

Sessió de Treball del Pacte per la Mobilitat de Barcelona (PMB) per tractar del nou càlcul del repartiment modal i presentar la nova WEB de dades bàsiques

Dia: 1 de febrer de 2024	Hora: 17h	Lloc: Sala Barcelona de Diagonal 240
---------------------------------	------------------	---

Assisteixen:

Assistència membres Pacte per la Mobilitat: 45 persones, 19 Dones i 26 Homes

A la taula presidencial:

- Adrià Gomila, Direcció Serveis de Mobilitat –Ajuntament de Barcelona
- Joan Tomas, Direcció Serveis de Mobilitat –Ajuntament de Barcelona

Per part dels membres del Pacte per la Mobilitat:

1. Martí Sarrate - ACAVE
2. Maite Perez Perez - AMB
3. INÉS CALZADO - APIT BARCELONA - ASSOCIACIÓ DE GUIES DE TURISME DE CATALUNYA
4. Emeka Okpala - Associació Catalunya Camina
5. Gorka Pradas - Associació Usuaris per la Mobilitat Personal
6. Evaristo Magaña - ASTAC
7. Francesc Calvet - ATM
8. Nagore Castillo Navarro - Audica
9. Hector Diaz Quintairos - B:SM – Barcelona de Serveis Municipals
10. Josep Maria Deulofeu - B:SM – Barcelona de Serveis Municipals
11. Daniel Aicart - B:SM – Barcelona de Serveis Municipals
12. Mònica Enrich - Bacc
13. Marta Casar - Bacc
14. Nuria Paricio Paricio - Barcelona Oberta
15. Elvira Garcia - Barcelona Oberta
16. Lluís Llanas Rigol - BCN Comerç
17. Sandra Llopart - Bycs
18. Alexandra Bretones - Catalunya Camina
19. Francesc Xandri - CINESI / CETOP - Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques de Catalunya
20. ESTHER REY VAZQUEZ - COACB
21. Maria Luisa Ojeda - COMOBA Consultoria
22. Javier Gallarza - Cooltra
23. Jesus - Eixample Respira
24. Xavier Ferrer Carbó - Gremi de Garatges
25. José Carlos Romero - Gremi de Transport i Maquinaria de contrucció de Catalunya
26. Joan Blancafort - Gremi del Motor / Fecavem / Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme
27. Julián Arenas - Institut Cerdà
28. Clementine Surano Riffer - MaragallRespira
29. Alejandra Pérez - Nacex
30. Lucía Revestido - Nacex
31. Vicente Sanchez - P(A)T
32. Julia Azpiroz - PEMB - Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
33. Marta Masats - Plataforma Bici Augusta
34. Pol Mendez - PTP
35. Widad Idriovich - RACC
36. Cristian Bardagi Ferran - RACC
37. Eduardo Muñoz - Revolta Escolar
38. Marc Hurtado - Revolta Escolar
39. Jordi Honey-Rosés - Revolta escolar - ICTA - UAB
40. Raúl Millán Domingo - TMB
41. Yolanda Redondo - Transcalit
42. Núria Pérez Sans - UAB - Àrea de Mobilitat
43. Eduard Rebull Díaz - UCEAC-UNESPA – Unió Cat. Entitats Asseg. i Reasseguradores
44. Miguel Ángel Arias González - UGT-RMB
45. Marc de Bofarull - YEGO URBAN MOBILITY S.L.

De l'Ajuntament de Barcelona:

- Eduard Cuscó i Puigdemívol, regidor ERC
- Ricardo Salas Hernández, GUB
- Carlos Pastor Valle, GUB
- Miquel Rusalleda, Participació
- Francesc Roma, Participació
- Albert Aixalà, Cap de Gabinet
- Marta Fernández, estudiant

Ordre del dia:

1. Nou càlcul del repartiment modal
2. Nou indicador de repartiment l'espai públic
3. Altres dades bàsiques de mobilitat (web de dades bàsiques)
4. Torn obert de paraules

Desenvolupament de la sessió:

Adrià Gomila dona la benvinguda als assistents i presenta a **Joan Tomás** a la taula presidencial i a **Miquel Rusalleda** i **Francesc Roma** com a suport en el desenvolupament de la sessió. Explica que la presentació serà accessible per tothom al següent enllaç: [càlcul del repartiment modal](#)

1. Nou càlcul del repartiment modal

Prenen la paraula en Joan Tomás i l'Adrià Gomila per explicar aquest punt i diuen que explicaran els canvis en el càlcul del repartiment modal, que és un indicador estratègic i molt important en l'àmbit de la mobilitat i del qual es fa un seguiment per valorar com evolucionen les polítiques de mobilitat.

