

PAM Mobilitat

2004-2007:

*Informe
Participatiu*

Barcelona, 3 de març de 2004



Pacte per la Mobilitat
B a r c e l o n a

1. DESCRIPCIÓ

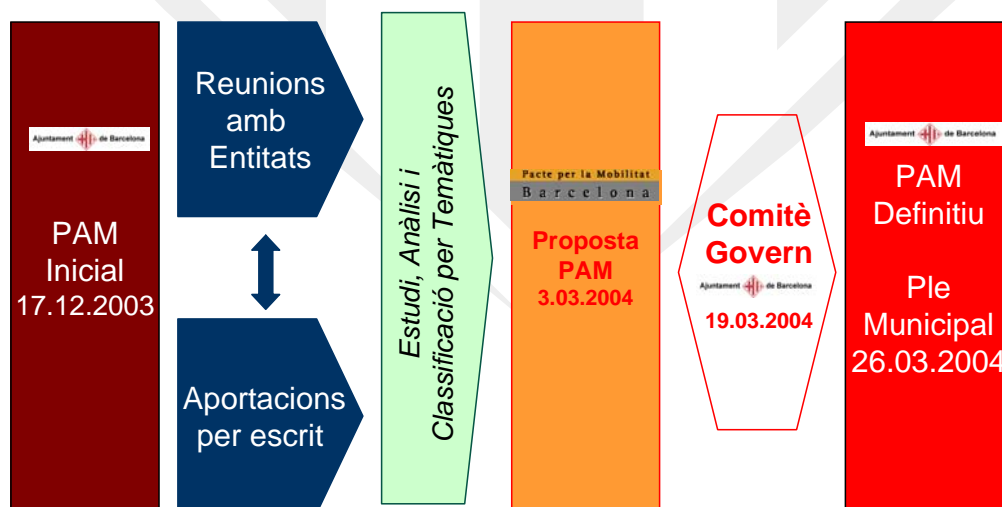
1.1. Introducció

El Programa d'Actuació Municipal (PAM) és el conjunt d'objectius i estratègies en els que es basarà l'acció de govern durant aquest mandat. L'Ajuntament de Barcelona ha endegat un ampli procés de participació que ha de permetre aprovar el PAM i els Programes d'Actuació de Districte (PAD) dels 10 districtes de la ciutat amb la màxima participació ciutadana i el més ampli consens possible.

1.2. Metodologia participativa

El Pacte per la Mobilitat, format per l'Ajuntament i 56 entitats signants, és l'òrgan de participació i concertació sobre els temes de Mobilitat. És en aquest marc que el Sector ha realitzat el procés de participació del Programa d'Actuació Municipal.

Després de l'aprovació inicial del PAM el 18 de desembre de 2003, es va lliurar el document a totes les entitats integrants del Pacte en la Sessió informativa del 28 de gener, perquè n'estudiessin aquells continguts referits a la mobilitat i fessin aportacions en la posterior tanda de reunions amb l'Ajuntament. Fruit d'aquest intens procés de debat, consulta i participació s'ha redactat un nou document que es presenta al Plenari del Pacte. Posteriorment, el Comitè de Govern i finalment el Ple de l'Ajuntament hauran d'aprovar definitivament la proposta.



1.3. Calendari

En Sessió Informativa del Pacte per la mobilitat del 28 de gener de 2004, es va lliurar a tots els assistents el document del PAM aprovat inicialment en Comissió de Plenari del 17 de desembre del 2003.

Seguidament es va informar del procés de participació i terminis de lliurament de les aportacions. Aquest procés va finalitzar el 20 de febrer de 2004.

En Sessió Plenària del Pacte per la mobilitat del dia 3 de març de 2004 a la Sala Lluís Companys es va informar del procés de participació i recollida de propostes realitzat i es va presentar el document resultant aportacions, el qual va ser aprovat per la seva elevació al Comitè de Govern Municipal.

2. INFORMACIÓ I COMUNICACIÓ

2.1. Reunions amb les entitats

Del 16 de gener al 25 de febrer, s'han dut a terme **21 reunions amb 36 entitats** del Pacte per la Mobilitat. Totes les reunions han comptat amb la presència del regidor de Seguretat i Mobilitat, Jordi Hereu i el Comissionat de Mobilitat, Transports i Circulació, Pere Navarro. Per tal de facilitar el desenvolupament del procés, les sessions s'han fet agrupant les diferents entitats per àmbits temàtics (bicicletes, motos, missatgers, garatges, taxistes, autoescoles, associacions de transport col·lectiu, distribució de mercaderies, etc.).



Membres d'entitats del sector de la bicicleta en el transcurs d'una reunió de treball

2.2. Llistat de reunions mantingudes amb els representants de les entitats membres del Pacte per la mobilitat

16 gener de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) Sr. Sebastià Salvadó i Sr. Joan Torres
19 gener de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gremi de Garatges Sr. Josep M^a Torres i Sr. Vicenç Artigues
26 gener de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils. Sr. Francesc Faura
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reial Moto Club de Catalunya Sr. Antoni Carracedo ▪ Defensa del Motociclista Sr. Pere Casas
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona Sr. Joan Blancafort ▪ Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC) Sra. Montserrat Torrent ▪ BARNACENTRE Sr. Emili Sarrión i Sra. Lluïsa Coll
29 gener de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CCOO del Barcelonès Sr. Manel Ferri ▪ Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) Sr. Manel Andreu i Josep Xarles ▪ Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) Sr. Pau Noy
30 gener de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV) Sr. Alberto Canals i Sr. Josep D. Gallego ▪ Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya (AUDICA) Sra. Elena Aguarta
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC) Sr. Josep M^a Bonmatí i Sr. Enrique Boigues

2 febrer de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federació Catalana de Transports de Barcelona (TRANSCALIT) Sr. Hermilo Larumbe ▪ Associació Espanyola d'Empreses amb Transport Privat de Mercaderies per a servei propi o particular complementari i Grans usuaris del Transport públic de mercaderies (TRANSPRIME) Sr. F. Xavier Tomás ▪ Gremi Provincial de Transport i Maquinària, Construcció i Obres Públiques de Barcelona Sr. José Luis Ruíz Calvo i Sra. Rosa Gascón
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Previsió d'Accidents de Trànsit (P(A)T) Sr. Xavier Parés ▪ Stop Accidents Sra. Anna M^a Campo
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instituto de Seguridad Vial MAPFRE Sr. Antonio García Infanzón
5 febrer de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (ANESDOR) Sr. José Vicente Franqueira ▪ Amics de la Bici (Agrupació d'usuaris i usuàries). Sr. Daniel Eritja ▪ Federació Catalana de Ciclisme (FCC) Sr. Jordi Mariné ▪ Bicicleta Club de Catalunya (BACC) Sra. Diana González ▪ Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya Sr. Haritz Ferrando ▪ Federació Provincial d'Autoescoles de Barcelona Sr. Joan Font i Sr. Joan Josep Codina
6 febrer de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barcelona Camina (Associació pels Drets del Vianant) Sr. Joan Estevadeordal i Sr. Ole Thorson ▪ Associació Catalana Empreses de Transports de Mercaderies (ACET) Sr. Manel Colomé
9 febrer de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consell d'Empreses Distribuïdores Alimentació (CEDAC) Sr. Antoni de Ribera, Sr. Joan Font, Sr. Ramon Miquel i Sr. Ramon Condal
16 febrer de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) Sr. Miquel Tomás i Sr. Lluís Berbel

25 febrer de 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federació Transports, Comunicació i Mar UGT-Catalunya Sr. Emilio Rodríguez ▪ Unió de Petits Transportistes de Catalunya (UPTC-UGT) Sr. Pedro Alberola
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM) Sr. Albert Genescà ▪ Gremi de Missatgeria de Catalunya Sr. Joan Carles Darriba ▪ TRÈVOL Missatgers Sr. Xavier Palos
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Associació General de Transportistes de Catalunya (AGTC) Sr. Antonio Ariza ▪ Asociación Transportistas Agrupados Condal (ASTAC) Sr. Evaristo Magaña

2.3. Plenari del Pacte per la mobilitat

En Sessió Plenària del Pacte per la mobilitat del dia 3 de març de 2004 a la Sala Lluís Companys es va informar del procés de participació i recollida de propostes realitzat i es va presentar el document resultant aportacions, el qual va ser aprovat per la seva elevació al Comitè de Govern Municipal.



Sessió plenària del Pacte per la mobilitat del dia 3 de març de 2004

3. Aportacions de les associacions i entitats



Alguns dels documents aportats a les reunions de treball

Les 36 entitats participants han fet més de **250 aportacions i millores**. Gairebé totes les entitats han fet les aportacions al llarg de les reunions celebrades i **13 les han presentat redactades per escrit**. Durant el procés, els membres del Pacte han lliurat **13 documents addicionals**.

3.1. Llistat d'entitats que han presentat aportacions per escrit:

- Barcelona Camina (Associació pels Drets del Vianant)
- Bicicleta Club de Catalunya (BACC)
- Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV)
- Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP)
- Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya (AUDICA)
- Amics de la Bici (Agrupació d'usuaris i usuàries)
- Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB)
- Prevenció d'Accidents de Trànsit (P(A)T)
- Real Automòbil Club de Catalunya (RACC)
- Stop Accidents
- Gremi de Garatges
- Grup Municipal Convergència i Unió
- Grup Municipal Partit Popular

3.2. Llistat d'entitats que han fet propostes a les reunions de treball:

- Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya (AUDICA)
- Associació Espanyola d'Empreses amb Transport Privat de Mercaderies per a servei propi o particular complementari i Grans usuaris del Transport públic de mercaderies (TRANSPRIME).
- Gremi Provincial de Transport i Maquinària, Construcció i Obres Públiques de Barcelona

PROGRAMA D'ACTUACIÓ MUNICIPAL

2004–2007

APROVAT INICIALMENT
EN COMISSIÓ DE PLENARI
17 DE DESEMBRE DE 2003



Propostes sobre MOBILITAT

Document revisat d'acord amb les aportacions
dels membres del Pacte per la Mobilitat

3 de març de 2004

7.6.- COMISSIÓ DE SEGURETAT I MOBILITAT

7.6.2.- MOBILITAT

Barcelona viu un canvi de model de mobilitat: el vell model, centrat sobretot en l'ús intensiu del vehicle privat, està deixant lloc a una mobilitat més humana, racional i sostenible, basada en la convivència i diversitat de les diferents formes de desplaçament. Alhora, la mobilitat ha deixat de ser una qüestió bàsicament local i avui només es pot entendre i abordar des d'una visió metropolitana.

Aquest nou model, tal i com recull l'esperit del Pacte per la Mobilitat, ha de permetre garantir els desplaçaments necessaris per tal que Barcelona i la seva àrea metropolitana continuïn creixent econòmicament però, alhora, ha de garantir una ciutat de qualitat, racional i a la mida dels desplaçaments – en transport públic, a peu, en bicicleta, en cotxe, etc. – dels seus ciutadans i ciutadanes.

L'equilibri entre els diferents usos de la mobilitat en l'espai públic només és factible en el marc de la concertació, la participació i el consens. Per això, en aquest mandat es portarà a terme una actualització del Pacte per la Mobilitat, tenint en compte l'evolució de la mobilitat des de 1998, així com nous marcs de referència com són la Llei de Mobilitat 9/2003, de 13 de juny, l'Agenda 21 de Barcelona i el Llibre Blanc del Transport de la Unió Europea.

L'ampliació de l'oferta de transport públic a la ciutat – nova Línia 9 i ampliació de les Línies 3 i 5 del Metro, Trambaix i Trambesòs, arribada de l'AVE, remodelació de l'estació de Sants i nova estació a Sagrera – marcarà les polítiques de mobilitat d'aquest mandat, tant per la importància de l'increment de l'oferta de transport públic com per l'impacte de les obres a la via pública i la seva necessària planificació i gestió.

Els propers quatre anys també seran els de la definició dels criteris de gestió de la Xarxa Bàsica de Circulació i de la seva integració amb la resta de xarxes dels altres modes de desplaçament - transport col·lectiu, bicicleta i a peu –, així com els de la definició dels criteris de la Xarxa No Bàsica com a conjunt de vies residencials o pacificades.

El creixement urbanístic de la ciutat, la seva transformació en una gran urb comercial i de serveis i les necessitats de distribuir les mercaderies que aquest increment comporta, fa que l'ordenació i la disciplina viària siguin un altre dels punts centrals d'aquest Pla d'Actuació Municipal, utilitzant tots els mitjans humans, tecnològics i organitzatius, a més de campanyes de conscienciació.

De la mateixa manera, en els propers anys es farà èmfasi en les polítiques relacionades amb la motocicleta, tant en els temes de seguretat com en la seva necessària convivència amb els altres modes de desplaçament.

La seguretat viària és també un dels objectius importants d'aquest PAM. Un objectiu que, d'acord amb les recomanacions de la Unió Europea i en sintonia amb la creixent preocupació de totes les administracions i de la societat civil, ha de ser assumit per tota l'organització municipal.

▪ **Mobilitat sostenible i segura**

- ✓ Avançar en el model de desplaçaments definit en el Pacte per la Mobilitat, de forma conjunta i participada.
- ✓ Actualitzar els objectius del Pacte per la Mobilitat tot adequant-los a L'Agenda 21, a la Llei de Mobilitat, el Llibre blanc del transport de la UE i , també, a l'experiència acumulada i a l'evolució i necessitats de la ciutat.
- ✓ Impulsar les mesures dels plans de mobilitat de districte existents i definició de nous plans de la resta de districtes.
- ✓ Definir la xarxa viària pacificada, les seves característiques i criteris d'urbanització: disminució de velocitat de vehicles, prioritat de vianants i bicicletes, foment del transport col·lectiu, i compatibilitat amb l'activitat comercial i l'ús residencial
- ✓ Integrar la xarxa dels diferents modes de desplaçament (autobús, cotxe, bicicleta i xarxa pacificada), a fi de millorar la seva eficiència i complementarietat.
- ✓ Crear l'Observatori de la Mobilitat per millor conèixer, avaluar i informar sobre la situació i evolució de la mobilitat en els seus diferents aspectes i modes de desplaçament en ciutat en els termes definits a la Llei de Mobilitat.
- ✓ Fer campanyes de comunicació i sensibilització per a la promoció de la mobilitat sostenible i segura.
- ✓ Elaborar el Pla de Mobilitat Urbana d'acord amb el Pla Territorial de Mobilitat i en compliment del previst en la Llei de Mobilitat 9/2003, de 13 de juny, amb l'objectiu de disminuir el protagonisme del vehicle privat motoritzat i afavorint els desplaçaments en transport col·lectiu, en bicicleta i a peu.
- ✓ Configurar l'espai urbà i la distribució d'usos de manera d'acord amb els sector i districtes que minimitzi els desplaçaments obligats i que així mateix faciliti la mobilitat lleugera –a peu i en bicicleta- i el transport públic.
- ✓ Incorporar preceptivament en tot nou planejament urbanístic, gran equipament o remodelacions urbanes, informes de mobilitat amb criteris de seguretat que avaluin el seu impacte en el conjunt de la mobilitat i en el mediambient.
- ✓ Compromís de guanyar més espai per a les persones, tot prioritzant la defensa del transport col·lectiu i dels desplaçaments a peu i en bicicleta per la ciutat.
- ✓ Promoure i potenciar les funcions de la Comissió d'Obres i Circulació per tal de reduir l'impacte de les obres en la mobilitat de la ciutat.
- ✓ Promoure l'elaboració dels plans de mobilitat d'empresa i plans de mobilitat dels polígons industrials: Zona Franca, Bon Pastor.
- ✓ Promoció de la setmana de la mobilitat sostenible i segura i de les actuacions que promoguin la reducció del nombre de desplaçaments en vehicles privats i el seu ús responsable a la ciutat.

- **Desplaçaments a peu**
 - ✓ Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.
 - ✓ Definir els criteris del disseny viari pels vianants, tenint en compte l'amplada de les voreres, l'encreuament de carrers, la disminució de la velocitat dels vehicles, la prioritat dels vianants i bicicletes, i la compatibilitat amb l'activitat comercial i l'ús residencial.
 - ✓ Ampliar d'acord amb els districtes afectats les zones de circulació restringida.
 - ✓ Millorar i completar l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques en tot l'espai públic de la ciutat.
 - ✓ Eliminar de les voreres els elements de mobiliari urbà innecessaris.
 - ✓ Implementar la senyalització informativa, pels vianants, dels llocs d'interès ciutadà en les zones i àrees pacificades.
 - ✓ En les revisions de la regulació semafòrica tenir en compte de la prioritat pel transport públic i els vianants.
 - ✓ Fer campanyes per promoure els desplaçaments a peu.

