






Al·legacions PMU // 08/09/2014

En Ricard Riol Jurado, en qualitat de president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI XX.XXX.XXX-X i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeix al sr. Eduard Freixedes i Plans, regidor de l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona en relació al "Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona". A continuació s'enumeren les 24 al·legacions:

Al·legacions al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona

Tot seguit es formulen al·legacions numerades al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona a partir de les propostes proposades i altres comentaris que la PTP ja va realitzar en data 14 de febrer de 2013 durant el període de participació previa. Al mateix temps, les al·legacions es valoren segons la seva consideració per part de l'Ajuntament entre el període de participació prèvia i el document sotmès a informació pública del PMU entre juliol i setembre de 2014.

Els enunciats que es van fer arribar al febrer de 2013 es mostren subratllats. Els colors indiquen en quina mesura les propostes han estat incorporades en el PMU:

	el color verd indica que la proposta es troba plenament incorporada
	el color groc que es troba incorporada de forma conceptual però que manca d'algun aspecte de detall rellevant
	el color taronja que es tracta el tema de l'enunciat però no el contingut plantejat
	el color vermell que l'enunciat no es recull en cap mesura
	nova proposta

Per últim, s'aporten altres continguts rellevants que es troben a faltar en el conjunt d'actuacions. Els nous continguts respecte de la versió anterior presentada es mostren en cursiva.

A Mesures en relació al transport públic

○ 1. Els escenaris de canvi modal són compartits, però assolir-los no dependrà únicament de la creació de superilles i de la reordenació dels autobusos amb la NXBUS. Cal una estratègia que tingui en compte el cost generalitzat dels desplaçaments i integri estratègies de mobilitat sostenible competitiva a escala urbana i interurbana per reduir la mobilitat en vehicle privat motoritzat. En aquest sentit es vol alertar que la NXBUS per sí sola tindrà una eficàcia molt limitada si no es combina amb modes de transport de superior capacitat i amb sistemes de transport públic interurbà, ferroviaris i viaris.

☹️ 2. Potenciar el transport públic en via reservada, protegida físicament i, quan es pugui, ubicar les plataformes reservades de transport públic al centre de calçada per evitar les pèrdues de velocitat comercial que provoquen els girs a la dreta dels automòbils i les càrregues i descàrregues dels camions i furgonetes.

*La mesura 3.1.2 (millorar el servei de les línies d'autobús) inclou l'actuació del carril bus com a mesura per augmentar la velocitat comercial, però **no fa cap referència a la ubicació preferent del carril bus al centre de calçada.***

Diverses actuacions recents de l'Ajuntament posen de manifest que no s'aposta pels carrils bus centrals tot i les seves superiors prestacions per al transport públic:

- **Passeig de Gràcia**, executat. La darrera reforma, que suprimeix els laterals de trànsit, converteix funcionalment el carril bus central en lateral, afectant greument la velocitat comercial del bus degut a la interacció de les sortides i entrades dels aparcaments.
- **Avinguda Diagonal**, en obres: incorporació de girs a la dreta sobre el carril bus central que abans no existien, a l'alçada del carrer Villarroel i a la Via Augusta.
- **Avinguda del Paral·lel**, en obres: reforma integral del vial on, tot i haver espai suficient, no s'aprofita per col·locar el carril bus al centre de calçada. En canvi sí s'ha traslladat el carril bici al centre de la calçada tot i que, a diferència del bus, els recorreguts de la bicicleta són menys lineals i tenen més interacció lateral amb la xarxa secundària de carrers.
- **Passeig de Sant Joan**, amb el tram Arc de Triomf – Tetuan en servei i el tram Tetuan – Verdaguier en obres, el mateix cas que es descriu al punt anterior.

L'increment de la lateralitat al carril bus allunya, encara més, les prestacions de la futura NXBUS respecte de les del tramvia modern, suposat argument de l'Ajuntament contra la connexió del Trambaix i Trambesòs pel centre de la ciutat i la Diagonal. La conseqüència de les dues mesures és que el transport públic de superfície perd prestacions i potencialitats, ja sigui en bus o en tramvia.

☹️ 3. Donar prioritat als intercanviadors de transport públic, que generen efecte xarxa (Pl.Catalunya, Sagrera TAV, Torrasa, Ernest Lluch...).

La mesura 3.1.3 (impuls de les infraestructures de transport d'autobusos) proposa estudiar els intercanviadors, i en concreta els següents: nou intercanviador de Diagonal-Oest-Zona Universitària, Ernest Lluch, Ribera Salines, Sants Estació i Sagrera TAV.

D'altra banda, la mesura 3.1.5 (revisió dels recorreguts de les línies interurbanes dins la ciutat) planteja que els serveis interurbans efectuïn parada en els principals intercanviadors. En un plànol situa: Sant Andreu Arenal, Sagrera Meridiana, Clot, Glòries, Pça. Molina, Bonanova, Plaça Espanya, Sants Estació, Maria Cristina i Zona Universitària.

