% de denúncies per infraccions de circulació recaptades / total denúncies circulació imposades.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.6 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.			Caldrà esperar a la implementació dels canvis legislatius.			
	ÍNDEX: Realització de canvis legislatius	-	-				
INDICADOR	**ÍNDEX: % de denúncies per infraccions de circulació recaptades / total denúncies circulació imposades.**						

Etapes

1. Elaborar proposta de canvis legislatius.
2. Posar en funcionament els canvis (si les instàncies competents els accepten)
3. Avaluar la millora de l'eficàcia sancionadora.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

No precisa d'aportació addicional sobre els recursos programats.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Actuar sobre la conducta dels usuaris.
Actuació 1.1.7: Incidir en l'estricte compliment de l'obligació d'ús dels sistemes de protecció (casc, cinturó i sistemes de retenció infantil) i fomentar-ne l'ús.

Descripció de la Mesura

Aquesta tasca es realitza a través del patrullatge preventiu en les demarcacions assignades i es complementa mitjançant punts de parada obligatòria, planificats per Prefectura.

Caldrà intensificar el control sobre determinades actuacions: ús del casc, ITV en regla, trucatges de ciclomotors, ús dels sistemes de protecció en general, etc.

MESURA: Incidir en l'estricte compliment de l'obligació d'ús dels sistemes de protecció (casc, cinturó i sistemes de retenció infantil i fomentar-ne l'ús.

S'estudiarà la possibilitat d'obligar, en determinades circumstàncies, a realitzar cursos de formació a aquells que cometin infraccions.

Objectius

Augmentar l'ús dels sistemes de protecció com ara el casc, el cinturó o les cadiretes pels infants.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Operatius d'increment de seguretat viària.

Estat

Situació de partida: Accidents greus i mortals el 2006.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Agents

Guàrdia Urbana.

Indicador

Morts en accident de trànsit.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Actuar sobre la conducta dels usuaris.
Actuació 1.1.7: Incidir en l'estricte compliment de l'obligació d'ús dels sistemes de protecció (casc, cinturó i sistemes de retenció infantil) i fomentar-ne l'ús.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.7 Incidir en l'estricte compliment de l'obligació d'ús dels sistemes de protecció (casc, cinturó i sistemes de retenció infantil i fomentar-ne l'ús.			Caldrà esperar a la implementació del patrullatge preventiu.			
	ÍNDEX: Pla de controls de l'ús dels sistemes de protecció	-	-				
INDICADOR	ÍNDEX: Morts en accident de trànsit	54	49	-9,26%	44	-27%	36

Etapes

1. Planificar operatius de Guàrdia Urbana.
2. Programar les operacions.
3. Dur a terme el patrullatge.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

No precisa d'aportació addicional sobre els recursos programats

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris.
Actuació 1.1.8: Intensificar el nombre de campanyes de seguretat viària i controls d'alcoholèmia a la ciutat de Barcelona.

Descripció de la Mesura

Aquesta tasca es realitza en coordinació amb el SCT per tal d'actuar de manera homogènia segons els moviments de vehicles amb motius com operacions sortida, estiu, Sant Joan, etc.

Durant la resta de l'any es determinen uns punts en la ciutat (en funció de l'anàlisi de punts de risc, l'ocupació intensiva de determinats espais o zones d'oci, etc.) on es realitzen controls preventius d'alcoholèmia i de seguretat viària.

MESURA: Realització de campanyes de seguretat viària i controls d'alcoholèmia a la ciutat de Barcelona.

Objectius

Disminuir la conducció sota els efectes de l'alcohol.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Partida pressupostaria per a l'organització dels actes

Estat

Situació de partida: Durant l'any 2007 (gener-setembre) s'han dut a terme 6 campanyes destinades a incrementar la seguretat viària. Del total de 61.421 proves, 8.634 han estat positives.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Agents

Guàrdia Urbana.

Indicador

Controls alcoholèmia/1000 habitants.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.1: Actuar sobre la conducta dels usuaris.
Actuació 1.1.8: Intensificar el nombre de campanyes de seguretat viària i controls d'alcoholèmia a la ciutat de Barcelona.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.1.8 Intensificar el nombre de campanyes de seguretat viària i controls d'alcoholèmia a la ciutat de Barcelona. ÍNDEX: Pla de campanyes de seguretat viària i controls d'alcoholèmia.	-	-	Caldrà esperar a la implementació de més controls d'alcoholèmia.			
INDICADOR	ÍNDEX: Controls alcoholèmia/1.000habitants	10	50	400%	200		

Etapes

1. Planificar les campanyes de comú acord entre GUB i SCT.
2. Programar-les.
3. Dur-les a terme a la ciutat de Barcelona.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

No precisa d'aportació addicional sobre els recursos programats

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.1: Elaborar un pla de pacificació progressiva del trànsit a la xarxa viària i Zones 30, com un mitjà per garantir la convivència entre tots els modes de desplaçament

Descripció de la Mesura

Per tal d'aconseguir una ciutat sostenible, segura i que ofereixi una millora de la qualitat de vida, s'opta per un model de mobilitat pacificada, de velocitats contingudes, que afavoreixi la convivència entre els diversos modes de transport i minimitzi els conflictes i els riscos. La xarxa quedarà jerarquitzada, diferenciant una xarxa bàsica de gran capacitat per al trànsit, i una xarxa secundària, amb caràcter pacificat i d'espai de convivència cívica.

En el cas de la xarxa viària secundària i local, cal aplicar nous dissenys als carrers per protegir els modes de transport no motoritzats i reduir la velocitat màxima a 30 km/h o inferior en àrees de convivència. La distinció entre unes i altres es farà quan es faci el projecte concret de cadascuna de les zones, moment en què s'estudiarà en detall a quines característiques de pacificació (zona 30 o prioritat invertida) s'adapta més el territori en àmbit de projecte: els cascos històrics dels barris són més aptes per a la prioritat invertida, i altres zones residencials són més adequades per a la implementació de zones 30.

Augmentant la superfície per a vianants i de carrers 30 de la ciutat, s'incrementarà el percentatge de zones pacificades respecte el total d'espai públic, amb el que es preveu incrementar la quota de mercat dels desplaçaments interns a peu i amb bicicleta.

Es preveurà un tractament específic per als districtes de l'Eixample i Sant Martí, donades les característiques de la trama Cerdà que té la majoria de la seva xarxa de carrers. La combinació de carrers de xarxa bàsica, secundària i pacificats donarà la delimitació de les zones 30 d'aquests barris.

MESURA: Pacificar la mobilitat amb l'objectiu de donar prioritat als més vulnerables, vianants i ciclistes. Elaborar un pla per a la implantació progressiva de Zones 30, zones de prioritat invertida i zones per a vianants.

Objectius

Adoptar un model de ciutat basat en la moderació del trànsit i en la qualitat ambiental.
Treballar per a la reducció de la velocitat i la bona convivència de tots els modes de desplaçament.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària de la ciutat que no forma part de la xarxa bàsica.

Mitjans necessaris

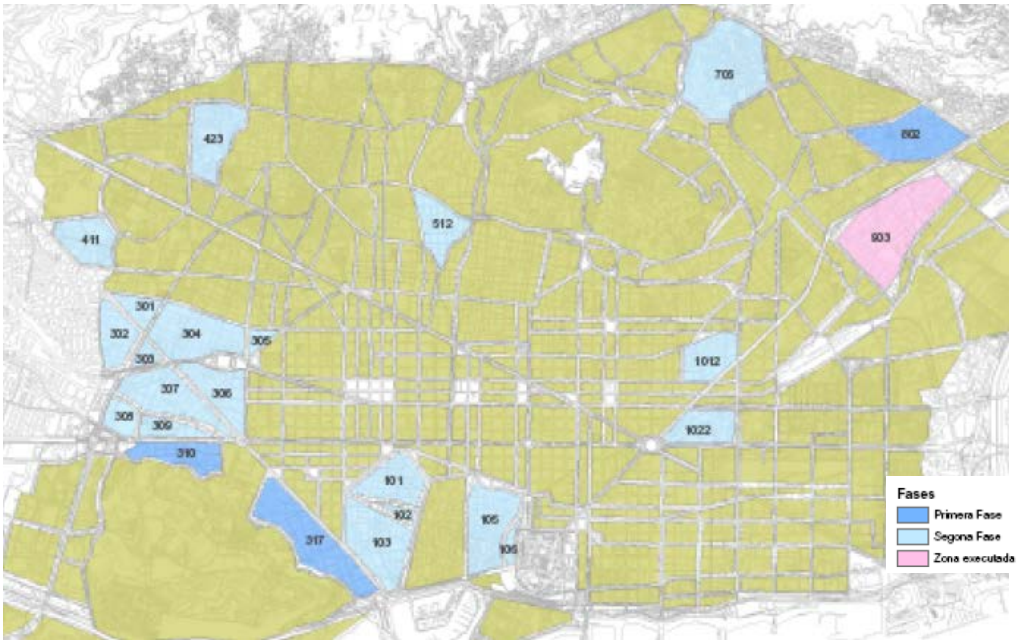
Partida pressupostària per a l'elaboració del pla.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.1: Elaborar un pla de pacificació progressiva del trànsit a la xarxa viària i Zones 30, com un mitjà per garantir la convivència entre tots els modes de desplaçament

Estat

Situació de partida: Posada en funcionament de 4 zones 30 a Barcelona.

Jerarquització del viari, en funció de l'ús que se'n fa actualment i el que se'n preveu.



LES CORTS
Sant Ramon
Maternitat
Pedralbes
CIUTAT VELLA
El Raval
Sant Pere
Santa Caterina
El Born
SANTS-MONTJUÏC
Badal
Hostafrancs
La Bordeta
Sants
Font de la Guatlla
Poble Sec
SARRIÀ- SANT GERVASI
Farró
HORTA-GUINARDÓ
Horta
NOU BARRIS
Prosperitat
SANT ANDREU
SANT MARTÍ
Camp de l'Arpa
El Clot

Plànol objectiu de Z30 i zones de vianants

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Guàrdia Urbana i B:SM.

Indicador

Quota intramunicipal a peu i bicicleta:
- Mobilitat quotidiana intramunicipal realitzada a peu i bicicleta (% respecte total de viatges).

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.1: Elaborar un pla de pacificació progressiva del trànsit a la xarxa viària i Zones 30, com un mitjà per garantir la convivència entre tots els modes de desplaçament

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.2.1 Elaborar un pla de pacificació progressiva del trànsit a la xarxa viària. Zones 30 com un mitjà per garantir la convivència entre tots els modes de desplaçament						
	ÍNDEX: Superfície de zones per a vianants (ha)	-	69,6	5%	73,0	5%	73,0
INDICADOR	ÍNDEX: Quota intramunicipal a peu i bicicleta	37%	47,2%	2%	48,1%	5,7%	49,9%

Etapes

1. Definició de l'àmbit d'actuació i zones.
2. Elaboració del Pla de zones 30 i àrees pacificades i de vianants.
3. Disseny del programa d'inversions.

Temps d'implementació

1 anys

Cost

75.000 €

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.2: Implantar les Zones 30, repartir de forma equitativa l'espai viari i millorar el disseny i la senyalització i dels carrers per moderar la velocitat i afavorir la bona convivència de tots els modes de desplaçament

Descripció de la Mesura

S'ha demostrat, amb un ampli ventall d'experiències arreu d'Europa, que una de les eines més eficaces per a la moderació del trànsit és la implantació de les anomenades Zones 30.

D'altra banda, la importància del disseny dels carrers, voreres, senyalització, són també elements que tenen un important paper en la gestió de la mobilitat i en la seguretat viària.

Cal repartir equitativament l'espai viari, millorar el disseny dels elements urbanístics i del mobiliària urbà com una manera més de contribuir a la reducció de l'accidentalitat urbana. Igualment, calen mesures especifiques per als espais compartits, per exemple els passos de vianants.

Es proposa identificar tots els elements de la xarxa viària que puguin representar un perill per a vianants i conductors amb l'objectiu de garantir una mobilitat segura i fomentar la bona convivència entre tots els modes de desplaçament, establint, en funció de les necessitats, les modificacions de secció que calguin.

MESURA: Delimitar les zones d'estudi. Fer el reconeixement territorial i catalogació dels elements urbanístics i de mobiliari urbà que puguin representar un perill per a la seguretat viària de conductors i vianants. Elaborar i implementar el projecte de les 247 zones 30 a tota la ciutat de Barcelona.

Les 247 zones es distribueixen en els districtes: Ciutat Vella (9), Eixample (24), Sants-Montjuïc (21), Les Corts (22), Sarrià-Sant Gervasi (25), Gràcia (15), Horta-Guinardó (24), Nou Barris (14), Sant Andreu (22) i Sant Martí (71). Es tracta d'un total de 590 km de carrer.

Objectius

Incorporar criteris de mobilitat segura en els dissenys de senyalització, mobiliari urbà i elements urbanístics de la ciutat.

Catalogar els elements de la via pública que poden resultar perillosos per a la seguretat de les persones, vianants, conductors, ciclistes, amb l'objectiu d'elaborar un manual i definir les possibles modificacions per resoldre cada problemàtica.

Editar un catàleg de senyalització i mobilitat urbana sostenible i segura i aplicar-lo en els nous projectes urbans.

Crear zones 30 per tota la ciutat, segons el pla establert.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària de la ciutat.

Mitjans necessaris

Equip tècnic per a l'elaboració del catàleg.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.2: Implantar les Zones 30, repartir de forma equitativa l'espai viari i millorar el disseny i la senyalització i dels carrers per moderar la velocitat i afavorir la bona convivència de tots els modes de desplaçament

Estat

Situació de partida: Incipient interiorització de les solucions més adients per part dels gestors de l'espai públic de la ciutat.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat. GUB.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Guàrdia Urbana, BSM, Urbanisme i Districtes.

Indicador

Índex d'accidentalitat en les zones estudiades

Pacificació del trànsit:

- % de zones pacificades (zones de vianants, prioritat invertida, zones 30) respecte el total d'espai públic.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.2.2 Repartir de forma equitativa l'espai viari i millorar el disseny i la senyalització i dels carrers per moderar la velocitat i afavorir la bona convivència de tots els modes de desplaçament			Realització del catàleg.			
	ÍNDEX: Realització del catàleg	-	-				
INDICADOR	**ÍNDEX: Pacificació del trànsit**	50%	53%	6%	56%	6%	56%

Etapes

1. Definició de l'àmbit d'actuació i zones.
2. Elaboració del catàleg de solucions.
3. Disseny dels accessos a cada zona i de les cruïlles internes.
4. Simulació i encaix en l'esquema de mobilitat global de la ciutat.
5. Elaboració de projectes.
6. Execució.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.2: Implantar les Zones 30, repartir de forma equitativa l'espai viari i millorar el disseny i la senyalització i dels carrers per moderar la velocitat i afavorir la bona convivència de tots els modes de desplaçament

Temps d'implementació

En diverses fases durant els propers anys, segons estipuli el Pla de Pacificació (actuació 1.2.1).

Cost

Projectes i direcció d'obra:	**465.000 €**
Execució:	**8.605.000 €**
Comunicació:	**1.500.000 €**
TOTAL:	**10.570.000 €**

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.3: Vigilar el compliment i informar dels drets i deures de vianants i ciclistes.

Descripció de la Mesura

L'increment d'usuaris de la bicicleta a la ciutat de Barcelona feia necessària la revisió de les normes de circulació d'aquests vehicles pels diferents tipus d'espais públics. L'entrada en funcionament de l'ordenança sobre les normes bàsiques de la bicicleta l'any 2007, ha permès redactar una normativa bàsica de convivència de la bici amb altres modes de transport.

Paral·lelament a l'entrada en vigor de l'ordenança, cal dotar d'informació a l'usuari de la bicicleta i a la resta dels ciutadans, alhora que es porta un control de l'ús que se'n fa dels espais compartits entre vianants i ciclistes. Caldrà fer una aplicació crítica de les polítiques de la bicicleta, amb voluntat de millorar-les, fent compatible la bicicleta amb els modes de transport ja consolidats a la ciutat.

Donat l'augment de desplaçaments en bici que es preveu del 2006 al 2012, serà necessari incrementar els mitjans dedicats a vetllar pel compliment d'aquesta ordenança, i aconseguir que la bicicleta esdevingui un mitjà de transport urbà quotidià i normalitzat.

MESURA: Garantir el compliment de l'ordenança, mitjançant informació i control.

Objectius

Reduir el nombre d'accidents i millora de la convivència en espais comuns de ciclistes i vianants.
Limitar les conseqüències dels incidents entre vianants i ciclistes.

Àmbit d'actuació

Municipal.

Mitjans necessaris

Crear punts d'informació per a vianants i ciclistes per tal de donar a conèixer els drets i deures dels usuaris.

Recursos de GUB per al control del compliment.

Estat

Situació de partida: Actualment hi ha una fricció a la via pública entre vianants i bicicletes, així com entre bicicletes i vehicles motoritzats generada per la cohabitació en uns mateixos espais.

Aquest fet provoca situacions de risc. L'any 2005 hi van haver 390 accidents on la bicicleta hi va estar implicada. Un 16,9% més que l'any 2004.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.3: Vigilar el compliment i informar dels drets i deures de vianants i ciclistes.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, GUB, Associacions que representin als ciclistes i vianants.

Indicador

Accidents amb víctimes vianants i ciclistes

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.2.3. Vigilar el compliment i informar dels drets i deures de vianants i ciclistes ÍNDEX: Sancions per no complir la nova ordenança	No hi ha dades	No hi ha dades	Cal esperar a l'aplicació de l'ordenança			
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes vianants i ciclistes	1.757	1.947	10,0%	2.157	-20%	1.558

Etapes

1. Disseny de la campanya informativa.
2. Establiment de punts d'informació.
3. Inici de la campanya informativa.
4. Període sancionador.
5. Evolució del número de sancions.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

30.000 € / any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.4: Revisar les fases semafòriques de les cruïlles amb criteris que atorguin al vianant la possibilitat de creuar el carrer amb seguretat i comoditat

Descripció de la Mesura

La voluntat de l'Ajuntament de Barcelona és potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic per garantir una mobilitat, segura, sostenible, equitativa i eficient.

Cal garantir que el temps de verd en els semàfors sigui suficient per al pas segur dels vianants, encara més tenint en compte el creixent envelliment de la població. Aquest és un factor important que ha d'afavorir la reducció de l'accidentalitat de les víctimes vianants i ciclistes.

MESURA: Calcular els repartiments de fases dels cicles dels semàfors amb el criteri de que el temps de verd pels vianants ha de ser suficient per creuar amb seguretat i comoditat.

Objectius

Incrementar la seguretat als passos de vianants de les cruïlles de la xarxa bàsica i reduir el nombre d'atropellaments.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària bàsica, passos de vianants.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a encarregar l'estudi i càlcul dels temps de verd per a vianants i la implantació al carrer.

Estat

Situació de partida: A certes cruïlles de la xarxa viària bàsica actualment hi ha una fase semafòrica favorable al vehicle motoritzat, per tal de dotar a les vies amb el màxim de capacitat.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat i GUB.

Indicador

Accidents amb víctimes vianants i ciclistes.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.4: Revisar les fases semafòriques de les cruïlles amb criteris que atorguin al vianant la possibilitat de creuar el carrer amb seguretat i comoditat

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.2.4 Revisar les fases semafòriques de les cruïlles amb criteris que atorguin al vianant la possibilitat de creuar el carrer amb seguretat i suficient comoditat						99%
	ÍNDEX: % de cruïlles amb temps de verd suficient per a que els vianants creuin amb comoditat						
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes vianants i ciclistes	1.757	1.947	10,0%	2.142	-20%	1.558

Etapes

1. Recollida de dades.
2. Identificació dels punts conflictius.
3. Anàlisi i elaboració de proposta.
4. Implantació de la proposta.
5. Avaluació.

Temps d'implementació

2 anys.

Cost

130.000 €

Eix1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.5: Invertir en mesures de millora de la seguretat en camins escolars. Publicar materials didàctics per tractar a les escoles la mobilitat dels infants. Fomentar l'educacio viària dels infants i familiars.

Descripció de la Mesura

És necessari fomentar la bona convivència ciutadana i la prevenció en matèria de seguretat viària a través de l'educació en valors que s'imparteix a les escoles, impulsant l'educació per a la mobilitat i la seguretat viària o Camins Escolars segurs als entorns dels centres públics CEIP's i IES.

Es continua treballant per la Dinamització del projecte participatiu de Camí Escolar, a partir del lideratge de l'IMEB i el compromís de la GUB, de la Direcció de Serveis de Mobilitat, dels Districtes, dels centres educatius, professorat i AMPA's de les escoles i de la xarxa comercials i social del barris.

A més, cal adequar els itineraris escolars i fer una prova pilot amb les 15 escoles amb major problemàtica de mobilitat i accessibilitat on s'adaptaran els itineraris a peu. En funció dels resultats de les proves pilot, les actuacions s'estendran progressivament a la resta d'escoles de la ciutat. Es preveu que aquestes millores es tradueixin en una reducció dels accidents entre els alumnes que accedeixen a peu als centres educatius.

Es tindrà una especial sensibilitat en els entorns immediats dels centres educatius, pel que fa al control del trànsit, durant les franges horàries d'accés i sortida dels alumnes.

MESURA: Potenciar l'educació per a la mobilitat als entorns dels centres educatius. Adequar els itineraris bàsics entre casa i escola. Fomentar l'autonomia dels infants i millorar la seguretat viària dels itineraris de casa a escola. Dinamitzar la coordinació entre els referents de camí escolar en els districtes, la GUB, IMEB i Mobilitat. Fer participar les famílies, ells són el model de comportament i hàbits que seguiran els infants.

Objectius

Estudi i identificació de les 15 escoles amb major problemàtica de mobilitat i accessibilitat.