- **Desplaçaments en bicicleta**
 - ✓ Promoure l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual en ciutat.
 - ✓ Aprovar el Pla estratègic de la bicicleta.
 - ✓ Augmentar la xarxa de carril bici , amb especial atenció a l'accés als centres universitaris i punts d'atracció turístics.
 - ✓ Elaborar un pla de manteniment de la xarxa de carrils bici.
 - ✓ Executar progressivament el projecte "Ronda Verda" com l'anella de carril bici que envolta Barcelona amb els seus corresponents enllaços amb els municipis limítrofes i senyalització específica.
 - ✓ Millorar les dades actuals sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat.
 - ✓ Elaborar un estudi d'aparcaments de bicicletes que permeti analitzar la situació actual i la planificació en la creació de places d'aparcament, adoptant les solucions més adients per cada cas.
 - ✓ Promoure l'aparcament interior de bicicletes als edificis públics, comercials, de lleure, centres de formació i estacions de transport col·lectiu.
 - ✓ Ampliar l'oferta d'aparcament de bicicletes a l'interior dels garatges i a la via pública.
 - ✓ Impulsar la implantació de pàrquings de bicicleta automàtics.
 - ✓ Elaborar el projecte de registre de bicicletes com a element disuasori del robatori de bicicletes i per afavorir la seva identificació.
 - ✓ Promoure programes d'aprenentatge en la conducció de la bicicleta a la ciutat, en especial a les escoles, per tal d'incrementar el nombre d'usuaris i la seguretat viària, així com la conducció cívica i responsable.
 - ✓ Fer campanyes de seguretat dels desplaçaments en bicicleta. Promoure l'ús d'elements reflectants entre els usuaris de les bicicletes.

- **Desplaçaments en transport col·lectiu de Superfície**
 - ✓ Executar el projecte per garantir la disciplina als carrils bus a través de la fotografia digital.
 - ✓ Desenvolupar, d'acord amb TMB, el projecte de millora de les condicions de l'entorn i accessibilitat de les parades de bus.
 - ✓ Elaborar el pla d'aparcaments i itineraris pels autocars turístics.
 - ✓ Elaborar un diagnòstic sobre la situació del transport col·lectiu escolar, amb l'objectiu de millorar-lo.
 - ✓ Millorar el sistema de tramitació de les autoritzacions administratives per a la realització de serveis discrecionals de transport reiterats.

- ✓ Elaborar un estudi per a la creació de carrils segregats per als autobusos i els taxis a les entrades i sortides de Barcelona.
 - ✓ Reordenar la xarxa d'estacions i parades d'autobusos per tal de que s'adeqüin a les necessitats de la demanda.
 - ✓ Procedir, amb la col.laboració de les associacions i entitats del sector del taxi, a la revisió i actualització de les parades tant pel que es refereix a la seva ubicació i capacitat com pels seus horaris a fi d'adequar-les a la demanda del servei.
 - ✓ Realitzar, conjuntament amb les associacions i entitats del sector del taxi, una campanya de comunicació adreçada als usuaris sobre la millor forma i mode d'ús del servei per encontar i desencotar, per millorar la seva compatibilitat amb els altres usuaris de la via pública.
- **Desplaçaments en automòbil**
 - ✓ Promoure l'ús racional de l'automòbil
 - ✓ Revisar la normativa sobre gatarges i aparcaments fora calçada adequant-les a la nova realitat, tant pel que fa a la seguretat com a la mida dels vehicles.
 - ✓ Creació de 5.000 noves places d'aparcament de concessió fora de la calçada.
 - ✓ Creació de 1.000 noves places d'aparcament regulat com a "zona blava" en les àrees comercials, de serveis i lleure.
 - ✓ Promoure polítiques de tarifes flexibles de parking que s'ajustin a la demanda segons localització i activitat (hospitals, zones comercials, motos, zones treball, ...)
 - ✓ Promoure l'ús del cotxe compartit i car sharing .
 - ✓ Promoure una reserva d'espai urbà addient per l'estacionament de les autocaravanes a la ciutat
 - ✓ Estudiar sistemes d'aparcament multiús per franges horàries (moto, càrrega i descàrrega, taxi, zona blava)

- **Desplaçaments en Motocicleta**
 - ✓ Aprovar el Pla Estratègic de la Moto amb l'horitzó 2010.
 - ✓ Ampliar l'oferta d'aparcament de motos en calçada en 5.000 noves places i potenciar la utilització dels aparcaments fora de la calçada i les places en aparcaments soterranis.
 - ✓ Impulsar les modificacions legals pel canvi de condicions per accedir a la llicència del ciclomotor per menors de 16 anys
 - ✓ Impulsar les modificacions legals pel canvi de condicions per accedir a portar passatgers als ciclomotors.
 - ✓ Impulsar proves pilot de disseny viari amb l'objectiu de millorar la seguretat dels desplaçaments en moto
 - ✓ Impulsar les modificacions legals per promoure un pla de renovació del parc obsolet de motocicletes.
 - ✓ Fer una Guia de Bones Pràctiques pels usuaris de la moto a Barcelona, acordada entre tots els implicats.
 - ✓ Fer campanyes de comunicació adreçades , tant als motoristes com als conductors d'automòbils, per sensibilitzar i concienciar els comportaments cívics per la convivència entre els modes de desplaçament.

- **Distribució de mercaderies.**
 - ✓ Promoure, amb la participació dels col·lectius afectats , l'adopció de mesures innovadores per a l'ordenació de la distribució urbana de mercaderies.
 - ✓ Estudiar, conjuntament amb les empreses del sector, l'evolució de la distribució a domicili i cercar possibles mesures per a facilitar la seva realització
 - ✓ Estudiar específicament la problemàtica de la distribució alimentària i als supermercats per la millor atenció de la demanda
 - ✓ Adequar les places de càrrega i descàrrega a la demanda, tant en l'espai com en el temps.
 - ✓ Ampliar fins a 9.000 les places destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies.
 - ✓ Ampliar les places de càrrega i descàrrega amb control horari de temps de permanència i vigilància específica.
 - ✓ Implantar 4 nous carrils multiús en vies comercials amb elevada intensitat de trànsit i sense millor alternativa per a la carrega i descàrrega.
 - ✓ Afavorir la distribució silenciosa de mercaderies a les nits.
 - ✓ Elaborar una Guia de Bones Pràctiques per a la distribució de mercaderies a Barcelona, acordada amb tots els implicats.
 - ✓ Promoure l'execució de les actuacions per a la millora de l'accés al port i a la Z.A.L., amb l'objectiu de garantir la fluïdesa de la ronda del litoral en les hores puntes.

- **Gestió del trànsit**
 - ✓ Actualització de la Xarxa Bàsica com a relació jerarquitzada de vies pel transport privat i aprovació dels seus criteris de gestió per garantir el millor nivell de servei.
 - ✓ Revisar i actualitzar dels plans semàforics tot adequant-los als criteris de prioritat establerts a la Xarxa Bàsica de circulació i als criteris per al transport públic.
 - ✓ Continuar l'actualització de la xarxa troncal de comunicacions com suport del sistema semafòric i de gestió del trànsit: càmares, detectors, panells i radars, entre d'altres, a fi de millorar la seva fiabilitat i seguretat.

- ✓ Millorar la seguretat i qualitat de servei de la xarxa semafòrica augmentant el nombre de cruïlles centralitzades, la instal·lació de proteccions elèctriques i la utilització de tecnologia Led.
 - ✓ Introduir la lectura de matricules per visió artificial pel càlcul del temps de recorregut i de les matrius origen i destí.
 - ✓ Integració dels bàculs d'enllumenat i semaforització i dels semàfors de vianants i bicicletes per reduir el nombre d'elements a la via pública.
- **Seguretat viària**
 - ✓ Elaborar el Pla de Seguretat Viària 2004-2007 per tal de reduir la sinistralitat d'acord amb els objectius i criteris marcats per la UE. La millora de la seguretat viària s'ha d'abordar des dels diferents àmbits que hi intervenen: investigació, comunicació, educació, disciplina i infraestructures.
 - ✓ Adhesió i compliment de la Carta Europea de Seguretat Vial.
 - ✓ Continuar l'anàlisi de l'accidentalitat i els seus efectes en la salut , com a element bàsic per orientar les mesures necessàries per reduir la sinistralitat.
 - ✓ Elaborar un Pla de millora dels punts i vies d'accidentabilitat
 - ✓ Promoure iniciatives i programes per a potenciar els serveis d'atenció a les víctimes i familiars de les víctimes d'accidents de trànsit.
 - ✓ Fer les gestions adients davant les autoritats competents per que la normativa de seguretat viària dediqui més atenció a la problemàtica en l'àmbit urbà
 - ✓ Programar campanyes de conscienciació per a la reducció de velocitats, vinculades a les mesures tecnològiques, disciplinàries i de disseny viari que es realitzin a les vies bàsiques de circulació, a les Rondes o a les zones de pacificació de trànsit.
 - ✓ Elaborar el manual de criteris de seguretat viària a tenir en compte en els projectes d'urbanització i infraestructures, i incorporar les auditories de seguretat viària en tots els nous projectes urbans.
 - ✓ Utilitzar de les noves tecnologies per al control de velocitats a les vies principals.
 - ✓ Ampliar el sistema de control de la disciplina semafòrica per imatge digital.
 - ✓ Prioritzar l'actuació sancionadora de la Guardia Urbana sobre els temes més rellevants per la disminució dels accidents urbans: ús del cas, ús del cinturó de seguretat per a tots els ocupants dels cotxes, control d'alcoholèmies, control de velocitat i control del respecte dels semàfors.
 - ✓ Realitzar campanyes de conscienciació i sensibilització sobre la seguretat i disciplina viària.
 - ✓ Promoure, en col·laboració amb l'IMEB, nous projectes de camí escolar.
 - ✓ Promoure, en col·laboració amb la GUB, l'IMEB i entitats del Pacte per la mobilitat, el Centre de recursos educatius de la mobilitat, situat al Parc de Montjuïc, com a punt de referència dels programes d'educació per la mobilitat de la ciutat i de suport a les escoles.
 - ✓ Col·laborar amb el col·lectiu d'autoescoles en el treball pedagògic de informació i conscienciació sobre la conducció cívica i responsable en la ciutat.
 - ✓ Promoure i facilitar les gestions necessàries per a la disposició de un espai específic i adient per als exàmens de conduir i la realització de les pràctiques necessàries en la seva preparació.
 - **Informació de l'estat de la mobilitat**
 - ✓ Informar de forma permanent i actualitzada de la mobilitat i els actes i incidències a la ciutat, a través dels mitjans de comunicació, les webs, els serveis d'atenció telefònica i les noves tecnologies, a partir dels sistemes de detecció del trànsit i de gestió de l'ocupació de la via

- Crear un Servei per proporcionar informació sobre la mobilitat i els actes i incidències a la ciutat, de forma permanent i actualitzada, a través dels mitjans de comunicació, les webs, els serveis d'atenció telefònica i les noves tecnologies, a partir dels sistemes de detecció del trànsit i de gestió de l'ocupació de la via pública, i de la que proveeixin el sistema d'informació des de la xarxa de transport públic. (ACER)
- ✓ Proporcionar informació general i personalitzada sobre l'estat del trànsit i del transport públic mitjançant l'aplicació de les noves tecnologies.
- ✓ Potenciar la informació al carrer mitjançant panells d'informació variable i integrar-los per al seu funcionament centralitzat.
- ✓ Integrar i millorar les webs des de el punt de vista de la mobilitat.

- **Accessibilitat**
- ✓ Fixar com a objectiu suprimir definitivament els graons en les voreres dels passos de vianants, fent tots els carrers accessibles a totes les persones.
- ✓ Fer accessibles tots els equipaments públics de la ciutat en el 2006.
- ✓ Continuar el procés d'ordenació del mobiliari urbà perquè no representi entrebancs per als vianants.
- ✓ Instal·lar semàfors acústics.
- ✓ Previ a l'inici de les obres, garantir en les obres a la via pública, la mobilitat dels vianants, sense traves ni perills, tot garantint a més la circulació de transport públic

Barcelona Camina

Joan Estevedordal, President
Olé Thorson

data: 6 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

Com a vianants són el col·lectiu més dèbil de la mobilitat, però són la majoria. Com a representants dels vianants demanen un grup de treball específic de vianants en el Pacte per la mobilitat.

Es qüestiona que les desplaçaments a peu estiguin tractats en dues Comissions de plenari: la d'Infraestructures i la de Seguretat i mobilitat. L'enfoc de la Comissió d'Infraestructures sobre el vianant i la bici no el comparteixen. Hi ha moltes més mesures dedicades a la bici que als vianants.

A la Comissió de Seguretat i mobilitat cal que hi hagi un apartat dedicat a la circulació dels autobusos i la seva prioritat de pas, ja que és el mitjà de transport més relacionat amb els vianants. Proposen que es faci alguna prova de prioritització pel bus. Si tecnològicament hi ha problemes, proposen que es plantegi com a declaració de principis i voluntat política.

El text fa referència a la semaforització per la fluïdesa del trànsit i no exposa que la prioritat estigui en els viatges en transport col·lectiu. Proposen la gestió dels semàfors des del punt de vista de la seguretat dels vianants.

Feliciten per que ja no es fan projectes on no es contemplin tots els usuaris: privat, col·lectiu i a peu.

Proposen el debat sobre la Via Laietana. La distribució de l'espai no correspon a la demanda dels usuaris.

Estan d'acord en que s'actualitzi el text del Pacte per la mobilitat, 6 anys després de la seva signatura.

Faran una proposta de text sobre el tema del Camí escolar.

Proposen que paral·lelament a la consolidació de la xarxa bàsica de circulació es defineixin els criteris de la xarxa pacificada. També que es defineixi com s'ha de fer el pas de la xarxa bàsica a la pacificada i el passos dels vianants pels carrers de la xarxa bàsica de circulació. Proposen que no es pensi la xarxa pacificada només amb elements mecànics com els pilons.

BACC,

Diana González, gerent
Amics de la bici
Dani Aritza
Federació Catalana de Ciclisme
Jordi Mariné, President
Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya
Haritz Ferrando

data: 5 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

Sobre la dialèctica vianants-bicicleta, han signat un manifest conjunt.

El Pla estratègic de la bici cal acabar les propostes d'actuació amb calendari d'aplicació i indicadors pel seguiment.

Prioritzen el Registre de bicicletes amb un Pla d'aparcaments que es desenvolupi en paral·lel.

Nova Ordenança de vianants i vehicles amb un canvi de filosofia de la ordenança.

Regular que es reservin places d'aparcament en edificis d'habitatge, comercials i d'activitats, tal com s'ha fet en altres ciutats com París, London o Berlín).

Pla d'implementació de la Xarxa bàsica de la bici i Pla de manteniment de la xarxa existent. Revisió de la senyalització específica. Elaborar un manual de disseny d'infraestructures per la bici.

Ronda Verda.

Carrils bici contradirecció en carrers estrets amb sentit únic. És una mesura de seguretat experimentada en altres ciutats de la UE.

Més GUB amb bici, especialment a Ciutat Vella. Demanen un mínim de 2 agents per districte.

Espai urbà que faciliti la mobilitat en bici. Pla de pacificació on es faciliti la xarxa de carril bici.

Visió 0 accidents

Promocionar la intermodalitat metro-bici: fulletons, aparcaments-bici a les parades de metro, ...

Promoció bici entre els treballadors municipals.

Promoció bici als centres de secundària.

Aprenentatge a les escoles de circular amb bici per la ciutat: fer circuits per aprendre a senyalitzar les maniobres, guardar distàncies...

Programes de promoció als centres cívics per a gent adulta.

Consell d'Empreses Distribuïdores d'Alimentació de Catalunya (CEDAC)

Antoni de Riera, Secretari General
Ramon Condal, President de Condis Supermercats SA
Ramon Miquel, President-Conseller Delegat de Miquel Alimentació Grup
Joan Font, Director General de Bon Preu SA

data: 9 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

Demanen coherència entre el model de comerç i el model de ciutat. El comerç de proximitat necessita que l'ordenació de l'activitat al carrer s'adeqüi, en cada cas, a les necessitats dels veïns i de l'activitat comercial (carrega i descàrrega). Demanen als veïns i els tècnics municipals que entenguin que la distribució de mercaderies és positiu per la dinàmica de la ciutat.

