

Pla director de mobilitat

de la Regió Metropolitana
de Barcelona

Annex 3

Programa de participació ciutadana
del Pla director de mobilitat de
la Regió Metropolitana de Barcelona

Annex 3. Programa de participació ciutadana

1. La participació ciutadana en l'elaboració del pdM	1
2. El programa de participació ciutadana del pdM	5
2.1. El marc normatiu	5
2.2. Els objectius	5
2.3. La metodologia	7
2.4. La temporalització	9
2.5. La comunicació	10
2.6. La participació	12
3.- Els processos del programa de participació ciutadana del pdM.....	15
3.1. Les jornades participatives i informatives.....	15
3.2. Els tallers participatius en el marc del CMATM	25
3.3. Les sessions específiques amb la Generalitat de Catalunya	70
3.4. Les sessions del grup institucional per al consens estratègic	79
3.5. Les sessions informatives d'àmbit comarcal.....	80
3.6. Les sessions específiques amb altres institucions i agents.....	84
3.7. Els grups tècnics de treball	85
3.8. El fòrum de participació digital	93
4. La participació institucional i ciutadana	117
5. Informes preceptius dels Consells	119

1.- La participació ciutadana en l'elaboració del pdM

A finals de 2005, l'Autoritat del Transport Metropolità¹ inicia el procés d'elaboració i redacció del Pla director de Mobilitat² de la Regió Metropolitana de Barcelona³ que s'ha desenvolupat al llarg de 2006 i del primer semestre de 2007. L'elaboració, tramitació i avaluació del pdM és una de les funcions que corresponen a l'ATM, tal i com estableixen la Llei 9/2003 de la mobilitat així com els estatuts de l'autoritat.

Tanmateix, més enllà de la pròpia elaboració del pdM de l'RMB, l'ATM ha incidit en l'especial importància de dotar aquest procés dels mecanismes necessaris per a garantir la màxima participació pública.

En aquest sentit, tot i que la normativa referent a aquest tipus de plans, indica la necessitat de garantir tant la participació ciutadana com la participació del ens locals afectats, de les entitats i organismes de l'àmbit de la mobilitat, i dels departaments de la Generalitat amb competències, l'ATM ha apostat per anar més enllà implementant un procés participatiu molt innovador en l'àmbit de la mobilitat, promovent espais estables i referents per a la participació pública.

Aquesta voluntat, neix de la comprensió des de l'ATM que és fonamental, per tal de garantir la legitimitat social del pla que es vol elaborar, entendre que les decisions preses mitjançant la participació ciutadana són, en primer lloc, l'expressió d'una democràcia més viva per què són fruit de les opinions d'un grup més ampli i representatiu de col·lectius. Satisfan les necessitats de més ciutadans i ciutadanes, perquè són fruit d'un major consens. Són més durables, per què han nascut de les aportacions de les persones més expertes de cada àmbit i de les seves problemàtiques. I permeten una acceptació més àmplia de les mesures proposades per què s'han acordat participadament.

Elaborar un pla compartit i acceptat per totes les persones afectades i implicades possibilita, en definitiva, integrar els diferents valors i criteris existents enfront a la prioritització d'uns valors únics o coneixements tècnics, acceptant el principi d'igualtat en la presa de decisions. El fet d'integrar les diferents visions dels problemes permet, doncs, la construcció col·lectiva de decisions més eficaces i evita l'adopció de solucions imposades que acaben resultant ineficients per haver deixat de banda les percepcions dels agents implicats i afectats sobre possibles alternatives.

A més, cal tenir present la complexitat de desenvolupar un procés participatiu en una regió composta per 7 comarques amb 164 municipis, una població aproximada de 4,7 milions de persones, i amb una estructura organitzativa on les competències en les matèries de mobilitat estan molt repartides i les institucions interessades són centenars.

Per tots aquests motius, des de l'ATM s'ha volgut dotar al pdM d'un procés específic, amb entitat pròpia i de desenvolupament en paral·lel al de la redacció del Pla, el "Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB" orientat a:

¹ En endavant ATM.

² En endavant pdM.

³ En endavant RMB.

- Augmentar la comprensió de l'abast, el contingut i la virtualitat del pdM per part de tots els agents en matèria de mobilitat a l'RMB;
- Establir la participació com una metodologia de treball habitual al llarg del procés d'elaboració del Pla entre l'ATM i el conjunt de la població de l'RMB;
- Posar en valor la participació dotant al procés de diferents sistemes participatius, a banda de desenvolupar accions purament informatives;
- Enfortir els lligams entre tots els agents implicats assegurant un procés participatiu obert, transparent i clar amb les decisions i els canvis en les mateixes.

Així doncs, tot i que la Llei de la mobilitat i els estatuts de l'ATM estableixen com a òrgan de participació cívica i social el Consell de la mobilitat l'ATM⁴ el qual consta amb la presència d'entitats associatives ciutadanes i les institucions més rellevants del territori respecte a la mobilitat, l'ATM ha apostat fermament per fer un pas més i obrir el procés d'elaboració del pdM de l'RMB al màxim d'agents institucionals, econòmics i socials, entitats i ciutadania. En aquest sentit, s'han obert nous espais relacionals derivats i ocasionats pel constant *feed-back* entre qui redacta i qui participa.

Partint de la linealitat reglamentada del procés d'elaboració, redacció i tramitació del pdM, el procés de participació ciutadana ha anat llençant *outputs* a través dels mecanismes i espais participatius, durant les diferents fases d'elaboració, per als diferents àmbits sectorials, i als diferents agents, per tal d'anar recollint els *inputs* en el marc d'un procés devolutiu. Al llarg d'aquest procés tota la informació que l'elaboració del pdM ha generat durant les seves fases, s'ha presentat i posat a disposició en els espais de participació ciutadana per provocar-ne el retorn en forma d'aportacions, opinions i suggeriments. Aquesta retroalimentació del procés de redacció, té la seva culminació en la devolució de resultat final que és el pdM.

En referència a la metodologia de treball desenvolupada i per tant, als diferents processos participatius establerts, tot i que el CMATM s'ha conformat com l'instrument central del programa de participació ciutadana, la participació s'ha canalitzat a través d'altres espais que han permès maximitzar la participació pública. Així, el CMATM, integrat per les persones que representen les associacions i institucions més significatives en l'àmbit de la mobilitat a l'RMB ha estat l'espai plenari de debat entorn pdM, per al què ha ampliat expressament el nombre de persones que representen. Al seu torn, les jornades participatives i informatives del pdM, obertes a tota la ciutadania, han suposat el moment de màxim grau d'obertura del procés participatiu reunint el més gran nombre de persones. Les sessions informatives d'àmbit comarcal han suposat l'aproximació territorial i cognitiva dels agents locals. Les sessions específiques de treball, en les seves diverses vessants, han garantit el treball mà a mà amb les persones expertes, el traspàs d'informació i la coordinació. I, finalment, la participació digital transversal ha permès establir un mecanisme estable de comunicació, informació i de dinamització de la participació.

⁴ En endavant CMATM.

Amb tot, el programa de participació ciutadana de l'RMB sempre ha mantingut la voluntat de recollir i atendre totes les propostes i demandes tant dins com fora dels mecanismes establerts. Per aquest motiu, ha restat completament obert i s'ha anat modulant durant el llarg del procés amb l'objectiu d'arribar i acollir a tothom.

El balanç del procés participatiu del pdM ha estat molt positiu, englobant en el seu conjunt més de 36 accions i iniciatives específiques desenvolupades en el marc de Jornades, tallers del CMATM, sessions específiques institucionals i tècniques i un espai permanent de comunicació digital.

La suma de totes les accions esdevé un complex tramut de propostes, iniciatives i mecanismes, que en cada cas responen a uns objectius i estratègies específics i que en conjunt han suposat unes 600 participacions, la confluència de més de 250 agents i gairebé 150 aportacions materials.

En definitiva, el desenvolupament del programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB ha permès garantir la participació dels diferents agents interessats en el complex procés de planificació i concertació de les actuacions a realitzar en matèria de mobilitat a l'RMB durant els propers 6 anys.

2.- El programa de participació ciutadana del pdM

2.1.- El marc normatiu

En matèria de mobilitat, els processos de participació i concertació dels agents en la presa de decisions esdevenen especialment necessaris, ateses les implicacions directes de la mobilitat en la qualitat de vida de la ciutadania i les seves interaccions amb el territori.

En aquest sentit, la mateixa Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix en el seu article 7 la necessitat que els plans directors de mobilitat garanteixin la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat, i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals en poden quedar afectades. Posteriorment en el Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat s'assenyala que aquesta participació ha de restar garantida per a totes les administracions públiques amb competències en matèria de mobilitat, les organitzacions empresarials i sindicals, les organitzacions representatives de les persones consumidores i usuàries, i en general, les entitats cíviques i socials interessades.

En aquest mateix sentit es manifesta la recentment aprovada "*Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*". Aquesta llei estableix la necessitat que determinats plans i programes que, com el pdM, tinguin efectes sobre el medi ambient garanteixin la participació pública mitjançant l'estructuració d'una fase de consultes sobre la versió preliminar del pla que inclogui l'informe de sostenibilitat ambiental.

D'altra banda d'acord amb el que preveu l'article 23 de la llei de la mobilitat les autoritats territorials de la mobilitat, poden constituir en l'àmbit del seu territori Consells de la Mobilitat com a òrgans de consulta i participació dels diferents agents representatius dels organismes i les entitats vinculades amb aquesta matèria i de la ciutadania. El 19 de desembre de 2005, es va constituir el Consell de la Mobilitat de l'ATM regulat per l'article 8 dels seus estatut, esdevenint l'espai legitimat per a vehicular el procés participatiu del pdM.

2.2.- Els objectius

El programa de participació ciutadana del pdM s'estructura com un procés en paral·lel al de l'elaboració i redacció dels continguts del pdM que garanteix la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals puguin quedar afectades.

Prenent com a criteris orientadors la visibilitat, la transparència i la neutralitat organitzativa, el procés de participació ciutadana del pdM pretén aconseguir els objectius següents:

- Promoure la participació ciutadana en el procés d'elaboració d'un important instrument de planificació de polítiques públiques, com a via innovadora per al perfeccionament i desenvolupament de la democràcia participativa;

- Garantir i fomentar els drets d'iniciativa, d'informació i de participació de la ciutadania i entitats interessades en la millora del model de mobilitat de l'RMB;
- Contribuir a què la ciutadania prenguin part en els processos de planificació de la mobilitat en l'àmbit de l'RMB amb una participació representativa que ajudi a legitimar les decisions públiques preses a l'ATM;
- Facilitar la divulgació i comprensió del contingut del pdM.

2.3.- La metodologia

Ateses aquestes premisses, el programa de participació del pdM s'estructura sobre la base de desenvolupar diferents mecanismes de participació que s'incardinin amb el procés d'elaboració del pdM i que garanteixen la participació institucional, tècnica i ciutadana, tant en la fase prèvia a la redacció dels instruments de programació del pdM com en el període de la seva formació i les fases posteriors a partir de la convocatòria d'informació pública.

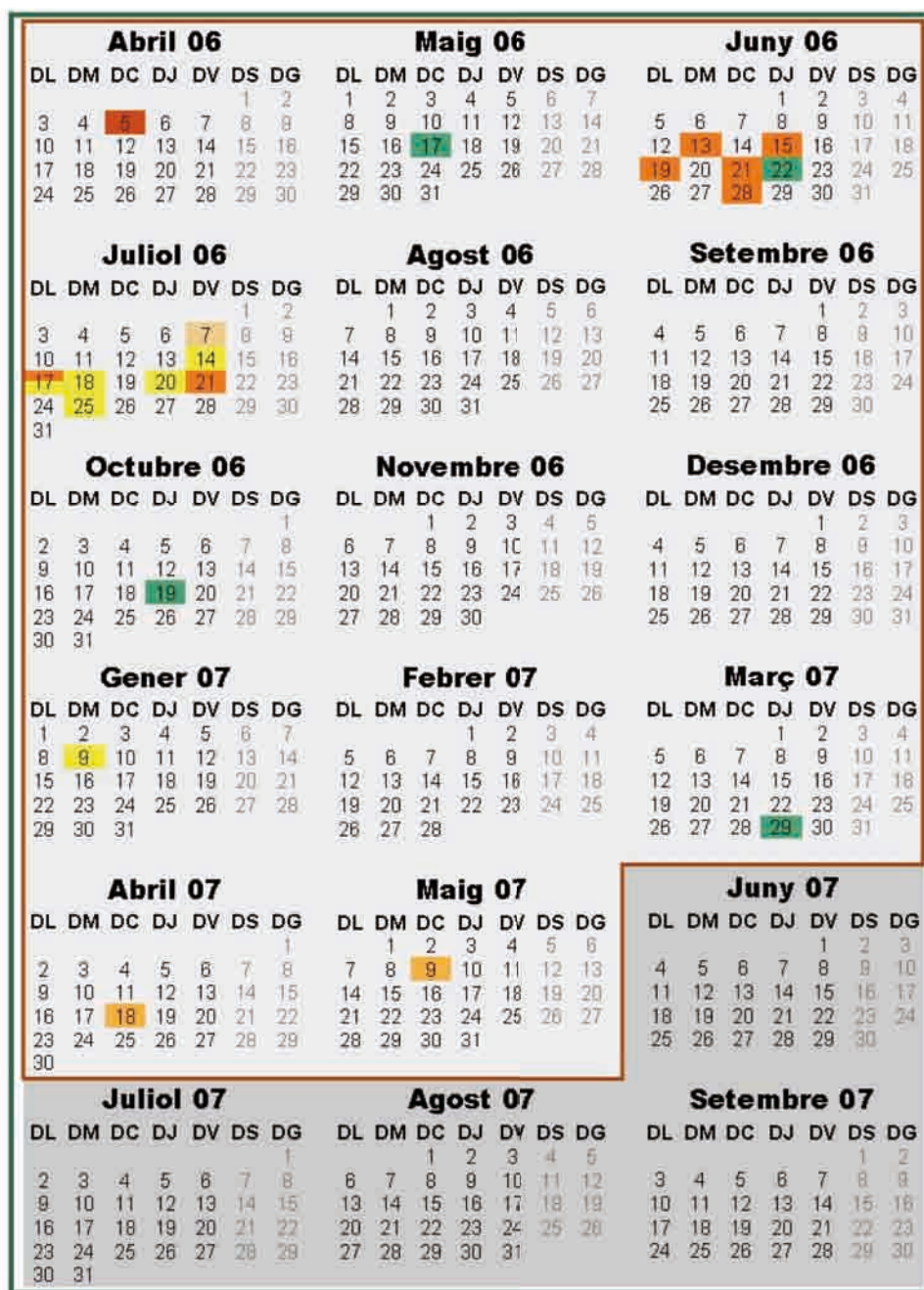
Fases del procés d'elaboració pdM	Participació institucional		Participació tècnica	Participació ciutadana	
F1: recollida d'informació àmbit de l'RMB	Jornada	Grup Inst. Consens Estratègic		1r CMATM-Jornada	Fòrum digital
F2: diagnosi del model de mobilitat de l'RMB	Sessions CComarcals	Grup Inst. Consens Estratègic		2n CMATM	Fòrum digital
F3: model de mobilitat i projecció tendencial 2012	Sessió plenària GENCAT	Grup Inst. Consens Estratègic	Grups tècnics de treball		Fòrum digital
F4: avaluació escenaris i proposta model de mobilitat	Sessions específiques GENCAT	Grup Inst. Consens Estratègic	Grups tècnics de treball	3r CMATM	Fòrum digital
F5: eixos d'actuació i mesures del Pla de mobilitat		Grup Inst. Consens Estratègic		4t CMATM	Fòrum digital
F6: resultats assolits amb les mesures del Pla	Sessions específiques institucions i agents	Grup Inst. Consens Estratègic		5è CMATM	Fòrum digital
F7: projecte de pdM per a la seva tramitació i aprovació	Sessions CComarcals			Jornada informativa	Fòrum digital

En aquest sentit, els tres àmbits participatius es desenvolupen mitjançant tècniques de consulta diferenciades:

- Jornades participatives i informatives obertes a la ciutadania a manera d'audiència pública, al llarg de les quals es presentaran les línies mestres i les propostes d'actuació del pdM i es propiciarà el debat per part de les persones assistents a les jornades;
- Tallers participatius en el marc del CMATM orientats a promoure la participació en el si de l'òrgan de consulta i participació cívica i social de l'ATM;
- Sessions informatives i específiques amb les Direccions Generals de la Generalitat implicades o afectades en el procés d'elaboració del pdM de l'RMB;

- Sessions del grup institucional constituït per al consens estratègic del pdM orientades a garantir la coordinació amb els diferents instruments de planificació que s'estan desenvolupant a l'RMB durant el procés d'elaboració del pdM;
- Sessions informatives amb els Consells Comarcals de l'àrea de l'RMB per tal d'apropar el procés de participació ciutadana al municipis;
- Sessions específiques amb d'altres agents que ho puguin sol·licitar o es consideri convenient per tal d'ampliar el procés de participació ciutadana;
- Grups tècnics de treball integrats per persones expertes en els àmbits temàtics del pdM per tal d'impulsar el debat participatiu i el treball col·lectiu;
- Fòrum de participació digital orientat a informar, promoure la participació i recollir els suggeriments dels agents al llarg del procés d'elaboració del pdM (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/Index.html) i butlletí electrònic digital (e-news) per a la dinamització de tot el procés de participació.

2.4.- La temporalització



	Fase d'elaboració del PDM de l'RMB		Fase de tramitació i aprovació del PDM de l'RMB
	Sessions informatives del Grup Institucional de Consens Estratègic		Sessió plenària DG del GENCAT
	Jornades participatives i informatives (audiència pública)		Grups tècnics de treball
	Sessions informatives d'àmbit comarcal		Tallers CMATM
	Sessions informatives amb altres agents		Fòrum digital

2.5.- La comunicació

La comunicació és entesa com un eix bàsic del procés de participació ciutadana del pdM de l'RMB, ja que sense l'establiment d'uns mecanismes clars i suficients per a la comunicació cap a enfora i cap a dins els obstacles per a aconseguir una bona i elevada participació haurien sorgit al llarg del procés.

En aquest sentit, l'ATM ha posat a disposició del procés participatiu els diversos canals d'informació de que disposa, correu electrònic, atenció telefònica, informatiu mensual electrònic, etc..., destacant com a via principal de comunicació la seva pàgina web.

El web de l'ATM ha inclòs per al procés d'elaboració del pdM un apartat destinat específicament al procés, que s'ha anomenat "Web del programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB". Creat expressament per al procés de participació, ha estat el punt referent d'informació, consulta i participació. S'ha actualitzat puntualment a ritme dels esdeveniments i ha incorporat tota la documentació de referència per a la seva consulta.

També s'ha promogut la participació a través de l'Informatiu electrònic del pdM que ha centralitzat la comunicació de la informació sobre els esdeveniments i sobre la documentació del pdM. Aquest informatiu s'ha mantingut durant tot el procés i ha tingut una periodicitat mensual. S'ha tramés a les persones participants dels diferents espais de participació ciutadana i, en una fase posterior a les llistes de distribució electrònica sectorials per aconseguir una major difusió del procés.

Ahora, cadascun dels moments participatius desenvolupats han comptat amb els propis mecanismes de difusió i comunicació. Així és, que a més dels anteriors, en general s'han realitzat les comunicacions de les convocatòries per correu ordinari en aquells casos de transcendència més institucional i la comunicació de les convocatòries per correu electrònic en la resta dels casos. En el cas excepcional de les jornades participatives i informatives, la comunicació ha comptat, a més dels canals de difusió habituals, amb l'elaboració de materials específics com tríptics informatius, panells anunciants i banderoles, comunicació a mitjans de premsa locals, i dossiers de documentació.

Per a l'estructuració de la comunicació referent al procés de devolució de participació ciutadana, s'han realitzat en la majoria dels casos documents de síntesi per a facilitar el debat i l'aportació de propostes. Aquests s'han proporcionat durant els diferents moments participatius, s'han posat a disposició en el web, i en molts casos s'han traslladat per correu electrònic. Igualment, per a l'aportació dels suggeriments i de les propostes de les persones participants, el canal de comunicació més habitual ha estat el trasllat de la informació per correu electrònic o a través de la bústia electrònica implementada en el web.

De manera general, s'ha creat una imatge identificativa del pdM que s'ha traslladat a l'estratègia comunicativa del procés de participació, i que ha homogeneïtzat la difusió i comunicació electrònica, panells divulgatius, materials diversos relacionats amb els processos, i el documents resultants del procés.

La comunicació cap a enfora s'ha dirigit a diferents grups objectius segons la dinàmica participativa a realitzar:

Dinàmica	Target objectiu	Convocatòria	Comunicació
Jornades	Membres del Consell d'administració de l'ATM Membres del CMATM Membres de la ponència tècnica d'operadors del transport col·lectiu metropolità Administracions amb competències en matèria de mobilitat a l'RMB Entitats amb competències en matèria de mobilitat a l'RMB Entitats ecologistes Col·legis i col·lectius professionals Universitats Ciutadania en general	Oberta	Carta Correu electrònic Web Triptic Panells Telèfon
Tallers participatius CMATM	Administracions consorciades de l'ATM: Generalitat de Catalunya; Ajuntament de Barcelona; EMT; AMTU Persones que representen els municipis: FMC; ACM Persones que representen organitzacions empresarials: Foment del treball Persones que representen els sindicats: CCOO; UGT Persones que representen assoc. de persones consumidores i usuàries: OCUC; UCC Persones que representen assoc. o col·lectius: Consell general de cambres de Catalunya; FAVB; Confav; FAVIBC; PTP; RACC Agents convidats: DG de la Generalitat les competències de les quals puguin quedar afectades; Col·legis professionals; Universitats; Institucions per a la gestió de la mobilitat; Empreses per a la gestió de la mobilitat; Entitats i associacions amb competències i/o interès en mobilitat	Tancada	Carta Correu electrònic Web Telèfon
Sessions específiques Generalitat	DG de la Generalitat les competències de les quals puguin quedar afectades	Tancada	Carta Correu electrònic Telèfon
Grup institucional per al consens estratègic	ATM DG Ports i Transports Secretaria per a la mobilitat IET EMT Ajuntament de Barcelona	Tancada	Carta Correu electrònic Telèfon
Sessions informatives d'àmbit comarcal	Consells comarcals de l'àmbit de l'RMB Municipis de l'àmbit de l'RMB Entitats i associacions amb competències i/o interès en mobilitat Ciutadania en general	Oberta	Carta Correu electrònic
Grups tècnics de treball	DG de la Generalitat les competències de les quals puguin quedar afectades Administracions amb competències en matèria de mobilitat a l'RMB Operadors de transport col·lectiu metropolità Organitzacions sindicals i empresarials Col·legis professionals Entitats i associacions amb competències i/o interès en mobilitat Empreses consultores que han realitzat els estudis instrumentals del pdM	Tancada	Correu electrònic Web Telèfon
Fòrum de participació digital	Inclou tots els grups	Oberta	Correu electrònic Web

2.6.- La participació

La inversió de temps i esforços que totes les persones participants i l'equip redactor han dedicat a participar activament en el procés d'elaboració del pdM ha donat pas a uns resultats que demostren que davant propostes innovadores i criteris ben definits, la participació és un factor clau per a generar debats enriquidors que aportin un valor afegit a les decisions. La recerca i trobada de consensos entre totes les parts implicades ha donat com a resultat un projecte fonamentat i legitimat.

El balanç de la participació ciutadana en el procés d'elaboració del pdM és molt positiu, tant quantitativament com qualitativament.

Dinàmica	Persones participants	Sessions	Aportacions
Jornades ^{a)}	150	1	Debat obert
Tallers participatius CMATM	144	5	Debat obert
Sessions específiques Generalitat	28	7	Debat obert
Grup institucional per al consens estratègic	30	1 mensual	Debat obert
Sessions informatives d'àmbit comarcal	102	7	Debat obert
Grups tècnics de treball	114	9	Debat obert
Fòrum de participació digital	19	Continu	148 aportacions

a) Les dades fan referència a la celebració de la primera Jornada l'abril de 2006

En general s'ha comptat amb gairebé 600 participacions en diferents nivells de profunditat i compromís participatiu, que ha significat la confluència de més 250 persones que representen els principals agents implicats en matèria de mobilitat a l'RMB.

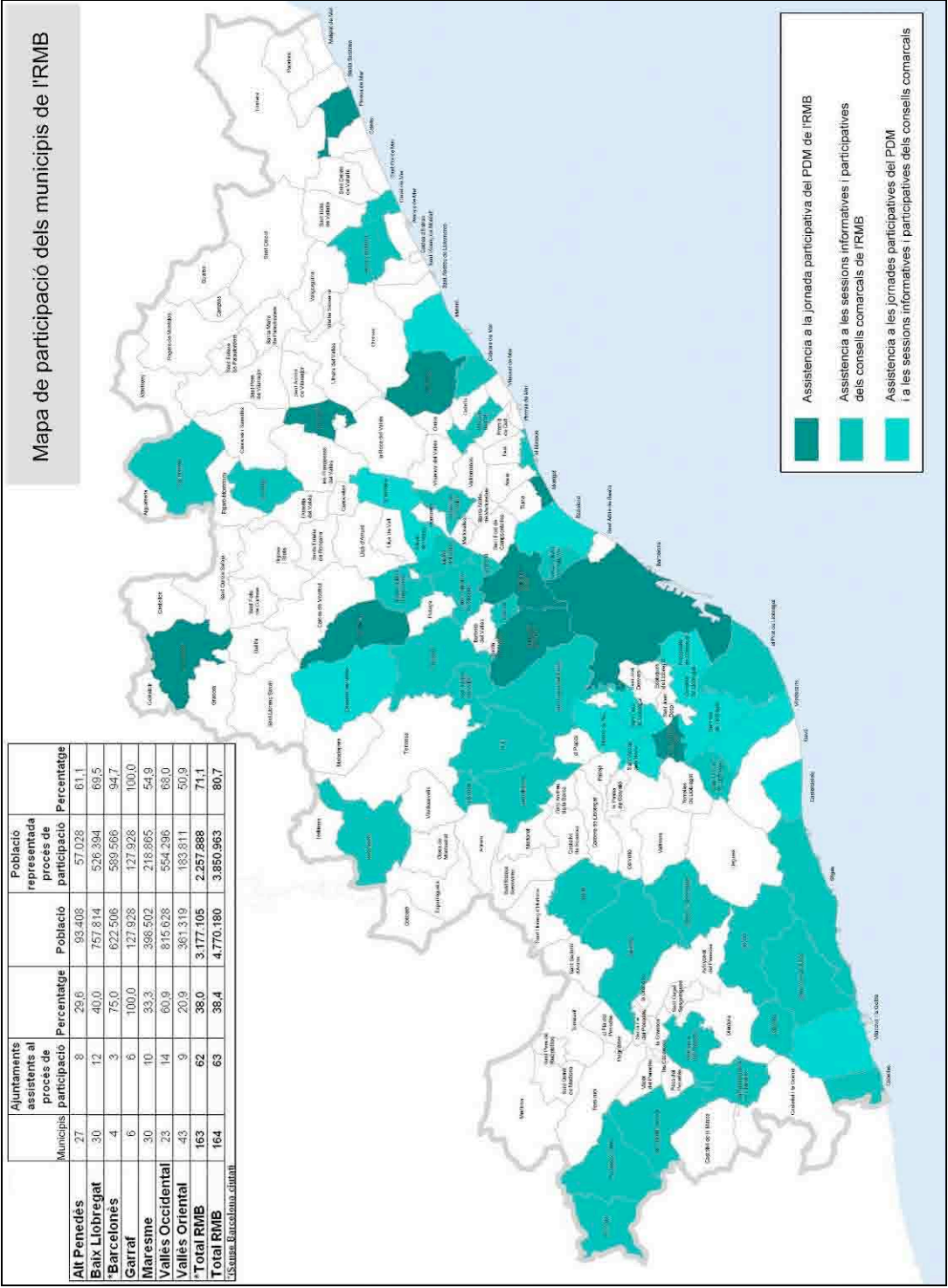
Un dels principals objectius del programa de participació ciutadana del pdM ha estat el d'apropar el procés d'elaboració del pla a tots els municipis de l'RMB. En aquest sentit i fruit dels diferents mecanismes establerts per aproximar el programa de participació a tota la població de l'RMB, finalment s'ha comptat amb la representativitat del 81% de població.

La reunió de tots aquests agents ha generat unes 150 aportacions que han estat preses en consideració al llarg de la redacció del pla i que s'han centrat en puntualitzar i realitzar propostes específiques a l'entorn dels següents àmbits:

- Model de mobilitat a l'RMB
- Infraestructures viàries, ferroviàries, per a les bicicletes i els vianants i intercanviadors

- Serveis de transport públic;
- Transport de mercaderies
- Centres generadors de mobilitat
- Gestió de la mobilitat
- Seguretat viària
- Diagnosi ambiental i avaluació del Pla
- Mesures específiques del pdM

Mapa dels municipis que han participat en el procés de participació ciutadana al llarg de l’elaboració del pdM de l’RMB



3.- Els processos del programa de participació ciutadana del pdM

3.1.- Les Jornades participatives i informatives

1a Jornada participativa del pdM de l'RMB, abril de 2006

La primera d'aquestes jornades es va celebrar el 5 d'abril de 2006 a la Sala d'Actes del Consorci el Far de Barcelona. La jornada va permetre acomplir els objectius següents:

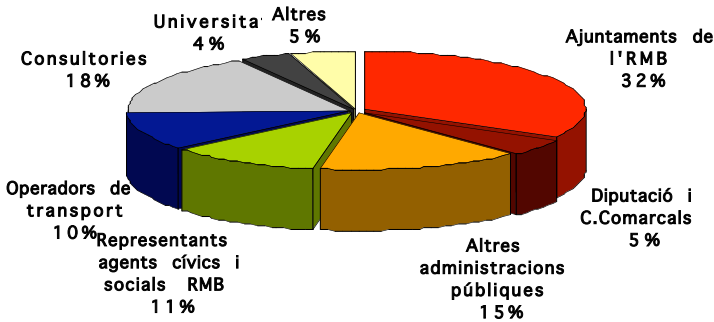
- Exposar de primera mà el procés d'elaboració del pdM de l'RMB, la metodologia de treball desenvolupada i el procés de participació ciutadana proposat;
- Intercanviar informació, plantejaments i percepcions respecte a l'impacte de l'actual model de mobilitat de l'RMB, el model de mobilitat desitjable a l'RMB, els objectius perseguits amb el pdM i la definició de les estratègies que permetran assolir aquests objectius;
- Detectar els plantejaments dels diferents agents institucionals i sectorials implicats en matèria de mobilitat a l'RMB, respecte al futur model de mobilitat de l'RMB.

La jornada, oberta a tota la ciutadania interessats, va comptar amb un procés de comunicació i difusió obert als mitjans de comunicació i les llistes electròniques especialitzades i una convocatòria tancada mitjançant la tramesa de més de 250 cartes d'invitació adreçades als agents següents:

- Administracions públiques amb competències en mobilitat a l'RMB;
- Membres del Consell de la Mobilitat de l'ATM;
- Membres de la Ponència tècnica d'operadors del transport col·lectiu metropolità;
- Persones que representen altres associacions i organitzacions ciutadanes amb interès en matèria de mobilitat a l'RMB;
- Persones que representen organitzacions empresarials i sindicals de l'RMB;
- Professionals tècnics i especialistes sectorials de l'RMB.

La jornada, amb una assistència de 150 persones, va permetre obrir un espai de treball, debat i reflexió entorn del sistema de mobilitat de l'àrea metropolitana de Barcelona. La procedència de les persones assistents (s'annexa el llistat) fou molt diversa: persones que representen associacions ciutadanes i empresarials, operadors de transport i gestors d'infraestructures, personal tècnic i polític de les administracions de l'RMB.

**Procedència dels assistents a la
jornada participativa del PDM de l'RMB**



Imatges de la jornada participativa del pdM de l'RMB

Programa de la 1a Jornada participativa, d'abril de 2006



En aquest sentit, el programa de participació ciutadana del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona s'enceta amb la celebració d'una Jornada Participativa oberta a tothom.

Al llarg de la jornada s'informarà sobre l'entornament i les línies mestres del PDM i es promourà la reflexió de tots els assistents al voltant de l'actual model de mobilitat de la RMB.

Organitza:



ATM
Autoritat del Transport Metropolità

Data:
5 d'abril de 2006

Lloc:
Consorci el Far
Zoo de Barce
C/ El Far, 18
08039 Barcelona



Entrada gratuïta prèvia inscripció.
Aforament limitat.
Període d'inscripcions fins el 31 de març de 2006.

Informació i inscripcions:
AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ
Tel. 907 104 495
atm@atm-tranmet.org

Impressió en paper ecològic

Jornada Participativa

Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

Barcelona, 5 d'abril de 2006



ATM
Autoritat del Transport Metropolità

Presentació

D'acord amb el que estableix la Llei 9/2003, de la mobilitat, l'Autoritat del Transport Metropolità ha iniciat el procés d'elaboració del Pla Director de Mobilitat (PDM) de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

El programa de participació ciutadana del PDM pretén garantir i fomentar els drets d'iniciativa, d'informació i de participació dels ciutadans i entitats interessades a prendre part en l'elaboració d'aquest nou instrument de planificació de la mobilitat de la RMB.