Les dues mesures haurien de ser coherents a l'hora de prioritzar determinats intercanviadors. Així mateix, ja que s'incorpora Ribera Salines (Cornellà), es demana incorporar també l'intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet), per l'efecte xarxa que genera (Rodalies Renfe, L1)



4. Reformular la política del bus-VAO després del fracàs experimentat a la C58. Prendre el model alternatiu proposat a la B23.

Les mesures 3.1.6 (impuls de les infraestructures de transport d'autobusos) i 3.1.7 (fomentar els carrils bus-VAO d'entrada a Barcelona) recullen les actuacions del PDI 2011-2020 en relació als carrils bus-VAO, però **en cap cas proposen reformular la política dels bus-VAO** ni aporten cap reflexió tècnica en relació als diferents models a la C-58 o B-23.



5. Formulació d'un pla d'intercanviadors de bus interurbà – metro/tram/bus urbà a Barcelona (Zona Universitària, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Pl.d'Espanya).

La mesura 3.1.5 (veure descripció anterior) contempla més intercanviadors que els indicats, i per a Sagrera només el situa a Sagrera Meridiana i no a Sagrera TAV. Es demana que es **prioritzin aquests 4 intercanviadors (Zona Universitària, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Pl.d'Espanya), donada la ubicació estratègica en relació als serveis de bus interurbà.**



6. Plantejar velocitats comercials a la nova xarxa de bus de l'ordre dels 15 km/h amb les mesures que facin falta per aconseguir-ho (carrils bus, semaforització, obertura simultània de totes les portes per entrar i sortir, etcètera).

La mesura 3.1.1 (implantació de la nova xarxa bus) esmenta que amb la NXB es guanya velocitat comercial, però la velocitat comercial promig de la xarxa ortogonal és de 12,3 km/h, significativament inferior als 15 km/h. Si realment es vol un canvi de concepte del transport públic de superfície, **la NXB hauria de ser més ambiciosa en relació a la velocitat comercial.**



7. TRAMVIA INTERRUPTUS. Integrar el tramvia en la planificació de la nova xarxa d'autobusos com un graó més en la successió de modes de transport de superfície: bus de barri, bus estàndard, bus articulat, bus bi-articulat i tramvia. Dotar de tramvia els corredors de la nova xarxa on s'assoleixin regularment més de 40.000 passatgers diaris, previsiblement a la Diagonal i a l'eix de Gran Via.

El tramvia ni tan sols compta amb una mesura específica en el llistat d'actuacions de transport públic. Es demana que el tramvia recuperi la rellevància que li correspon en el marc de la mobilitat urbana i també de connexió amb els municipis veïns.

El PMU hauria de contemplar la connexió dels dos tramvies necessàriament per la Diagonal, per tal de dotar de major accessibilitat determinades àrees de la ciutat (com ara el districte tecnològic 22@, amb una marcada carència de transport públic i de connectivitat amb la banda oest de la Diagonal).

No obstant això, en la mesura 3.6.1 (coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat) s'observa en el mapa l'actuació XT01 del PDI, que contempla la unió dels dos tramvies per la Diagonal.



8. LÍNIA 9-10 INTERRUPTUS. Donar solució a l'acabament de la línia 9-10 de la Generalitat de Catalunya i al Pla de Rodalies del Ministeri de Foment.

*En relació al metro, només hi ha una mesura específica en relació a l'intercanvi dels ramals L3-L4 a l'alçada de Barceloneta – Drassanes. No obstant això, en la mesura 3.6.1 (coordinació amb altres administracions per fer efectives les infraestructures del transport previstes a la ciutat) **s'afirma que principalment s'instarà a la continuació dels treballs de l'L9-10.***

L'àmbit per debatre aquest tipus d'actuacions és el Pla Director d'Infraestructures de l'ATM, on històricament s'han marcat una sèrie de prioritats com l'intercanviador i interconnexió de línies de Rodalies de la Torrossa, l'extensió de l'L8 – FGC des de pl. d'Espanya a Francesc Macià i Gràcia o l'extensió de la L2 entre Sant Antoni i Fira 2 per absorbir la L9 entre Aeroport T2 i Fira 2 i fer-la més eficient com a línia de Metro. Tot i que la proposta d'interconnexió de la L3 i L4 pugui ser interessant d'estudiar o comparar amb d'altres actuacions, com l'avortat intercanviador central de Pl. Catalunya, cal fer-ne una anàlisi integrada dins del PDI per tal d'avaluar-ne la prioritat. L'ajuntament de Barcelona no pot alterar per sí sol les prioritats del PDI que s'acorden amb la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana en el marc de l'ATM.