Les mesures impulsades del PAM es consideren molt positives: carrils multiús, control horari de la càrrega i descàrrega, ampliació de places de càrrega i descàrrega, distribució nocturna de mercaderies amb sistema silencios.

Estan d'acord que s'inclouï al PAM la millora de les infraestructures metropolitanes per la connectivitat de les zones logístiques i la demanda del treball nocturn del Port i de les àrees logístiques per tal que circulin menys vehicles pesants en hores punta.

Valoren que més importants del fet fins ara és que s'ha tractat el tema en taules amb tots els interventors, s'han descrit els problemes i s'han apuntat possibles solucions.

Reiteren els problemes d'ordenació i de disseny viari adequats per una activitat de distribució més efectiva.

Proposen tornar a convocar reunions periòdiques del grup de treball del Pacte per la mobilitat on es revisin les ubicacions de les zones de càrrega i descàrrega de la xarxa de botigues d'alimentació i supermercats.

Ofereixen destinar els experts de gestió de logística que disposa el propi sector per tal que treballin conjuntament amb els tècnics municipals per elaborar un pla de situació, horaris i control de disciplina de les zones de càrrega i descàrrega de les botigues d'alimentació i supermercats de la ciutat. S'encarrega buscar solucions imaginatives amb eficàcia.

Associació Catalana Empreses de Transports de Mercaderies (ACET)
Manuel Colomer, Secretari General

data: 6 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

Sistema de control horari de les zones de càrrega i descàrrega

Proposa millorar la tecnologia del sistema de gestió del control horari i passar del sistema manual als nous sistemes de targeta electrònica que serveixin conjuntament per les zones de càrrega i descàrrega i per les zones blaves. Han portat algunes propostes.

Millorar l'accés de camions al Port

Sol·licita com a mesura molt necessària el doble sentit en la Carrer A(?) de la Zona Franca, tot i que coneix l'oposició de la direcció del Consorci de la Zona Franca.

ASTAC, Associació de Transportistes Autònoms

Evaristo Magaña, President

AGTC, Associació General de Transportistes de Catalunya

Antonio Ariza, President

data: 25 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

- Ampliar el projecte de càrrega i descàrrega a altres zones de la ciutat: més places i més vigilància. Aquesta ampliació ha de tenir en compte no només les zones de concentració comercial, sinó també les zones de residència on cada cop és més important la distribució a domicili.
- Fer distribució a Barcelona és un treball incòmode i sofert per la pressió que exerceix la densitat de trànsit afegit a la precarietat del treball de distribució autònom: marges molt petits, quantia de les sancions a professionals, repercussions laborals de la retirada del carnet de conduir, sector molt desagregat en empreses molt petites o autònoms, buits normatius en aspectes d'accidentalitat laboral, pressió de la vigilància i els tacògrafs...
- Aparcament de les furgonetes i camions: els preus de mercat dels parquings no són assumibles pels petits transportistes, que aparquen al carrer. Això els suposa molts problemes de seguretat especialment si algun dia el vehicle resta carregat per múltiples qüestions. Demanen preus especials de places de pàrquing pels transportistes autònoms.

Federació d'Autoscoles de Catalunya (FAC)

Joan Font, President

Joan Josep Codina, Advocat de la Federació

data: 5 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

Barcelona no té **pistes d'exàmens** per conduir. És la única capital de província en aquest cas. Les competències reguladores i la realització d'exàmens i lliurament de les llicències de conducció és una competència de la Direcció General de Trànsit (DGT) que gestiona en cada província a través de la seva Prefectura Provincial de Trànsit (JPT).

Ciutat d'Educació Viària

Presenten una proposta de la FAC amb Aplus que han presentat a la JPT. Es tracta de trobar a l'AMB un solar per ser propietat de FAC i Aplus per construir una "Ciutat de l'educació viària". S'ha trobat un solar al terme municipal de Cornellà al costat de la Ronda de Dalt i d'una parada de Metro. El solar té pendents alguns temes de requalificació de zona verda i de titularitats.

- Es proposa una instal·lació per fer pràctiques, exàmens, cursos de conducció avançada i mesures reeducadores.
- Conducció de turismes, motos, camions i autocars en totes les seves modalitats.
- S'instal·laria una delegació de la JPT per tràmits d'exàmens i renovació de carnets.

Campanyes d'informació i conscienciació

Es proposa col·laborar en la informació i conscienciació de la conducció responsable per la ciutat tot difonent els missatges que s'emeten sobre ús del cinturó i el casc, velocitat, alcohol, etc.

UPTC-UGT, Unió de Petits Transportistes de Catalunya

Pedro Alberola, President

Confederació Nacional de Ports, Transports- UGT

Emilio Rodríguez, Secretari general

data: 25 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

- Mobilitat i polígons industrials: als polígons industrials és on detecten més problemes d'accidentalitat. Estan molt d'acord en el desenvolupament de la Llei de mobilitat pel que fa als delegats de mobilitat dels polígons industrials.
- Pel que fa al transport de mercaderies a la ciutat i la distribució s'ha treballat molt. L'experiència de l'Eixample és molt positiva. Cal resoldre el tema de les botigues de cadenes d'alimentació. L'experiència de descàrrega silenciosa a la nit és una bona experiència i de futur.
- S'ha d'ampliar les zones de càrrega i descàrrega i tornar a pressionar amb la vigilància, que s'ha relaxat. Tornen a haver cotxes aparcats a les zones de càrrega i descàrrega i les furgonetes fan el treball en doble filera. La GUB sanciona la doble filera malgrat hi hagi vehicles en les zones autoritzades.
- Plategen problemes amb les multes amb cameres de fotos que no deixen paper al vehicle i no t'adones de la sanció fins que t'arriba a casa.
- Plantegen més aparcaments dissuasoris a les rodalies de RENFE i a les ciutats metropolitanes amb capacitat suficient per promoure el canvi modal. El tema ferroviari és un tema pendent al nostre país.
- Millora de la seguretat d'algunes infraestructures viàries que s'estan fent: tramvia, cantoneres de les voreres...

Gremi de missatgers de Catalunya

Joan Carles Darriba, President

TRÈVOL

Xavier Palos, President

Associació Espanyola d'Empreses de Missatgeria

Albert Genescà, President

data: 25 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

- Revisar les horaris i les places de càrrega i descàrrega.
- Proposen que s'introdueixi el lector òptic pel control horari del temps d'estacionament. Es tracta d'un sistema que pot estalviar la vigilància doncs automàticament pot expedir les sancions. El sector està d'acord amb costejar la inversió que els suposa cada lector òptic.
- Proposen que es tracti de forma monogràfica el problema de la càrrega i descàrrega en carrers d'un sol carril, atès que es provoquen inevitablement grans retencions.
- Ampliar considerablement les places d'aparcament en calçada. Les places existents es saturen amb els que van a treballar en moto i la tenen aparcada tot el horari laboral. Quan ells van a distribuir inevitablement han de pujar a la vorera. Estudiar sistemes d'aparcament multiús per franges horàries: moto, carrega/descàrrega, zona blava.... Relacionar la ubicació de l'aparcament en calçada amb els punts neuràlgics de demanda d'aparcament i de lliurament de missatgeria (edificis d'oficines de molt alta demanda).
- Demanen estudiar l'habilitació d'aparcament en calçada prop de les empreses de missatgeria.
- Denuncien els criteris del concurs per la contractació de missatgeria de l'Ajuntament de Barcelona penalitzant segons el temps de lliurament.
- Demanen s'estudiï el tractament a les ordenances dels monovolums en la distribució.

TRANSCALIT

Hermilo Larrumbe, President

TRANSPRIME

Francesc Xavier Tomás, Gerent

Gremis de Transports d'Obres i Maquinària

José Luis Ruiz Calvo, President

Rosa Gascón, Secretaria general

Data: 2 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

El Port: Estudi d'accessibilitat al port i escenari de futur.

Disfunció interna de la terminal portuària que provoca cues de camions a causa de descoordinacions horàries: - 6 h. estibadors, - 9 h. els camions (+-), - 9 h. oficines. ESADE i l'Institut Cercà estant fent un estudi per solucionar-lo.

De cara al Fòrum: denunciar el problema de col·lapse de les Rondes. La Ronda Litoral està col·lapsada. Propostes: Inici treball del port a les 6 h. del matí. El Port ha de treballar 24 h. Hi ha activitats que s'han de fer en horari nocturn. El Port podria treballar per la nit i tenir l'accés dels camions nocturn. TRANSPRIME ha denunciat aquest problema. Port 24 h. hauria de ser un objectiu de ciutat; o de 6 a 22 h. funcionant tots: oficines, transport, estibadors. (Exemple: Mercabarna: a les 6 h. del matí ja està tot fet. Per què no el Port? 45.000 vehicles/dia)

Hi ha empreses que han decidit fer el transport al Port per la nit. Essent més car el servei, surt a compte per que triguen menys. Per part dels transportistes treballar de nit és millor, es fa un 40 % més de treball. Prefereixen treballar còmoda i continuadament. Quan ho han fet, han comprovat que els és millor. Promoure un debat sobre els horaris de treball i la distribució des d'un punt de vista general: trens, grans obres, port.

Transportista ha de ser empresari, no camioner. Introduir criteris de gestió i organització basats en una distribució horària diferent. El plus de nocturnitat compensa perquè la productivitat s'incrementa i surt més rentable.

Demanen solucions ja, perquè els problemes ja hi són: les Rondes estan col·lapsades, l'increment d'activitat amb l'ampliació ZAL, el Fòrum... Falta una via fèrria portuària pels contenidors. Pla d'infraestructures per ampliar la capacitat a la zona del Port i la ZAL. El Consorci de la Zona Franca impedeix algunes infraestructures vials que passen per la Zona Franca. 5-6.000 camions diaris.

Xarxa Ferroviària per les mercaderies. Terminal de mercaderies de Can Tunis s'omplen per camions que: Penedès ---camió---Can Tunis ---tren--- Penedès. La terminal de Sta. Perpètua hauria d'haver-se fet.

La distribució per la ciutat. Demanen la continuïtat de la vigilància als xamfrans.

Les entrades i sortides de la ciutat es col·lapsen als matins i les tardes. És el problema del transport. Demanen grans aparcaments a les estacions de tren de la RMB.

Ciutat Vella i sacs de runes. A les zones amb pilons (horari de 8-11h/15-17h.) demanen ampliació horària.

Procés:

- Servei de detecció dels sacs
 - Si es detecta un problema, el Centre de Control truca al camió d'emergències.
 - Si no funciona, s'ho emporta l'Ajuntament i multa els responsables.
- 600 sacs/dia a Barcelona. 1 sac 24 h.

Demanen que no s'aparqui en doble filera. Demanen una acció contundent.

Descàrrega cotxes als concessionaris i empreses de lloguer. Veure proposta de distribució horària.

Confederació de Comerç

Joan Blancafort

PIMES

Alejandro Goñi

OCU, Organització de Consumidors de Catalunya

Àngel Tarrés, President

Barna Centre

Emili Sarrión, President

data: 26 de gener de 2004

Temes tractats referents al PAM

COMERÇ

- Estan d'acord amb l'equilibri entre el transport públic, el cotxe i el vianant. Sense excloure ningú.
- El cotxe també ha d'estar present per la llibertat que cadascú vingui com vulgui a comprar perquè hi ha bon servei de pàrquing amb ofertes vinculades a les compres. L'objectiu és que la gent no opti per anar amb cotxe a les zones comercials de fora de la ciutat. Cal tenir en compte que a Barnacentre, el 67% de la gent que ve ho fa en transport públic, segons l'enquesta realitzada els anys 2001 i 2003.
- Demanen que el pacte opti per un model de comerç petit, especialitzat i distribuït per la ciutat (17 eixos comercials). El model català de petites botigues als centre de les ciutats i els barris. En aquest model el cotxe ha d'estar aparcad. Es pot anar a comprar al centre i aparcar el cotxe, doncs Barcelona té una de les millors ofertes d'aparcament a la ciutat: 800 garatges i 100 grans parquings. En aquest model d'eix comercial ha de tenir una bona proposta de transport públic i bona oferta de pàrquing, doncs segons el tipus de compres la forma de desplaçament és diferent.

PIMES

- Proposen que en el text del PAM quan es parli de mobilitat sostenible, també es tracti la dotació d'aparcament fora de calçada.
- Proposen que es tracti diferent les necessitats d'aparcament de les zones de petit comerç i les zones de comerç al major.
- Millorar la mobilitat als polígons industrials.
- Proposen multiús càrrega i descàrrega i moto segons horaris (8-11h c/desc, 11-13 motos...)

- Proposen convertir botigues en aparcaments de motos, locals on no hi caben per normativa els cotxes, tot fent una normativa especial per motos.
- Convèncer els garatges que acceptin les motos. I convèncer els motoristes que baixin als garatges quan aparquen moltes hores. Oferir tarifes especials en horaris laborals.
- Tarifes flexibles als pàrquings que s'ajustin a la demanda segons localització, activitat (hospital, treball o centre comercial).

Gremi Provincial de tallers de reparació automòbils

Lluís Camarasa Guasch, Secretari general

Armad Higuera, Assessor jurídic

Data: 26 de gener de 2004

Temes tractats referents al PAM

400 tallers de motos a Barcelona ciutat. Funció del Gremi: que les normes es compleixin.

- Projecte soroll. Campanya soroll.
-
- Trucatge: premi / càstig
- Bona imatge del venedor.
- Càrrega / Descàrrega de cotxes als concessionaris: coordinació amb el gremi de venedors i el gremi de lloguer de cotxes.
- Tallers com a transmissors de Campanyes, en especial motos.
- Concepte manteniment ITV motos.
- Informació obres per internet.

Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)

Miguel Tomás, President
Lluís Berbel, Secretari General

data: 16 de febrer de 2004

Temes tractats referents al PAM

Parades taxi

- fer un Pla de parades de taxi que parteixi de l'estudi d'utilització de les parades actuals i revisar la situació de les 209 parades taxi (1.247 places)
- revisar les parades de taxi als hotels de més categoria o zones hoteleres de la ciutat (zona Fòrum)
- incrementar el nombre de parades especialment al centre de la ciutat
- revisar els horaris: les necessitats i els locals diürns i nocturns són diferents

Carril Bus-taxi i carril bus-taxi als accessos

- Integrar en la gestió del trànsit, que sempre que es parla de carrils bus es digui carril bus i taxi.
- Disciplina al carril bus-taxi.

Campanya de sensibilització

Dirigida als usuaris del taxi informant sobre com aturar el taxi a la ciutat per no anular carrils de circulació:

- agafar els taxis a les parades i desencotxar a les cantonades
- demanar el taxi per telèfon: "porta el núm. de telèfon del taxi en el teu mòbil"
- a l'Eixample els usuaris han d'anar a parar els taxis i baixar-ne als xamfrans (especialment els que no són de gir)
- als carrers d'un sol carril és millor buscar les cantonades o les cruïlles per encotxar i desencotxar.
- portar els diners justos per tal de perdre menys temps
- als altres conductors indicar que respectin el carril bus-taxi
- incloure el taxi en totes les campanyes institucionals de promoció de l'ús del transport públic

Pannells informatius de trànsit

Estudiar la possibilitat que els panells d'informació variable pels conductors de la ciutat, incloguin missatges dirigits al col·lectiu de taxistes, tot informant-los dels punts de demanda intensiva de taxi (actes massius

culturals, esportius o festius). Els gestors d'actes públics es poden posar en contacte amb el Centre de Control de Trànsit per sol·licitar missatges.

El Taxi i la distribució

quan els taxis actuen de distribuïdors de documentació o petits paquets no es poden aturar ni a les zones de càrrega i descàrrega ni a la zona blava. Sol·liciten que en aquests casos el taxi pugui tenir el mateix tracte que els distribuïdors i ser usuaris del sistema de control horari de les zones de càrrega i descàrrega i així evitar l'estacionament indegut o en doble filera.

Es convocarà el **grup de treball del taxi** en el sí del Pacte per la mobilitat per tractar els temes del taxi vinculats al trànsit i la mobilitat amb periodicitat trimestral. Hi assistiran l'Institut Metropolità del Taxi, Mobilitat, GUB i ESTAC.

S'inclourà en el PAM un apartat destinat al taxi i la mobilitat, on s'inclourà la constitució del grup de treball amb caràcter periòdic, la campanya de sensibilització als usuaris i els temes d'espai viari (carril bus-taxi i parades de taxi).