Destinatari		Programa			
 biectius	La jornada pretén ser un espai comú de reflexió, participació i debat ciutadà entorn de l'elaboració del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, durant la qual es vol: • Exposar de primera mà el procés d'elaboració del PDM i la metodologia de treball desenvolupada, i presentar el programa de participació ciutadana del pla • Intercanviar informació, plantejaments i percepcions respecte del model de mobilitat destriable a la RMB i les estratègies d'actuació per assolir-lo • Detectar els plantejaments dels diferents agents institucionals, sectorials i socials implicats respecte del model de mobilitat de la RMB	La jornada s'adreça a tota la ciutadania amb interès en la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona, i especialment a: • Administracions públiques amb competències en matèria de mobilitat • Operadors del transport col·lectiu urbà i interurbà metropolitana • Associacions i organitzacions ciutadanes interessades en la mobilitat • Organitzacions empresarials i sindicals • Professionals i tècnics especialistes • Persones a títol individual interessades en la planificació de la mobilitat a la RMB			
				Dimecres, 5 d'abril de 2006	
				8.45h Acreditació i recollida de documentació	
				9.15h Presentació institucional de la jornada	
				Sr. Manel Nadal i Farreras Secretari per a la Mobilitat Departament de Política Territorial i Obres Públiques Generalitat de Catalunya	
				Sessió	
				Moderador: Sr. Pelayo Martínez i Bauluz Gerent Entitat Metropolitana del Transport	
				9.45h El model de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona	
				Sr. Xavier Roselló i Molinari Director tècnic adjunt ATM	
				10.30h Els costos socials i ambientals de la mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona	
				Sr. Francesc Calvet i Borrull Cap de la Unitat de Planificació ATM	
				Sr. Josep M. Almoguera i Canvaja Consultor Sener	
				11.15h Pausa - cafè	
				Sessió	
				Moderador: Sr. Ramon Seró i Esteve Director general ATM	
11.30h Els objectius i les línies d'actuació del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona					
Sr. Marc A. García i López Director tècnic ATM					
12.00h La participació ciutadana en el procés d'elaboració del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona					
Sra. Georgina Andreu i Losantos Consultora Gabinet Gaudi SL					
12.30h Debat i torn obert d'intervencions					
14.00h Cloenda institucional					
Il·lm. Sr. Jordi Hereu i Boher Regidor de Seguretat i Mobilitat Ajuntament de Barcelona					

Conclusions de la 1a Jornada participativa, d'abril de 2006

L'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona va celebrar amb èxit la I Jornada participativa del Pla director de mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona, el passat dia 5 d'abril de 2006, obrint un espai de treball, debat i reflexió entorn al sistema de mobilitat de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Més de 140 persones, entre persones que representen associacions ciutadanes i empresarials, operadors de transport i gestors d'infraestructures, personal tècnic i polític de les administracions de l'RMB, van participar el passat dia 5 d'abril a la I Jornada participativa del Pla director de mobilitat (pdM) de l'RMB, organitzada per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). **Amb la finalitat de presentar i encetar el Programa de participació ciutadana, que acompanyarà durant aquest any 2006 l'elaboració del Pla director de mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona, la jornada de treball va comptar, per a la seva presentació, amb la presència del Sr. Manel Nadal, Secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.**

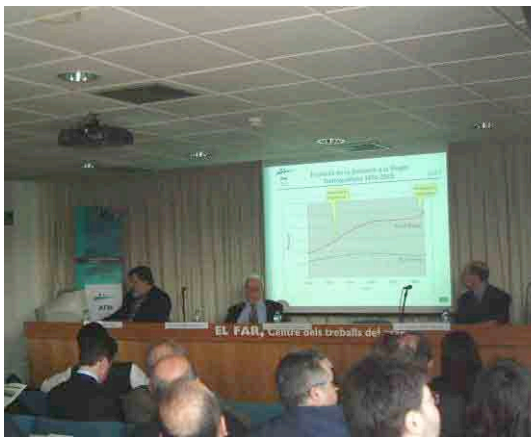


La jornada va significar, i així va ser apreciada per les persones participants, **un moment determinant en la manera de fer en les polítiques de mobilitat a l'RMB.** Responent als requeriments sobre la participació ciutadana que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, la jornada va significar l'inici del programa de participació ciutadana del pdM. Aquest programa té com a principal objectiu **escoltar i informar a la ciutadania i als agents implicats al llarg del procés d'elaboració del pdM.**

La jornada dividida en tres sessions diferenciades de treball, es va encetar amb una **diagnosi de l'actual model de mobilitat de l'RMB i dels costos socials i ambientals que aquesta ocasiona.**

En aquest sentit, la primera exposició a càrrec del Sr. Xavier Rosselló, Director tècnic adjunt de l'ATM, va constatar els desequilibris de l'actual model de mobilitat a l'RMB com a conseqüència del creixement i dispersió de la població i dels seus canvis d'hàbits. Els actuals patrons de mobilitat de l'àrea metropolitana mostren que en els darrers anys el nombre de desplaçaments així com la distància mitjana recorreguda han augmentat considerablement. Els 3,9 milions d'habitants de l'RMB, realitzen 12,1 milions de viatges en dies feiners, una mitjana de 3,1 desplaçaments per persona al dia. Altrament, els desequilibris d'aquesta mobilitat es manifesten en l'ús dels diferents modes de transport i en la

capacitat de les infraestructures de suport. La mobilitat obligada es continua realitzant majoritàriament en vehicle privat (52,4%), seguida del transport públic (33%), i en menor mesura a peu (14,6%). Aquests desplaçaments es concentren majoritàriament en la primera franja horària del dia (de les 7.00 a les 9.00 hores) i tenen com a principal origen o destinació la ciutat de Barcelona.



La mobilitat no obligada tampoc no escapa de les tendències actuals de la mobilitat a l'RMB. **En els desplaçaments que es fan per motiu d'oci, tot i que majoritàriament es realitzen a peu (47%), hi ha una gran presència de l'ús del vehicle privat (34%) que contribueix a col·lapsar la ja congestionada xarxa viària.** Per aquest tipus de desplaçaments la franja horària de congestió es trasllada al vespre, concentrant-se entre les 17 hores i les 20 hores.

Respecte el transport de mercaderies, aquest creix sense aturar-se (60% entre 1999 i 2003), amb la previsió que la tendència es mantindrà al llarg dels propers anys, malgrat el ritme més moderat (10% en el mateix període) de creixement econòmic. **Malauradament, la carretera continua absorbint aquest creixement, essent encara molt escassa la participació del ferrocarril en el transport de mercaderies (7%).**

Seguidament, el Sr. Francesc Calvet, Cap de planificació de l'ATM, conjuntament amb el Sr. Francesc Almoguera, consultor de l'empresa Sener, varen quantificar els costos socials i ambientals que la mobilitat ocasiona a l'RMB. **En aquest sentit, el càlcul els costos de la mobilitat a l'RMB és de més de 55.719 M€ l'any.** D'aquesta factura els **costos interns generats pel transport públic i privat ascendeixen a 53.405 milions d'euros.** D'aquesta xifra, el 54% és generat pel transport de mercaderies, sector en el qual la carretera assumeix el 99,6% dels costos. La resta, el 46%, correspon **als costos de la mobilitat de persones, els quals són generats majoritàriament en un 87% pels modes de transport que operen per la carretera,** mentre que els modes de transport ferroviari generen el 13% restant. **En termes absoluts, el vehicle privat és el principal responsable de la despesa, amb un cost anual de 17.660 milions d'euros.** Per contra, en termes de viatger transportat o quilòmetre recorregut, l'autobús i el tramvia, són els transports més cars.

Els costos externs, com el canvi climàtic, l'accidentalitat o els danys ambientals, generen una factura de 2.374 milions d'euros, essent els accidents i els danys de les emissions dels mitjans de transport sobre el canvi climàtic les despeses més importants (653 i 638 milions d'euros respectivament). En el transport de mercaderies, el transport per carretera, per tona transportada i quilòmetre, és el mode de transport que genera més costos.



Durant la segona sessió de treball de la jornada, el Sr. Marc Garcia, Director tècnic de l'ATM, va presentar els objectius i les línies d'actuació del pdM de l'RMB. En aquest sentit, el marc jurídic i institucional que determina el contingut, l'elaboració i tramitació dels Plans Directors de Mobilitat, està determinat en la Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat i en el Decret 466/2004, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i el Consell de la Mobilitat. **Tanmateix, el ponent va destacar que hi ha una oportunitat sense precedents, així com una ferma voluntat per part de les institucions d'elaborar els plans previstos a la Llei 9/2003 de la mobilitat d'una forma coordinada i amb un contingut coherent entre sí.** En aquest sentit, l'elaboració del pdM de l'RMB, haurà de prendre en consideració el que s'estableixi en el Pla Territorial de l'àmbit metropolità, en les Directrius Nacionals de Mobilitat, en el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Barcelona i en els Plans específics que s'estan tramitant (com el PITC).



L'àmbit territorial del pdM són les 7 comarques que integren l'RMB, i el seu contingut abasta la mobilitat de persones i mercaderies que s'efectua amb els sistemes de transport terrestres. El seu procés d'elaboració és de 12 mesos, amb la previsió d'aprovar-lo inicialment a la tardor del 2006. La redacció del pla fou encarregada als serveis tècnics de l'ATM i s'iniciaren amb la contractació de 12 estudis instrumentals de base de determinats continguts del pla.

Entre d'altres aspectes, es van assenyalar els objectius generals del pdM que es centren en promoure la sostenibilitat, la inclusió social i la competitivitat a partir de: minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments; potenciar el canvi modal de la mobilitat metropolitana i millorar l'eficiència de cada mitjà de transport. Aquests objectius estan en correspondència amb les estratègies establertes en les Directrius Nacionals de Mobilitat. La intervenció es va cloure amb la notícia que **de manera paral·lela a l'elaboració del pdM s'iniciarà l'actualització**

(revisió) del Pla director d'infraestructures (PDI) de l'RMB conceptualitzat com a pla específic del pdM.

Aquesta sessió es va cloure amb la intervenció de la Sra. Georgina Andreu, consultora de Gabinet GAUDI, SL, que va presentar el programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB. En aquest sentit, es va destacar el fet que la **participació ciutadana ha deixat de ser un luxe per esdevenir un requeriment legal en els processos decisionals** i que, especialment, en matèria de mobilitat aquests processos esdevenen necessaris ateses les implicacions directes de la mobilitat en la qualitat de vida de la ciutadania i en la vertebració i connexió del territori. A Catalunya, la mateixa Llei de la mobilitat així com, posteriorment, el Decret 466/2004, de 28 de desembre relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, assenyalen la necessitat que els plans directores de mobilitat garanteixin la participació: dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat, i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals en poden quedar afectades.

Atesos aquests plantejaments el programa de participació ciutadana del pdM que es va presentar, s'estructura com un procés en paral·lel a l'elaboració dels seus continguts que **garanteix la participació de tots els agents implicats i que desenvolupa diferents mecanismes de participació institucional, tècnica i ciutadana**. Aquesta participació és present en la fase prèvia a la redacció dels instruments de programació del pdM, en la seva formació i en les fases posteriors a partir de la convocatòria d'informació pública.



Els tres àmbits participatius presentats es desenvoluparan mitjançant tècniques de consulta diferenciades:

- Jornades participatives i informatives obertes a la ciutadania a la manera d'una audiència pública, al llarg de les quals es presentaran les línies mestres i les propostes d'actuació del pdM i es propiciarà el debat per part de les persones assistents a les jornades;
- Tallers participatius en el marc del CMATM orientats a promoure la participació en el sí de l'òrgan de consulta i participació cívica i social de l'ATM;
- Sessions informatives amb les Direccions Generals de la Generalitat implicades o afectades en el procés d'elaboració del pdM de l'RMB;
- **Fòrum de participació digital (www.atm-transmet.org) orientat a informar, promoure la participació i recollir els suggeriments dels agents al llarg del procés d'elaboració del pdM;**

En la darrera sessió de la jornada de treball, es va obrir el debat ciutadà a través d'un torn de paraules, amb la finalitat que les persones participants expressessin les seves opinions respecte de la informació presentada, i recollir les aportacions realitzades per a prendre-les en consideració en els treballs d'elaboració del pdM. En aquest sentit, **les persones participants a la jornada, varen valorar positivament l'inici dels treballs d'elaboració del pdM de l'RMB ja que esdevé una oportunitat única per a dissenyar un conjunt d'actuacions que permetin promoure un nou model de mobilitat, més sostenible i segur.**



Amb les aportacions de les persones assistents es va poder constatar la **bona acollida de l'inici del programa de participació ciutadana del pdM**, tot i que això, tal i com es va manifestar, no és exempt de la demanda de seguir aprofundint i treballant per garantir la participació de tots els agents implicats en el model de mobilitat de l'RMB. Tanmateix les persones assistents varen mostrar el seu interès per a poder esdevenir corresponsables en l'elaboració d'aquest important instrument de planificació de la mobilitat.

El matí de treball va concloure amb la intervenció del **Sr. Jordi Hereu i Boher, regidor de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona**, que va animar a tothom present a seguir treballant en l'impuls dels processos participatius com a eixos imprescindibles per a la presa de decisions en la implementació de les polítiques locals de mobilitat. Així mateix, va convidar als assistents a continuar participant activament en el procés de participació del pdM mitjançant les tècniques presentades.



2a Jornada participativa i informativa del pdM de l'RMB

La segona jornada participativa i informativa del pdM es celebrarà en la fase de tramitació i aprovació del pdM de l'RMB. És durant aquesta fase que es sotmetrà, en primer lloc, el pdM a la consideració del Consell d'Administració de l'ATM, i que posteriorment s'aprovarà inicialment el projecte del pdM per part del DPTOP. Un cop superats aquests tràmits s'iniciarà el període d'informació pública.

Just a l'inici del període d'informació pública del projecte de pdM, es preveu realitzar una jornada participativa i informativa que on es presentarà públicament el programa d'actuacions del pdM de l'RMB durant el període d'informació pública al qual serà sotmès el document, obrint un espai de reflexió, participació i debat ciutadà, amb els següents objectius:

- Exposar de primera mà: la valoració de l'escenari tendencial 2012, els objectius del pla, els eixos estratègics i les mesures d'actuació del pdM de l'RMB;
- Intercanviar les reflexions i opinions respecte el model de mobilitat proposat i les estratègies i actuacions per assolir-lo;
- Detectar els plantejaments dels diferents agents institucionals, sectorials i socials implicats en matèria de mobilitat a l'RMB respecte les propostes d'actuació del pdM de l'RMB;
- Promoure el diàleg democràtic entre els agents implicats en matèria de mobilitat a l'RMB, fomentant la cultura cívica.

La jornada restarà oberta a tota la ciutadania interessats i comptarà amb els mateixos mitjans de comunicació, difusió i convocatòria establerts en la jornada precedent.

En aquest sentit, i per tal de donar continuïtat al programa de participació ciutadana, es convocarà de forma específica al membres dels òrgans de govern i consulta de l'ATM, als persones que representen les administracions públiques amb competències en matèria de mobilitat a l'RMB, així com els diversos agents que han participat en els diferents moments participatius del pdM de l'RMB.

3.2.- Els tallers participatius en el marc del CMATM

Atesa l'estructuració del Consell de la Mobilitat de l'ATM, com a òrgan legitimat de participació i consulta cívica i social, s'han celebrat 5 sessions en el marc del consell dedicats a mode de tallers participatius en el marc d'elaboració del pdM.

Aquests tallers esdevenen un acte de participació destinat a debatre aspectes concrets del procés d'elaboració del pdM i permeten aconseguir els objectius següents:

- Exposar de primera mà al col·lectiu del CMATM l'estat dels treballs d'elaboració del pdM en paral·lel al seu ritme de desenvolupament;
- Intercanviar informació, plantejaments i percepcions respecte als treballs presentats;
- Promoure la participació, el consens i la concertació de tots els agents i legitimar el procés i l'òrgan de participació de l'ATM.

Els tallers participatius en el marc del CMATM s'han desenvolupat segons l'estructura definida en els estatuts de l'ATM, el qual s'ha ampliat de forma extraordinària per a l'elaboració del pdM integrant 30 persones que representen agents convidats específicament des de la tercera reunió CMATM. Tots els tallers del CMATM s'han desenvolupat segons una ordre del dia establerta i se n'ha aixecat acta, que s'ha aprovat en la sessió següent, a mode de recollir i incorporar les propostes i opinions expressades.

Taller participatiu del CMATM, 19 de desembre de 2005

El primer taller del CMATM es va celebrar el 19 de desembre de 2005 a la seu de l'ATM. Durant aquesta sessió es va formalitzar la seva constitució i va donar a conèixer de primera mà el projecte de pdM que es pretén elaborar, com també la metodologia de treball proposada i el seu desenvolupament temporal. Al llarg d'aquesta sessió es van tractar els punts següents segons l'ordre del dia establert:

- La constitució i funcionament del CMATM;
- El sistema metropolità del transport públic col·lectiu, el sistema tarifari integrat, l'estudi origen-destinació Renfe Rodalies, i el sistema tramviari;
- L'informe d'aprovació de les tarifes de l'exercici de 2006;
- Els plans d'actuació del transport públic de 2006;
- El Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

La sessió, presidida per la Sra. Maite Arqué, presidenta del CMATM, va comptar amb la participació de 17 assistents de les entitats següents:

Persones que representen les administracions consorciades i de l'ATM:

- 2 persones que representen el DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Barcelona
- 2 persones que representen l'Entitat Metropolitana del Transport
- 3 persones que representen l'ATM

Persones que representen els municipis:

- 1 persona que representa l'Associació Catalana de Municipis i Comarques

Persones que representen organitzacions empresarials:

- 1 persona que representa Foment del Treball

Persones que representen els sindicats:

- 1 persona que representa Comissions Obreres
- 1 persona que representa la Unió General de Treballadors

Persones que representen associacions de consumidors i d'usuaris:

- 1 persona que representa l'Organització de Persones consumidores i usuàries de Catalunya
- 1 persona que representa la Unió de Consumidors de Catalunya

Persones que representen associacions o col·lectius:

- 1 persona que representa la Federació d'Associacions de Veïns d'habitatge social de Catalunya
- 1 persona que representa l'Associació per a la Promoció del Transport Públic



ACTA DE LA REUNIÓ DEL CONSELL DE LA MOBILITAT DE L'ATM

Número sessió: 2005/1
Data: 19 de desembre de 2005
Hora: 17 hores
Lloc: Sala de Junes de l'ATM

Assistents:

Excma. Sra. Maite Arqué
Sr. Manel Nadal
Sr. Jordi Hereu
Sr. Lluís Tejedor
Sr. Ramon Seró
Sr. F. Xavier Reinaldos
Sr. Salvador Guillermo
Sr. Manel Ferri
Sr. Eduard Sanz
Sra. Vanessa Bastida
Sr. José Miguel Sanz
Sr. Fernando Francisco Méndez
Sr. Lluís Carrasco
Sra. Mayte Capdet

Assisteixen també:

Sr. Miguel Àngel Dombriz
Sr. Àngel López
Sr. Marc Garcia

Excusa l'assistència:

Sra. Maria Costa

El Sr. Nadal obre la sessió i tot seguit, es debaten els següents assumptes de l'ordre del dia:

1. CONSTITUCIÓ I FUNCIONAMENT DEL CONSELL DE LA MOBILITAT DE L'ATM

El Sr. Nadal manifesta que l'aprovació de la Llei de la Mobilitat va comportar la modificació dels Estatuts de l'ATM a l'objecte de convertir-se en Autoritat de la Mobilitat.

Els nous Estatuts es van aprovar al juny de 2005, creant aquest Consell com òrgan de consulta i participació cívica i social en el funcionament del sistema de transport públic.

En la sessió d'avui es constitueix formalment aquest Consell que es reunirà preceptivament un mínim de dues reunions a l'any; una abans de l'estiu i l'altra a finals d'any.

El Sr. Ferri lamenta la no convocatòria de la Ponència d'Usuaris i Beneficiaris (PUB) en els darrers dos anys i demana que aquesta situació no es repeteixi en aquest Consell.

El Sr. Nadal contesta que aquest Consell no és exactament igual que la PUB, ja que està integrat per més membres. El motiu de no reunir-se la PUB en dos anys és perquè hi hagut un procés de renovació i coneixement dels òrgans de l'ATM i fins que no s'ha tancat aquest procés, no s'ha convocat als òrgans de consulta i participació.

El Sr. J. M. Sanz demana poder disposar de la informació de forma prèvia si el Consell ha de prendre postura sobre algun tema.

El Sr. Nadal manifesta que s'enviarà la informació tres dies abans, sempre que sigui possible.

La Sra. Arqué comenta que preceptivament es convocarà el Consell de la Mobilitat, com a òrgan de consulta i participació, dues vegades a l'any i si és necessari alguna altra reunió també es convocarà amb caràcter extraordinari.

2. PRESENTACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

El Sr. Nadal introdueix el tema del sistema de transport públic. L'informe està estructurat en tres apartats: oferta, demanda i finançament. En aquest darrer punt s'ha de destacar que el Contracte-Programa 2005-2006 va ser aprovat pel Consell de Ministres el divendres passat.

El Sr. Seró explica la documentació lliurada, agraïnt a tot l'equip de l'ATM la seva preparació. Des de la creació de l'ATM (l'any 1997) fins a finals de l'exercici 2004, l'oferta de transport públic, mesurada en vehicles-km ofertats, ha crescut en un 32%, percentatge coherent amb l'increment de demanda que en el mateix període ha crescut un 31%.

Respecte al finançament s'ha de destacar el canvi important i substantiu de les aportacions de les Administracions consorciades, que suposen un increment del 56% en aquests dos darrers Contractes-Programa.

3. PRESENTACIÓ DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

La Sra. Arqué demana al Sr. Seró que faci una presentació del Sistema Tarifari Integrat.

El Sr. Seró explica breument el sistema destacant que actualment hi ha 56 operadors integrats que representen el 99% dels operadors del sistema de transport públic col·lectiu; les validacions de títols integrats més els títols socials representen el 85% de les validacions totals del sistema (quasi 900 milions de viatges).

El Sr. Carrasco, en nom de la APTP, felicita a l'ATM per la implantació del Sistema Tarifari Integrat, però dit això, creuen que hi ha temes que s'han de revisar:

- tarifes discriminatòries a la 2^a corona, on la targeta T-10 incrementa un 100% el preu respecte a la 1^a corona.
- que l'any 2006 sigui l'any de la integració de la tarifació social, homogeneïtzant els criteris de les diferents poblacions i consensuar les postures de totes les administracions.

El Sr. José M. Sanz demana que s'estudii i s'estableixin sistemes per corregir distàncies dins d'un mateix corredor i pregunta si el conflicte amb les associacions de les famílies nombroses està resolt.

El Sr. Ferri demana la creació d'una T-Any (T-Empleat, T-Treballador o similar) que hauria de tenir un preu més baix que 4 targetes trimestrals o 12 mensuals.

El Sr. Seró contesta al Sr. Sanz que no hi ha cap sistema tarifari que resolgui tots els conflictes de territori, de zones i de distància. En cas que es consideri necessària una revisió, es recolliran totes les reclamacions, s'analitzaran i es valoraran econòmicament.

Respecte a la T-Any comenta que es té en perspectiva per al 2007 la creació d'una targeta T-Mobilitat, que sigui un abonament anual per al transport públic amb més prestacions i també es buscarà l'adhesió de determinats col·lectius empresarials per tenir una penetració més àmplia. En el tema de tarifació social, l'ATM no és competent, depèn dels Ajuntaments i de la Generalitat de Catalunya, pel que fa a FGC, i no correspon a aquesta taula decidir el que es vol fer en la política tarifària social.

El Sr. Nadal comenta que la política de govern en tarifació social és que no ha d'anar a càrrec del transport sinó dels diferents departaments de Benestar Social; afegeix que s'està treballant en el tema de famílies nombroses.

4. ESTUDI ORIGEN/DESTINACIÓ RENFE RODALIES

El Sr. Seró explica l'evolució de la penetració dels títols integrats a la xarxa de Rodalies, preveient tancar el 2005 amb una quota del 57%.

El Sr. M. García explica l'estudi realitzat destacant la matriu O/D en dues zonificacions, el mapa ATM i el mapa Renfe i la conversió entre ells. Subratlla també els principals modes d'accés i dispersió, fent especial èmfasi en el grau de captivitat dels usuaris que fan servir el servei de Renfe, on la gran majoria dels usuaris fan servir aquest mode cinc dies a la setmana, fent un desplaçament d'anada i un de tornada per mobilitat obligada.

5. SISTEMA TRAMVIAIRE

El Sr. Seró fa una introducció de la informació facilitada que s'anirà actualitzant en les successives reunions.

El Sr. M. García explica la xarxa actual, informa que el proper 5 de gener és prevista l'ampliació del Trambaix fins a Sant Just Desvern i fa un apunt de l'estat

de les obres al Trambaix i al Trambesòs. Respecte a la demanda, el tramvia ja ha transportat més de 20 milions de validacions.

La Sra. Arqué comenta que l'EMT ha fet una modificació de línies de bus d'aportació a la xarxa tramviària a la zona de Sant Just Desvern.

El Sr. Ferri felicita a l'ATM per la decisió de tirar endavant el sistema tramviària i per l'explicació de les obres i la demanda. Respecte al PDI, en l'apartat de tramvies hi ha dos temes pendents i demana explicacions: intercanviador Estació del Nord i la connexió dels dos tramvies.

El Sr. García respon que l'arribada a l'Estació del Nord tenia diferents funcions, de correspondència de modes i de final de la línia del Trambesòs. L'Ajuntament de Barcelona té un projecte emblemàtic -l'estació de Glòries- on una d'aquestes funcions ja quedaria recollida; l'únic punt que no quedaria recollit és l'intercanvi amb l'estació d'autobusos, però la mateixa és bàsicament de llarg recorregut i pels estudis de l'ATM es coneix que l'accés amb transport públic és molt reduït.

El Sr. Nadal respon a la connexió dels dos tramvies dient que la mateixa no es pot abordar sense acabar el que ja està previst a Badalona i Sant Feliu. Per altra banda, en la decisió de la connexió dels dos tramvies ha de participar de manera clara i decidida l'Ajuntament de Barcelona, ja que més del 30% de la inversió correspon a urbanització dels carrers de la ciutat.

El Sr. Carrasco manifesta que dir que no es parlarà d'ampliació de tramvies fins que estigui acabat quan s'està a punt de revisar el PDI és una incongruència.

6. INFORME APROVACIÓ TARIFES EXERCICI 2006

El Sr. Seró comunica que es lliura a aquest Consell el mateix document que ha conegut el Consell d'Administració. L'increment de tarifes ve marcat pel fort increment de preus dels carburants l'any 2004 i 2005, altres increments de preus del transport públic i l'equilibri amb el Contracte-Programa. Com a novetat destaca l'ampliació de l'edat de la T-Jove per a estudiants i l'estudi de la T-Jove Mensual.

El Sr. Carrasco reitera l'esmentat abans quant al fort increment de preus d'1a 2 zones.

El Sr. Sanz manifesta que l'entitat que ell representa tenen per costum no estar d'acord amb augments per sobre de l'IPC, sobretot si no hi ha millores en l'oferta.

La Sra. Arqué comenta que en el següent punt es tractarà aquestes millores i que per a l'any vinent són substancials.

7. PLANS D'ACTUACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC ANY 2006

El Sr. Seró comenta que l'equació del transport públic es basa en un triangle, on els tres vèrtex són: oferta (presentació de les millores previstes en el mes de setembre), recaptació (tarifes i demanda prevista, aprovació increment de preus al desembre) i subvenció (Contracte-Programa aprovació al mes d'octubre).

L'increment de l'oferta del Metro prevista és del 13%, gran part donada per la renovació/ampliació dels nous trens que milloraran la freqüència de pas; aquestes actuacions de compra de trens suposen un canvi històric en la renovació del parc mòbil, amb quasi el 50% de la flota. Altres elements essencials d'actuació són seguretat, neteja, vandalisme i accessibilitat.

L'oferta de bus també s'incrementa, en un 12% amb 171 nous autobusos.

La Sra. Arqué manifesta que s'està fent un gran esforç en noves línies d'autobús, millores d'interconnectivitat i noves cotxeres.

El Sr. Carrasco saluda en positiu totes aquestes mesures, però pregunta què passa amb la segona corona i la resta de medis ja que són uns deures que també s'han de fer i demana a l'ATM i la DGPT que, en proper Consell, es pugui explicar que es farà fora de la primera corona.

El Sr. Seró contesta que el metro no és només per a la ciutadania de l'àrea metropolitana sinó també per als de la segona, al ser el gran "conmuting" del sistema; per altra banda, les inversions no s'han de fer per territori sinó per utilització. Si s'analitza la informació donada es pot comprovar que el bus interurbà ha sofert un canvi espectacular, tant en oferta com en demanda i que en el futur es seguiran fent. Respecte a FGC no s'ha presentat el Pla d'Actuació al ser ja conegudes la seves accions: 13 nous trens (6 rebuts i 7 que es rebran al 2006), accessibilitat, seguretat, etc.

El Sr. Dombriz comenta que l'any 2005 i 2006 s'està treballant de manera molt intensa en l'accessibilitat als llocs de treball, i que si la Presidenta ho considera convenient es pot parlar en una propera reunió.

El Sr. Ferri demana traslladar tota aquesta informació a aquest Consell i conèixer el detall de les ampliacions, canvis de línies i el seu calendari d'implementació.

8. PLA DIRECTOR DE MOBILITAT (pdM)

El Sr. García emmarca la redacció d'aquest Pla i destaca el procés de participació ciutadana en la seva elaboració preveient tenir una versió inicial a l'octubre de 2006. El pdM és un pla director i no baixarà al detall de planificació amb l'objectiu d'assolir una mobilitat metropolitana el més sostenible possible, per tant, limitant el consum de recursos tant interns com externs.

El Sr. Ferri diu que un dels objectius que hauria de tenir és que la mobilitat no generi un consum d'energia superior, i el control en l'emissió de gasos (consideració Kyoto); i també s'hauria de considerar un balanç en termes socials.

El Sr. García manifesta que es tindrà en consideració.

La Sra. Bastida comenta que el fet d'externalitzar el projecte de participació ciutadana no garanteix que el projecte estigui ben fet i proposa la participació en aquest punt de la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Barcelona.

El Sr. Menéndez manifesta que en la redacció del pdM es tingui en consideració la gent de mobilitat reduïda amb necessitat d'acompanyant i de la mobilitat d'aquest grup de suport.

9. INTERVENCIONS DELS MEMBRES DEL CONSELL DE LA MOBILITAT

El Sr. Carrasco, en el tema de l'Aeroport, expressa que s'ha provocat un gran agravi als usuaris del transport públic, i que no és només responsabilitat de l'operadora i de l'ADIF sinó també de la Generalitat de Catalunya i de l'ATM exigir que es preguin mesures urgents que puguin paliar aquesta afectació.

El Sr. Ferri demana que quedi constància del posicionament, de la institució que ell representa, en quan que la prioritat és fer arribar l'AVE a Barcelona sense tenir en consideració a la plantilla actual de l'Aeroport.

El Sr. Seró informa que s'ha fet un dossier sobre l'afectació de les obres al servei ferroviari a l'aeroport, que se'ls farà arribar, i que el Comitè Executiu de l'ATM va requerir a Renfe i ADIF posar una línia de bus llançadora com un servei complementari. Per altra banda, es farà, en breu termini, un balanç i es prendran les decisions que convinguin.

Sense més temes que tractar s'aixeca la reunió a les 19:30 hores.

Taller participatiu del CMATM, 17 de maig de 2006

El segon taller del CMATM es va celebrar el 17 de maig de 2006 a la seu de l'ATM. Al llarg d'aquesta sessió es van tractar els punts següents segons l'ordre del dia establert:

- El programa de participació ciutadana del pdM;
- L'informe valoratiu de la celebració de la jornada participativa;
- El calendari de treball del CMATM en el procés d'elaboració del pdM;
- La proposta d'agents convidats als propers tallers de treball del CMATM;
- El guió de continguts del pdM per tal de valorar-lo conjuntament.

La sessió, presidida per la Sra. Maite Arqué, va comptar amb la participació de 17 assistents de les entitats següents:

Persones que representen les administracions consorciades i de l'ATM:

- 1 persona que representa al DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa l'Ajuntament de Barcelona
- 1 persona que representa l'Entitat Metropolitana del Transport
- 1 persona que representa l'AMTU
- 3 persones que representen l'ATM

Persones que representen els municipis:

- 1 persona que representa la Federació de Municipis de Catalunya
- 1 persona que representa l'Associació Catalana de Municipis i Comarques

Persones que representen organitzacions empresarials:

- 1 persona que representa Foment del Treball

Persones que representen els sindicats:

- 1 persona que representa Comissions Obreres
- 1 persona que representa la Unió General de Treballadors

Persones que representen associacions de consumidors i d'usuaris:

- 1 persona que representa l'Organització de Persones consumidores i usuàries de Catalunya

Persones que representen associacions o col·lectius:

- 1 persona que representa la Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya
- 1 persona que representa la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
- 1 persona que representa l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
- 1 persona que representa la Fundació RACC



ACTA DE LA REUNIÓ DEL CONSELL DE LA MOBILITAT DE L'ATM

Número sessió: 2006/2
Data: 17 de maig de 2006
Hora: 12 hores
Lloc: Sala de Junes de l'ATM

Assistents:

Excma. Sra. Maite Arqué
 Sr. Manel Nadal
 Sra. Maria Costa
 Sr. Ramon Seró
 Sr. Francisco Bustos
 Sr. Xavier Reinaldos
 Sr. Salvador Guillermo
 Sr. Manel Ferri
 Sr. Eduard Sanz
 Sr. Joan Garcia
 Sr. Jose Maria Alonso
 Sr. Lluís Carrasco
 Sr. Xavier Abadia en representació del Sr. Miquel Nadal
 Sr. Sergi Vinyals
 Sr. Lluís Alegre

Assisteixen també:

Sr. Àngel López
 Sr. Marc Garcia
 Sra. Rosa Arbonès
 Sra. Georgina Andreu

Excusa l'assistència:

Sr. Jordi Hereu
 Sr. Lluís Tejedor
 Sr. Miquel Àngel Dombriz

La Sra. Arqué obre la sessió a les 12:15 hores i tot seguit, es debaten els següents assumptes de l'ordre del dia:

1. LECTURA DE L'ACTA DE LA REUNIÓ ANTERIOR

El Sr. Ferri comenta que caldria incorporar en l'acta de la reunió anterior que s'havia pres el compromís de presentar un calendari de reunions del Consell. Feta aquesta puntualització, s'acorda incorporar aquesta modificació. El Sr. Seró comenta en relació a aquest tema que en la documentació lliurada en aquesta sessió s'incorpora un calendari de reunions del Consell per aquest any 2006.

2. PRESENTACIÓ DEL NOU SECRETARI DEL CONSELL DE LA MOBILITAT DE L'ATM

La Sra. Arqué presenta el nou secretari del Consell de la Mobilitat de l'ATM, el Sr. Alegre, qui des del passat 18 d'abril assumeix també les tasques de cap del Servei de Mobilitat dins l'estructura organitzativa de l'ATM.

