

FITXES GENERALS

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU) ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Revisió / ampliació dels documents de diagnosi		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		
<ol style="list-style-type: none"> 1. 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 segurerat per als vianants. 2. 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. 3. 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. 4. La distribució urbana de mercaderies (DUM) i la mobilitat turística haurien de prendre més protagonisme a la diagnosi i part propositiva del PMU. 		
Benefici esperat		
<ul style="list-style-type: none"> • Increment de la fiabilitat del PMU 2012-2018 		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona 	
Observacions		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado	
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic	
C/e:	info@transportpublic.org	Tel: 93 244 49 70
Data:	15/02/2013	

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)

ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Dotació d'indicadors de mobilitat més significatius al PMU 2012-2018		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		
<p>1. 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 si mateixa els impactes de la mobilitat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. No es consideren els impactes de la distribució urbana de mercaderies (furgonetes i camions) <p>2. 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> Freqüència mitjana dels transports urbans i també interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012 % de línies amb intervals de pas inferiors o iguals als 10, 15, 20 i 30 o més minuts Velocitat comercial dels transports urbans i també interurbans, aquests darrers no apareixien al PMU 2006-2012 % de la ciutat accessible en bicicleta en condicions segures (carril bici + zones pacificades) % de la ciutat dotada de servei ferroviari % 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) % d'accessibilitat als transports públics Ocupació de tots els transports, a més del vehicle privat Etcètera <p>3. 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.</p> <p>4. 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.</p> <p>5. Incloure indicadors de canvi climàtic – emissions de CO2</p> <p>6. 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.</p>		
Benefici esperat		
<ul style="list-style-type: none"> Increment dels objectius d'equitat, eficiència, seguretat i sostenibilitat al PMU 2012-2018 		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona 	

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	15/02/2013		

**PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)
ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA**

Nom de l'actuació		
Revisió crítica dels indicadors de mobilitat del PMU 2006-2012		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		
<p><u>Revisió d'indicadors PMU 2006-2012</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <u>tots</u> 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. 		
Benefici esperat		
<ul style="list-style-type: none"> Increment dels objectius d'equitat, eficiència, seguretat i sostenibilitat al PMU 2012-2018 		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona 	
Observacions		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	15/02/2013		

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU) ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació										
Quota modal / Escenaris de futur										
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)									
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)									X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)									
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)									X
Descripció de l'actuació										
PMU 2006-2012				PMU 2012-2018						
	Any 2006 (mesurat)	Any 2018 A igual fluidesa (previsió)	Any 2018 Kyoto + Aire net (previsió)		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	2.182.369 (31,0%)	3.304.637 (34,5%)	3.322.874 (34,7%)	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				Bicicleta	118.151 (1,51%)	178.082 (3,02%)	236.822 (3,02%)	236.822 (3,02%)	266.192 (3,40%)	
T.públic	2.568.572 (36,4%)	3.864.967 (40,3%)	4.444.447 (46,3%)	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	2.294.809 (32,6%)	2.419.424 (25,2%)	1.821.707 (19,0%)	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%)	
<ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> Els terminis d'aquest pla no s'estan complint Les previsions de demanda del transport públic tampoc (Trambesòs, Línia 9/10, servei de Bus Carril bus-VAO C58) La Generalitat de Catalunya ha paralitzat 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 L'Ajuntament de Barcelona ha paralitzat 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. 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 										
Benefici esperat										
<ul style="list-style-type: none"> Increment de la fiabilitat del PMU 2012-2018 										
Agents implicats										
<ul style="list-style-type: none"> Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona 										

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	15/02/2013		

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU) ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Macroobjectius addicionals		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		

1. 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.
2. **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:
 - a. 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)
 - b. Mesures actives de prevenció d'accidents
 - c. Conscienciació ciutadana
 - d. Increment dels controls policials, especialment de semàfors vermells i excés de velocitat
 - e. Adaptacions del disseny urbà (mesures passives)
3. **Electrificació del 50-55% del transport** mitjançant les següents mesures:
 - a. Bonificacions fiscals als vehicles híbrids i elèctrics al mateix temps que s'incrementa la fiscalitat sobre els vehicles de combustió
 - b. Creació de Zones d'Atmosfera Protegida restringides als vehicles més eficients, híbrids i elèctrics
 - c. Macroilles i l'estudi d'un peatge urbà.
 - d. Pontenciant el transport públic elèctric mitjançant la hibridació dels autobusos i la interconnexió i expansió de la xarxa de tramvia

