

TAULA D'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA

Informe de la sessió del 17 d'octubre de 2019



ÀMBIT: **MOURE'NS BÉ (MOBILITAT)**

Referents:

Adrià Gomila, director de Serveis de Mobilitat

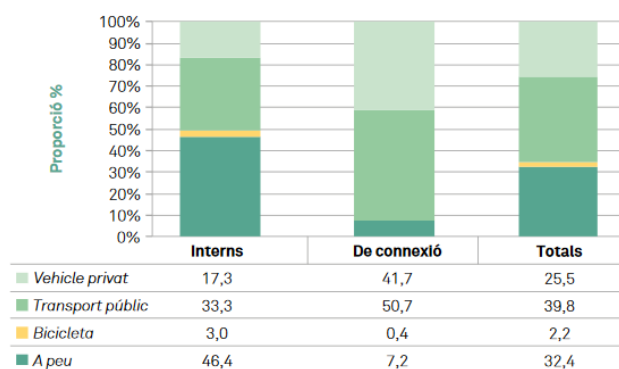
Manuel Valdés, gerent de Mobilitat i Infraestructures

SITUACIÓ ACTUAL

Diàriament es produeixen més de **8,2M d'etapes de desplaçaments** amb **origen i/o destí** a la ciutat de **Barcelona**.

Aproximadament el **75%** d'aquestes etapes es realitzen en mitjans sostenibles (transport públic, a peu o en bici). La proporció d'aquests mitjans en els desplaçaments interns a la ciutat, un 83%, és molt superior a la de les etapes de desplaçaments de connexió, un 59%.

Tot i el gran pes de la mobilitat sostenible, el **model actual** té encara una **forta dependència del vehicle privat**, amb el qual cada dia es realitzen més de **2,1M** d'etapes de desplaçaments amb origen i/o destinació a la ciutat.



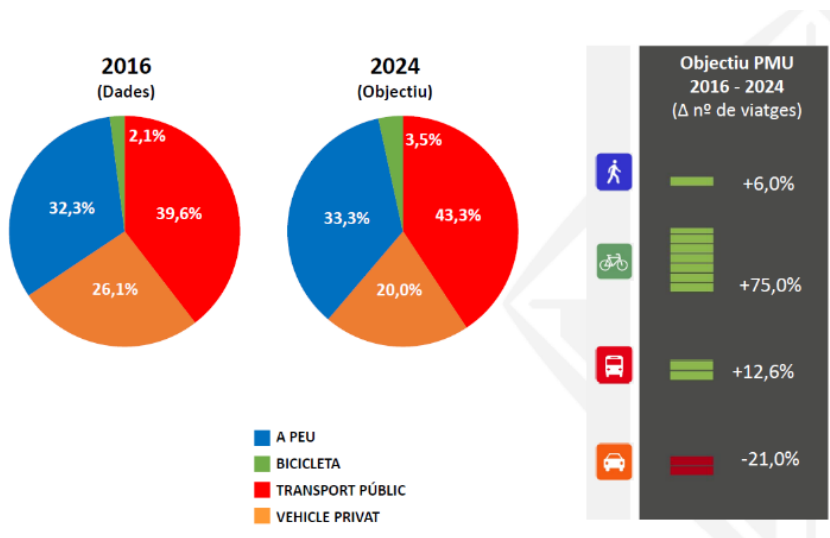
Aquest **model** té també un **fort impacte** sobre les **emissions** de gasos d'efecte hivernacle (**GEH**). Aproximadament el **30%** de les **emissions locals de GEH** són derivades del sector del **transport**, un valor que s'eleva al 42% si es té en compte també la contribució del Port i de l'Aeroport.

En termes de **qualitat de l'aire**, el **trànsit** és el responsable del **60% de les immissions de NO₂**, tot i que el principal focus emissor de NO_x és el Port de Barcelona. Pel que fa a la **immissió** de partícules **PM₁₀**, la contribució del trànsit local és del **20%**, mentre que un **70%** més correspon a la **contribució regional** derivada també del seu model de mobilitat i d'altres factors de caràcter estructural i meteorològic.