9. Reformular l'esquema tarifari i afavorir el finançament del transport públic mitjançant una llei finalista.

***No s'hi fa cap referència.** La mesura 3.3.1 (foment de la T-Mobilitat) no planteja reformular l'esquema tarifari, ni tampoc es parla de crear normativa (tal i com obliga la Llei de Mobilitat) per establir noves fórmules de finançament del transport públic.*



10. Realitzar plantejaments metropolitans i no exclusivament urbans amb la nova xarxa de transport públic de superfície.

*La mesura 3.1.1 (implantació de la nova xarxa bus) concreta l'estat d'implantació a desembre de 2013, però **no planteja una anàlisi de la NXB en relació a les realitats metropolitanas.***



11. Integrar el Bicing i el Carsharing en el sistema tarifari de transport públic (via descomptes).

*La mesura 3.3.1 concreta que la T-Mobilitat, a llarg termini, podrà incloure altres elements de la mobilitat com el bicing. Així mateix, la mesura 3.3.2 pretén fomentar la integració dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament. Aquesta segona mesura específica la possibilitat del pagament per a la utilització de la combinació d'aquestes xarxes, tot i així **no es fa cap referència a procurar descomptes per als usuaris de transport públic.***



12. Millora de la gestió de la informació estàtica i en temps real, sense fronteres TMB-ÀMB.



13. Reclamar el compliment de la llei d'accessibilitat.

*En relació a la mesura 3.5.1 (Garantir l'accessibilitat al transport públic), caldria especificar que l'Ajuntament reclamarà a la Generalitat **les obres d'accessibilitat a les estacions de metro que encara no disposen d'ascensors, per tal que totes les obres comencin en el període del PMU (abans de 2018).** Així mateix, caldrà exigir el **compliment de la normativa en matèria de seguretat, garantint sortides d'emergència en aquelles estacions amb un únic accés a les andanes.***



14. Es troba a faltar alguna mesura que possibiliti l'ús del taxi compartit, fórmula habitual en altres països europeus.

B Mesures en relació a la xarxa viària



15. Supressió dels projectes de nous eixos d'autopistes urbanes a Barcelona, i eliminació de la llargària de la xarxa viària com a indicador de "mobilitat segura".

El PMU 2006-2012 contemplava l'increment de quilòmetres de xarxa viària com un indicador de "mobilitat segura", passant de 1.281 km (2006) a 1.300 km proposats (2012). El projecte urbanístic de Sant Andreu-Sagrera associat a l'estació d'alta velocitat disposa d'una proposta de xarxa viària subterrània amb enllaços a diferent nivell impropis dels objectius de mobilitat sostenible del PMU, del model de ciutat basat en espais públics habitables i de la realitat econòmica actual. La xarxa viària subterrània de Sant Andreu – Sagrera és a la pràctica un perllongament de l'autopista a l'interior de la ciutat amb les següents efectes perniciosos per a la mobilitat sostenible:

- Increment de la demanda induïda en vehicle privat provinent del nus de la Trinitat
- Pèrdua de qualitat de l'espai públic. Com ja es posa de manifest en d'altres infraestructures d'aquest tipus, es provoquen desnivells, efectes barrera, un increment de la velocitat i de la contaminació i nous punts negres de contaminació acústica i accidents a les entrades i sortides
- Els projectes urbans s'incrementen notablement en costos i en terminis
- L'espai que ocupa aquesta infraestructura va en detriment d'una quarta via ferroviària amb la qual s'hauria d'equipar el tram Sagrera – Bifurcació Aigües per permetre serveis llançadora al Vallès des de Sagrera sense col·lapsar els túnels congestionats de Barcelona

El PMU no fa cap referència.



16. Definir les superilles a partir d'eixos de mobilitat sostenible, no a partir de la xarxa viària bàsica.

Barcelona ha centrat el seu discurs en les **superilles** com a cèl·lules de millora ambiental, que expulsen el trànsit motoritzat de pas del seu interior (incloent-hi l'autobús). Però més important que concentrar el trànsit de pas a uns quants carrers de la xarxa bàsica (no zones de vianants, zones 30 ni interiors de súperilles) és reduir-lo al conjunt de la ciutat. Per reduir el trànsit cal una oferta de mobilitat sostenible alternativa i aquesta no es pot construir a partir de superilles inconnexes sinó a partir d'**eixos de mobilitat sostenible**. Aquests eixos són itineraris preferents per a vianants, ciclistes, l'autobús i el tramvia. Per tant **les superilles haurien de ser conseqüència de la definició d'aquests eixos sostenibles i no definir-se exclusivament a partir de la xarxa viària bàsica de pas**.

Els eixos de mobilitat sostenible han de tenir prioritat sobre la xarxa viària de pas, tot evitant fer revolts i culs-de-sac a vianants, ciclistes i transports públics (inclòs el bus i el tramvia). En aquest sentit caldrà **incorporar al debat de les superilles la nova xarxa d'autobús de Barcelona, la connexió dels tramvies i els carrils bici principals**, amb les implicacions que això tingui sobre la definició de les superilles (2x2, 2x3, 3x2, 3x3, etcètera). No podem definir totes les superilles sense haver definit i consensuat els itineraris d'aquests elements bàsics de la mobilitat sostenible. Possiblement la xarxa viària bàsica, de caràcter generalment unidireccional, no s'avingui amb la necessitat dels transports públics de tenir itineraris d'anada i tornada propers o, si és possible, sobre el mateix carrer.

La mesura 5.1.1 defineix i estudia l'eficiència del sistema amb canvis de sentit amb l'objectiu d'actualitzar la 'xarxa bàsica', però no en relació als eixos de mobilitat sostenible.