Gremi Garatges

Josep M Torres, President
Vicenç Artigues, Secretari general
Carlos Jorro, Assessor

Data: 19 de gener de 2004

Temes tractats referents al PAM

Sobre la proposta del Ministeri de fer pagar els pàrquing per minuts: els garatges actualment estan complint la llei. La proposta del ministeri no la respecta. SABA ha fet un estudi i l'aplicació d'aquest criteri disminuiria un 35% la recaptació. Si els comptes no surten a les empreses, hauran d'apujar els preus.

El Gremi de garatges front la proposta de pagar per minut proposa tarifes diversificades segons criteris d'utilització.

Proposen que es torni a la licitació per a la construcció de nous aparcaments.

Respecte a la ubicació de la zona blava a la ciutat, proposen que es tingui en compte situació dels garatges.

Proposen que es promoguin les zones d'aparcament multiús: segons horari dedicar l'aparcament a càrrega i descàrrega, zona blava o veïns.

Pàrquings i motos: aparcament nocturn sí estan d'acord. Per gestions no estan d'acord. El pupil·latge cal estudiar-lo. Cal estudiar la viabilitat de tarifes diversificades d'acord amb el sector dels motoristes.

Conveni Ajuntament de Barcelona amb Gremi de Garatges per a la protecció de guals. Els garatges són equipaments d'utilitat pública i cal protegir el gual d'accés, la ubicació dels elements urbans i les parades de bus.

L'ordenança sobre garatges cal actualitzar-la per adaptar-se als nous criteris de seguretat i mides dels vehicles.

RACC, Real Automòbil Club de Catalunya
Sebastià Salvador, President RACC
Joan Torres, Coordinador Fundació RACC

data: 16 de gener de 2004

1. Temes tractats referents al PAM

- Substituir els conceptes de xarxa bàsica i local per *carrers de passar i d'estar*.
- Elaborar un diagnòstic sobre la situació del transport col·lectiu escolar, amb l'objectiu de millorar-lo.
- Fer campanyes per promoure l'ús d'elements reflectants entre els usuaris de las bicicletes.
- Per tal de promoure l'ús del car sharing, caldria fer una anàlisi de les avantatges que comporta per a la mobilitat en la ciutat.
- Realitzar el pla estratègic de la càrrega i descàrrega de mercaderies per tal de quantificar el problema i definir solucions (increment de places, noves formules de gestió, etc.).
- Dins de les actuacions de la Guàrdia Urbana incloure específicament el control de la conducció dels motoristes sobre la vorera
- Incloure la utilització de la fiscalitat com a estímul al medi ambient
- Elaborar un **manual de mobiliari urbà**. En aquest sentit l'Ajuntament de Barcelona ha establert contactes amb l'Asociación Española de la Carretera. Aquesta associació pretén elaborar uns Criteris de Disseny Urbà i Seguretat Viària. Es planteja la possibilitat d'establir un **conveni de col·laboració a tres bandes RACC – AEC – AJUNTAMENT DE BARCELONA, per tal de desenvolupar aquest projecte**.

Pla estratègic de la moto

- Substituir en els missatges de campanyes publicitàries la idea de satisfer la **mobilitat obligada** dels joves a ciutat per **mobilitat**

- Incloure en la investigació d'infraestructures el tema de les vorades.
Incloure a l'Ajuntament com a responsable en el tema de I+D
- Prioritzar en l'actuació sancionadora la conducció sobre voreres
- Incorporar com a mesura d'ordenament la "*parrilla*" de sortida
- Incloure a les asseguradores com a responsables en la millora i anàlisi de l'accidentalitat

2. Altres temes tractats

- Pla estratègic Moto
- Pla Seguretat Viària
- Centre de recursos
- Plans Mobilitat Zona Franca i Port
- Campanyes:
 - Control velocitat al centre ciutat
 - Control semàfors
- Xarxa bàsica: revisar la proposta
- Zones 30: elaborar criteris
- Temes petits (carril multi-ús c/ Muntaner)
- Via Laietana
- Túnel d'Horta

STOP Accidents

Anna M Campo, Presidenta

P(A)T, Prevenció d'accidents de trànsit

Xavier Parés, President

Eugènia Domingo, Secretària

Jordi Hereu, Pere Navarro, Anna Ferrer

Data: 2 de febrer de 2004

1.- Temes tractats referents al PAM

Propostes que Stop accidents aporten al regidor:

- Informe Provite
- Proposta de Seguretat Viària

Federació Europa

Suport entitats (Ajuntament)

Suport víctimes (entitats)

La sanció: Sanció immediata. La gent accepta que si la fa l'ha de pagar. Si la sanció arriba molt tard, ja no té l'efecte. Conscienciar que la sanció cal.

L'estudi és prioritari. Ajuntament ha de ser transparent amb l'anàlisi perquè és la forma de conscienciar i de dissenyar mesures eficaces.

Campanyes de 15 dies no es recorden. Casc: informació + acció permanent.

Cruïlles: motos serà una prioritat, en una cruïlla no te la juguis.

Cinturó: ha funcionat.

Casc: ha funcionat.

Bicicleta, moto i vianant són els més problemàtics.

Conscienciació i educació: escoles i casals.

En coordinació amb el Servei Català de Trànsit.

Afegir al programa:

- recolzament a les víctimes dels accidents
 - Familiars
 - Lesionats.
- Sensació de solitud per falta de recolzament de la societat i de l'Administració
 - Justícia
 - Barreres arquitectòniques
 - Treball
- Que cada accident mortal s'investigui perquè els familiars sàpiguen la veritat.

Signaran la Carta Europea amb el programa d'actuació signat.

Legislació espanyola = carretera. Proposta d'incidir, impulsar, el reglament urbana.

Campanyes contínues i recurrents.

Disciplina:

- Prioritzar els tipus de multes
- Informar dels efectes de les multes
- Radars
- Càrrega i descàrrega
- etc...

Associació Defensa Motociclista. Sí a la Moto.

Pere Cases, Coordinador

Real Moto Club de Catalunya

Antoni Carracedo, President

Data: 26 de gener de 2004

1.- Temes tractats.

Programa municipal Sí a la Moto:

"La moto no és el problema, és la solució".

L'hem de protegir i potenciar: casc, aparcament, no tubarro

Proposta: el que prima encara és el cotxe.

El problema és compartir vehicles ≠ espai propi

Temes:

- Soroll: control soroll
- Casc
- 2n passatger
- 14 anys
- ITV (cada 4 anys)
- Aparcament
- Vies amples
- Pla renove. Passar de 2 a 4 temps.
- Equiparació carnet 125 cc amb 5 anys experiència
- Aparcament en pàrkings
- Arrencar abans d'hora
- Montmeló assequible
-
- (a França 45)

Jornada Motos a Paris a l'Abril.

ANESDOR, Asociación Nacional de Empresas del Sector de 2 ruedas.
José Franqueira, secretari general

Data: 5 de febrer de 2004

1.- Temes tractats.

Presentació resultats Maids:

- Per què els accidents
- Com evitar-los

- Accidentalitat.
- Aparcament voreres. El tema porta-porta. L'accés i baixada vorera és fa amb motor engegat.
- Ofertes de taxes especials de pàrquing per les motos.
- Segon passatger: l'associació està en plena discussió. Hi ha dues postures: o es deixa com està ara o cap ciclomotor. La proposta de 16 a 18 no la contemplen.

En el nou mandat de l'associació, es proposarà que assumeixin algunes d'aquestes propostes del PAM.

Semàfor vermell: no cal.

Campanya: "con la agilidad con que se circula en moto no hace falta ir rápido".

Comentarios a la Propuesta de Programa de Actuación Municipal en Barcelona

Viernes, 13 de febrero de 2004

Las actuaciones en los temas de movilidad para la Legislatura 2003 – 2007 son amplios y complejos y se solapan temas entre los modos de transporte. Especialmente temas de seguridad vial y ambientales son interdisciplinarios y precisan una atención especial para lograr su implantación con suficiente fuerza.

En los comentarios sobre el plan de movilidad, a continuación, se pretende reforzar estas actuaciones interdisciplinarios y además añadir propuestas específicas relacionadas con el transporte público de superficie, que están ausentes en la propuesta municipal.

- Nueva estratégica de la regulación semafórica en la ciudad. Mayor atención a la mayoría de los ciudadanos que se desplazan a pie, en autobús y en bicicleta. Como complemento de la red troncal de comunicaciones para los sistemas de gestión de la movilidad se debe elaborar una estratégica de regulación general de la movilidad. Hasta ahora los semáforos han sido concebidos como una ayuda casi exclusivo de los conductores de coches. Esta nueva estratégica implica ondas verdes para los autobuses, prioridad para estos vehículos en semáforos específicos y ciclos y fases adaptados a las necesidades de los peatones.
- Revisar las necesidades de implantación de nuevos carriles bus/taxi para garantizar una velocidad estable en ciertos recorridos y para evitar puntos especialmente críticos de congestión y demoras. En lugares críticos también se podrá valorar la necesidad de imponer fases semafóricas especiales para los autobuses.
- Mejorar la información sobre el transporte público en la ciudad. Retrasos, falta de servicio en diversas líneas, desvíos por obras etc. El pasajero del transporte público es mayoría entre los desplazamientos internos de la ciudad – por lo que requiere una deferencia con respeto a la garantía de poder llegar a tiempo a su destino.
- Garantizar la permeabilidad de la ciudad – tanto para poder cruzar avenidas de tráfico importante como para atravesar otras barreras arquitectónicas y naturales. Ríos, trazados de ferrocarril, Rondas, orografía complicada etc. La ciudad debe ser permeable y ofrecer conexiones al menos cada 100 metros.
- La permeabilidad también se refiere a avenidas anchas. Un peatón no debe tener que cruzar más de 4 carriles de circulación sin una posibilidad de una isleta/mediana para descansar.

- Dado que la gran mayoría de los escolares acceden al centro de enseñanza a pie y que conviene promocionar el uso de la bicicleta, se promocionará un plan amplio de mejora del camino escolar. Este proyecto también incluye el camino entre las paradas bus y los centros escolares.
- Realización de campañas continuadas para garantizar el cumplimiento del límite de velocidad máxima de 50 km/h, vigente en la mayoría de las vías básicas de la ciudad. En vías no básicas se hará cumplir este límite o se implantará límite de 30 km/h que también se hará cumplir mediante las diferentes medidas que dispone el Ayuntamiento.
- Realizar un esfuerzo especial para pacificar las vías importantes en el Casc Antic. El Casc Antic debe ser una zona de la ciudad con solamente vías de 30 km/h. Una Rambla del Raval, Unas Ramblas o una vía Laietana con velocidades permitidas mayores a 30 km/h no debe existir en nuestra ciudad.
- En la ciudad de Barcelona se producen más de 13.000 personas heridas cada año en la movilidad. Esta situación crea una situación de dolor psíquico y problemas específicos humanos en muchas personas y familias. Se fomentará un programa para ayudar a las víctimas y afectados a superar las secuelas de los siniestros.

Ole Thorson

Propostes per al pla d'acció municipal, 2004-2007

Desplaçaments a peu

A. Propostes polítiques:

1. Creació en la administració de la persona que representeu als vianants.
2. Elaborar mecanismes de participació ciutadana en el disseny i conservació del carrer.
3. Planificar la ciutat des de l'òptica de la mobilitat sostenible.
4. Creació de una oficina de mobilitat sostenible, que centralitzen la informació i les actuacions en aquesta matèria.
5. Conscienciar i formar als tècnics i polítics.
6. Informació amb caràcter previ a els agents implicats de totes les actuacions que tinguin a veure amb la mobilitat.
7. Fomentar el desplaçament del funcionaris i càrrecs polítics a peu i/o transport públic.
8. Redacció de unes normes mínimes sobre les condicions dels vianants.

B. Infraestructures:

1. Planificar la ciutat des de l'òptica de la mobilitat sostenible.
2. Aplicació de la Llei de Accessibilitat.
3. Elaboració de un pla per a la reducció i reubicació del mobiliari urbà.
4. Disseny i aplicació de una senyalització informativa, pels vianants, dels llocs d'interès ciutadà en les zones i àrees pacificades.
5. Aplicació de les mesures aprovades en el Pacte Per la Mobilitat i a la Agenda 21 Local-
6. Planificar els accessos a grans esdeveniments de forma mes favorable al vianant.
7. Redacció de un manual de disseny d'infraestructures, que reculli totes les formes de desplaçaments, amb una especial dedicació a las mes sostenible. La redacció coordinació i elaboració comptarà amb la participació de las Ong's locals
8. Implantació de un estudi sobre la mobilitat sostenible a totes les noves infraestructures.
9. Definir itineraris preferents per als vianants.

C. Seguretat:

1. Plantejar les estructures de tràfic tenim amb compta als vianants.
2. Substitució de paviments rrelliscosos.
3. Eradicació de aparcaments sobre vorera.
4. Informació y senyalització del puntes negres a la ciutat, així com la elaboració de un pla de millora dels mateixos.
5. Millorar la informació medi ambiental, fer-la accessible i comprensible, fins i tot donant informació sobre contaminació acústica en un carrer, en temps real.
6. Disminució de la pressió del automòbil sobre la salut del vianant.
7. Pacificació del trànsit rodat, creació de areas ambientals i zones 30.

D. Promoció:

8. Sensibilització de grups clau.
9. Elaboració de una guia per a passejar per a Barcelona.
10. Celebració de un dia del vianant, amb un caràcter mas ambiciós.
11. Potenciar les formes de desplaçament en distàncies mitges i llargues sostenibles, que permeten deixar de costat el vehicle particular.
12. Fer campanyes per promoure els desplaçaments a peu.
13. Implementar la senyalització informativa, pels vianants, dels llocs d'interès ciutadà en les zones i àrees pacificades.
14. Promoció del caminar com a font de salut i element de socialització.
15. Retornar al carrer el seu us social, per la gent, com a punt de trobada i de relació.

Barcelona, 19 de Febrer 2004

PAM I PAD 2004 – 2007. AL·LEGACIONS DEL BACC

Diana González López amb DNI 46.624.430-A, en representació del Bicicleta Club de Catalunya – BACC, associació registrada amb el número 24.442, en el registre d'associacions de Barcelona, presenta a l'Ajuntament de Barcelona el següent document amb les al·legacions al Pla d'Acció Municipal i al Pla d'Acció del Districte 2004 – 2007.

Diana González
Representant

Pag. 105. TRANSPORTS PÚBLICS.

Ampliació del següent punt especificant accions concretes:

- Potenciar la intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta.

1. D'addició:

- ...amb l'objectiu d'oferir a la ciutadania un ventat més ampli i integrat de possibilitats de mobilitat sostenible i segura, mitjançant la creació d'aparcaments segurs per a bicicletes a l'interior de les estacions de Metro i Ferrocarril, la senyalització de l'accés de la bicicleta al Metro: portes automatitzades d'accés, ascensors, portes dels vagons recomanats per transportar bicicletes, etc., la introducció de criteris de disseny a l'interior dels vagons de Metro per a l'adaptació al transport de la bicicleta i la millora de l'accessibilitat a la bicicleta en la totalitat dels transports públics que permeten el seu transport, entre d'altres.

1.1 Exposició de motius:

El punt de potenciació de la intermodalitat del transport públic i la bicicleta està redactat de forma molt genèrica. El BACC creu oportú ampliar-lo especificant objectius i accions concretes.

Pàg. 109. Bicicleta i vianants.

- Millorar la xarxa de carrils bicicleta existents mitjançant el repintament periòdic, especialment en els punts crítics, cruïlles, etc., així com millorar la senyalització, cartells, senyals, etc.

2. D'addició:

- Millorar la xarxa de carrils bicicleta existents mitjançant l'anivellació del seu paviment amb els mateixos criteris del paviment de calçada quan el carril discorri per voreres o zones de vianants, reduït, a més a cota zero els canvis de nivell entre vorera i calçada en els encreuaments i passos per a ciclistes.
- Millorar el disseny dels carrils bicicleta existents com el de Meridiana, Plaça Tetuan, Passeig Pujades, Gran Via, amb problemes de discontinuïtat.



2.1 Exposició de motius:

Millorar la xarxa només amb repintament no és suficient donada la baixa qualitat actual d'alguns trams: Alguns carrils que discorren per vorera tenen una pavimentació molt deficient que fa que la conducció sigui incòmode i insegura.

D'altra banda els canvis de nivell entre vorera i calçada en encreuaments i passos per a ciclistes són en alguns casos molt abruptes, per la qual cosa caldria anivellar-los.

A més a més, ens trobem amb diferents carrils on s'ha de tornar a estudiar el disseny del carril en la seva globalitat.

3. D'addició:

- Substituir les actuals senyals R-407a (Vía reservada para ciclos) per la S-33 (senda ciclable) en els carrils bicicleta que circulen per vorera.