El Sr. Ferri felicita l'ATM per la creació d'aquest nou servei i de la incorporació del Sr. Alegre a l'estructura de l'ATM i com a secretari del Consell.

El Sr. Seró comenta que l'ATM no només aposta políticament per la mobilitat sostenible sinó que s'implica destinant recursos humans i econòmics seguint els requeriments de la Generalitat de Catalunya que fou qui sol·licità la creació d'aquest nou Servei de Mobilitat d'acord amb les atribucions que s'atorguen en la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat a les Autoritats Territorials de la Mobilitat.

3. INFORMACIÓ ACTUALITZADA DEL SISTEMA TRAMVIAIRE, 1r QUATRIMESTRE

El Sr. Seró comenta que tal i com es sol·licitar en la darrera reunió del Consell es lliura informació actualitzada sobre el sistema tramviari que conté: un plànol general de l'estat de les obres tant del sistema tramviari Diagonal-Baix Llobregat així com del Sant Martí-Besòs; l'evolució de la demanda del sistema tramviari durant els quatre primers mesos de l'any 2006 que evidencien un augment notable del volum de persones que viatgen transportades tant pel Trambaix, 35 %, com pel Trambesòs, 25 %, respecte a l'any 2005. També s'annexa, el butlletí TransMet Xifres amb les dades bàsiques del 2005 així com l'informe de seguiment dels Sistema Tarifari Integrat a la RMB presentat en el darrer Consell d'Administració de l'ATM que reflecteix una evolució molt positiva durant el període 2001-2005, al llarg del qual la demanda del sistema de transport públic col·lectiu ha crescut amb 131 milions de persones. Aquesta informació s'anirà actualitzant en les successives reunions.

El Sr. Ferri manifesta la seva satisfacció per les dades presentades, que constaten que el sistema tramviari està donant els seus fruits. Tanmateix, demana informació respecte a les propostes de dues actuacions tramviàries previstes en el PDI 2001-2010: la connexió dels dos tramvies a la Diagonal i el ramal de connexió amb l'intercanviador de l'estació del Nord.

El Sr. Seró respon que no hi ha una decisió presa per part de l'ATM pel que fa al ramal de l'estació del Nord i que per tant no pot dir res al respecte. Quant a la connexió dels dos tramvies, recorda que el PDI la supedita a l'acabament de les obres de les actuals concessions. Fa esment, respecte a les obres encara no finalitzades, que es preveu acabar el tram Glòries – L4 del Trambesòs, el setembre d'enguany, i el darrer tram del Trambesòs St. Adrià-Badalona i l'arribada fins a Sant Feliu del Trambaix cap al març de 2007. En el marc del Consell s'informarà puntualment de l'estat de les obres, de l'evolució de la demanda, i una vegada presa una decisió respecte les propostes esmentades, es farà pública.

4. PRESENTACIÓ DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA PER A L'ELABORACIÓ DEL PDM I PROPOSTA D'AGENTS CONVIDATS A LES PROPERES REUNIONS DEL CONSELL

El Sr. M.Garcia presenta una visió global i actualitzada del procés de participació ciutadana del pdM, amb un calendari de treball que s'ha ampliat i reestructurat sobre la base de quatre eixos de treball: les jornades participatives, les reunions temàtiques del CMATM, les sessions informatives en el marc dels Consells Comarcals i les DDGG de la Generalitat de Catalunya i els grups tècnics de treball. Respecte a la I Jornada participativa del pdM celebrada el 5 d'Abril es valora molt positivament el nivell d'assistència i participació, 142 assistents, així com el resultat de l'enquesta de satisfacció que varen respondre 78 de les persones assistents. Es presenta el calendari temptatiu del programa de participació, inclòs en la documentació annexa, i s'acorda la celebració de la propera reunió del CMATM temptativament el dia 22 de juny a les 17 hores a la Sala del Vagó de l'edifici "El Rellotge" de la Diputació de Barcelona. Tanmateix s'adjunta una proposta d'agents convidats a les properes reunions del Consell. També es fa especial esment al fet que la calendarització del programa de participació ciutadana estarà subjecte al ritme polític.

El Sr. Ferri felicita l'ATM pel programa presentat i comenta que respecte als 6 grups de treball tècnic que s'han estructurat troba a faltar un espai propi en matèria de finançament del transport públic així com en matèria de polígons industrials i centres d'activitats econòmiques. Tanmateix proposa incorporar en la llista d'agents convidats a les properes reunions del Consell Tramvia Metropolità i la "Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat" de la Diputació de Barcelona.

El Sr. Seró respon que per descomptat cal incorporar Tramvia Metropolità en el llistat d'agents convidats. Tanmateix afegeix que un dels Grups de Treball proposats pot incorporar de manera explícita un àmbit de treball en matèria de polígons industrials i recorda que hi ha una presència molt activa de l'ATM en aquest tema fent estudis, essent present en tots els Consells de Polígons que s'estan creant (Sr. Alegre n'és el representant) i participant en els convenis de finançament. Respecte al grup de treball en matèria de finançament del transport públic, comenta que la Llei de la mobilitat preveu que el Govern presentarà un projecte de Llei de finançament del transport públic i que per tant és un tema que no pertoca en l'elaboració del pdM.

El Sr. Ferri respon que ja estan superats els terminis legals que fixava la Llei de la mobilitat per a l'elaboració del projecte de Llei de finançament del transport públic, i que és idoni aprofitar la redacció del pdM per a proposar propostes en aquesta línia, i per tant insisteix en incorporar aquest àmbit de treball.

El Sr. Nadal comenta que el Govern de la Generalitat de Catalunya està elaborant una guia per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (PMU) que es publicarà en breu i que juntament amb aquesta està previst treure una convocatòria d'ajuts a començaments d'estiu per a la redacció de PMU. Respecte el projecte de Llei de finançament del transport públic, comenta que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Departament d'Economia i Finances han creat una Comissió de treball per encetar el treball de redacció del projecte de Llei. No obstant, fins que no estigui aprovada la Llei de finançament del transport públic a nivell estatal s'avançarà en l'aprovació d'una Llei autonòmica. En matèria de polígons industrials,

comenta que en el marc del Pacte per a la Competitivitat s'han acomplert amb escreix els objectius que s'havien marcat en aquesta matèria.

El Sr. Carrasco demana que els materials de la reunió del Consell arribin 2 o 3 dies abans de la celebració de la mateixa. Tanmateix comenta que, respecte al calendari de sessions informatives a nivell comarcal, seria interessant poder disposar de les dates exactes de celebració. Subscriu la proposta d'incorporar la "Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat" com agent convidat a les properes reunions del Consell. Tanmateix pregunta quines dates i quin procés es seguirà per a la revisió del Pla Director d'Infraestructures (PDI).

El Sr. Sanz proposa integrar la perspectiva dels polígons industrials o grans centres generadors de treball en els grups tècnics de treball que s'han estructurat.

El Sr. Guillermo es suma al prec fet pel Sr. Carrasco de disposar de la informació de la reunió del Consell amb anterioritat a la celebració de la mateixa. Així mateix sol·licita disposar dels elements de síntesi dels treballs dels estudis instrumentals del pdM. Respecte al procés de participació, comenta que malgrat considera molt enriquidor celebrar una sessió ampliada del Consell no cal perdre de vista la representativitat dels agents que integren el Consell.

El Sr. Ferri comenta que la Llei de la mobilitat establia que a partir del 14 de juliol de 2006 els polígons industrials havien de disposar de la figura del gestor de la mobilitat, i malgrat el Pacte per a la Competitivitat funciona, els recursos econòmics són insuficients i per això reitera la necessitat d'incorporar el finançament del transport públic en l'elaboració del pdM.

El Sr. Seró diu, respecte a la preocupació mostrada pels membres del Consell pel que fa a la rebuda de la documentació de la reunió, que en la sessió d'avui, la documentació relativa al programa de participació és informativa i que el document guió del pdM és una proposta base que avui es presenta i que caldrà anar treballant. En aquest sentit, comenta que si els membres del Consell volen disposar de la informació lliurada en les reunions amb major antelació i el ritme de reunions establert ho dificulta es pot reprogramar el calendari de treball proposat.

El Sr. Alonso explica que és la primera vegada que assisteix al Consell i que vol sumar-se a la necessitat de disposar de la informació amb més antelació a la celebració de la reunió. Respecte al finançament del transport, manifesta que no està d'acord que hi hagi un recàrrec a l'IBI.

La Sra. Arqué diu que el tema del finançament de transport públic no pertany al pdM ni al Consell de la Mobilitat i demana al secretari que anoti les dades domiciliàries del Sr. Alonso de cara a la tramesa d'informació.

El Sr. Reinaldos comenta que, respecte a l'entrega de la documentació de les reunions i el calendari de treball proposat, els serveis tècnics de l'ATM són els qui han de valorar si és l'adient en funció del tipus de documentació que s'entrega en cada reunió (informativa, per debatre,...).

El Sr. Guillermo està d'acord amb el calendari de treball proposat i reitera la sol·licitud de disposar dels 13 estudis instrumentals del pdM.

El Sr. J.Garcia se suma a la necessitat de disposar de la informació amb major antelació i mostra la seva preocupació respecte el finançament del transport públic el qual hauria d'estar finançat únicament per l'Estat.

El Sr. Bustos comenta, respecte a l'entrega de documentació de les reunions del Consell, que no cal reprogramar el calendari de treball sinó únicament disposar de la documentació amb un mínim de 3 dies d'antelació proposta que és subscrita per tots els membres del Consell.

A petició del Sr. Carrasco, el Sr. M.Garcia comenta que els tres estudis instrumentals que estan finalitzats estan disponibles a la pàgina web del programa de participació del pdM i que puntualment s'aniran incorporant la resta d'estudis.

El Sr. López mostra la seva conformitat amb el plantejament de la reunió, atès que respecte a la documentació entregada tan sols calia aprovar el llistat d'agents convidats a les properes reunions del Consell i la resta d'informació es presentava en el marc de la reunió. Així mateix, considera que no cal incloure el finançament del transport públic en el contingut del pdM. Respecte el fet de constituir un nou grup tècnic de treball específicament per a la matèria dels polígons industrials, considera que no és necessari ja que serà un àmbit de treball transversal que serà tractat en cadascun dels grups sectorials establerts. En referència al calendari de treball proposat, considera que s'ha de complir i que es pot assolir sense problemes.

El Sr. Seró comenta que el ritme de reunions del Consell amb periodicitat mensual és assumible per part de l'ATM. Tanmateix, demana disculpes per la demora en l'entrega de la documentació de la reunió i afegeix que el Sr. Alegre està a disposició de qualsevol dels membres del Consell per atendre les seves consultes en aquestes matèries.

El Sr. Nadal considera que el ritme de treball és el correcte atès que hi havia previst un termini per a l'elaboració del pdM d'un any (d'octubre 2005 a octubre de 2006) i que es podrà accomplir. Comenta que s'estan finalitzant els estudis instrumentals i, en paral·lel, hi ha d'altres instruments de planificació que s'estan elaborant a la RMB que caldrà tenir presents com el Pla Territorial Metropolità. Respecte el procés d'actualització del PDI, comenta que aquest és més llarg i que els continguts del pdM nodriran el PDI. En matèria de finançament del transport públic fa una reflexió a l'entorn de la necessitat de què hi hagi una fiscalitat específica per aquest finançament, mentre que respecte a la recuperació de part de les plusvàlues generades per les noves infraestructures de transport, el Decret dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que s'aprovarà en breu, ja ho preveu. En referència als gestors de mobilitat, comenta que la Llei no especifica que hi hagi d'haver un gestor a cada polígon industrial.

El Sr. Ferri reitera la necessitat d'incorporar tant el finançament del transport públic com els polígons industrials com àmbits de treball específics del pdM.

El Sr. Alegre proposa enviar per correu electrònic la documentació de les reunions del Consell per tal d'agilitar el procés.

La Sra. Arqué, proposa cloure aquest punt per tal de poder entrar en el darrer punt de l'ordre del dia.

5. PRESENTACIÓ DEL DOCUMENT MARC PER A LA REDACCIÓ DEL PDM I INFORME SOBRE EL DESENVOLUPAMENT DELS TREBALLS DELS ESTUDIS INSTRUMENTALS

El Sr. Alegre presenta el document marc per a la redacció del pdM, fent especial menció a que és un document de treball encara no tancat. Respecte al tema dels polígons industrials dins l'estructura del pdM, destaca que són tractats de manera específica tant en la diagnosi com en els eixos de proposta (apartats 3.1.9 i 5.5.) i fa, seguidament, una resumida explicació del contingut de tot el document, on es troba una breu explicació de l'àmbit del pla, el seu marc legal i dels estudis instrumentals encarregats en la fase d'anàlisi.

Per acabar, el Sr. Alegre assenyala i descriu els 3 elements claus del Pla: la sostenibilitat, la participació ciutadana i l'avaluació d'alternatives i comenta que cal que els membres del consell valorin si estan d'acord amb la proposta feta pel que fa a aquests tres temes i el sistema d'avaluació previst pel pla.

El Sr. Ferri felicita a l'ATM per l'estructura de treball presentada i valora molt positivament l'explicació realitzada. Tanmateix, pregunta si algun dels documents conté un estudi específic en matèria d'estalvi energètic.

El Sr. M. Garcia respon que l'estudi de costos socials i ambientals del transport a la RMB ho conté, però que tanmateix hi ha un estudi realitzat per l'ICAEN sobre la contribució del sector del transport a la reducció de l'estalvi energètic que faran servir de base en l'avaluació ambiental del pla.

El Sr. Ferri comenta que, en l'apartat de propostes, caldrà posar l'accent en els sistemes de transport públic menys dependents de les energies fòssils. Respecte al contingut i l'abast del pdM pregunta qui fixarà els criteris en temes específics que malgrat ésser d'iniciativa urbana podran tenir un repercussió externa que sobrepassi els límits locals. En aquest sentit, manifesta que caldrà deixar clar quin és l'àmbit i abast competencial de l'ATM. Així mateix, proposa incorporar algun aspecte referit a la gestió dels peatges.

El Sr. M. Garcia respon que el pdM és un document propositiu amb una proposta de pacte per desenvolupar un programa d'actuacions que s'haurà d'aprovar i delimitar per part de les Administracions consorciades.

El Sr. Carrasco felicita a l'ATM pel document presentat el qual considera una proposta molt important i positiva per assolir un model de mobilitat més sostenible a la RMB. Tanmateix destaca com a tema important a incorporar l'accés als grans centres hospitalaris, i en especial per a les persones amb mobilitat reduïda.

El Sr. Guillermo destaca que el pdM haurà de proposar actuacions específiques en matèria de carreteres, atès l'elevat volum de congestió que presenten alguns trams de la xarxa viària de la RMB i les seves conseqüències negatives en el desenvolupament econòmic i la competitivitat d'aquest territori.

El Sr. Carrasco i el Sr. Ferri discrepen del Sr. Guillermo pel que fa a que es facin actuacions en matèria de carreteres de cara a millorar el desenvolupament econòmic, si no que cal progressar en els mitjans de mobilitat que desenvolupen un transport sostenible.

Sense més temes que tractar s'aixeca la reunió a les 14:30 hores

Taller participatiu del CMATM ampliat, 22 de juny de 2006

El tercer taller de treball del CMATM es va celebrar el 22 de juny de 2006 a la sala d'actes de l'Edifici del Vagó de la Diputació de Barcelona. Al llarg d'aquesta sessió es va informar sobre:

- L'estat dels treballs de redacció del pdM;
- La diagnosi bàsica de la mobilitat, per tal de valorar-la conjuntament i establir un termini de 20 dies per rebre observacions i consideracions al document via correu electrònic o mitjançant l'espai de participació ciutadana de la web de l'ATM.

Atesa la dimensió i l'abast dels continguts del pdM, aquest tercer taller del CMATM es va ampliar amb la incorporació de 27 agents nous. La sessió, presidida pel Sr. Manel Nadal, en representació de la presidenta del consell, va comptar amb la participació de 41 assistents de les entitats següents:

Persones que representen les administracions consorciades i de l'ATM:

- 1 persona que representa el DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa l'Ajuntament de Barcelona
- 5 persones que representen l'ATM

Persones que representen els municipis:

- 1 persona que representa l'Associació Catalana de Municipis i Comarques

Persones que representen organitzacions empresarials:

- 1 persona que representa Foment del Treball

Persones que representen els sindicats:

- 1 persona que representa Comissions Obreres
- 1 persona que representa la Unió General de Treballadors

Persones que representen associacions de consumidors i d'usuaris:

- 1 persona que representa l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya

Persones que representen associacions o col·lectius:

- 1 persona que representa la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
- 1 persona que representa la Federació d'Associacions de Veïns d'habitatge social de Catalunya
- 1 persona que representa l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
- 1 persona que representa la Fundació RACC

Persones que representen el col·lectiu del món professional:

- 1 persona que representa al Col·l. Eng. Camins, Canals i Ports de Catalunya
- 1 representant el Col·l. Eng. Tècnics i d'Obres Públiques
- 1 representant el Col·l. Eng. Industrials de Catalunya

- 1 representant el Col·l. de Geògrafs de Catalunya

- 1 representant el Col·l. d'Ambientòlegs de Catalunya

Persones que representen el col·lectiu del món acadèmic:

- 1 persona que representi la Universitat de Barcelona

- 1 persona que representi la Universitat Politècnica de Catalunya

- 1 persona que representi la Universitat Autònoma de Barcelona

Persones que representen institucions per a la gestió de la mobilitat:

- 4 persones que representen la Diputació de Barcelona

- 1 representat del Pacte Industrial de l'RMB

- 1 representat del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona

Persones que representen empreses per a la gestió de la mobilitat:

- 1 persona que representi RENFE

- 1 persona que representi Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

- 1 persona que representi Transports Metropolitans de Barcelona

- 1 persona que representi Tramvia Metropolità, SA

- 1 persona que representi Busmet

Persones que representen les Direccions Generals de la Generalitat de Catalunya:

- 1 persona que representi Servei Català de Trànsit

- 1 persona que representi l'Institut Català d'Energia

- 1 persona que representi la DG de Qualitat Ambiental

Persones que representen altres organismes:

- 1 persona que representi Bicicleta Club de Catalunya

- 1 persona que representi Barcelona Camina

- 1 persona que representi l'Institut Metropolità del Taxi



Imatges de la 3a sessió del CMATM



ACTA DE LA REUNIÓ DEL CONSELL DE LA MOBILITAT DE L'ATM (AMPLIAT)

Número sessió: 2006/3
Data: 22 de juny de 2006
Hora: 10 hores
Lloc: Sala d'Actes del Vagó (Escola Industrial). Diputació de Barcelona

Assistents:

Sr. Manel Nadal
 Sr. Carlos López en representació del Sr. Jordi Hereu
 Sr. Ramon Seró
 Sr. Xavier Reinaldos
 Sr. Salvador Guillermo
 Sr. Manel Ferri
 Sr. Eduard Sanz
 Sr. Sergi Vinyals
 Sr. Joan Garcia
 Sr. Alfonso Muñoz
 Sr. Lluís Carrasco
 Sr. Xavier Abadia en representació del Sr. Miquel Nadal
 Sr. Lluís Alegre

Assisteixen també:

Sr. Marc Garcia. ATM
 Sra. Maite Capdet. ATM
 Sra. Maria Muntaner. ATM
 Sra. Laia Eraso. Col. Eng. Camins, Canals i Ports de Catalunya
 Sr. Raúl Millan. Col. Eng. Tècnics i d'Obres Públiques
 Sr. Àlex Zaragoza. Col. Eng. Industrials de Catalunya
 Sr. Pau Avellaneda. Col. de Geògrafs de Catalunya
 Sra. Carme Melcion. Col. d'Ambientòlegs de Catalunya
 Sr. Oriol Ripoll, per delegació del Sr. Màrius Rubiralta
 UB
 Sr. Leif Thorson. Cenit UPC
 Sr. Rafael Requena, en representació del Sr. Gustau Folch. UAB
 Sr. Jordi Bertran. Coordinador de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona
 Sr. Vicenç Izquierdo. Cap del Servei de Vies Locals. Diputació de Barcelona
 Sra. Paloma Sánchez. Cap de la secció de seguretat viària i mobilitat. Diputació de Barcelona
 Sr. Hugo Moreno. Cap de la subsecció de mobilitat. Diputació de Barcelona

Sr. Albert Valdivia, per delegació de la Sra. Judith Sugrañes.
Pacte Industrial RMB
Sr. Joan Campreciós, en representació del Sr. Francesc Santacana. Pla Estratègic Metropolità Barcelona
Sr. José Manau. RENFE
Sr. Oriol Juncadella. FGC
Sr. Jacint Soler. TMB
Sr. Francisco Javier Vizcaíno, per delegació del Sr. Joan Carsi. Tramvia Metropolità, SA.
Sr. Josep M. Martí. Busmet
Sr. Oscar Lletja, en representació del Sr. Rafael Olmos. Servei Català de Transit
Sra. Assumpta Farran, per delegació de la Sra. Cristina Castells. ICAEN
Sra. Isabel Hernández, en representació de la Sra. Maria Comelles, DG Qualitat Ambiental
Sr. Haritz Ferrando. BACC
Sr. Joan Esteve Deordal. Barcelona Camina
Sr. Miquel A. Martí. Institut Metropolità del Taxi
Sra. Rosa Arbonès. Gabinet GAUDI, SL
Sra. Georgina Andreu. Gabinet GAUDI, SL

Excusa l'assistència:

Excma. Sra. Maite Arqué (delega la presidència en el Sr. Manel Nadal)
Sra. Maria Costa
Sr. Lluís Tejedor
Sr. Miquel Martí Escursell
Sr. Miquel A. Dombriz
Sr. Rufi Cerdán

El Sr. Manel Nadal obre la sessió a les 10:10 hores i tot seguit, es debaten els següents assumptes de l'ordre del dia:

1. LECTURA DE L'ACTA DE LA REUNIÓ ANTERIOR

S'aprova l'acta de la reunió anterior sense cap esmena al respecte.

2. ESTAT DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL pdM

El Sr. Alegre presenta l'estat dels treballs de redacció del pdM destacant el fet que s'està aconseguint amb els calendaris previstos. En aquest sentit, els estudis instrumentals del pdM que han permès recollir tota la informació temàtica d'interès ja estan finalitzats i revisats per part dels responsables tècnics de l'ATM i aquesta documentació està disponible a la pàgina web del programa de participació ciutadana del pdM.

Actualment s'està elaborant i valorant la diagnosi de l'actual model de mobilitat de la RMB, identificant-ne els elements claus i els seus punts forts i febles i avaluant l'escenari actual o escenari "0" de referència.

A continuació es formularà la proposta del model de mobilitat desitjat, identificant els eixos d'actuació i concretant les propostes i accions a desenvolupar, amb la previsió de finalitzar la redacció del projecte pdM l'octubre de 2006.

3. PRESENTACIÓ DE LA DIAGNOSI BÀSICA DE LA MOBILITAT A LA RMB

El Sr. Alegre presenta el document de Diagnosi de la Mobilitat a la RMB que s'estructura en un document de 12 capítols que contenen tots els àmbits conceptuals que ha d'abastar el pdM segons s'estableix en la Llei de la mobilitat.

La diagnosi de la variable poblacional evidencia que en les darreres dècades hi hagut una tendència a la dispersió de la localització de població a la RMB, tendència que s'ha mantingut en els darrers anys. Aquesta dispersió ha generat un increment molt important de la mobilitat individual amb vehicle privat que fa necessari establir estratègies integrals de gestió de l'oferta i la demanda de mobilitat. Paral·lelament els canvis en la composició de l'estructura d'edats de la població, i el seu progressiu envelliment requerirà de noves demandes de serveis de transport. La nova composició de les llars i l'increment de la construcció d'habitatges unifamiliars a la RMB, comporten una disminució de la densitat de població en la ciutat construïda que requereix d'un canvi en l'actual política d'habitatge. La relocalització dels llocs de treball fora de les ciutats ha seguit unes pautes similars a les de la població, essent necessari un canvi en la implantació de les activitats que prengui en consideració no tan sols elements de disseny sinó també els impactes sobre la mobilitat. En aquest mateix sentit, la descoordinació i competència en les polítiques de sòl industrial entre municipis veïns ha generat l'aparició de polígons industrials i de serveis amb un gran impacte negatiu sobre la mobilitat que cal corregir.

La segona variable d'anàlisi, la mobilitat, ha experimentat un increment del 4% en el darrer any, xifra que contrasta amb el creixement moderat del nombre d'habitants, que ha crescut en un 1%. En relació als motius dels desplaçaments, la mobilitat no obligada té un major volum que la mobilitat obligada. Tanmateix, s'està produint una tendència a la dispersió dels destins i a l'aparició de desplaçaments intermitjos, amb la conseqüent reducció dels tamanyos dels fluxos principals. La majoria dels desplaçaments en transport privat es realitzen en cotxe i amb uns índexs d'ocupació molt reduïts (1,4). El sector dels i de les professionals de la mobilitat representa un 2,2% de la població de la RMB i generen el 10,7% dels desplaçaments amb una mitjana de 16,6 diaris i amb un ús prioritari del transport privat. Es constata un fort creixement de la mobilitat amb origen/destí Barcelona, que no s'ha traduït en un increment de la quota dels modes públics més que en la zona central de l'aglomeració. Tanmateix, es constata una dispersió dels fluxos emesos, valor que s'ha multiplicat per 3 en els darrers 20 anys comportant una major dificultat de servir aquests desplaçaments amb transport públic. La distància mitjana dels desplaçaments per motiu treball també ha crescut notablement en el període 1981-2001 passant de 4,5 km a 6,7 km.

Pel que fa a la xarxa viària de la RMB, presenta punts de saturació destacables que es concentren a les rondes i els accessos de Barcelona i bona part a l'AP-7, així com també en moltes carreteres locals. L'actual distribució de la circulació carrega molt les anelles que formen les rondes i la xarxa d'autopistes, deixa una part del territori mal servida -especialment els municipis de la segona corona- i a la vegada genera trànsits parasitaris sobre la xarxa local de carreteres. Cal per tant,

aconseguir una estructura de xarxa mallada que respongui a criteris de connectivitat i accessibilitat. L'activitat econòmica genera una mobilitat de vehicles pesants que no només afecta a les vies de la xarxa bàsica sinó també a vies locals, essent destacable la mala connectivitat d'alguns polígons industrials. S'observen IMDs molt elevades en algunes carreteres d'una calçada de la xarxa comarcal i local que comporten un nivell de servei molt deficient. Tanmateix no hi ha cap xarxa de carrils bus ni tampoc de bicicletes, essent necessari que aquests dos conceptes s'integrin en la xarxa d'infraestructures, especialment per servir els fluxos de mobilitat obligada.

Pel que fa a la xarxa ferroviària de la RMB destaca l'ús gairebé exclusiu de la mateixa pel transport de persones. La configuració de la xarxa per al transport de persones és radial, tot i que darrerament s'ha trencat aquesta radialitat amb la nova línia Mollet-Papiol. Encara resten municipis de la segona corona sense una connexió de xarxa ràpida i directa alternativa a la xarxa radial. Tanmateix, l'existència de trams de via única dificulta la millora del servei en la segona corona. El servei presenta punts de congestió a les línies C1 de RENFE i al metro del Vallès de FGC en el seu tram central. D'altra banda, l'adaptació a PMR de les estacions, els intercanviadors i aparcaments de dissuasió és un aspecte especialment preocupant a la xarxa RENFE-ADIF. Pel que fa al metro la xarxa projectada cobrirà molt bé el seu àmbit territorial però esdevindrà necessari modernitzar els sistemes de senyalització i dels combois per tal d'aconseguir increments de circulació. Pel que fa al tramvia, la xarxa actual presenta una velocitat comercial de 18,5 km/h que es podria incrementar millorant la prioritat semafòrica. Respecte el transport de mercaderies, caldrà incrementar el nombre d'apartadors i el seu dimensionament per poder acollir trens de mercaderies de fins a 1.000 metres de llargada així com garantir la sortida de mercaderies del port per mode ferroviari.

Els serveis de transport col·lectiu cobreixen territorialment les principals relacions de mobilitat entre els municipis de la RMB, ja sigui amb autobús o ferrocarril. Malgrat aquesta bona cobertura territorial, les relacions servides amb transbordaments ho estan d'una manera molt deficient amb un increment molt notable del temps de viatge. Els dissabtes i festius l'oferta de serveis es redueix considerablement, la qual cosa rebaixa molt la qualitat del servei i fomenta l'ús del vehicle privat. El temps de viatge amb autobús respecte el viatge amb vehicle privat, és més del doble en molts dels desplaçaments de la RMB. Un dels factors que contribuirien a millorar la velocitat comercial de l'autobús seria la creació de carrils reservats que permetessin evitar la congestió. En aquest sentit, cal fomentar serveis directes entre nodes amb fluxos principals que puguin comptar amb aparcaments d'aportació d'usuaris a les parades terminals i intermèdies. Per contra, en llocs amb baixa densitat poblacional caldrà estructurar serveis a la demanda. Respecte a l'accessibilitat de la flota, un 70% ja és accessible a PMR i en els propers anys ho serà el 100%.

La diagnosi del transport de mercaderies esdevé molt difícil per la manca d'estudis i dades fiables. Es constata la necessitat que les polítiques urbanístiques treballin per crear nodes industrials potents que puguin ser servits eficientment pel transport ferroviari i viari. En aquest sentit, caldrà millorar alguns trams de la xarxa viària local que presenten unes IMDs molt altes i garantir l'accés de les mercaderies a la Plataforma logística del Delta del Llobregat. Respecte la xarxa ferroviària, caldrà construir apartadors ferroviaris per als trens amb destí europeu i resoldre els colls d'ampolla que presentarà el nou esquema ferroviari un cop acabades les obres del

TGV. En l'àmbit urbà caldrà resoldre la falta d'estacionament per a vehicles pesants amb serveis associats a la logística. En la distribució urbana de mercaderies caldrà una homogeneïtzació de les normes i la informació als transportistes que evitaria part de la il·legalitat actual i facilitaria la gestió de les flotes.

Pel que fa a les infraestructures específiques de bicicletes i vianants, es constata el gran dèficit d'aquest tipus d'infraestructures a la RMB, essent per tant necessari estructurar una xarxa interurbana i urbana de carrils bicicleta ben connectada i augmentar, a totes les ciutats, les zones de trànsit pacificat.

En matèria d'intercanviadors, s'ha detectat una manca d'homogeneïtzació en els dissenys de les instal·lacions així com carències importants en matèria d'accessibilitat i seguretat. Així mateix, la majoria d'aquestes instal·lacions no tenen aparcaments per a bicicletes ni per a motocicletes, ni aparcaments per a recollir o deixar persones amb vehicle privat. Pel que fa a la gestió de les instal·lacions, cal una acció potent dels operadors per a millorar la informació de l'intercanvi modal de transport públic. Respecte als aparcaments de dissuasió, es detecta una mancança d'aquest tipus d'instal·lacions en alguns corredors de la RMB així com un gran desconeixement per part dels usuaris de l'existència d'aquestes instal·lacions, essent necessari realitzar campanyes de comunicació amb l'objectiu de promoure'n la seva utilització.

Respecte a la diagnosi de la mobilitat als polígons industrials, s'evidencia que molts polígons industrials de la RMB només són accessibles en vehicle privat, i això és un factor d'exclusió social. En aquest sentit, caldria planificar la mobilitat als polígons industrials integrant tots els modes de transport per tal d'assolir una màxima eficiència en cadascun d'ells. Tanmateix, s'evidencia la necessitat de planificar la mobilitat dels polígons atenent a tots els passos de la cadena del desplaçament des del seu origen fins al seu destí final, essent necessari realitzar actuacions de xoc que garanteixin itineraris segurs i accessibles per a vianants i carrils bicicleta fins a les estacions ferroviàries i els nuclis urbans.

En matèria mediambiental, s'evidencia que a la RMB l'ús de combustibles alternatius més sostenibles és encara testimonial. El pdM haurà d'establir estratègies que afavoreixin la disminució dels consums dels combustibles fòssils i que permetin el canvi cap a aquest tipus de combustibles. Moltes vies principals i algunes de les locals presenten nivells de servei propers a la congestió, i el mateix passa amb els carrers principals de les ciutats mitjanes i grans ocasionant també problemes de contaminació i soroll. En aquest sentit, caldrà apostar per estratègies que actuïn sobre la demanda com el canvi modal i l'augment de l'ocupació mitjana dels vehicles. Així mateix, atès l'excés d'espai urbanitzat i el consum de sòl que suposen les infraestructures de transport, el pdM haurà de promoure que la necessitat de noves infraestructures viàries se satisfaci de manera eficient, limitant-ne la creació sempre que sigui possible, afavorint les estratègies de canvi de mode i prioritzant els modes més sostenibles.

4. INTERVENCIONS DELS MEMBRES DEL CONSELL DE LA MOBILITAT

El Sr. Esteve Deordal, felicita a l'ATM pel document de Diagnosi presentat. Tanmateix, comenta que no s'ha parlat de les infraestructures dedicades al vianant i en aquest sentit, proposa incorporar reflexions relatives a tres aspectes: la

necessitat de dotar-se d'infraestructures per al vianant de connexió intermunicipal; la necessitat de disposar de més carrers accessibles a tothom; i la necessitat de disposar de més eixos cívics que no són únicament carrers pacificats, sinó vies amb infraestructures específiques. Així mateix proposa incorporar com a indicador el % de desplaçaments a peu. El Sr. Alegre respon que accentuaran en el document de diagnosi la reflexió sobre la manca d'infraestructures per a vianants a la RMB. Respecte als itineraris de vianants dins i fora dels municipis, comenta que l'escala de treball del pdM no és la de ciutat, i que seran els Plans de Mobilitat Urbana els que hauran de treballar en aquest àmbit. Pel que fa a les infraestructures de caire interurbà, es farà un estudi similar al realitzat per a les bicicletes.

El Sr. Martí felicita a l'ATM pel treball fet, i afegeix dos aspectes a la diagnosi presentada. En primer lloc, destaca el fet que la quota modal de l'autobús interurbà és baixa respecte la mobilitat total. Hi ha moltes línies congestionades i caldria actuar incrementant l'oferta del servei en aquestes línies. D'altra banda, l'esforç realitzat en accessibilitat adaptant un 70% de la flota és molt important, però sovint l'autobús té dificultats perquè les plataformes estan espatllades malgrat l'esforç realitzat per tots els agents implicats (ATM, Generalitat i les empreses operadores). El Sr. Alegre, comenta que aniria molt bé que els facilitessin un plànol amb els punts negres de la xarxa per tal d'incorporar-lo en la diagnosi.

