

El Pla director de mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona, que es desprèn de la llei de mobilitat té per objecte planificar la mobilitat de la regió tot tenint present tots els modes de transport, els passatgers, i les mercaderies i fomentant els desplaçaments dels modes no motoritzats i en coherència i subordinat a les directrius del planejament territorial vigent a la Regió metropolitana de Barcelona.

L'objectiu és millorar la qualitat de vida i garantir l'accessibilitat dels ciutadans amb una mobilitat sostenible i segura tot millorant la competitivitat del teixit econòmic.

- Incrementar l'oferta de transport públic i millorar la interconnexió de les xarxes urbanes i interurbanes d'autobús i ferrocarril.
- Millorar el sistema logístic i de distribució de mercaderies.
- Promoure una xarxa viària més segura i respectuosa amb l'entorn que prioritzi el transport públic de superfície i dels vehicles més eficients amb combustibles nets o que circulin amb alta ocupació de passatgers.
- Afavorir els modes no motoritzats, la bicicleta i la marxa a peu amb una xarxa de bicicletes interurbanes connectada a les estacions de ferrocarrils (vies verdes)
- Millorar la qualitat ambiental de la regió metropolitana i contribuir a la preservació del clima reduint les emissions del sistema de transport.

### **Coincidència amb altres plans**

El Pla de mobilitat es redacta coincidint en el temps amb l'elaboració del Pla Territorial Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona amb màxima col·laboració per assolir una mobilitat sostenible en tot el territori.

L'àmbit d'actuació és de 3.236 km<sup>2</sup> i 4,84 milions d'habitants i 164 municipis.

### **Tramitació del pdM**

El redacta l'ATM i s'eleva a Política Territorial per la seva aprovació inicial (ja fet)

Informació pública i institucional durant dos mesos

Paral·lelament se sotmet l'Informe de sostenibilitat ambiental del pdM al Departament de Medi Ambient.

Incorporació de suggeriments i sol·licitud d'informes al Consell Català de Mobilitat, al Consell de Desenvolupament sostenible i a la Comissió Catalana de Trànsit.

Paral·lelament es redacta la Memòria ambiental i es sol·licita l'escrit sobre la seva adequació al Departament de Medi Ambient.

Política Territorial sotmet el pdM i la seva Memòria ambiental a l'aprovació del Govern.

### **Síntesi de la diagnosi del pdM**

- Les variables territorials de la mobilitat: Tendència a la dispersió de la població

- La mobilitat a la Regió: Increment dels desplaçaments. La dispersió s'ha multiplicat per 3 en els darrers 20 anys i comporta dificultat en servir els desplaçaments en transport públic i un creixement del vehicle privat.
- Les infraestructures viàries: la xarxa viària té punts de saturació, rondes i accesos de Barcelona i en l'AP7. Sistema radial amb centre a Barcelona i dues anelles (ronda interior i autopistes exteriors), carrega les anelles i deixa el territori de la segona corona mal servit. Increment de vehicles pesants. No hi ha carrils interurbans ni carrils per a bicis.
- Les infraestructures ferroviàries: mal utilitzada per a la mercaderia per deficiències infraestructurals. La configuració radial no és bona, calen connexions transversals ràpides i directes. Existència de trams de via única. Congestió ferroviària al Vallés, C1 i FGC, cal donar més capacitat. Cal accelerar l'adaptació de estacions, intercanviadors, i aparcaments de dissuasió. El metro de Barcelona serveix bé el seu territori. La velocitat de tramvies es pot incrementar. La xarxa ferroviària i de passatgers comparteixen vies, amb prioritat de passatgers, el transport per carretera de mercaderia és el principal generador d'emissions.
- Transport públic per carretera: Els municipis, excepte alguns petits, estan servits amb l'actual xarxa en autobús o ferrocarril. Els transbordaments són deficientes. Devallada en dissabte i festius. El temps de viatge en autobús és més del doble que en vehicle privat. El autobús no té carrils reservats i pateix la congestió del trànsit. El autobús per carretera ha de prestar serveis com el tren.
- Transport de mercaderies: Falten estudis per fer una diagnosi acurada. La xarxa ferroviària és deficitària per servir les mercaderies. Amb el TGV la circulació de trens presentarà dos colls d'ampolla: de Martorell a Castellbisbal i de Castellbisbal a Mollet, s'ha de solucionar. Fer un carril específic a la Plataforma Logística del Llobregat per una via no congestionada de carril exclusiu per vehicles pesants. No hi ha estacionament als municipis per vehicles pesants, és necessària una intervenció urgent. La contaminació atmosfèrica prové principalment d'aquests vehicles, s'ha de canviar el comportament ambiental del transport de mercaderies.

### **Infraestructures específiques per a vianants i bicicletes**

Falten carrils bici a la regió metropolitana, ni xarxa interurbana d'aquests. No hi ha expectatives d'augment de trànsit pacificat.

### **Intercanviadors**

Important manca d'accessibilitat i de seguretat als intercanviadors. Caldria analitzar cas per cas. No hi ha aparcaments per bicis ni motos, ni estacionaments per deixar o recollir passatgers amb cotxe privat.

### **Aparcament de dissuasió**

Manca d'aquests aparcaments. Desconeixement per part dels usuaris, s'han de fer campanyes d'informació. Algunes instal·lacions estan al màxim de la seva capacitat i d'altres estan per sota. Algunes tenen mal servei amb transport públic.