Crear un cens de centres educatius amb Camí Escolar amb l'objectiu de dinamitzar els camins escolars ja existents i fomentar la identificació dels nous centres educatius que volen iniciar aquest projecte participatiu.

Editar nous materials didàctics per al tractament de la mobilitat escolar i seguretat viària dels infants. Reduir l'accidentalitat i incrementar l'ús de mitjans no motoritzats, alhora que es redueix el volum de trànsit a les hores punta als accessos de les escoles. Millorar l'accessibilitat de vianants.

Àmbit d'actuació

Municipal.

Eix1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.5: Invertir en mesures de millora de la seguretat en camins escolars. Publicar materials didàctics per tractar a les escoles la mobilitat dels infants. Fomentar l'educacio viària dels infants i familiars.

Mitjans necessaris

Conèixer el nombre de centres amb camí escolar i els que volen treballar en el projecte participatiu. Crear Unitats didàctiques per fomentar i educar als infants en una mobilitat segura i sostenible, i foment d'actuacions pedagògiques a les escoles per a facilitar aquest accés.

Partida pressupostària per a la redacció, edició i divulgació de les unitats didàctiques. Estudi de mobilitat per identificar les escoles on es farà la prova pilot. Partida per a l'execució de les mesures proposades.

Estat

Situació de partida: Es tenen identificats pocs itineraris que potenciïn la mobilitat segura i sostenible cap als centres educatius.
Cal disposar del cens d'escoles on es va iniciar el camí escolar, existents, actualment en procés d'elaboració per part de l'IMEB.
Dinamitzar els itineraris ja existents i fomentar la creació de nous itineraris de mobilitat escolar, per tal de que potenciar la mobilitat segura i sostenible als entorns dels centres educatius.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, IMEB, Associacions de pares i mares, escoles, Instituts d'Educació Secundària.

Indicador

Accidents amb víctimes vianants i ciclistes.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.2.5 Invertir en mesures de millora de la segueretat en camins escolars. Publicar materials didactics per tractar a les escoles la mobiltiat dels infants. Fomentar l'educacio viària dels infants i familiars.	sense dades	5 publicacions de 2000-06			40%	7 publicacions de 2006-12
	ÍNDEX: nombre de publicacions realitzades per tractar a les escoles la mobilitat dels vianants						
INDICADOR	**ÍNDEX: Accidents amb víctimes vianants i ciclistes (menors de 16 anys)**	-	-	-	-	-20%	-

Eix1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.5: Invertir en mesures de millora de la seguretat en camins escolars. Publicar materials didàctics per tractar a les escoles la mobilitat dels infants. Fomentar l'educacio viària dels infants i familiars.

Etapes

1. Conèixer el nombre de centres amb camí escolar i els que volen iniciar el projecte participatiu
2. Elaboració d'unitats didàctiques que fomentin la mobilitat sostenible.
3. Partida pressupostària per a la redacció, edició i divulgació de les unitats didàctiques.
4. Estudis de millora dels accessos a les escoles.
5. Execució de les mesures contemplades als estudis.
6. Organització de jornades pares–alumnes.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

48.000 € / any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.6: Crear una xarxa bàsica d'itineraris per a vianants a Barcelona.

Descripció de la Mesura

La voluntat de l'Ajuntament de Barcelona és potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic per garantir una mobilitat, segura, sostenible, equitativa i eficient.

La nova xarxa bàsica d'itineraris per vianants pot ser una eina per a la millora de la seguretat viària en els desplaçaments a peu per la nostra ciutat

MESURA: Potenciar la creació d'una xarxa bàsica d'itineraris per vianants a la ciutat de Barcelona que permeti els desplaçaments a peu i la connexió entre barris i els punts d'interès de la ciutat amb major seguretat i confort.

Objectius

Reduir l'accidentalitat i fomentar els desplaçaments a peu. Garantir la seguretat dels vianants

Àmbit d'actuació

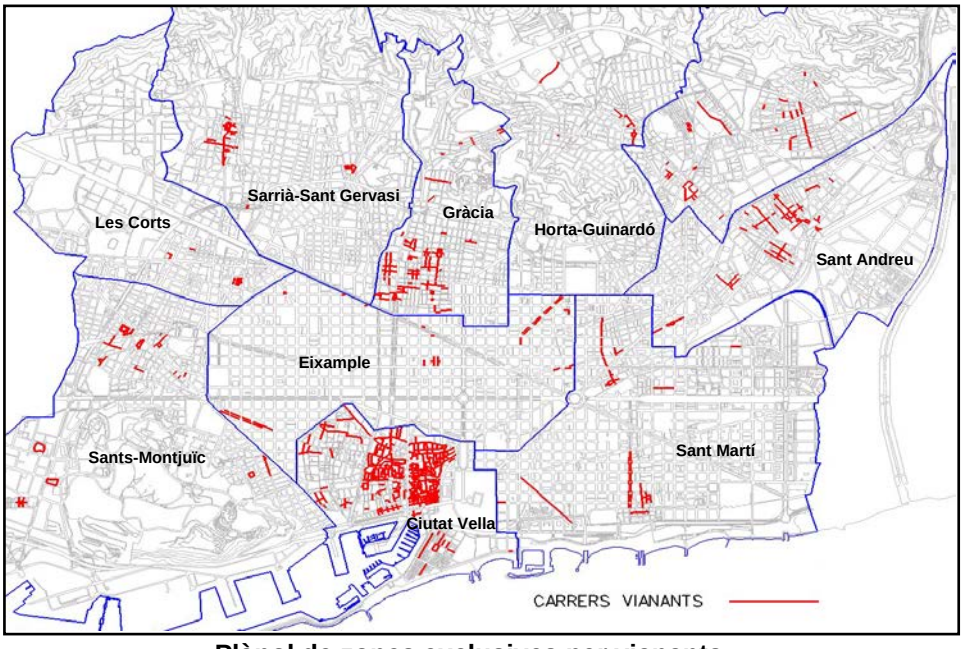
Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Estudi d'implantació i projecte constructiu

Estat

Situació de partida: Existeixen itineraris de connexió per a vianants no connectats entre si, i es realitzen obres de reurbanització per equilibrar la distribució de l'espai viari entre els diferents usuaris.



Plànol de zones exclusives per vianants

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.6: Crear una xarxa bàsica d'itineraris per a vianants a Barcelona.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de mobilitat, urbanisme, manteniment i serveis, Districtes

Indicador

Quota transport intramunicipal en bicicleta.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.2.6 Crear una xarxa bàsica d'itineraris per a vianants a Barcelona.						
	ÍNDEX: inversió estimada per adaptar un itinerari						
INDICADOR	ÍNDEX: Quota de transport intramunicipal en bicicleta	0,55%	0,74%	35%	0,99%	170%	2%

Etapes

1. Redacció de l'estudi d'implantació.
2. Aprovació de l'estudi d'implantació.
3. Redacció dels projectes constructius.
4. Execució de les obres.
5. Avaluació de la mesura.

Temps d'implementació

10 anys.

Cost

Estudis i projectes 90.000 €

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.7: Utilitzar el Pla Municipal de Seguretat Viària com a eina clau de la gestió de la seguretat viària a partir de les pautes del SCT.

Descripció de la Mesura

El març de 2007 es va signar un Conveni entre el SCT i l'Ajuntament de Barcelona. Dins del Conveni s'establien els següents compromisos:

Per part de l'Ajuntament:

- Acomodar la redacció del nou Pla Municipal de Seguretat Viària 2008-2012 als criteris establerts pel model del pla local del SCT.
- Adaptar els procediments per recollir i lliurar la informació sol·licitada pel SCT en el format previst en el model del Pla Local.
- Treballar per definir i crear la Comissió o grup de treball de seguretat viària urbana dins del marc de la Comissió Catalana del Trànsit i Seguretat Viària.

Per part del SCT:

- Aportar l'assistència tècnica especialitzada per fer possible l'adaptació del Pla.

MESURA: Utilitzar el Pla Municipal de Seguretat Viària com a eina clau de la gestió de la seguretat viària a partir de les pautes del SCT.

Objectius

Cooperar en la implantació dels plans locals de seguretat viària de tots els municipis de Catalunya.

Grup de treball i posada en comú dels problemes i solucions en matèria de mobilitat i seguretat viària urbana

Intercanvi de dades amb l'Observatori de Seguretat Viària del SCT

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat .Municipis de Catalunya

Mitjans necessaris

Acord amb el SCT del format i del calendari de reunions de trobades i engegar el grup de treball

Estat

Situació de partida: En procés de redacció proposta de Pla local de seguretat viària 2008-2012. S'ha realitzat una proposta d'organització i funcionament del Grup de treball amb el SCT.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.2: Millorar les infraestructures i la gestió del trànsit
Actuació 1.2.7: Utilitzar el Pla Municipal de Seguretat Viària com a eina clau de la gestió de la seguretat viària a partir de les pautes del SCT.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, GUB, SCT.

Indicador

Accidents amb víctimes/veh*km

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.2.7 Utilitzar el Pla Municipal de Seguretat Viària com a eina clau de la gestió de la seguretat viària a partir de les pautes del SCT.			Caldrà esperar a la utilització del PMSV per la gestió de la seguretat viària.			
	ÍNDEX: Implementació del PMSV	-	-				
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes / veh*km	881	836	-5%	791	-20%	669

Etapes

1. Redactar el Pla Local de Seguretat Viària 2008-2012.
2. Definir grups de treball i dinàmiques de treball.
3. Calendari reunions i seguiment del PLSV.
4. Valoració de resultats.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

No precisa d'aportació addicional sobre els recursos programats

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.1: Actuar intensivament amb les eines disponibles sobre els punts de risc d'accidents de trànsit a la ciutat.

Descripció de la Mesura

Continuar treballant amb el pla anual de millora de les zones de major concentració d'accidents o punts de risc (més de 10 accidents en una distancia de 15 m entre ells), com podria ser, per exemple, el Túnel de la Rovira.

La localització d'aquestes zones és bàsica a l'hora de treballar per a la reducció de l'accidentalitat a la ciutat, sobretot en els casos on les víctimes són vianants i ciclistes, els dos col·lectius més vulnerables.

S'ha creat una aplicació informàtica per conèixer *on line* 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 Mobilitat s'executi l'ordre de reparació o modificació en el termini màxim de 30 dies. L'aplicació informàtica facilita conèixer, en tot moment, en quina fase de realització es troba la mesura proposada.

També possibilita saber les causes i circumstàncies dels accidents i dóna informació per establir mesures tipus o bones pràctiques.

Com a punt clau de la xarxa de Barcelona, s'està estudiant la possibilitat d'aplicar reconfiguressin a la Ronda Litoral, de manera que guanyaria en capacitat en alguns trams i en milloraria la resolució d'incidències. Paral·lelament, s'està estudiant d'implementació d'un sistema de Detecció Automàtica d'Incidents (DAI), que millorarà la gestió d'incidències a la Ronda.

MESURA: Intensificar les actuacions sobre les zones de concentració d'accidents i punts de risc d'accidents de la ciutat. Desenvolupar i millorar les eines de localització de punts i trams de concentració d'accidents.

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 quotidianes.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària de la ciutat.

Mitjans necessaris

Recursos Humans de GUB i programa informàtic de localització de punts de risc i zones de concentració d'accidents de trànsit.

Tècnics de la Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.1: Actuar intensivament amb les eines disponibles sobre els punts de risc d'accidents de trànsit a la ciutat.

Estat

Situació de partida: Pla de Seguretat Viària de la Ciutat de Barcelona. Actualment s'actua sobre una mitjana de 60 zones de concentració d'accidents cada any.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Guàrdia Urbana.

Indicador

Accidents amb víctimes vianants i ciclistes:
- Reducció del nombre d'accidents amb víctimes vianants i ciclistes (any base 2006).
- Reducció del nombre d'accidents totals (any base 2006).

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.3.1 Actuar intensivament amb les eines disponibles sobre els punts de risc d'accidents de trànsit a la ciutat. ÍNDEX: Actuacions en punts de risc d'accidents		46			20%	55,2
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes vianants i ciclistes	1.757	1.947	10%	2.142	-20%	1.558

Etapes

1. Anàlisi i detecció punts de risc.
2. Proposta de mesures correctores.
3. Execució.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

90.000 € / any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.2: Incorporar com a eina estàndard la *reconstrucció d'accidents* en els comunicats de trànsit que elabora la Guàrdia Urbana.

Descripció de la Mesura

Per a aconseguir l'objectiu de reduir la sinistralitat viària, cal aprofundir en el coneixement de les causes dels accidents. Aquest coneixement dotarà de suficients arguments per a seleccionar les eines de gestió i aplicar mesures amb major eficàcia.

Es reservarà una partida per a l'adquisició d'eines informàtiques que permetin conèixer i analitzar en profunditat les causes dels accidents i proposar actuacions i mesures de major eficàcia.

MESURA: incorporar eines informàtiques per conèixer i analitzar les causes dels accidents

Objectius

Conèixer i analitzar en profunditat les causes dels accidents i proposar actuacions i mesures de major eficàcia.

Àmbit d'actuació

Accidents de trànsit que tenen lloc a la ciutat de Barcelona.

Mitjans necessaris

Signatura de Convenis. Material informàtic. Dades accidents de trànsit a la ciutat de Barcelona. Formació dels agents i personal tècnic.

Estat

Situació de partida: Existeixen diferents convenis amb empreses i institucions per a la reconstrucció i/o simulació d'accidents.

Existeix programari informàtic per a la recollida, anàlisi i tractament de dades.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis i Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Indicador

Accidents amb víctimes / veh*km:

- Reducció del nombre d'accidents amb víctimes/milió de veh*km (any base 2006).

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.2: Incorporar com a eina estàndard la *reconstrucció d'accidents* en els comunicats de trànsit que elabora la Guàrdia Urbana.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.3.2 Incorporar com a eina estàndard la reconstrucció d'accidents en els comunicats d'accidents de trànsit que elabora la Guàrdia Urbana	No hi ha dades	No hi ha dades	caldrà esperar a la implantació de l'eina de reconstrucció			
	ÍNDEX: Ús d'eines reconstrucció d'accidents						
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes / veh*km	881	836	-5%	791	20%	669

Etapes

1. Benchmarking.
2. Selecció del programari.
3. Formació del personal.
4. Elaboració de convenis.
5. Aplicació del sistema.
6. Seguiment i avaluació.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

90.000 / any

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.3: Elaboració sistemàtica d'estudis de recerca sobre les causes de l'accidentalitat, amb incorporació dels resultats a l'execució de projectes.

Descripció de la Mesura

Per reduir l'accidentalitat viària, cal estudiar i investigar de manera exhaustiva les circumstàncies, tipus i lloc dels accidents.

Estudiar en detall els accidents greus i mortals on s'han vist implicats vianants, motoristes o ciclistes, l'objectiu es extreure'n informació que permeti definir mesures preventives i reduir l'accidentalitat

MESURA: Elaboració d'estudis de recerca sobre les causes de l'accidentalitat, amb incorporació dels resultats a l'execució de projectes. Conèixer les circumstancies de l'accident amb l'objectiu de definir els possibles factors de risc i establir mesures pal·liatives

Objectius

Investigar les causes i circumstàncies dels accidents, realitzar consultes a experts. A partir de conèixer les causes d'un accident, proposar nou disseny d'elements urbanístics o del mobiliari urbà.

Augment de la seguretat viària mitjançant el nou disseny de l'espai urbà en base als resultats de la reconstrucció/o simulació d'accidents.

Àmbit d'actuació

Espai públic.

Mitjans necessaris

Especialistes en seguretat viària per identificar amb precisió les causes dels accidents. Experts en disseny urbà i ergonomia, per aplicar les conclusions del punt anterior.

Establir convenis de col·laboració amb empreses o entitats de renom i experts en cada matèria.

Estat

Situació de partida: 11.196 accidents/any (2005) a la xarxa local de Barcelona, tant a les rondes com vies de ciutat.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Guàrdia Urbana, Urbanisme.

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.3: Elaboració sistemàtica d'estudis de recerca sobre les causes de l'accidentalitat, amb incorporació dels resultats a l'execució de projectes.

Indicador

Accidents amb víctimes / veh*km.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.3.3 Elaboració sistemàtica d'estudis de recerca sobre les causes de l'accidentalitat, amb incorporació dels resultats a l'execució de projectes ÍNDEX: % de projectes realitzats en base als resultats d'aquests estudis	0%	0%				100%
INDICADOR	ÍNDEX: Accidents amb víctimes / veh*km	881	836	-5%	791	-20%	669

Etapes

1. Redacció de convenis amb institucions especialitzades.
2. Elaboració dels estudis de recerca.
3. Presentació de resultats i conclusions.
4. Realització de proves pilot.
5. Avaluació de resultats.
6. Edició de recull de recomanacions.

Temps d'implementació

6 anys

Cost

40.000 €

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.4: Avaluar els costos socials dels accidents a la ciutat de Barcelona

Descripció de la Mesura

Conèixer el cost social (valorat en termes econòmics) és clau per tal de conèixer la seva repercussió, i conscienciar la ciutadania.

MESURA: Establiment d'una col·laboració entre l'administració i la universitat, així com d'altres associacions relacionades amb els accidents de trànsit, a fi d'obtenir una aproximació del cost que representen els accidents de trànsit a la ciutat de Barcelona.

Objectius

Avaluar el costos socials dels accidents i donar-los a conèixer.

Àmbit d'actuació

Accidents de trànsit que tenen lloc a la ciutat i a les Rondes de Barcelona

Mitjans necessaris

Dades de tots els accidents de trànsit a la ciutat de Barcelona. Costos de les afectacions socials. Divulgació posterior per tal de donar a conèixer els resultats.

Estat

Situació de partida: Estudi particular elaborat per l'ASPB. S'hauria d'estandarditzar una metodologia per aplicar sistemàticament.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, ASPB, Associació de familiars i víctimes d'accidents de trànsit, Pacte per la Mobilitat, Guàrdia Urbana

Indicador

Accidents amb víctimes / veh*km

Eix 1: Mobilitat segura.
Línia 1.3: Fer una recollida, una anàlisi i una divulgació acurada de les dades d'accidentalitat
Actuació 1.3.4: Avaluar els costos socials dels accidents a la ciutat de Barcelona

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	1.3.4 Avaluar els costos socials dels accidents a la ciutat de Barcelona			Es calcularà segons la metodologia establerta per l'estudi que preveu el PMU			
	ÍNDEX: Costos externs de la mobilitat						
INDICADOR	**ÍNDEX: Accidents amb víctimes / veh*km**	881	836	-5%	791	20%	669

Etapes

1. Recollida d'informació sobre l'estat de la qüestió
2. Elaboració d'estudis per proposar una metodologia adequada
3. Recollida de dades
4. Anàlisi de resultats
5. Divulgació de la metodologia

Temps d'implementació

1 any.

Cost

30.000.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.1: Reduir l'efecte hivernacle (compliment Protocol de Kyoto)
Actuació 2.1.1: Controlar anualment l'evolució de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle provocats pel sector transports, tot avaluant la situació de Barcelona ciutat respecte el protocol de Kyoto.

Descripció de la Mesura

Es considera clau el coneixement de la situació de Barcelona, pel que fa a les emissions de CO_2, respecte al protocol de Kyoto.

És necessària doncs, l'avaluació sistemàtica d'emissions de CO_2 a la ciutat per tal de conèixer amb més precisió la situació de Barcelona en aquest aspecte.

MESURA: avaluació sistemàtica d'emissions de CO_2 procedents de la mobilitat.

Objectius

Reduir les emissions de CO_2 de la mobilitat per assolir el compromís de Kyoto.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària de Barcelona.

Mitjans necessaris

Personal qualificat per al càlcul, l'explotació i l'edició de les dades.

Estat

Situació de partida: Actualment ja s'avaluen les emissions de CO_2 produïdes pel trànsit de la ciutat.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Agència d'Energia de Barcelona.

Indicador

Reducció de tones de CO_2 equivalents respecte l'any 1990.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.1: Reduir l'efecte hivernacle (compliment Protocol de Kyoto)
Actuació 2.1.1: Controlar anualment l'evolució de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle provocats pel sector transports, tot avaluant la situació de Barcelona ciutat respecte el protocol de Kyoto.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst	Tendencia esperada 2012	Canvi de tendència	Resultats esperats 2012
ACTUACIÓ	2.1.2 Controlar anualment l'evolució de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle provocats pel sector transports, tot avaluant la situació de Barcelona ciutat respecte el protocol de Kyoto.			Cal esperar a la realització i aplicació dels estudis			
	ÍNDEX: Càlcul i publicació de resultats (publicacions)	-	-				
INDICADOR	**ÍNDEX: Reducció de tones de CO^2 equivalents respecte 1990**	-	1,37	-	-	-20%	1,20

Etapes

1. Anàlisi de possibles metodologies de càlcul i selecció de les més adients.
2. Implantació del procediment de càlcul.
3. Explotació de les dades i obtenció de resultats.
4. Comunicació dels resultats.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

12.000 € / any per la selecció i implementació en full de càlcul de la metodologia sistemàtica de càlcul.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.1: Reduir l'efecte hivernacle (compliment Protocol de Kyoto).
Actuació 2.1.2: Avaluar els costos externs de la mobilitat.

Descripció de la Mesura

Per a sensibilitzar sobre l'impacte de la mobilitat en l'efecte hivernacle, és important conèixer altres experiències en aquest camp i realitzar un estudi per determinar quin és el millor mètode per avaluar els costos externs, i definir-ne un indicador.

En els costos externs aniran inclosos tant els produïts per les emissions de gasos d'efecte hivernacle, com per l'emissió de contaminats (NO_x i PM10).

Anàlogament, els costos externs també inclouran aquells derivats de la contaminació acústica. Per a prendre consciència de la importància d'aquesta contaminació, fins ara poc estudiada, és bàsic ser capaços de quantificar els costos externs del soroll. Es farà tenint com a referència el mapa sònic de la ciutat, estudis internacionals existents en la matèria; i el nombre de residents i vianants afectats.