		Any 2018- Escenari A (previsió)	Any 2018- Escenari B (previsió)	Any 2018- Escenari C (previsió)	Any 2018- Escenari D (previsió)
	Hipòtesis				
Ferrovitari		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>	221.663	235.599	235.599	253.733
Cotxe		960.461	801.830	801.830	643.195
Moto		785.832	656.043	656.043	526.250
<i>Cotxe híbrid</i>	<i>25% flota</i>				
	<i>50% funcionament elèctric</i>	120.058	100.229	100.229	80.399
<i>Moto elèctrica</i>	<i>30% flota</i>	235.750	196.813	196.813	157.875
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%

4. **Assolir l'escenari D no gràcies a la crisi econòmica sinó a la millora radical 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 paralitzar la ciutat. En cap cas el disseny de les superilles haurà de trencar eixos de transport públic o de mobilitat no motoritzada.
5. 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.

Benefici esperat
<ul style="list-style-type: none"> • Increment de l'esperança de vida • Reducció de la dependència petrolera exterior i increment de l'eficiència energètica • Reducció del canvi climàtic • Democratització de l'accés i condicions del transport

Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona • Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona • Departament de Territori i Sostenibilitat • Ministerio de Fomento
Observacions	

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	15/02/2013		

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)

ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Proposar una xarxa de transport públic integrada i multimodal, superant els errors del passat		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		
<ol style="list-style-type: none">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.Donar prioritat als intercanviadors de transport públic, que generen efecte xarxa (Pl.Catalunya, Sagrera TAV, Torrasa, Ernest Lluch...)Reformular la política del bus-VAO després del fracàs experimentat a la C58. Prendre el model alternatiu proposat a la B23Formulació d'un pla d'intercanviadors de bus interurbà – metro/tram/bus urbà a Barcelona (Zona Universitària, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Pl.d'Espanya)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)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 articulad, 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.Reformular l'esquema tarifari i afavorir el finançament del transport públic mitjançant una llei finalistaRealitzar plantejaments metropolitans i no exclusivament urbans amb la nova xarxa de transport públic de superfícieIntegrar el Bicing i el Carsharing en el sistema tarifari de transport públic (via descomptes)Donar solució a l'acabament de la línia 9/10 de la Generalitat de Catalunya i del Pla de Rodalies del Ministeri de Foment.Millora de la gestió de la informació estàtica i en temps real, sense fronteres TMB-ÀMB.		
Benefici esperat		
<ul style="list-style-type: none">Increment de l'ús del transport públicIncrement de l'aprofitament de les inversionsIncrement del transport elèctric		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none">Ministerio de FomentoGeneralitat de CatalunyaÀrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de BarcelonaÀrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona	
Observacions		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	15/02/2013		

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)

ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Supressió dels projectes de noves autopistes urbanes i túnels viaris a Barcelona, i eliminació de la llargària de la xarxa viària com a indicador de "mobilitat segura".		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		
<p>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). Els grans projectes urbanístics de la ciutat (Glòries i Sant Andreu-Sagrera) disposen d'unes propostes 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 amb enllaços a diferent nivell a Glòries i Sant Andreu – Sagrera és a la pràctica un perllongament de les autopistes a l'interior de la ciutat amb les següents efectes perniciosos per a la mobilitat sostenible:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Increment de la demanda induïda en vehicle privat provinent de la C-31 (Glòries) i del nus de la Trinitat (Sant Andreu – Sagrera) • 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 a les entrades i sortides • Els projectes urbans s'incrementen notablement en costos i en terminis • En el cas de Sant Andreu – Sagrera, es planteja una nova autopista urbana fins i tot en detriment de la 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 		
Benefici esperat		
<ul style="list-style-type: none"> • Increment de recursos econòmics per a l'urbanisme que fa ciutat i per a les infraestructures del transport públic • Increment dels espais destinats a l'ecomobilitat (espais per a vianants, zones verdes, vies ferroviàries R2N+R4, carrils bus, carrils bici, vies de tramvia T5) • Millora de la qualitat urbana • Reducció de la contaminació acústica i millora de la qualitat de l'aire 		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Consorci Sagrera Alta Velocitat • Ministerio de Fomento • Generalitat de Catalunya • Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona • Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona 	
Observacions		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	15/02/2013		