El Sr. Carrasco se suma a les felicitacions per la feina feta. Comenta que, des del seu punt de vista, és contradictori parlar d'incrementar l'efecte malla i en paral·lel reduir la circulació de vehicles. Tanmateix caldria parlar de carrils VAO i de peatges VAO a part dels carrils bus. En transport ferroviari, caldria parlar del túnel de RENFE de Plaça de Catalunya. En matèria d'intercanviadors, caldria insistir en el tema de la informació a l'usuari. Respecte al transport per superfície, a banda de les mesures adreçades al carril bus, manca identificar la prioritat semafòrica com un element més de regulació. El Sr. Alegre comenta que no hi ha cap contradicció en la diagnosi feta en matèria d'infraestructures viàries; mallar la xarxa respon a un criteri d'accessibilitat i connectivitat, però d'altra banda hi ha punts de la xarxa on cal incrementar la capacitat, i això es pot fer amb nova infraestructura i també amb mesures de gestió de la mobilitat. Respecte als carrils bus VAO s'incorporaran els comentaris formulats a les propostes, així com els que pertocuen als intercanviadors, que ja estan reflectits a l'estudi instrumental sobre aquests equipaments. En referència a la prioritat semafòrica, comenta que és un tema urbà i caldrà veure si cal donar-li continuïtat interurbana. Respecte el túnel de Plaça Catalunya, el Sr. M.Garcia comenta que és un problema de capacitat ferroviària i de l'andana central, i que la nova configuració de les rodalies que s'està elaborant permet descongestionar aquestes infraestructures.

La Sra. Melcion comenta que troba a faltar diferents aspectes en la diagnosi ambiental: l'impacte en el territori de les infraestructures (corredors biològics, circulació d'aigües,...); en matèria d'infraestructures viàries, no es parla de les benzineres malgrat l'important impacte que tenen sobre el territori; en l'anàlisi dels serveis de transport per superfície, no es parla de senyalització ni de la informació als usuaris. El Sr. Alegre comenta que incorporarà a la informació de base una cartografia de corredors biològics. Afegeix que el pdM vol tenir en compte l'impacte en el territori, però s'ha de tenir present que el pdM no és un pla d'infraestructures. Respecte la senyalització, sí que és un aspecte abordat en la diagnosi i està d'acord en què cal tenir-lo ben present de cara a les propostes d'actuació. El Sr. M.Garcia

afegeix que el pdM no és el PDI, ni el PITC ni el programa d'actuacions de la Generalitat i de la Diputació de Barcelona en matèria d'infraestructures viàries, però que s'articula amb tots ells. El pdM pren nota dels programes d'actuació en l'horitzó de 6 anys dels diferents actors i els valora des de l'òptica de la mobilitat sostenible. Des del punt de vista del pdM i de la sostenibilitat, en una situació on les infraestructures viàries estan saturades, la resposta no és dir que no se n'han de fer més, sinó que cal fer aquelles peces d'infraestructures ferroviàries i viàries necessàries per reduir la pressió ambiental de determinats territoris, tenint present alhora que es poden utilitzar els instruments de gestió de la mobilitat que ens permeten aconseguir traspasar persones que viatgen cap els modes més sostenibles i minimitzar les necessitats d'infraestructures.

El Sr. Muñoz comenta que en matèria mediambiental hi ha problemes que afecten a l'usuari i que caldria resoldre com ara el soroll que genera el Trambaix en alguns trams que no deixa dormir al veïnatge i vibracions del metro que han provocat fissures en algunes cases. Tanmateix considera molt perillosos els trams de via única. Respecte de la utilització de les bicicletes pensa que els ajuntaments encara no estan prou motivats per incentivar aquest tipus de mode de transport. Pel que fa al transport públic el temps de viatge és molt llarg en alguns corredors. El Sr. Nadal respon que hi està treballant de manera decidida fent millores com al tram de Poblenu de la L4 i introduint trens més moderns per reduir les vibracions.

El Sr. Ferri felicita a l'ATM doncs per primera vegada es disposa d'un document que es refereix a tots els vectors de la mobilitat. Tanmateix comenta que en la descripció física caldria afinar més amb el tema de la població immigrada i incorporar, en el que respecte a la tinença del carnet de conduir i l'accés al vehicle privat, l'anàlisi per gènere. Respecte a les infraestructures viàries, caldria incorporar les propostes de carrils bus així com afegir de manera més àmplia el tema de la gestió dels peatges amb propostes com els descomptes en les hores vall. Proposa incorporar la prioritat semafòrica en els trajectes d'accés a Barcelona. Respecte a la xarxa infraestructural, proposa fer una projecció de futur en la que s'incorporin les propostes del PITC, PDI i PEIT per comparar el mallat de la xarxa de carreteres amb el de la xarxa ferroviària. En el tema d'accessibilitat, destaca negativament l'esforç realitzat per RENFE i posa l'accent en el microaccés a les estacions ferroviàries. Respecte als intercanviadors, proposa major informació i integració horària real del sistema. En matèria de polígons industrials, puntualitza que l'estudi realitzat pel Pacte Industrial és del 2003 i que caldria completar la informació amb tot el que s'ha desenvolupat en el marc de l'Acord Estratègic així com incorporar propostes de gestió com el carsharing i el carpooling. El Sr. Alegre respon que afinaran les dades requerides en el document respecte a immigració, però que no té seguretat de poder obtenir d'una manera ràpida la dada territorialitzada de la tinença de carnet. Es mostra d'acord d'analitzar el tema de la gestió dels peatges, però ja en el capítol de les propostes. Respecte la prioritat semafòrica, caldrà veure com es pot incorporar en el camp interurbà. Considera interessants les propostes en matèria d'intercanviadors i polígons industrials malgrat algunes actuacions són d'àmbit municipal. Respecte a la informació fins ara disponible en matèria de carsharing i carpooling, no és molt fiable i per això no s'ha incorporat a la diagnosi cap dada respecte al seu ús.

El Sr. Ferrando felicita a l'ATM pel document i en especial per les propostes en matèria de bicicleta i comenta que aquest any 2006 suposa l'any 0 a partir del qual

de manera coordinada entre totes les institucions i agents es pugui actuar amb noves propostes com els aparcaments intel·ligents i amb actuacions coordinades. En aquest sentit, pensa que es podria crear un ens que coordinés tots aquests projectes. Tanmateix també proposa que caldria actuar per dissuadir de l'ús de vehicles 4x4 atès el seu gran impacte ambiental. El Sr. Alegre comenta que, tot hi estar d'acord que els 4x4 són vehicles poc idonis per circular per la ciutat, veu molt difícil incorporar una proposta per a penalitzar l'ús d'aquests vehicles.

El Sr. Requena felicita l'ATM pel treball fet i comenta que caldria ampliar el concepte de centre generador de mobilitat més enllà del polígon industrial, incorporant centres comercials, d'oci i centres universitaris. El Sr. Alegre comenta que tindran en compte la resta de centres i que disposen d'un mapa amb els centres hospitalaris i les universitats, però encara no tots els centres d'oci.

El Sr. Guillermo pregunta que, sabent que el grau de congestió a les carreteres arriba al 40%, què es pretén fer al respecte. Tanmateix pregunta si s'ha quantificat l'oferta d'aparcaments dissuasoris i la seva capacitat doncs creu que cal incrementar el seu nombre. Així mateix creu estratègic millorar la velocitat comercial del transport públic de carretera. Pel que fa al transport de mercaderies per ferrocarril, comenta que pot ser molt eficient en distàncies mitjanes i llargues però no en la curta distància; dissortadament, la major part del trànsit de mercaderies respon a la logística capil·lar que no pot ser servida pel ferrocarril. El Sr. Alegre comenta que s'intentarà reduir el grau de congestió de les carreteres utilitzant mesures tant de millora de les infraestructures com de gestió de la mobilitat i, respecte al transport de mercaderies, que està d'acord amb la reflexió que ha plantejat, que afecta especialment la trama urbana.

El Sr. Valdivia comenta la seva satisfacció amb el document. Creu que la reflexió feta en matèria de polígons industrials que caldria concretar-la més sobre el territori.

El Sr. Sanz afegeix que a l'estudi del Pacte Industrial caldria matisar la localització de les parades de transport públic i la distància respecte els centres de treball, doncs sovint estan allunyades 2-3 km. També caldria incorporar la resta de centres generadors de mobilitat. El Sr. Alegre respon que està d'acord amb aquesta matisació i que amb les experiències realitzades fins ara en matèria de polígons industrials s'està aprenent molt i podran incorporar-se a les propostes d'accions del pdM.

El Sr. Abadia comenta que faran arribar a l'ATM les seves propostes per escrit. Respecte a la metodologia del pla, proposa determinar els objectius i en què es pretén intervenir. Tanmateix, considera que calen conclusions globals més aprofundides que permetin entreveure el model cap al que es vol anar i on es pretenen concentrar recursos en el futur. Per últim proposa incorporar indicadors de densitat urbana (població/zona urbanitzada). El Sr. Alegre respon que miraran d'incorporar aquest indicador tot i que cal que siguin validats per l'IET i que és cert que en cada tema hi ha diferents nivells d'anàlisi que responen a la problemàtica del mateix i la seva pròpia territorialització.

El Sr. J. Garcia comenta la descoordinació que existeix entre Busmet i TMB on cada companyia fa el que vol, essent necessari coordinar horaris de bus diürns i nocturns i coordinar les parades doncs s'estan malbaratant recursos. Posa com a exemple la línia L23. El Sr. Alegre respon que estudiaran aquesta descoordinació.

El Sr. M.Garcia comenta que en el document presentat en l'anterior CMATM es descriu i s'entreveu el grau d'intervenció pretès. En el tema de carrils bici, les propostes que emanin del pdM, seran els ajuntaments qui les hauran de posar en marxa en trama urbana i no és d'estranyar, per tant, que apareguin conflictes d'interessos derivats de visions diferents que caldrà conciliar. Respecte el document presentat demana que, no més enllà del 15 de juliol, qui vulgui fer arribar les seves consideracions ho faci via web o correu electrònic, agraïnt d'avançada la participació de totes les persones assistents a la sessió.

El Sr. Nadal es mostra molt satisfet per haver estat en la presentació de la diagnosi, i pel fet que tothom qui ha intervingut ha vist el treball ben fet. Tanmateix fa una apel·lació a ser realista sobre el transport públic ferroviari. El Llibre Blanc de la UE diu que el 80% del transport de mercaderies farà servir la carretera i el 20% el mode ferroviari. Com que el transport creix, el transport per carretera també creixerà en termes absoluts tot i el traspassament modal cap el ferrocarril.

D'altra banda, en matèria de transport públic per carretera, s'intentarà coordinar i no malbaratar recursos econòmics, però s'ha de ser conscient que el vehicle privat és gairebé 3 vegades més ràpid i per tant, cal promoure la creació de línies exprés sense parades intermèdies que permetin unir els principals nuclis de població amb temps de viatge més competitius. Respecte la coordinació horària i la integració tarifària està d'acord amb els comentaris fets i d'avançar en posar la tecnologia al servei dels usuaris.

En matèria de polígons industrials i centres generadors de mobilitat proposa aprendre de països com Japó, Malàisia o Singapur, que han sabut imputar el finançament del transport públic a càrrec de les actuacions urbanístiques.

Sense més intervencions, dona per acabada la sessió informant que a la propera reunió del Consell Català de la Mobilitat del dia 28 de juny es presentarà el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya en la seva versió definitiva.

S'aixeca la reunió a les 14:20 hores

Taller participatiu CMATM ampliat, 19 d'octubre de 2006

El quart taller del CMATM es va celebrar el 19 d'octubre de 2006 a la sala d'actes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Durant aquesta reunió es va informar sobre:

- L'estat dels treballs de redacció del pdM;
- Els capítols complementaris a la diagnosi bàsica, "Seguretat i afectacions a la xarxa viària" i, "Aspectes sociològics de la mobilitat";
- L'escenari tendencial de la mobilitat a l'RMB en l'horitzó 2012
- Els indicadors del pdM per tal de valorar-los conjuntament i fer-ne aportacions;
- El document de referència per a l'elaboració de l'avaluació ambiental estratègica requerit per la Llei 9/2006, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient.

La sessió del quart CMATM va ser una reunió ampliada del CMATM, i en aquest sentit es va fer convocatòria dels agents convocats en l'anterior taller de treball del consell. La sessió va ser presidida per la Sra. Maite Arqué en qualitat de presidenta del consell, i va comptar amb la participació de 31 assistents de les següents entitats:

Persones que representen de les administracions consorciades i de l'ATM:

- 1 persona que represental'EMT
- 2 persones que representen el DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que represental'Ajuntament de Barcelona
- 3 persones que representen l'ATM

Persones que representen organitzacions empresarials:

- 1 persona que representaFoment del Treball

Persones que representen els sindicats:

- 1 persona que representaComissions Obreres
- 1 persona que representala Unió General de Treballadors

Persones que representen associacions de persones consumidores i usuàries:

- 1 persona que represental'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya
- 1 persona que representala Unió de Consumidors de Catalunya

Persones que representen associacions o col·lectius:

- 1 persona que representala Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
- 1 persona que representala Federació d'Associacions de Veïns d'habitatge social de Catalunya
- 1 persona que represental'Associació per a la Promoció del Transport Públic

Persones que representen el col·lectiu del món professional:

- 1 persona que representaCol. Eng. Camins, Canals i Ports de Catalunya

- 1 persona que representa Col. Industrials de Catalunya
- 1 persona que representa Col. d'Ambientòlegs de Catalunya

Persones que representen el món acadèmic:

- 1 persona que representa la Universitat de Barcelona
- 1 persona que representa la Universitat Politècnica de Catalunya

Persones que representen institucions per a la gestió de la mobilitat:

- 1 persona que representa la Diputació de Barcelona
- 1 persona que representa Pacte Industrial de l'RMB

Persones que representen empreses per a la gestió de la mobilitat:

- 1 persona que representa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Transports Metropolitans de Barcelona
- 1 persona que representa Tramvia Metropolità, SA
- 1 persona que representa Busmet

Persones que representen les Direccions Generals de la Generalitat:

- 1 persona que representa Servei Català de Trànsit
- 1 persona que representa l'Institut Català d'Energia

Persones que representen altres organismes:

- 1 persona que representa Bicicleta Club de Catalunya
- 1 persona que representa Barcelona Camina
- 1 persona que representa l'Institut Metropolità del Taxi



Imatges de la 4a sessió del CMATM



ACTA DE LA REUNIÓ DEL CONSELL DE LA MOBILITAT DE L'ATM (AMPLIAT)

Número sessió: 2006/4
Data: 19 d'octubre de 2006
Hora: 11 hores
Lloc: Sala d'Actes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya

Assistents:

Sra. Maite Arqué
Sr. Manel Nadal
Sr. Carlos López, en representació del Sr. Ferran Julià
Sr. Ramon Seró
Sr. Salvador Guillermo
Sr. Manel Ferri
Sr. Eduard Sanz
Sr. Sergi Vinyals
Sr. José Miguel Sanz
Sr. Joan Garcia
Sr. Alfons Muñoz
Sr. Lluís Carrasco
Sr. Lluís Alegre

Assisteixen també:

Sr. Marc Garcia. ATM
Sr. Miguel Ángel Dombriz. DPTOP, Generalitat de Catalunya
Sra. Laia Eraso. Col. Eng. Camins, Canals i Ports de Catalunya
Sr. Àlex Zaragoza. Col. Eng. Industrials de Catalunya
Sra. Carme Melcion. Col. d'Ambientòlegs de Catalunya
Sr. Oriol Ripoll, per delegació del Sr. Màrius Rubiralta. UB
Sr. Francesc Robusté. UPC
Sr. Jordi Bertran. Coordinador de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona
Sra. Judith Sugrañes. Pacte Industrial RMB
Sr. Oriol Juncadella. FGC
Sr. Jacint Soler. TMB
Sr. Joan Carsi. Tramvia Metropolità, SA.
Sr. Josep M. Martí. Busmet
Sr. Oscar Llatje, en representació del Sr. Rafael Olmos. Servei Català de Transit
Sra. Assumpta Farran i Miguel Àngel Escobar. ICAEN
Sra. Esther Anaya. BACC
Sr. Joan Esteveordal. Catalunya Camina

Sra. Dolors Galian. Institut Metropolità del Taxi
Sra. Rosa Arbonès. Gabinet GAUDI, SL
Sra. Georgina Andreu. Gabinet GAUDI, SL

Excusa l'assistència:

Sra. Maria Costa
Sr. Miquel Martí Escursell
Sr. Lluís Tejedor
Sr. Rufi Cerdan
Sr. Lluís Comerón
Sr. Francesc Santacana

La Sra. Maite Arqué obre la sessió a les 11:20 hores i tot seguit, es debaten els assumptes següents de l'ordre del dia:

1. LECTURA DE L'ACTA DE LA REUNIÓ ANTERIOR

S'aprova l'acta de la reunió anterior amb l'esmena de modificar a la pàgina núm. 9 en el paràgraf on se cita "...la línia L23..." per "...línia 23..."

2. ESTAT DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL pdM

El Sr. Marc Garcia explica que en la documentació entregada s'annexa un document que conté 3 parts: una primera part amb els capítols complementaris de la diagnosi, una segona part amb la proposta del quadre d'indicadors del pdM i una tercera part amb el document de referència per a l'elaboració de l'avaluació ambiental estratègica del pdM. S'ha enviat el document sencer de diagnosi per correu electrònic i els materials que s'annexen en suport paper són els dos capítols nous que s'han afegit a la diagnosi: seguretat i afectacions a la xarxa viària i aspectes sociològics de la mobilitat. Amb aquests dos capítols es dona per tancat el document de diagnosi.

Per altra banda, la tramitació ambiental del pdM està sotmesa a l'avaluació ambiental estratègica i durant l'etapa de redacció del Pla s'han realitzat tot un seguit de tràmits. Aquests tràmits estan orientats a aconseguir el document de referència, document tipificat per la Llei estatal 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient, mitjançant el qual el Departament de Medi Ambient i Habitatge orienta i estableix criteris i suggeriments pel que fa al desenvolupament del Pla a partir de la proposta metodològica que l'ATM ha formulat. Aquest procés ha culminat en el document de referència que avui s'ha lliurat, document inèdit en la tramitació de plans sectorials a Catalunya i que ha permès cobrir una primera fita en la tramitació del pdM.

Previ a l'elaboració del document de referència, s'ha fet una informació pública restringida amb unes 15 consultes a institucions que han expressat el seu parer sobre la proposta de tractament ambiental del Pla. Fetes aquestes consultes i debatudes amb l'ATM, el Departament de Medi Ambient i Habitatge ha redactat el document de referència. A partir d'aquí, s'ha iniciat l'elaboració de l'informe de sostenibilitat ambiental que sortirà a informació pública, document que permetrà tancar la memòria ambiental del Pla.

En referència a la redacció del document de síntesi del Pla (avanç del Pla) hi ha hagut certa demora. Per poder-lo completar s'havia de finalitzar l'anàlisi de l'evolució tendencial de la mobilitat a l'RMB en l'horitzó 2012. Aquesta feina s'ha anat fent al llarg dels mesos juny i juliol però aquestes dades havien de quadrar-se amb les dels diferents Plans sectorials que s'han elaborat o estan en redacció (Pla de l'Energia i els Plans de Zones d'Especial Protecció de l'RMB). Al llarg del mes d'agost, s'ha fet una nova iteració de les dades de referència per tal de projectar tendencialment aquesta evolució d'una manera robusta, i en aquests moments, hom disposa d'estimacions que reflecteixen correctament les variables de la mobilitat i ambientals a data d'avui i l'evolució tendencial d'aquestes magnituds en l'escenari 2012. L'escenari tendencial s'ha realitzat extrapolant les tendències actuals i suposant les actuacions previstes en els plans sectorials aprovats i els programes d'inversions de les Administracions públiques.

3. PRESENTACIÓ DE LES DADES DE L'ESCENARI TENDENCIAL

El Sr. Alegre presenta els indicadors del Pla i l'escenari tendencial.

Els indicadors del pdM s'han agrupat en 9 famílies: dades bàsiques de mobilitat, transport públic, transport privat, transport no mecanitzat, mercaderies, externalitats, costos i consums energètics. Aquestes 9 famílies apleguen 60 indicadors i un conjunt de subindicadors. Atesa la complexitat en el nombre d'indicadors, s'ha determinat un nucli d'indicadors per fer-ne un seguiment més acurat, del seu compliment.

L'escenari tendencial o escenari zero s'ha construït mitjançant: la prognosi de població i llocs de treball que es troba a l'estudi instrumental sobre territori, població i localització d'activitats redactat per l'IET; respecte les mercaderies, i a manca de més informació, s'ha utilitzat l'estudi sobre el transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya de la Cambra de Comerç de Barcelona, que conté una avaluació a l'any 2010 i que s'ha extrapolat a l'any 2012.

El Sr. Seró comenta que el document de l'estudi instrumental està totalment vinculat amb el que s'està redactant del Pla Territorial de l'RMB. En aquest sentit, s'ha creat un grup de treball amb l'Institut d'Estudis Territorials per tal de treballar conjuntament en la planificació del territori i la seva incidència en les pautes de mobilitat a l'RMB.

El Sr. Alegre comenta que en el document també figuren les actuacions addicionals previstes pels diferents estudis sectorials aprovats, el PITC i el PDI, tant les ferroviàries com les viàries.

Per elaborar l'escenari tendencial s'ha treballat: amb una visió agregada mitjançant l'estudi de costos socials i ambientals del transport per tal d'avaluar l'eficiència del sistema; mitjançant les variables ambientals i de la mobilitat per avaluar el grau de compliment dels objectius específics del Pla; amb un reduït nombre d'indicadors, que s'han denominat nucli d'indicadors, de cara a l'avaluació d'alguns elements clau de la mobilitat no recollits en els objectius. Les eines de modelització s'han centrat en: una metodologia de càlcul de desplaçaments de l'ATM totalment contrastada; el programa de càlcul de costos socials i ambientals adaptat a la situació actual; el model de càlcul de consums i emissions de contaminants COPERT de la UE; el model de càlcul de mobilitat interurbana SIMCAT del DPTOP que amb l'ajuda de la Diputació de Barcelona s'ha calibrat per a tota la xarxa de l'RMB; i per últim un

sistema de càlcul de valors objectius ambientals per escenaris de cara, sobre tot, a l'avaluació ambiental estratègica.

Per a realitzar aquests càlculs ha estat necessari consensuar les següents variables: el parc de vehicles 2006 (3,035 milions) i el 2012 (3,422 milions) amb un augment del 13% però essent més eficient doncs augmenta el nre. de vehicles amb motors euro IV i V ; el nre. total de km recorreguts per tipologia de vehicles i de carrer (taxa anual de creixement de 1,14% pel transport de persones per carretera, de 2,60% pel transport de persones per ferrocarril, pel transport de mercaderies per carretera de 2,93% i pel transport de mercaderies per ferrocarril de 8,66%); la velocitat mitjana per tipologia de la xarxa viària (Amb variacions molt petites) i el nre. total de km recorreguts per persones que viatgen i tones (en transport públic de persones incrementen un 2,47% anual, en vehicle privat un 2,96% i les mercaderies un 3,21%).

Pel que fa als costos socials i ambientals, s'han utilitzat els preus unitaris del 2004, i tan sols s'han variat els costos pels que es preveu una evolució molt diferent al IPC com pot ser el cas del combustible. El càlcul individualitzat per a tots els modes i els càlculs externs d'emissió s'han calculat per passatger i per tona quilòmetre. Els costos unitaris de transport públic evolucionen millorant l'eficiència del sistema, pel que fa al transport privat també baixen, en canvi, els costos del transport de mercaderies pugen, ja que en els costos de l'operador el cost del combustible és molt important. En costos totals del transport de persones incrementen un 16%, els de mercaderies un 44% i els costos totals un 30%.

Per al càlcul de les emissions, el model s'ha calibrat mitjançant el combustible consumit a l'RMB l'any 2004, diferenciant per: modes, tipologia de combustible i vehicle i per tipus de xarxa. En la xarxa interurbana per carretera, s'ha calculat per a cada nivell de servei de la xarxa. El programari permet calcular les emissions generades per la combustió, els pneumàtics, els frens, el paviment i, parcialment la resuspensió. S'han fet anàlisi de sensibilitat a les variables de la mobilitat utilitzant els programes europeus. Els resultats de l'escenari tendencial mostren que el consum total de combustible per tipologia de vehicle, en general, s'incrementa i on més ho fa és en els vehicles pesats. Per tipologia de combustible es produeix una gran davallada de la gasolina i un increment important del dièsel, d'acord amb la tendència actual. Respecte les emissions de CO₂, incrementen en quasi tots els casos perquè van molt lligades a la combustió dels combustibles fòssils. Per contra, les emissions d'òxid de nitrogen i PM₁₀ baixen gràcies a l'eficiència dels motors euro IV i euro V.

Totes aquestes variables projectades per a l'escenari tendencial s'apliquen als objectius fixats al pdM.

El Sr. Marc Garcia fa una breu recapitulació explicant que les dades que s'han presentat fins ara són l'evolució tendencial si no fem res, i ara es veurà com alguns efectes de l'evolució tendencial evidenciaran que no s'estan acomplint els objectius fixats i és allí on s'haurà d'actuar.

El Sr. Alegre continua explicant el grau de compliment dels objectius en l'escenari tendencial conclouent: que la mobilitat creix i es dispersa; la mobilitat en transport públic incrementa però no en un grau suficient com per guanyar quota del transport privat; les quotes modals de la marxa a peu i la bicicleta incrementen molt poc malgrat ser els mitjans més eficients per assolir els objectius del Pla; la quota modal

del transport de mercaderies per ferrocarril no creix el suficient; es manté el consum de combustibles fòssils tot i la millora d'eficiència dels motors; tot i la disminució de contaminants emesos no és suficient per reduir els valors a nivells no perjudicials per a la salut; el cost unitari del transport de persones es redueix però no ho fa el de mercaderies podent influir en la competitivitat de les empreses de l'RMB; els costos totals del transport augmenten un 30% tot i la reducció de la majoria dels preus unitaris essent necessària la millora de l'eficiència del sistema. Per tant, cal modificar el comportament actual de la mobilitat afegint noves mesures a les programades orientades a: reduir el consum energètic i fomentar el transvasament modal.

4. INTERVENCIONS DELS MEMBRES DEL CONSELL DE LA MOBILITAT

El Sr. Ferri fa un balanç positiu de l'esforç metodològic, malgrat que hi ha alguns temes en els que discrepa. Tot i això, sí que està d'acord amb les conclusions a les quals s'arriba que són compartides amb les que es fan des de CCOO. Troba a faltar però posar més accents: per exemple, si cal reduir la dependència dels combustibles fòssils es podria proposar com a alternativa a curt termini la generació elèctrica; quan es parla dels costos dels accidents de trànsit caldria incorporar com a indicador l'accidentalitat en trànsit posant èmfasi en els accidents in itinere (en l'àmbit dels accidents laborals el 50% són de trànsit i són la primera causa de mort); quan es parla de la dispersió territorial es posa l'accent en l'habitatge i caldria també posar-lo en centres d'activitat laboral (polígons industrials i de serveis). Anuncia que faran més aportacions en el tema d'indicadors doncs caldrien alguns que il·lustrin l'eficiència del sistema com ràtios d'ocupació de vehicles de transport públic,...

El Sr. Sanz coincideix en l'anàlisi tendencial i sobre els indicadors proposa introduir un indicador d'accessibilitat de parades de transport públic en les zones d'activitat laboral, com a mínim en les zones importants d'activitat laboral.

El Sr. Nadal pren la paraula i comenta que a partir d'aquests escenaris tendencials es definiran les alternatives. Vol, però, comentar un tema que ja s'apunta en les conclusions: cal una transferència del transport de mercaderies de la carretera al ferrocarril. Introdueix dos elements de reflexió: l'anàlisi tendencial pot quedar molt distorsionat per l'aposta del port de Barcelona com a plataforma logística, tot i que ja s'està treballant en una sortida del port en ferrocarril i, per tant, podria equilibrar-se el seu efecte. El transport intern de mercaderies a l'RMB és impossible que es faci per ferrocarril, no hi veu possibilitats de trànsit ja que difícilment es podrà traspasar al ferrocarril.

El Sr. Marc Garcia fa un aclariment, els vehicles-km i les tones-km són no només tràfic intern a l'RMB sinó també té tràfic de pas. Per tant, és important el que assenyala el Sr. Nadal, i caldrà veure quines solucions es poden aportar pel que fa al tràfic de llarg recorregut.

El Sr. Guillermo comenta que caldrà valorar més acuradament el treball presentat però té algunes reflexions. L'augment del cost del transport de mercaderies que va lligat a un objectiu de reducció del cost, doncs bé, ja ens agradaria reduir-lo però ve marcat pel cost del carburant que no depèn de nosaltres i és el que explica el no compliment d'aquest objectiu. Caldrà, per tant, discutir entre tots quins són els indicadors que farem servir per avaluar el pla, ja que no només es tracta d'una qüestió tècnica, sinó que d'aquí es deriva un posicionament o un altre. S'ha parlat de

la distància mitjana que cal reduir-la i que, malauradament, sembla que augmenta una mica, doncs depèn de si el que fem és més transport de llarg recorregut o de curta distància. A més la distància mitjana també depèn del preu del sòl. Si aquest preu a la concentració de Barcelona és el que és, caldrà anar a objectius més amplis lligats a la planificació territorial. Troba molt encertat que la velocitat mitjana s'analitzi per nivell de servei de la xarxa, és un tema molt important per a la dotació d'infraestructures.

El Sr. Carrasco vol fer un petit comentari quan es parla de l'Euro 3 i no es parla de l'Euro 4 que segons ell són molt importants. El Sr. Alegre afegeix que el document així ho contempla malgrat no s'hagi vist en la diapositiva. El Sr. Carrasco continua explicant que cal revisar alguns indicadors però li agradaria destacar que el document posa el dit a la nafra, doncs ensenya els problemes que tenim a la nostra mobilitat quotidiana a l'RMB, i les mesures que es plantegen van en la direcció correcta. Cal que es posi força èmfasi en la gestió de la mobilitat, sempre es parla d'infraestructures, i la gestió de la mobilitat és més important que la infraestructura. Per exemple, en el tema de les mercaderies, les xifres que es plantegen caldrà revisar-les ja que amb el creixement del port i l'aeroport creu que es genera un creixement del transport de mercaderies que no podrà ser absorbit pel creixement de la xarxa ferroviària prevista actualment. Caldrà, per tant, establir sistemes de gestió per solucionar el greu problema de congestió a curt termini, especialment al corredor del Baix Llobregat.

La Sra. Melcion felicita l'ATM per les conclusions presentades. Respecte als indicadors, la seva experiència personal és que caldria reduir el volum d'indicadors ja que serà molt difícil calcular-los tots, però tot i així en referència a calcular l'accessibilitat en transport públic a zones d'activitats laborals, vol afegir que es faci a tots els nuclis generadors de mobilitat (universitats, zones comercials, aeroports, ports,...). Proposa més indicadors: un indicador relacionat amb la percepció subjectiva del transport públic; els indicadors del document de referència que caldrà incorporar-los en la bateria d'indicadors; en la taula dels indicadors es podria incorporar la tendència desitjada dels indicadors; en relació al decret dels EAMG que obliga a posar transport públic als nous centres generadors de mobilitat es podria valorar com afectaria a l'escenari tendencial.

Sr. Josep Maria Martí se suma a la felicitació i creu que està molt ben enfocat malgrat alguns matisos. Respecte a la diagnosi sobre el transport de superfície, que és el que afecta a Busmet, està bé el que s'ha fet, però, els agradaria poder anar a les fonts i comentar-ho ja que es treuen unes xifres de saturació per línies que voldrien contrastar, tot aportant la seva experiència per tal de disminuir el rang d'error. Fa un temps va fer un exercici molt ràpid, fent números aproximats i li sortia que l'oferta del transport públic havia d'incrementar en un 10% anual, sobretot a la segona corona de l'RMB, i aprofita per felicitar TMB per l'esforç que està fent en aquest sentit. Sobre el tema d'energies comentar que: si bé és cert que l'Euro 5 baixa el nivell d'emissions de partícules de manera espectacular també és cert que ja amb l'Euro 4 el vehicle et costa 6.000 euros més per unitat; també li consta que hi ha autobusos híbrids i que la tecnologia no és incompatible amb la del biocombustible; finalment dir que en el futur hi haurà vehicles elèctrics al 100% i no només per la flota del transport públic sinó els de tot el parc automobilístic.

El Sr. Muñoz comenta que està d'acord en què es fan grans esforços en millorar el transport públic però no el suficient en el tema de les vibracions i el soroll que porta

associat. Respecte als carrils bicicleta, veu difícil que es pugui garantir la connectivitat de la xarxa de carrils bicicleta projectada, ja que depèn de la iniciativa local.

El Sr. Estevadeordal vol proposar una reflexió, en l'apartat on diu transport no mecanitzat quedaria més entenedor que fos transport a peu i la bicicleta, que és un transport privat i mecanitzat, es passés a la columna de transport privat. Caldria també incrementar els indicadors del vianant. Respecte a la motocicleta, com a transport privat no veu cap indicador de cap tipus.