3.1 Exposició de motius:

L'actual ordenança municipal de circulació de vehicles de Barcelona estipula que els ciclistes "circularan preferentment per els carrils bici". La utilització del senyal 407a és incoherent amb aquesta ordenança doncs obliga als ciclistes a usar la via ciclista a l'entrada de la qual està situat el senyal. El BACC considera que circular pels carrils bici pintats sobre vorera i zones peatonals hauria de ser opcional per als ciclistes per diversos motius:

a) El paviment irregular, l'existència de tapes enfonsades i, entre d'altres esculls, els canvis de nivell abruptes en la connexió amb la calçada fan la conducció incòmode i insegura sobretot pel que fa a bicicletes de carretera.

b) Els clubs i penyes ciclistes formen grups prou nombrosos com perquè la seva circulació pels carrils bici pintats sobre vorera sigui perillosa per ells mateixos i pels vianants que hi transiten. El mateix es pot dir sobre qualsevol altre activitat en la que els ciclistes circulin en grup, circulació permesa, d'altra banda, per l'actual normativa de trànsit.



c) En determinades cruïlles, com Gran Via/psg. De Sant Joan, Diagonal/Psg. de Gràcia, Diagonal/Psg. de Sant Joan, entre d'altres estan dissenyades de forma que el ciclista, en cas de circular pel carril bici que discorre sobre la vorera, ha d'esperar el canvi semafòric fins a tres o quatre vegades la seqüència dels vehicles que circulen per calçada. En aquests casos, l'opció de circular per calçada amb la resta de vehicles significa un estalvi de temps considerable per al ciclista. El BACC considera que aquesta opció hauria de ser possible.

d) Donat que els vianants sempre tenen preferència sobre les bicicletes en les voreres i zones per a vianants, en cas d'accident, la culpabilitat serà sempre imputada al ciclista. Per aquesta raó, el ciclista hauria de tenir l'opció d'evitar l'eventual accident amb vianants circulant per la calçada i no per la vorera.

D'addició:

- Millorar la qualitat de la xarxa de carrils bicicleta mitjançant el redisseny dels trams on la parada o estacionament indiscriminat de vehicles a motor dificulta i posa en perill la circulació de bicicletes.

4.1 Exposició de motius:

Actualment, alguns trams de la xarxa de carrils bici són emprats com a zona de parada i estacionament de vehicles a motor, zones de descàrrega de mercaderies i zones de desencotxat de taxis. La sanció d'aquestes infraccions s'ha revelat moderadament eficient. És per això que el BACC proposa el redisseny d'aquests trams, especialment aquells on les infraccions són més freqüents com el del carrer Enric Granados.

5. D'addició:

- Establir programes que fomentin l'ús de la bicicleta per anar a treballar, especialment a les administracions públiques.

5.1 Exposició de motius:

El foment de l'ús de la bicicleta passa per la potenciació dels canvis en els costums i usos dels ciutadans. Entre aquests, el BACC considera importants aquells que fan referència a la modalitat del transport emprat per anar a la feina. És per això que el BACC proposa fomentar, mitjançant programes dirigits als treballadors públics o privats, el anar a treballar amb bicicleta.



6. D'addició:

- Promoure programes d'aprenentatge en la conducció de la bicicleta a la ciutat, per tal d'incrementar el nombre d'usuaris i la seguretat viària, així com la conducció cívica i responsable.

6.1 Exposició de motius:

La formació és un dels pilars fonamentals pel que fa a la seguretat viària i per incrementar el nombre d'usuaris. Aprendre a conduir la bicicleta a l'entorn urbà reduirà la percepció distorsionada com a vehicle perillós, fent-lo més accessible.

D'altra banda, si bé al conductor de bicicletes no se li exigeix aquesta formació per part de l'administració, si que se l'exigeix el compliment de la normativa de trànsit. A més del coneixement de la normativa, per circular amb bicicleta per la ciutat de forma còmoda i segura, per si mateix i pels altres conductors de la via, el ciclista necessita adquirir una formació específica que fins ara ha estat fruit de la pròpia experiència. En aquest context, el BACC considera oportú que el Consistori impulsi programes de formació específics destinats als usuaris de la bicicleta per tal de fomentar la seva seguretat i la conducció cívica i responsable.

7. D'addició:

- Augmentar el nombre de places per a bicicletes en els aparcaments vigilats, mitjançant la modificació de l'ordenança municipal, de forma que sigui obligatori en tots els aparcaments públics i privats destinar un nombre mínim de places a aquests vehicles, així com disposar d'un accés adequat per als mateixos.

7.1 Exposició de motius:

Actualment, existeix una oferta deficitària i no uniforme de places d'aparcament de bicicletes en aparcaments vigilats. El BACC considera que l'oferta d'aquest tipus d'infraestructures és un dels pilars bàsics per lluitar contra el robatori de bicicletes.

En aquest sentit, el BACC proposa de modificar l'ordenança municipal corresponent perquè l'oferta de places per a bicicletes en els aparcaments públic i privats sigui obligatòria.

8. D'addició:

- Destinar les bicicletes dels dipòsits municipals on no s'ha trobat el propietari a projectes de promoció de la bicicleta o a usuaris afectats de robatori de la bicicleta que no l'hagin pogut recuperar-la.



8.1 Exposició de motius:

Actualment, les bicicletes que es troben als dipòsits municipals de Barcelona i que no són possibles de retornar als seus propietaris s'acaben fent malbé i es destrueixen. Des del BACC proposem que es tingui cura d'aquests vehicles i que passat el període corresponent no es destrueixin, si no que es donin sortida a projectes de promoció de la bicicleta o a usuaris afectats de robatoris i que no han pogut recuperar la seva bicicleta.

Pàg. 109. Urbanisme.

9. De modificació:

- Promoure un urbanisme que inclogui els plans de mobilitat, que pensi l'espai públic en funció de l'accessibilitat a peu, amb bicicleta i en transport públic i que apliqui els continguts de l'Agenda 21 i el Pla d'Acció 21, per la sostenibilitat de la ciutat.

9.1 Exposició de motius:

Incloure l'accessibilitat amb bicicleta

Pàg. 124. Comerç i Mercats.

10. D'addició:

- Promoure l'ús, l'accés i aparcament de bicicletes al comerç i mercats, per tal d'introduir criteris de mobilitat sostenible, segons els compromisos adoptats a l'Agenda 21.

Pàg. 214. Desplaçaments en bicicleta.

11. De modificació:

- A l'acció "Elaborar el projecte de registre..." canviar per "Posar en marxa el projecte de registre..."

11.1 Exposició de motius:

Actualment existeix un projecte elaborat per al registre de bicicletes. El BACC considera que el que caldria fer en un futur és posar en marxa l'esmentat projecte.



12. D'addició:

- Elaborar un estudi d'aparcaments de bicicletes que permeti analitzar la situació actual i la planificació en la creació de places d'aparcament, adoptant les solucions més adients per cada cas.

12.1 Exposició de motius:

Actualment, la implantació d'aparcament de bicicletes es fa en funció de demandes específiques per part dels ciutadans, entitats o institucions i de manera poc estudiada als aparcaments subterranis. El BACC considera que fora oportú fer un estudi de la demanda real per tal de poder donar resposta a aquesta mitjançant una oferta proporcional a la mateixa. D'altra banda, l'Ajuntament desconeix l'oferta actual que tenen d'aparcaments al carrer, la qual cosa els impedeix planificar correctament.

13. De modificació:

- A l'acció "Promoure l'aparcament de bicicletes a l'interior de edificis públics, comercials, de lleure, centres educatius" afegir estacions de transports públics.

13.1 Exposició de motius:

Fomentar intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta.

14. D'addició:

- Promoure campanyes que fomentin el coneixement i el respecte entre la bicicleta i la resta de modes de desplaçament a la ciutat.

14.1 Exposició de motius:

La reintroducció de la bicicleta a la ciutat requereix d'un canvi d'actitud per part dels diferents actors, vianants, ciclistes i conductors, així com l'adquisició de noves aptituds. El BACC considera necessari no obviar aquests factors i incloure, dins de les accions de foment de l'ús de la bicicleta a la ciutat, la promoció del coneixement i respecte mutu entre els diferents actors socials involucrats.

15. D'addició:

- Promoure la creació d'aparcaments per a bicicletes en districtes d'ús intensiu de la bicicleta i amb manca d'espai per bicicletes als habitatges, mitjançant, entre d'altres accions, de la implantació de locals destinats a aparcaments i de la reserva de places destinades per a bicicletes als aparcaments privats dels districtes afectats.



15.1 Exposició de motius:

En determinats districtes de la ciutat, es dona simultàniament una alta densitat de població usuària de la bicicleta, una manca d'espai per aparcar les bicicletes al carrer i una manca d'espai per a les mateixes en els seus habitatges. Això crea una forta problemàtica en quant a "on deixar la bicicleta", tant si es tracta dels propis veïns com d'aquells que s'hi desplacen eventualment. El BACC proposa l'adequació de locals específics situats a aquests districtes per a l'estacionament de bicicletes, així com una oferta més àmplia de places per a bicicletes en els aparcaments vigilats que hi són ubicats.

16. D'addició:

- Millorar l'accés de la bicicleta als aparcaments subterranis amb places destinades per aquest vehicle.

16.1 Exposició de motius:

Actualment, l'accés de bicicletes a alguns aparcaments subterranis és prohibit per la zona d'accés de la resta de vehicles, sent, en aquests casos obligat d'accedir-hi per les escales d'accés de vianants. El BACC proposa millorar aquests accessos per a bicicletes de forma que sigui còmode i segur.

17. D'addició:

- Proposar mesures per promoure la creació de places d'aparcament per a bicicletes als garatges privats de la ciutat.

17.1 Exposició de motius:

Actualment, l'oferta de places per a bicicletes als aparcaments privats de la ciutat és molt escàs. Tant si es fa obligatòria l'oferta de places per aquest vehicle mitjançant la modificació de l'ordenança municipal, com si no, el BACC proposa que el consistori adopti mesures, com ara avantatges fiscals, per tal de que la iniciativa privada es vegi motivada a la creació de les esmentades places.

Pàg. 217. Seguretat viària

18. D'addició:

- Promoure l'escola de conducció de la bicicleta pels escolars per tal de millorar la seva seguretat viària i fomentar l'ús de la bicicleta com a transport davant de la moto o el cotxe.



18.1 Exposició de motius:

Millorar la formació viària dels escolars seguint les directrius de l'Institut Municipal d'Educació i promoure la bicicleta com a alternativa de mobilitat sostenible entre els infants i el jovent.

19. De modificació:

- A l'acció "Previ a l'inici de les obres, garantir en les obres a la via pública, la mobilitat dels vianants...." afegir la bicicleta.

19.1 Exposició de motius:

Garantir, a més de la mobilitat dels vianants, la dels usuaris de la bicicleta, particularment en les afectacions de les obres sobre la xarxa de carrils bici.

Pàg. 244. PAD. Moure's a Gràcia.

20. D'addició:

- Promoure la creació d'aparcaments per a bicicletes per als residents amb manca d'espai per bicicletes als habitatges, mitjançant, entre d'altres accions, de la implantació de locals destinats a aparcament de bicicletes i de la reserva de places destinades per a bicicletes als aparcaments privats del districte.

20.1 Exposició de motius:

Al districte de Gràcia, es dona simultàniament una alta densitat de població usuària de la bicicleta, una manca d'espai per aparcar les bicicletes al carrer i una manca d'espai per a les mateixes en els seus habitatges. Això crea una forta problemàtica en quant a "on deixar la bicicleta", tant si es tracta dels propis veïns com d'aquells que s'hi desplacen eventualment. El BACC proposa l'adequació de locals específics situats a aquest districte per a l'estacionament de bicicletes, així com una oferta més àmplia de places per a bicicletes en els aparcaments vigilats que hi són ubicats.



GREMI DE GARATGES

SUGGERIMENTS PER A UNA MILLORA DE LA MOBILITAT I L'APARCAMENT A BARCELONA

Conceptes claus què, entenem permetrien una millora sensible de la mobilitat i l'aparcament a la ciutat de Barcelona.

TRANSPORT COL·LECTIU DE QUALITAT I INTEGRAT

- Incidir amb fermesa sobre la qualitat del servei:
 - Neteja.
 - Seguretat.
 - Velocitat – Freqüència (Vies específiques en transport de superfície).
 - Disseny acurat de recorreguts i parades.
 - Estendre a tot el servei el sistema de panells informatius de temps d'espera.
- Elevar els criteris d'integració tarifària.
- Ampliar el servei de línies de curt recorregut mitjançant microbusos, procurant arribin a tots els racons de la ciutat (“Bus del Barri”)
- Millorar i facilitar la intermodalitat

MANTENIMENT DE LA VELOCITAT

- Determinar les vies bàsiques per a la sincronització de semàfors, amb sistema flexible en funció de les càrregues..
- Evitar l'ús de la via pública per aparcar.
 - Aparcament lliure: Solament en vies desfogades.
 - Aparcament de pagament (zona blava): Ser molt restrictius. El sistema ocupa sempre dos vials, afavorint la congestió circulatòria. Evitar-la en les immediacions dels aparcaments privats.
- Resoldre l'aparcament de camions i autocars.
- Resoldre l'accés de camions a les zones logístiques.
- Intervenció decidida de la Guàrdia Urbana, vigilant l'aparcament indegut (doble fila, cantonades, zones prohibides, guals...) i aplicant mesures disciplinàries (multes, grua, parany).
- Actuar sobre l'operatiu de càrrega i descàrrega (aquest és un dels problemes més greus de present i futur que afecten negativament a la mobilitat i, així com el cotxe privat ha reduït a nivells molt sostenibles les emissions contaminants, no és tant així en el cas de vehicles de transport de mercaderies).

Disposar de suficients zones reservades, en llocs i amb horaris adients. Probablement s'hauria d'implantar un sistema de pagament tipus zona blava per evitar abusos.

En la futura regulació preveure un sistema que premiï la realització d'aquestes tasques en horari nocturn.

- No continuar la política d'estrenyiment de carrers reduint les vies de circulació i alliberar vials ocupats innecessàriament. En mobilitat l'oferta no deu prevaler per damunt de la demanda.
- Els carrers bàsics que uneixen mar i muntanya, les principals vies de l'Eixample i els carrers transversals més importants deuen estar lliures d'aparcament, de zones blaves i de carrils bici.
- Tenint en compte que la bicicleta no és una alternativa seriosa a la motorització els carrils bici sols deuen estar instal·lats en zones que permetin el seu ús sense incidir en la fluïdesa del tràfic, especialment en dies feiners. Podrien habilitar-se els carrils existents per a ser utilitzats per les bicicletes únicament en diumenges o dies festius.
- Promoure la realització d'actuacions de manteniment i neteja de vials i voreres en horari nocturn.
- Reforçar la vigilància i les mesures disciplinàries sense complexos. La por al rebuig ciutadà bloqueja als polítics. A la llarga, una ciutat ordenada i disciplinada és un plus per a la bona valoració del polític.
- Prohibir aturades en vies de circulació vigilat de forma molt estricta el seu compliment. Aplicar mesures disciplinàries exemplars i graduals en funció del risc i les molèsties que causi la infracció (atenció a taxis, vehicles privats, vehicles de mercaderies).
- No permetre l'aparcament en zones prohibides de dia els dissabtes, que són dies punta comercials amb important índex de desplaçaments amb cotxe.
- Atenció als problemes que genera el sistema de permetre l'aparcament de nit en zones prohibides de dia.

Perill d'accidents per utilització del sistema abans o després de l'inici o acabament de l'horari, en aquesta darrera qüestió es generen, a més a més, problemes de tràfic a l'hora punta del matí.

Hi ha suficient oferta en els garatges existents.

ESPAI PER A VIANANTS

- Guanyar-lo en aquells llocs on tingui sentit.
 - Voreres estretes.
 - Carrers sense utilitat viària.
- Carrers o zones comercials.
 - Disposar d'àrees de vianants de dimensió adequada per recorre-les a peu.
 - Bon accés amb transport públic.
 - Dotació adequada d'aparcament fora calçada en el seu perímetre.
- Evitar l'existència d'elements que dificultin passejar o posin en perill el pas de les persones.
- Assegurar-se que no pugui ser indiscriminadament utilitzat per vehicles.