### **Centres generadors de mobilitat**

Polígons industrials: s'ha d'apropar als treballadors amb transport públic. La cadena de la mobilitat cap als polígons industrials és incompleta, no hi ha bus des de les estacions ferroviàries properes, carrils bicis o itineraris de vianants. Els polígons estan dissenyats pels vehicles privats.

Hospitals, universitats o centres comercials no tenen un pla de mobilitat específic.

### **Diagnosi ambiental**

Actual dependència de combustibles fòssils, s'ha de canviar el model energètic. Una sèrie de municipis han estat declarats zones de protecció ambiental respecte a la qualitat de l'aire. Cal prendre mesures de reducció de les emissions contaminants, s'han de reduir els consums i fomentar l'ús de combustibles alternatius.

Moltes vies principals i carrers principals a les ciutats estan congestionades i presenten soroll elevat.

En el passat el model era crear més infraestructures per combatre la congestió que després s'han congestionat i han tornat a generar problemes de contaminació i soroll. S'ha d'apostar per noves estratègies que actuïn sobre la demanda fomentant el canvi modal i l'augment de l'ocupació del vehicle.

**Al territori de la Regió metropolitana comença a haver déficit d'espai no urbanitzat. Les infraestructures de transport generen un consum important de sòl i danys sobre el medi físic. El pdM ha de col·laborar perquè la necessitat de noves infraestructures viàries sigui mínima –objectiu d'eficiència econòmica i ecològica- i ha d'aportar estratègies de canvi de mode i proposar una oferta d'infraestructures per mitjans més sostenibles entre altres accions.**

### **La dimensió subjectiva de la mobilitat**

Cal promocionar les estratègies que garanteixin la mobilitat i redueixin el nombre de vehicles (car sharing o flota de vehicles).

Els homes tenen un comportament menys sostenible que les dones. La gent gran camina o fa servir transport públic, donada la tendència d'aquest col·lectiu s'hauria de garantir en el futur l'accessibilitat i la seguretat en el transport públic.

S'han d'establir mesures de seguretat viària donant prioritat al transport públic. S'han d'explicar bé aquestes mesures als ciutadans.

### **ESCENARI TENDENCIAL 2007-2012**

S'ha de preveure l'evolució de la mobilitat i les seves conseqüències econòmiques, mediambientals i socials.

La mobilitat creix i es dispersa, caldria l'acostament dels llocs de treball i la residència i aturar la dispersió de l'habitatge.

El transport públic creix però no és suficient per guanyar quota al transport privat.

La marxa a peu i en bici augmenta cal potenciar-la.

La quota de transport ferroviari creix però no és suficient per reduir contaminants.

Es manté el consum de combustibles fòssils i augmenten les emissions de CO<sub>2</sub>, per complir el protocol de Kyoto cal incrementar els vehicles sostenibles i reduir el total de vehicles un 25%.

En mercaderies cal reduir la dependència de combustibles fòssils i fer un transvasament cap al ferrocarril, millora del parc i gestió logística.

Els costos totals de transports augmenten de forma excessiva, cal fer més eficient el sistema i millorar la gestió de la mobilitat cap al desplaçament a peu i en bici. En definitiva a l'escenari tendencial 2012 a dia d'avui s'està lluny d'aconseguir els objectius del Pla de Mobilitat per això cal modificar l'actual comportament de la mobilitat afegint noves mesures a les programades.

### **Un nou model de mobilitat**

Es presenten 9 eixos d'actuació:

- EA1 – Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat
- EA2 – Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada
- EA3 – Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal
- EA4 – Millorar la qualitat del transport ferroviari
- EA5 – Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient
- EA6 – Modernitzar l'activitat del sistema logístic i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies
- EA7 – Garantir l'accés sostenible als centres generadors de la mobilitat
- EA8 – Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets
- EA9 – Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat

### **Avaluació de les mesures del Pla de Mobilitat**

- 1) Variables de la mobilitat
- 2) Quantificació de valors específics per a cada objectiu operatiu del Pla
  - L'objectiu zero del pdM: reducció del cost unitari del viatge
  - Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments.
  - Potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana
  - Reduir les externalitats del sistema metropolità de transports
  - Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport a la regió
  - Reduir la contribució que el sistema de mobilitat fa al canvi climàtic.
  - Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport
  - Disminuir la contaminació acústica resultant dels sistemes de transport
  - Reduir l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles
  - Integrar paisatgísticament les infraestructures i minimitzar l'afectació de la matriz ambiental.

**A la diagnosi del Pla es van detectar algunes possibles afectacions d'espais naturals protegits de les infraestructures previstes a realitzar fins al 2012, en concret 2,4 m i que caldrà tractar amb cura en el desenvolupament dels estudis d'impacte ambiental de cada infraestructura. A l'escenari proposta no es recull cap nova infraestructura que afecti espais naturals protegits.**

- Reduir l'accidentalitat

### 3) Els indicadors del pdM

Les propostes del pdM s'han elaborat tenint present les conclusions de l'escenari tendencial, afegint accions addicionals a les que es tenen programades pels diferents agents que participen en la gestió de la mobilitat. Amb els resultats obtinguts es pot concloure que es poden aconseguir els objectius fixats per al Pla.