MESURA: Estudi d'avaluació dels costos externs del transport.

Una vegada realitzat un estudi d'avaluació dels costos externs i la seva publicació, es podrà determinar si la difusió de les magnituds calculades permet sensibilitzar la població i reduir les magnituds.

Objectius

Incorporar un indicador dels costos externs provocats pel sector transports, com un element més de gestió de mobilitat sostenible, per tal de reduir les emissions i externalitats.

Àmbit d'actuació

Ciutat de Barcelona.

Mitjans necessaris

Estudi d'altres experiències i recerca d'un criteri per a la ciutat de Barcelona.

Valors de contaminació atmosfèrica, accidents, consum de combustibles, mapa de contaminació acústica, plànol de població, dades sanitàries sobre malalties, d'oïda, etc. i actualització periòdica.

Estat

Situació de partida: Actualment no es disposa d'aquestes dades per a la ciutat de Barcelona.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.1: Reduir l'efecte hivernacle (compliment Protocol de Kyoto).
Actuació 2.1.2: Avaluar els costos externs de la mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Agència d'Energia de Barcelona, Agència de Salut Pública, Medi Ambient.

Indicador

Cost extern de la mobilitat.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.1.3 Avaluar els costos externs de la mobilitat **ÍNDEX: Estudi d'avaluació de costos externs provocats pels transports**	NO ES CONEIXEN		REALITZACIÓ D'UN ESTUDI D'AVALUACIÓ DELS COSTOS EXTERNS: 30.000€			
INDICADOR	**ÍNDEX: Costos externs de la mobilitat**			Es calcularà segons la metodologia establerta per l'estudi que preveu el PMU			

Etapes

1. Avaluació d'altres experiències.
2. Recerca de criteri d'avaluació dels costos externs per a Barcelona.
3. Incorporació d'aquest criteri en la presa de decisions.
4. Càlcul de resultats, publicació i avaluació.

Temps d'implementació

1 any.

Cost

30.000 €

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.1: Controlar periòdicament les emissions contaminants de vehicles (NO_x i PM10). Verificar el compliment de la normativa europea.

Descripció de la Mesura

El control de les emissions de contaminants produïts pel trànsit a les principals vies de la ciutat, i l'extrapolació de les dades als 13,7 milions de km diaris realitzats és necessària per tal de poder donar compliment a la normativa europea.

L'elaboració i posada en pràctica d'una metodologia d'avaluació del contaminants emesos ha de permetre el control de les emissions i el disseny de mesures pal·liatives.

MESURA: Desenvolupament de nova metodologia per a l'avaluació. Nous punts de control de l'atmosfera.

Objectius

Reducció de les emissions contaminants fins a assolir els nivells que determina la normativa europea, amb un màxim de 35 superacions anuals dels nivells límits de NO_x i partícules sòlides (PM10).

Àmbit d'actuació

Xarxa viària de Barcelona.

Mitjans necessaris

Estacions de detecció d'emissió de contaminants.

Personal per al seguiment de l'efectivitat de les mesures.

Estat

Situació de partida: Actualment es produeixen entre 45 i 75 superacions anuals dels nivells límits d'emissions contaminants.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Agència de Salut Pública de Barcelona.

Indicador

Nombre de superacions anuals dels nivells límit d'emissions contaminants.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.1: Controlar periòdicament les emissions contaminants de vehicles (NO_x i PM10). Verificar el compliment de la normativa europea.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.1 Controlar anualment les emissions contaminants de vehicles (Nox i PM10). Verificar el compliment de la normativa europea.						
	ÍNDEX: Realització d'avaluacions periòdiques de control de l'aire	-	-	-	-	Controls periòdics, segons tecnologia aplicada	
INDICADOR	ÍNDEX: Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'emissions contaminants.	-	45-77	-	-	-20%	segons normativa

Etapes

1. Anàlisi dels punts de control més significatius.
2. Desenvolupament i aplicació de la metodologia
3. Obtenció de resultats. Disseny de mesures pal·liatives.
4. Avaluació de les mesures.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

60.000 € / any

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.2: Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental.

Descripció de la Mesura

Els Plans de Gestió Ambiental per empreses, permeten a aquestes avaluar la seva contribució a la contaminació atmosfèrica, facilitant-los l'aplicació de mesures per tal de reduir-la.

MESURA: L'Ajuntament es compromet a impulsar la confecció d'aquests Plans, mitjançant la preparació d'una guia metodològica.

Objectius

Reduir les emissions contaminants augmentant del nombre d'empreses que posseeixen un Sistema de Gestió Ambiental propi.

Àmbit d'actuació

Empreses de transport (públic, missatgeria i transportistes).

Mitjans necessaris

Guia metodològica.

Personal per al seguiment de l'efectivitat d e les mesures.

Estat

Situació de partida: Les empreses de transport no posseeixen un Pla de Gestió Ambiental

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Agència d'Ecologia de Barcelona.

Indicador

Nombre de superacions anuals dels nivells límit d'emissions contaminants.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.2: Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.2 Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental. **ÍNDEX: Nombre de Plans Ambientals d'empresa**	0	0	Elaboració i distribució de la Guia Metodològica			
INDICADOR	**ÍNDEX: Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'emissions contaminants.**	-	45-77	-	-	-20%	segons normativa

Etapes

1. Elaboració d'una Guia Metodològica per a redactar un Pla de Gestió Ambiental.
2. Campanya d'informació a les empreses de transport.
3. Seguiment.

Temps d'implementació

2 anys.

Cost

30.000 € / any

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.3: Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals.

Descripció de la Mesura

A l'hora de renovar la flota de vehicles municipals, És important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat.

La flota municipal ha de prioritzar vehicles que utilitzin biocarburants (biodièsel i bioetanol), gas natural, hidròg en, i d'altres combustibles i sistemes de tracció més sostenibles i benignes mediambientalment.

Per fer-ho, es necessitarà:
1. Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals.
2. Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
3. Implantar criteris ecològics en la renovació de flotes municipals.
4. Introducció dels càlculs específics als plecs de condicions de les contractes de serveis

MESURA: Establir els criteris per a la renovació de les flotes de vehicles municipals i incloure'ls a les contractes de serveis.

Objectius

Reduir les emissions contaminants i consums energètics de la flota de vehicles municipals.

Àmbit d'actuació

Flota de vehicles municipals de la ciutat de Barcelona.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a realitzar l'estudi per a la definició d'uns estàndards que estableixin les característiques de consum i emissions dels vehicles de la flota municipal.

Estat

Situació de partida: La inclusió de criteris ecològics en la renovació de les flotes de vehicles municipals no està estesa a tots els sectors de l'Ajuntament de Barcelona.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Tots els Sectors de l'Ajuntament.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.3: Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals.

Indicador

Percentatge de la flota municipal de vehicles que utilitza biocarburants (biodièsel i bioetanol), gas natural, i d'altres combustibles i sistemes de tracció més sostenibles i benignes mediambientalment.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.3 Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals			Realitzar un estudi que defineixi els estàndards que vol seguir el PMU per tal de definir els llindars d'emissions que s'utilitzaran per susbstituir els vehicles més contaminants			
	ÍNDEX: Estudis relacionats	0	0				
INDICADOR	**ÍNDEX: Percentatge de la flota municipal que utilitza combustibles alternatius**	-	<5%	-	-	-	100%

La renovació de la flota depèn dels períodes d'amortització i de les possibilitats tecnologiques.

Etapes

1. Inventari de la flota de vehicles municipals.
2. Definició d'estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
3. Implantació de criteris ecològics en la renovació de flotes municipals.
4. Avaluació i seguiment del resultat de la mesura.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

18.000 € per a l'elaboració dels estudis i definició dels criteris.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.4: Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per la transport privat i de mercaderies.

Descripció de la Mesura

L'any 2006 es va iniciar la campanya Llum Verda a Barcelona que conté 6 accions a desenvolupar al llarg de l'any.

Entre les accions que proposa la campanya s'inclouen fer campanyes per a la promoció d'energies renovables i dels combustibles més nets, adreçades a diferents col·lectius afectats, des d'operadors de mercaderies fins a l'usuari del vehicles privat.

MESURA: Es proposa incrementar les accions d'aquesta campanya que duu a terme l'Ajuntament de la ciutat i l'Agència d'Energia de Barcelona.

Objectius

Conscienciació dels agents implicats en el transport de mercaderies i en el transport privat de la seva necessària contribució per aconseguir una reducció de les emissions contaminants.

Àmbit d'actuació

Flota de vehicles per al transport privat i de mercaderies.

Mitjans necessaris

Estudis sobre el desenvolupament de les energies renovables i combustibles més eficients.

Campanyes de promoció.

Estat

Situació de partida: L'Agència d'Energia de Barcelona realitza habitualment campanyes de promoció d'estalvi energètic.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Agència d'Energia de Barcelona.

Indicador

Nombre de superacions anuals dels nivells límit d'emissions contaminants.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.4: Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per la transport privat i de mercaderies.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.4 Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per la transport privat i de mercaderies.						
	ÍNDEX: Nombre d'accions de la Campanya Llum verda a BCN	0	6	100%	12	167%	16
INDICADOR	ÍNDEX: Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'emissions contaminants.		45-77			-20%	segons normativa

Etapes

1. Estudi del possibles incentius per l'ús de vehicles amb tecnologies netes.
2. Campanya de promoció d'energies alternatives.
3. Prova pilot.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

18.000 € / any

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.5: Implantar mesures de discriminació positiva pels vehicles més nets.

Descripció de la Mesura

Per tal de fomentar la renovació del parc cap a vehicles més nets, és positiva la implantació de mesures de discriminació positiva per a aquests vehicles, per exemple: tracte de preferència en zones d'aparcament, zones de càrrega i descàrrega, zones de circulació restringida (com pot ser a Ciutat Vella), o en casos de restriccions a la circulació per elevada concentració de contaminants. També la dotació d'avantatges fiscals pot resultar una mesura eficaç, mitjançant la modificació de l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica.

Tanmateix, es contemplen mesures com l'establiment de punts de recàrrega de vehicles elèctrics i d'altres infraestructures o facilitats similars, per tal d'ajudar a la generalització dels vehicles considerats nets. Actualment en funciona una a l'aparcament de B:SM del C/ Consell de Cent amb el C/ Cartagena.

Així doncs, es preveu la realització d'un estudi que defineixi totes aquestes possibles mesures de discriminació positiva destinades als vehicle més nets, en el que també es defineixi quins són aquests. En el període d'aplicació del PMU, es realitzarà una prova pilot. L'aplicació de les actuacions derivades d'aquest estudi, afavorirà que no es superin els límits contaminants de la ciutat.

MESURA: Realització d'un estudi que defineixi les possibles mesures de discriminació positiva destinades als vehicle més nets.

Objectius

Prioritització dels vehicles menys contaminats, amb la conseqüent disminució de les emissions.

L'aplicació de les actuacions derivades d'aquest estudi, afavorirà que no es superin els límits contaminants de la ciutat.

Àmbit d'actuació

Ciutat de Barcelona.

Mitjans necessaris

- Coneixement d'experiències similars d'altres ciutats, i la condensació d'aquests en un estudi.
- Aquells que, segons determini el propi estudi, siguin necessaris per a la realització d'una prova pilot.

Estat

Situació de partida: Actualment no s'apliquen mesures de discriminació positiva amb impacte rellevant sobre la contaminació.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.5: Implantar mesures de discriminació positiva pels vehicles més nets.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana de Barcelona.

Indicador

Nombre de superacions anuals dels nivells límit d'emissions contaminants.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.5 Implantar mesures de discriminació positiva pels vehicles més nets.			Realitzar un estudi que defineixi les possibles mesures de discriminació positiva a aplicar i definir una prova pilot que s'aplicaria en el període d'implantació del PMU			
	ÍNDEX: Estudis al respecte i valoració d'altres experiències	0	0				
INDICADOR	**ÍNDEX: Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'emissions contaminants.**		45-77			-20%	segons normativa

Etapes

1. Anàlisi d'altres experiències.
2. Catàleg de possibles mesures de discriminació positiva.
3. Prova pilot d'implantació d'alguna mesura proposada.
4. Avaluació de la prova.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

24.000 € / any

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.6: Consideració del concepte de "capacitat ambiental" en la planificació de la mobilitat a la ciutat.

Descripció de la Mesura

El concepte de capacitat ambiental vincula l'establiment de metodologies de càlcul dels valors límit de flux circulatori compatibles amb el benestar de la ciutadania, per incorporar-los en el disseny d'una ciutat més sostenible.

Cal introduir el concepte de capacitat ambiental en la planificació de la mobilitat. En aquest sentit, a Barcelona, ja s'està duent a terme planificació urbana amb criteris de mobilitat sostenible, com per exemple en el Barri de la Marina, o en la planificació del 22@.

MESURA: Realització d'un estudi que determini la metodologia de càlcul de la capacitat ambiental.

Els criteris de mobilitat sostenible:

- Zona 30: pacificació del trànsit i circulació segura de bicicletes.
- Prioritització d'itineraris i zones d'estada per a vianants: eleccions projectuals que afavoreixen la mobilitat dels vianants.
- C/D en microplataformes logístiques.
- Aparcament per residents en les dotacions dels edificis: l'aparcament en calçada serveix per oferir una mínima rotació, reserves especials, etc.
- Recollida pneumàtica: evita una afectació menys a la mobilitat.
- Bona cobertura amb transport públic.
- Innovació en la senyalització: senyalització de contorn en fase d'estudi.

Objectius

Planificació més sostenible de la ciutat per tal de reduir l'impacte de la mobilitat a mig-llarg termini.

Àmbit d'actuació

Ciutat de Barcelona.

Mitjans necessaris

Formació de tècnics de mobilitat en criteris ambientals.

Posada en comú amb altres ciutats de característiques semblants, tant a nivell nacional, com internacional.

Estat

Situació de partida: Planificació actual de la ciutat en base a criteris de funcionalitat i capacitat viària principalment.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.6: Consideració del concepte de “capacitat ambiental” en la planificació de la mobilitat a la ciutat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Àrea d’Urbanisme i Àrea de Medi Ambient.

Indicador

Ocupació de la xarxa viària.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.6 Consideració del concepte de "capacitat ambiental" en la planificació de la mobilitat a la ciutat **ÍNDEX: Aplicació de la capacitat ambiental a la gestió del trànsit**	NO ES CONEIXEN		REALITZACIÓ D'UN ESTUDI D'AVALUACIÓ DELS COSTOS EXTERNS: 30.000€			
INDICADOR	**ÍNDEX: Ocupació de la xarxa viària (IMD/carril)**	9.100	10.504	13%	11.908	-6%	9.874

Etapes

1. Estudis de definició de capacitat ambiental.
2. Aplicació a la xarxa viària de Barcelona.
3. Elaboració del plànol de capacitat i nivells de saturació ambiental.

Temps d’implementació

1 any.

Cost

36.000 €.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.7: Aplicació del Pla d'Actuació de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric.

Descripció de la Mesura

El Govern de la Generalitat, mitjançant el Decret 152/2007 de 10 de juliol ha aprovat el Pla d'actuació per restablir la qualitat de l'aire per als contaminants diòxid de nitrogen (NO_2) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) de 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona declarats zona de protecció especial pel Decret 226/2006, de 23 de maig.

Aquest pla planteja una sèrie mesures i actuacions, que s'han de complir als 40 municipis esmentats (inclòs Barcelona).

MESURA: Aplicació del Pla d'Actuació de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric.

Objectius

Millora de la qualitat de l'aire a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Àmbit d'actuació

Barcelona (i els altres 39 municipis de la RMB afectats pel Decret).

Mitjans necessaris

Recursos de diverses administracions i altres agents implicats (operadors de transport, empreses, cossos de seguretat, etc.) per aplicar les mesures establertes.

Estat

Situació de partida: La qualitat de l'aire del municipi de Barcelona no compleix els requeriments establerts per la normativa europea.

Òrgan promotor

Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Departament de Medi Ambient i Habitatge, ATM, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Guàrdia Urbana de Barcelona, Ministeri de Foment.

Indicador

Qualitat de l'aire. Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'emissions de contaminants.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.7: Aplicació del Pla d'Actuació de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.7 Aplicació del Pla d'Actuació de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric.			Cal esperar a l'aplicació del PAZPEAA			
	ÍNDEX: Mesures aplicades						
INDICADOR	**ÍNDEX: Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'emissions contaminants.**		45-77			-20%	Segons normativa

Etapes

1. Aprovació del Decret 152/2007 de 10 de juliol.
2. Implantació de les mesures.
3. Avaluació de resultats.

Temps d'implementació

2 anys.

Cost

180.000 € / any

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.8: Optimitzar els Veh*km realitzats pels serveis urbans.

Descripció de la Mesura

La ciutat de Barcelona està inclosa dintre dels municipis de la Regió Metropolitana declarats zona de protecció especial pel Decret 226/2006, de 23 de maig.

El transport és una de les principals fonts de contaminació atmosfèrica.

MESURA: Optimitzar els Veh*km realitzats pels serveis.

Objectius

Millora de la qualitat de l'aire a Barcelona.

Àmbit d'actuació

Barcelona.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a la realització de l'estudi d'optimització dels veh*km realitzats.

Estat

Situació de partida: Cal garantir que els recorreguts de les flotes de serveis municipals són els òptims, en distància coberta i en l'horari de servei.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat i d'altres serveis municipals.

Indicador

Qualitat de l'aire. Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'immissió de contaminants.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.2: Reduir la contaminació atmosfèrica.
Actuació 2.2.8: Optimitzar els Veh*km realitzats pels serveis urbans.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.2.9 Disminució dels Veh*km dels serveis urbans.			Cal esperar a la realització i aplicació dels estudis			
	ÍNDEX: Mesures aplicades						
INDICADOR	**ÍNDEX: Nombre de superacions anuals dels nivells límits d'emissions contaminants.**		45-77			-20%	Segons normativa

Etapes

1. Realització dels estudis.
2. Implantació de les mesures.
1. Avaluació de resultats.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

36.000 €

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.3: Reduir la contaminació acústica.
Actuació 2.3.1: Invertir en mesures de control de la velocitat i atenuació del soroll.
Controlar el soroll provocat per qualsevol vehicle de motor.

Descripció de la Mesura

Dintre de la recerca de la qualitat urbana, els índex de soroll són elements bàsics a tenir en compte.

La mobilitat i el transport son una de les principals causes de soroll a la ciutat, i és convenient fer-ne un control.

Es preveu l'increment del pressupost que destina la Guàrdia Urbana per a la realització de controls del soroll dels vehicles, per tal d'augmentar-ne la quantitat. Així mateix, també seria molt beneficiós incidir en les ITV per a que aconsegueixin el compliment de la normativa vigent.

MESURA: Increment del controls del soroll per part de la Guàrdia Urbana, principalment pel que respecta a motocicletes i ciclomotors.

Objectius

Reduir el percentatge de vehicles que superen els límits acústics establerts, i que per tant no compleixin la normativa vigent sobre contaminació acústica.

Àmbit d'actuació

Vehicles que circulen per la ciutat de Barcelona.

Mitjans necessaris

Campanyes específiques de la Guàrdia Urbana per la realització de controls de contaminació acústica: eines de mesura del soroll i software per analitzar-lo.

Coordinació amb l'administració autonòmica i las ITV pel seguiment de les campanyes de soroll

Estat

Situació de partida: Control preventiu a les ITV i controls periòdics per part de la Guardia Urbana, amb unes 12.000 inspeccions anuals.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Guàrdia Urbana, ITV.

Indicador

% de població que viu en espais de >65 dBA.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.3: Reduir la contaminació acústica.
Actuació 2.3.1: Invertir en mesures de control de la velocitat i atenuació del soroll.
Controlar el soroll provocat per qualsevol vehicle de motor.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.3.1 Invertir en mesures de control de la velocitat i atenuació del soroll. Controlar rigorosament a la ITV el soroll provocat per qualsevol vehicle de m otor			Cal esperar a la realització i aplicació dels estudis			
	ÍNDEX: Mesures aplicades	-	-				
INDICADOR	**ÍNDEX: % població que viu en espais amb >65dba**	sense dades	45%	0%	45%	-67%	15%

Etapes

1. Detecció de punts amb excés de soroll.
2. Programació de controls de la Guàrdia Urbana.
3. Aplicació de controls de la Guàrdia Urbana.
4. Avaluació de l'eficàcia.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

90.000 € el primer any, per a la inversió inicial en eines de mesura (sonòmetres, etc.).

42.000 € / any, durant els anys següents.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.3: Reduir la contaminació acústica.
Actuació 2.3.2: Invertir en mesures de control de la velocitat i atenuació del soroll. Fer servir preferentment paviment sonoreductor, molt especialment en els carrers de la xarxa bàsica.

Descripció de la Mesura

La implantació de més quilòmetres de paviment sonoreductor a la xarxa viària bàsica de la ciutat, permetrà reduir el soroll a les vies on s'instal·li.

Cal determinar l'obligatorietat de l'asfaltat amb paviment sonoreductor de totes les vies bàsiques de la ciutat en els plans de renovació de paviment.

MESURA: Ús de paviment sonoreductor en les repavimentacions de la xarxa bàsica.

Objectius

Disminuir la contaminació acústica a la xarxa viària.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària de la ciutat.

Mitjans necessaris

Paviment sonoreductor. Assaig de diferents tipus de materials amb l'objectiu de triar el més efectiu.

Sistemes periòdics de mesura de soroll.

Estat

Situació de partida: Ja s'ha implantat en 2.340.000 m^2 de paviment sonoreductor, amb una reducció d'entre 1 i 4 dBA en les vies on s'ha implantat aquest tipus de paviment, entre elles alguns dels carrers principals de la xarxa bàsica.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Serveis Urbans i Medi Ambient.