- Prohibir l'ús de bicicletes, monopatins... en aquells llocs on es posi en risc la integritat de les persones.
- Vigilar molt especialment la invasió dels espais de vianants per bicicletes i motocicletes aparcades o en moviment. Destinar espais a les calçades i aparcaments fora calçada (garatges).
- Proporcionar circuits segurs i fora de la trama vial urbana per a la pràctica de l'esport o per al simple gaudiment d'anar en bicicleta.
- Promoure una llei, perquè les bicicletes tinguin assegurança d'R.C. i placa d'identificació, perquè s'estan produint accidents amb danys a persones. Obligació de portar casc de protecció per als usuaris de bicicletes.

APARCAMENT FORA CALCADA

- Estudiar a fons les necessitats per, ni promoure aparcaments de rotació, residents o mixtes on ja hi ha oferta ni deixar de promoure'n on en faci falta. Atenció a l'oferta existent.
- Regular la demanda vers la combinació dels següents conceptes:
 - Capacitat dels vials d'accés als aparcaments.
 - Promoció d'una oferta d'aparcament fora calçada d'acord amb el volum i característiques de les activitats (així ho fa, per exemple, el projectista d'un Centre Comercial)
 - Utilitzant el preu i el sistema tarifari, però solament en casos molt concrets.
- Millorar la qualitat dels establiments i del servei: en els de concessió, exigir-ho i en els privats, promoure-ho, donant facilitats financeres, fiscals (veure campanya "Barcelona Posa't Guapa").
- Residents.
 - Estudi acurat de les necessitats, contemplant l'oferta de garatges de la zona.
 - Les demandes dels veïns no sempre es corresponen amb respostes de compra.
 - La concessió i el preu són elements dissuasoris.
 - La viabilitat d'una operació de residents en molts casos, a més del que abans s'ha dit, va relacionada amb la supressió efectiva d'oferta gratuïta al carrer. Actuació que no sempre vol emprendre amb determinació el polític.
 - La distància del domicili a l'aparcament és també un element clau. A partir de 150 metres la dissuasió s'incrementa de forma exponencial. Per tant, solament aparcaments d'una mida adequada, habitualment petita (100 – 150 places en funció de la densitat de residències de la zona), poden tenir-se en consideració.
 - Els compradors no gaudeixen de cap avantatge, inclòs fiscalment estan desfavorits, se'ls aplica l'IVA general i no el reduït que els correspondria si compressin places d'aparcament vinculades a l'habitatge.

COORDINACIÓ AMB EL SECTOR

- Comissió mixta Gremi de Garatges de Barcelona – Ajuntament.

Anàlisi permanent de la situació.
Detecció de necessitats.
Polítiques d'aparcament.
Polítiques tarifàries.

En qualsevol cas s'han de tenir sempre present les següents **MÀXIMES**:

- **“Vorereres i altres espais per als vianants. Calçades per a vehicles en moviment. Cotxes estacionats als aparcaments fora calçada”.**
- **“La ciutat ordenada i disciplinada, a la llarga, és un plus per a la bona valoració del polític que la governa”**
- **“No dificultar l'ús del cotxe. Gestionar la mobilitat a partir de la llibertat del ciutadà”**

El interés por **mejorar las condiciones de uso del espacio urbano cotidiano y la articulación de una movilidad sostenible**, que contribuyan a la calidad de vida de los ciudadanos de Barcelona y de nuestros visitantes, es nuestro principal objetivo.

La dependencia y fe ciega en el automóvil que tiene la sociedad en su conjunto, no se verá cuestionada sin que las tímidas acciones disuasorias que hasta ahora se han implantado, se refuercen con **medidas “en positivo” a favor del transporte colectivo**.

No negamos que existe un cierto “nivel experimental” en las transformaciones de la calle. La realidad en los usos viene determinada como resultado de una serie de aportaciones: los que la conciben, los proyectistas, quienes la gestionan y quienes la usan o se “apropian” realmente del espacio, en ocasiones en contra de la ciudad y de las intenciones de todos los anteriores. Pero desde luego, pocas esperanzas podemos albergar al respecto, si desde sus inicios, **se conciben los proyectos ya viciados a favor del uso individual y sesgado del espacio público**.

La revolución tecnológica en los medios de transporte y de comunicación, nos abre una posibilidad irrenunciable para recuperar las relaciones sociales y la hoy empobrecida “vía pública”. Debemos replantearnos la distribución del espacio entre los distintos usuarios. **Ampliar y reordenar el espacio dedicado al transporte colectivo** tendrá efectos positivos sobre la “densificación” del uso y por tanto favorecerá la movilidad.

Una inyección de optimismo es **La Ley de la Movilidad 9/2003, especialmente sugestiva**, al abordar necesidades que hasta ahora no se

habían reflejado de forma tan clara, y sistemática. Compartimos plenamente el preámbulo y principios, aunque lamentamos que como en otras ocasiones las acciones y propuestas se dirijan, seguramente por una confusión semántica, al transporte público, olvidando el discrecional, que juntamente con el anterior, conforman el **transporte público colectivo**.

Estas y otras reflexiones que puntualmente desarrollaremos en el seno del “Pacto por la Movilidad” son las que nos impulsan a **presentar una serie de propuestas que esperamos permitan gestionar, articular y desarrollar desde una nueva perspectiva el transporte colectivo**.

- 1.- HABILITACION DE APARCAMIENTOS PARA AUTOCARES EN LA CIUDAD
- 2.- OPERATIVA DE ENCOCHE Y DESENCOCHE
- 3.- CARRILES SEGREGADOS PARA TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO
- 4.- PROPUESTA DE ITINERARIOS DE AUTOCAR TURÍSTICO
- 5.- APARCAMIENTOS DISUASORIOS
- 6.- TRANSPORTE ESCOLAR
- 7.- TRAMITACIÓN DE DENUNCIAS

EXPOSICIÓN DE PROPUESTAS

1.- HABILITACION DE APARCAMIENTOS PARA AUTOCARES EN LA CIUDAD

Contamos únicamente con tres aparcamientos: Montjuïc, Wellington y Glorias.

Una oferta insuficiente a todas luces: proyectados en alguna ocasión como una solución de urgencia, no ofrecen un mínimo de infraestructura para los autocares y sus conductores, por lo que terminan transformados en cocheras para los autocares foráneos. La ubicación de los mismos, alejados de los centros de mayor atracción turística, los condena irremediabilmente a la inoperatividad.

Actualmente obligamos a la vía pública a soportar “espirales de circulación de autocares en espera” con las negativas repercusiones en tráfico, medioambiente y calidad en el servicio turístico.

Solicitamos :

a) Zonas de aparcamiento en condiciones, que presten servicio adecuado en las cercanías de los puntos de atracción turística: Catedral, Sagrada Familia, Plaza Catalunya, Barrio Gótico, y Parque Güell, Feria de Muestras, Forum, ...

b) Por otro lado el coste de estos servicios no puede ser disuasorio.

Nos encontramos en el 2003 con unos sorprendentes incrementos de tarifas del 167% sin que como contrapartida exista un esfuerzo en los servicios ofrecidos, ni en disponibilidad de nuevos aparcamientos.

SERVICIO	TARIFA		
	2002	2003	INCREMENTO
9,00h-21,00h (1ª Hora o fracción)	3 €	5 €	167%
21,00h - 9,00 h	12 €	20 €	167%
Ticket 24 h	24 €	40 €	167%

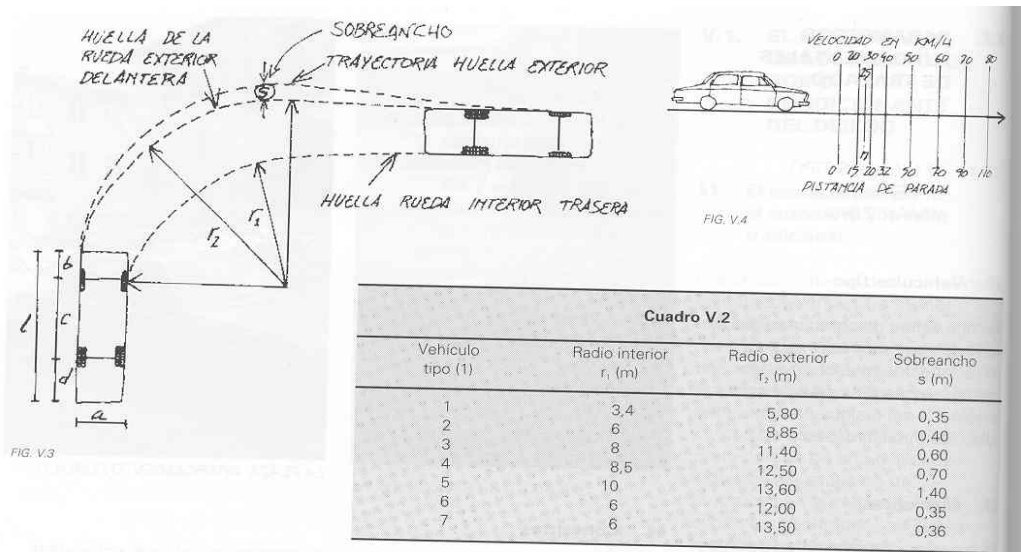
c) Debe aplicarse un cobro por tiempo real de aparcamiento, como es la tendencia actual del resto de aparcamientos, olvidando la incomprensible práctica del cobro indiscriminado por fracción. Asimismo solicitamos tarifas especiales para las visitas culturales de los escolares.

d) La Ordenanza Fiscal en su punto 3.13 establece en su Anexo una zona azul para autocares. Esperamos poder disponer en breve de esas zonas azules en las cercanías de los puntos de atracción turística, a un precio atractivo. Es difícil comprender como el espacio urbano anexo a puntos de interés turístico por excelencia, se cede al vehículo privado en menoscabo de los transportes colectivos y de los servicios turísticos (primera industria del país).

e) Aparcamiento en Forum.

En relación con los planos que se nos han facilitado, remarcar que un parking de autocares no sólo es una cuestión de galibo. Se precisa de un mínimo de servicios y espacio para maniobrar. Nos permitimos adjuntar el estudio que al respecto realizó el Ministerio de Fomento en su publicación "Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano".

Tipo	Clase	Dimensiones (m).				
		anchura a	longitud l	b	c	d
1	Vehículo ligero de tamaño medio	1,7	4,2	0,7	2,7	0,8
2	Vehículo ligero de gran tamaño	1,8	4,9	0,8	2,8	1,3
3	Vehículo comercial ligero o microbús	2,2	7,0	1,4	3,8	1,8
4	Camión rígido de dos ejes	2,5	9,0	1,2	6,0	1,8
5	Camión rígido de tres ejes o autobús	2,5	12,0	2,4	6,0	3,6
6	Vehículo pesado articulado (Tipo A)	2,5	15,0	—	—	—
7	Vehículo pesado articulado (Tipo B)	2,5	16,5	—	—	—



Un centro de atracción turística como éste, merece un buen tratamiento del transporte colectivo.

En resumen, solicitamos se exija que las construcciones con gran volumen de absorción de masas contemplen un estudio serio de las necesidades de transporte colectivo.

Planificación, diseño y dimensionamiento, son requisitos imprescindibles.

Las soluciones de segregación del espacio dedicado a vehículos privados una zona en precario para autocares, no es la filosofía de movilidad sostenible aceptable.

2.- OPERATIVA DE ENCOCHE Y DESENCOCHE

Somos conscientes de la necesaria colaboración con los Distritos y el propio Ayuntamiento mediante la información y solicitud de autorización de los encoches y desencoche masivos. Por otro lado esto permite la presencia de agentes en estos puntos, de lo que se benefician todas las partes afectadas (ciudadanos, viajeros ,transportistas)

Una ágil respuesta es vital para la gestión de las vías y nuestra organización interna. Nos ofrecemos a colaborar con los técnicos encargados de este tema. Pero precisamos que se ofrezca un tratamiento más racional e imaginativo, dejando de lado la práctica habitual de recurrir a soluciones rutinarias; en fin, retomar el concepto de Cerdà: la “viabilidad urbana”.

Solicitamos:

a) Paradas en Hoteles.

No existe un soporte urbanístico en las paradas de Hoteles, y no sólo en los antiguos. Se están autorizando nuevos proyectos en los que no esta contemplada solución alguna para las paradas de los autocares. Gran Vía es un clarísimo ejemplo de ello. Hay más de 7 nuevos hoteles sin solución para este necesario servicio.

Como resultado, las paradas se transforman en una fuente de denuncias, muchas de ellas realizadas a través del sistema de video, con la consiguiente ignorancia del hecho por parte del conductor y de la empresa hasta que les llega la comunicación formal.

Entendemos que deben considerarse las necesidades que un hotel genera en las estructuras urbanísticas y procurar en primer término, facilitar soluciones a las paradas o en su caso colaborar y no penalizar a las empresas, que deben injustamente sufrir esta carencia de espacio adecuado para la realización de su trabajo.

b) El encoche y desencoche en las Ramblas (Hoteles, Liceo, Teatros) convive actualmente en muchas ocasiones con la incomprensión por parte de la Inspección. Consideramos que un autocar que va a prestar este tipo de servicios, tal y como viene reflejado en su libro de ruta y en sus hojas de

trabajo, no debe luchar contra el exceso de celo y la incompreensión de los agentes.

Algunos transportistas deciden finalmente en la práctica, encochar desencochar viajeros y maletas en Plaza Catalunya, con la problemática que esto comporta en la seguridad y calidad del servicio a nuestros viajeros.

Debemos distinguir lo que es una visita a Las Ramblas, con un servicio con inicio/fin en esta vía urbana.

Dada la difícil solución de este tema a corto plazo, una colaboración por parte de todas las partes implicadas, es vital. Debería permitirse al menos el estacionamiento de dos autocares por hotel.

Es incomprensible que se disculpe las paradas de vehículos particulares en los alrededores de los hoteles y se persiga implacablemente a quienes realizan un servicio público.

c. Las dificultades en la comunicación con conductores extranjeros no puede transformarse en una absoluta impunidad ante las agresiones a la movilidad que todos sufrimos. Proponemos que se realicen trípticos informativos en varios idiomas.

Es duro ver como nuestros autocares deben realizar paradas imposibles, que además son sancionadas, mientras que los autocares extranjeros disfrutan de una inaceptable tolerancia en sus comportamientos.

d. Proponemos compartir con mercancías las zonas de carga y descarga.

3.- CARRIL SEGREGADO PARA TRANSPORTE COLECTIVO

La reserva de carriles de transporte colectivo forma parte de la planificación general del transporte y tráfico de las ciudades.

Creemos aconsejable rebajar los umbrales que actualmente determinan la apertura de carriles segregados, en función de criterios más generosos, para restringir el tráfico de automóviles.

Consideramos que atender a la composición del tráfico después y no antes de la segregación, es la postura más correcta.

En términos cuantitativos, parece comúnmente aceptado el establecimiento de carriles de este tipo cuando en hora punta hay más de 25 autobuses /hora, sin olvidar las razones cualitativas que aconsejan este tipo de medidas a favor de la movilidad sostenible.

Proponemos:

Proponemos para el estudio la ampliación cuantitativa y cualitativa de carriles bus, incluyendo las vías de acceso a la ciudad (desde otros municipios, aeropuerto,...)

4.- PROPUESTA DE ITINERARIOS DE AUTOCAR TURÍSTICO

La propuesta del ordenación de itinerarios de autocar turístico en Barcelona nos parece de un gran interés, aportamos algunas sugerencias al respecto:

- Establecer itinerario recomendado en las faldas de Montjüic como alternativa al Paralelo.
- Establecer Paseo de Gracia como vía preferencial del transporte colectivo. Observamos que en los recorridos aconsejados se evita esta vía, cuando es uno de los recorridos típicos de los servicios turísticos (Pedrera, Casa Batlló, y la propia vía (mobiliario urbano, vistas...) la alternativa de Roger de Lluria no creemos que sea atractiva.
- Las propuestas de dotar de sentido único a la vía Layetana no debería afectar al transporte colectivo, ya que es una vía natural para el acceso al sur de la ciudad (Maremagnum, Port Olimpic, Barceloneta, Zoo,...)
- La red básica que se propone al final del estudio, sería un buen punto de partida para la estructuración de una red de carril de transporte colectivo que vertebrara los movimientos turísticos, dando como resultado beneficios en el tráfico, servicio, y medioambientales. En fin, una buena solución a las necesidades de movilidad, actuales y futuras, de una ciudad con voluntad de crecimiento y orientada al turismo.

5.- APARCAMIENTOS DISUASORIOS

¿Por qué incentivar a los ciudadanos para que lleguemos a las ciudades con nuestro vehículo privado?. Estas propuestas no hacen sino fomentar el colapso de las vías de entrada, y reconocer un carácter imprescindible al transporte privado.