El Sr. Alegre comenta que els indicadors que s'han determinat en el nucli són els que de des de l'ATM s'està en condicions de mesurar-los ràpidament de cara a una comparació de diversos escenaris. S'estan mesurant coses que es poden modelar i comparar i es confia que amb aquests valors es pot explicar la realitat actual i explicar el que passarà en el futur. Un segon element és que alguns indicadors diuen el mateix que altres i és bàsic saber-ho per elaborar la llista d'indicadors clau. Cal també disposar de dades fiables i fàcilment actualitzables. Respecte al que s'ha fet, hi ha molts temes que no s'han explicat, com per exemple, que s'ha suposat que l'ocupació dels vehicles es manté constant (1'2/1'3 persones) tot i que sabem que les DNM proposen un 10% de millora per a l'any 2012. El que es farà és en l'escenari de proposta s'assumiran els objectius de les DNM com a obligats, però no en l'escenari tendencial. Respecte el tema de les mercaderies, s'ha incorporat la informació del port i les seves previsions ja que es va mantenir una reunió de treball amb ells, però caldrà aprofundir en aquest tema. Respecte a la distància mitjana, és un element clau però de gran dificultat de controlar. El treball s'ha fet en un escenari 2012 i és possible que surtin mesures que la seva execució o el seu efecte siguin per a l'any 2018 o més tard, però ja ens indica cap a on cal dirigir els esforços, doncs malgrat es fa un pla al mig termini cal prendre com a referència el llarg termini. Respecte a l'aplicació del Decret de regulació dels EAMG, lògicament, no s'ha tingut en compte per la dificultat d'avaluar-ho. Respecte a Busmet s'incorporaran les aportacions en el moment de les propostes de mesures, d'una banda, perquè els suggeriments van arribar molt tard i, d'altra, perquè són elements que no canvien substancialment els resultats de l'escenari. En referència al tema del soroll, s'incorpora en un objectiu del Pla però l'aplicació de mesures probablement afectaran més als Plans de Mobilitat Urbana. Respecte a la bicicleta, el Pla diferencia l'àmbit urbà del no urbà i donarà idees que caldrà incorporar en els PMU respecte a la mobilitat a peu i en bicicleta.

El Sr. Marc Garcia comenta que a l'hora de definir les propostes del Pla aniran amb cura l'hora de diferenciar un objectiu d'una mesura, conceptes que de vegades es confonen, evitant reiterar en l'enunciat de les propostes els objectius pretesos. Respecte al tema del soroll del Trambaix, proposa al Sr. Muñoz que aprofiti per parlar amb el Sr. Carsi, persona que representa Tramvia Metropolità, SA, present a la sala, que li podrà donar més informació sobre el Pla especial que s'està tramitant, que permetrà reduir molt sensiblement el nivell d'emissió acústica.

La Sra. Sugrañes afegeix tres comentaris: s'ofereixen a col·laborar conjuntament amb l'ATM en l'actualització dels indicadors d'accessibilitat en transport públic als polígons industrials que ja varen calcular en el seu moment; proposa incorporar la figura del gestor de la mobilitat i l'existència de Plans de mobilitat a polígons industrials; per últim, reitera la manca d'informació sobre l'oferta de transport públic als polígons industrials.

La Sra. Anaya felicita l'ATM per la feina feta i afegeix uns comentaris. Primerament, respecte els indicadors en el transport privat caldria diferenciar el motoritzat del no motoritzat. D'altra banda, considera necessari diferenciar bé els objectius fixats en l'escenari tendencial per la marxa a peu i la bicicleta doncs són dos modes realment molt diferents. Respecte la longitud del carril bici considera que no és representatiu de l'ús de la bicicleta ja que utilitzen molt zones de pacificació de trànsit i, per tant, seria millor utilitzar com a indicador l'aparcament de bicicletes. Respecte a l'energia elèctrica reitera que també emet contaminants i que també és energia nuclear amb un impacte ambiental.

El Sr. López pregunta per què hi ha indicadors que es calculen a partir d'altres indicadors.

El Sr. Alegre comenta que agafa la paraula de la persona que representa Pacte Industrial de l'RMB d'actualitzar els indicadors d'accessibilitat als polígons, tot i que en referència al tema dels gestors comenta que és un tema molt incipient. En referència a la nomenclatura de la bicicleta, en els indicadors està diferenciat per modes, però hi ha un moment en què cal agregar les dades. Respecte a utilitzar com indicador la dotació d'aparcaments de bicicletes veu molt difícil poder-ho mesurar, en tot cas quan es facin PMU es podrà incorporar aquesta informació. Per últim, comenta que els indicadors que es mesuren a partir d'altres es fa perquè aporten una informació diferent i, en general són fàcils de mesurar.

Sense més temes que tractar la Presidenta aixeca la reunió a les 13:15 hores

Taller participatiu del CMATM ampliat, 29 de març de 2007

El cinquè taller de treball participatiu del CMATM es va celebrar el 29 de març de 2007 a la Sala d'actes de la Casa Golferichs, Centre Cívic de l'Ajuntament de Barcelona. Al llarg d'aquesta sessió es va informar sobre:

- L'estat dels treballs de redacció del pdM;
- Els objectius, eixos d'actuació i mesures del pdM;
- L'avaluació de les mesures i els resultats aconseguits;
- El resum executiu de les propostes del pla, per tal de fer-ne una valoració conjunta i establir un termini de 30 dies de durada per a la rebuda d'aportacions i consideracions que s'estimin oportunes.

La sessió del cinquè CMATM va ser una reunió ampliada, i en aquest sentit va comptar amb la convocatòria dels agents anteriorment convocats en la tercera i quarta sessió del CMATM. La sessió va ser presidida per la Sra. Maite Arqué, en qualitat de presidenta del consell, i va comptar amb l'assistència de 38 persones que representen les següents entitats:

Persones que representen es administracions consorciades i de l'ATM:

- 2 persones que representen l'EMT
- 3 persones que representen el DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representen l'Ajuntament de Barcelona
- 3 persones que representen l'ATM

Persones que representen els municipis:

- 1 persona que representen l'Associació Catalana de Municipis i Comarques

Persones que representen organitzacions empresarials:

- 1 persona que representen Foment del Treball

Persones que representen els sindicats:

- 1 persona que representen Comissions Obreres
- 1 persona que representen la Unió General de Treballadors

Persones que representen associacions de persones consumidores i usuàries:

- 1 persona que representen l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya

Persones que representen associacions o col·lectius:

- 1 persona que representen la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
- 2 persones que representen la Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya
- 1 persona que representen la Federació d'Associacions de Veïns d'habitatge social de Catalunya
- 1 persona que representen la Fundació RACC

Persones que representen el col·lectiu del món professional:

- 1 persona que representa Col. d'Ambientòlegs de Catalunya
- 1 persona que representa Col. d'Arquitectes de Catalunya
- 1 persona que representa Col. d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques

Persones que representen el món acadèmic:

- 1 persona que representa la Universitat de Barcelona
- 1 persona que representa la Universitat Politècnica de Catalunya
- 1 persona que representa la Universitat Autònoma de Barcelona

Persones que representen institucions per a la gestió de la mobilitat:

- 1 persona que representa Pacte Industrial de l'RMB

Persones que representen empreses per a la gestió de la mobilitat:

- 1 persona que representa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Transports Metropolitans de Barcelona
- 1 persona que representa Busmet
- 1 persona que representa Rodalies RENFE

Persones que representen les Direccions Generals de la Generalitat:

- 1 persona que representa Servei Català de Trànsit
- 1 persona que representa DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat
- 1 persona que representa DG de Qualitat Ambiental
- 2 persona que representa l'Institut Català d'Energia

Persones que representen altres organismes:

- 1 persona que representa Bicicleta Club de Catalunya
- 1 persona que representa Catalunya Camina
- 1 persona que representa l'Institut Metropolità del Taxi



Imatges de la 5a sessió del CMATM



ACTA DE LA REUNIÓ DEL CONSELL DE LA MOBILITAT DE L'ATM (AMPLIA) (ESBORRANY PENDENT D'APROVACIÓ)

Número sessió: 2007/1
Data: 29 de març de 2007
Hora: 12'30 hores
Lloc: Sala d'Actes de la Casa Golferichs, Centre Cívic de l'Ajuntament de Barcelona

Assistents:

Sra. Maite Arqué
Sr. Manel Nadal
Sr. Carlos López en representació del Sr. Ferran Julià
Sr. Ramon Seró
Sr. Lluís Tejedor
Sr. F. Xavier Reinaldos
Sr. Salvador Guillermo
Sr. Manel Ferri
Sr. Eduard Sanz
Sr. Sergi Vinyals
Sr. Jordi Giró
Sr. José Maria Alonso i Sr. Josep Soler
Sr. Alfons Muñoz
Sr. Xavier Abadia
Sr. Lluís Alegre

Assisteixen també:

Sr. Marc Garcia. ATM
Sr. Esteve Tomàs. DPTOP, Generalitat de Catalunya
Sr. Miguel Ángel Dombriz. DPTOP, Generalitat de Catalunya
Sra. Carme Melcion. Col. d'Ambientòlegs de Catalunya
Sr. Lluís Comerón. Col. d'Arquitectes de Catalunya
Sr. Raúl Millan. Col. Enginyers Tècnics d'Obres Públiques
Sr. Oriol Ripoll, per delegació del Sr. Màrius Rubiralta.
UB
Sr. Francesc Robusté. UPC
Sr. Rafael Requena. UAB
Sra. Judith Sugrañes. Pacte Industrial RMB
Sr. Oriol Juncadella. FGC
Sr. Jacint Soler. TMB
Sr. Josep M. Martí. Busmet
Sr. Miguel Ángel Remacha. Rodalies Renfe
Sr. Josep Mª Pérez. Servei Català de Transit
Sr. Màrius Navazo. DG Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya

Sra. Susana Gil. DG Qualitat Ambiental, Generalitat de Catalunya
Sra. Assumpta Farran i Miguel Àngel Escobar. ICAEN
Sra. Esther Anaya. BACC
Sr. Joan Estevadeordal. Catalunya Camina
Sra. Dolors Galian. Institut Metropolità del Taxi
Sra. Rosa Arbonès. Gabinet GAUDI, SL
Sra. Georgina Andreu. Gabinet GAUDI, SL

Excusa l'assistència:

Sr. Francesc Santacana

La Sra. Arqué obre la sessió a les 12:45 hores expressant el més sentit condol per la defunció del company Joan Garcia persona que representava FAVB.

Seguidament el Sr. Nadal comenta que el document amb caràcter provisional està pràcticament acabat i que ara es podran fer les aportacions que s'escaiguin. Així mateix, explica que el procés d'aprovació del document del pdM es posposa dos mesos per tal de no interferir en el debat electoral de les eleccions municipals. Així mateix aprofita per comentar diverses novetats: enguany està previst redactar l'esborrany de la Llei de finançament del transport públic; el Govern aprovarà properament el projecte de pressupostos per al 2007, al qual es preveu un increment del 10% de les aportacions de la Generalitat en matèria de transport a l'àmbit de l'RMB; i per últim la setmana vinent es licitarà l'estudi informatiu del carril Bus-VAO de la C-31 en el tram Montgat-Sant Adrià del Besòs.

Tot seguit es debaten els següents assumptes de l'ordre del dia:

1. APROVACIÓ DE L'ACTA DE LA REUNIÓ ANTERIOR

S'aprova l'acta de la reunió anterior sense cap esmena.

2. ESTAT DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL pdM

El Sr. Marc Garcia explica que la documentació entregada està integrada per un CD amb els documents del pdM elaborats fins ara, un document amb els objectius, eixos d'actuació i resultats esperats del pdM, un resum executiu de les propostes del Pla i una còpia de la presentació en PowerPoint que avui es presenta.

Pel que fa al calendari de treball, s'estan aconseguint els ritmes previstos i el desenvolupament dels treballs ja es troba en la seva fase final. En aquest sentit, s'ha valorat l'actual model de mobilitat de l'RMB i el seu escenari tendencial, s'han estructurat un conjunt de propostes d'actuació i s'ha avançat en avaluar si portant a terme totes les propostes es poden aconseguir els objectius traçats. Arribats al mes de març de 2007 es presenten les propostes d'actuació i s'obre un termini fins el 30 d'abril per tal que el CMATM pugui fer les aportacions i consideracions que estimi oportunes. A finals del mes de maig s'elaborarà un esborrany de la memòria sencera del pla, la qual es sotmetrà a consideració del Consell d'Administració de l'ATM i posteriorment, a l'aprovació inicial per part del Conseller, presumiblement l'estiu de 2007.

3. PRESENTACIÓ DELS OBJECTIUS, EIXOS D'ACTUACIÓ I MESURES DEL pdM

El Sr. Alegre presenta els objectius, eixos d'actuació i les mesures del pdM. En aquest sentit destaca els principals objectius a assolir:

- Garantir l'accessibilitat a la ciutadania;
- Aconseguir una xarxa viària més segura i respectuosa amb l'entorn;
- Afavorir els modes no motoritzats (bicicleta i marxa a peu);
- Millorar l'eficiència del sistema logístic i de distribució de mercaderies;
- Millorar la qualitat ambiental de l'RMB i contribuir a la preservació del clima.

L'assoliment d'aquests objectius permetrà estructurar un nou model de mobilitat: integrador de les polítiques urbanístiques i de mobilitat; més sostenible i segur millorant els paràmetres ambientals de l'RMB; més eficient garantint la competitivitat de l'economia i promovent l'ús de combustibles nets; i més equitatiu col·laborant a augmentar la qualitat de vida a l'RMB, al seu reequilibri social i evitant l'exclusió social.

Per a l'assoliment d'aquest nou model de mobilitat s'han estructurat 9 eixos d'actuació i 90 mesures (incloses en el CD). Aquestes mesures estan avaluades mitjançant uns indicadors específics que són diferents dels indicadors del pla, i també estan pressupostades de manera aproximada. Els eixos d'actuació del pdM són:

- Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat per tal d'aturar l'increment de la distància mitjana de recorregut a l'RMB i estendre la planificació de la mobilitat sostenible a tots els àmbits territorials i funcionals on és necessari;
- Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat i ben connectada per a tots els modes de transport;
- Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal;
- Millorar la qualitat del transport ferroviari incrementant l'oferta i gestionant-la com una única xarxa;
- Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient per tal d'esdevenir competitiu vers el vehicle privat;
- Modernitzar l'activitat del sistema logístic i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies minimitzant els costos unitaris del transport de mercaderies;
- Garantir l'accés sostenible als centres generadors de mobilitat amb transport públic i mitjans no motoritzats;
- Promoure l'eficiència energètica i l'ús de combustibles nets;
- Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat.

Per a cadascun d'aquests eixos d'actuació, el Sr. Alegre comenta les diferents mesures que s'han proposat.

4. AVALUACIÓ DE LES MESURES I RESULTATS ACONSEGUITS

El Sr. Alegre comenta que els resultats esperats s'avaluen sobre la base de comparar els valors del 2004 amb els valors estimats pel 2012 en l'escenari tendencial i en l'escenari en el que s'han dut a terme les mesures del pdM. En general, es constata que:

- La mobilitat creix però ho fa d'una manera més sostenible reduint els vehicles-km de passatgers i la distància mitjana recorreguda per viatge;
- La mobilitat en transport públic creix un 27,7% i guanya una significativa quota de mercat al transport privat;
- Els desplaçaments en marxa a peu i bicicleta augmenten un 5,3%,;
- Les mesures del Pla permeten reduir el consum de combustible i les emissions de CO₂ (20,5%) per sobre, fins i tot, dels valors del Pla de l'Energia i les DNM;
- Les emissions NO_x i PM₁₀ emeses pel transport, es redueixen a l'entorn d'un 49% i 39% respectivament. Al respecte el Sr. Marc Garcia comenta que, pel que fa a la proposta del Departament de Medi Ambient continguda en el "Pla d'actuació associat a la declaració de ZPE a la zona de qualitat de l'aire 1 i 2" de restringir la velocitat de circulació, el pdM proposa que la velocitat s'optimitzi en funció dels paràmetres globals de la mobilitat i no tan sols de les emissions, sobretot en la zona 2;
- Els costos externs del transport en general es redueixen.
- L'eficiència del sistema de mobilitat millora per la reducció dels costos unitaris del transport;
- Els resultats obtinguts permeten concloure que amb l'execució de les mesures proposades es poden aconseguir els objectius fixats en el Pla.

El Sr. Marc Garcia conclou aquest apartat comentant que l'avaluació de les 90 mesures s'ha realitzant mitjançant l'agrupació de les mateixes en 19 grups a partir dels quals s'ha fet una avaluació un a un, analitzant la seva incidència en els principals vectors ambientals.

La Sra. Arqué comenta que a partir de les consideracions realitzades en el marc de l'exposició ara toca que cadascú analitzi amb deteniment el conjunt d'actuacions proposades.

El Sr. Nadal afegeix que el document de propostes que s'ha presentat és molt madur i que té quatre virtuts: en primer lloc que és molt integral perquè incorpora tots els modes de transport; en segon lloc, que esdevé un document fonamental per al conjunt de l'RMB superant l'àmbit de l'àrea metropolitana; en tercer lloc proposa mesures molt objectives que permeten assolir uns objectius molt realitzables; i en darrer terme que és un document de planificació coherent amb la resta de la planificació sectorial i territorial.

5. INTERVENCIONS DELS MEMBRES DEL CONSELL DE LA MOBILITAT

El Sr. Lluís Tejedor comenta que és un document molt complet i que una vegada aprovat el Pla caldrà identificar com es gestiona i com es fa un seguiment i avaluació del mateix. D'altra banda, considera que perquè vagi a bon port, serà necessari

promoure la transversalitat entre les diferents administracions implicades, un marc financer i una autoritat de gestió.

El Sr. José M^a Alonso veu amb molt bons ulls el pla i demana que la sensibilitat que ha mostrat l'ATM al llarg de tot el procés d'elaboració del mateix es tradueixi a la resta d'entitats, en especial a Renfe.

El Sr. Ferri felicita a l'ATM pels treballs realitzats i comenta que des de CCOO faran aportacions tècniques ja que troba a faltar quatre elements: mesures específiques en matèria de gestió sostenible dels peatges; propostes específiques per a la promoció del transport públic com la creació de la T-any; l'extensió i connexió dels tramvies; així com mesures més agressives en la gestió dels aparcaments en destí.

El Sr. Martí comenta que no sap què criticar doncs li sembla un molt bon document i felicita a l'ATM per la valentia del treball. Tanmateix es pregunta com s'arriba a tot el que s'ha plantejat i es mostra escèptic respecte a la possibilitat d'aconseguir-ho. En aquest sentit, comenta que per exemple en matèria de biocarburants un entrebanc és que els fabricants no tenen homologat el seu ús i és un element que caldrà superar. També es pregunta quin finançament hi ha per a totes les mesures del Pla i afegeix que des de Busmet es farà el que calgui per poder-les tirar endavant i conclou reiterant la felicitació a l'ATM.

El Sr. Robusté se suma a la felicitació destacant que és l'únic pla que coneix que planifica i avalua a priori l'assoliment d'objectius. En aquest sentit, el pla conté un bon discurs i mostra un bon equilibri entre canvis de tendència, tot i que hi ha el risc de massa números i més quan la seva estimació és tan complexa. D'altra banda, comenta que cal valorar la rendibilitat social de les mesures del Pla. Per últim afegeix que amb el tema de reduir les velocitats cal vigilar atès que és una temàtica complexa i potser hi ha algunes mesures més socials com prohibir els vehicles contaminants en determinades hores punta que caldria valorar.

El Sr. Nadal, donant resposta a les intervencions realitzades, comenta que el pla conté tot un conjunt d'indicadors de seguiment i avaluació. Respecte a la gestió del Pla, serà la pròpia ATM qui la faci i per això serà necessari que es musculi més. En referència a Renfe, comparteix la necessitat que s'impliqui i en aquest sentit comenta que en el tema de mercaderies, per exemple, el Port de Barcelona i Acciona impulsen per via marítima el transvasament de camions que una vegada creuada la frontera es mouen en el corredor Barcelona-Algesires-Tànger-Canàries, transportant amb vaixell mercaderies que des de Renfe no s'han sabut gestionar. Respecte al tema dels peatges estarà contingut finalment en el document del pla, així com les propostes en matèria d'aparcaments perquè se n'han de suprimir en calçada i crear de nous en origen, tal com preveu el decret d'avaluació de la mobilitat generada. Pel que fa a l'advertència que s'ha fet en l'excés de números, comenta que el que és important és quantificar un objectiu i en aquest sentit, explica que si Renfe hagués fet cas de l'índex de satisfacció del client a Catalunya s'hauria adonat que des del 2003 aquest s'ha anat reduint constantment. Per últim demana que totes les persones assistents facin l'esforç de valorar el document.

El Sr. Alegre afegeix, respecte a la proposta de creació de la T-any, que calen targetes intel·ligents i que hi ha una mesura específica per la introducció dels sistemes de billetatge amb xip electrònic. Pel que fa a la proposta d'unió dels tramvies, recorda que el pdM no és un Pla d'Infraestructures i que serà en la revisió del PDI on caldrà analitzar aquesta proposta. Comenta també que el pla conté una

mesura concreta per a la gestió de l'aparcament en destí. Respecte als comentaris del persona que representa Busmet, s'ofereix per a fer una reunió tècnica i explicar el procés seguit, en el qual l'ATM s'ha assessorat externament, i trobar, així, de manera conjunta elements a millorar. En matèria d'indicadors, comenta que cal proposar mesures associades amb elements de control concrets i quantificables, i que sempre s'han cercat els números més senzills. En aquest sentit, obtenir una rendibilitat social positiva és un dels objectius del pla, però hi ha dificultats per mesurar-la de manera senzilla.

El Sr. Requena felicita l'ATM per la feina feta i mostra la seva satisfacció per la potenciació dels centres generadors de mobilitat. Al respecte, des de l'UAB vol mostrar la seva preocupació pels efectes de la mobilitat que es genera en el centre que van més enllà dels efectes socials i ambientals. Al llarg del dia l'UAB suporta més de 40.000 desplaçaments d'entrada i el funcionament és com el d'una ciutat però sense cap competència per part de la Universitat en matèria de mobilitat. Essent conscients del problema i mostrant el seu interès, l'UAB ha creat una unitat de gestió, s'ha fet un pla estratègic d'accessibilitat i una enquesta específica i davant la manca de competències en matèria de mobilitat demana treballar conjuntament.

El Sr. Seró comenta que aquesta setmana s'ha celebrat a Barcelona la Jornada del "Observatorio Metropolitano de la Movilidad" i que se n'han extret dues conclusions: arreu es fan coses i moltes en matèria de transport públic i per tant és un moment de gran ebullició d'aquest tema; i en segon lloc, que els gerents i responsables dels consorcis es van quedar molt impactats per tot el que s'estava fent aquí (lleis de la mobilitat, condició de l'ATM com a autoritat del transport públic i com autoritat territorial de la mobilitat i la redacció del pdM). Per tant, el que es fa aquí té molta transcendència i serà referent per la resta d'àmbits espanyols i hem de ser conscients que a Catalunya estem fent un esforç molt innovador.

El Sr. Abadia felicita l'ATM pel treball fet i també per haver-se desfet de la por a fer les coses de manera participada. Respecte a la documentació presentada, proposa que com a indicador de millorar la competitivitat del transport públic respecte el privat, el temps de transport per km recorregut enlloc del nombre de tones per km recorregut. També comenta que cal vigilar amb el tema del combustible net, ja que des del seu punt de vista el biodièsel no és tan net perquè genera CO₂ i igual caldria parlar d'hidrogen. Per tant proposa que en el document es parli de combustibles nets sense especificar-los.

El Sr. Alegre respecte als comentaris anteriors respon que pel que fa a l'UAB, l'ATM coneix la seva problemàtica i es recull com un dels centres generadors de mobilitat a tractar en les mesures de l'eix 7. En referència a la proposta d'un nou indicador per avaluar la competitivitat del transport de mercaderies està d'acord que per alguns motius el temps pot ser un millor valor de referència, però és molt difícil calcular-lo. Per contra discrepa respecte al tema dels combustibles nets ja que entén que el biodièsel és un combustible net perquè prové de vegetals actuals i per tant el CO₂ que s'emet prové del nostre cicle mentre que el petroli és una reserva de milions d'anys i el CO₂ que prové de la seva combustió s'afegeix trencant el ritme d'emissió del planeta.

Al respecte el Sr. Marc Garcia explica que en el balanç global el CO₂ del biodièsel no computa, a diferència del que sí passa amb el que emet el combustible fòssil.

La Sra. Arqué afegeix que si avui en dia tots els autobusos funcionessin amb gas seria un problema i que en temes d'energies netes s'ha d'anar evolucionant comptant amb totes les alternatives, doncs s'està a l'inici. També comenta, pel que fa al transport públic, que TMB té tots els autobusos accessibles amb una edat mitjana molt jove, 5 anys; el metro funciona amb freqüències de 2,5 minuts; i que l'EMT ha doblat el nombre d'autobusos els darrers anys amb un augment molt important de persones que viatgen.

La Sra. Farran felicita l'ATM per incloure els biocarburants, doncs ja són una realitat, però que costa molt tirar endavant i que cal que des de totes les administracions i entitats es promoguin aquest tipus de combustibles. Afegeix que els resultats finals en matèria de canvi modal tenen molt a veure amb el cotxe compartit essent el factor temps i l'aparcament en destí aspectes claus.

Sense més temes que tractar la Presidenta aixeca la reunió a les 14:30 hores

3.3.- Les sessions específiques amb la Generalitat de Catalunya

El pdM és un instrument de planificació que abraça una gran amplitud de polítiques sectorials. En aquest sentit, tal com explicita la llei de la mobilitat, l'elaboració del pdM ha de garantir la participació dels diferents departaments de la Generalitat les competències dels quals puguin quedar afectades. Amb aquesta voluntat s'ha celebrat una sessió plenària a l'inici del procés, i posteriorment diverses sessions específiques amb persones que representen els Departaments, de les Direccions Generals (DG) i dels organismes dependents de la Generalitat de Catalunya implicats amb la voluntat de:

- Presentar de primera mà el procés d'elaboració del pdM, incidint en la metodologia de treball, els continguts, els objectius, les estratègies, els eixos d'actuació i l'avanç de propostes;
- Sol·licitar informació i documentació referida als Plans Sectorials d'àmbit nacional el contingut dels quals s'ha de considerar i incorporar en l'elaboració del pdM;
- Promoure la participació institucional dels diferents persones que representen la Generalitat de Catalunya implicats en matèria de mobilitat a l'RMB legitimant el procés d'elaboració del pdM.

En aquest sentit, per a la celebració d'aquestes sessions s'han convocat a persones que representen els següents departaments, direccions generals i empreses públiques:

- DG de Comerç
- DG de Centres Educatius
- DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat
- DG del Medi Natural
- DG de Carreteres
- DG d'Emergències i Seguretat Civil
- DG de Qualitat Ambiental
- DG de Ports i Transports
- DG d'Urbanisme
- DG de Participació Ciutadana
- DG de Salut Pública
- DG de Seguretat Ciutadana
- DG d'Energia i Mines
- DG d'Universitats
- Secretaria General de Joventut
- Secretaria General de Benestar i Família (Consell d'Accessibilitat)
- Programa per a la mobilitat i grans infraestructures
- Programa de Planejament Territorial

- Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS)
- Servei Català de Trànsit
- Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, SA
- Gestió d'Infraestructures, SA
- Institut Català del Sòl
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- Infraestructures Ferroviàries de Catalunya
- Túnel i Accessos de Barcelona, SA
- Institut Català de l'Energia
- Institut Català de la Dona
- Gerència de Vehicles
- Institut d'Estadística de Catalunya
- Empresa de promoció i localització industrial de Catalunya
- Institut d'investigació aplicada de l'automòbil

Sessió plenària amb les DG de la Generalitat

La sessió plenària d'informació i participació amb les Direccions Generals de la Generalitat de Catalunya es va desenvolupar el 7 de juliol de 2006 a la seu de l'ATM. Durant aquesta reunió es va informar sobre:

- El procés d'elaboració del pdM de l'RMB, la metodologia de treball desenvolupada i el procés de participació proposat;
- L'estat dels treballs de redacció del pdM;
- La diagnosi bàsica de la mobilitat a l'RMB per tal de valorar-la conjuntament i fer-ne les observacions i consideracions escaients.

La sessió va ser presidida pel Sr. Ramon Seró, en qualitat de director general de l'ATM, i va comptar amb l'assistència dels persones que representen les Direccions Generals i ens de la Generalitat següents:

- 3 persones que representen l'ATM
- 1 persona que representala DG de Medi Natural
- 1 persona que representaConsell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS)
- 1 persona que representaServei Català de Trànsit
- 1 persona que representa dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)
- 1 persona que representaTúnel i Accessos de Barcelona, AS (TABASA)
- 1 persona que representala Divisió de Trànsit de la Policia de la Generalitat de Catalunya – Mossos d'Esquadra de la DG de Seguretat Ciutadana
- 1 persona que representa d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT)
- 1 persona que representaGestió d'Infraestructures, AS (GISA)



Imatges de la sessió plenària amb les DG de la Generalitat de Catalunya

Conclusions de la sessió plenària amb les DG de la Generalitat

La presentació del taller participatiu amb les DG de la Generalitat

El Sr. Ramon Seró, director de l'ATM, va encetar al sessió explicant als assistents que segons la Llei 9/2003, l'ATM és l'autoritat territorial metropolitana encarregada d'elaborar el pdM de l'RMB. Aquest s'està realitzant de forma participativa, i és per aquest motiu que es convoca una sessió amb els departaments de la Generalitat amb competències o que en poden quedar afectats. I que se'ls convida a participar en els treballs de l'elaboració del pdM en la mesura que aquest pugui involucrar a polítiques sectorials de les DG, o a la inversa, des del punt de vista que aquestes puguin informar els treballs d'elaboració del pdM.

L'objectiu de la sessió és explicar què s'ha fet fins el moment. Que, resumidament, és , a nivell extern, l'encàrrec d'onze estudis instrumentals, i a nivell intern l'elaboració del document marc de treball del pdM i del document de diagnosi a partir del estudis externs.

La presentació del pdM de l'RMB

El Sr. Marc Garcia, director tècnic de l'ATM, va presentar el pdM de l'RMB, destacant que la seva elaboració es fa paral·lelament al Programa de participació del pdM, segons el que diu la normativa vigent. Va afegir que tota la informació i tots els documents relatius al pdM es poden trobar al web creat per a l'elaboració del pdM. I va convidar als assistents a participar, a partir d'aquesta sessió, no únicament en el torn de debat obert, sinó també a través del correu electrònic i el web. A més, els va fer partícips de les properes convocatòries del CMATM, fòrum de representació i participació segons els estatuts de l'ATM, que mentre dura l'elaboració del pdM es convoca en sessió extraordinària ampliada.

En primer lloc, va senyalar que el pdM de l'RMB és particular en el sentit que respon a uns objectius i una metodologia de treball enfocats en un escenari de màxima utilització del transport públic que baixa dràsticament en les zones no centrals de l'RMB, amb uns alts nivells de congestió i de contaminació. Així, la conclusió primera que cal tenir en compte és que s'està front uns focus molt potents de mobilitat sense existència de receptes senzilles.

Contextualment el pdM està informat per les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), sent la seva traducció territorial a l'RMB. Així, el pdM tracta de definir un model que compleixi els objectius que emanen de les DNM tot proposant a curt i mig termini un model de mobilitat sostenible i eficient. Té una vigència de sis anys, i estructuralment està format per set capítols, segons informa la Llei 9/2003 i el Decret 466/2004.

És tracta d'un document unitari d'estructura clàssica composta per:

- una metodologia,
- una anàlisi de la situació actual i una diagnosi,
- els escenaris prospectius del model de mobilitat,
- eixos d'avaluació,
- determinació d'escenaris possibles,

- i el pdM 2006-2012: proposta i programa d'actuació. .

Per altra banda, estableix un sistema d'objectius bastant amplis, dels quals, en la sessió, s'incidirà en els objectius ambientals i que, destaca, estan molt d'acord amb el Pla Territorial de l'RMB, pla jeràrquicament superior al pdM. Aquests objectius són:

- organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures minimitzant els desplaçaments;
- traspassar desplaçaments a modes més sostenibles en cada àmbit;
- millorar l'eficiència de cada mode reduint la contaminació, els usos combustibles, etc.

Els terminis d'elaboració que l'ATM s'ha proposat per al pdM, són els següents, amb les pertinents modulacions per l'oportunitat política i institucional:

Calendari temptatiu d'elaboració del pdM

- octubre – novembre 2005: encàrrec del pdM
- novembre 2005: encàrrec dels estudis instrumentals
- desembre 2005: constitució CMATM
- abril 2006: 1a jornada participativa del pdM de l'RMB
- maig 2006: proposta metodològica i finalització dels estudis
- juny 2006: finalització de la diagnosi i 1a reunió del CMATM ampliat
- setembre 2006: 2a reunió del CMATM ampliat
- octubre 2006: document de proposta del pdM
- desembre 2006: revisió del pdM i tramitació institucional

La presentació de la diagnosi de la mobilitat a l'RMB

El Sr. Alegre, cap del servei de mobilitat de l'ATM, va presentar la diagnosi de la mobilitat a l'RMB, indicant que encara s'estan finalitzant aspectes com el de l'accidentabilitat i el trànsit. Va aclarir que el pdM no és un pla d'infraestructures, sinó que es un pla que tracta d'aconsellar en relació a motivacions de mobilitat per actuar d'una o d'altra forma, detectant noves necessitats i informant sobre la conveniència de prioritats.

I va afegir que el pdM tampoc és un pla de mobilitat urbana, però si que s'inclouran en ell condicions de contorn, tractant les ciutats com un element de contorn, i marcant criteris imprescindibles per complir els criteris de sostenibilitat del pdM.

Principals conclusions de la diagnosi de la mobilitat a l'RMB:

- Quan a **les variables territorials**, es conclou que s'ha d'anar cap a una política coordinada i integrada pel que fa als habitatges i implantació de les activitats que eviti la dispersió territorial.
- Quan a **la mobilitat**, la conclusió és que s'ha d'anar cap a estratègies de mobilitat enfocades a un canvi de cultura individual de l'ús del cotxe i cap a polítiques integradores de l'urbanisme i la mobilitat.

- Quan a **les infraestructures**, es conclou que cal una xarxa ben connectada i jerarquitzada que incorpori els criteris d'anàlisi de la demanda.

- Quan a **les infraestructures ferroviàries**, es conclou és necessària una xarxa ferroviària que prioritzi els aspectes de superestructura, accessibilitat i infraestructures en alguns usos per les mercaderies.

- Quan als **aparcaments**, la conclusió és que cal un pla de millores dels intercanviadors i parcs&ride que millori l'accessibilitat, i que calen noves instal·lacions.

- Quan als **autobusos**, és conclou que cal una aposta decidida de priorització de l'autobús tant a les carreteres com en els municipis, amb l'objectiu de competir en temps i en qualitat amb el cotxe.