C Mesures en relació al vianant



17. Elaborar un programa de treball per implementar mesures de confortabilitat per a vianants dins la ciutat mediterrània.

Ha arribat l'hora d'**estudiar les característiques de l'anar a peu**, les diferents maneres en que es transita per la ciutat, les veritables necessitats dels vianants i els condicionants que cal implementar, etc.
– En cada cas l'espai públic de la ciutat està obligat a aportar les millors condicions i, a més, les ha de donar de forma simultània, cosa evidentment difícil

L'actuació que es proposa consisteix en **formar un grup de treball multidisciplinar, capaç d'estudiar amb detall aquest complex programa global amb el que definir principis bàsics i condicionants complementaris als que ajustar els dissenys de l'espai públic**, pensant primordialment en la ciutat mediterrània – Com quan es va estudiar el “camí escolar”, es tracta de determinar condicions de disseny ineludibles que, atenent a totes les circumstàncies esmentades, permetin que la ciutat s'adapti millor al sistema de desplaçament per excel·lència, que és la marxa a peu.

La mesura 1.1.1 (millora de l'accessibilitat i confort de les voreres i espais per a vianants) defineix diversos criteris que milloren la confortabilitat del vianant.



18. Millorar el pas de l'una a l'altra banda de les grans avingudes.

Es proposa **revisar la situació dels temps de verd reservats per als vianants en aquelles avingudes més grans de la ciutat (Diagonal, Meridiana, Gran Via)**. En cas que l'usuari estigui en plenes condicions hauria de poder creuar de banda a banda en un únic temps de semàfor, mentre que la persona que té condicions de mobilitat limitades hauria de poder creuar la calçada central sense haver d'estressar-se per culpa del temps que sap que li manca.

Un **exemple concret** d'aquesta manca de temps es troba a l'**av. Diagonal entre Francesc Macià i el Palau Reial**, a on l'av. Diagonal esdevé una barrera fonamental per als vianants – En aquest tram, el pas de l'una a l'altra banda de l'avinguda només es pot fer cada 350 m (aprox.) quan hi ha un carrer que la creua – A més, el pas perpendicular de façana a façana de les cases només es pot fer en dos temps de semàfor, i encara amb forces dificultats de travessar la calçada central per a persones amb limitacions de mobilitat – Es tracta d'una situació inacceptable per a l'usuari de la ciutat que es desplaça a peu -

La mesura 1.1.3, d'augmentar la seguretat del vianant, inclou l'actuació de reduir l'impacte dels carrers amb més trànsit, tot assegurant el temps suficient per tal que els vianants més lents puguin travessar (assumint velocitat de 0,8m/s)

D Mesures en relació a la bicicleta



19. Connectar els polígons industrials amb les zones residencials de Barcelona.

Dissenyar una connexió en carril bici segur i segregat entre els polígons industrials de la Zona Franca i del Bon Pastor amb la resta de la ciutat, prestant també atenció a les connexions dels mateixos amb les principals estacions de transport públic interurbà.

El plànol de 'proposta de xarxa global de bicicleta' presentat a la mesura 2.1.1 (ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta), inclou connexions ciclables fins als polígons industrials de Barcelona (Zona Franca i Bon Pastor).



20. Intermodalitat a bord del transport públic.

Estudiar com millorar la integració de la bicicleta a bord del transport públic. Ni els aparcaments de bici a les estacions, ni els sistemes de bici pública d'aportació, resolen totes les necessitats d'intermodalitat d'aquells que necessiten la bici en origen i en destinació; és a dir, abans i després de realitzar una etapa del desplaçament en transport públic. Per aquest motiu es produeix la necessitat de pujar la bici a bord del transport públic. Actualment a Barcelona, això només és possible als modes ferroviaris, però no als autobusos. En aquest camp es poden introduir moltes novetats al PMU:

- Estudiar com permetre l'entrada de bicicletes privades als autobusos de Barcelona, sense detriment del servei, com ja fa el tramvia (Trambaix i Trambesòs).
- Permetre l'accés de bicicletes plegables com a equipatge de mà
- Establiment d'un sistema de bicicletes plegables amb cadena de cuir (no taquen) de l'Autoritat del Transport Metropolità, especialment autoritzades per pujar als autobusos, com fa l'operadora valona TEC

(Més informació a: <http://www.amtu.cat/portal/infoweb/jornades/8aJornada/8J-02-02-ST.pdf>).