No creemos que la solución sea “aparcar” el problema sino presentar alternativas eficaces que seduzcan al usuario.

Pueden ofrecerse servicios “lanzaderas” con autocar que dotadas de un carril bus y coordinadas con la oferta de transporte público actual, serían absolutamente competitivas respecto al coche. Proponemos una seria

reflexión a la luz de la Ley 9/2003 y el anteproyecto de ley sobre fomento de barrios y áreas urbanas que requieren atención especial.

Estaremos encantados de presentar la propuesta que desde AUDICA hemos elaborado como solución a la gestión de movilidad de polígonos y barrios.

6.- TRANSPORTE ESCOLAR

- a)** Evitar las inspecciones rutinarias “in itinere” a las escuelas.

- b)** Coordinar el servicio de concesión de autorizaciones de rutas escolares con la guardia urbana, de forma que no se penalice a los empresarios por la tardanza en la resolución de los expedientes.

- c)** Las paradas en los centros escolares carecen de espacios adecuados, a menudo se desencocha desde la propia vía urbana.

A favor de la seguridad de los escolares debería ubicarse antes y después de la parada, pasos de peatones elevados señalizados claramente como pasos escolares que disminuyan la velocidad de los vehículos a la entrada de los centros .

Proponemos también que como en otros países no pueda adelantarse a un autocar cuando esta realizando el servicio de encoche y desencocha aumentando así la seguridad del entorno de los escolares. La presencia de la guardia urbana en los colegios coordinada con el personal del mismo, deberían impedir que las inmediaciones de los mismos, se transformen en un aparcamiento improvisado y caótico de coches particulares entre los que debe moverse el autocar.

d) Elaborar un estudio sobre las afecciones al tránsito y medioambientales que suponen los transportes particulares de escolares.

7.- TRAMITACIÓN DE DENUNCIAS

Las alegaciones a las notificaciones de denuncia parecen contestadas por puro trámite. Se ha llegado a multar a transporte escolar , porque el Ayuntamiento , por demora, no había entregado la autorización pertinente, que sí estaba solicitada.

Proponemos:

Que en colaboración con las Asociaciones se realice un estudio de las sanciones más habituales, una estadística de las mismas y se estudien cual pueden ser los motivos y las posibles soluciones.

Estudiar que proporción existe en cada tipo de sanción entre la propuesta y la sanción en firme. Para evitar aquellos casos repetitivos de exceso de celo. Proponemos se realicen dípticos informativos para corregir los hábitos no deseados y promocionar las buenas prácticas.

Debemos evitar la tendencia a multa-recurso-multa-recurso sin que del resultado de la misma se produzcan los efectos correctivos (por todos deseados) y no recaudatorios o de alimentación a la maquinaria administrativa .

Los papeles de los actores implicados son distintos pero el resultado perseguido el mismo. Todos deberíamos ser conscientes.

En Barcelona a 16 de Febrero de 2004

7.2.5.- TRANSPORT PÚBLIC

- **Garantir una mobilitat sostenible i segura a l'Àrea Metropolitana.** Dotar a Barcelona i la seva Àrea Metropolitana d'un sistema de transport que garanteixi la mobilitat metropolitana en condicions de qualitat, eficiència i sostenibilitat. **Cal donar prioritat tant a les gestió de la mobilitat actual, afavorint el transport públic i el col·lectiu, com a les noves infraestructures de transport públic a la seva actualització.**
 - ✓ Impuls del Pla Director de Mobilitat Metropolitana que analitzi l'escenari global de mobilitat i la interacció entre els diferents modes de transport i les infraestructures existents i futures amb l'objectiu de definir línies estratègics tendents a configurar el transport públic com l'element bàsic de la mobilitat metropolitana sostenible.
 - ✓ Redacció del Pla Director de Serveis de Transport Públic de Superfície de l'Àrea Metropolitana, prioritzant-lo i coordinant-lo amb el transport ferroviari, amb l'objectiu de millorar-ne la velocitat comercial i la qualitat del servei ofertat. Impulsar, en el marc de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), la implantació de carrils reservats pel transport públic de superfície als accessos a la ciutat.
 - ✓ Promocionar, d'acord amb els agents socials, l'elaboració i aplicació de plans de mobilitat de grans empreses, grans equipaments i polígons industrials.
 - ✓ **Elaborar el pla d'accés sostenible dels treballadors de l'Ajuntament de Barcelona.**
 - ✓ Potenciar la intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta.
- **Estendre i millorar el Pla Director d'Infraestructures 2001 – 2010** en base als compromisos de finançament de la Generalitat de Catalunya i l'Administració de l'Estat, amb les següents actuacions:
 - ✓ Metro Línia 1: Perllongament des d'Hospital de Bellvitge fins El Prat - PI. Catalunya.
 - ✓ Metro Línia 1: Perllongament des de l'actual estació de Fondo fins a Badalona Centre.
 - ✓ Metro Línia 2: Connexió des de l'estació de Sant Antoni fins a l'estació de Foc-Cisell i la Fira 2.
 - ✓ Metro Línia 2: Perllongament des de Pep Ventura a Badalona Centre.
 - ✓ Metro Línia 3: Perllongament des de Canyelles fins a Trinitat Nova.
 - ✓ Metro Línia 4: Perllongament des de La Pau fins a l'estació intermodal de la Sagrera.
 - ✓ Metro Línia 5: Perllongament des d'Horta passant pels barris del Carmel i La Teixonera fins a la Vall d'Hebron.
 - ✓ Metro Línia 9: Des de l'Aeroport i la Zona Franca industrial fins a Santa Coloma i Badalona.
 - ✓ Perllongament dels FGC des de PI. Espanya, passant per PI. Francesc Macià fins a Pça. de les Glòries.

- ✓ Línia 12: Des de Castelldefels passant per Sant Boi fins a Sarrià .
- ✓ Trambaix: Des de Pl. Francesc Macià (Barcelona) fins a Sant Feliu de Llobregat connectant Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Cornellà, Esplugues i L'Hospitalet.
- ✓ Trambesòs: Des de la Pl. de les Glòries fins a Sant Adrià de Besòs i Badalona per l'Avinguda Diagonal i per la Gran Via.
- **Unió dels dos tramvies per la Diagonal.** Avui la unió dels dos tramvies és la inversió més rendible. Els dos tramvies, Trambaix i Trambesòs, suposaran un cop acabats una xarxa de 30 km. La unió dels dos tramvies, entre plaça de les Glòries i plaça de Francesc Macià, amb només 4 km més de línia, incrementarà el passatge en un 50%. Amb un 13% més de xarxa el guany de passatge és del 50%. Sens dubte una de les inversions més rendible que avui es poden fer per incrementar l'ús del transport públic. A més, avui la Diagonal juga avui un paper obsolet en l'esquema de trànsit i cal reordenar la secció. En aquest reordenament, el tramvia és una peça clau.
- **Impulsar l'execució dels Intercanviadors** previstos en el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010, amb menció especial al de Plaça de les Glòries. Reordenar les parades i itineraris dels autobusos interurbans per tal d'afavorir la seva intermodalitat amb el transport urbà i metropolità.
- **Promoure, davant de l'ATM i el Govern de l'Estat, l'aprovació del Contracte-Programa 2002-2005** pel transport públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, amb les quantitats ja aprovades a l'ATM per a garantir l'ampliació del servei de transport públic ferroviari i de superfície, així com la qualitat del mateix.
- **Promoure l'aprovació d'una llei de finançament del transport públic.**
- **Compliment de les previsions de la llei de mobilitat**
- **Millorar el servei i la qualitat del transport públic.** Incrementar l'oferta, la freqüència, la qualitat i l'accessibilitat de la xarxa ferroviària. Millorar la cobertura territorial, la velocitat comercial, l'accessibilitat i adaptació a persones amb mobilitat reduïda, la millora ambiental i la qualitat de servei del transport públic de superfície, promovent la prioritat semafòrica i extenent la xarxa de carril bus i els corredors VAO als accessos de Barcelona.
 - ✓ Per tal d'incrementar la capacitat de transport i reduir els intervals de pas, especialment en hora punta, reclamem a l'ATM, en el marc del PDI 2001-2010, l'adquisició de nous trens per a les línies 1, 2 i 3 de Metro i renovació de la totalitat dels trens del metro de la línia 5. Aquests nous trens han d'estar dotats de sistemes d'estalvi energètic i conducció assistida.
 - ✓ **Doblar l'oferta de transport entre Barcelona i la regió metropolitana de Barcelona. Prioritat a la creació de noves línies de bus en els corredors no servits pel ferrocarril.**
 - ✓ Reclamar la construcció de segones sortides en aquelles estacions que només disposen d'una, per a garantir la seguretat dels usuaris i facilitar la distribució en l'andana.

- ✓ Millora de la senyalització i la segregació del transport públic de superfície, ampliant la xarxa de carrils bus-taxi de la ciutat, amb l'objectiu d'incrementar la seva velocitat comercial.
- ✓ Implantació de la prioritat semafòrica als autobusos en tota la ciutat i en aquells trajectes amb carril bus en els que circulen diverses línies d'autobusos siguin de TMB o d'altres companyies.
- ✓ **Aprovació d'una ordenança tipus de parades de bus.**
- ✓ Reclamar l'establiment de corredors VAO, carrils bus, a les quatre principals entrades de Barcelona.
- ✓ Plantejar en el sí del Contracte – Programa 2002-2005, l'homogeneització i millora de la xarxa d'autobusos en l'àmbit metropolità de l'EMT, inclosa la ciutat de Barcelona.
- ✓ Increment, en la mesura que ho permetin les dotacions del Contracte – Programa 2002-2005, la xarxa de transport de proximitat de Bus de Barri.
- ✓ Adaptació de la xarxa d'autobusos a la nova situació creada per la implantació de la tarifa integrada i l'entrada en servei de les actuacions de tramvies i metro previstes al PDI 2001-2010. Extendre la xarxa d'autobusos per a donar cobertura a les noves àrees de desenvolupament urbà: 22@bcn al Poblenou, Sant Andreu-Sagrera i a l'espai del Fòrum.
- ✓ Defensa de la gestió pública i integrada de les noves línies de Metro.
- ✓ Requerir de la Generalitat de Catalunya que, en el marc del Conveni d'Infraestructures 2001-2005, i com a administració competent, realitzi les actuacions necessàries per tal de garantir l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda en la totalitat de la xarxa del Metro i de FGC, abans del 2006 i, complementàriament, que desenvolupi un Pla de modernització de les estacions i millora de correspondències.
- ✓ Continuar amb la renovació d'autobusos de TMB i de l'EMT per tal de garantir que l'any 2006 tota la flota sigui adaptada per a persones de mobilitat reduïda.
- ✓ **Instal·lar l'anunci de parades per veu a dins de l'autobús i un mecanisme que permeti als invidents conèixer quin autobús s'acosta a la parada.**
- ✓ Recabar de les diferents administracions consorciades a l'ATM que el transport especial per a les persones de discapacitat severa, així com la tarifació social (targeta rosa) siguin finançades en el marc del Contracte Programa i se'n revisin els programes i serveis que avui s'ofereixen als usuaris.
- ✓ Millora dels sistemes de venda automatitzada, introduint màquines expenedores adaptades per a persones amb discapacitat física i sensorial.
- ✓ Estendre el control via satèl·lit (GPS) i el Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) a la totalitat de la xarxa d'autobusos.

- ✓ Programa específic, avaluable públicament, del compliment de freqüències de bus i dels respecte als carrils bus.
 - ✓ Incrementar les pantalles d'informació a l'usuari sobre temps d'espera a les parades d'autobús i estudiar les possibilitats d'implantació d'un sistema d'informació personalitzada als usuaris del transport públic, mitjançant la telefonia mòbil o altres sistemes de comunicació i informació.
 - ✓ Posar en ús la nova cotxera d'autobusos d'Horta, urbanitzar-ne la superfície del parc i fer el tancament definitiu de les cotxeres de l'Avda. Borbó i de Llevant.
 - ✓ Continuar impulsant les polítiques de millora mediambiental desenvolupades els darrers anys a TMB i a l'EMT pel que fa als vehicles, serveis i instal·lacions de transport. Impulsar la realització d'auditories mediambientals i d'eficiència energètica en el transport col·lectiu.
 - ✓ Ampliar el nombre d'autobusos de gas natural i participar activament en el projecte europeu CUTE amb la circulació de 3 autobusos propulsats per hidrogen amb tecnologia de pila de combustible.
 - ✓ Creació de l'observatori de la mobilitat on figurin tots les dades relatives al transport públic i la mobilitat. L'accés a aquesta informació serà lliure i il·limitat
- **Dissenyar, aprovar i dotar d'un Pla de Rodalies** la Regió Metropolitana de Barcelona que permeti una major eficiència en l'ús de les infraestructures de FGC i de Renfe i n'incrementi la dotació i el servei, augmentant el nombre d'usuaris, reduint temps de recorregut i incrementant freqüències de pas.
 - ✓ Formular un Pla de Rodalies Ferroviàries per la Regió Metropolitana de Barcelona, que es relacioni amb el Pla Director d'Infraestructures de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i amb els plans ferroviaris més globals de tot el país. El Pla de Rodalies ha de sumar els projectes de Renfe i de FGC, fent-ne una sola xarxa a efectes de funcionament ferroviari.
 - ✓ Garantir que el Pla de Rodalies Ferroviàries de la Regió Metropolitana de Barcelona articuli correctament Barcelona i l'Àrea Metropolitana amb les ciutats de la Catalunya interior i amb les de l'eix costaner, interconnectant les millores ferroviàries imprescindibles amb la resta de Catalunya.
 - ✓ Prioritzar la immediata construcció i adequació de la línia de rodalies per fer possible la Ronda Ferroviària de Rodalies de l'Àrea Metropolitana que inclogui Barcelona, el Barcelonès, el Vallés i el Baix Llobregat, tancant de forma circular un veritable metro metropolità que funcioni en els dos sentits i amb altes freqüències de pas i que interseccioni transversalment amb tots els actuals sistemes ferroviaris i viaris de característiques radials de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
 - ✓ Augmentar el número de trens que prestin servei a l'àmbit territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona i incrementar la freqüència de pas en hora punta, de la xarxa de Rodalies.

- ✓ Reclamar a l'Administració General de l'Estat el traspàs de competències de Rodalies Renfe a la Generalitat, i poder així sumar-les amb les pròpies de FGC, creant un nou operador ferroviari català.
- ✓ Promoure la desafectació del PGM de la reserva viària **dels túnels de Collserola, tret del ja funciona, el de Vallvidrera.**
- **Bicicleta i vianants.**
 - ✓ Increment de l'actual xarxa de carrils bicicleta i desenvolupament de la Ronda Verda.
 - ✓ Connectar la Xarxa de carrils bicicleta ja existents entre ells, amb els circuits metropolitans.
 - ✓ Increment de la xarxa d'aparcaments bicicleta, tant públics com privats, com en un terç dels aparcaments existents situats en els carrers de la ciutat. Extensió dels aparcaments automàtics de bicicletes.
 - ✓ Ampliar la xarxa de carrers amb prioritat per als vianants d'acord amb els districtes i el sector d'urbanisme i afavorir els desplaçaments a peu, incrementant les zones de peatonalització en els barris.
 - ✓ Increment dels camins escolars, posant atenció a les dimensions de les voreres, als passos de vianants, senyalitzats especialment i, al control de velocitat.
 - ✓ Incrementar els itineraris i recorreguts senyalitzats a peu i de passeig.
 - ✓ Reducció de la incidència ambiental dels vehicles i la seva presència al carrer.
 - ✓ Establir programes preventius mitjançant campanyes informatives adreçades als grups de més risc d'accidents viaris; joves, gent gran, conductors temeraris, etc.
 - ✓ Impulsar l'elaboració d'un estudi per a l'aplicació d'un sistema de control de les bicicletes per evitar els robatoris i facilitar la localització del propietari en cas de pèrdua.
 - ✓ Implantació d'un servei de lloguer de bicicletes a preu assequible en diversos punts de la ciutat que faciliti l'ús i promoció d'aquest mitjà de transport.
 - ✓ Millorar la xarxa de carrils bicicleta existents mitjançant el repintament periòdic, especialment en els punts crítics, cruïlles, etc., així com millorar la senyalització, cartells, senyals, etc.
 - ✓ Promoure un centre de promoció específic per a la bicicleta.
 - ✓ Participació en els fòrums i esdeveniments internacionals que es realitzin per a promoure la bicicleta.
 - ✓ Aprovar el pla estratègic de la bicicleta.