Indicador

% de població que viu en espais de >65 dba.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.3: Reduir la contaminació acústica.
Actuació 2.3.2: Invertir en mesures de control de la velocitat i atenuació del soroll.
Fer servir preferentment paviment sonoreductor, molt especialment en els carrers de la xarxa bàsica.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.3.2 Fer servir preferentment paviment sonoreductor, molt especialment en els carrers de la xarxa bàsica.						
	ÍNDEX: Km de paviment sonorreductor		100			80%	180
INDICADOR	ÍNDEX: % població que viu en espais amb >65dba	sense dades	45%	0%	45%	-67%	15%

Etapes

1. Elaboració de plànol de vies amb/sense paviment sonoreductor.
2. Programació de manteniment i ampliació de la xarxa amb aquest tipus depaviment.
3. Seguiment d'índex de satisfacció del resident.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

A incloure en els projectes de pavimentació.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.3: Reduir la contaminació acústica.
Actuació 2.3.3: Actualitzar anualment el mapa de contaminació acústica de la ciutat i comparar-lo amb el de capacitat acústica.

Descripció de la Mesura

La realització d'una comparativa anual dels valors del mapa de contaminació acústica i el de capacitat acústica permetrà programar accions a més curt termini que les previstes arran del mapa de contaminació acústica (cada 5 anys).

Així mateix, avaluar la relació entre la contaminació acústica de la ciutat deguda a la mobilitat i la capacitat acústica de la mateixa, permet de conèixer el punts dèbils. Aquests es poden corregir introduint criteris acústics a la planificació del trànsit.

MESURA: Actualització i comparació anual del mapa de contaminació acústica.

Objectius

Coneixement de l'evolució de la contaminació acústica a la ciutat per a determinar els punts dèbils de contaminació acústica deguda a la mobilitat tot corregint-los.

Àmbit d'actuació

Tota la ciutat.

Mitjans necessaris

Mapa de contaminació acústica, plànol de població i modes de generació i propagació del soroll degut al trànsit.

Estat

Situació de partida: Mapes estratègics de soroll en curs de finalització.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Medi Ambient, Direcció de Serveis de Mobilitat.

Indicador

% de població que viu en espais de >65 dBA.

Eix 2: Mobilitat sostenible.
Línia 2.3: Reduir la contaminació acústica.
Actuació 2.3.3: Actualitzar anualment el mapa de contaminació acústica de la ciutat i comparar-lo amb el de capacitat acústica.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	2.3.3 Actualitzar anualment el mapa de contaminació acústica de la ciutat i comparar-lo amb el de capacitat acústica **ÍNDEX: Estudis comparatius dels mapes acústics i aplicació de criteris acústics que se'n deriven**	-	-	REALITZACIÓ D'UN ESTUDI ANUAL COMPARATIU DELS MAPES			
INDICADOR	**ÍNDEX: % població que viu en espais amb >65dba**	sense dades	45%	0%	45%	-67%	15%

Etapes

1. Programació anual de medicions.
2. Execució.
3. Elaboració del plànol actualitzat.
4. Introducció de criteris acústics en la planificació del trànsit.
5. Seguiment i avaluació.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

36.000 €

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.1: Millorar les condicions de la mobilitat dels vianants. Eliminar mobiliari urbà innecessari de les voreres. Oferir progressivament més places de motocicletes i ciclomotors a la calçada, a fi de tendir a la seva eliminació de les voreres.

Descripció de la Mesura

Les motocicletes aparcades a la vorera prenen al vianant l'espai que li és propi, a més de provocar situacions de risc a causa de la convivència. Caldria ser més estrictes en l'exigència del compliment de l'actual normativa de l'estacionament de motos a la vorera.

L'increment de les places per motos a la calçada, farà incrementar el % d'espai públic destinat vianant.

Paral·lelament, es treballarà per reduir, i la llarga eliminar, la circulació de les bicicletes de les voreres, proporcionant a aquest vehicle un espai adequat per a circular. Així es millorarà les condicions dels vianants, que recuperaran les voreres com a espais propis i exclusius.

Millors condicions de mobilitat a peu: connexió amb els municipis limítrofs, senyalització informativa per a vianants.

MESURA: Eliminar mobiliari urbà innecessari de les voreres. Traslladar progressivament l'aparcament de motocicletes de les voreres a la calçada. Reduir la circulació de bicicletes per les voreres.

Alhora, aquesta mesura ha de servir per augmentar el número absolut de places per a motocicletes i ciclomotors, per tal d'equiparar-les, en proporció, al número de vehicles de dues rodes matriculats a la ciutat.

Amb l'ampliació de l'Àrea Verda, està previst crear 2000 noves places de motos en calçada el proper any 2009.

També fora de calçada s'han habilitat aparcaments per a motos de rotació (amb tarifes d'1/3 de les dels cotxes, aproximadament) a la Pl. Cambó, a la Pl. dels Àngels i a Gràcia.

Objectius

Reordenar l'espai de les voreres evitant l'estacionament de motos i oferir més places d'estacionament en calçada.

Àmbit d'actuació

Inicialment als carrers amb gran volum d'aparcament de motos en la vorera, per estendre la mesura de manera paulatina per la resta de la ciutat.

Mitjans necessaris

Personal de vigilància i de control de la indisciplina.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.1: Millorar les condicions de la mobilitat dels vianants. Eliminar mobiliari urbà innecessari de les voreres. Oferir progressivament més places de motocicletes i ciclomotors a la calçada, a fi de tendir a la seva eliminació de les voreres.

Estat

Situació de partida: El fort creixement del parc de motos a la ciutat ha suposat un increment de la seva demanda d'estacionament, especialment a les zones terciàries de la ciutat, on es detecta una major pressió d'usos a la via pública i afectant molt especialment a la "invasió" de les voreres per a l'estacionament de motos.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Guàrdia Urbana.

Indicador

Rati cotxes/motos de les places d'aparcament en calçada.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.1 Eliminar mobiliari urbà innecessari de les voreres. Oferir progressivament més places de motocicletes i ciclomotors a la calçada, a fi de tendir a la seva eliminació de les voreres.	10.135	42.567	420,0%	178.781	35%	57.465
	ÍNDEX: Nombre de places per a motos a la ciutat						
INDICADOR	**ÍNDEX: Rati cotxes/motos de les places d'aparcament en calçada**	-	5,01	-	-	-	4,0

Etapes

1. Identificació de voreres amb problemes d'ocupació de motos.
2. Elaboració de propostes d'actuació.
3. Redacció de projectes.
4. Implantació.
5. Avaluació.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.1: Millorar les condicions de la mobilitat dels vianants. Eliminar mobiliari urbà innecessari de les voreres. Oferir progressivament més places de motocicletes i ciclomotors a la calçada, a fi de tendir a la seva eliminació de les voreres.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

60.000 € / any

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.2: Millorar les condicions de la mobilitat dels vianants
Organitzar i col·laborar en l'organització d'actes de promoció dels desplaçaments a peu.
Promoure Barcelona com a referent internacional de la promoció dels desplaçaments a peu.

Descripció de la Mesura

La voluntat de l'Ajuntament de Barcelona és potenciar els desplaçaments a peu, mitjançant millores en les zones per a vianants, i animant als ciutadans a moure's a peu.

En aquest sentit, són molt positives campanyes en favor dels desplaçaments a peu com la que es va realitzar l'any 2002. Se'n preveuen de noves en els propers sis anys.

MESURA: Promoció dels desplaçaments a peu mitjançant actes i actualitzant la web de l'Ajuntament de Barcelona. Celebració del Congrés WALK 21.

Objectius

Incrementar el nombre dels desplaçaments a peu en el conjunt de desplaçaments urbans.

Àmbit d'actuació

Municipal.

Mitjans necessaris

Partides pressupostàries per a la realització de campanyes i organització d'events.

Actualització de la Web.

Estat

Situació de partida: La falta de continuïtat d'itineraris a peu i falta d'informació pel vianant per a la realització dels seus itineraris no ajuda a la promoció d'aquest sistema de desplaçament.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Direcció de Serveis de Comunicació i Qualitat, Pacte per la Mobilitat.

Indicador

Quota dels desplaçaments a peu i en bici.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.2: Millorar les condicions de la mobilitat dels vianants
Organitzar i col·laborar en l'organització d'actes de promoció dels desplaçaments a peu.
Promoure Barcelona com a referent internacional de la promoció dels desplaçaments a peu.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.2 Organitzar i col·laborar en l'organització d'actes de promoció dels desplaçaments a peu. Promoure Barcelona com a referent internacional de la promoció dels desplaçaments a peu.	74000(2002)	0	-	-	100%	74.000
	ÍNDEX: Pressupost destinat a les campanyes de promoció dels desplaçaments						
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota intramunicipal a peu i bicicleta**	37%	47,2%	2%	48,1%	5,7%	49,9%

Etapes

1. Proposta d'actes i modificacions pàgina web.
2. Anàlisi de la proposta i redacció de projecte.
3. Realització.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

74.000 € / any

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.3: Millorar les condicions de la mobilitat de ciclistes. Potenciar la bicicleta com a transport habitual. Millorar i desenvolupar una xarxa ciclable directa, segura, contínua i còmoda, que connecti tots els punts d'interès ciutadà amb els diferents barris.

Descripció de la Mesura

La voluntat de l'Ajuntament de Barcelona és potenciar els desplaçaments en bici, mitjançant millores en la xarxa de carrils bici, la infrastructura que li és pròpia i la que ha de compartir amb altres usuaris de la via, i d'altres actes i campanyes. Aquestes millores es concreten en una revisió dels traçats, dels elements que conformen els carrils bici, així com de la senyalització i la semaforització.

És doncs, imprescindible, la consolidació d'una xarxa ciclable a través de la qual es pugui accedir a tots els barris de la ciutat amb alts nivells de seguretat.

Incrementant els quilòmetres de carril bici de la ciutat, es preveu que augmentin els desplaçaments diaris en bicicleta. Igualment, també augmentarà el percentatge de superfície de la xarxa viària destinada a aquest mode de transport.

Tanmateix, aquest esforç ha de servir per reduir la circulació de bicicletes de les voreres, deixant aquestes com a espais propis i exclusius dels vianants.

MESURA: Construcció de nous km de carril bici (28 km nous al 2008), arribant als 200 km de xarxa. Potenciar la bicicleta com a transport habitual.

Paral·lelament, es plantejaran assajos o proves pilot per a la creació de carrils bus-bici. La implementació d'aquests tipus de carrils podrien fer possible una major oferta de vies per a la bicicleta, complementant la xarxa de carrils bici convencionals i les zones de cohabitació.

Objectius

Incrementar l'ús de la bicicleta.

Àmbit d'actuació

Xarxa viària.

Mitjans necessaris

Espai de via pública per a la ubicació dels nous carrils bici.

Realització i execució dels projectes.

Estat

Situació de partida: Actualment es disposa de 128 km de carril bici. Una part dels usuaris potencials de la bicicleta per a desplaçaments urbans són dissuadits actualment per la falta d'una xarxa ciclable completa i per la percepció d'una manca de seguretat a la xarxa existent.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.3: Millorar les condicions de la mobilitat de ciclistes. Potenciar la bicicleta com a transport habitual. Millorar i desenvolupar una xarxa ciclable directa, segura, contínua i còmoda, que connecti tots els punts d'interès ciutadà amb els diferents barris.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Sector Urbanisme, Districtes.

Indicador

Km vies accessibles ciclistes/longitud total xarxa viària.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.3 Potenciar la bicicleta com a transport habitual. Millorar i desenvolupar una xarxa ciclable directa, segura, contínua i còmoda, que connecti tots els punts d'interès ciutadà amb els diferents barris.	110,2	128,9	14,5%	148	55,2%	200
	ÍNDEX: Quilòmetres de carril bicicleta						
INDICADOR	ÍNDEX: Quota intramunicipal a peu i bicicleta	37%	47,2%	2%	48,1%	5,7%	49,9%

Etapes

1. Elaboració de propostes de nous carrils i itineraris per bicicletes.
2. Redacció de projectes.
3. Implantació.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

12.000.000 €

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.4: Millorar les condicions de la mobilitat de ciclistes. Augmentar l'oferta d'aparcament de bicicletes a la via pública.

Descripció de la Mesura

Paral·lelament al creixement de la xarxa de carrils bici, i a l'augment de la demanda, cal implantació d'aparcaments als principals centres d'atracció de viatges en bicicleta.

L'aparcament de bicicletes complementa l'esforç de millora de la xarxa, i dotant-la d'un servei bàsic que millora la comoditat per als usuaris, fomenta el civisme i augmenta la seguretat contra robatoris.

MESURA: Instal·lació de 10.000 noves places d'aparcament per a bicicletes.

Objectius

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

Àmbit d'actuació

Tot el municipi.

Mitjans necessaris

Convocatòria de concursos per a la instal·lació de les 5.000 noves barres d'aparcament.

Manteniment dels aparcaments de bicicletes existents (Manteniments i Serveis).

Espais per a l'aparcament a l'aparcament segur a l'interior d'edificis (estacions, oficines, etc.).

Estat

Situació de partida: Actualment hi ha un dèficit de places d'estacionament de bicicletes. Aquest fet propicia que els usuaris utilitzin el mobiliari urbà per estacionar (arbres papereres, fanals, etc.) provocant desordre i invasió de l'espai dels vianants.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Manteniment i Serveis de l'Ajuntament, B:SM, Gremi de garatges.

Indicador

Número d'aparcaments per a bicicletes a la via pública.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.4: Millorar les condicions de la mobilitat de ciclistes. Augmentar l'oferta d'aparcament de bicicletes a la via pública.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.4 Augmentar l'oferta d'aparcament de bicicletes a la via pública. ÍNDEX: Nombre de places per a bicicletes		8.802	100%	17.604	225%	28.000
INDICADOR	ÍNDEX: aparcaments per a bicicletes a la via pública		7.696	100%	15.392	225%	25.000

Etapes

1. Anàlisi de possibles punts de demanda d'aparcament.
2. Identificació de criteris per a la instal·lació de barres en coordinació amb el Sector d'Urbanisme i els Districtes.
3. Estudi de la seva viabilitat i redacció de projecte.
4. Implantació.
5. Avaluació.
6. Manteniment adequat.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

660.000 €

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.5: Millorar les condicions de la mobilitat de ciclistes. Proposar que s'inclogui en les llicències urbanístiques l'aparcament de bicicletes en edificis públics i privats.

Descripció de la Mesura

Paral·lelament al creixement de la xarxa de carrils bici, i a l'augment de la demanda, cal implantació d'aparcaments als principals centres d'atracció de viatges en bicicleta.

L'aparcament de bicicletes complementa l'esforç de millora de la xarxa, i dotant-la d'un servei bàsic que millora la comoditat per als usuaris, fomenta el civisme i augmenta la seguretat contra robatoris.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, reserva espai per estacionament de bicicletes fora de la via pública.

MESURA: Aprovar una ordenança que incorpori la dotació mínima d'aparcaments de bicicletes en nous blocs d'habitatge, oficines, etc., així com aparcaments fora de calçada.

L'aplicació d'aquesta ordenança entre el 2006 i 2012 permetrà incrementar la quota de transport intramunicipal en bicicleta.

Objectius

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

Àmbit d'actuació

Tot el municipi.

Mitjans necessaris

Tècnics municipals encarregats de la redacció de l'ordenança.

Estat

Situació de partida: Actualment hi ha un dèficit de places d'estacionament de bicicletes. Aquest fet propicia que els usuaris utilitzin el mobiliari urbà per estacionar (arbres papereres, fanals, etc.) provocant desordre i invasió de l'espai dels vianants. A més, els estacionaments actuals a la via pública no són segurs contra robatori.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, B:SM, Gremi de garatges.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes
Actuació 3.1.5: Millorar les condicions de la mobilitat de ciclistes. Proposar que s'inclogui en les llicències urbanístiques l'aparcament de bicicletes en edificis públics i privats.

Indicador

Quota de transport intramunicipal en bicicleta.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.5 Proposar que s'inclogui en les llicències urbanístiques l'aparcament de bicicletes en edificis públics i privats.	No hi ha ordenança		Es proposa la creació de l'ordenança entre el 2006 i el 2012			
	ÍNDEX: Ordenança d'aparcaments bicicleta						
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota de transport intramunicipal en bicicleta**	0,55%	0,74%	35%	0,99%	170%	2,00%

Etapes

1. Redacció noves ordenances.
2. Entrada en vigor.
3. Avaluació.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

Recursos propis municipals.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.6: Impulsar una xarxa potent de bicicletes públiques a la ciutat (6.000 bicicletes i 400 estacions). Augmentar-ne els d'usuaris. Impulsar un sistema de Bicing metropolità.

Descripció de la Mesura

Actualment, ja està funcionant amb èxit el Bicig, el sistema de bicicletes públiques de Barcelona.

L'augment dels desplaçaments del sistema de lloguer Bicing (que preveu incrementar el nombre de bicicletes l'any a l'estiu de 2008 fins arribar a les 6.000), farà incrementar la quota de transport intramunicipal en bicicleta.

Disseny dels punts d'accés al servei de Transport Públic Individual (TPI) i de la fórmula de gestió de manera que totes les estacions de la ciutat siguin accessibles en un radi d'uns 300 metres des de qualsevol punt de la ciutat.

MESURA: Consolidar la implantació del Bicing i augmentar-ne la xarxa d'estacions. Combinar l'ús amb els títols integrats de l'ATM, per tal d'impulsar-lo com a sistema metropolità.

S'estudiarà, com a possibilitat per al futur, l'ampliació de l'horari del Bicing a les 24 hores.

Objectius

Incrementar l'ús de la bicicleta a la ciutat.

Àmbit d'actuació

Totes les estacions d'autobusos, de RENFE, FGC, parades de metro i punts intermedis hauran de tenir un punt d'accés al servei de TPI.

Mitjans necessaris

Parc de bicicletes urbanes d'un únic disseny que siguin identificables pels usuaris.

Punts d'estacionament.

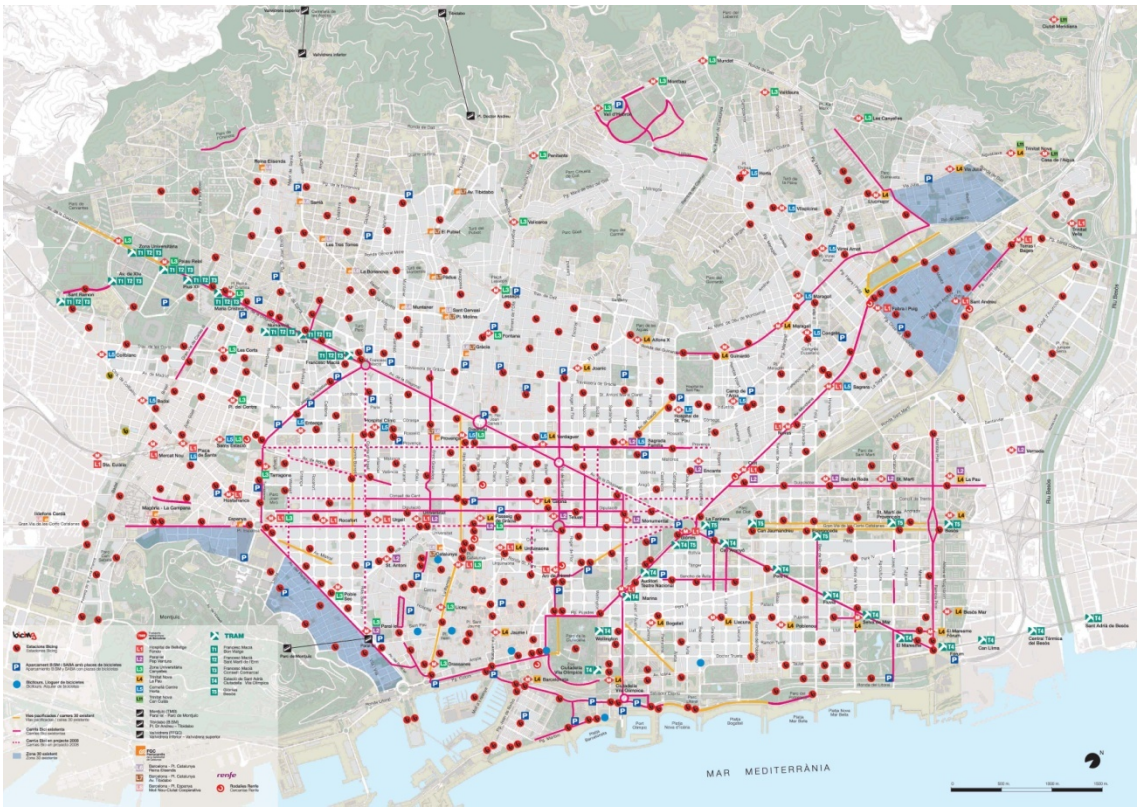
Gestió i manteniment del servei.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.6: Impulsar una xarxa potent de bicicletes públiques a la ciutat (6.000 bicicletes i 400 estacions). Augmentar-ne els d'usuaris. Impulsar un sistema de Bicing metropolità.

Estat

Situació de partida: El lloguer de bicicletes està molt lligat al turisme i al oci dels ciutadans. El sistema de TPI no fa la competència a aquests serveis ja que l'objectiu que pretén cobrir és totalment diferent.

El problema de l'estacionament al domicili (pisos petits, sense ascensor) dissuadeix a bona part dels ciutadans a utilitzar la bicicleta, així com els robatoris.



Plànol de carrils bici i de cobertura del Bicing a Barcelona

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, B:SM, ATM, Sector d'Urbanisme.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.6: Impulsar una xarxa potent de bicicletes públiques a la ciutat (6.000 bicicletes i 400 estacions). Augmentar-ne els d'usuaris. Impulsar un sistema de Bicing metropolità.