*La mesura 2.3.1 (fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes) preveu treballar per **millorar les infraestructures de transport públic per tal que hi puguin accedir les bicicletes**, així com **adaptar les línies d'autobús per al transport de bicicletes en especial fins a aquelles zones de més pendents**.*

*D'altra banda, la mesura 2.3.2 (fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic) planteja principalment **aparcaments de bicicleta segurs a les estacions**. També es proposen altres serveis complementaris com ara reparacions, lloguer, etc.*



21. Creació d'un títol de transport comú per a tota la mobilitat sostenible.

Integrar la facturació i validació del transport públic, del sistema de bicicleta pública, dels seus aparcaments i del carsharing. Creació d'ofertes de servei amb les següents característiques tarifàries:

- Descomptes recíprocs entre els usuaris de la bicicleta pública i del transport públic, com a següent passa a la integració tarifària ja efectuada entre autobús, metro, tren i tramvia.
- Tope de despesa màxima per habitant en serveis de mobilitat sostenible (inclòs transport públic col·lectiu i individual per bicicleta) sense límit d'usos.
- **Facilitat per al consum de mobilitat alternativa al cotxe privat motoritzat. El que importa és deixar el cotxe a casa, no quin mitjà alternatiu fem servir.**

*La mesura 3.3.1 concreta que **la T-Mobilitat, a llarg termini, podrà incloure altres elements de la mobilitat com el bicig.** Així mateix, la mesura 3.3.2 pretén fomentar la integració dels sistemes de transport públic, bicicleta, car-sharing i aparcament. Aquesta segona mesura especifica la possibilitat del pagament per a la utilització de la combinació d'aquestes xarxes, tot i així **no es fa cap referència a procurar descomptes per als usuaris de transport públic.***



22. Integració tècnica dels sistemes d'aparcaments protegits per a bicicletes (Bicibox).

Els sistemes d'aparcament protegits i/o vigilats per a bicicletes han de ser accessibles als usuaris eliminant el màxim de fronteres administratives, territorials (dins l'àrea metropolitana) i d'operadors. El sistema d'aparcament segur per a bicicletes Bicibox, implantat a l'Hospitalet de Llobregat i diversos municipis del Baix Llobregat, permet amb una sola targeta utilitzar de prop de 100 aparcaments. No resultaria convenient introduir un nou sistema d'aparcaments totalment incompatible amb el Bicibox com pretén l'Ajuntament de Barcelona. Encara que s'utilitzi tecnologia diferent (agafadors en comptes de caps metèl·liques), el sistema hauria de ser compatible a nivell de tarifació i d'activació, per no fragmentar la demanda dels ciclistes segons el territori ni impedir l'efecte xarxa en un continu urbà com és Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i diversos municipis del Baix Llobregat.

*Tot i que la mesura 2.2.1 és per promoure la creació de places d'aparcament segur de bicicletes, les mesures del PMU no fan **cap referència al sistema Bicibox.***

*En relació a la mesura 2.1.1 (ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta), es destaca que **el plànol de 'proposta de xarxa global de bicicleta' no es troba actualitzat** (per exemple, el carril bici del carrer de Pujades encara hi apareix com a 'proposta', quan ja es troba executat).*

E Mesures en relació a la distribució urbana de mercaderies



23. Proveïment al comerç de la ciutat des de microplataformes logístiques

Cal potenciar una logística urbana que minimitzi el nombre de vehicles comercials que es passen el dia circulant per la ciutat i realitzant tasques de c/d, amb gran ineficiència que es caracteritza per la saturació en el temps de lliurament, però no en el volum transportat.

El tamany d'una ciutat com Barcelona ha de permetre:

- a) la creació de microplataformes logístiques (punts de concentració de mercaderies diverses que ja arriben empaquetades (o tancades dins mini contenidors) per a cada punt de destinació, on es fa la corresponent classificació per entorns de destinació)
 - b) pocs vehicles de transport entre la microplataforma i punt de distribució (que circularan plens i realitzaran petits recorreguts)
 - c) pocs punts d'aparcament reservats necessàriament a la via pública per a fer la descàrrega
 - d) un repartiment dels darrers metres amb carretó de ma – Per economia d'escala serà possible disposar de vehicles i carretons de diverses característiques adaptats, tant al tipus de producte (paquet) a traslladar com a l'entorn urbà
- per on ha de passar – Seran vehicles adients segons els casos, el tricicle de pedaleig assistit, el vehicle lleuger o el furgó de repartiment –

*La mesura 4.1.3 estudia la implantació d'Àrees de Proximitat i Centres de Distribució, mentre que la mesura 4.1.4 cerca promocionar el repartiment DUM amb mitjans de baix impacte (i esmenta que la **bicicleta elèctrica pot tenir un paper fonamental**). Des de la PTP es demana que aquestes intencions prèvies es puguin impulsar gràcies a un **acompanyament normatiu**, que restringeixi la circulació dels vehicles motoritzats en determinades franges horàries i territorials.*

F Mesures en relació a la mobilitat turística



24. Regulació centralitzada de moviments i trànsit dels autocars turístics

Cal regular el nombre de visitants acceptable per a cada entorn ciutadà, atenent a tots els paràmetres que delimiten la seva capacitat (espai suficient de moviment, grau de concentració de vianants, nivell d'ingerència amb l'espai viscut pels veïns i la ciutadania en general, capacitat dels locals i comerços turístics, espai per a l'aproximació i l'aparcament de vehicles de tot tipus, etc.etc.) – I això és una tasca complexa que només pot fer-se amb garanties des dels serveis de l'administració municipal – La vida ciutadana no ha de quedar malmesa per la pressió turística.