FITXES SOBRE ELS VIANANTS

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)

ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Elaborar un programa de treball per a implementar mesures de confortabilitat per a vianants dins la ciutat mediterrània		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		
<p>Des dels anys '60, els carrers de la ciutat s'han anat adaptant a les millors condicions per al trànsit dels vehicles motoritzats, al temps que s'anava descurant quines eren les condicions necessàries per a fer més plaent els moviments de les persones, per donar confortabilitat al desplaçament dels vianants (itineraris allunyats del transitar en línia recta, moviments dificultosos per anar a buscar els passos de vianants, tota mena de dificultats alienes al que circula a peu al temps de transitar per les voreres, etc.) - 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. - És diferent la manera de transitar quan "es va per feina", sent aleshores el caminar una activitat d'ordre secundari, sense especial voluntat de contacte amb el medi urbà, que quan se surt a passejar volent el contacte amb el medi com a activitat principal, o quan es va de compres o fer encàrrecs, quan s'és una criatura que va de la ma, o una mare amb cotxet del nen, o gent gran amb el carret de la compra ... - podríem enunciar més de cent casuístiques diferents - 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 -</p> <p>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.</p>		
Benefici esperat		
<p>Si, com es diu habitualment, caminar és la manera més apropiada de moure's per la ciutat, ens cal ara fer del caminar una activitat que sigui atractiva, que sedueixi als ciutadans mitjançant la implantació de novedoses condicions - Sense desconsiderar altres medis de desplaçament urbà (bicicleta, transport públic, taxi, inclús cotxe particular), amb aquesta mesura es vol donar resposta simultània als quatre objectius estratègics del PMU i anar més enllà, fent del caminar una activitat saqna, confortable i atraient.</p>		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> Àrea de Mobilitat i Seguretat Viària de l'Ajuntament de Barcelona Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona 	

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Joan Anton Tineo Marquet	
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic	
C/e:	jtineo@transportpublic.org info@transportpublic.org	Tel: 661 025 464 - 93 244 49 70
Data:	15-02-2012	

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)

ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Millora en el pas de l'una a l'altra banda de la Diagonal		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	X
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	X
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	X
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	X
Descripció de l'actuació		
<p>Entre Fcs.Macià i el Palau Reial, a Barcelona la Diagonal és 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 -</p> <p>Es proposa revisar la situació, fent si més no un altre pas entre els existents, i ampliant el temps de creuament (que l'usuari en plenens condicions ho pugui fer en un únic temps de semàfor i el que te condicions limitades pugui creuar la calçada central sense haver d'estressar-se per culpa del temps que sap que li manca) –</p> <p>Aquest mateix criteri s'hauria d'aplicar a altres vies urbanes de grans dimensions en qualsevol situació respecte de la densitat de trànsit, quan entre l'una i l'altra banda de l'avinguda existeix un cert nivell de vida ciutadana –</p>		
Benefici esperat		
<p>Anar assolint que Barcelona és una ciutat per a tots els ciutadans en igualtat de condicions i on, com ja passa en molts altres indrets de la ciutat, els vehicles motoritzats ja no són els afavorits per les condicions de trànsit, en tant que els vianants tampoc són els penalitzats -</p>		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Àrea de Mobilitat i Seguretat Vial, Ajuntament de Barcelona • Àrea d'Urbanisme, Ajuntament de Barcelona 	

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Joan Anton Tineo Marquet		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	jtineo@transportpublic.org	info@transportpublic.org	Tel: 661 025 464 – 93 244 49 70
Data:	15-02-2012		

FITXES SOBRE LA BICICLETA

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU) ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació										
Definir les superilles a partir d'eixos de mobilitat sostenible, no a partir de la xarxa viària bàsica										
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">x</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">x</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">x</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">x</td> </tr> </table>	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	x	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	x	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	x	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	x	
Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	x									
Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	x									
Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	x									
Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	x									
Descripció de l'actuació										
<p>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.</p> <p>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.</p>										
Benefici esperat										
Construir eixos de mobilitat sostenible (vianants, bicicletes, autobusos i tramvies) com a eina per reduir el trànsit i aleshores concentrar-lo en uns quants carrers de la xarxa bàsica.										
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de BCN Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de BCN TMB, ATM, ÀMB Departament de Territori i Sostenibilitat Tramvia Metropolità 									
Observacions										
El nou PMU ha de superar les limitacions del seu predecessor pel que fa grau de concreció. És molt important lligar els dissenys urbans amb el nou PMU, fins el punt que haurien de formar part d'un sol pla.										