Indicador

Quota de transport intramunicipal i intermunicipal en bicicleta.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.6 Impulsar una xarxa potent de bicicletes públiques a la ciutat (6000 bicicletes i 400 estacions). Ampliar-ne la xarxa d'usuaris. Impulsar un sistema de Bicing metropolità.	-	-	-	60.000	-	60.000
	ÍNDEX: Nombre de desplaçaments diaris amb Bicing						
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota de transport intramunicipal en bicicleta**	0,55%	0,74%	35%	0,99%	170%	2,00%

Etapes

1. Estudi de la situació dels nous punts d'accés al servei de TPI.
2. Redacció del projecte d'integració amb els títols ATM.
3. Implantació de la proposta.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

2.600.000 € / any, cada 1.500 bicicletes.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.

Actuació 3.1.7: Campanyes de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en l'organització d'actes de promoció dels desplaçaments en bicicleta. Creació del grup internacional de ciutats amb bicicletes públiques. Actualitzar la web de l'Ajuntament de Barcelona amb informació i promoció de la mobilitat en bicicleta. Consolidació de la Comissió Cívica de la Bicicleta.

Descripció de la Mesura

Les accions per a l'increment de l'ús de la bicicleta tenen dues vessants: la millora de les infrastructures (carril bici, aparcament, etc.) i la promoció del seu ús des de diversos mitjans.

Cal, doncs, realitzar campanyes informatives a la televisió i premsa local, a les escoles, als centres esportius i centres cívics, i també actes com de la setmana de la bicicleta. També internet resulta cada cop més un bon mitjà divulgatiu.

L'augment de pressupost assignat a la Regidoria de Seguretat i Mobilitat permetrà incrementar les despeses en promoció en favor de la bicicleta. Això afavorirà a incrementar el seu pes en la quota de transport intramunicipal.

Pel que fa a la Comissió Cívica de la Bicicleta, aquesta s'ha de consolidar com a òrgan participatiu i punt de trobada de les associacions i els actors relacionats amb les bicicletes i els ciclistes. S'ha de fomentar que sigui el lloc de debat i d'intercanvi d'idees per tal de fomentar estratègies adreçades a consolidar la bicicleta com a mode de transport habitual.

MESURES: Realització de campanyes i actes de promoció de la bicicleta. Creació del grup internacional de ciutats amb bicicletes públiques. Actualitzar la web de l'Ajuntament de Barcelona amb informació i promoció de la mobilitat en bicicleta. Consolidació de la Comissió Cívica de la Bicicleta.

Objectius

Incrementar l'ús de la bicicleta per a desplaçaments urbans, afavorint la millora de la salut general dels ciutadans i de la contaminació atmosfèrica.

Àmbit d'actuació

Residents a la ciutat i centres d'alta afluència de ciutadans (centres educatius, esportius, biblioteques, etc.).

Mitjans necessaris

Partides de pressupost destinades a les campanyes i actes de divulgació.

Estat

Situació de partida: Els desplaçaments interns en bicicleta a la ciutat suposen només un 0,7% dels desplaçaments totals diaris.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.7: Campanyes de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en l'organització d'actes de promoció dels desplaçaments en bicicleta. Creació del grup internacional de ciutats amb bicicletes públiques. Actualitzar la web de l'Ajuntament de Barcelona amb informació i promoció de la mobilitat en bicicleta. Consolidació de la Comissió Cívica de la Bicicleta.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Àrea de Seguretat, Mobilitat i Prevenció.

Indicador

Quota de transport intramunicipal en bicicleta.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.7 Campanyes de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en l'organització d'actes de promoció dels desplaçaments en bicicleta. Creació del grup internacional de ciutats amb bicicletes públiques. Actualitzar la web de l'Ajuntament de Barcelona amb informació i promoció de la mobilitat en bicicleta. Consolidació de la Comissió Cívica de la Bicicleta.	-	-	REALITZACIÓ DE CAMPANYES DE PROMOCIÓ: 50.000€			
	ÍNDEX: Campanyes de promoció						
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota de transport intramunicipal en bicicleta**	0,55%	0,74%	35%	0,99%	170%	2%

Etapes

1. Estudi de la campanya o actuació a realitzar.
2. Implantació.
3. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

50.000 € / any

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.8: Promoure la implantació d'un registre únic de bicicletes a nivell autonòmic i proposar que els ciclistes disposin d'una assegurança de responsabilitat civil.

Descripció de la Mesura

Per a la seguretat contra el robatori de bicicletes, és important tenir un registre de les bicicletes que hi ha en circulació. Conèixer el parc de bicicletes pot ser una eina important a l'hora de millorar els serveis vers aquest transport.

Marcar amb un codi les bicicletes i establir un registre de forma que puguin ser identificades especialment en cas de robatori.

El registre també pot servir per a identificar bicicletes que incompleixin la normativa, facilitant així el seguiment de les ordenances vigents.

MESURA: Creació d'un Registre Autonòmic de Bicicletes.

Objectius

Facilitar la identificació de les bicicletes que circulen per Barcelona.

Àmbit d'actuació

Municipal i autonòmic.

Mitjans necessaris

Adhesiu amb el codi distintiu del registre.

Sistema informàtic de base de dades i personal per a la gestió.

Estat

Situació de partida: Actualment la bicicleta és l´únic mitjà de transport sense cap tipus d'identificació (matrícula). Aquest fet repercuteix en una alta impunitat i difícil detecció dels robatoris que s'efectuen.

L'any 2007 es va iniciar el registre de bicicletes a nivell municipal. Per ser totalment efectiu, caldria impulsar l'aplicació del seu àmbit fins al nivell autonòmic.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, B:SM, Generalitat de Catalunya.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.8: Promoure la implantació d'un registre únic de bicicletes a nivell autonòmic i proposar que els ciclistes disposin d'una assegurança de responsabilitat civil.

Indicador

Quota de transport intramunicipal en bicicleta.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.8 Promoure la implantació d'un registre únic de bicicletes a nivell autonòmic i proposar que els ciclistes disposin d'una assegurança de responsabilitat civil.			Creació del Registre Municipal de bicicletes			
	ÍNDEX: Creació del Registre						
INDICADOR	ÍNDEX: Quota de transport intramunicipal en bicicleta	0,55%	0,74%	35%	0,99%	170%	2%

Etapes

1. Estudi de la viabilitat de la proposta.
2. Elaboració del sistema i posada en servei.
3. Campanya de comunicació i promoció.
4. Manteniment del Registre.
5. Avaluació i saguiment.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

45.000 €, el primer any, per la inversió inicial.

30.000 € / any, la resta d'anys, en concepte de manteniment i gestió.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.9: Reduir el nombre de places d'aparcament a la calçada per a turismes i augmentar les de fora de calçada. Promoure les iniciatives d'aparcament dissuasori en origen (park & ride).

Descripció de la Mesura

Per tal de millorar les condicions de vianants i bicicletes a la ciutat, es guanyen espais per aquests modes de transport reduint places d'aparcament en calçada.

L'alliberament d'espai per a d'altres usos permetrà la implantació de nous carrils bici, l'ampliació de voreres o creació de nous carrers de vianants i la senyalització de carrils bus.

Aquesta reducció de places en calçada, deguda a l'ampliació de voreres, carrils bici, aparcaments bici, etc. estarà acompanyada d'un augment important de places d'aparcament fora calçada, tant de tipus mixt (residents i rotació) com de tipus residencial.

MESURES: Estudi per al transvasament de l'aparcament de la calçada a aparcament fora d'aquesta. Promoure les iniciatives d'aparcament dissuasori en origen (park & ride).

Objectius

Equilibrar l'espai assignat al vehicle privat a la via pública, reduint la seva presència per a millorar l'espai destinat a vianants i bicicletes.

Es pretén recuperar l'espai de la via pública per a vianants i bicicletes amb l'objectiu de pacificar i socialitzar l'àmbit urbà.

Àmbit d'actuació

Municipal.

Mitjans necessaris

Recursos econòmics per construir aparcaments fora de calçada i reurbanitzar i reordenar la via pública.

Estat

Situació de partida: Actualment l'espai de la via pública destinat al vehicle privat, tant pel que fa a la circulació com a l'estacionament, és molt elevat respecte a d'altres usos i modes de desplaçament.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Sector Urbanisme, B:SM i ATM (park & ride en origen)

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.9: Reduir el nombre de places d'aparcament a la calçada per a turismes i augmentar les de fora de calçada. Promoure les iniciatives d'aparcament dissuasori en origen (park & ride).

Indicador

Places d'aparcament a la calçada.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.9 Reduir el nombre de places d'aparcament a la calçada per a turismes i augmentar les de fora de calçada. Promoure les iniciatives d'aparcament dissuasori en origen (park & ride).	511.069	590.548	15,5%	682.083	23,1%	726.374
	ÍNDEX: Places d'aparcament FORA calçada						
INDICADOR	**ÍNDEX: Places d'aparcament a la calçada**	182.376	193.103	5,8%	204.303	0%	193.103

Etapes

1. Estudi previ de l'estacionament en calçada. Elaboració d'inventaris.
2. Redacció de projectes de reordenació de la via pública.
3. Construcció.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

Els recursos destinats a reurbanització de carrers i a l'execució d'aparcaments fora de calçada. La política tarifària establerta en aquest darrer cas pot permetre l'equilibri econòmic de la mesura.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.10: 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.

Descripció de la Mesura

Cal que la normativa municipal s'adeqüi a la nova Llei de Mobilitat de 2003. S'ha de passar a una normativa que limiti el nombre màxim de places que calen per a cada dotació. Nova regulació de les reserves d'estacionament segons l'ús de l'edifici

MESURA: Modificació de la normativa municipal vigent pel que fa la dotació mínima d'estacionament dels nous edificis a construir.

Objectius

Reducció del nombre de viatges en vehicle privat del total de la mobilitat generada per l'ús terciari.

Àmbit d'actuació

Municipal.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a la realització d'un estudi previ del número màxim de places d'aparcament per a cada tipus d'edifici i redacció de l'ordenança municipal, fent participar als agents implicats (veïns, constructors, etc.).

Estat

Situació de partida: Es construeixen aparcaments a partir dels mínims que senyala l'ordenança, i per tant, se'n poden construir molts més, en funció de l'atracció de viatges de cada ús. Així es desocuparia la via pública, incrementant l'espai públic que podria ser destinat a un altre ús, però no s'inhibeix l'ús del vehicle privat.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Sector d'Urbanisme i associacions implicades (veïns, constructors, etc.), B:SM i ATM.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.1: Garantir un espai còmode per a la circulació de vianants i bicicletes.
Actuació 3.1.10: 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.

Indicador

Places d'aparcament a la calçada i fora de la calçada.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.1.10 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.		ABANS DEL 2012, ES POSARIA EN MARXA LA NOVA ORDENANÇA D'APARCAMENT				
	ÍNDEX: Revisió d'ordenança d'aparcament						
INDICADOR	ÍNDEX: Places d'aparcament calçada i fora calçada	693.445	783.651	13,1%	886.386	18,1%	925.270

Etapes

1. Redacció de l'estudi per avaluar el nombre màxim de places per tipus de sostre a edificar.
2. Redacció de l'ordenança, amb procés participatiu.
3. Aprovació municipal de l'ordenança.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

24.000 €

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.2 Millorar l'accessibilitat de persones de mobilitat reduïda.
Actuació 3.2.1: 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.

Descripció de la Mesura

Barcelona ha fet un esforç important, i ha de seguir fent-lo en el futur, per tal de millorar l'accessibilitat a les estacions de transport públic i aconseguir que totes les estacions estiguin adaptades a les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Cal millorar l'entorn de les parades d'autobús: continuar amb la introducció de plataformes, millora i ampliació del número de marquesines, pla d'accessibilitat en les parades, etc.

L'objectiu per al 2012 és el d'adaptar el 100% de les estacions ferroviàries.

Cal incrementar l'oferta de taxis adaptats, millorant l'accés de la ciutadania a aquest servei.

MESURA: Supressió de totes les barreres arquitectòniques en el transport púbic. Millora de l'entorn de les parades d'autobús. Incrementar la oferta de taxis adaptats.

Objectius

Adaptar el 100% de les estacions de transport públic a les persones amb mobilitat reduïda per tal de garantir l'accés al transport en condicions similars a tothom i fomentar així la integració social.

Àmbit d'actuació

Transport Públic Col·lectiu i entorn dels punts d'accés als serveis.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a la realització d'estudis d'accessibilitat a cada una de les estacions on les actuacions siguin necessàries.

Projecte constructiu i executiu de les obres de millora.

Estat

Situació de partida: 35 % estacions adaptades l'any 2005 a Barcelona.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, ATM, TMB.
Altres Administracions competents: Generalitat de Catalunya (DPTOP i GISA).

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.2 Millorar l'accessibilitat de persones de mobilitat reduïda.
Actuació 3.2.1: 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.

Indicador

Percentatge d'estacions adaptades.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.2.1 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.			Depèn d'altres administracions			
	ÍNDEX: Adaptació d'estacions ferroviàries						
INDICADOR	**ÍNDEX: % d'estacions adaptades**		Metro (37%), FGC (79%), Renfe (0%)				Metro (100%), FGC (100%), Renfe (100%)

Etapes

1. Seguiment dels treballs en curs.
2. Planificació de les obres de la resta de les estacions.
3. Execució de les obres.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

Recursos propis municipals. Els cost dels projectes i execució de les obres pròpiament dites pertany a altres administracions.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.2: Millorar l'accessibilitat de persones de mobilitat reduïda.
Actuació 3.2.2: Incrementar els itineraris accessibles, introduint més semàfors amb senyalització acústica i informant adequadament als col·lectius interessats.

Descripció de la Mesura

L'adaptació del 100% de les estacions ferroviàries, anirà acompanyada d'una millora en els itineraris d'accés a peu a les persones amb algun tipus de discapacitat. Aquestes millores es concreten en la col·locació de semàfors acústics, entre d'altres mesures.

MESURA: Incrementar els itineraris accessibles, introduint més semàfors amb senyalització acústica i informant adequadament als col·lectius interessats.

En general, s'ha de garantir que totes les persones, incloses les que tenen mobilitat reduïda, tinguin la possibilitat d'una accessibilitat universal, rebent ajudes si fos necessari.

Objectius

Augmentar el nombre de semàfors amb senyalització acústica per permetre desplaçar-se a peu i en condicions de seguretat a les PMR cap a les diferents parades de transport col·lectiu.

Àmbit d'actuació

Municipal.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a la realització d'un estudi dels itineraris existents i avaluació de les zones amb dèficit d'itineraris accessibles.

Estudi d'itineraris accessibles, actuals i necessaris, i projecte executiu d'aquests mateixos.

Estat

Situació de partida: Actualment la ciutat de Barcelona disposa d'un nombre força reduït de cruïlles adaptades a invidents, principalment al centre de la ciutat.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Indicador

Percentatge d'estacions amb itineraris adaptats.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.2: Millorar l'accessibilitat de persones de mobilitat reduïda.
Actuació 3.2.2: Incrementar els itineraris accessibles, introduint més semàfors amb senyalització acústica i informant adequadament als col·lectius interessats.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.2.2 Incrementar els itineraris accessibles, introduïnt més semàfors amb senyalització acústica i informant adequadament els col·lectius interessats					S'ha de tendir al 100%	
	ÍNDEX: Adaptació de cruïlles						
INDICADOR	**ÍNDEX: % d'estacions amb itineraris adaptats**					S'ha de tendir al 100%	

Etapes

1. Estudi d'itineraris amb un dèficit d'accessibilitat.
2. Projecte executiu.
3. Execució de les obres.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

Inclòs al projecte de renovació integral de les instal·lacions semafòriques.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.3: Augmentar la seguretat i autonomia dels infants.
Actuació 3.3.1: Invertir en mesures de seguretat als voltant de parcs urbans i llocs d'esbarjo.

Descripció de la Mesura

Per tal que els ciutadans puguin gaudir dels espais verds urbans amb comoditat i sense risc d'accidents pels infants, cal proveir els voltants de parcs i llocs d'esbarjo de mesures especials per a la seguretat dels usuaris més petits.

La realització d'un estudi d'accessibilitat als parcs urbans permetrà detectar quins són els parcs amb un accés més defectuós i alhora prioritzar les actuacions, que permetin reduir el nombre d'accidents que s'hi produeixen.

MESURA: Senyalitzar els voltants de parcs i llocs d'esbarjo.

Objectius

Reduir l'accidentalitat al voltant dels parcs urbans, alhora que es creen itineraris segurs per accedir-hi.

Àmbit d'actuació

Entorns de les zones verdes de la ciutat de Barcelona.

Mitjans necessaris

Estudi d'accessibilitat i seguretat viària a parcs urbans i aplicació de mesures correctores.

Estat

Situació de partida: No existeixen normatives específiques per garantir l'accés de forma segura als parcs urbans.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Manteniments i Serveis, Parcs i Jardins, Urbanisme.

Indicador

Accidents amb víctimes vianant i ciclistes.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.3: Augmentar la seguretat i autonomia dels infants.
Actuació 3.3.1: Invertir en mesures de seguretat als voltant de parcs urbans i llocs d'esbarjo.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.3.1 Invertir en mesures de seguretat als voltant de parcs urbans i llocs d'esbarjo.	30.000 euros per l'estudi i execució d'una unitat de de senyalització d'accés a parc urbà					
	ÍNDEX: Estudis d'accés a peu als parcs urbans						
INDICADOR	**ÍNDEX: Accidents amb víctimes vianants i ciclistes**	1.757	1.947	10%	2.142	-20%	1.558

Etapes

1. Estudi d'accessibilitat i seguretat viària als parcs i jardins.
2. Projecte executiu de les mesures proposades.
3. Execució.
4. Avaluació i seguiment.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

30.000 € / estudi.

Senyalització de cada espai segons indiquin els estudis.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.

Actuació 3.4.1: Invertir en millores de la freqüència del transport públic en les zones menys servides, de nit i ampliació dels horaris de serveis. Impulsar el transport col·lectiu en superfície a la Zona Franca. Potenciar la xarxa de bus nocturn. Millorar la velocitat comercial dels autobusos.

Descripció de la Mesura

Existeixen una sèrie de zones a la ciutat i franges horàries que estan poc servides pel transport públic, en les quals s'ha de millorar el servei, incrementant la cobertura temporal i espacial. Un exemple n'és la Zona Franca.

La millora del transport públic alhora d'accedir a la Zona Franca rebrà un gran impuls amb l'arribada de la Línia 9 de metro. Tanmateix, l'aplicació de les propostes del Pla de mobilitat específic de la Zona Franca que aniran encaminades a millorar la connexió amb transport públic a la zona, afavoriran a l'increment de la quota de transport públic intermunicipal i intramunicipal.

MESURA: Ampliació i millora del transport públic en superfície que connectin la ciutat amb la Zona Franca i la ZAL, així com a la resta de la ciutat. Potenciar la xarxa de bus nocturn. Millorar la velocitat comercial dels autobusos.

Igualment, es convenient millorar la velocitat comercial dels autobusos, per tal de garantir una major freqüència de pas. En aquest sentit és essencial continuar, en la línia del que s'està duent a terme, amb l'ampliació de la xarxa de carrils bus urbans, combinant-los amb d'altres tipologies, com poden ser els carrils multi-ús, segons les necessitats de cada carrer.

També potenciar la xarxa de bus nocturn.

S'estudiarà la possibilitat d'introduir mesures compensatòries als usuaris que pateixin retards importants en el transport públic.

Objectius

Permetre la mobilitat en transport públic als sectors de població que no disposen de vehicle privat, tot incrementant el servei destinat a aquests col·lectius en un 20%.

A més, millorar la mobilitat en transport públic de superfície a la Zona Franca.

Àmbit d'actuació

Xarxa urbana de la ciutat i la seva relació amb la Zona Franca.

Mitjans necessaris

- Estudis de demanda.
- Instar a les administracions competents per a la previsió d'infrastructura de transport i material mòbil necessari.
- Campanya d'informació a les diferents empreses de la Zona Franca per a que coneguin la nova oferta de busos. Implementar bonificacions als treballadors que es desplacin en transport públic.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.

Actuació 3.4.1: Invertir en millores de la freqüència del transport públic en les zones menys servides, de nit i ampliació dels horaris de serveis. Impulsar el transport col·lectiu en superfície a la Zona Franca. Potenciar la xarxa de bus nocturn. Millorar la velocitat comercial dels autobusos.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.

Actuació 3.4.1: Invertir en millores de la freqüència del transport públic en les zones menys servides, de nit i ampliació dels horaris de serveis. Impulsar el transport col·lectiu en superfície a la Zona Franca. Potenciar la xarxa de bus nocturn. Millorar la velocitat comercial dels autobusos.

Estat

Situació de partida: Escassa cobertura del servei de superfície actual en certes àrees i granges temporals. La velocitat comercial tendeix, en molts serveis, a reduïr-se.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, ATM, EMT, TMB.

Indicador

Quota de transport públic intramunicipal.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.4.1 Invertir en millores de la freqüència del transport públic en les zones menys servides, de nit i ampliació dels horaris de serveis. Impulsar el transport col·lectiu en superfície a la Zona Franca. Potenciar la xarxa de bus nocturn. Millorar la velocitat comercial dels autobusos.			Aplicació del Pla de Mobilitat de Zona Franca			
	ÍNDEX: Línies que arriben a la Zona Franca						
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota de transport públic intramunicipal**	29%	30%	3,4%	31%	13,3%	34%

Etapes

1. Estudis de demanda i oferta.
2. Instar a les administracions competents a la implementació de les noves freqüències, línies i serveis d'autobús.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.1: Invertir en millores de la freqüència del transport públic en les zones menys servides, de nit i ampliació dels horaris de serveis. Impulsar el transport col·lectiu en superfície a la Zona Franca. Potenciar la xarxa de bus nocturn. Millorar la velocitat comercial dels autobusos.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

240.000 € per als estudis.