La mesura 3.7.3 preveu ampliar la xarxa Zona Bus i incorporar noves tecnologies que millorin la gestió i la informació als usuaris del servei Zona Bus. Proposa un sistema d'informació de places lliures mitjançant sensors a les Zones Bus, de forma que la informació es fa arribar a un centre de dades i a diferents terminals com ara telèfons mòbils o la web de ZonaBus.

D'altra banda, la mesura 3.7.4 planteja l'elaboració del Pla de Mobilitat Turística 2013-2018, amb l'objectiu de fer compatible la visita en autocar per part dels operadors turístics amb una prioritització del passeig i els desplaçaments a peu.

REFLEXIONS ENTORN LA DIAGNOSI

A la pàgina 25 (Aspectes a millorar de la mobilitat dels vianants) s'enuncia que "Obres, terrasses, etc. La via pública, i concretament les voreres, admeten una gran diversitat d'activitats, algunes de les quals estan afectant el confort i accessibilitat del vianant.". Resulta imprescindible afegir un esment a l'aparcament de motos a les voreres com a principal causa de la manca de confort, accessibilitat i seguretat per als vianants.

A la pàgina 31 (Aspectes a millorar de la mobilitat en bicicleta) caldria afegir el fenomen de la intolerància que sovint es mostra cap a aquest mode de transport de la ciutat, que encara ha de justificar el seu dret a la via pública. La intolerància és un problema relacionat amb la seguretat vial que sovint no genera accidents però sí frustracions i problemes de convivència entre els usuaris de la via pública.

El problema de la contaminació es caracteritza a partir dels mapes de concentració de PM10, PM2,5 i NOX, no a partir del % de les causes d'emissions. Cal que el PMU es centri en la qüestió de la mala qualitat de l'aire com el principal impacte del nostre sistema de mobilitat, per sobre d'altres aspectes sovint més valorats com és la sinistralitat o la congestió.

La distribució urbana de mercaderies (DUM) i la mobilitat turística haurien de prendre més protagonisme a la diagnosi i part positiva del PMU.

REFLEXIONS ENTORN ELS INDICADORS

Dotació d'indicadors de mobilitat més significatius al PMU 2012-2018
i revisió crítica dels indicadors de mobilitat del PMU 2006-2012

Dotació d'indicadors significatius

- La quota modal apareix com el principal element diferenciador dels 4 escenaris previstos: A) tendencial, B) pacificació actual, C) superilles i D) superilles d'alta eficiència. Com és prou sabut, la quota modal no reflecteix en sí mateixa els impactes de la mobilitat:
 1. Les quotes modals consideren etapes, igualant un desplaçament d'un quilòmetre a peu amb un desplaçament de 20 quilòmetres en cotxe; amb uns impactes molt diferents sobre la contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat i congestió. Per calcular els impactes reals s'hauria de tenir en compte el recorregut mitjà de cada mode i els impactes unitaris dels mateixos (a peu, bici, autobús, metro, tramvia, cotxe mig, ciclomotor, motocicleta...). Si s'ha fet explicar-ho, si no s'ha fet es proposa revisar la metodologia.
 2. Per a què les quotes modals siguin un indicador de referència han d'estar vinculades amb altres indicadors de contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat i congestió. Caldria especificar si les quotes considerades són conseqüència d'aquests indicadors o a l'inrevés.
 3. No es consideren els impactes de la distribució urbana de mercaderies (furgonetes i camions)
- Més enllà de les quotes modals i indicadors de contaminació, canvi climàtic, soroll, accidentalitat

i congestió, cal generar altres indicadors sobre la qualitat de la mobilitat sostenible alternativa. Proposem els següents:

1. Freqüència mitjana dels transports urbans i també interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012
 2. % de línies amb intervals de pas inferiors o iguals als 10, 15, 20 i 30 o més minuts
 3. Velocitat comercial dels transports urbans i també interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012
 4. % de la ciutat accessible en bicicleta en condicions segures (carril bici + zones pacificades)
 5. % de la ciutat dotada de servei ferroviari
 6. % de la mobilitat elèctrica, amb doble distinció entre híbrids i elèctrics purs, i entre transport públic (metro, tren, tramvia, bus) i privat (cotxe, moto i bici)
 7. % d'accessibilitat als transports públics
 8. Ocupació de tots els transports, a més del vehicle privat
 9. Etcètera
- En matèria de seguretat vial i contaminació, caldria treballar la informació sobre mapes urbans. Ha de ser un exercici de transparència designar les àrees urbanes amb millor i pitjor qualitat de l'aire, així com els trams de concentració d'accidents.
 - Complementar les dades d'accidentalitat en base a la mobilitat en vehicles-quilòmetre. Actualment només es donen xifres absolutes segons vehicles implicats o per habitant.
 - Incloure indicadors de canvi climàtic – emissions de CO2
 - Nous indicadors sobre l'antiguitat de la flota de vehicles privats, el percentatge de dièsel, gasolina, híbrids dièsel, híbrids gasolina. Incloure també l'antiguitat de les motos i la seva tracció: gasolina o elèctrica.