El mètode utilitzat fins ara es basava en les dades de l'any anterior basades en la informació de l'enquesta de l'EMEF afegint informació dels aforaments de la ciutat i de les dades del transport públic. La part positiva d'aquest mètode era la coherència i estabilitat amb els anys anteriors i útil per seguir les tendències. Però aquesta metodologia podia arrossegar errors al llarg dels anys i acumular-los fins esdevenir errors de càlcul importants.

Aquestes dades es publicaven un cop a l'any mb el nom de "Dades Bàsiques de Mobilitat" però no es podia publicar fins tenir totes les dades confirmades. Això provocava un desfasament de fins a 10 mesos, publicant les dades el mes de setembre o octubre de l'any següent al de les pròpies dades.

Amb les noves tecnologies actuals hem volgut millorar aquest indicador (repartiment modal) aplicant una nova metodologia per poder fer estimacions i a través de la WEB poder-les difondre. La idea és calcular les etapes per després poder determinar el repartiment modal. S'ha aplicat aquesta metodologia de forma retrospectiva als anys anteriors per poder veure l'evolució.

Respecte els desplaçaments a peu, el mode més important però alhora el més difícil de calcular, es pren com a base la informació de les etapes de l'EMEF. També ens serveix per caracteritzar els usuaris d'aquest mode. És fins ara la millor forma de càlcul tot i treballar per trobar altres formes. Les dades provisionals es consoliden quan tinguem les dades actualitzades de l'EMEF. En aquest àmbit no es consideren les etapes dels turistes, a banda de la dificultat de determinar-ho.

Per a la Bicicleta i els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) també es pren les dades de l'EMEF com a base però en aquest cas complementades amb les dades del Bicing (força representatiu) i dels aforaments de la ciutat, tant els automàtics com els aforaments que fem manualment.

Per les etapes del transport públic hi ha moltes més dades. En aquest cas, les dades de l'EMEF ens serveixen per caracteritzar els usuaris i l'origen/destinació de les etapes. Però per determinar el volum de les etapes prenem les dades públiques de l'ATM, AMB, FGC i taxi. A partir d'una matriu es calcula aquest indicador.

Per els vehicles privats motoritzats també es pren com a base les dades de l'EMEF per estar ben alineats amb les dades dels altres territoris però complementades amb les dades dels aforaments de la ciutat i de les càmeres de control de trànsit (novetat). Les dades dels aforaments i de les càmeres ens serveixen com a provisionals fins a consolidar-les quan surten les dades de l'EMEF. En aquest àmbit no es consideren els desplaçaments professionals ni comercials.

Un cop tenim el total d'etapes es reparteixen entre els diferents modes amb desagregacions com etapes internes i de connexió, per gènere, i en cada mode, per diferents submodes.

Com que el PMU vigent estava calculat amb la metodologia anterior, s'han revisat totes les dades de forma retroactiva per a recalculer-les amb la nova metodologia. Tot i canviar les dades, els objectius s'han mantingut respectant les proporcions del PMU vigent. El nou PMU es calcularà amb la nova metodologia i totes les dades dels anys anteriors seran com si s'haguessin calculat amb la nova metodologia.

La estimació modal actual és la millor estimació possible amb les dades que tenim actualment.

2. Nou indicador de repartiment l'espai públic

En aquest segon punt, Adrià Gomila explica un canvi en la metodologia per adjudicar l'espai públic que utilitzen els diferents modes de mobilitat. Els antecedents són un anuari històric i estadístic de temes urbanístics. Ara, a partir d'un programa informàtic cartogràfic per a temes urbanístics, volem detallar millor l'espai públic que utilitzen cada mode de mobilitat. El primer és centrar-nos en l'espai públic objecte d'estudi: la xarxa viària que representa el 21% del total. Aquesta xarxa viària son bàsicament voreres, calçades i vies del tramvia. Dels 3 blocs segreguem la calçada en diferents tipologies de vies i cada tipologia se li determina quins modes de mobilitat li corresponen.