El principal **repte** del **Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2019-2024**, és produir canvis en l'actual model per tal d'aconseguir una mobilitat més **segura, saludable, sostenible, equitativa**

i intel·ligent que permeti **reduir la contribució del transport a les emissions de GEH i millorar la qualitat de vida de les persones.**

Un dels principals **objectius del PMU** és la **reducció en un 20% de les etapes de desplaçament en vehicle privat** mitjançant un **transvasament modal** cap a **mitjans de transport més sostenibles, en especial al transport públic**, però també als modes amb zero emissions: **a peu i en bici.**



A dia d'avui, **caminar** és la **manera més freqüent de moure's** per la ciutat ja que gairebé la meitat de les etapes de desplaçaments es produeixen en aquest mode. La **bicicleta**, per la seva banda és el **mode de transport que més ha crescut** en els darrers anys, tot i que encara té una **quota modal molt petita** (2,2%).

El **metro a Barcelona**, i les **Rodalies i els FGC a la metròpolis**, són l'**espina dorsal** del sistema de **transport públic** de la ciutat i de la seva àrea d'influència. Aquestes grans infraestructures requereixen **d'inversions molt importants** que depenen en gran mesura **d'altres administracions.**

En el cas del **metro**, la **L9** és la principal obra en execució, tot i que els treballs estan seguint un ritme més lent del previst com a conseqüència de la crisi econòmica. La xarxa de **FGC** està arribant al **límit de la capacitat**, sobretot a la línia **Barcelona-Vallès**, mentre que en el cas de les **Rodalies** el **dèficit sistemàtic d'inversions** per part de l'**Estat** ha fet empitjorar la qualitat del servei, que també està arribant al límit de la seva capacitat.

En el cas del **transport públic en superfície**, l'**autobús** i el **tramvia** són els principals protagonistes. La xarxa d'autobusos de TMB és l'estructurant dels desplaçaments urbans, mentre que la xarxa d'autobusos interurbans ho és com a complement de les Rodalies en les connexions metropolitanes. L'**ambientalització dels vehicles** és un dels reptes principals, així com la **millora de la velocitat comercial** i la **integració urbana** en el cas dels **interurbans**. En el cas del **tramvia** és necessari **connectar el TramBaix i el Trambesòs per dotar de coherència i continuïtat** a l'esquema actual i **augmentar la demanda** d'aquest mode que actualment funciona per sota de la seva capacitat.

Dades rellevants:

- **Etapes de desplaçament amb origen i/o destinació a Barcelona:** 8,2M (2017)
- **Pes de la mobilitat sostenible en el total de les etapes de desplaçaments:** 75% (2017). 83% en els moviments interns i 59% en els de connexió
- **Etapes de desplaçaments interns en vehicle privat:** 2,1M (2017)
- **Pes de les emissions locals de GEH degudes al transport:** 30% al transport en general, 42% si es té en compte el Port i l'Aeroport
- **Contribució del trànsit a les immissions de NO₂:** 60%
- **Contribució del trànsit a les immissions de PM₁₀:** 20% trànsit local i 70% contribució regional
- **Objectius de repartiment modal del PMU 2019-2024:** -21% vehicle privat, +12,6% transport públic, +75% bicicleta, +6% vianants
- **Principal mode de transport per moure's per la ciutat, a peu:** 46,5% dels desplaçaments
- **Increment de l'ús de la bicicleta entre el 2011 i el 2016:** +40%
- **Pes dels modes ferroviaris en els desplaçaments en transport públic:** 66%
- **Pes de l'autobús en els desplaçaments en transport públic:** 30%



I QUÈ EN DIU EL PLA CLIMA?