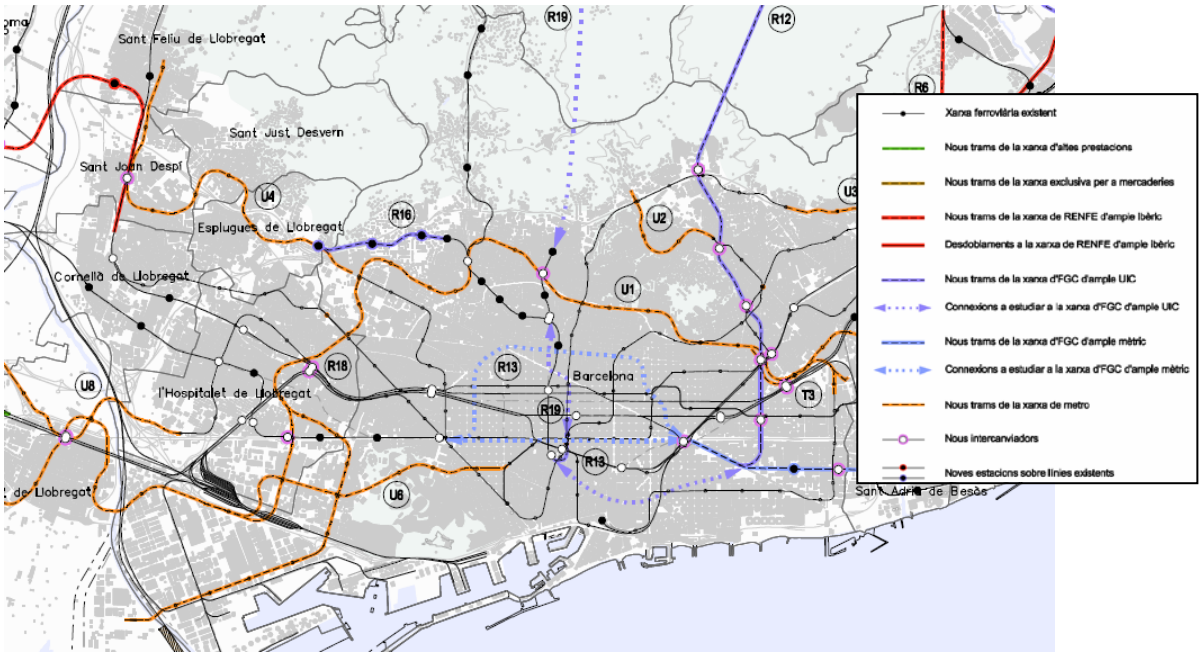
Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.2: Perllongar i ampliar la xarxa de metro i tramvia a les zones de forta demanda sense cobertura ferroviària. Adequar la distribució de línies i parades. Millorar els punts de transbordament.

Descripció de la Mesura

L'entrada en funcionament de la Línia 9 de metro en els propers anys suposarà un increment important de la població coberta amb transport ferroviari. També en aquest sentit, s'ha d'estudiar l'extensió de la xarxa de tramvia, com a sistema de transport de mitja capacitat, i que s'ha demostrat molt vàlid per a la ciutat de Barcelona.

Tanmateix, es proposa la realització d'estudis per tal d'afavorir un canvi modal a la ciutat.

MESURES: Crear més línies de metro i tramvia per a millorar la cobertura del sistema de transport col·lectiu d'alta/mitjana capacitat. Adequar la distribució de línies i parades. Millorar els punts de transbordament.



Previsions del PTC a l'àrea Metropolitana de Barcelona

Objectius

Ampliar la xarxa de metro i tramvia allà on la demanda ho aconsella o està mancada del servei adient.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.

Actuació 3.4.2: Perllongar 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.

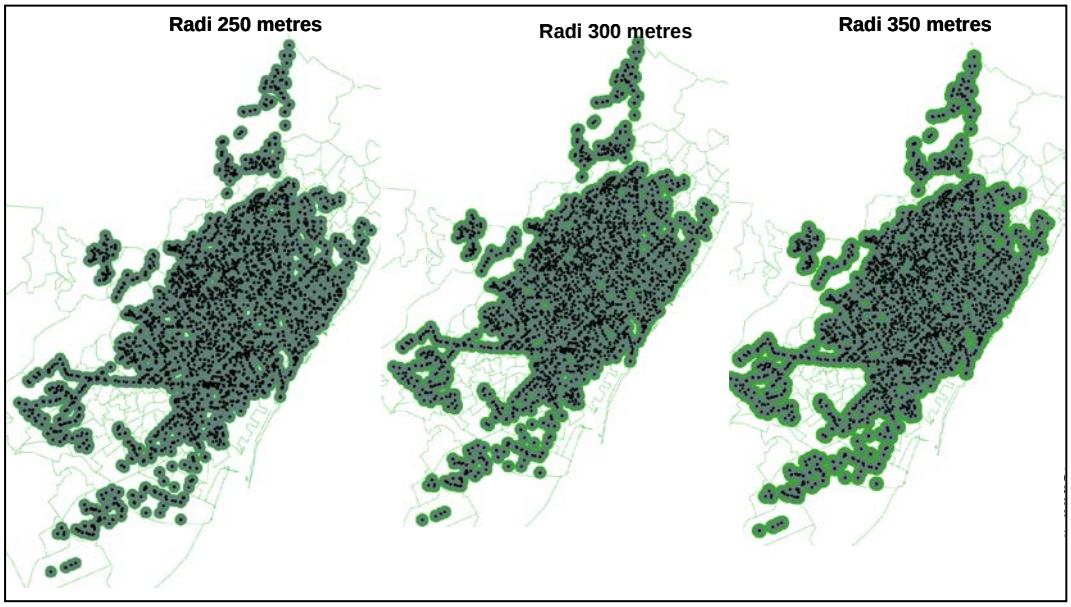
Mitjans necessaris

Estudis de demanda, estudis urbanístics per a l'anàlisi de les possibilitats d'inserció.

Increment de l'oferta ferroviària.

Estat

Situació de partida: Hi ha zones de la ciutat que no estan servides pel sistema de transport col·lectiu ferroviari.



Plànol de cobertura del transport públic a radi 250 – 300 - 350 metres

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, ATM, EMT, DPTOP, TMB i Ministeri de Foment.

Indicador

Quota de transport públic intermunicipal.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.2: Perllongar 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.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.4.2 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.	29%	30%	3,4%	31%	13,3%	34%
	ÍNDEX: Quota de transport públic intramunicipal						
INDICADOR	ÍNDEX: Quota de transport públic intermunicipal	44,4%	45,8%	3%	47,2%	13,3%	51,9%

Etapes

1. Estudis de demanda.
2. Estudis urbanístics i de inserció.
3. Instar a les administracions competents per a l' implementació de les noves línies de transport públic.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

180.000 € pels estudis.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.3: Promoure una mobilitat no quotidiana que no depengui del vehicle privat.

Descripció de la Mesura

Per tal de promoure una mobilitat sostenible en desplaçaments no quotidians, es a dir, aquells que es realitzen de forma esporàdica, cal promoure la utilització de modes de transport públics adaptats a aquest tipus de demanda.

L'ampliació de les expedicions dels serveis de transport públic interurbà en dissabte i festius permetrà incrementar la mobilitat no quotidiana que es realitza amb transport públic.

MESURA: Promoure l'ampliació de les expedicions dissabtes i en dies festius.

Objectius

Promoure una mobilitat no quotidiana que no depengui del vehicle privat.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a realitzar estudis de mobilitat no quotidiana.

Modificació dels contractes d'explotació de les línies de transport públic. Increment dels recursos que s'hi destinen.

Estat

Situació de partida: Coneixement de la problemàtica associada de la mobilitat no quotidiana i informes sectorials.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, ATM, DPTOP, Ministeri de Foment.

Indicador

Quota de transport públic intermunicipal.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.3: Promoure una mobilitat no quotidiana que no depengui del vehicle privat.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.4.3 Promoure una mobilitat no quotidiana que no depengui del vehicle privat.						
	ÍNDEX: Expedicions d'autobusos intraurbans en dissabte		1.750	25%	2.188	25%	2.188
INDICADOR	ÍNDEX: Quota de transport públic intramunicipal	29%	30%	3%	31%	13,3%	34%

Etapes

1. Estudis de origen i destinació habituals de la mobilitat no quotidiana (demanda).
2. Estudis de oferta existent.
3. Contrast oferta-demanda.
4. Adaptació de línies de transport públic i creació de noves per a cobrir els dèficits detectats.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

90.000 € per elaborar els estudis.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.4: Proveir d'espais per aparcaments d'autocars turístics.

Descripció de la Mesura

Els espais per autocars son fonamentals per a ordenar l'espai i la indisciplina dels entorns dels centres de gran atracció turística.

L'augment de l'oferta d'aparcament per autobusos turístics permetrà que es pugui generar una oferta còmode i segura destinada als serveis, a la vegada que a minimitzar els problemes i incomoditats pels residents d'aquests entorns turístics.

MESURA: Proveir la ciutat d'espais per a aparcaments d'autocars turístics.

Objectius

Promoure una mobilitat no quotidiana que no depengui del vehicle privat.

Minimitzar l'impacte del turisme sobre el ciutadà.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a la realització d'inventaris de punts d'origen o destinació de viatges en autocar turístic.

Anàlisi dels espais disponibles.

Estat

Situació de partida: Actualment existeixen aparcaments per autocars a la ciutat, per exemple a la zona del Parc de Llevant, a la zona de la Plaça Drassanes, entorns del Park Güell i Sagrada Família.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, BSM.

Indicador

Quota de transport públic intermunicipal i intramunicipal.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.4: Proveir d'espais per aparcaments d'autocars turístics.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.4.4 Proveir d'espais per aparcaments d'autocars turístics.						
	ÍNDEX: Nombre de places d'aparcament per autocars turístics		328	20%	394	30%	426
INDICADOR	ÍNDEX: Quota de transport públic intramunicipal	29%	30%	3%	31%	13,3%	34%

Etapes

1. Estudis de demanda.
2. Estudis de oferta i inventari d'espais potencials.
3. Contrast oferta-demanda.
4. Llistat i valoració econòmica de cada possibilitat.
5. Redacció de projectes.
6. Impulsar la construcció.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

60.000 € per elaborar els estudis.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.5: Promoure altres modes de transport col·lectiu (transport per cable) i infrastructures sostenibles (Ronda Verda).

Descripció de la Mesura

La promoció dels modes de transport sostenibles es fonamental per reduir l'impacte de la mobilitat a la ciutat de Barcelona.

Amb l'objectiu d'afavorir el transport públic i de baix impacte en la mobilitat no quotidiana, es proposa incrementar el nombre de passatgers del transport en cable a Barcelona amb l'augment de l'oferta i campanyes de publicitat.

MESURA: Campanyes de promoció dels modes de transport alternatiu, per a la mobilitat no quotidiana.

Objectius

Promoure una mobilitat no quotidiana que no depengui del vehicle privat, fomentant altres modes de transport.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a la realització de campanyes de promoció.

Estat

Situació de partida: totes les actuacions de promoció del transport públic detallades en aquest PMU.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, ATM, TMB i Direcció de Serveis d'Urbanisme.

Indicador

Ocupació de la xarxa viària.

Eix 3: Mobilitat equitativa.
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu.
Actuació 3.4.5: Promoure altres modes de transport col·lectiu (transport per cable) i infrastructures sostenibles (Ronda Verda).

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.4.5 Promoure altres modes (transport per cable) i infraestructures (Ronda Verda)	627.546	859.298	37%	1.177.238	42%	1.220.203
	ÍNDEX: Viatgers del Telefèric, Funiculars i Tramvia Blau						
INDICADOR	ÍNDEX: Ocupació de la xarxa viària (vehicles*km)	9.100	10.504	13%	11.908	-3%	10.179

Etapes

1. Estudis d'origen i destinació habituals de la mobilitat no quotidiana.
2. Estudis d'oferta.
3. Contrast d'oferta i de demanda.
4. Adaptació de noves línies de transport públic i noves infrastructures de mobilitat sostenible a la demanda.
5. Campanya informativa pels canals adients (turisme).

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

60.000 € per a elaborar estudis.

Eix 3: Mobilitat equitativa
Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu
Actuació 3.4.6: Implementar sistemes d'informació a l'usuari, tant en les parades i al propi servei, com abans d'accedir-hi.

Descripció de la Mesura

Per a millorar la competitivitat del transport públic i facilitar el traspàs modal des del vehicle privat, cal dotar el servei de les característiques de comoditat i el grau de fiabilitat que els usuaris demanden.

La informació sobre el servei, en temps real i a l'abast dels usuaris, és una fita important per a l'augment de les prestacions dels transport públic, que han de derivar en un increment de la quota d'utilització.

MESURA: Ampliar la informació dirigida a l'usuari: en les parades, el propi servei i abans d'accedir-hi (via web, telefonia mòbil, pantalles informatives exteriors a les estacions del metro, etc.).

Objectius

Millorar la qualitat del servei del transport públic per tal de fomentar el seu ús.

Àmbit d'actuació

Transport públic de Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Dotació dels vehicles de tecnologia adient (localitzadors, GPS, etc.), i gestió de la informació en un Centre de Control.

Estat

Situació de partida: Dins el metro, tramvia i alguns autobusos l'usuari rep informació de quina serà la propera parada, així com del temps d'espera estimat pel següent vehicle. A la parada del transport públic es troba informació del recorregut de les diferents línies que passen per ella, així com plànols generals de la xarxa.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, ATM, EMT, TMB,

Indicador

Quota de transport públic intramunicipal.

Eix 3: Mobilitat equitativa

Línia 3.4: Garantir el dret a la mobilitat dels sectors que no disposen de vehicle privat (especialment joves i gent gran) o que no en volen fer un ús abusiu

Actuació 3.4.6: Implementar sistemes d'informació a l'usuari, tant en les parades i al propi servei, com abans d'accedir-hi.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	3.4.6 Implementar sistemes d'informació a l'usuari, tant en les parades com dins del transport públic.					S'ha de tendir al 100%	
	ÍNDEX: Parades amb sistemes d'informació						
INDICADOR	ÍNDEX: Quota de transport públic intramunicipal	29%	30%	3%	31%	13,3%	34%

Etapes

1. Anàlisi de necessitats.
2. Estudi de les possibilitats d'implementació.
3. Promoure la implementació davant les instàncies pertinents.
4. Avaluació i seguiment.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

120.000 € per als estudis

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.1: Reduir les distàncies que cal recórrer per accedir als diferents usos urbans.
Actuació 4.1.1: Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats, com a eina de gestió de la demanda de mobilitat. Impulsar noves zones d'àrea verda.

Descripció de la Mesura

La gestió més equitativa de l'espai de la via pública en favor de modes no motoritzats, permetrà incrementar el percentatge de zones pacificades respecte el total d'espai públic.

Com a contrapartida, per tal de continuar donant servei a les necessitats d'aparcament en calçada, caldrà aplicar una gestió òptima de l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats.

A partir de la implementació de l'Àrea Verda a la zona central de Barcelona, s'ha comprovat com aquesta ha permès disminuir el volum de trànsit i la congestió, a més d'augmentar l'oferta d'aparcament.

L'èxit de la l'Àrea Verda permet afrontar una segona fase d'implementació, en la que es regularà noves zones d'aparcament als districtes que encara tenen aparcament lliure en calçada. Concretament, es preveu una ampliació de 13.753 places (contant també bosses de zona blava) repartides pels districtes de Sants-Montjuïc, Sarrià-Sant Gervasi, Gràcia, Horta, Sant Andreu i Sant Martí.

Paral·lelament, s'augmentarà les places de zona exclusivament per a residents, de manera que, allà on es consideri adequat, aquests es beneficiïn plenament de la mesura.

MESURA: Mesures de gestió de l'espai de calçada per a l'estacionament de vehicles privats.

Objectius

Millorar la gestió de l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Inventari d'aparcament de la ciutat de Barcelona. Avaluació de la demanda i contrast amb l'oferta.

Nous criteris de regulació. Senyalització horitzontal i vertical. Vigilància i control de la indisciplina.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.1: Reduir les distàncies que cal recórrer per accedir als diferents usos urbans.
Actuació 4.1.1: Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats, com a eina de gestió de la demanda de mobilitat. Impulsar noves zones d'àrea verda.

Estat

Situació de partida: Equilibri global, però amb zones amb falta d'estacionament per la distribució irregular de l'oferta.

Dèficit nocturn concentrat en barris residencials i dèficit diürn a algunes zones terciàries de l'Eixample, i Ciutat Vella, entre d'altres.

Àrea Verda implantada al centre de Barcelona (fins a la Rda. del Mig), amb èxit en la reducció de la circulació i de la congestió.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, B:SM, Districtes, Urbanisme.

Indicador

% de zones pacificades respecte el total d'espai públic.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.1.1 Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats, com a eina de gestió de la demanda de mobilitat. Impulsar noves zones d'àrea verda.	182.376	193.103	5,8%	204.303	3%	198.896
	ÍNDEX: Places d'aparcament a la calçada						
INDICADOR	**ÍNDEX: Pacificació del trànsit**	50%	53%	6%	56%	6%	56%

Etapes

1. Estudis d'identificació de la demanda per cada zona (rotació, resident, C/D, etc.).
2. Identificació de zones amb dèficit.
3. Proposta de gestió de les places.
4. Implantació del sistema de gestió.
5. Seguiment d'efectivitat del sistema.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.1: Reduir les distàncies que cal recórrer per accedir als diferents usos urbans.
Actuació 4.1.1: Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats, com a eina de gestió de la demanda de mobilitat. Impulsar noves zones d'àrea verda.

Temps d'implementació

3 anys.

Cost

180.000 €

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.1: Reduir les distàncies que cal recórrer per accedir als diferents usos urbans.
Actuació 4.1.2: Dissenyar noves estratègies i operatives per reduir l'impacte de la DUM. Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. Promoure la col·laboració amb altres ciutats europees en la recerca de les millors pràctiques en l'àmbit de la DUM.

Descripció de la Mesura

L'optimització de les rutes de distribució de mercaderies permetria reduir substancialment els quilòmetres recorreguts (tant amb càrrega com en buit) pels vehicles de distribució, amb la conseqüent millora pel que fa a la congestió i a la contaminació.

La utilització de microplataformes de distribució o els mitjans ferroviaris pot esdevenir una opció òptima en certs àmbits. L'Ajuntament de Barcelona ha realitzat una prova pilot (Sant Andreu), i se n'estan preparant d'altres (p. e. Poblenou), amb l'objectiu d'avaluar costos i beneficis de les microplataformes, i planejar models d'explotació reals per part de distribuïdores de mercaderies privades.

MESURA: Dissenyar noves estratègies i operatives per reduir l'impacte de la DUM. Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. Promoure la col·laboració amb altres ciutats europees en la recerca de les millors pràctiques en l'àmbit de la DUM.

Paral·lelament s'estudiarà l'aplicació de mesures de discriminació positiva per als vehicles que realitzin C/D, per a millorar-ne l'eficiència.

Objectius

Minimitzar els desplaçaments innecessaris per part dels operadors DUM. Incrementar la productivitat dels operadors. Reduir l'impacte sobre la ciutat.

Àmbit d'actuació

Tota la ciutat.

Mitjans necessaris

Models de simulació per analitzar la viabilitat i funcionament de noves estratègies.

Tecnologia adient per a la gestió de les propostes.

Estat

Situació de partida: S'han fet proves de DUM nocturna i amb microplataformes.
Exemple: microplataforma del casc antic de Sant Andreu (2007).

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.1: Reduir les distàncies que cal recórrer per accedir als diferents usos urbans.
Actuació 4.1.2: Dissenyar noves estratègies i operatives per reduir l'impacte de la DUM.
Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores.
Promoure la col·laboració amb altres ciutats europees en la recerca de les millors pràctiques en l'àmbit de la DUM.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Operadors de DUM, Pacte per la Mobilitat, ATM.

Indicador

Percentatge d'operacions de C/D il·legals.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.1.2 Dissenyar noves estratègies i operatives per reduir l'impacte de la DUM. Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. Promoure la col·laboració amb altres ciutats europees en la recerca de les millors pràctiques en l'àmbit de la DUM.			Desenvolupament de noves estratègies per l'optimització de la DUM			
	ÍNDEX: Estudis per desenvolupar estratègies						
INDICADOR	**ÍNDEX: % d'operacions de C/D il·legals**	36%	25%	-44%	14%	-80%	5%

Etapes

1. Contacte amb els operadors.
2. Disseny de les operacions.
3. Implementació i posada a prova.
4. Seguiment d'efectivitat del sistema.
5. Implantació

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

90.000 € / any

Eix 4: Mobilitat eficient
Línia 4.1: Reduir les distàncies que cal recórrer per accedir als diferents usos urbans.
Actuació 4.1.3: Potenciar la creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió.

Descripció de la Mesura

La intermodalitat resulta bàsica per a l'eficiència de la mobilitat en una ciutat de les dimensions de Barcelona. Les diferents distàncies que es poden recórrer, de magnituds tan diverses, fan que variïn molt els modes de transport que es consideren més adequats. I fins i tot, en moltes circumstàncies cal combinar l'ús de dos o més modes.

Donat que el transport públic és una peça estructural bàsica d'aquesta intermodalitat, és necessari treballar per tal que els canvis de modes siguin el més ràpids i còmodes possible.

MESURA: Es prioritzarà la reordenació de les terminals d'autobusos interurbans de la ciutat apropant-les als intercanviadors ferroviaris.

De la mateixa manera caldria ampliar la oferta de parada de taxis, per tal de millorar l'eficiència d'aquest transport, i evitar-ne al màxim els quilòmetres en buit, tant per l'estalvi energètic, com per baixar la contaminació i reduir la congestió.

Objectius

Fomentar el transport públic metropolità i donar resposta a la demanda existent en els desplaçaments de connexió.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Estudis urbanístics, i estudis de mobilitat per elaborar propostes a presentar a les instàncies competents.

Estat

Situació de partida: Existeix marge de millora en la coordinació del diferents modes de transport en els intercanviadors existents.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Urbanisme, ATM, EMT, DPTOP, Ministeri de Foment, TMB, RENFE, FGC, Tramvia Metropolità.