Aquesta segregació de la calçada (graf viari) inclou: carrils 50, zones 30, plataforma única, estacionaments, carrils bus i carrils bici. A partir d'aquí es calculen les superfícies que corresponen a cada tipus. L'últim pas es assignar les diferents superfícies a cada mode. A partir d'aquí podem anar veient com evoluciona al llarg dels anys.

3. Altres dades bàsiques de mobilitat (web de dades bàsiques)

Ens expliquen el nou format WEB per presentar les dades de mobilitat. Utilitza el visor estàndard d'altres WEB's municipals. Ens permet incorporar més dades si es veies necessari. Hi ha nous indicadors que no sortien abans en els pdf de "Dades Bàsiques de Mobilitat". Per exemple, la segregació de gènere, la bici dels VMP i altres. Es fa un seguiment de tots els tipus de dades que hi podem trobar. Es pot veure l'evolució de molts aspectes en relació a la mobilitat de la ciutat. Es convida a visitar la WEB i anar veient totes les dades que hi podem trobar.

4. Torn obert de paraules

Anònim 1: A dades obertes trobarem una actualització major que l'anual?

Resposta AG: seguirem treballant amb les dades obertes. No totes tenen la mateixa actualització però mirarem d'augmentar l'actualització. Cada tipus te una dificultat diferent.

IC d'APIT: A les dades de la WEB no es veu l'impacte del turisme a la ciutat.

Resposta AG: Per ser homologables a altres territoris seguint les pautes de l'EMEF que no inclou la mobilitat dels turistes però internament si ho contem i es calcula que un 10% de la mobilitat correspon a turistes. Ens plantejarem afegir un apartat per a mobilitat turística però sempre en coherència amb les dades del departament municipal de turisme. També tenim dades dels autocars de turistes.

MH de Revolta Escolar: planteja 3 qüestions. La primera si es saben alguna cosa de les al·legacions presentades a la modificació de l'Ordenança de Circulació. En segon lloc, si la WEB informará de la indisciplina de les motos en vorera. I en tercer lloc, si el fet d'assignar el 100% de l'espai de la vorera als vianants significa que es prohibirà aparcar motos a les voreres?

Resposta AG: Respecte les al·legacions expliquen que estan preparades però s'enviaran formalment quan es doni l'aprovació definitiva. Respecte les dades d'indisciplina, cal fer-ho en coherència amb la font de les dades. S'ha decidit que el tema de sancions no es posi en aquesta WEB però es pot decidir fer-ho més endavant si es considera bé fer-ho. Respecte les motos aparcades a les voreres ara mateix no tenim tecnologia per determinar aquesta ocupació.

MC del BACC: planteja moltes qüestions. Diu que el càlcul del repartiment de l'espai públic es poc rigorós i, per tant, no és útil. Posa com exemple les motos aparcades a la vorera o els vehicles que circulen per les plataformes úniques. Demana si s'està treballant per canviar la norma que prohibeix la circulació de bicicletes per molts carrers del districte de Ciutat Vella quan sí es deixa circular a altres tipus de vehicles. En quant al repartiment modal critica que es canviï la metodologia i no s'espera a fer-ho amb el nou PMU i també critica les poques segregacions que es poden fer a la WEB de dades de mobilitat.

Resposta AG: en relació a l'indicador de l'espai públic dedicat a cada mode de mobilitat explica que internament s'ha fet el exercici de calcular amb més precisió però s'ha optat per no fer-ho públic per dos motius. Un per l'alta possibilitat de ser mal interpretats i segon perquè si es fes així, la suma de tots els modes seria superior al 21% que els correspon en el seu conjunt i, per tant, molta gent pogués creure que els volem enganyar.

Respecte a les senyals de Ciutat Vella diu que s'està pendent d'una reunió per explicar-ho.

I respecte la metodologia de càlcul diu que s'ha optat per fer una revisió retrospectiva de les dades per dos motius. Un perquè les dades que surten a la nova WEB de dades de mobilitat es fa amb la metodologia nova i és més coherent que el PMU vigent també sigui valorat amb aquestes dades i també per deixar d'arrastrar els errors acumulats amb la metodologia antiga.

En relació a la segregació diu que es pot fer més segregacions, que estan fetes. Però com més segregacions es fan més gran es el marge d'error. En tot cas es mirarà d'augmentar el nivell de segregació quan sigui possible i oportú.