Revisó d'indicadors PMU 2006-2012

- Eliminació de l'increment de xarxa viària com un indicador positiu, i molt menys associat a "mobilitat segura"
- Complement o substitució de l'indicador relacionat amb l'aparcament de motos i cotxes. Al PMU 2006-2012 apareix el % de places d'aparcament en calçada destinat a motos respecte el de cotxes. Caldria incorporar un indicador sobre la legalitat d'aquests aparcaments, especialment en l'àmbit de la moto, on s'ha fet norma aparcar sobre les voreres, una operació que està prohibida o molt limitada a la major part de les ciutats d'occident.
- L'Ajuntament de Barcelona insisteix en incrementar encara més l'ús de la moto tot i els greus impactes que això suposa en matèria de seguretat vial i ocupació d'espai públic. Barcelona ja és la ciutat europea amb més motos. Ja al PMU 2006-2012 es plantejava passar del 27,2% del parc mòbil de 2006 al 45% del parc mòbil l'any 2012. Per contra es plantejava una reducció de la taxa de turismes per cada 1.000 habitants, de 391 l'any 2006 a 380 l'any 2012. Sembla obvi que s'hauria de potenciar la reducció de tots els modes de transport privat motoritzat en favor de la bicicleta (amb una taxa d'accidents 36 vegades inferior a la moto) i el transport públic (el més segur dels transports).
- Complement dels indicadors d'emissions de PM10 i NOX pels d'immissió (vegeu punt 3). Especificar el percentatge de població sotmesa a determinades concentracions de NOx, PM10 i PM2,5
- Objectius de percentatges de flota amb biodièsel. Atesa la polèmica internacional per la

procedència dels biocarburants el foment del biodièsel s'està restringint en favor de l'ús de tecnologia híbrida o purament elèctrica als vehicles (vegeu punt 2.f)

- L'elaboració d'un indicador en base a l'edat mitjana de la flota d'autobusos, que no s'ha assolit, no sembla la millor representació d'una flota que, en el cas de TMB, és una de les més netes d'Europa. Un indicador basat en el percentatge de flota híbrida o de gas natural faria més justícia amb la intensa política ambiental de la flota de TMB.

REFLEXIONS ENTORN LA QUOTA MODAL I ELS ESCENARIS DE FUTUR

PMU 2006-2012			
	Any 2006 (mesurat)	Any 2018 A igual fluïdesa (previsió)	Any 2018 Kyoto + Aire net (previsió)
A peu	2.182.369 (31,0%)	3.304.637 (34,5%)	3.322.874 (34,7%)
Bicicleta			
T.públic	2.568.572 (36,4%)	3.864.967 (40,3%)	4.444.447 (46,3%)
V.privat	2.294.809 (32,6%)	2.419.424 (25,2%)	1.821.707 (19,0%)

PMU 2012-2018					
	Any 2011 (mesurat)	Any 2018- Escenari A (previsió)	Any 2018- Escenari B (previsió)	Any 2018- Escenari C (previsió)	Any 2018- Escenari D (previsió)
A peu	2.500.200 (31,92%)	2.742.499 (35,01%)	2.773.099 (35,40%)	2.773.099 (35,40%)	2.773.099 (35,40%)
Bicicleta	118.151 (1,51%)	178.082 (3,02%)	236.822 (3,02%)	236.822 (3,02%)	266.192 (3,40%)
T.públic	3.126.796 (39,92%)	3.166.620 (40,42%)	3.365.700 (42,97%)	3.365.700 (42,97%)	3.624.759 (46,27%)
V.privat	2.088.348 (26,66%)	1.746.293 (22,29%)	1.457.873 (18,61%)	1.457.873 (18,61%)	1.169.445 (14,93%)

- L'any 2012 s'ha produït una seriosa davallada de la mobilitat amb motiu de la recessió econòmica. El nou PMU 2012-2018 planteja diferències amb el seu predecessor 2006-2012: uns nous escenaris de forta retracció de la mobilitat privada i manteniment dels viatges transport públic per a l'any 2018. Sembla un **plantejament més realista**.
- L'any 2012 s'ha produït **la més forta davallada de demanda del transport públic metropolità**, situant-se a nivells de 2005-2006. Cal tenir present que, a més de les causes conjunturals, no han estat aplicades mesures excepcionals per recuperar els viatgers com s'ha fet en altres sectors econòmics amb plans d'estímul de la demanda.
- Entre 2005 i 2011 la bicicleta ha multiplicat per 3,5 el nombre dels seus desplaçaments, situant-se en 2011 a un 1,51% de quota modal. D'acord amb la conjuntura econòmica actual,

l'increment del preu del carburant, i les creixents facilitats per circular, **la duplicació del nombre de desplaçaments en bicicleta als propers sis anys sembla una fita superable.**