Eix 4: Mobilitat eficient
Línia 4.1: Reduir les distàncies que cal recórrer per accedir als diferents usos urbans.
Actuació 4.1.3: Potenciar la creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió.

Indicador

Quota de transport públic intermunicipal.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.1.3 Potenciar la creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió.			Depèn de les instàncies o administracions competents			
	ÍNDEX: Intercanviadors d'autobusos interurbans						
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota de transport públic intermunicipal**	44,4%	45,8%	3%	47,2%	13,3%	51,9%

Etapes

1. Identificació dels intercanviadors a crear, potenciar o millorar.
2. Estudis de la mobilitat d'aquests: oferta i demanda.
3. Proposta de reestructuració.
4. Proposta de gestió.
5. Presentació a les instàncies o administracions competents.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

120.000 €

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.2: Optimitzar l'ús del vehicle privat.
Actuació 4.2.1: Institucionalitzar el car-pooling a la ciutat per tal d'augmentar la mitjana d'ocupació dels vehicles i disminuir el nombre de vehicles en circulació.

Descripció de la Mesura

Incrementar la ocupació dels vehicles es presenta com una solució per mantenir les quotes d'utilització del vehicle privat dintre dels escenaris futurs de mobilitat sostenible.

El sistema de car-pooling consisteix en l'acord entre diversos ciutadans, amb orígens i destins similars en els seus desplaçaments quotidians, per tal de compartir un únic vehicle, dividint les despeses del viatge.

Per a l'èxit d'aquesta iniciativa, resulta imprescindible treballar per una homogeneïtzació de les pàgines web que ofereixen serveis de car-pooling de cara a una millor eficàcia d'aquest servei. Dins el pressupost de la Regidoria de Seguretat i Mobilitat es finançarà una part d'aquest nou portal web, que ajudarà a incrementar l'ocupació mitjana per vehicle.

MESURA: Creació d'una web centralitzada per la pràctica del car-pooling, alhora que es dóna prioritat a la mobilitat dels vehicles amb més nivell d'ocupació.

Aquesta prioritat es faria efectiva a través de carrils específics per a vehicles d'alta ocupació, oferta d'aparcament exclusiva, i d'altres mesures de discriminació positiva.

Objectius

Fer una mobilitat més eficient. Minorar els impactes de la mobilitat. Incrementar l'ocupació mitjana dels vehicles en un 10 %.

Àmbit d'actuació

La ciutat.

Mitjans necessaris

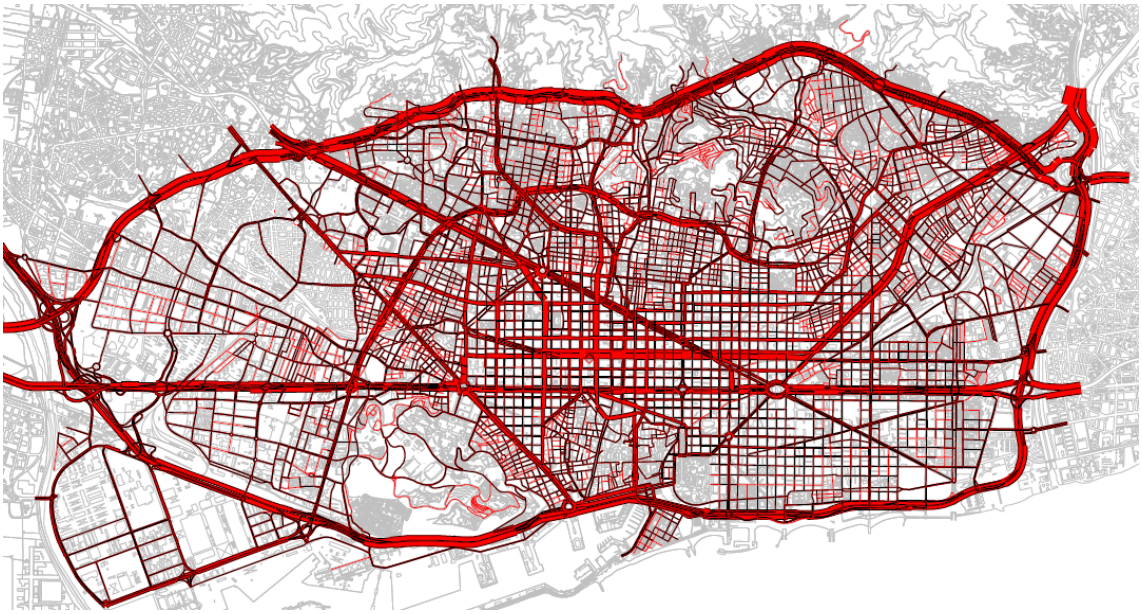
Partida pressupostària per a l'elaboració del nou portal web.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.2: Optimitzar l'ús del vehicle privat.
Actuació 4.2.1: Institucionalitzar el car-pooling a la ciutat per tal d'augmentar la mitjana d'ocupació dels vehicles i disminuir el nombre de vehicles en circulació.

Estat

Situació de partida: L'ocupació mitjana dels vehicles privats és de 1,14 persones/vehicle en accessos i 1,2 persones/vehicle en ciutat.

Actualment es troben en elaboració projectes executius de carrils Bus / VAO en els principals accessos a la ciutat.



Plànol de IMD a la xarxa de carrers de la ciutat. Assignació de trànsit de la situació actual

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

D.S. Mobilitat, SCT, ATM, DPTOP.

Indicador

Ocupació mitjana per vehicle.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.2: Optimitzar l'ús del vehicle privat.
Actuació 4.2.1: Institucionalitzar el car-pooling a la ciutat per tal d'augmentar la mitjana d'ocupació dels vehicles i disminuir el nombre de vehicles en circulació.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.2.1 Institucionalitzar el car-pooling a la ciutat per tal d'augmentar l'ocupació mitjana dels vehicles i disminuir el nombre de vehicles en circulació **ÍNDEX: Creació de la Pàgina Web**					Creació i manteniment de la Pàgina Web	
INDICADOR	**ÍNDEX: Ocupació mitjana per vehicle**	1,12	1,14	1,8%	1,16	22,8%	1,40

Etapes

1. Anàlisi de les iniciatives de car-pooling existents.
2. Elaboració d'estudis per la previsió d'oferta de mobilitat específica per a VAO.
3. Elaboració d'un portal web que les englobi i centralitzi.
4. Execució i posada en servei.
5. Avaluació.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

54.000 € per fer la web, més 18.000€ / any de manteniment.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.2: Optimitzar l'ús del vehicle privat.
Actuació 4.2.2: Prohibir la circulació, en circumstàncies determinades, de vehicles amb un sol conductor.

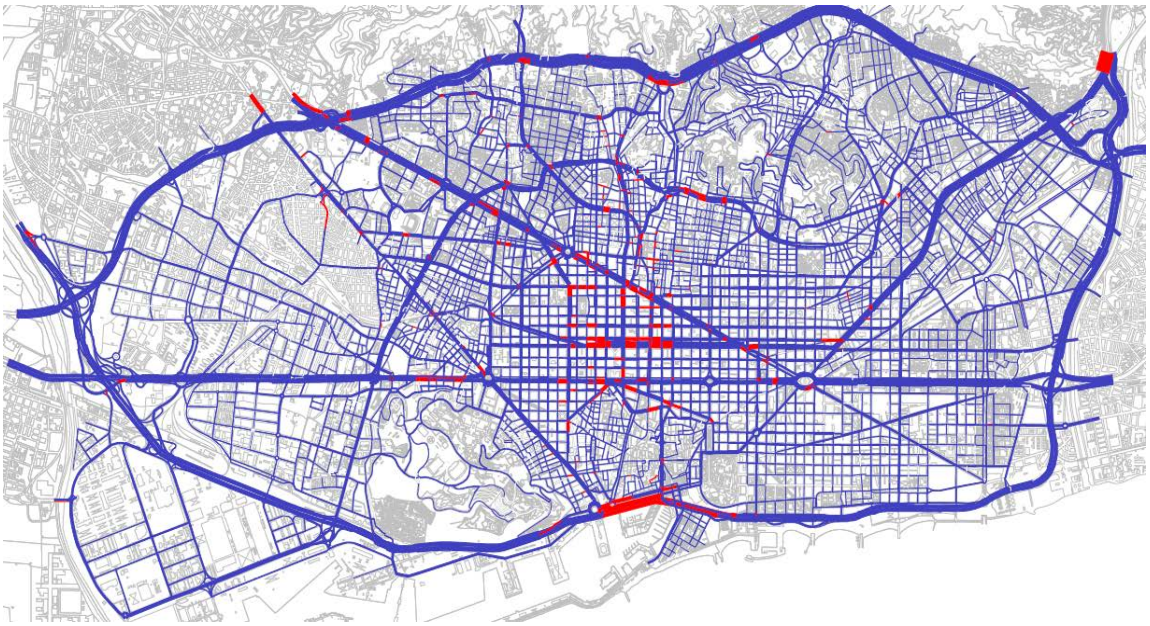
Descripció de la Mesura

La baixa ocupació dels vehicles constitueix un malbaratament de recursos energètics i d'espai que la mobilitat de Barcelona, de per si molt congestionada, no pot assumir.

Evitar, durant episodis d'elevada concentració de contaminants, la circulació dels vehicles amb un sol conductor pot alleugerir situacions problemàtiques millorant l'eficiència de la xarxa.

MESURA: Prohibir la circulació, en circumstàncies determinades, de vehicles amb un sol conductor.

Les mesures restrictives es podrien aplicar en moments en què les concentracions de contaminants fossin superiors a un cert llindar, que posés en perill immediat la salut pública.



Plànol de I.S.> 90% CAPACITAT a la xarxa de carrers de la ciutat. Assignació de trànsit de la situació actual en hora punta.

Objectius

Minorar els impactes de la mobilitat en escenaris especials de congestió, de contaminació atmosfèrica o d'ambdues. Reducció del nombre de vehicles en més d'un 30 %. Reduir el nivell d'emissions de CO_2, NO_x i PM10 i d'altres contaminants.

Àmbit d'actuació

El viari de la ciutat.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.2: Optimitzar l'ús del vehicle privat.
Actuació 4.2.2: Prohibir la circulació, en circumstàncies determinades, de vehicles amb un sol conductor.

Mitjans necessaris

Senyalització i canals especials per a indicar el règim de prohibició.

Mitjans de control de la ocupació dels vehicles.

Estat

Situació de partida: 60 % de vehicles amb un sol ocupant.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

D.S. Mobilitat, GUB, ASPB, AEB, Manteniment i Medi Ambient, DMAH.

Indicador

Ocupació mitjana per vehicle

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.2.2 Prohibir la circulació, en circumstàncies determinades, de vehicles amb un sol conductor.					Aplicació de les restriccions que marqui la normativa	
	ÍNDEX: Aplicació de les restriccions						
INDICADOR	**ÍNDEX: Ocupació mitjana per vehicle**	1,12	1,14	1,8%	1,16	22,8%	1,40

Etapes

1. Establir els límits de les situacions de congestió / excés de contaminació.
2. Establir les excepcions (urgències, etc.).
3. Avaluació prèvia de la mesura.
4. Coordinar amb GUB el control de la regulació.
5. Establir un pla de comunicació (campanyes a premsa, etc.).
6. Implantació.
7. Avaluació de resultats.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.2: Optimitzar l'ús del vehicle privat.
Actuació 4.2.2: Prohibir la circulació, en circumstàncies determinades, de vehicles amb un sol conductor.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

90.000 €

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3 Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.1: Impulsar els projectes, la construcció i la gestió dels carrils BUS-VAO.

Descripció de la Mesura

El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona preveu la creació del 4 carrils BUS-VAO, als principals eixos d'entrada a la ciutat de Barcelona (Gran Via Sud, Gran Via Nord, Av. Diagonal i Av. Meridiana).

La creació d'aquests 4 carrils BUS-VAO incentivaran l'increment de la ocupació mitjana de vehicles, alhora que beneficien els temps de viatge del transport públic en les hores punta.

També s'estudiarà la possibilitat de permetre a les motos circular als carrils VAO.

MESURA: Crear eixos segregats de transport col·lectiu i de vehicles d'alta ocupació (VAO) en superfície als accessos a Barcelona i a la xarxa viària bàsica urbana.

La creació dels carrils BUS-VAO poden comportar canvis en la secció dels eixos viaris (ampliació de carrils, modificació de traçats, etc.) segons les exigències projectuals.

Objectius

Millorar el servei de transport públic i racionalitzar la utilització del vehicle privat.

Àmbit d'actuació

Xarxa bàsica de la ciutat i accessos.

Mitjans necessaris

Projecte, execució i gestió del carril BUS-VAO.

Estat

Situació de partida: Actualment existeixen més de 100 km de carril bus-taxi.

Els nous carrils segregats de transport col·lectiu i de vehicles d'alta ocupació als principals accessos de la ciutat estan en fase de projecte.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, EMT, ATM, DPTOP i TMB.

Indicador

Ocupació mitjana per vehicle.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3 Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.1: Impulsar els projectes, la construcció i la gestió dels carrils BUS-VAO.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.1 Impulsar els projectes, la construcció i la gestió dels carrils BUS-VAO.	0	0	4 carrils previstos	4 carrils	4 carrils previstos	4 carrils
	ÍNDEX: Carrils BUS-VAO						
INDICADOR	**ÍNDEX: Ocupació mitjana per vehicle**	1,12	1,14	1,8%	1,16	22,8%	1,40

Etapes

1. Estudi dels punts més conflictius per a la congestió del trànsit, a més dels principals corredors, en el viari urbà.
2. Estudi de la possibilitat d'implantar carril BUS-VAO i la regulació semàforica prioritària per aquests vehicles.
3. Avaluació prèvia de la mesura.
4. Realització de proves pilot.
5. Avaluació.
6. Campanya de comunicació (incentivar l'ús del carril BUS-VAO i del transport públic).
7. Implantacions definitives.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

300.000 €

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.2: Augmentar la competitivitat del transport públic vers el privat.
Impulsar mesures per donar una major prioritat al transport públic col·lectiu en superfície.

Descripció de la Mesura

Promoure l'aplicació de les millores tecnològiques, com la integració dels Sistemes d'Ajut a l'Explotació en el sistema de regulació semafòrica de la ciutat, que permet millorar les freqüències dels serveis de transport públic, i és essencial per millorar el servei i augmentar la competitivitat del transport públic respecte el transport privat.

MESURA: Impulsar la implantació del SAE a la totalitat de la flota d'autobusos de TMB i la integració en el Centre de Gestió del Trànsit Urbà. Impulsar mesures per donar una major prioritat al transport públic col·lectiu en superfície.

La implantació del SAE a la totalitat de la flota d'autobusos de TMB i la seva utilització en la millora de la regulació semafòrica pel transport públic permetrà un millor rendiment de la xarxa d'autobusos.

En aquest sentit, està previst crear corredors de transport públic, similar al que funciona al C/ Aribau, a diverses vies de la ciutat: C/ València, C/ Mallorca, C/ Muntaner, C/ Tarragona, Av. Mare de Déu de Montserrat i Gran Via (entre Pl. Espanya i Pl. de les Glòries).

Al C/ Tarragona, a més, es farà una calçada segregada per transport públic, en què circularan autobusos en els dos sentits.

Paral·lelament, la xarxa de carrils bus augmenta contínuament, en funció de les necessitats que es creen. El 2008 hi ha previstos 10 km nous.

Objectius

Augmentar l'ús dels transports col·lectius.

Àmbit d'actuació

Àmbit de la Entitat Metropolitana del Transport (EMT).

Mitjans necessaris

Implementació dels Sistemes d'Ajut en l'Explotació: adaptació dels vehicles i formació dels conductors per a la seva utilització.

Integració en el Centre de Gestió del Trànsit de l'Ajuntament de Barcelona. Desenvolupament del software necessari i adaptació de les instal·lacions dels carrer.

Estat

Situació de partida: Saturació d'algunes línies de transport, amb intervals irregulars i incompliment dels horaris previstos.

Baixa velocitat comercial (11 km/h aproximadament)

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.2: Augmentar la competitivitat del transport públic vers el privat.
Impulsar mesures per donar una major prioritat al transport públic col·lectiu en superfície.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, EMT, ATM i TMB.

Indicador

Velocitat comercial del transport públic urbà de superfície.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.2 Augmentar la competitivitat del transport públic vers el privat. Impulsar mesures per donar una major prioritat al transport públic col·lectiu en superfície.	-	75%	33%	100%	33%	100%
	ÍNDEX: % Flota TMB amb SAE						
INDICADOR	ÍNDEX: Velocitat comercial del transport públic urbà de superfície	13,0	11,9	-8,5%	10,9	22,7%	14,6

Etapes

1. Estudi de les possibilitats que ofereix la integració del SAE en el CGTU.
2. Adquisició de la tecnologia i el software necessari.
3. Instal·lació i realització de proves.
4. Gestió del seu ús.
5. Valoració de resultats.
6. Extensió a d'altres trams de la xarxa.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

240.000 €.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.3: Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada.

Descripció de la Mesura

La majoria de la distribució urbana de mercaderies es fa de dia, entrant en conflicte amb la circulació de la resta de vehicles. Durant les hores nocturnes el trànsit de la ciutat es redueix, fet que afavoriria molt una DUM més eficient i menys molesta per a la resta d'usuaris de la via.

Es vol incentivar a les empreses que estiguin disposades a realitzar DUM nocturna i silenciosa, fet que millorarà la circulació a les hores del dia en què actualment es realitza la DUM, i permetrà guanyar en qualitat i seguretat en la mobilitat, a la vegada que es garanteix el descans als veïns de l'entorn.

MESURA: Potenciació de la DUM nocturna i silenciosa, principalment la que fa referència al sector de l'alimentació.

Objectius

Millorar la DUM a la ciutat de Barcelona. Optimització de la DUM, reduint i millorant el trànsit en hores punta a la ciutat de Barcelona.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Incentivar a les empreses de distribució urbana per tal que realitzin la DUM en horari nocturn, per la que es necessari disposar d'equipament silenciós (carretons, persianes, etc.).

Sensibilitzar i formar el personal de les empreses de distribució.

Estat

Situació de partida: La majoria de la Distribució Urbana de Mercaderies a la ciutat es realitza en horari diürn, coincidint amb molt del trànsit rodat de la ciutat.

Es realitzen operacions nocturnes a diversos emplaçaments en període de proves amb resultats preliminars molt positius.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, GUB (control del soroll), Manteniment i Medi Ambient, Pacte per la Mobilitat.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.3: Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada.

Indicador

% de DUM realitzada fora de l'espai de C/D.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.3 Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada	0%	0,1%	1%	1%	10%	10%
	ÍNDEX: % de DUM nocturna						
INDICADOR	**ÍNDEX: % d'operacions de C/D il·legals**	36%	25%	-44%	14%	-80%	5%

Etapes

1. Identificació de zones i comerços amb possibilitat d'operació nocturna.
2. Anàlisi de la problemàtica particular de cada zona.
3. Reserves d'espais.
4. Conveni amb les empreses distribuïdores.
5. Informació als veïns.
6. Implantació de l'operació.
7. Seguiment de l'efectivitat de la mesura.
8. Extensió a altres zones de la ciutat.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

60.000 € / any

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.4: Desenvolupar el Pla de Renovació Semafòrica.

Descripció de la Mesura

La regulació semafòrica és bàsica per al bon funcionament de la mobilitat urbana, tant des del punt de vista de la seguretat com de la funcionalitat.

Igualment, la regulació és una eina imprescindible per a la gestió del trànsit, ja que permet donar prioritats, discriminar uns modes respecte als altres, jerarquitzar les vies, etc.

Cal doncs, que les instal·lacions puguin respondre amb solvència a la importància de la seva tasca, i cal evitar que el material quedi obsolet o impedeixi un ús òptim.

En aquest sentit, es pretén renovar tot el material (lluminàries, reguladors, cablejat, etc.), i no només des del punt de vista tècnic, que és el més important, sinó també des del punt de vista del disseny. Es tracta de fer una renovació semafòrica a tots els nivells.

L'adopció generalitzada de la tecnologia LED permetria importants estalvis energètics que accentuen la sostenibilitat de la mesura.

MESURA: Desenvolupar el Pla de Renovació Semafòrica.

Objectius

Millorar les instal·lacions semafòriques i la regulació del trànsit.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per a l'aplicació de la mesura.

Estat

Situació de partida: A la ciutat coexisteixen instal·lacions semafòriques recents amb d'altres de més antigues.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Indicador

Velocitat del transport públic urbà en superfície (Bus TMB). (km/h)

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.4: Desenvolupar el Pla de Renovació Semafòrica.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.4 Desenvolupar el Pla de Renovació Semafòrica ÍNDEX: Cruïlles semafòriques renovades	-	-	-	-	100%	100%
INDICADOR	ÍNDEX: Velocitat del transport públic urbà en superfície (Bus TMB). (km/h)	13,0	11,9	-8,5%	10,9	8,5%	13,0

Etapes

1. Elaboració del Pla i del projecte d'execució.
2. Concurs.
3. Instal·lació.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

8 anys.

Cost

40.000.000 € per als primers 4 anys.

40.000.000 € per a la segona fase.

Total: **80.000.000 €**

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.5: Impulsar el pla de senyalització informativa per a vianants i vehicles.

Descripció de la Mesura

La senyalització informativa és essencial per orientar-se per la ciutat, tant si es va en vehicle privat com si ens movem a peu.

En el cas dels vehicles, la senyalització informativa ajuda a la circulació, reduint els temps de desplaçament i millorant els problemes de la congestió en permetre l'optimització dels itineraris.

En el cas dels vianants, la senyalització informativa facilita la mobilitat interna dels barris, incentivant als ciutadans a moure's a peu, amb tots els beneficis individuals i de conjunt que aquest fet porta associat.