El pla estableix com objectius pel 2030:

- Reduir en un 20% la mobilitat en vehicle privat a motor
- Facilitar el transvasament cap als modes més eficients
- Contractació del 100% dels autobusos de transport públic, taxis i flotes municipals baixes en carboni (2025)
- Potenciar transport públic i infraestructura ciclista en els barris
- Estendre el concepte de pacificació del trànsit a la ciutat
- Millorar la distribució de mercaderies

REPTES MÉS RELLEVANTS

El canvi climàtic ens portarà com a reptes més rellevants en temes de mobilitat:

- **Reduir la contribució del transport** en les emissions de **GEH** principals causants del **canvi climàtic**
- **Reduir la contribució del transport** a les emissions de **NO_x, PM₁₀ i PM_{2,5}** principals causants de la **contaminació atmosfèrica**
- **Optimitzar la trama urbana** per afavorir un **canvi de model de ciutat** que derivi en **més espais per a vianants i mobilitat activa, menys per a vehicles privats a motor i millors condicions** de circulació per al **transport públic en superfície**

ACTUACIONS CLAU

INTENSIFICAR LES MESURES PER DESINCENTIVAR L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- Estudi i implantació del conjunt de mesures que permetin reduir l'ús dels vehicles privats motoritzats a la ciutat i a l'entorn metropolità, i millorar els modes de transport més sostenibles
- Regular el cost de l'estacionament amb criteris ambientals i reduir les places d'aparcament en superfície
- Pacificar el trànsit i reduir la velocitat de circulació dins la ciutat tot contribuint a la millora de la seguretat i la convivència entre tots els modes

MILLORAR LA COMPETITIVITAT I AMPLIAR LA CAPACITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC TOT AFAVORINT TAMBÉ ELS MODES DE MOBILITAT MÉS SOSTENIBLES

- Instar les Administracions competents a efectuar les inversions necessàries en les grans infraestructures de transport públic, tot prioritzant aquelles que millorin la competitivitat, la capacitat, la fiabilitat, la seguretat i la cobertura de la xarxa
- Construir la connexió dels tramvies per la Diagonal
- Millorar la competitivitat i la integració dels autobusos dins la ciutat, augmentant la seva prioritat i millorant el bus de proximitat.
- Accelerar l'ambientalització progressiva dels vehicles de transport públic, tant d'autobusos com de taxis i les flotes municipals
- Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta i l'oferta, la gestió i la seguretat dels aparcaments
- Estendre el concepte de pacificació del trànsit a més zones de la ciutat
- Millorar la gestió i reduir els desplaçaments derivats de la DUM

CREAR CONSCIÈNCIA SOCIAL SOBRE L'IMPACTE DEL TRANSPORT EN EL CANVI CLIMÀTIC I LA QUALITAT DE L'AIRE

- Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització continuades per tal de conscienciar la població sobre els efectes negatius del model de mobilitat actual i sobre la necessitat d'un canvi d'hàbits. Aquestes campanyes han de facilitar l'acceptació social de polítiques de mobilitat més contundents en la lluita contra el canvi climàtic i la contaminació

CORRESPONSABILITAT – QUÈ DEMANEM A TERCERS

Barcelona no pot afrontar l'emergència climàtica en solitari i hi ha aspectes que tot i que l'Ajuntament vulgui donar un impuls depenen d'altres actors. Per això es demana la implicació d'aquests per fer front comú a aquesta emergència climàtica.

- **ATM:** que es desplegui la **T-mobilitat** i que s'impulsi una **nova tarificació** del transport públic que en **fidelitzi els usuaris**
- **AMB:** dissenyar una estratègia conjunta per a la mobilitat metropolitana tant de persones com de mercaderies

APORTACIONS A LA SESSIÓ DEL 17 D'OCTUBRE

REPTES MÉS RELLEVANTS REVISATS

El canvi climàtic ens portarà com a reptes més rellevants en temes de mobilitat:

- **Reduir la contribució del transport** en les emissions de **GEH** principals causants del **canvi climàtic**
- **Reduir la contribució del transport** a les emissions de **NO_x, PM₁₀ i PM_{2,5}** principals causants de la **contaminació atmosfèrica**
- **Optimitzar la trama urbana** per afavorir un **canvi de model de ciutat** que derivi en **més espais per a vianants i mobilitat activa, menys per a vehicles privats a motor i millors condicions** de circulació per al **transport públic en superfície**
- **Optimitzar la distribució urbana de mercaderies**