- Quan al **transport de mercaderies**, la conclusió és que la logística ha de dur a terme una modernització de la gestió de la infraestructura i del parc de vehicles per donar resposta a reptes nous.

- Quan als **polígons industrials**, es conclou que són necessàries actuacions que demanen un canvi d'escala per ser més eficients, i que en aquest cas, no s'ha d'oblidar que, el fet que només es pugui arribar al lloc de treball en cotxe constitueix un motiu d'exclusió social.

- Quan a **les bicicletes i els vianants**, és conclou que cal una aposta decidida de l'administració pública per disminuir la demanda de l'ús de bicicleta i zones pacificades de vianants.

- Quan al **tema medi ambiental**, és conclou que cal apostar per estratègies que disminueixin la necessitat sobre les infraestructures, minimitzant la necessitat sobre les estructures viàries

Les intervencions de les persones assistents al taller participatiu amb les direccions generals de la generalitat

En la darrera part de la sessió es va obrir el debat entre les persones assistents a través d'un torn obert de paraules. Les principals aportacions girar en torn dels temes següents:

▪ La participació

L'interès en participar en el taller prové, principalment, de la **vinculació normativa i la vinculació competencial**.

Més enllà d'aquesta vinculació institucional, les persones assistents manifesten també que l'interès en participar rau en **procurar la coordinació amb el pdM de l'RMB** amb les polítiques sectorials de la seva competència. En aquest sentit, es fa esment que seria bo que s'incorporessin a la mobilitat i el transport les estratègies que s'han definit en l'avaluació del Decret d'emissions de gasos amb efecte hivernacle que ha dut a terme ell Consell Assessor de Desenvolupament Sostenible (CADS) del Departament de Presidència. I les idees motrius del pla de seguretat viària que està realitzant el Servei Català de Trànsit. O de manera més general, procurar la coordinació per a fer més compatible les implantacions d'infraestructures amb els hàbitats naturals, les espècies, etc.

En aquest sentit, es manifesta que la participació ha de **facilitar la coherència amb els altres instruments de planificació** pel que és necessari que estiguin

presentes en el procés de participació tots els agents vinculats. I es senyala que el pdM és una cascada de planificació que té la seva incidència, i que tot i que molts agents vinculats a la mobilitat ja estan incorporats en el procés, encara hi ha agents molt cabdals que no hi són, com la DG de Carreteres. Aquest és un element per reflexionar perquè estan incorporats els urbanistes, etc, però no la DG de Carreteres que així fa palès que funciona sense tenir en compte els altres agents, tot i que hi ha moltes polítiques en les quals és necessari que s'incorporin i estableixin conductes de sentit integrador.

Tanmateix, també l'interès en participar prové de la voluntat de **millora dels processos de decisió i acció a través de la participació**. Per exemple, la participació s'entén com un instrument a través dels quals els operadors segueixen accions per seguir vetllant per a la millora de la qualitat i dels atributs del transport públic.

En aquest sentit, es va assenyalar la **importància dels processos participatius en els processos de planificació**. Entorn al que es va assenyalar que aquest exercici que es fa ara amb el PD 'hagués estat bo que hagués anat per davant dels plans d'infraestructures i no darrera. També es va assenyalar la dificultat d'implementar el pla, i que no finalitzar el procés participatiu, sinó donar-li continuïtat amb els agents que han recolzat el pla durant la seva elaboració, pot ser la força específica de la seva implementació

Finalment, quan aspectes concrets per a **facilitar la participació** es va incidir en la importància de tenir la documentació abans de les sessions.

- La mobilitat a l'RMB

Quan a la mobilitat a l'RMB, es va expressar la **satisfacció per la diferenciació que es fa en el en el pdM de la mobilitat obligada i la no obligada**, i que s'incorporin totes. I es va fer referència a diferents aspectes que cal tenir en compte.

En aquest sentit es va fer esment que cal tractar la qüestió de la **congestió viària**. Tenir en compte la **mobilitat de fora de l'RMB**, que cada cop és més present per motiu de la dispersió de la vivenda. I **les puntes de mobilitat**, com per exemple els 3 ó 4 milions de persones concentrades a l'RMB que volen passar vacances fora

Per altra banda, es va incidir, en que és necessari tenir present que s'està generant un embut per què cada cop més hi ha més gent dispersa amb moviments massius cap als llocs de treball. En aquest sentit, **es genera un gran embut a causa de l'entrada als llocs de treball, pel que és necessari intentar augmentar el transport públic en el primer tram interurbà que connecti alhora amb un segon transport públic en el lloc de treball**. Pel qual és clau optimitzar el punt crític dels nodes d'intercanvi, juntament amb altres coses a millorar del transport públic com les freqüències, i potenciar l'intercanvi modal en mobilitat obligada.

- Transport públic de superfície

Quan al transport públic, es va fer esment que és necessari tenir en compte els nodes i **l'eficiència del transport públic**, considerant la tecnologia de la informació (ITS), centralitzant informació i repartint-la adequadament als usuaris

per donar eficiència. Cal que tot això s'incorpori al transport públic per a que l'usuari pugui fer la seva tria millor.

- *Infraestructures específiques per a bicicletes i vianants*

Quan a la bicicleta, es va assenyalar que el tema dels 8 km sembla ser una proposta agosarada. I es va manifestar l'acord en la **millora de les xarxes i de facilitar l'ús de la bicicleta** amb aparcaments en els parcs&ride.

- *Els intercanviadors i els aparcaments de dissuasió*

Quan als intercanviadors, es va incidir en que **falta bona informació per a impulsar l'intercanvi modal**, sent un element clau el no ser capaç d'arribar correctament a la ciutadania. I que és necessari que per que aquest funcionin han de **localitzar-se en els llocs òptims**, ja que si aquests són ideals és segur que funcionaran.

- *Diagnosi ambiental*

Quan a la part ambiental, es va fer esment en que, donat que el pdM és pioner en el pla de participació, seria molt bo que també l'avaluació ambiental estratègica es fes paral·lelament al pla, i evitar que l'informe ambiental sigui un mer tràmit. En aquest sentit és necessari **fonamentar perquè s'escull un model de mobilitat i no un altre**.

D'altra banda, es va fer referència als indicadors, tot senyalant que aquest és un tema molt polèmic. En aquest sentit es va incidir en que **no s'han d'oblidar els elements econòmics, socials i ambientals**.

Sessions específiques amb persones que representen els Departaments i les DG de la Generalitat de Catalunya

Fruit de la sessió plenària realitzada amb els DG de la Generalitat de Catalunya, i de les matèries tant amplies i transversals que tracta el pdM, es va determinar la necessitat d'establir una sèrie de reunions per tal de tractar temes puntuals d'interès comú que requerien d'un tractament més específic i profund.

Les sessions específiques han estat tancades i han variat en nombre de sessions mantingudes segons les matèries a tractar i el grau d'aprofundiment requerit. En el seu conjunt s'ha comptat amb la presència de persones que representen:

- Departament de Política Territorial i Obres Públiques
- Secretaria per a la Mobilitat
- Secretaria per a la Planificació Territorial
- DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat
- DG de Qualitat Ambiental
- ICAEN

3.4.- Les sessions del grup institucional per als consens estratègic

El pdM de l'RMB s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establertes en els instruments de planejament i planificació de rang superior (plans territorial generals i plans territorials sectorials). Així mateix, les determinacions del pdM de l'RMB han de ser incorporades pels instruments de planejament i planificació de rang inferior en l'àmbit de l'RMB. Ateses aquestes consideracions, el contingut del pdM s'haurà d'adequar i coordinar al que s'estableixi a les figures de planificació que s'estan tramitant i revisant actualment:

- Les Directrius Nacionals de Mobilitat. A les quals s'han de supeditar els objectius del pdM, alhora que incorporar les indicacions contingudes que afectin al pdM;
- El Pla Territorial de Catalunya i el Pla Territorial de l'àmbit metropolità de Barcelona. Als quals s'han de supeditar, especialment, les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats en el territori;
- El Pla d'Energia;
- El Pla d'actuació de la declaració de zones de protecció especial a la qualitat de l'aire en 40 municipis de l'RMB;
- El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya;
- El Pla de transports de viatgers de Catalunya;
- El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 de l'RMB;
- Els Plans de Mobilitat Urbana aprovats, les actuacions planificades dels quals s'hauran de coordinar amb el pdM.

En aquest sentit, amb l'objectiu de garantir la coordinació de les propostes d'actuació del pdM amb les determinacions establertes en els instruments de planificació concurrent, s'ha constituït un grup institucional per tal de promoure el consens estratègic del contingut del pdM de l'RMB.

El grup institucional per al consens estratègic del pdM de l'RMB s'ha reunit periòdicament durant tot el procés de redacció del pdM, i està integrat per persones que representen les següents entitats:

- Secretaria per a la mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
- Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya
- Entitat Metropolitana del Transport
- Institut d'Estudis Territorials
- Ajuntament de Barcelona
- ATM

3.5.- Les sessions informatives d'àmbit comarcal

Sessions informatives d'àmbit comarcal durant el període d'elaboració del pdM de l'RMB

La celebració de la jornada participativa del mes d'abril va evidenciar la necessitat d'apropar el procés de participació ciutadana a la resta de poblacions de l'RMB, mitjançant unes sessions informatives a cadascuna de les set comarques. En aquest sentit, s'han realitzat sessions als Consells Comarcals amb els objectius següents:

- informar sobre el procés d'elaboració del pdM i el seu programa de participació ciutadana;
- obrir el procés de participació ciutadana a la població més allunyada de Barcelona i, per tant, amb majors dificultats per assistir a les jornades informatives i participatives;
- promocionar l'elaboració del pdM i contribuir a legitimar el procés de participació ciutadana.

Les sessions són obertes a tots la ciutadania interessats, encara que s'ha realitzat una convocatòria específica als agents següents:

- persones que representen polítics i tècnics dels Consells Comarcals;
- persones que representen polítics i tècnics dels ajuntaments de cada comarca;
- persones que representen associacions i col·lectius implicats en matèria de mobilitat dels municipis de cada comarca.



Imatges de les sessions informatives d'àmbit comarcal

En les 7 sessions (CC Garraf, CC Alt Penedès, CC Vallès Oriental, CC Vallès Occidental, CC Baix Llobregat, CC Barcelonès, CC Maresme) celebrades s'ha comptat amb una assistència de més de 100 persones de les entitats següents:

- 2 persones que representen el Consell Comarcal de l'Alt Penedès
- 1 persona que representa Consell Comarcal del Baix Llobregat
- 2 persones que representen el Consell Comarcal del Barcelonès
- 2 persones que representen el Consell Comarcal del Garraf
- 1 persona que representa Consell Comarcal del Maresme
- 2 persones que representen el Consell Comarcal del Vallès Oriental

- 4 persones que representen el Consell Comarcal del Vallès Occidental
- 1 persona que represental'Ajuntament d'Arenys de Munt
- 3 persones que representen l'Ajuntament de Badalona
- 1 persona que represental'Ajuntament de Cabrera de Mar
- 1 persona que represental'Ajuntament de Canet de Mar
- 1 persona que represental'Ajuntament de Canyelles
- 3 persones que representen l'Ajuntament de Castellar del Vallès
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Castellbisbal
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Castelldefels
- 1 persona que represental'Ajuntament de Cornellà del Vallès
- 1 persona que represental'Ajuntament de Cubelles
- 1 persona que represental'Ajuntament de Dosrius
- 1 persona que represental'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
- 1 persona que represental'Ajuntament de la Garriga
- 1 persona que represental'Ajuntament de Gelida
- 1 persona que represental'Ajuntament de Granollers
- 2 persona que representa l'Ajuntament de l'Hospitalet del Llobregat
- 1 persona que represental'Ajuntament de la Llagosta
- 1 persona que represental'Ajuntament del Masnou
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Mataró
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Molins de Rei
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Mollet del Vallès
- 1 persona que represental'Ajuntament de Montornès del Vallès
- 1 persona que represental'Ajuntament d'Olesa de Bonesvalls
- 1 persona que represental'Ajuntament d'Olivella
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Palau-solità i Plegamans
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Parets del Vallès
- 1 persona que represental'Ajuntament de Pontons
- 1 persona que represental'Ajuntament del Prat del Llobregat
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Ripollet
- 1 persona que represental'Ajuntament de Rubí
- 3 persones que representen l'Ajuntament de Sabadell
- 1 persona que represental'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
- 1 persona que represental'Ajuntament de Sant Climent de Llobregat
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
- 1 persona que represental'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
- 1 persona que represental'Ajuntament de Sant Joan Despí
- 1 persona que represental'Ajuntament de Sant Martí de Sarroca
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Sant Pere de Ribes

- 2 persones que representen l'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts
- 1 persona que representi Santa Coloma de Gramenet
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Sitges
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Subirats
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Tagamanent
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Torrelles de Foix
- 1 persona que representi l'Ajuntament d'Ullastrell
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Vacarisses
- 2 persones que representen l'Ajuntament de Viladecans
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
- 1 persona que representi l'Ajuntament de Vilassar de Dalt
- 1 persona que representi l'empresa Autocorb
- 1 persona que representi l'empresa Regesa Aparcaments
- 1 persona que representi l'empresa Soler i Sauret
- 1 persona que representi d'UGT Anoia-Penedès-Garraf
- 1 persona que representi d'UGT del Baix Llobregat
- 1 persona que representi d'UI CCOO de l'Alt Penedès-Garraf
- 1 persona que representi CCOO del Baix Llobregat
- 1 persona que representi CCOO del Barcelonès
- 1 persona que representi CCOO del Maresme
- 1 persona que representi l'Associació d'empresaris del Garraf - Alt i Baix Penedès
- 1 persona que representi la Unió Empresarial del Penedès
- 1 persona que representi la Unió de Pagesos de Catalunya
- 2 persones que representen Salvem el Penedès
- 1 persona que representi l'Institut del Cava
- 1 persona que representi l'Associació per a la Promoció del Transport Públic

Sessions informatives d'àmbit comarcal durant el període d'informació pública del pdM de l'RMB

Un cop iniciat el període d'informació pública del projecte del pdM, es preveu realitzar una nova convocatòria de sessions informatives en cada una de les set comarques de l'àmbit territorial del pdM amb l'objecte d'iniciar i estimular el procés d'informació pública. Durant aquestes sessions és presentaran:

- Els objectius i els eixos estratègics del pdM;
- Les mesures d'actuació del pdM;
- Els canals de participació establerts durant el període d'informació pública del pdM.

Les sessions seran obertes a tota la ciutadania, tot i que es convocarà específicament les persones que representen polítics i tècnics dels Consells Comarcals i dels ajuntaments de cada comarca, i les persones que representen les associacions i col·lectius implicats en matèria de mobilitat dels municipis de cada comarca.

3.6.- Les sessions específiques amb altres institucions i agents

Durant el procés d'elaboració del pdM de l'RMB s'ha estimat oportú obrir el procés de participació ciutadana del pdM a altres agents que no havien trobat el seu espai de participació en els mecanismes inicialment establerts en el programa de participació. En aquest sentit, el programa de participació s'ha posat a l'abast dels agents que ho sol·licitessin per a realitzar sessions informatives específiques per tal d'informar sobre el pdM.

Les sessions informatives específiques amb altres agents s'han donat en diferents moments temporals durant el procés de redacció del pdM i s'han situat en diferents nivells de participació, des del nivell purament informatiu fins al nivell de diagnosi o propositiu.

En aquestes sessions s'ha comptat amb la participació de persones que representen les següents entitats:

- Servei Català de Trànsit
- Diputació de Barcelona
- Pacte Industrial de Barcelona
- Entitat de Transports Metropolitans
- Ajuntament de Cerdanyola
- Ajuntament de Barcelona
- Agrupació de Municipis titulars de Transport Urbà de la 2a corona metropolitana de Barcelona (AMTU)
- Pacte de la mobilitat de Barcelona
- Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya
- Col·legi d'Enginyers Industrials del Vallès Occidental
- Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC)



Imatges de la sessió informativa amb l'AMTU

3.7.- Els grups tècnics de treball

Els grups tècnics de treball es constitueixen amb la voluntat que un grup reduït de persones expertes i implicades en un àmbit temàtic del pdM debatin aspectes específics del projecte. En aquest sentit s'han estructurat 9 grups tècnics de treball en dues fases diferenciades:

- Una primera fase de treball de diagnosi al llarg de la qual s'ha realitzat una sessió dels grups tècnics de treball per a presentar i debatre conjuntament el model de mobilitat de l'RMB,
- Una segona fase de treball de proposta durant la qual s'ha realitzat una sessió dels grups tècnics de treball donant a conèixer i valorant els eixos d'actuacions i les mesures proposades del pdM.

Sessió dels Grups tècnics de treball a l'entorn del model de mobilitat reunits al llarg del mes de juliol 2006

Per tal generar i fomentar el debat tècnic entorn al model de mobilitat de l'RMB s'han estructurat 6 grups tècnics de treball. Per cadascun dels grups s'ha realitzat una sessió que ha estat integrada per un màxim d'entre 8 i 10 persones.

Les sessions tenen l'objectiu de presentar les idees de cadascun dels àmbits de treball dels grups per tal de generar idees noves i propostes d'actuació a manera de *brainstorming* entre totes les persones assistents. En aquest sentit s'han estructurat els següents grups de treball:

- Grup de treball d'avaluació ambiental
- Grup de treball dels modes no motoritzats (anar a peu, bicicleta,...)
- Grup de treball del transport públic (titulars infraestructures de transport públic i operadors ferroviaris i d'autobusos urbans i interurbans,...)
- Grup de treball de les infraestructures (infraestructura viària, intercanviadors, aparcaments,...)
- Grup de treball de la gestió de la mobilitat (informació, tecnologia,...)
- Grup de treball de les activitats econòmiques (distribució urbana, nodes d'intercanvi modal de mercaderies: port, CIM...).

1.- Grup de treball d'avaluació ambiental

Aquest grup de treball pretén aprofundir en la relació de la mobilitat amb el model energètic per tal d'avaluar les externalitats derivades de l'actual model de mobilitat a l'RMB i del model proposat. En aquest sentit, s'han analitzat i s'han debatut els impactes de la mobilitat sobre: la contaminació atmosfèrica, el canvi climàtic, la contaminació acústica, l'afectació de la matriu ambiental, l'ocupació de l'espai públic,...

Per aquest grup en concret, s'ha realitzat la sessió de treball aprofitant el marc de treball ja creat de les comissions de treball amb el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya. En aquest sentit el grup està format pels agents següents:

- 1 persona que representi l'ATM
- 1 persona que representi la DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representi la DG de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representi l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Criteris de sostenibilitat"
- 1 persona que representi l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Adaptació de l'estudi de costos socials i ambientals del transport"

A més, en l'àmbit d'aquest grup tècnic, s'ha realitzat una sessió de treball específica amb el Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya.

2.- Grup de treball dels modes no motoritzats

Aquest grup de treball pretén aprofundir en la diagnosi de les infraestructures viàries lligades als modes no mecanitzats: anar a peu i en bicicleta. El grup es va reunir el 14 de juliol de 2006 i va estar integrat pels agents següents:

- 1 persona que representa Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures del DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona
- 1 persona que representa l'Ajuntament de Barcelona
- 1 persona que representa Col·legi d'Enginyers Tècnics i d'Obres Públiques
- 1 persona que representa Bicicleta Club de Catalunya (BACC)
- 1 persona que representa Barcelona Camina
- 1 persona que representa Prevenció d'Accidents de Trànsit (PAT)
- 1 persona que representa l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Inventari d'infraestructures viàries"
- 3 persones que representen l'ATM

3.- Grup de treball del transport públic

Aquest grup de treball pretén aprofundir en la diagnosi dels serveis de transport públic a l'RMB fent una revisió dels principals paràmetres d'oferta i demanda d'aquests serveis per tal d'identificar les necessitats futures. El grup es va reunir el 25 de juliol de 2006 i va estar integrat pels agents següents:

- 2 persona que representen la DG de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Transports Metropolitans de Barcelona
- 1 persona que representa Renfe
- 1 persona que representa l'Entitat Metropolitana del Transport
- 1 persona que representa Busmet
- 1 persona que representa l'Associació de Municipis amb Transport Urbà
- 1 persona que representa l'Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya
- 1 persona que representa l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
- 1 persona que representa l'empresa que ha realitzat l'estudi instrumental "Anàlisi del sistema ferroviari"
- 1 persona que representa l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Anàlisi dels serveis de transport públic per carretera a les comarques de l'RMB"
- 4 persones que representen l'ATM

4.- Grup de treball de les infraestructures

Aquest grup de treball pretén aprofundir en la diagnosi de les infraestructures i equipaments que estan al servei de la mobilitat viària, ferroviària, dels intercanviadors, aparcaments de dissuasió,... El grup es va reunir el 20 de juliol de 2006 i va estar integrat pels agents següents:

- 1 persona que representa Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures del DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Programa de planejament territorial del DPTOP de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona
- 1 persona que representa l'ens "Infraestructures Ferroviàries de Catalunya"
- 1 persona que representa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
- 1 persona que representa l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Inventari d'infraestructures viàries"
- 1 persona que representa l'empresa que ha realitzat l'estudi instrumental "Anàlisi del sistema ferroviari"
- 1 persona que representa l'empresa que ha realitzat l'estudi instrumental "Estudi dels intercanviadors modals a l'RMB"
- 4 persones que representen l'ATM

5.- Grup de treball de la gestió de la mobilitat

Aquest grup de treball pretén aprofundir en la diagnosi de les polítiques associades a la gestió de la mobilitat: sistemes d'ajuda a l'explotació i d'informació, noves tecnologies, *carsharing* i *carpooling*, regulacions semafòriques, mesures fiscals i gestió dels peatges... El grup es va reunir el 18 de juliol de 2006 i va estar integrat pels agents següents:

- 1 persona que representa Servei Català de Trànsit
- 1 persona que representa l'Institut Català de l'Energia
- 1 persona que representa Túnels i Accessos de Barcelona, SA (TABASA)
- 1 persona que representa consell comarcal del Baix Llobregat
- 1 persona que representa l'Ajuntament de Barcelona
- 1 persona que representa Col·legi de Geògrafs de Catalunya
- 1 persona que representa la Fundació RACC
- 1 persona que representa l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
- 1 persona que representa l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Mesures afavoridores de la utilització racional del transport privat i públic"

- 3 persones que representen l'ATM

6.- Grup de treball de les activitats econòmiques

Aquest grup de treball pretén aprofundir en l'impacte que genera la localització de determinades activitats econòmiques (polígons industrials, centres comercials, centres sanitaris, centres d'oci i recreatius, centres educatius,...) en el territori sobre les pautes de mobilitat. El grup es va reunir el 17 de juliol de 2006 i va estar integrat pels agents següents:

- 1 persona que representa Pacte Industrial de l'RMB
- 1 persona que representa Foment del Treball
- 1 persona que representa CCOO
- 1 representant d'UGT
- 1 persona que representa Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
- 1 persona que representa l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Transport de mercaderies"
- 3 persones que representen l'ATM

Sessió dels Grups tècnics de treball a l'entorn dels eixos d'actuació i les mesures proposades reunits durant el mes de gener de 2007

Per tal de generar i fomentar el debat tècnic entorn als eixos d'actuacions continguts en l'avanç del pla del pdM i obrir un fòrum de participació on es puguin posar en comú les diferents opinions, el 9 de gener de 2007 es va realitzar al centre cívic Cotxeres Borrell de Barcelona, una sessió tècnica de treball estructurada en dos moments participatius diferenciats.

En aquest sentit, durant el primer moment de la sessió es va celebrar un plenari amb l'objectiu de presentar:

- Els resultats tendencials per a l'horitzó 2012 i els objectius del pdM;
- Els eixos d'actuació del pdM;
- Les tipologies de mesures del pdM.

Durant la segona part de la sessió es van formar grups de treball funcionals per tal de poder treballar en comú segons l'interés i la implicació de les persones participants els eixos d'actuació i les mesures presentades. En aquest sentit es van estructurar tres grups funcionals en torn a tres grans àmbits temàtics:

- Grup de treball de les infraestructures, que va analitzar i debatre els eixos d'actuació: "Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada" i "Millorar la qualitat del transport ferroviari".
- Grup de treball del transport de superfície i eficiència energètica, que va analitzar i debatre els eixos d'actuació: "Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal", " Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç, i eficient", i "Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets".
- Grup de treball de l'urbanisme i la gestió de la mobilitat, que va analitzar i debatre els eixos d'actuació: " Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat", "Modernitzar l'activitat logística i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies", "Garantir l'accés sostenible als centres de treball", i "Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat".

En la segona sessió dels grups tècnics de treball es va comptar amb la presència de gairebé 50 persones que representen els següents agents:

- 1 persona que representa Ministeri de Foment
- 1 persona que representa Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya
- 1 persona que representa DG de Qualitat Ambiental de la Generalitat
- 1 persona que representa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- 2 persona que representa Institut Català d'Energia
- 1 representant d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya
- 1 persona que representa Servei Català de Trànsit
- 1 persona que representa INCASOL

- 1 persona que representala Secció d'Acessibilitat del Servei de Projectes, Obres i Manteniment de la Diputació de Barcelona
- 1 persona que representaServei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona
- 1 persona que representaConsell Comarcal del Baix Llobregat
- 1 representant d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
- 1 persona que represental'Àrea Metropolitana de Barcelona
- 1 persona que represental'Autoritat Portuària de Barcelona
- 1 representant d'Entitat Metropolitana de Transport
- 1 persona que representaTransports Metropolitans de Barcelona
- 1 persona que representaTramvia Metropolità SA
- 1 persona que representaBUSMET
- 2 persones que representen l'AMTU
- 2 persones que representen Barcelona Regional
- 1 persona que representala Cambra de Comerç de Barcelona
- 1 representant d'UGT
- 1 persona que representaCCOO
- 1 persona que representaCol·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports
- 1 persona que representaCol·legi d'Enginyers Industrials
- 1 persona que representaCol·legi d'Enginyers Tècnics i d'Obres Públiques
- 1 persona que represental'Institut Metropolità del Taxi
- 1 persona que representaReial Automòbil Club de Catalunya
- 1 persona que representaBicicleta Club de Catalunya (BACC)
- 1 persona que represental'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Anàlisi del sistema ferroviari"
- 1 persona que represental'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Anàlisi dels serveis de transport públic per carretera a les comarques de l'RMB"
- 1 persona que represental'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Criteris de sostenibilitat"
- 2 representant l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Inventari d'infraestructures"
- 1 persona que represental'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Adaptació de l'estudi de costos social i ambientals del transport"
- 2 persones que representen l'empresa consultora que ha realitzat l'estudi instrumental "Mesures afavoridores de la utilització racional del transport privat i públic"
- 5 persones que representen l'ATM



Imatges de la sessió dels Grups tècnics de treball entorn als eixos d'actuacions

3.8.- El fòrum de participació digital

Web del pdM

Els espais webs de participació ciutadana englobats dins de processos de participació ciutadana són dimensionats com un instrument més que acompanya el desenvolupament pròpiament dit del procés, per tal d'arribar a persones que no necessàriament hi participaran.

Principalment es tracta d'espais de reforçament del propi procés de participació, que permeten que la participació no quedi limitada únicament al grup d'agents que participen activament en les dinàmiques proposades, com jornades i tallers, sinó que s'obri sense cap tipus de restricció a la ciutadania que tingui voluntat de participar.

Aquests espais ofereixen, de manera general, mecanismes de participació mitjançant la pàgina web de l'organisme que inicia el procés, espai on s'acostuma a presentar el procés de participació i des d'on es pot participar amb diferents mecanismes que varien en funció del grau d'aprofundiment de participació ciutadana que es vulgui assolir.

Ateses aquestes consideracions, l'espai de participació ciutadana digital del pdM s'ha concebut com un espai que va més enllà d'un fòrum de participació digital, i que és pròpiament l'espai digital de referència del pdM de l'RMB. En aquest sentit, l'espai de participació ciutadana del pdM (<http://www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/Index.html>) ofereix la informació següent:

- Presentació i contextualització del procés: el pdM de l'RMB, la participació ciutadana en l'elaboració dels pdM i la participació ciutadana en el marc de l'ATM;
- Descripció del programa de participació ciutadana del pdM: objectius i programa de treball;
- Bústia d'opinions;
- Agenda;
- Documentació: documentació de base per a l'elaboració del pdM, documentació específica del document del pdM, documentació de les jornades celebrades i normativa de referència;
- Notícies del procés de participació ciutadana;
- Dades de contacte de l'ATM i del propi procés de participació ciutadana.

Aquest espai de participació digital l'han utilitzat nombroses persones interessades per consultar puntualment la documentació disponible, com també les darreres notícies i l'agenda d'activitats programades. En aquest sentit, el nombre d'usuaris de la bústia d'opinions ha anat augmentant progressivament paral·lelament a l'avanç de la redacció del pdM. En total aquest instrument ha viabilitzat la participació de gairebé 50 agents, que s'han materialitzat en un total de 148 aportacions als documents disponibles en el web i de les diverses sessions celebrades, principalment referents a aquelles celebrades en el marc del CMATM i als grups tècnics de treball. Tanmateix, per a la dinamització de la bústia d'opinions s'ha informat puntualment de la documentació disponible en el

web en cada fase del procés d'elaboració del pdM a través de l'informatiu electrònic del pdM.

Les aportacions rebudes han estat considerades en la seva totalitat pels serveis tècnics de l'ATM, que han respost a cada una de les aportacions en funció de l'àmbit a que han estat referides. En aquells casos que s'ha considerat convenient les aportacions han estat incorporades.

The image displays two screenshots of the ATM (Autoritat del Transport Metropolità) website, specifically the 'Programa de participació ciutadana' (Citizen Participation Program) section.