- ✓ Fomentar la identificació de la bicicleta i desenvolupar polítiques de conservació i protecció de la propietat.
- ✓ Fomentar polítiques de convivència entre ciclistes i vianants.
- ✓ Facilitar i fomentar l'accés a la cobertura jurídica i sanitària en cas d'accident.

PROGRAMA D'ACTUACIÓ MUNICIPAL 2004-2007

**DOCUMENT APROVAT INICIALMENT
EN COMISSIÓ DE PLENARI
17 DE DESEMBRE DE 2003**

**Propostes sobre
MOBILITAT**

7.6. COMISSIÓ DE SEGURETAT MOBILITAT

7.6.2.- MOBILITAT

Els criteris definits en el Pacte per la mobilitat continuen vigents i aquest fòrum d'entesa i debat ha esdevingut un element bàsic per endegar les polítiques de mobilitat.

Els propers anys la ciutat viurà canvis importants pel que fa al transport públic; la línia 9 del Metro, el TramBaix i el del Besòs, i l'AVE, amb la transformació urbanística de Sant Andreu i les noves estacions intermodals de la Sagrera i Sants.

Aquesta ampliació de l'oferta de transport- públic suposarà durant els propers quatre anys un impacte important d'obres i afectacions a la ciutat. L'Ajuntament s'ha dotat d'òrgans interns de coordinació per minorar al màxim la repercussió de les obres en la marxa habitual de la mobilitat, però durant aquest període és important fer un pas més: crear un servei perdonar puntualment i amb eficàcia informació a través de tots els mitjans disponibles. Els serveis d'emergència, els serveis públics, les flotes de distribució i els ciutadans en general han de disposar d'informació adequada a les seves necessitats.

A la darrera legislatura es va aprovar la xarxa bàsica de circulació de vehicles de la ciutat; ara, cal definir les vies no bàsiques i establir els criteris i gestió de la "xarxa pacificada". Una aposta important per una ciutat més amable i segura per als barcelonins i els visitants, on el caminar i anar en bicicleta siguin considerats sistemes de mobilitat.

El protagonisme creixent de la distribució urbana de mercaderies i de les motocicletes a la ciutat justifica una especial atenció per a la seva ordenació i millora de la convivència amb els altres modes de desplaçament.

Una ciutat amb menys accidents; una fita que s'ha d'aconseguir d'acord amb les recomanacions de la UE. Un objectiu que impulsat des dels responsables de la mobilitat ha d'ésser assumit per tota l'organització municipal, la sectorial i la territorial.

El funcionament de la xarxa semafòrica, dels sistemes de visió per càmares, dels GPS de la GUB, i d'altres elements tecnològics, estan suportats per una xarxa de comunicació. Aquesta xarxa cal renovar-la per assegurar la seva fiabilitat i seguretat. Una mesura necessària i fonamental per garantir la fluïdesa del trànsit, la informació i la gestió eficaç dels centres de control.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS

- **Crear un Servei per proporcionar informació sobre la mobilitat i els actes i incidències a la ciutat**, de forma permanent i actualitzada, a través dels mitjans de comunicació, les webs, els serveis d'atenció telefònica i les noves tecnologies, a partir dels sistemes de detecció del trànsit i de gestió de l'ocupació de la via pública (ACER).
- **Definir la xarxa viària pacificada, les seves característiques i criteris d'urbanització:** disminució de velocitat de vehicles, prioritat de vianants i bicicletes, **foment del transport públic i col·lectiu**, i compatibilitat amb l'activitat comercial i l'ús residencial.

- **Construir una nova xarxa troncal de comunicacions** com suport del sistema semafòric i de gestió del trànsit: càmares, detectors, pannels i radars, entre d'altres.
- **Elaborar el Pla de seguretat viària 2004-2007** per tal de reduir la sinistralitat en l'horitzó 2010, d'acord amb els objectius marcats per la UE.
- **Promoure les funcions de la Comissió d'Obres i Circulació** per tal de reduir l'impacte de les obres en la mobilitat de la ciutat.
- **Una mobilitat sostenible i segura: participació i estratègies generals.**
 - ✓ Avançar en el model de desplaçaments definit en el Pacte per la Mobilitat, de forma conjunta i participada.
 - ✓ Actualitzar els objectius del Pacte per la Mobilitat tot adequant-los a L'Agenda 21, a la Llei de Mobilitat, el Llibre blanc del transport de la UE i, també, l'experiència acumulada i a l'evolució i necessitats de la ciutat.
 - ✓ Impulsar les mesures dels plans de mobilitat de districte existents i definició de nous plans de la resta de districtes.
 - ✓ Crear l'Observatori de la Mobilitat per millor conèixer, avaluar i informar sobre la situació i evolució de la mobilitat en els seus diferents aspectes i modes de desplaçament en ciutat.
 - ✓ Fer campanyes de comunicació i sensibilització per a la promoció de la mobilitat sostenible i segura.
 - ✓ Elaborar el Pla de Mobilitat Urbana d'acord amb el Pla Territorial de Mobilitat i en compliment del previst en la Llei de Mobilitat 9/2003, de 13 de juny, amb l'objectiu de disminuir el protagonisme del vehicle privat motoritzat i afavorint els desplaçaments en transport públic i **col·lectiu**, en bicicleta i a peu.
 - ✓ Configurar l'espai urbà i la distribució d'usos de manera d'acord amb els sector i districtes que minimitzi els desplaçaments obligats i que així mateix faciliti la mobilitat lleugera -a peu i en bicicleta- i el transport públic.
 - ✓ Compromís de guanyar més espai per a les persones, tot prioritant la defensa dels vianants i dels desplaçaments a peu i en bicicleta per la ciutat.
 - ✓ Definir la xarxa viària pacificada, les seves característiques i criteris d'urbanització tot aplicant quan sigui possible el model de mobilitat basat en la creació de "superilles".
 - ✓ Elaborar una normativa que obligui a incorporar els criteris de mobilitat sostenible en el disseny i planificació urbanístics i avaluar l'impacte en la mobilitat de totes les remodelacions urbanes.
 - ✓ Promoure i potenciar les funcions de la Comissió d'Obres i Circulació per tal de reduir l'impacte de les obres en la mobilitat de la ciutat.
 - ✓ Promoure l'elaboració dels plans de mobilitat d'empresa i plans de mobilitat dels polígons industrials: Zona Franca, Bon Pastor.

✓ Promoció de la setmana de la mobilitat sostenible i segura i de les actuacions que promoguin la reducció del nombre de desplaçaments en vehicles privats i el seu ús responsable a la ciutat.

✓ Incorporació de dades de vianants, passatgers de transport públic i ciclistes en els projectes, que sigui necessari, de modificació de carrers a la ciutat (Lesseps, Glòries, Portal del Coneixement, etc.).

~~✓ Executar el projecte per garantir la disciplina als carrils bus a través de la fotografia digital.~~

~~✓ Desenvolupar, d'acord amb TMB, el projecte de millora de les condicions de l'entorn i accessibilitat de les parades de bus.~~

~~✓ Elaborar el pla d'aparcaments i itineraris per autocars turístics.~~

~~✓ Millorar el transport col·lectiu escolar en les àrees de major demanda.~~

- **Desplaçaments a peu**

✓ Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada' als vianants.

✓ Ampliar d'acord amb els districtes afectats les zones de circulació restringida mitjançant el sistema de pilones.

✓ Millorar i completar, l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques en tot l'espai públic de la ciutat, i dels elements de mobiliari urbà innecessari.

✓ Implementar la senyalització informativa, pels vianants, dels llocs d'interès ciutadà en les zones i àrees pacificades.

✓ Fer campanyes per promoure els desplaçaments a peu.

- **Desplaçaments en bicicleta**

✓ Impulsar la implantació de pàrquings de bicicleta automàtics.

✓ Promoure l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual en ciutat.

✓ Augmentar la xarxa de carril bici, amb especial atenció a l'accés, als centres universitaris i punts d'atracció turístics.

✓ Executar progressivament el projecte "Ronda Verda" com 1 anella de carril bici que envolta Barcelona amb els seus corresponents enllaços amb els municipis limítrofs i senyalització específica.

✓ Elaborar el projecte de registre de bicicletes com a element dissuasiu del robatori de bicicletes i per afavorir la seva identificació.

✓ Promoure l'aparcament interior de bicicletes als edificis públics, comercials, de lleure i centres de formació.

- ✓ Ampliar l'oferta d'aparcament de bicicletes a l'interior dels garatges i a la via pública.
- ✓ Aprovar el Pla estratègic de la bicicleta.
- ✓ Fomentar la identificació de la bicicleta i desenvolupar polítiques de conservació de la propietat.
- **Transport Públic Col·lectiu de Viatgers en autobús i en autocar**
 - ✓ Executar el projecte per garantir la disciplina als carrils bus a través de la fotografia digital.
 - ✓ Desenvolupar, d'acord amb TMB, el projecte de millora de les condicions de l'entorn i accessibilitat de les parades de bus.
 - ✓ Millorar el transport col·lectiu escolar en les àrees de major demanda.
 - ✓ **Elaborar un Pla estratègic per al transport turístic en autocar incloent un pla d'aparcaments i itineraris pels autocars turístics.**
 - ✓ **Millorar la circulació i l'estacionament en llocs turístics dels autocars (*actualment hi ha un dèficit molt important de llocs de parada i estacionament, i els que hi han, són cars i es troben excessivament allunyats dels centres de visita turística*).**
 - ✓ **Ampliar l'oferta d'aparcaments per autocars turístics.**
 - ✓ **Millorar els canals d'informació del sistema de funcionament dels autocars turístics per a la ciutadania.**
 - ✓ **Millorar el sistema de tramitació de les autoritzacions administratives per a la realització de serveis discrecionals de transport reiterats.**
 - ✓ **Millorar el sistema de tramitació de les denúncies de trànsit als transports públics i col·lectius.**
 - ✓ **Elaborar un estudi per a la creació de carrils segregats per als autobusos a totes les entrades i sortides de Barcelona.**
 - ✓ **Creació de noves estacions d'autobusos i intercanviadors intermodals, així com, la millora de les actuals estacions d'autobusos.**
- **Turismes**
 - ✓ Aprovar preceptivament en tots els nous grans equipaments, informes de mobilitat sostenible i segura, que analitzin el seu impacte en el conjunt de la circulació i en el medi ambient, prioritzant els sistemes més eficients i la mobilitat sostenible, especialment el transport públic, la bicicleta, l'accés de vianants i el vehicle compartit.
 - ✓ Creació de 5.000 noves places d'aparcament de concessió fora de la calçada.*

- ✓ Creació de 1.000 noves places d'aparcament regulat com a "zona blava" en les àrees comercials, de serveis i lleure.
- ✓ Promoure l'ús del cotxe compartit i car sharing .
- **Motocicletes**
 - ✓ Elaborar el Pla Estratègic de la Moto amb l'horitzó 2010.
 - ✓ Ampliar l'oferta d'aparcament de motos en calçada en 5.000 noves places i potenciar la utilització dels aparcaments fora de la calçada i les places en aparcaments soterranis.
 - ✓ Impulsar les modificacions legals pel canvi de condicions per accedir a la llicència del ciclomotor per menors de 16 anys i per tal de passar l'edat mínima per portar segon passatger dels 16 als 18 anys.
 - ✓ Impulsar les modificacions legals per promoure un pla de renovació del parc obsolet de motocicletes.
 - ✓ Fer una Guia de Bones Pràctiques pels usuaris de la moto a Barcelona, acordada entre tots els implicats.
 - ✓ Fer campanyes de comunicació adreçades, tant als motoristes com als conductors d'automòbils, per sensibilitzar i conscienciar els comportaments cívics per la convivència entre els modes de desplaçament.
- **Distribució de mercaderies.**
 - ✓ Promoure, amb la participació dels col·lectius afectats l'adopció de mesures innovadores per a l'ordenació de la distribució urbana de mercaderies.
 - ✓ Adequar les places de càrrega i descàrrega a la demanda, tant en l'espai com en el temps.
 - ✓ Ampliar fins a 9.000 les places destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies.
 - ✓ Implantar 4 nous carrils multiús en vies comercials amb elevada intensitat de trànsit i sense millor alternativa per a la carrega i descàrrega.
 - ✓ Afavorir la distribució silenciosa de mercaderies a les nits.
 - ✓ Elaborar una Guia de Bones Pràctiques per a la distribució de mercaderies a Barcelona, acordada amb tots els implicats.
 - ✓ Promoure l'execució de les actuacions per a la millora de l'accessibilitat al port i a la Z.A.L.
- **Gestió del trànsit**
 - ✓ Actualització de la Xarxa Bàsica com a relació jerarquitzada de vies pel transport

privat i aprovació dels seus criteris de gestió per garantir el millor nivell de servei.

- ✓ Revisió i actualització dels plans semàforics tot adequant-los als criteris de prioritat establerts a la Xarxa Bàsica de circulació.
- ✓ Construir una nova xarxa troncal de comunicacions com a suport del sistema de regulació i gestió del trànsit.
- ✓ Millorar la seguretat i qualitat de servei de la xarxa semafòrica augmentant el nombre de cruïlles centralitzades, la instal·lació de proteccions elèctriques i la utilització de tecnologia Led.
- ✓ Introduir la lectura de matricules per visió artificial pel càlcul del temps de recorregut i de les matrius origen i destí.
- ✓ Integració dels bàculs d'enllumenat i semaforització i dels semàfors de vianants i bicicletes per reduir el nombre d'elements a la via pública.

- **Seguretat viària**

- ✓ Elaborar el Pla de Seguretat Viària 2004-2007 per tal de reduir la sinistralitat d'acord amb els objectius i criteris marcats per la UE. La millora de la seguretat viària s'ha d'abordar des dels diferents àmbits que hi intervenen: investigació, comunicació, educació, disciplina i infraestructures.
- ✓ Continuar l'anàlisi de l'accidentalitat i els seus efectes en la salut, com a element bàsic per orientar les mesures necessàries per reduir la sinistralitat.
- ✓ Elaboració dels criteris per a la reducció de velocitats a les vies secundàries no incloses en la Xarxa Bàsica i pel control de velocitat a les vies bàsiques de circulació i les Rondes.
- ✓ Promoure, en col·laboració amb l'IMEB, nous projectes de camí escolar.
- ✓ Promoure, en col·laboració amb la GUB, l'IMEB i entitats del Pacte per la mobilitat, el Centre de recursos educatius de la mobilitat, situat al Parc de Montjuïc, com a punt de referència dels programes d'educació per la mobilitat de la ciutat i de suport a les escoles.
- ✓ Elaborar el manual de criteris de seguretat viària a tenir en compte en els projectes d'urbanització i infraestructures, i incorporar les auditories de seguretat viària en tots els nous projectes urbans.
- ✓ Utilització de les noves tecnologies per al control de velocitats a les vies principals.
- ✓ Ampliar el sistema de control de la disciplina semafòrica per imatge digital.
- ✓ Prioritzar l'actuació sancionadora de la Guàrdia Urbana sobre els temes més rellevants per la disminució dels accidents urbans: ús del cas, ús del cinturó de seguretat per a tots els ocupants dels cotxes, control d'alcoholèmia, control de

velocitat i control del respecte dels semàfors.

✓ Realitzar campanyes de conscienciació i sensibilització sobre la seguretat i disciplina viària.

- **Informació de l'estat de la mobilitat**

✓ Informar de forma permanent i actualitzada de la mobilitat i els actes i incidències a la ciutat, a través dels mitjans de comunicació, les webs, els serveis d'atenció telefònica i les noves tecnologies, a partir dels sistemes de detecció del trànsit i de gestió de l'ocupació de la via pública i de la que proveeixen informació des de la xarxa de transport públic.

✓ Proporcionar informació general i personalitzada sobre l'estat del trànsit i del transport públic mitjançant l'aplicació de les noves tecnologies.

✓ Potenciar la informació al carrer mitjançant panells d'informació variable i integrar-los per al seu funcionament centralitzat.

✓ Integrar i millorar les webs des del punt de vista de la mobilitat.

- **Accessibilitat**

✓ Fixar com a objectiu suprimir definitivament els graons en les voreres dels passos de vianants, fent tots els carrers accessibles a totes les persones.

✓ Fer accessibles tots els equipaments públics de la ciutat en el 2006.

✓ Continuar el procés d'ordenació del mobiliari urbà perquè no representi entrebancs per als vianants.

✓ Instal·lar semàfors acústics.

✓ Previ a l'inici de les obres, garantir en les obres a la via pública, la mobilitat dels vianants, sense traves ni perills, tot garantint a més la circulació de transport públic.

—