Anònim 3: en relació a la nova metodologia aplicada, que es pondera les dades de l'EMEF amb IMD i altres, pregunta quina es la causa que variïn les dades finals del repartiment modal?

Resposta AG: explica que la metodologia no és el repartiment modal en sí sinó el càlcul total d'etapes. I aquesta dada només la dona l'EMEF. Hi ha dos motius que condicionen el resultat final. Primer que tot es una estimació i l'altre és l'error acumulat que implica l'orientació a l'evolució de les dades de l'EMEF.

MS d'ACAVE: en relació amb les dades de mobilitat discrecional turística explica la manca d'aparcaments a la ciutat i de la importància del sector turístic incloent les fires i congressos. Diu que estan col·laborant amb el nou model de turisme de qualitat promovent la desmassificació així com promouen els trajectes a peu i en transport públic. Demana si tota aquesta mena de dades surten a la Web de mobilitat i, si no surten, s'incloguin.

Resposta AG: explica que internament disposem de les dades de turistes però que qui lidera aquest àmbit és el departament de Turisme i que es parlarà amb ells per veure quines dades es poden replicar en la WEB de dades de mobilitat, sempre seguim el mateix criteri que ens marquin les administracions implicades.

MAA d'UGT: Demana especificar més les dades sobre el transport públic en superfície.

Resposta AG: com en altres preguntes explica que internament tenen les dades i que valoraran augmentar el nivell de segregació de dades però que en cas de no fer-ho obriran la possibilitat d'esposar aquestes dades en una sessió específica.

Anònim 4: primer pregunta sobre com en aquest anàlisi retrospectiu s'han tingut en compte les noves fonts d'informació com les càmeres de transit. També opina que hagués estat millor valorar l'actual PMU amb la metodologia anterior i, en tot cas, caldria explicar-ho millor a la pròpia WEB. També demana aclariment de com lligar les dades actuals d'etapes amb el nou criteri del PMU de focalitzar el treball a partir de les motivacions.

Resposta AG: fer el seguiment del PMU es complex i es pot fer en diferents nivell. Les dades de la població flotant estan a la web de turisme i seguirem el mateix criteri que a la resta. L'anàlisi retrospectius es fa quan es pot. En el nou PMU hi ha el repte d'associar aquestes dades amb les diferents motivacions de mobilitat. El primer pas es tenir les dades a la web i després anirem associant, a vegades amb dades numèriques però altres no. També aprofitarem les noves tecnologies per segregar més detalladament.. en tot cas no serà senzill ja que hi ha efectes creuats. Un repte important.

JH de Revolta escolar - ICTA – UAB: demana si està previst passa de punts MD de la bici a una malla. També si hi ha una estratègia d'aparcaments de la bici i sobre el carril bici de la Via Augusta vol saber qui prendrà la decisió final.

Resposta AG: respecte a la possibilitat de fer una malla de MD de la bici explica que intentaran millorar les diferents fonts d'informació. També tenim previst una estratègia per a l'aparcament de bicicletes que es valorarà més endavant. I en relació a la Via Augusta ja tenim l'estudi amb totes les implicacions i a qui correspongui la comunicarà.

JB del Gremi del Motor: valora l'esforç fet i s'adona de la complexitat de tot plegat. Tot es més gràfic i es veu millor les tendències. En relació a l'automoció, demana tenir en compte les dades objectives de matriculació de vehicles a motor i diu que les dades de la WEB i les que ell té no coincideixen. Amb tot, també diu que les dades de matriculació no ho son tot ja que hi ha vehicles circulant que no s'han matriculat aquí. També vol deixar constància del greu problema de congestió a la Via Augusta pels vehicles que entren i surten de la ciutat.

Resposta AG: una cosa es l'espai dedicat a cada mode i una altra és la superfície trepitjada per cada mode. Hi ha superfícies que son trepitjades (volum d'utilització) per mes d'un mode però això no és objecte d'aquest indicador. Un altre nivell d'anàlisi és saber per a cada superfície quins modes hi poden circular i un altre nivell es veure quin percentatge d'aquets modes passen per un determinat tipus d'espai públic. També explica la diferència entre parc censat i parc circulant.

Un cop tractats tots els assumptes, **Adrià Gomila** tanca la sessió a les 19h