Top Screenshot: Bústia d'opinions (Opinion Box)

- Header:** ATM Autoritat del Transport Metropolità. Home ATM.
- Left Menu:** Presentació, El Programa de Participació del PDM de l'RMB, Digueu la teua, Agenda, Documentació, Notícies, Contacte.
- Main Content:**
 - Bústia d'opinions:** Si voleu participar en el procés d'elaboració del Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona envieu-nos la vostra opinió mitjançant el formulari. Cal que introduïu el vostre nom i e-mail per poder rebre resposta.
 - Form Fields:**
 - Nom i cognoms: [Text input]
 - Entitat: [Text input]
 - Correu electrònic: [Text input]
 - Digueu la vostra opinió: [Large text area]
 - Buttons:** Enviar, Esborrar.
- Footnote:**

* La comunicació de les dades personals que consten en aquest formulari suposa l'autorització perquè s'incorporen en un fitxer automatitzat de l'Autoritat del Transport Metropolità, i perquè es'n faci ús en l'àmbit de les seves competències, com també per a la tramesa d'informació general i específica que pugui ser d'interès. Així mateix, aquestes dades són objecte de protecció d'acord amb les disposicions de la Llei orgànica 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal. Per aquest motiu, podem exercir-ne el dret d'accés, modificació i cancel·lació adreçant-vos a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Bottom Screenshot: Contacte (Contact)

- Header:** ATM Autoritat del Transport Metropolità. Home ATM.
- Left Menu:** Presentació, El Programa de Participació del PDM de l'RMB, Digueu la teua, Agenda, Documentació, Notícies, Contacte.
- Main Content:**
 - Contacte:**
 - Programa de participació ciutadana del PDM de la RMB**
 - Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
 - e-mail: atm@atm.cat
 - AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ**
 - C/ Muntaner, 315 - 321.
 - 08021 Barcelona

Fitxes d'aportacions a l'elaboració del pdM de l'RMB

Fitxa d'aportacions núm.: 1

Dades de recepció
Data de recepció aportació: 30 – 06 – 2006
Mitjà de recepció aportació: Bústia web pdM
Entitat
Operador de Transport (Autocorb, SA)
Aportacions al pdM
Núm. d'aportacions: 2
Categories:
- Transport públic

Fitxa d'aportacions núm.: 2

Dades de recepció
Data de recepció aportació: 7- 07 - 2006
Mitjà de recepció aportació: Bústia web pdM
Entitat
Associacions de consumidors i usuaris (OCUC)
Aportacions al pdM
Núm. d'aportacions: 10
Categories:
- Transport públic
- Mobilitat a l'RMB
- Infraestructures viàries de l'RMB
- Xarxa ferroviària

Fitxa d'aportacions núm.: 3

Dades de recepció
Data de recepció aportació: 13 – 07 - 2006
Mitjà de recepció aportació: Correu electrònic
Entitat
Altres organismes d'interès en mobilitat (Catalunya Camina)
Aportacions al pdM
Núm. d'aportacions: 5
Categories:
- Infraestructures específiques per a bicicletes i vianants
- Intercanviadors
- Transport públic
- Centres generadors de mobilitat

Fitxa d'aportacions núm.: 4**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 17- 07- 2006**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

Col·lectius professionals (Col·legi de Geògrafs)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 3**Categories:**

- Mobilitat a l'RMB

Fitxa d'aportacions núm.: 5**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 17- 07- 2006**Mitjà de recepció aportació:** correu electrònic**Entitat**

Col·lectius professionals (Col·legi de Geògrafs)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 6**Categories:**

- Mobilitat a l'RMB
- Proposta de mesures

Fitxa d'aportacions núm.: 6**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 26 -07- 2006**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

Empreses per a la gestió de la mobilitat (Tramvia Metropolità, SA)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 8**Categories:**

- Transport públic

Fitxa d'aportacions núm.: 7

Dades de recepció

Data de recepció aportació: 31-07-2006

Mitjà de recepció aportació: Correu electrònic

Entitat

Organitzacions sindicals (CCOO, Departament de Mobilitat)

Aportacions al pdM

Núm. d'aportacions: 14

Categories:

- Xarxa ferroviària
- Proposta de mesures

Fitxa d'aportacions núm.: 8

Dades de recepció

Data de recepció aportació: 26-09-2006

Mitjà de recepció aportació: Correu electrònic

Entitat

Associacions i col·lectius (Associació per la Promoció del Transport Públic-PTP)

Aportacions al pdM

Núm. d'aportacions: 1

Categories:

- Xarxa ferroviària

Fitxa d'aportacions núm.: 9

Dades de recepció

Data de recepció aportació: 26-09-2006

Mitjà de recepció aportació: Correu electrònic

Entitat

A títol individual

Aportacions al pdM

Núm. d'aportacions: 1

Categories:

- Transport públic

Fitxa d'aportacions núm.: 10**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 16-01-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

Empreses per a la gestió de la mobilitat (BusMet)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 2**Categories:**

- Gestió de la mobilitat
- Transport públic

Fitxa d'aportacions núm.: 11**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 17-01-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

Administracions consorciades (Àrea Metropolitana de Barcelona)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 6**Categories:**

- Gestió de la mobilitat
- Transport públic

Fitxa d'aportacions núm.: 12**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 25-04-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Dades de contacte****Entitat:** Organitzacions sindicals (UGT)**Aportacions al pdM****Núm. d'aportacions:** 4**Categories:**

- Proposta de mesures
- Centres generadors de mobilitat
- Infraestructures específiques per a bicicletes i vianants
- Transport públic

Fitxa d'aportacions núm.: 13**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 25-04-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

DG Generalitat (Subdirecció General d'Avaluació ambiental. Àrea de Plans i Programes. Direcció General de polítiques Ambientals i Sostenibilitat. DMAH)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 20**Categories:**

- Indicadors
- Mobilitat a l'RMB
- Propostes de mesures
- Infraestructures viàries a l'RMB
- Infraestructures específiques per a bicicletes i vianants
- Intercanviadors i aparcaments de dissuasió
- Transport públic
- Transport de mercaderies
- Diagnosi ambiental

Fitxa d'aportacions núm.: 14**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 27-04-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

Altres organismes d'interès en mobilitat (Institut Metropolità del Taxi)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 3**Categories:**

- Proposta de mesures
- Transport públic
- La mobilitat a l'RMB
- Diagnosi ambiental

Fitxa d'aportacions núm.: 15**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 30-04-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

Col·lectius professionals (Col·legi d'enginyers Tècnics d'Obres Públiques de Catalunya)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 7**Categories:**

- Proposta de mesures
- La mobilitat a l'RMB
- Centres generadors de mobilitat
- Infraestructures específiques per a bicicletes i vianants
- Xarxa ferroviària i servei
- Transport públic
- Transport de mercaderies
- Diagnosi ambiental

Fitxa d'aportacions núm.: 16**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 07-05-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat:**

Col·lectius acadèmics (UAB. Àrea de Serveis Logístics i Administració. Unitat de Gestió de la Mobilitat)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 17**Categories:**

- Centres generadors de mobilitat
- Infraestructures específiques per a bicicletes i vianants
- Transport públic de superfície
- Intercanviadors i aparcaments de dissuasió
- Xarxa ferroviària i servei
- Dimensió subjectiva de la mobilitat
- Infraestructures viàries de l'RMB
- Mobilitat a l'RMB
- Propostes de mesures

Fitxa d'aportacions núm.: 17**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 11-05-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat**

Empreses per a la gestió de la mobilitat (Transports Metropolitans de Barcelona)

Aportacions al pdM**Núm. d'aportacions:** 17**Categories:**

- Xarxa ferroviària i servei
- Variables territorials de la mobilitat
- Transport públic de superfície
- Dimensió subjectiva de la mobilitat
- Propostes de mesures

Fitxa d'aportacions núm.: 18**Dades de recepció****Data de recepció aportació:** 17-05-2007**Mitjà de recepció aportació:** Correu electrònic**Entitat****Entitat:** Associacions i col·lectius (Consell de Cambres de Comerç de Catalunya. Servei d'Infraestructures i Transports. Cambra de Comerç de Barcelona)**Aportacions al pdM****Núm. d'aportacions:** 12**Categories:**

- Propostes de mesures
- Mobilitat a l'RMB
- Transport públic
- Variables territorials de la mobilitat
- Transport de mercaderies
- Infraestructures viàries
- Aparcaments de dissuasió
- Infraestructures ferroviàries

Fitxa d'aportacions núm.: 19

Dades de recepció

Data de recepció aportació: 1-06-2007

Mitjà de recepció aportació: correu electrònic

Entitat

Entitat: Administracions consorciades (AMTU)

Aportacions al pdM

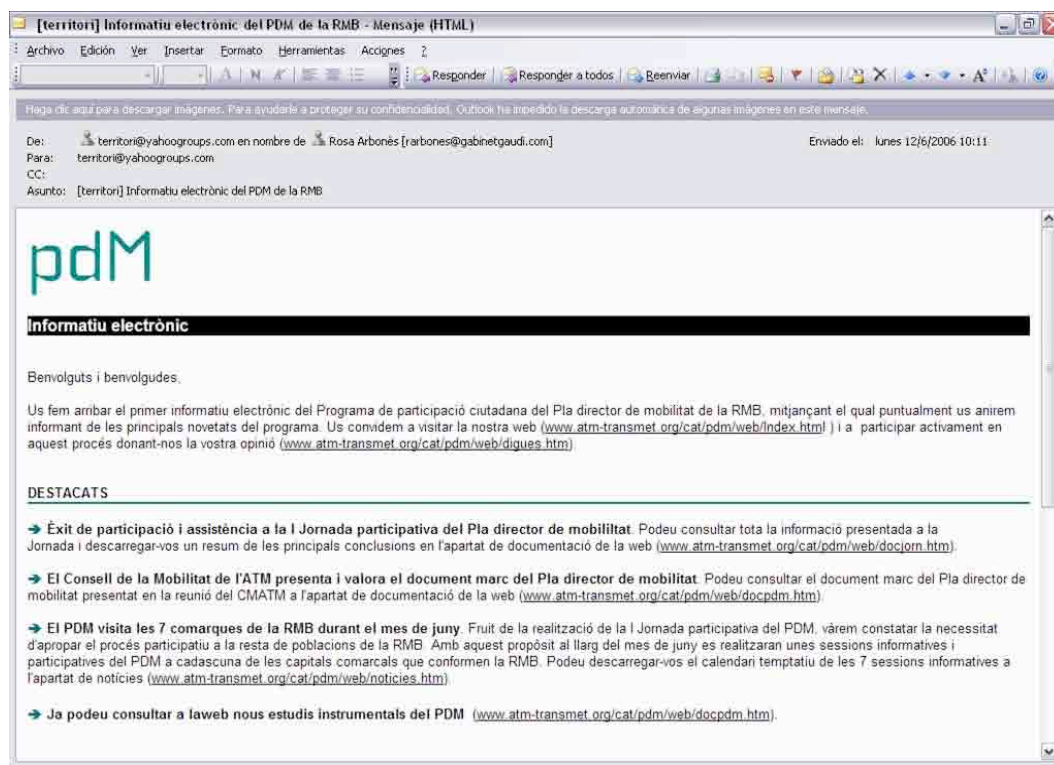
Núm. d'aportacions: 10

Categories:

- Infraestructures viàries
- Xarxa ferroviària
- Centres generadors de mobilitat
- Transport públic
- Infraestructures específiques per a bicicletes i vianants
- Seguretat viària
- Diagnosi ambiental
- Dimensió subjectiva de la mobilitat

Informatiu electrònic del pdM

Amb la pretensió de dinamitzar el procés de participació ciutadana mitjançant l'espai habilitat en el web de l'ATM, s'ha elaborat un butlletí electrònic de notícies, de periodicitat mensual a l'inici del procés i bimensual en les darreres fases.



L'informatiu electrònic del pdM ha tingut com a principal missió:

- Informar puntualment de les novetats que s'han anat produint durant el procés d'elaboració del pdM;
- Informar sobre la documentació disponible en el web en relació al desenvolupament dels treballs de redacció del pdM;
- Recordar els mecanismes de participació per a l'aportació de suggeriments i opinions al pdM.

En total s'han elaborat 8 edicions del butlletí electrònic del pdM que s'ha adreçat a una base de dades en evolució constant que, al final del procés, ha comptat amb gairebé 600 persones, i que està integrada per:

- Els agents convocats i assistents a la jornada participativa celebrada el mes d'abril;
- Els agents convocats i assistents als tallers del CMATM;
- Els agents convocats i assistents a les sessions informatives dels consells comarcals;

- Els agents convocats i assistents a la sessió informativa de les DG de la Generalitat;
- Els tècnics de les àrees de medi ambient, urbanisme, serveis i obres i mobilitat dels ajuntaments de l'RMB;
- Les llistes de distribució electrònica;
- Tots aquells agents interessats que ho han sol·licitat i que de manera progressiva fan créixer el nombre de persones que representen la base de dades.

Informatius electrònics del pdM



Informatiu electrònic

Benvolguts i benvolgudes,

Us fem arribar el primer informatiu electrònic del Programa de participació ciutadana del Pla director de mobilitat de l'RMB, mitjançant el qual puntualment us anirem informant de les principals novetats del programa. Us convidem a visitar la nostra web (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/Index.html) i a participar activament en aquest procés donant-nos la vostra opinió (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/digues.htm).

DESTACATS

□ **Èxit de participació i assistència a la I Jornada participativa del Pla director de mobilitat.** Podeu consultar tota la informació presentada a la Jornada i descarregar-vos un resum de les principals conclusions en l'apartat de documentació de la web (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/docjorn.htm).

□ **El Consell de la Mobilitat de l'ATM presenta i valora el document marc del Pla director de mobilitat.** Podeu consultar el document marc del Pla director de mobilitat presentat en la reunió del CMATM a l'apartat de documentació de la web (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/docpdm.htm).

□ **El pdM visita les 7 comarques de l'RMB durant el mes de juny.** Fruit de la realització de la I Jornada participativa del pdM, varem constatar la necessitat d'apropar el procés participatiu a la resta de poblacions de l'RMB. Amb aquest propòsit al llarg del mes de juny es realitzaran unes sessions informatives i participatives del pdM a cadascuna de les capitals comarcals que conformen l'RMB. Podeu descarregar-vos el calendari temptatiu de les 7 sessions informatives a l'apartat de notícies (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/noticies.htm).

□ **Ja podeu consultar a la web nous estudis instrumentals del pdM** (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/docpdm.htm).

Rebeu una cordial salutació,

Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB
 Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
 e-mail: atm@atm-transmet.org

Benvolguts i benvolgudes,

El Pla director de mobilitat de l'RMB continua el seu camí. Us convidem a conèixer les novetats que com sempre trobareu a la nostra web (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/Index.html) i a enviar-nos les vostres opinions i aportacions (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/digues.htm).

DESTACATS DEL MES DE JUNY

□ **Més de 40 agents valoren i debaten la diagnosi del Pla director de mobilitat en el marc del CMATM.** El passat 22 de juny més 40 agents socials i econòmics en una convocatòria extraordinària ampliada del CMATM, van debatre conjuntament la diagnosi del Pla director de mobilitat que es va presentar a la reunió celebrada a la sala d'actes de l'Edifici el Vagó de la Diputació de Barcelona. Durant un període de tres setmanes és recolliran les opinions i suggeriments de les persones participants i s'incorporaran al document de diagnosi que podreu consultar a l'apartat de documentació de la web a partir de la segona quinzena del mes de juliol.



□ **Èxit d'assistència i participació a les sessions informatives i participatives del pdM als consells comarcals de l'RMB.** Més de 60 persones que representen municipals i socioeconòmics locals ja han participat en les sessions informatives i participatives que s'han realitzat per apropar el pdM a les comarques de l'RMB. Podeu consultar el calendari definitiu de les properes sessions a l'apartat de notícies de la web (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/noticies.htm).



□ **Es posen en marxa els Grups Tècnics de Treball del Pla director de mobilitat.** Durant tot el mes de juliol grups formats per experts en diferents àmbits valoraran i debateran la diagnosi del pdM i avançaran les seves propostes d'actuació. A partir dels àmbits temàtics del pdM, els Grups Tècnics de Treball

que s'han format són: GT1- Grup de treball d'avaluació ambiental. GT2 – Grup de treball dels modes no motoritzats. GT3 – Grup de treball del transport públic. GT4 – Grup de treball de les infraestructures. GT5 – Grup de treball de la gestió de la mobilitat. GT6 – Grup de treball de les activitats econòmiques.

□ **Ja podeu consultar a la web tots els estudis instrumentals del pdM.**
 Podeu consultar a l'apartat documentació de la web els estudis instrumentals del pdM (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/docpdm.htm).

Rebeu una cordial salutació,

Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB
Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
e-mail: atm@atm-transmet.org





Informatiu electrònic n3

Benvolguts i benvolgudes,

El camí del Pla director de mobilitat de l'RMB segueix endavant. Com sempre, us convidem a visitar la nostra web per conèixer les novetats (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/Index.html) i a enviar-nos els vostres suggeriments i opinions (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/digues.htm).

DESTACATS DEL MES DE JULIOL

□ **Ja podeu consultar el document de diagnosi del pdM.** Després de la presentació i debat de la diagnosi del model de mobilitat a l'RMB en el marc del CMATM sessió que va comptar amb l'assistència de més de 40 agents socials i econòmics i del període obert per a la recollida de les opinions i suggeriments de les persones participants, ja està disponible a la web el document de diagnosi del pdM de l'RMB (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/docpdm.htm). Esperem les vostres consideracions i aportacions.

□ **Diferents Direccions Generals de la Generalitat aporten els seus suggeriments al document de diagnosi del pdM.** Les DDGG de la Generalitat amb competències sectorials en matèria de mobilitat van reunir-se en una sessió participativa al llarg de la qual es van informar dels treballs d'elaboració del pdM de l'RMB i varen poder valorar conjuntament la diagnosi de la mobilitat a l'RMB i aportar-ne les seves opinions.



□ **Al llarg del mes de juliol es reuneixen els 6 Grups Tècnics de treball del pdM per avançar en la definició de propostes d'actuació del pdM.** Més de 40 experts en diferents àmbits sectorials de la mobilitat ja s'han reunit en els 6 grups tècnics de treball del pdM (avaluació ambiental, modes no motoritzats, transport públic, infraestructures, gestió de la mobilitat i activitats econòmiques). Durant tot el mes de juliol es continuarà treballant amb els grups de treball per valorar i debatre la diagnosi del pdM de l'RMB i avançar en les seves propostes d'actuació.

□ **Es finalitzen amb gran èxit d'assistència i participació les sessions informatives i participatives del pdM als consells comarcals de l'RMB.** Durant els mesos de juny i juliol s'han celebrat les sessions informatives i participatives del pdM en els consells comarcals de l'RMB reunint a més d'un

centenar de persones que representen el món local, econòmic i associatiu que han pogut informar-se de primera mà sobre els treballs d'elaboració del pdM.

□ **Podeu consultar a la web tots els estudis instrumentals del pdM.** Podeu consultar a l'apartat documentació de la web tots els estudis instrumentals del pdM (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/docpdm.htm) en les seves versions complertes i de síntesi.

Us desitgem a tots/es unes molt bones vacances,

Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB
Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
e-mail: atm@atm-transmet.org





Informatiu electrònic n4

Benvolguts i benvolgudes,

Benvinguts de nou a l'informatiu del pdM! Acabat el període de vacances d'estiu l'informatiu electrònic del pdM reprèn la seva activitat per a seguir informant-vos puntualment de les novetats més destacades del procés d'elaboració del pdM de l'RMB. Esperem, com sempre, que totes les informacions us siguin d'interès

Us convidem a visitar el nostre web per conèixer les novetats del mes de setembre (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/Index.html) i a què seguiu enviant-nos les vostres opinions i suggeriments (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/digues.htm).

DESTACATS DEL MES DE SETEMBRE

□ **S'han incorporat les aportacions ciutadanes a la darrera actualització del document de diagnosi del pdM.** Durant aquest mes s'ha actualitzat el document de diagnosi del pdM al qual s'han inclòs les diverses aportacions provinents de les consultes realitzades, fruit de les quals s'ha incorporat a la diagnosi la percepció de seguretat i gènere. Podeu consultar el document de diagnosi a l'apartat de documentació del web (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/docpdm.htm).

□ **El 40% de municipis de l'RMB han participat en les sessions informatives i participatives del pdM celebrades en els consells comarcals en les que ha estat representada prop del 80% de la seva població.** Les sessions celebrades durant els mesos de juny i juliol en els consells comarcals de l'RMB, que van reunir els persones que representen el món local, econòmic i social, van tenir un èxit d'assistència constatat que podeu veure reflectit en el mapa de participació que teniu a l'apartat de documentació del web (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/docpdm.htm).

□ **S'ha iniciat el procés d'avaluació ambiental estratègica del pdM.** L'ATM ha presentat a la DG de Medi Ambient, òrgan competent en aquesta matèria, el document de referència d'avaluació ambiental del pdM acomplint així amb el que s'estableix per aquests tipus de plans en la Llei 9/2006, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient. Podeu consultar la Llei 9/2006 a l'apartat de normativa del web (www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/docnorm.htm).

□ **El proper CMATM que se celebrarà durant el mes d'octubre, valorarà el primer avanç del pdM.** El proper mes d'octubre es reunirà de nou el CMATM per presentar als agents econòmics i socials el primer avanç del Pla Director de

Mobilitat. Aquest document conté els eixos i les estratègies que orientaran les propostes d'actuacions del pdM.

Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB
Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
e-mail: atm@atm-transmet.org



Benvolguts i benvolgudes,

Us adrecem el nou informatiu del pdM en el què volem donar-vos a conèixer les notícies més destacades del mes d'octubre. Com sempre, us convidem a visitar el nostre web per ampliar la informació (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/Index.html) i per a participar enviant les vostres opinions i suggeriments (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/digues.htm).

DESTACATS DEL MES D'OCTUBRE

□ **Els agents econòmics i socials valoren molt positivament les conclusions de la diagnosi a les que s'arriba mitjançant l'escenari tendencial de la mobilitat de l'RMB.** El passat 19 d'octubre prop de 35 persones que representen diferents agents econòmics i socials van debatre conjuntament l'escenari tendencial de la mobilitat a l'RMB, que fou presentat en la convocatòria extraordinària ampliada del CMATM, celebrada a la sala d'actes del DPTOP de la Generalitat de Catalunya. Aquest preveu les tendències de la mobilitat a l'RMB per a l'horitzó 2006-2010, en un escenari zero, en el cas de projectar la tendència actual incorporant només les planificacions aprovades en els plans sectorials (PITC i PDI) sense l'adopció de cap mesura alternativa. El CMATM té previst reunir-se de nou properament per valorar i debatre les propostes d'actuació del pdM. Podeu consultar l'escenari tendencial del pdM a l'apartat de documentació del web (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/docpdm.htm).



□ **L'ATM presenta el document de referència per a l'avaluació ambiental estratègica del pdM de l'RMB.** L'ATM va presentar en el marc del darrer CMATM el document de referència d'avaluació ambiental estratègica aprovat per la DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat. Aquest instrument, adreçat a aconseguir un elevat nivell de protecció del medi ambient, contribueix a la integració dels aspectes medi ambientals en l'adopció dels criteris i orientacions proposades pel pdM que potencialment puguin provocar efectes significatius sobre el medi ambient. Podeu consultar-lo a l'apartat de documentació del web (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/documentacio.htm).

□ **S'han determinat els indicadors del pdM de l'RMB.** Per tal de fer el seguiment de l'evolució de les variables de la mobilitat a l'RMB, l'ATM ha establert el quadre d'indicadors de la mobilitat de l'RMB, en consonància amb les

DNM. Aquests van ser presentats en el passat CMATM i els podeu consultar en l'apartat de documentació del web (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/documentacio.htm).

□ **Nova documentació d'interès al web del pdM.** Podeu consultar els nous capítols complementaris del document de diagnosi del pdM “La seguretat i les afectacions a la xarxa viària” i “La dimensió subjectiva de la Mobilitat” a l'apartat de documentació del web del pdM, (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/documentacio.htm), i el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, a l'apartat de normativa del web (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/docnorm.htm).

Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB
Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
e-mail: atm@atm-transmet.org





Informatiu electrònic n6

Benvolguts i benvolgudes,

Des del programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB us volem desitjar a tots i a totes unes Bones Festes de Nadal.

Durant aquest mes de desembre continuem treballant des de l'ATM en els treballs d'elaboració del pdM i, avançant en les seves propostes. El proper mes de gener tornarem a reprendre el procés de participació ciutadana per tal que els diferents agents econòmics i socials puguin seguir reflexionant sobre les actuacions del pdM en els seus diferents àmbits. Mentrestant una animem, com sempre, a seguir participant activament des del nostre web on podeu trobar tota la informació relativa al pdM de l'RMB, <http://www.atm-transmet.org/cat/pdm/web/Index.html>.



Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB
Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
e-mail: atm@atm-transmet.org



**Informatiu electrònic n7**

Benvolguts i benvolgudes,

Us fem arribar un nou informatiu del pdM de l'RMB en el que us presentem el mes destacat de l'inici de l'any 2007. Us recordem que podeu visitar el nostre web per ampliar la vostra informació (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/Index.html) i participar enviant-nos les vostres opinions (www.atm-transmet.cat/cat/pdm/web/digues.htm).

DESTACATS DEL MES DE GENER - FEBRER

□ **Més de 40 persones** que representen diversos agents econòmics i socials de l'RMB es van reunir durant el mes de gener en els diferents Grups Tècnics de Treball del pdM. Els grups formats per experts en els diferents àmbits temàtics del pdM es van reunir de nou en una segona sessió de treball a primers de gener durant la qual es van presentar, avaluar i debatre els eixos d'actuació del pdM i el conjunt de mesures que des de l'ATM s'han treballat. La sessió de treball va estar organitzada en torn a tres grans àmbits, Gestió de la mobilitat, Serveis de transports i Infraestructures.



□ **El procés d'elaboració del pdM de l'RMB encara les seves darreres fases de treball.** Durant el primer trimestre del 2007, des de l'ATM continuem encaminant-nos cap a les etapes de conclusió dels treballs d'elaboració del pdM de l'RMB. En els propers mesos és previst de concloure la redacció dels documents sobre mesures d'actuació per poder iniciar els tràmits d'aprovació inicial del pdM de l'RMB, i d'ulterior informació pública i institucional. Durant tot aquest temps el procés de participació ciutadana seguirà obert a les reflexions dels agents socials i econòmics de l'RMB.

Programa de participació ciutadana del pdM de l'RMB
Telèfon del programa de participació ciutadana: 902 104 495
e-mail: atm@atm.cat

4. La participació ciutadana i institucional

Al·legacions formulades en el període d'informació institucional i ciutadana

Durant el tràmit d'informació pública institucional, s'han rebut 54 al·legacions formulades per les entitats que es relacionen seguidament.

Aquestes al·legacions contenen un total de 522 peticions relacionades amb el pdM de l'RMB. Aquestes es poden agrupar en els blocs següents:

Categoria	Total
Metodologia	53
Objectius	12
EA1: Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat	29
EA2: Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada	114
EA3: Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal	58
EA4: Millorar la qualitat del transport ferroviari	33
EA5: Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient	80
EA6: Modernitzar l'activitat logística i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies	17
EA7: Garantir l'accés sostenible als centres de treball	31
EA8: Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets	21
EA9: Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat	4
Finançament	9
ISA	11
Altres	50

L'informe de tractament dels suggeriments va ser presentat al Consell d'Administració de l'ATM de data 10 de desembre de 2007. El pdM ha recollit totes aquelles aportacions que van ser acceptades en l'esmentada sessió.

Entitats que han presentat al·legació al pdM
ADENC
Agrupació d'Electors Poble i Progrés de Torrelles de Llobregat
Ajuntament de Barcelona. Direcció de Serveis de Mobilitat
Ajuntament de Barcelona. Grup Popular
Ajuntament de Calella
Ajuntament de Castellar del Vallès
Ajuntament de Castelldefels
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
Ajuntament de Cornellà de Llobregat
Ajuntament de la Palma de Cervelló i Ajuntament de Corbera de Llobregat
Ajuntament de l'Ametlla del Vallès
Ajuntament de Lliçà d'Amunt
Ajuntament de Molins de Rei
Ajuntament de Mollet del Vallès
Ajuntament de Montseny
Ajuntament de Pallejà
Ajuntament de Polinyà
Ajuntament de Premià de Mar
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
Ajuntament de Santa Eulàlia de Ronçana
Ajuntament de Sentmenat
Ajuntament de Vallirana
Ajuntament de Vilassar de Dalt
Ajuntament d'Esparreguera
Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT) i Catalunya Camina
Associació per a la Promoció del Transport Públic
Associació Sant Feliu Sostenible
AUTOCORB, SA
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona
Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques
Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)
Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible
Consell Comarcal de l'Alt Penedès
Departament d'Acció Social i Ciutadania
Departament de Medi Ambient i Habitatge. Direcció General de Qualitat Ambiental
Departament de Medi Ambient i Habitatge. Direcció General del Medi Natural
Departament d'Educació. Serveis Territorials a Barcelona II (Comarques)
Departament d'Educació. Serveis Territorials al Baix Llobregat-Anoia
Direcció General del Transport Terrestre. DPTOP
Direcció General d'Energia i Mines. Departament d'Economia i Finances
FECAV
FECAV-BUSMET
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

Entitats que han presentat al·legació al pdM
Institut Català de les Dones
Institut d'Estudis Catalans
Lluís Batlle i Gargallo
Ministerio de Fomento (Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA)
Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras)
Ministerio de Fomento (Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad)
Ministerio de Fomento (Dirección General de Planificación y Coordinación)
Ministerio de Fomento (Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos)
Plataforma cívica per a la defensa de Collserola
Tramvia Metropolità, SA
Unió de Polígons Industrials de Catalunya



Lluís Angosto i Poza, secretari del Consell de la Mobilitat, de conformitat amb el que disposa l'article 27.5 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, parcialment modificada per la Llei 4/1999,

CERTIFICO:

Que el Consell de la Mobilitat, en la seva sessió de 26 de febrer de 2008, va tractar en el punt 1 de l'ordre del dia el tema següent:

"1. Pla Director de Mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona.

El Consell de la Mobilitat acorda informar favorablement el Pla Director de la Mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona, de conformitat amb el que disposa l'article 7.1 d) del Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat."

I perquè consti, a l'efecte de la seva corresponent tramitació, signo amb anterioritat a l'aprovació de l'acta corresponent, aquest certificat, amb el vistiplau del vicepresident.

Barcelona, 13 de març de 2008

El secretari,

Vist i plau

El vicepresident,

Manel Nadal i Farreras

Dictamen 7.2008

sobre el Pla director de mobilitat de la Regió
Metropolitana de Barcelona.

Índex

DICTAMEN 7/2008 sobre el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.....	2
---	---

DICTAMEN 7/2008 sobre el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 17 de març del 2008, aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 21 de febrer del 2008 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

La Comissió de treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 11 de març i va elaborar la Proposta de dictamen.

II. CONTINGUT

El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM) consta de cinc documents, cinc annexos i un resum executiu.

El document 1 s'anomena **emmarcament i aspectes metodològics**. Mitjançant aquest document es realitza la presentació del Pla. S'estableix que el PDM té per objecte planificar la mobilitat de la regió metropolitana tenint present tots els modes de transport, el passatge i les mercaderies i fomentar els desplaçaments dels modes no motoritzats. En el document es descriu l'àmbit territorial del Pla. També es descriuen els seus aspectes metodològics, es fa referència al marc legal, al marc de planificació, als antecedents i a la metodologia de treball. D'altra banda, s'especifica quina ha estat la tramitació del PDM i la tramitació que manca fins que el Govern l'aprovi. També es descriu com s'ha realitzat la recollida d'informació mitjançant els estudis instrumentals. Es presenten els objectius del Pla, diferenciant entre la sostenibilitat social, econòmica i ambiental i d'altres objectius estratègics. Es fa esment de la participació institucional i ciutadana que s'ha dut a terme en l'elaboració del Pla. També s'indica que el Pla s'ha sotmès a avaluacions alternatives per escollir-ne la més eficient. D'altra banda, es presenten els 60 indicadors proposats per fer el seguiment de l'evolució de les diverses variables.

El document 2 s'anomena **Diagnosi**. En la introducció se'ns informa que la diagnosi, que abasta el marc físic de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), es formula tenint en compte els diferents estudis instrumentals realitzats, els documents legals i tècnics existents i dues enquestes de mobilitat. Es presenten les variables territorials de la mobilitat i s'analitza, entre d'altres, la població i l'habitatge. També s'analitza la mobilitat en l'RMB; les infraestructures viàries; la xarxa ferroviària; el transport públic de superfície; el transport públic de mercaderies; les infraestructures específiques per a bicicletes i vianants; els intercanviadors i els

aparcaments de dissuasió i els centres generadors de mobilitat. Es realitza una diagnosi ambiental per tal de poder incorporar criteris de sostenibilitat en la fase de planificació de la mobilitat. S'analitza la seguretat i les afectacions a la xarxa viària i també la dimensió subjectiva de la mobilitat, és a dir, el conjunt de percepcions, predisposicions i valoracions dels ciutadans.

El document 3 s'anomena la **proposta del Pla**. Aquest document ens mostra una anàlisi de l'evolució prevista de la mobilitat i de les seves conseqüències econòmiques, mediambientals i socials. També ens mostra una anàlisi tendencial de les infraestructures, de l'evolució de les variables de mobilitat i dels consums de combustible i de les emissions no contaminants. En un altre apartat s'avaluen els objectius del Pla i es proposa un model de mobilitat. També es presenta un resum dels nou eixos d'actuació del Pla i de les mesures que contenen, es presenten els resultats del Pla, la quantificació dels valors específics per a cada objectiu operatiu del Pla, un estudi de viabilitat i el programa d'inversions.

El document 4 s'anomena **fitxes de mesures**. En aquest document s'expliquen les mesures proposades al Pla. Es realitza una fitxa per cada mesura. Aquesta fitxa conté la descripció de la mesura, l'àmbit d'actuació, els objectius a aconseguir, les actuacions a dur a terme, el grau d'eficàcia, el responsable de l'actuació, els agents implicats, els efectes ambientals i de la mobilitat, casos de bona pràctica, valors de seguiment, indicadors del PDM associats a la mesura, les directrius nacionals de la mobilitat relacionades amb la mesura, el cost d'implementació estimat i el calendari d'implantació. En algunes fitxes també s'inclou una taula i un plànol on es proposa en quin lloc s'ha d'executar la mesura.

El document 5 s'anomena **memòria ambiental**. En aquest document, en primer lloc, es descriuen les característiques bàsiques del PDM i del seu procés d'avaluació. Tot seguit es fa una valoració de l'informe de sostenibilitat ambiental i de la seva qualitat, s'avalua el resultat de les consultes realitzades i el seu grau de consideració i s'analitzen els impactes ambientals significatius. Finalment es fan algunes consideracions per incorporar al Pla.

L'annex 1 s'anomena **projeccions de trànsit interurbà**. En aquest annex s'efectua una previsió de trànsit a la xarxa viària de la regió metropolitana per a l'any 2012, que és l'horitzó temporal del Pla, sobre la base de les hipòtesis de l'escenari tendencial.

L'annex 2 s'anomena **avaluació de les emissions**. En aquest annex es fa un estudi de context sobre el canvi climàtic, el context energètic, les emissions d'origen energètic, la qualitat de l'aire i les polítiques de transport. També s'estableix la metodologia de càlcul del consum d'energia i de les emissions i es fa una anàlisi de sensibilitat del model d'emissions. Es planteja l'escenari de consums i d'emissions a l'RMB l'any 2004 i es fa l'anàlisi tendencial al 2012. També es presenta l'avaluació de les emissions de les mesures del PDM.

L'annex 3 s'anomena **programa de participació ciutadana** del PDM. En aquest annex s'estableix que el programa de participació ciutadana s'estructura com un procés en paral·lel al de l'elaboració del PDM i garanteix la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals puguin quedar afectades. Mitjançant el programa es pretén promoure la participació ciutadana en el procés d'elaboració del PDM, es pretén garantir i fomentar els drets d'iniciativa, d'informació i de participació i es pretén facilitar la divulgació i comprensió del contingut del PDM.

L'annex 4 s'anomena **informe de sostenibilitat ambiental**. En aquest annex es presenta una diagnosi ambiental del PDM en relació amb el model energètic, el model territorial i el cost de les externalitats del transport. També es defineixen els objectius ambientals i es descriuen i avaluen les alternatives i els impactes ambientals significatius. Es realitza una avaluació global del PDM, es descriuen les mesures de seguiment i de supervisió previstes i es presenta un informe de viabilitat econòmica.

L'annex 5 s'anomena **programa de nous serveis públics regulars de transports de viatgers per carretera** a l'RMB. En aquest annex s'hi recullen les propostes sobre nous serveis i es fa una estimació de costos. També es fa una anàlisi de l'accessibilitat als municipis i es fa una avaluació dels estalvis en els temps de viatge dels nous serveis proposats.

Finalment hi ha una **resum executiu** del PDM.

III. OBSERVACIONS GENERALS

Primera. El CTESC valora positivament que el Govern li hagi tramès el PDM per a la seva consideració i entén que aquest Pla que es trameta és el primer d'una sèrie de plans que han d'ordenar la mobilitat a Catalunya.

Segona. El CTESC considera que la consecució del PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona és un pas fonamental per promoure el canvi del model de mobilitat que es basa en l'ús intensiu del vehicle privat motoritzat. El PDM com a eina per planificar la mobilitat posa les bases necessàries per fomentar la mobilitat sostenible i segura en el marc de l'RMB.

Tercera. El CTESC valora positivament el procés participatiu que s'ha dut a terme en l'elaboració de les diferents fases del PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona. Tanmateix, es troba a faltar que no s'hagi creat un espai participatiu específic per fer el seguiment de la posada en funcionament de les mesures i de valoració de les conseqüències de la seva implantació.

Quarta. El CTESC comparteix la necessitat expressada en la introducció del PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona de potenciar tots aquells instruments que permetin avançar en les actuacions dutes a terme des de totes les visions de la mobilitat, en la planificació de les xarxes d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques en coherència amb la planificació territorial i des del respecte a les directrius de mobilitat que es deriven de la Llei de mobilitat.

En aquest sentit, el CTESC considera que el PDM constitueix un avenç per la planificació integral de la mobilitat tenint en compte tots els instruments necessaris i els agents implicats. El CTESC vol ressaltar l'esforç del PDM per tal de coordinar-se de manera efectiva amb els altres plans i programes que tenen també una repercussió directa en el territori, sense traspasar els límits competencials.

Cinquena. El CTESC considera que per garantir la plena aplicació de les diverses mesures proposades en el PDM és imprescindible que aquestes mesures siguin coherents amb la resta d'instruments i figures de planejament sectorial i derivat de la mobilitat.