Invertir en la millora de la senyalització informativa resulta, doncs, una mesura molt positiva a tots els nivells.

MESURA: Impulsar el pla de senyalització informativa per a vianants i vehicles.

Actualment, ja disposen de senyalització per a vianants, els cascos antics de Les Corts, Sarrià i Sant Andreu, també Ciutat Vella, així com les zones de Trinitat i el Park Güell.

Està en fase de projecte, la implementació de senyalització per vianants als cascos antics de Sants i Sant Martí, i en fase d'estudi la implementació a Gràcia. L'objectiu a llarg termini és estendre's per tota la ciutat, allà on es consideri útil i adequat.

Objectius

Millorar la fluïdesa del trànsit.

Incrementar la quota de desplaçaments a peu.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Partida pressupostària per al projecte de senyalització i la posterior instal·lació.

Estat

Situació de partida: Existeixen diversos barris, amb senyalització informativa per a vianants (Les Corts, Sarrià, etc.).

Actualment ja hi ha una extensa xarxa de senyals d'orientació per a vehicles a la ciutat de Barcelona.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.5: Impulsar el pla de senyalització informativa per a vianants i vehicles.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Indicador

Quota intramunicipal a peu i bicicleta.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.5 Impulsar el Pla de Senyalització Informativa per a vianants i vehicles.	-	-	Cal esperar a l'implementació del Pla de Senaylització Informativa			
	ÍNDEX: Implementació del Pla de Senyalització Informativa						
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota intramunicipal a peu i bicicleta**	37%	47,2%	20%	57%	5,7%	49,9%

Etapes

1. Elaboració del Pla i del projecte d'execució.
2. Concurs.
3. Instal·lació.
4. Avaluació.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

750.000 €

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.6: Participar en seminaris i projectes europeus sobre mobilitat.

Descripció de la Mesura

El coneixement d'experiències d'altres ciutats similars és molt profitós: permet descobrir noves vies de gestió de la mobilitat, i permet anticipar els resultats d'aquelles mesures que ja s'han implementat o estan en fase d'estudi.

L'intercanvi d'experiències és important, i Barcelona pretén assumir, com ha fet fins ara, el lideratge en l'organització i la participació en aquest tipus de trobades i events.

Participació en projectes europeus:

- SPICYCLES (Sustainable Policies for Cities on Cycling)
- FIDEUS, amb l'objectiu de millorar la distribució de mercaderies en la ciutat.
- ICING, aplicació de noves tecnologies a la gestió i planificació de la mobilitat
- Es vol crear un espai per compartir experiències i resultats al voltant de la gestió dels sistemes urbans de transport públic amb bicicleta i generar sinèrgies entre les ciutats membres.
- Organització i celebració de Jornades Tècniques sobre Gestió del Trànsit Urbà ITS, organitzades conjuntament amb l'ITS Espanya (sistemes intel·ligents de transport).

MESURA: Participar en seminaris i projectes europeus sobre mobilitat.

Objectius

Millorar la gestió de la mobilitat aprofitant el coneixement de les experiències realitzades a altres ciutats.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Recursos humans propis de l'Ajuntament, i partides pressupostàries per a l'organització i la gestió.

Estat

Situació de partida: actualment, l'Ajuntament de Barcelona participa, ja sigui com a ponent o com a organitzador, en un gran nombre d'events i congressos sobre mobilitat.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.6: Participar en seminaris i projectes europeus sobre mobilitat.

Agents

Direcció de Serveis de Mobilitat, Direcció de Serveis de Comunicació i Qualitat, Guàrdia Urbana de Barcelona.

Indicador

Quotes de transport públic, vehicle privat, peu–bici.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.6 Participar en seminaris i projectes europeus sobre mobilitat. **ÍNDEX: Participació en events sobre mobilitat**	-	-	Mínim de 5 events anuals.			
INDICADOR	**ÍNDEX: Quota intramunicipal a peu i bicicleta (també de la resta de modes, segons els objectius del PMU)**	37%	47,2%	20%	57%	5,7%	49,9%

Etapes

1. Organització i participació en events relacionats amb la mobilitat.
2. Contrast i aprenentatge de les experiències d'altres ciutats.
3. Millora en les actuacions realitzades.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

50.000 € / any

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.7: Propostes per a la revisió del Pla Director de Infrastructures 2008-2015.

Descripció de la Mesura

Transport Públic

Instar a l'ATM a la incorporació de totes les mesures relacionades amb les seves competències i proposades per la Comissió Especial de Desenvolupament d'Infraestructures.

Ampliacions de la xarxa de Metro:

- L1: Perllongament Fondo – Badalona Renfe.
  Perllongament Hospital de Bellvitge – El Prat.
- L2: Perllongament Pep Ventura – Badalona centre.
  Perllongament St. Antoni – Parc Logístic.
- L3: Perllongament Canyelles – Trinitat Vella.
  Perllongament Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat.
- L4: Perllongament La Pau – Sagrera.
- L5: Perllongament Horta – Vall d'Hebrón.

Ampliacions de la xarxa de FGC a Barcelona:

- L6: Perllongament Reina Elisenda – Finestrelles.
- L8: Perllongament Plaça Espanya – Besòs.
- Metro del Vallès: Cua de Maniobres a la Plaça de Catalunya. Cal que es realitzi una execució àgil i ben planificada.
- Túnel ferroviari d'Horta: Universitat Autònoma de Barcelona – 22@.
- Nova línia Poblenou – Cerdanyola, prioritzant una primera fase de connexió entre les línies L3 i L5 del Metro (Vall d'Hebron) i el centre Direccional de Cerdanyola.

Ampliacions de la xarxa de Tramvia:

- T4: Perllongament Ciutadella – Plaça Drassanes.
- Connexió de les xarxes de TramBaix i TramBesòs.

Propostes per a la xarxa estatal:

- Nova línia Cornellà – Castelldefels.
- Duplicació de la via Arenys de Mar – Blanes.
- Duplicació de la via fins a Vic.
- Nou accés a l'Aeroport.
- Línia Orbital Mataró–Granollers–Sabadell–Terrassa–Martorell–Vilafranca–Vilanova.
- Nova configuració de serveis costa–costa i interior–interior.
- Agilitzar la construcció de la Sagrera, i el seu desenvolupament urbanístic (soterrament de vies i creació de noves zones d'equipaments socials i habitatge públic).
- Garantir connexió de la xarxa ferroviària d'ample europeu.
- Afavorir el corredor FERRMED, de manera segregada a la via de passatgers.

Nous intercanviadors:

- Diagonal Oest (Zona Universitària).
- Cardenal Reig.
- Sants Estació.
- Intercanviador Central de Barcelona (Pl. Catalunya).

- Pl. de les Glòries.
- Sagrera – Meridiana.
- Sagretat – Alta velocitat.

Park & Ride (nous):

- Les Planes.
- Cornellà – Riera.
- St. Adrià de Besòs.
- Montcada bifurcació.
- Ampliació dels Park & Ride ja existents.

Carrils Bus:

- C-31: L'Hospitalet – Castelldefels.
- C-245: Cornellà – Castelldefels.
- B-22: Aeroport de Barcelona.
- C-31: La Pau – Montgat.
- Plataforma reservada al marge esquerra del Besòs.

Bus/VAO:

- C-32: Glòries – Montgat – Mataró.
- C-58: Meridiana/Rondes – Ripollet/Cerdanyola.
- B-23: Diagonal – Molins de Rei.

Port

- Reconversió urbana de les noves zones destinades a passatgers.
- Agilitzar la construcció dels nous accessos viaris i ferroviaris al Port.
- Introducció de millores en l'accessibilitat viària pel transport de mercaderies en el corredor del Llobregat: carrils segregats per a vehicles pesants entre el Papiol i el Port.
- Estudiar viabilitat de futures ampliacions del port en plataformes marítimes per a mercaderies perilloses.

Aeroport

- Ràpida construcció de les connexions ferroviàries de les dues terminals amb la xarxa de metro i rodalies.

Xarxa viària

- Estudi per a la millora de les connexions entre els antics i nous àmbits productius com la Zona Franca, Fira, etc. i les zones de transformació com la Marina del Prat Vermell i l'àmbit central de la ciutat mitjançant mesures com l'ampliació de l Ronda Litoral, o la construcció d'un túnel entre el C/ del Foc i la Pl. Espanya.
- Estudiar la construcció d'una connexió soterrada dels túnels de Vallvidrera amb el C/ Numància.

MESURA: Propostes per a la revisió del Pla Director de Infraestructures 2008-2015.

Caldrà vetllar, tal i com s'acorda a la Comissió Especial de Desenvolupament d'Infraestructures, per al compliment dels compromisos inversors en matèria d'infraestructures a Barcelona inclosos al PDI, així com a d'altres plans (PITC, etc.).

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.7: Propostes per a la revisió del Pla Director de Infrastructures 2008-2015.

Objectius

Incrementar la quota del transport públic en la mobilitat interna i de connexió. Incrementar també l'índex d'ocupació del vehicle privat

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat i el seu àmbit d'influència respecte de la mobilitat.

Mitjans necessaris

Recursos humans propis de l'Ajuntament de Barcelona.

Estat

Situació de partida: El PDI 2001-2010 està en fase d'execució. La revisió del PDI 2008-2015 es troba en procés d'elaboració.

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat.

Agents

ATM, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Ministeri de Foment, Ajuntament de Barcelona, EMT.

Indicador

Costos externs de la mobilitat.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.7 Propostes per a la revisió del Pla Director d'Infrastructures 2008-2015 ÍNDEX: Aprovació del Pla			Cal esperar a l'aplicació del PDI			
INDICADOR	ÍNDEX: Costos externs de la mobilitat			Es calcularà segons la metodologia establerta			

Reducció que estableix el PDM–RMB

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.7: Propostes per a la revisió del Pla Director de Infrastructures 2008-2015.

Etapes

1. Realització d'estudis.
2. Elaboració de propostes de l'ATM.
3. Coordinació PMU – Revisió PDI.

Temps d'implementació

1 any.

Cost

Recursos tècnics propis de l'Ajuntament de Barcelona.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.8: Millorar l'adquisició i processament de la informació de la mobilitat mitjançant l'aprofitament dels avenços tecnològics disponibles, a fi d'optimitzar la gestió de l'oferta i demanda de mobilitat.

Descripció de la Mesura

L'aplicació de la tecnologia en la gestió de la mobilitat permet millorar l'eficiència de les mesures aplicades, obtenint com a resultat un major aprofitament del recursos.

Es tracta d'un procés continuat de coneixement dels avanços tecnològics, i cerca de possibles aplicacions al camp de la mobilitat.

Mesura: Aplicar els darrers avenços tecnològics en les tasques de gestió de la mobilitat.

Objectius

Millorar l'eficiència de les mesures de mobilitat aplicades, obtenint com a resultat un major aprofitament del recursos.

Àmbit d'actuació

Barcelona ciutat.

Mitjans necessaris

Recursos humans tècnics municipals per el seguiment dels avanços tecnològics i voluntat d'aplicació.

Estat

Situació de partida: aplicació de múltiples tecnologies a diferents camps

A. Comunicacions
- Fibra òptica: suport físic de la xarxa Gigabit Ethernet per comunicar múltiples equips (conexió entre centres de control, càmeres tv, centrals semafòriques, reguladors semafòrics, espires, control accessos, control de túnels)
- Trunking: panells missatge variable, sistema automàtic de detecció d'infraccions semafòriques.
- GPRS: panells missatge variable, PDA-GUB
- UMTS: sistema automàtic infraccions semafòriques.

B. Visió artificial
- DAI Detecció Automàtica d'Incidents en el control de túnels (Rondes de Barcelona)
- Detecció d'infraccions semafòriques
- Lectura de matrícules: sistema automàtic de detecció d'infraccions semafòriques, sistema automàtic infraccions velocitat, control d'accés, accessos aparcaments

C. Altres
- Semàfors de leds
- SAIs (Sistemes d'Alimentació Ininterrompuda)
- Sistema automàtic d'informació de trànsit en temps real: panells i web
- Alimentació solar parquímetres
- Radars: sistema automàtic infraccions velocitat

Eix 4: Mobilitat eficient.
Línia 4.3: Reduir el temps de desplaçament, especialment el de congestió.
Actuació 4.3.8: Millorar l'adquisició i processament de la informació de la mobilitat mitjançant l'aprofitament dels avenços tecnològics disponibles, a fi d'optimitzar la gestió de l'oferta i demanda de mobilitat.

- PDA-GUB
- Comptadors de bicicletes
- Xip control bicicletes del Bicing
- Targetes sense contacte: control accessos, Bicing
- Comptadors de vehicles (llaç magnètic, infrarojos, visió artificial, etc.)

Òrgan promotor

Direcció de Serveis de Mobilitat i Guàrdia Urbana.

Agents

D.S. Mobilitat, GUB, B:SM.

Indicador

Costos externs de la mobilitat

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.3.8 Millora de les tecnologies aplicades a la mobilitat. **ÍNDEX: tecnologies aplicades**	-	-	Aplicació de les noves tecnologies a mida que estiguin disponibles			
INDICADOR	**ÍNDEX: Costos externs de la mobilitat**	-	-	Es calcularà segons la metodologia establerta			

Etapes

1. Detecció de necessitats
2. Anàlisi de mercat.
3. Realització de proves pilot.
4. Avaluació de resultats.
5. Aplicació generalitzada.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

150.000 € / any

Eix 4: Mobilitat eficient.

Actuació 4.4: Compliment del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM-RMB).

Descripció de la Mesura

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha aprovat el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, que aborda la mobilitat del conjunt de l'àrea (passatgers i mercaderies) i té l'objectiu de garantir el desplaçament dels ciutadans, fer-los més sostenibles i segurs i millorar la competitivitat del teixit econòmic de la zona.

El pla preveu:

- Augmentar el pes del transport públic i no motoritzat de passatgers fins una proporció de 2/3 del total.
- Incrementar el transport públic fins el 34,31% del total.
- Reduir el consum energètic de la mobilitat per habitant en un 7,5%.
- Disminuir un 20,5% les emissions de diòxid de carboni.
- Disminuir les emissions de PM10 en un 48,08% i les de NOx en un 39,54%.
- Disminuir en un 50% les víctimes mortals per accidents (respecte 2000).

Per aconseguir-ho, el Pla articula 9 eixos amb 90 mesures. Entre aquestes, destaquen:

- Augmentar la xarxa ferroviària en més de 283 km i la viària en 290 km.
- Reestructurar la xarxa de Rodalies i millorar la freqüència de pas de tramvia i metro.
- Incrementar la xarxa de línies d'autobusos interurbans i crear nous carrils bus-VAO.
- Doblar els aparcaments de dissuasió.
- Planificar el territori amb criteris de mobilitat sostenible.

Cal establir les iniciatives necessàries per gestionar la mobilitat des de l'àmbit metropolità i, a tal efecte, cal reforçar la presència de l'Ajuntament a l'ATM i en els òrgans de planificació i gestió de la mobilitat metropolitana.

En aquest sentit, cal promoure el creixement del transport públic de connexió, tant a la primera com a la segona corona, així com instar els òrgans competents per donar millor qualitat en la gestió i oferta dels serveis ferroviaris metropolitans.

MESURA: Compliment del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM-RMB).

Objectius

L'objectiu és incrementar el pes del transport públic, reduir el consum energètic i les víctimes mortals.

Àmbit d'actuació

Barcelona (i resta de la Regió Metropolitana de Barcelona).

Mitjans necessaris

Recursos de diverses administracions i altres agents implicats (operadors de transport, empreses, cossos de seguretat, etc.) per aplicar les actuacions previstes.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Actuació 4.4: Compliment del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM-RMB).

Estat

Situació de partida: Aprovació del PDM-RMB.

Òrgan promotor

ATM.

Agents

ATM. Direcció de Serveis de Mobilitat, Generalitat de Catalunya, Servei Català del Trànsit, Ministeri de Foment, EMT i operadors de transport de viatgers i mercaderies.

Indicador

Costos externs de la mobilitat.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.4 Compliment del Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PdMRMB).			Cal esperar a l'aplicació del PdMRMB			
	ÍNDEX: Mesures aplicades						
INDICADOR	**ÍNDEX: Costos externs de la mobilitat.**			Es calcularà segons la metodologia establerta			

Etapes

1. Aprovació del PDM-RMB.
2. Implantació de les mesures.
3. Avaluació de resultats.

Temps d'implementació

6 anys.

Cost

Recursos previstos per les diverses actuacions al propi Pla.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Actuació 4.5: Impulsar els Plans de Mobilitat de Districte.

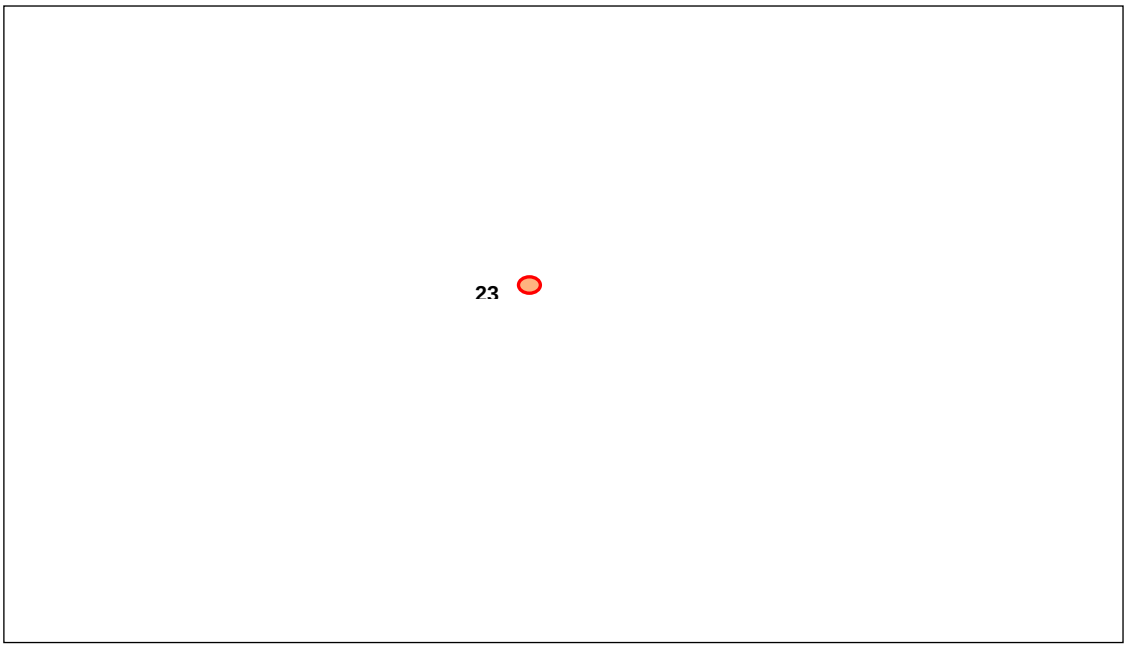
Descripció de la Mesura

L'Ajuntament de Barcelona està organitzat internament de manera descentralitzada, dividit en 10 districtes, que funcionen de manera autònoma en certs aspectes.

Els districtes actuen en una gran quantitat d'àmbits competencials, i assumeixen la responsabilitat (organitzativa i pressupostària) en allò que queda dintre del seus límits territorials, sempre i quan no afecti al conjunt de la ciutat.

La mobilitat i les afectacions de la via pública no en són una excepció, i els districtes tenen la responsabilitat de realitzar Plans de Mobilitat i dur a terme les actuacions que en ells es recullen. Concretament, vetllant per una mobilitat equitativa, els Plans de Mobilitat de Districte hauran d'incloure estudis especials als barris de muntanya, en els districtes que en tinguin.

En la figura següent es localitzen els principals projectes de transformació urbana. Aquests projectes seran objecte d'anàlisi específic de la mobilitat.



A més, caldrà que els Plans de Mobilitat de Districte incorporin, i donin valor, els plans de mobilitat ja realitzats i executats (Farró, Gràcia, Sarrià), els quals s'han basat en el model de prioritat invertida.

Des de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, es vetlla per a què aquests plans serveixin els interessos de cadascun dels districtes i també els interessos comuns de tota la ciutat.

MESURA: Impulsar els plans de mobilitat dels diferents districtes de Barcelona.

Objectius

Millorar la mobilitat interna dels districtes, i les connexions amb la resta de la ciutat.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Actuació 4.5: Impulsar els Plans de Mobilitat de Districte.

Àmbit d'actuació

Districtes de Barcelona.

Mitjans necessaris

Recursos propis dels districtes.

Supervisió dels tècnics de la Direcció de Serveis de Mobilitat.

Estat

Situació de partida: Alguns districtes tenen aprovats o en fase de redacció diversos Plans de Mobilitat del Districte o d'algun dels seus barris. També existeixen plans de tipus sectorial (aparcament, vianants, etc.)

Òrgan promotor

Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat.

Agents

Districtes. Direcció de Serveis de Mobilitat.

Indicador

Costos externs de la mobilitat.

Relació Actuació - Indicador

		2000	2006	Increment previst 2012	Valor tendencial 2012	Canvi de tendència	Resultats PMU 2012
ACTUACIÓ	4.5 Impulsar els Plans de Mobilitat de Districte. **ÍNDEX: Mesures aplicades**			Cal esperar a l'elaboració de cadascun dels Plans de Mobilitat			
INDICADOR	**ÍNDEX: Costos externs de la mobilitat.**			Es calcularà segons la metodologia establerta			

Etapes

1. Plantejament de redacció del Pla de Mobilitat per part del Districte.
2. Seguiment en l'elaboració del Pla.
3. Avaluació dels resultats.

Eix 4: Mobilitat eficient.
Actuació 4.5: Impulsar els Plans de Mobilitat de Districte.

Temps d'implementació

4 anys.

Cost

48.000 € / estudi = 480.000 € (Estimació de 1 estudi per Districte)