ACTUACIONS CLAU REVISADES

1. Intensificar les mesures per desincentivar l'ús del vehicle privat motoritzat

COM:

- Estudiar una **combinació de mesures per reduir l'ús dels vehicles privats**: oferta d'estacionament, gestió i tarifes de l'estacionament, limitació velocitat, taxa al vehicle privat, pacificació del trànsit
- **Definir el rol dels vehicles d'ús compartit** (cotxes, motos, bicicletes i VMPs) segons **l'estratègia de mobilitat de la ciutat**.
- **Ronda Litoral, vial de connectivitat urbana** (vianants, bicicletes i autobusos) entre el Poble Sec i la Zona Franca.

QUI:

- **En general, per totes les propostes**: L'Ajuntament de Barcelona i altres administracions implicades com l'Autoritat Metropolitana del transport o l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Generalitat i Estat.

2. Millorar la competitivitat i ampliar la capacitat del transport públic tot afavorint també els modes de mobilitat més sostenibles

COM:

- **Pintar el viari per donar prioritat al transport públic.**
- **Prioritat semafòrica al transport públic.**
- **Revisió tarifària**, incentivant el transport públic per la ciutadania de Barcelona i entorn i apujant el preu dels títols de transport d'ús més esporàdic.
- **Incentivar l'electrificació del transport públic amb electricitat d'origen renovable.**

- **Millorar les opcions de intermodalitat entre diferents solucions de transport sostenible**, com per exemple disposar d'estacions de Bicing a prop d'estacions de metro.
- **Creació d'apps** que tinguin en compte tota la **intermodalitat amb mitjans sostenibles** mitjançant eines públiques.
- **Millorar la seguretat dels carrils bici i dels aparcaments**, així com assegurar que n'hi ha suficient.
- **Guanyar espai per als vianants i les bicicletes**, a extreu de l'espai actual del vehicle privat.
- Assegurar que els **carrils bus** són realment **exclusius per** guanyar velocitat.
- **Treballar amb els polígons industrials per posar llançadores pels seus treballadors.**

QUI:

- **En general, per totes les propostes:** L'Ajuntament de Barcelona i altres administracions implicades com l'Autoritat Metropolitana del transport o l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Generalitat i Estat.
- **En el cas de Plans de mobilitat d'empresa / polígon:** l'Administració competent i les empreses implicades.

3. Crear consciència social sobre l'impacte del transport en el canvi climàtic i la qualitat de l'aire

COM:

- Utilitzar les **pantalles del metro per incrementar la consciència social**, civisme, convivència, etc.
- **Campanyes per difondre les externalitats de cada mode de transport**
- **Inclusió als currículums escolars de continguts que conscienciïn envers el canvi climàtic**, així com de foment de la sostenibilitat entre d'altres en el transport.

QUI:

- **Per incorporar informació a les pantalles de metro:** TMB i Ajuntament de Barcelona
- **Pels currículums escolars:** Consorci d'Educació i Generalitat de Catalunya.

4. Optimitzar la distribució urbana de mercaderies

COM:

- Repensar els sistemes de distribució actuals amb un doble objectiu: **minimitzar l'impacte sobre la ciutat i millorar l'eficiència de la distribució.**
- Fomentar les aplicacions de gestió d'àrees de distribució de mercaderies.

QUI:

- **Ajuntament de Barcelona**

ALTRES ACTUACIONS I APORTACIONS

- Fixar objectius clars i quantificats en termes d'emissions.
- Estudiar **com la ZBE afecta al cicle de vida total dels vehicles** (producció, utilització i desballestament).
- Tenir en compte **l'impacte de la ZBE en els autònoms i petites empreses**.
- **Importància de la disciplina** i necessitat de desenvolupar **mecanismes de control**.

Es va decidir unànimement que votar i prioritzar desvirtuava tot el que s'havia dit i recollit i es va demanar que s'estudiïn i es calculin quines són les mesures que aporten més beneficis i viabilitat.