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	31-01-2013		

**PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)
ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA**

Nom de l'actuació		
Connectar els polígons industrials amb les zones residencials de Barcelona		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	x
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	x
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	x
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	x
Descripció de l'actuació		
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.		
Benefici esperat		
Atendre a les necessitats de la mobilitat laboral en espais tradicionalment apartats de les polítiques urbanístiques en foment del transport sostenible.		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de BCN • Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de BCN • TMB, ATM, ÀMB 	
Observacions		
La connexió dels polígons industrials de Barcelona (Zona Franca i Bon Pastor) no figuren als plans de foment de la bicicleta ni de carrils bici per al futur.		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	31-01-2013		

**PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)
ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA**

Nom de l'actuació		
Intermodalitat a bord del transport públic		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	x
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	x
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	x
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	x
Descripció de l'actuació		
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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). 		
Benefici esperat		
Reducció de temps de viatge en combinacions en què no és competitiu el transport públic ni la bicicleta de forma separada, respecte el vehicle privat.		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de BCN • Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de BCN 	
Observacions		
La connexió dels polígons industrials de Barcelona (Zona Franca i Bon Pastor) no figuren als plans de foment de la bicicleta ni de carrils bici per al futur.		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	31-01-2013		

**PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)
ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA**

Nom de l'actuació		
Creació d'un títol de transport comú per a tota la mobilitat sostenible		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	x
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	x
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	x
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	x
Descripció de l'actuació		
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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. 		
Benefici esperat		
Increment de la demanda de la mobilitat sostenible per la via dels descomptes i de la facilitat de facturació.		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de BCN • Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de BCN 	
Observacions		
La connexió dels polígons industrials de Barcelona (Zona Franca i Bon Pastor) no figuren als plans de foment de la bicicleta ni de carrils bici per al futur.		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	31-01-2013		

**PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU)
ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA**

Nom de l'actuació		
Integració tècnica dels sistemes d'aparcaments protegits per a bicicletes (Bicibox)		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	x
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	x
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	x
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	x
Descripció de l'actuació		
<p>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 capsas metàl·liques), el sistema hauria de ser compatible a nivell de tarificació 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.</p>		
Benefici esperat		
Increment de l'ús de la bicicleta privada en trajectes de connexió.		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> • Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de BCN • Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de BCN • Ajuntament de l'Hospitalet • ÀMB 	
Observacions		
El servei de Bicing ja suposa una ruptura de les prestacions de la bicicleta dins l'àrea metropolitana, en restringir-se a Barcelona ciutat. No es pot repetir aquesta ruptura també en l'aparcament segur de bicicletes privades.		

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Ricard Riol Jurado		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	info@transportpublic.org	Tel:	93 244 49 70
Data:	31-01-2013		

FITXES SOBRE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU) ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació									
Proveïment al comerç de la ciutat des de microplataformes logístiques									
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td>Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)</td> <td></td> </tr> </table>	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)		Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)		Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)		Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	
Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)									
Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)									
Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)									
Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)									
Descripció de l'actuació									
<p>L'abastament a la ciutat s'ha convertit en un dels problemes capitals, tant en l'entorpidament del trànsit de vehicles com en les molèsties que genera en el desplaçament dels vianants – Es tracta d'efectes que dimanen d'una causa que no és corregible: el proveïment al consum individualitzat de tot l'estament social de la ciutat és una necessitat bàsica i ineludible – Sent immens el volum de mercaderies que cal transportar diàriament, la nostra societat s'ha de dotar de dispositius que ajustin i competabilitzin el proveïment a la vida en la pròpia ciutat – Cal potenciar una logística urbana que impedeixi que milers de vehicles comercials es passin 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 –</p> <p>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, i 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 –</p>									
Benefici esperat									
<p>a). Reduir substancialment els trànsits urbans comercials (interns i de connexió) fins més enllà de la meitat de la situació actual – b). Reduir, consegüentment, tots els efectes externalitzats (contaminació, soroll, accidentalitat, ocupació de l'espai públic de la ciutat) – c). Millorar la fluència del trànsit motoritzat afavorint-la per a d'altres serveis més necessitats – d). Fer del repartiment de mercaderies una funció urbana menys agressiva amb la ciutadania en general (trànsit de vianants per les voreres, etc.). Tot i ser evident que hi ha molts productes que no s'ajusten a les condicions d'una microplataforma logística, n'hi moltíssims més que sí poden ser gestionats des d'una d'elles.</p>									
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none"> Àrea de Mobilitat i Seguretat viària, Ajuntament de Barcelona Àrea d'Urbanisme, Ajuntament de Barcelona Sector del comerç Sector del transport de mercaderies 								