- L'Ajuntament de Barcelona insisteix en incrementar encara més l'ús de la moto tot i els greus impactes que això suposa en matèria de seguretat vial i ocupació d'espai públic. Barcelona ja és la ciutat europea amb més motos. Ja al PMU 2006-2012 es plantejava passar del 27,2% del parc mòbil de 2006 al 45% del parc mòbil l'any 2012. Per contra es plantejava una reducció de la taxa de turismes per cada 1.000 habitants, de 391 l'any 2006 a 380 l'any 2012. Sembla obvi que s'hauria de plantejar la **reducció de tots els modes de transport privat motoritzat en favor de la bicicleta** (amb una taxa d'accidents 36 vegades inferior a la moto) i el **transport públic** (el més segur dels transports).
- A l'hora de calcular la demanda del transport públic en base al desenvolupament del **Pla Director d'Infraestructures** cal tenir present el següent:
 1. Els terminis d'aquest pla no s'estan complint
 2. Les previsions de demanda del transport públic tampoc (Trambesòs, Línia 9/10, servei de Bus Carril bus-VAO C58)
 3. La Generalitat de Catalunya ha paralytitzat el tram central de les línies 9/10, que dona sentit als trams ja construïts i que és d'una gran transcendència metropolitana (zona 1) i urbana
 4. L'Ajuntament de Barcelona ha paralytitzat la connexió dels tramvies Trambaix – Trambesòs per la Diagonal, que és el camí més curt, on hi ha més intercanviadors modals i on es pot captar més demanda per menor inversió realitzada.
 5. El Ministerio de Fomento no està executant el Pla de Rodalies (ferroviàries), un dels plans amb més potencial de nous usuaris cap al transport públic als accessos de Barcelona.

REFLEXIONS ENTORN ELS MACROOBJECTIUS ADDICIONALS

- **Compliment de la legalitat europea pel que fa a la contaminació ambiental amb estacions de fons i de trànsit a tots els barris de la ciutat i a tots els escenaris.**
- **Reducció de la mortalitat a la meitat;** és a dir, dels 30 morts actuals a menys de 15 l'any 2018. Considerar tots els mecanismes a l'abast per aconseguir-ho:
 1. Declarar Barcelona ciutat zona 30 excepte alguns eixos bàsics i rutes del transport públic (el transport públic és molt més segur gràcies a la conducció duta a terme per professionals, com es demostra a les estadístiques d'accidentalitat de la ciutat)
 2. Mesures actives de prevenció d'accidents
 3. Conscienciació ciutadana
 4. Increment dels controls policials, especialment de semàfors vermells i excés de velocitat
 5. Adaptacions del disseny urbà (mesures passives)
- **Electrificació del 50-55% del transport** mitjançant les següents mesures:
 1. Bonificacions fiscals als vehicles híbrids i elèctrics al mateix temps que s'incrementa la fiscalitat sobre els vehicles de combustió
 2. Creació de Zones d'Atmosfera Protegida restringides als vehicles més eficients, híbrids i elèctrics
 3. Macroilles i l'estudi d'un peatge urbà.
 4. Pontenciant el transport públic elèctric mitjançant la hibridació dels autobusos i la interconnexió i expansió de la xarxa de tramvia

Hipòtesis sobre els escenaris del PMU:

		Any 2018-	Any 2018-	Any 2018-	Any 2018-
	Hipòtesis	Escenari A (previsió)	Escenari B (previsió)	Escenari C (previsió)	Escenari D (previsió)
Ferroviari		1.899.972	2.019.420	2.019.420	2.174.855
Bus		1.266.648	1.346.280	1.346.280	1.449.904
<i>Tren elèctric</i>	<i>100% flota</i>	<i>1.899.972</i>	<i>2.019.420</i>	<i>2.019.420</i>	<i>2.174.855</i>
<i>Bus híbrid+</i>	<i>40% flota</i>				
<i>Tramvia</i>	<i>50% funcionament elèctric</i>	<i>221.663</i>	<i>235.599</i>	<i>235.599</i>	<i>253.733</i>
Cotxe		960.461	801.830	801.830	643.195
Moto		785.832	656.043	656.043	526.250
	<i>25% flota</i>				
<i>Cotxe híbrid</i>	<i>50% funcionament elèctric</i>	<i>120.058</i>	<i>100.229</i>	<i>100.229</i>	<i>80.399</i>
<i>Moto elèctrica</i>	<i>30% flota</i>	<i>235.750</i>	<i>196.813</i>	<i>196.813</i>	<i>157.875</i>
Total		4.912.913	4.823.573	4.823.573	4.794.204
Total elèctric		2.477.443	2.552.061	2.552.061	2.666.863
		50,43%	52,91%	52,91%	55,63%

Font: elaboració pròpia

- **Assolir l'escenari D no gràcies a la crisi econòmica sinó a la millora important del transport públic i itineraris per a la mobilitat no motoritzada** (carril bici, itineraris de vianants, eixos comercials de barri, camí escolar, etcètera). Les superilles s'han d'acompanyar d'eixos potents per assolir una mobilitat alternativa sense paraitzar la ciutat. En cap cas el disseny de les superilles haurà de trencar eixos de transport públic o de mobilitat no motoritzada.
- **Considerar mesures de restricció de la mobilitat privada com a cara de la mateixa moneda per generar una mobilitat alternativa sostenible: superilles, peatge urbà, fiscalitat diferencial segons el tipus de vehicle, tarifació de l'aparcament, etcètera.**