També considera que s'han d'incloure les actuacions proposades en el PDM en la planificació derivada de rang inferior tal com els plans de mobilitat

urbana i els plans de mobilitat de polígons o altres àrees d'activitat productiva. Així mateix, s'han de vincular les mesures establertes al PDM amb els nous desenvolupaments urbanístics i noves construccions i transformacions de les implantacions singulars tal com determinen els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Sisena. El CTESC considera que el PDM ha de ser desplegat amb tota la seva potencialitat per totes i cadascuna de les administracions públiques amb competències en matèria de mobilitat perquè realment esdevingui útil.

Setena. El CTESC considera que la planificació integral de la mobilitat ha de comportar una millor gestió de la mobilitat i l'optimització de la inversió pública en infraestructures per la mobilitat, la millora en la previsió, disseny i coordinació en l'execució de les obres, la reducció de l'impacte ambiental i social negatiu de les obres, i, en definitiva, incidir de manera més positiva en el teixit econòmic i productiu, en la reducció del consum energètic, en l'equilibri i l'accessibilitat territorial i en el benestar general de la població.

Vuitena. El CTESC considera que la millora de la mobilitat ha de descansar en dos eixos fonamentals, la gestió i millora de les infraestructures de mobilitat tant de les actuals com de les noves que es construeixin.

Novena. El CTESC creu convenient destacar que l'accés de les persones amb mobilitat reduïda hauria de tenir-se més en compte a tot el PDM, i no tant sols ser esmentat en una part del Pla dins de la integració social, ja que aquest és un gran grup amb risc d'exclusió per l'accessibilitat a certes àrees de treball.

Desena. El CTESC vol destacar el pas endavant que significa el PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona per a un bon desenvolupament econòmic articulat en un marc de sostenibilitat, tot assenyalant l'impacte positiu que la implantació del Pla comportarà respecte a la contaminació i l'estalvi energètic.

Onzena. El CTESC valora positivament que els peatges es facin servir com a elements de gestió del trànsit per cercar un sistema de mobilitat més sostenible.

Dotzena. El CTESC proposa que es tingui en consideració, en la política tarifària, la creació de títols de transport anual adreçats a persones treballadores, escolars, estudiants, persones de baixes rendes i persones en atur. Tanmateix, el CTESC considera que, a mig termini i en el marc de l'RMB, s'ha d'estendre la gratuïtat dels transport públic fins als 12 anys, com ja s'ha adoptat a alguns municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Tretzena. El CTESC considera que caldria una avaluació de l'impacte que pot comportar a les empreses l'aplicació del PDM, tal i com estableix la mesura 14, que tracta de l'estudi de la nova producció normativa, de l'Acord de Govern de 17 de juliol del 2007, en el qual es va aprovar un pla de mesures per a la facilitació de tràmits a l'activitat econòmica i empresarial i la simplificació administrativa.

Catorzena. El CTESC considera que, atesa l'extensió del PDM i el nombre de sigles que conté, s'hauria d'incorporar una relació de les sigles emprades al final de cadascun dels documents per tal de facilitar la seva lectura.

Quinzena. El CTESC considera que en el text del PDM, quan s'esmenten disposicions legislatives s'hauria d'incloure la data de la disposició, principalment en l'apartat del marc legal del Pla inclòs en el document d'emmarcament i aspectes metodològics.

IV. OBSERVACIONS ESPECÍFIQUES

A.- Després de l'anàlisi del document 2 de diagnosi, el CTESC fa les propostes següents:

1. El CTESC considera que cal reformar la matèria d'informació, tant per l'ús de les infraestructures viàries com pels serveis ferroviaris. En l'apartat 2.5, d'infraestructures viàries, caldria destacar que tot i que hi ha panells informatius a les principals vies d'accés, aquests no sempre aconsegueixen el seu objectiu i que, a més a més, cal que informin de les situacions abans d'accedir als serveis per tal de poder prendre, si cal, una decisió alternativa.

El CTESC considera que s'ha de ser més eficient en la senyalització d'obres o de noves restriccions a les infraestructures viàries (per exemple el desviament de mercaderies perilloses o de vehicles pesants), tot indicant aquestes alternatives de forma entenedora.

2. El CTESC considera que a l'apartat 2.6, d'infraestructures ferroviàries, la informació que ha d'arribar als passatgers ha de ser fiable i s'ha de proporcionar amb antelació a la cancel·lació del títol de transport.
3. Respecte a les conclusions de l'apartat 2.6, el CTESC considera que el qualificatiu de "ferotge" referit a la competència del camió, és desproporcionat.
4. Pel que fa al transport públic de viatgers per carretera, apartat 2.7, el CTESC considera que el desenvolupament del carril BUS-VAO (Vehicles d'Alta Ocupació) hauria de comportar la millora de la velocitat comercial.
5. En el mateix apartat 2.7, el CTESC considera que ha de garantir-se l'accés universal al transport públic de viatgers, també en aquells territoris que no compleixen amb els estàndards d'oferta/demanda que justifiquin la seva implantació.
6. En l'apartat 2.8, referent al transport de mercaderies, el CTESC troba a faltar que la creació d'aparcaments per a camions i vehicles pesants no contempli també la creació d'aparcaments de mercaderies perilloses, ja que a hores d'ara són escassos i en alguns casos no compleixen les normes necessàries per a l'emmagatzemament d'aquestes mercaderies.
7. En referència també al mateix apartat 2.8, el CTESC proposa que en el Pla es contempli el foment per implementar la mesura d'instal·lació de filtres per tal de reduir les emissions de partícules contaminants dels vehicles de transport, especialment els que tenen l'àmbit d'actuació a l'RMB.
8. Atesa la importància dels intercanviadors, el CTESC proposa que a l'apartat 2.10 s'elabori una mesura que proposi i unifiqui les condicions mínimes que han de satisfer els intercanviadors, tenint en compte que les connexions entre els mitjans de transport han de fer-se de forma segura i accessible pel conjunt de la població.
9. Pel que fa als aparcaments de dissuasió, contemplats en l'apartat 2.10, el CTESC considera que, en alguns casos, s'hauria de millorar la gestió, i que, en general, s'hauria de millorar la informació d'accés. També

considera que s'hauria d'establir un sistema tarifari atractiu vinculat al títol de transport.

10. El CTESC considera necessari reforçar la freqüència de pas dels transports públics, atenent les necessitats de la demanda i, especialment, en les hores punta, tot contemplant els intercanvis de modes de transport que faciliten una mobilitat sostenible.
11. El CTESC considera que, a l'apartat 2.14 (que tracta la dimensió subjectiva de la mobilitat), per assolir un model més sostenible, caldria esmerçar esforços formatius i de comunicació adreçats, especialment, a les generacions futures.
12. El CTESC considera que el PDM ha d'assegurar els mitjans econòmics i jurídics necessaris per tal que les administracions públiques competents puguin desenvolupar les seves funcions i d'aquesta forma desplegar el PDM.

B. Després de l'anàlisi del document 3 de la proposta del Pla, el CTESC fa la proposta següent:

13. El CTESC considera que a l'apartat 3.3, que tracta del model de mobilitat per a l'RMB, s'hauria de contemplar també l'accessibilitat com una de les fites que cal assolir per aconseguir una mobilitat universal, que és un dels objectius principals del PDM.

C. Després de l'anàlisi del document 4 de fitxes de mesures, el CTESC fa les propostes següents:

En relació amb l'actuació EA1 que s'anomena coordinar l'urbanisme amb la mobilitat:

14. La mesura EA1.2 es refereix a la normativa territorial sobre la localització d'activitats en funció de les característiques de la mobilitat i de l'accés a les infraestructures. El CTESC considera que cal desenvolupar accions (com es contemplen a la disposició addicional tercera del vigent Estatut d'autonomia de Catalunya) per eixugar el dèficit d'infraestructures i que en cap cas aquestes siguin les que puguin ofegar o impedir el desenvolupament de noves activitats.
15. La mesura EA1.3 es refereix a promoure la creació d'espais de desenvolupament econòmic (EDE). Aquesta mesura defineix la figura dels EDE com a agrupació de polígons industrials, aquesta figura no té el seu reflex en la normativa urbanística, per la qual cosa el CTESC considera que cal definir legalment els polígons industrials.

D'altra banda es proposa afegir a l'apartat de *descripció de la mesura* la següent redacció: "La mancomunitat de serveis, la cooperació i coordinació entre diferents empreses és del tot necessària per l'impuls de la competitivitat.

Els EDE relatius a l'activitat industrial, no tan sols tenen sentit en el cas de l'agrupació de polígons sinó també en aquells polígons amb suficient massa crítica. Aquesta mesura està en relació amb la EA6.3"

En relació amb l'actuació EA2 que s'anomena fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada:

16. La mesura EA2.3 es refereix als criteris de disseny de les noves infraestructures viàries de l'RMB. El CTESC considera que en l'apartat

de descripció d'aquesta mesura ha de quedar recollit, en l'últim paràgraf, l'afectació a l'espai agrari de les noves infraestructures. Es proposa el text següent: "... Així mateix incorporaran els aspectes tècnics necessaris que garanteixin una integració paisatgística acurada amb l'entorn on s'executen, i minimitzin l'impacte sobre el territori i l'activitat que s'hi desenvolupa. ..."

En relació amb l'actuació EA3 que s'anomena gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal:

17. Pel que fa a la mesura EA3.2, que es refereix a l'optimització selectiva de la velocitat màxima a la xarxa bàsica de carreteres, el CTESC proposa que en l'apartat *descripció de la mesura* es suprimeixi del tercer paràgraf el segon punt i seguit que diu textualment: "Als trams on es decidís reduir la velocitat màxima, es podria reduir l'amplada dels carrils generant vorals més generosos que, fins i tot en alguns casos, podrien ser emprats com a vies d'escapament per al transport públic o carrils reservats".

El CTESC considera que la disminució de l'amplada de les vies disminueix el seu grau de seguretat. Així doncs, el sistema per dotar-se de més carrils o ampliar els vorals no pot ser el de disminuir l'índex de seguretat de la xarxa viària.

18. Pel que fa a la mesura EA3.7, que es refereix als Programa d'aparcaments de dissuasió en estacions ferroviàries, el CTESC proposa l'habilitació de grans aparcaments, ja existents a l'entorn de Barcelona i propers a estacions ferroviàries, com a aparcaments dissuasoris. L'objectiu seria facilitar el canvi modal per accedir a les zones urbanes amb ferrocarril.

El CTESC considera que s'ha de crear un sistema que vinculi l'aparcament en aquests espais a la validació d'un títol de transport i als horaris de servei del transport públic.

19. La mesura EA3.10 es refereix a la coordinació de la regulació de l'aparcament en destinació. Pel que fa a les propostes relacionades amb la reducció de l'aparcament en els centre generadors de mobilitat, el CTESC considera que cal fer-ho amb molta cura i tenint en compte que els treballadors i treballadores han de disposar d'alternatives reals i competitives per arribar en condicions òptimes al seu centre de treball, és a dir, primer generar alternatives suficients, després difondre-les entre els usuaris potencials, i finalment reduir els aparcaments.
20. La mesura EA3.12 es refereix al servei de bicicletes comunitàries a les estacions ferroviàries. El CTESC considera que, per afavorir la mobilitat sostenible i segura, seria convenient crear una empresa operadora de transport públic dedicada al préstec de bicicletes amb prestació de servei a les estacions de la xarxa ferroviària i estacions d'autobusos, principalment a les més properes als centres de treball.
21. El CTESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA3. La mesura seria garantir l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda. El CTESC considera prioritària l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda en totes les estacions i material mòbil ferroviari tant del metro, dels FGC com de la RENFE. Considera que s'hauria d'aconseguir que, aquesta adaptació es realitzi, d'acord amb els criteris de la Llei de supressió de barreres arquitectòniques, amb un període de temps que no sobrepassi la vigència del PDM.

22. El CTECSC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA3. La mesura seria l'aprovació d'un Pla de serveis de transport públic. El CTECSC considera que cal endegar un Pla de serveis per l'RMB, més enllà de l'actual de l'àrea metropolitana, que millori l'oferta existent de transport públic per afavorir l'accessibilitat a aquesta àrea, d'acord amb el que es contempla a la Llei de mobilitat.
23. El CTECSC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA3. La mesura seria aglutinar en un únic òrgan la planificació i gestió del transport públic regional. El CTECSC considera que per planificar i gestionar de forma eficient la xarxa de transport públic d'autobusos s'hauria de simplificar la situació actual de concurrència de diverses entitats i administracions.

En relació amb l'eix EA4 que s'anomena millorar la qualitat del transport ferroviari:

24. Pel que fa a la mesura EA4.2, que es refereix a l'increment de la capacitat ofertada dels trens de rodalies a la xarxa estatal, el CTECSC considera necessari adequar els horaris de la xarxa de rodalies RENFE, a les necessitats de la mobilitat per motius laborals, especialment a les franges horàries del matí.
25. La mesura EA4.2 es refereix a l'esquema de nous serveis ferroviaris de rodalies a la xarxa estatal. El CTECSC proposa afegir a l'apartat de *descripció de la mesura* el següent: "Cal fer esment del necessari desdoblament de vies, tal com està aprovat al PDI en trams: de l'R-1 des d'Arenys fins a Blanes i en el cas de l'R-3 des de Montcada fins a Vic. Tot i que Blanes i Vic queden fora de l'àmbit de l'RMB bona part dels trams citats pertanyen a l'RMB (R-1: Arenys de Mar-Malgrat de Mar i R-3: Montcada i Reixach-Sant Martí de Centelles). Igualment, s'ha de desdoblant l'R7 entre l'estació de l'UAB fins a Mollet i posar en funcionament el tram Cerdanyola-Mollet per passatgers".
26. Les mesures EA4.3 i EA4.4 es refereixen a metros comarcals i millora de freqüències de pas. El CTECSC considera que cal tenir en compte que la transformació del servei ferroviari en metro comarcal, augmentant les freqüències de pas per les localitats més properes, pot comportar, de retruc, l'increment excessiu dels temps dels trajectes. D'altra banda, cal prendre mesures d'infraestructures que permetin compatibilitzar el format metro amb els serveis semidirectes.
27. La mesura EA4.5 es refereix a la millora dels paràmetres d'explotació del tramvia. El CTECSC considera que s'han de millorar les freqüències de pas dels tramvies de Barcelona, apropant-les a les del metro. També es considera que s'hauria d'establir un període de prova per valorar la necessitat que el tramvia funcioni tota la nit en les vigílies de festius, igual que ho fan el metro i les línies amb servei de metro de FGC.

En relació amb l'actuació EA5 que s'anomena assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient:

28. La mesura EA5.5 es refereix a estendre la xarxa de carrils bus. El CTECSC considera que la fiabilitat del servei de bus està directament relacionada amb la regularitat del servei i amb la velocitat comercial, per la qual cosa, és necessari afavorir la preferència de pas en aquells trams viaris de màxima saturació.

En relació amb l'actuació EA7 que s'anomena garantir l'accés sostenible als centres de treball:

29. La mesura EA7.2 es refereix a impulsar la figura del gestor de mobilitat als centres generadors de mobilitat. El CTESC proposa afegir en l'apartat *Actuacions a dur a terme* el següent: "3. Promocionar la figura del Gestor de Mobilitat". D'altra banda, en l'apartat *cost d'implantació estimat*, el CTESC considera que s'ha d'augmentar la xifra de cost total d'explotació anual en proporció a la incorporació de la tercera actuació proposada.
30. La mesura EA7.4 es refereix a l'optimització de la xarxa actual de línies regulars interurbanes que donen servei als polígons industrials. El CTESC proposa afegir en l'apartat *descripció de la mesura* el següent: "La necessitat que les freqüències i horaris estiguin adaptats a les necessitats dels horaris laborals.". També proposa afegir en l'apartat *Actuacions per a dur a terme*: "Anàlisi del traçat i correspondències horàries de les línies d'autobusos urbans,..."
31. La mesura EA7.6 es refereix a crear un portal de webs de cotxe compartit. El CTESC considera que cal desenvolupar una única pàgina web de cotxe compartit, com a servei de l'ATM, per tal d'assolir una massa crítica que doni sentit a la iniciativa i en la que es contempli les diferents àrees de mobilitat intensa. Tanmateix, seria convenient habilitar mecanismes per resoldre possibles incidències desincentivadores de l'ús de la mesura.
32. El CTESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA7. La mesura seria fomentar la posada en marxa de busos llançadora per accedir als EDE. El CTESC considera que s'han de crear serveis d'autobus per accedir als EDE, contemplant-los com una oferta complementaria a la resta d'oferta d'autobusos urbans i/o interurbans que hi accedeixin.
33. El CTESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA7. La mesura seria pacificar i regular el trànsit en l'interior dels EDE. El CTESC considera que per promoure l'ús de modes alternatius al vehicle privat motoritzat s'han de prendre mesures per garantir la seguretat i el confort dels vianants en aquests espais.
34. El CTESC considera que les obligacions per les empreses que es deriven de la mesura EA7.8 haurien de regular-se prèviament per normativa legal específica.

En relació amb l'actuació EA9 que s'anomena realitzar una gestió participativa dels objectius del PDM:

35. La mesura EA9.5 es refereix a la creació de l'Observatori de la Mobilitat de l'RMB. El CTESC proposa afegir en l'apartat *Agents implicats* als sindicats i a les associacions empresarials ja que cal la participació dels agents socials que complementi la participació del Departament de Polítiques Territorials i Obres Públiques i la dels Ajuntaments de l'RMB.

V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya valora el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 17 de març del 2008

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'MS', with a long horizontal stroke extending to the left.

La presidenta
Mercè Sala Schnorkowski

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'T. Itoiz', with a stylized, flowing script.

La secretària executiva
Teresita Itoiz i Cruells



**Consell Assessor
per al Desenvolupament Sostenible**

Informe del CADS 4/2008

Informe preceptiu per a l'aprovació del Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona

Març de 2008



Informe preceptiu per a l'aprovació del Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

En data 7 de febrer de 2008, el Consell d'Administració de l'ATM ha sol·licitat al Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya (CADS) informe preceptiu sobre el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (d'ara endavant, pdM-RMB), d'acord amb l'art. 4.3 del Decret 466/2004, informe que es presenta a continuació.

El CADS ja va emetre informe no preceptiu sobre el document de referència de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental del pdM-RMB, a petició del Departament de Medi Ambient i Habitatge, el setembre de 2006 (Informe 11/2006) i, el novembre de 2007, a instàncies de l'ATM, va elaborar informe sobre el pdM-RMB dins el tràmit d'informació institucional previst a l'article 4.2 del Decret 466/2004 (Informe 3/2007¹).

En data 11 de març de 2008, el CADS ha aprovat en sessió plenària l'informe que es presenta a continuació.

2. CONSIDERACIONS GENERALS

El CADS ha fet una lectura de l'esborrany actual del pdM-RMB per valorar la incorporació de les al·legacions fetes en informes anteriors.

A l'apartat 4 de la Memòria ambiental del pdM-RMB es fa referència a les consultes realitzades i al seu grau de consideració. En aquest es fa un llistat de les entitats que han presentat al·legacions i es dona informació concreta d'aquelles que fan referència a l'ISA (en concret, les fetes pel CADS es tracten al quadre 4.2, pàgs. 24 i 25). També es fa una remissió als annexos on es troba la descripció de totes les peticions i l'informe d'al·legacions del DMAH. Tot i no haver rebut aquests annexos, amb data 18 de febrer el CADS ha rebut de l'ATM la *Notificació de la resolució a l'al·legació presentada al Pla director de mobilitat (pdM) de la regió metropolitana de Barcelona*, a la qual s'adjunta informe tècnic de resposta.

A continuació fem diverses consideracions respecte de la incorporació de les al·legacions presentades pel CADS, tenint en compte l'informe tècnic de resposta, sobre les quals ens remetem a les argumentacions de l'Informe 3/2007.

2.1. Document d'emmarcament

a) Objectius del pdM-RMB

L'ATM ha afegit al document d'emmarcament del pdM-RMB els objectius de la proposta del pla que abans no hi estaven inclosos (objectius 3 i 10), tal com va proposar el CADS.

¹ Els informes es poden consultar a la web del CADS: www.gencat.cat/cads



b) Accessibilitat

L'ATM no ha fet modificacions respecte de l'anàlisi de l'accessibilitat per motius laborals, edat i de gènere i, en concret, no incorpora indicadors o propostes a la diagnosi a partir de l'anàlisi sobre la perspectiva de gènere i dels diferents grups d'edat que fa el document d'Emmarcament del Pla, tal com proposava el CADS.

L'ATM argumenta, d'una banda, que el pdM-RMB dedica un capítol a l'anàlisi de l'accessibilitat des d'una perspectiva global i ha utilitzat documents com l'elaborat pel pacte industrial de la RMB sobre "disponibilitat del transport col·lectiu interurbà als polígons industrials de la RMB" i l'enquesta de mobilitat obligada; de l'altra banda, argumenta que, a partir dels treballs d'explotació de l'Enquesta de Mobilitat Urbana (EMQ) 2006, molts dels indicadors del quadre de comandament del pdM-RMB es podran diferenciar d'acord amb la perspectiva de gènere per edats.

c) Externalitats

L'ATM no ha incorporat al document d'emmarcament cap mesura per a la internalització de costos del transport, si bé respon que el pdM-RMB proposa en diversos punts del pla d'acció que es "comencin a tractar aquests temes" (sic).

El CADS insisteix en la importància de plantejar mesures per a la internalització de costos en els pdM a dia d'avui perquè siguin aplicables en els propers anys, d'acord amb els objectius de la Llei 9/2003, de la mobilitat (art. 3.b). Tal com es diu a l'Informe 3/2007, *algunes mesures que s'han posat en marxa en altres països són l'establiment de taxes per la circulació dels transports de mercaderies (Suïssa), o de peatges per entrar a la ciutat (Bergen, Londres, Oslo, Estocolm). Tot i que som conscients de la complexitat i el cost polític d'aquest tipus de mesures, caldria establir calendaris per a actuacions com la supressió d'aparcament en superfície, l'extensió de l'àrea verda barcelonina als municipis de les rodalies de Barcelona, la revisió dels peatges del transport de mercaderies dins l'àrea metropolitana o qualssevol altres que es considerin apropiades per aplicar el principi d'internalització de costos en el cas de l'RMB.*

d) Relació amb altres plans

En l'Informe 3/2007 el CADS argumentava que s'observa una manca de concordança entre els objectius de reducció d'emissions formulats pel pdM-RMB i el que estableix l'article 17.1 del Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del *Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire dels 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona*. L'ATM argumenta haver redactat el pdM-RMB en plena coordinació amb el DMAH, tot i que l'àmbit territorial del pdM-RMB és molt superior al del Decret 226/2006, per la qual cosa ha hagut d'establir "determinades millores del medi ambient fora del l'àmbit dels 40 municipis, on el DMAH no ha establert cap pla d'actuació".

Pel que fa a la mesura de limitació de la velocitat a 80 km/h i 90 km/h als municipis afectats pel Pla d'Actuació, en el redactat de la proposta de pla (pàgina 95) es continua parlant només de la limitació a 90 km/h. No s'ha trobat el plànol de la pàgina 23 de l'annex 1 on segons la resposta de l'ATM es pot veure que "en la mesura de reducció de la velocitat, EA 3.2, s'ha aplicat a la velocitat de 80 Km/h en les zones afectades pel pla d'actuació i a la velocitat de 90 Km/h a la resta de les vies bàsiques de la RMB".



2.2. Diagnosi

L'ATM no ha incorporat mapes de capacitat acústica a la diagnosi del pdM-RMB, tal com proposava el CADS. L'ATM destaca que el pdM-RMB reconeix que el soroll és l'"assignatura pendent" (sic) i promou una mesura que estableix que cal redactar els mapes de capacitat acústica el més aviat possible i proposa que abans de 2012 estiguin acabats els que determina la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica. Igualment indica que s'obliga a incorporar-los en els plans de mobilitat urbana.

Des del CADS considerem que aquesta previsió del pdM-RMB no afegeix valor al ja establert per la Llei 16/2002, atès que l'art. 12.5 d'aquesta estableix l'obligació dels municipis d'elaborar-los en el termini de tres anys a comptar des de l'entrada en vigor de la Llei. La Llei estableix, a més, que tenir-hi accés és un dret de la ciutadania (art. 12.6).

L'ATM tampoc no ha atès a la proposta del CADS d'introduir elements d'anàlisi geològica de la RMB. L'ATM argumenta que no es considera necessària atès que serà en cada projecte d'execució de les infraestructures proposades pel pdM-RMB on caldrà incloure les corresponents avaluacions ambientals d'acord amb les directrius de l'òrgan ambiental.

Des del CADS insistim que l'anàlisi geològica del territori hauria de ser un dels elements bàsics de la planificació. Aquesta anàlisi geològica condiona la disposició de les infraestructures en el territori de tal manera i a una escala que no es pot resoldre en les avaluacions ambientals de cada projecte concret.

L'ATM tampoc no ha ampliat el tractament de la problemàtica ambiental generada per la fragmentació territorial o de paisatge però respon que incorporarà aquest aspecte a la fitxa EA 2.3.

2.3 Proposta del pla

No s'ha afegit una pàgina d'introducció que aclareixi quin és el contingut del document, que està format per diversos apartats força diferenciats.

Respecte l'objectiu de reducció d'un 20% en les emissions de CO₂ i les previsions de consum de biodièsel establertes per la diagnosi inicial, l'ATM ha respost que l'annex 2 del pdM-RMB explica amb detall ambdós extrems.

En el primer cas, queda ben argumentada a l'annex 2 la raó de l'objectiu del 20% de reducció en les emissions de CO₂, malgrat que considerem que seria adequat exposar com s'arriba a l'objectiu també en el document de proposta del pla, atès que és una xifra molt rellevant en la definició del contingut del pla i les propostes que es faran.

Respecte les previsions del consum de biodièsel, queda clar que són les que preveu el Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015, elaborat el 2005. El CADS va consultar l'esmentat annex 2 en el moment d'elaborar l'informe anterior i, a dia d'avui, considera que les objeccions expressades a l'Informe 3/2007 continuen sent vàlides, d'acord amb aquestes *"els combustibles dièsel, i també els anomenats biodièsel, causen emissions molt importants de compostos contaminants, força superiors a les benzines. Això és*



especialment remarcable en les emissions de NO_x i partícules, precisament els contaminants als quals fa referència el Pla d'actuació del Decret 152/2007. Caldria, per tant, evitar el foment de dièsel (incloent el biodièsel) enfront de la benzina, a causa de la contaminació atmosfèrica que provoca."

2.4 Mesures del pla

S'han incorporat mencions a la seguretat dels usuaris de la motocicleta en l'àmbit interurbà (mesures EA 2.6 i 2.7), tal com proposava el CADS, i l'ATM remarca que els plans de mobilitat urbana (PMU) hi han de fer menció d'acord amb la mesura EA 1.7.

Pel que fa a la proposta del CADS d'establir més clarament els mecanismes de coordinació i seguiment per tal de garantir que tots els agents implicats assumeixin les seves tasques dins el pla, l'ATM considera que el pdM-RMB estableix els mecanismes previstos per la Llei de la mobilitat.

Eix d'actuació 2: Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada

En l'apartat de documents de referència, l'ATM no ha incorporat el document *Avantprojecte de Xarxa Ciclista Bàsica de Catalunya*, elaborat per la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bici entre els anys 2003 i 2005 per encàrrec de la Secretaria per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, tal com proposava el CADS.

Des del CADS considerem que és una llàstima desaprofitar un recurs existent com a document de referència que pot orientar les línies en què es plantegi la xarxa ciclista dins l'àmbit metropolità.

L'ATM no altera els terminis plantejats per a la implementació de la xarxa de carrils bici, tal com proposava el CADS, i defensa que el ritme establert de 150 km fins l'any 2012 és un bon ritme amb l'objectiu de competir en mobilitat obligada amb el cotxe, atès el cost que suposa (52,5 milions d'euros).

L'ATM tampoc no matisa amb major claredat els criteris de segregació de la xarxa interurbana de carril bici respecte dels itineraris de vianants (EA2.5). Continuen sense incorporar-se mesures concretes a realitzar pel que fa a la contaminació acústica (EA2.8).

L'ATM està d'acord amb el suggeriment del CADS d'impulsar aparcaments segurs de bicicletes ben integrats amb la xarxa interurbana de carrils bicicleta (EA2.4) i també de preveure bons accessos a peu i amb bicicleta, i també aparcaments segurs per a bicicletes associats a les mesures *park-and-ride* (EA3.6 i 3.8). Tanmateix, es remet al desenvolupament dels projectes proposats pel pdM-RMB.

Eix d'actuació 3: Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal



Davant la proposta del CADS d'establir de forma urgent mesures per modificar els peatges com a eines de gestió de la mobilitat, l'ATM defensa que el pdM-RMB contempla definir, durant el període de vigència, l'estratègia més adient per incorporar els sistemes ambientals i de gestió de la mobilitat. Reconeix, però, que les modificacions de les tarifes actuals poden obeir ja a la filosofia expressada.

Eix d'actuació 5: Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient

L'ATM acull parcialment la proposta del CADS de detallar millor les mesures per potenciar i millorar el transport públic de superfície i comenta que s'incorporarà com a annex al pdM-RMB el programa de nous serveis públics regulars de transport per carretera.

L'ATM no incorporarà al pdM-RMB la proposta de determinar l'ús de la xarxa de carril bus per a vehicles d'alta ocupació (VAO) en alguns trams, però es remet al Pla director d'infraestructures (PDI), on sí que s'incorporaran.

Eix d'actuació 6: Modernitzar l'activitat del sistema logístic i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies

L'ATM està d'acord amb el suggeriment del CADS de tenir en compte la ubicació de les activitats nocturnes de logística i els seus impactes i informa que "així s'està fent dins del primer estudi sobre logística nocturna que ja s'ha encarregat per diverses institucions de l'RMB".

Eix d'actuació 8: Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets

Respecte a la demanda del CADS d'aclarir què es considera combustible "net" o "sostenible" als efectes del pdM-RMB, l'ATM explica que la qualificació "combustibles sostenibles" no inclou els biocombustibles, però puntualitza que "els àmbits fora de les zones amb nivells alts de NOx, els biocombustibles són, avui en dia, una millor solució que l'ús dels combustibles fòssils".

L'ATM refusa la proposta del CADS de preveure més carrils VAO de cara al període fins a l'any 2012, malgrat que sí que proposa que determinats carrils bus d'accés a Barcelona puguin ser utilitzats per VAO com a prova pilot per valorar una futura implantació de carrils VAO. També ressalta altres mesures per afavorir l'alta ocupació dels vehicles com la preferència i descomptes en el preu en els peatges i en els aparcaments en destinació.

Pel que fa a la proposta del CADS d'actualitzar l'apartat expositiu de la mesura 8.3 sobre la reforma de l'impost de matriculació de vehicles a motor associada a les emissions de CO₂/km, ja en vigor a l'Estat espanyol (D.A. 8a de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera), en l'esborrany actual del pdM-RMB no consta tal actualització, tot i que la resposta de l'ATM és en el sentit d'incorporar-la en la versió final.

L'ATM no ha ampliat el nombre de vehicles als quals s'aplicarà la mesura 8.10 d'incorporació de filtres de partícules. L'ATM argumenta que s'ha optat per una opció



possibilista tot i haver augmentat el que preveia el "pla d'actuació de medi ambient" (sic). També demana prendre en consideració que es tracta d'una mesura de caràcter transitori per a una tipologia de motors.

Eix d'actuació 9: Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat

L'ATM comunica que, en el moment de la creació de l'Observatori de la mobilitat de la RMB, tindrà en compte la proposta del CADS de centralitzar els observatoris de la mobilitat en el mateix portal de l'Observatori Català de la Mobilitat.

2.5. Informe de sostenibilitat ambiental

El CADS també va fer diverses consideracions sobre l'ISA del pdM-RMB.

L'ATM respon en els següents termes:

- No introduirà canvis per millorar l'estimació de les mesures que proposa el pdM-RMB. Segons l'ATM, l'ISA ha estimat l'impacte de moltes de les mesures proposades en base a les previsions del pdM-RMB sobre aspectes com la congestió (annex1) i les emissions i externalitats (annex 2).
- Fixarà un mínim de descens en la participació del vehicle privat en la mobilitat en els PMU en consonància amb els resultats del pdM-RMB, malgrat que posa de relleu la dificultat d'assolir l'objectiu de repartiment modal ateses la incidència específica d'aquest objectiu en els mitjans no motoritzats –i, per tant, en l'àmbit urbà– i l'horitzó temporal del pdM-RMB.
- Contràriament a l'opinió del CADS, manté i defensa l'ús del terme "repercussió socioambiental" en base a l'argument que els plans de mobilitat tenen una gran incidència social.
- Millorarà la presentació de la taula de la plana 61 de l'ISA de cara a facilitar la comprensió de quins elements tenen un comportament positiu i quins no.
- Millorarà l'explicació de les mesures de seguiment i supervisió de l'ISA i de l'estudi de viabilitat.

L'ATM fa constar –finalment– que l'ISA del pdM-RMB compleix amb la "directiva" (sic), entenem que en referència al règim jurídic aplicable a l'avaluació ambiental de plans i programes (Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient).

3. CONCLUSIONS

Havent vist la proposta de Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, i atesos els raonaments exposats, el CADS conclou el següent:

Primer.- Valora molt positivament el procés de redacció del pdM-RMB, tant pel rigor del seu contingut final com pel vast procés de participació dut a terme.



Segon.- Destaca la importància dels plans directores de mobilitat com a vertebradors del territori i és conscient que el pdM-RMB és un bon precursor per a la resta de plans directores de mobilitat que s'hauran de redactar a Catalunya els propers anys.

Tercer.- El CADS va informar extensament sobre el contingut del pdM-RMB en la fase d'informació pública (Informe 3/2007) i valora positivament que l'ATM hagi incorporat algunes de les consideracions expressades i s'hagi compromès a incorporar-ne d'altres.

Quart.- Considera que en la diagnosi dels futurs plans directores de mobilitat caldria incloure els aspectes relatius a l'anàlisi geològica del territori, la problemàtica ambiental generada per la fragmentació territorial o de paisatge, i l'anàlisi de la capacitat acústica, no tractats en la diagnosi del pdM-RMB.

----- 0 -----

Això és tot el que ens cal informar al Govern de la Generalitat de Catalunya.

Pel Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya,

Gabriel Ferraté i Pascual
President

Barcelona, 11 de març de 2008