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Joan Anton Tineo Marquet		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	jtineo@transportpublic.org	info@transportpublic.org	Tel: 661 025 464 – 93 244 49 70
Data:	15-02-2012		

FITXES SOBRE LA MOBILITAT TURÍSTICA

PLA DE MOBILITAT DE BARCELONA (PMU) ACTUACIÓ/MESURA PROPOSADA

Nom de l'actuació		
Regulació centralitzada de moviments i trànsit dels autocars turístics		
Objectiu estratègic principal en què s'emmarca (marqueu amb creu/s):	Mobilitat segura (reduir l'accidentalitat)	
	Mobilitat sostenible (reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats)	
	Mobilitat equitativa (garantir el dret a la mobilitat a totes les persones)	
	Mobilitat eficient (reduir els costos econòmics/de congestió del sistema de transport)	
Descripció de l'actuació		
<p>Barcelona és una ciutat prototípica mediterrànea, compacta, complexa i diversa. Una ciutat d'aquestes característiques és la forma urbana més atractiva, però simultàniament més delicada que existeix – La barreja d'usos funcionals i la mixtura de grups socials, que configuren la seva excel·lència, i que és el principal motiu per a l'atracció del turisme de qualitat, pot arribar a desequilibrar-se i aleshores, perdre la seva essència i esdevenir de cop un artefacte sense atractiu – Caldrà ser molt curosos en no dilapidar els atributs més destacats de la nostra ciutat – El turisme és una magnífica font de recursos econòmics, i no s'ha d'evitar la seva explotació, però cal fer-ho amb mesura, de manera "sostenible", sense trencar l'ordre intern – La ciutat no ha d'acabar sent un camp obert a l'"especulació turística", no fos cas que acabéssim produint una nova "bombolla" –</p> <p>Si el meu pis té 100 m2 és immillorable per a viure, però no és raonable que vulgui fer-hi assatjos amb una orquesta sinfònica – Dins una ciutat com Barcelona tampoc és raonable voler concentrar centenars d'autocars i milers de turistes en entorns insuficients, tot i la demanda que pugui haver-hi –</p> <p>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 – Un cop definides les capacitats, els gestors del turisme han d'adquirir (¿amb pagament d'una taxa?) els drets, que són indiscutibles, d'explotar el negoci turístic, però respectant les limitacions definides i les convencions prèviament assolides – La vida ciutadana no ha de quedar malmesa per la pressió turística, ni per cap altra –</p> <p>La circulació per la ciutat, les maniobres de desencotxament i encotxament, així com l'aparcament dels autocars turístics no és més que un dels aspectes que van relacionats amb la quantitat de visitants que es poden concentrar en un espai determinat – Un cop definit el que és primordial, l'aspecte relacionat amb la mobilitat dels autocars no és altra cosa que una derivada -</p>		
Benefici esperat		
Preservar els atributs de Barcelona com a ciutat turística dotada de gran atracció de visitants per motius qualitatius – Des de l'ordre i la bona gestió dels seus recursos, guanyar quota d'interès per a un turisme en el que aspectes culturals, ètnics i conviviais passin per davant d'un inconsistent lleure per a masses (tot i que pugui ser molt rendible a curt termini). –		
Agents implicats en la intervenció	<ul style="list-style-type: none">• Àrea de Mobilitat i Seguretat Viària, Ajuntament de Barcelona• Àrea d'Urbanisme, Ajuntament de Barcelona• Barcelona Turisme• Sector del Turisme a Barcelona	

DADES DE QUI EMET LA PROPOSTA D'ACTUACIÓ

Nom i cognoms:	Joan Anton Tineo Marquet		
Entitat :	Associació per a la Promoció del Transport Públic		
C/e:	jtineo@transportpublic.org	info@transportpublic.org	Tel: 661 025 464 – 93 244 49 70
Data:	15-02-2012		