



ACTA DE LA SESSIÓ PLENÀRIA DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Al Saló de Cent, el dia 5 de març de 2012 es reuneix en sessió plenària el Pacte per la Mobilitat, sota la presidència de l'excm. Xavier Trias, alcalde de Barcelona, i amb la presència a la taula presidencial de Joaquim Forn, primer tinent d'alcalde; Eduard Freixedes, regidor del Districte; Joan Delort, gerent del Districte; Adrià Gomila, director de Mobilitat; Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana; Jordi Farriol, assessor d'ICV-EuiA; Òscar Ramírez, regidor de PPC; David Escudé, regidor de PSC; Carla Carbonell, assessora de UpB; Evelio Vázquez, cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona i Carme Ruiz, cap del Programa de Seguretat Viària i Mobilitat, que actua com a secretària.

Hi assisteixen:

ENTITATS

ACAVE –Associació Catalana d'Agències de Viatges Especialitzades	Barluenga, Ana
AEM – Asociación Española de Empresas de Mensajería	Gómez, Francesc
AGTC – Associació General de Transportistes de Catalunya	Martínez, Adolfo
APIT Barcelona – Associació Professional de Guies de Turisme	Sangenis, Anna Maria
Applus+	Bigas, Joaquim
ASTAC – Asociación de Transportistas Agrupados Condal	Magaña, Evaristo
AUDICA – Associació Empresaris Transport Discrecional Catalunya	Tena, Manuel
AUDICA – Associació Empresaris Transport Discrecional Catalunya	Aguarta, Elena
BACC – Bicicleta Club de Catalunya	Sanz, Albert
BACC – Bicicleta Club de Catalunya	Benito, Carlos
BICICLOT	Serrasolses, Pere
BICITRONIC	Membrado, Manel
BICITRONIC	Pap, Carles
Cambra Oficial de Comerç de Barcelona	Bardají, Cristian
CCOO Barcelonès	Jurado, Jose Manuel
CEDAC – Consell d'Empreses Distribuïdores d'Alimentació	Ribera, Carles
COACB – Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Barcelona	Mayor, Félix
COOLTRA Motos, S.L.	Grillo, Juan Manuel
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona	Fraile, Miquel Àngel
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona	Donnay, Miquel
COPC – Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya	Morali, Ma Teresa
FCC – Federació Catalana de Ciclisme	Tigero, Andrés
FCC – Federació Catalana de Ciclisme	Vilaplana, Joaquim
FECAV – Federació Empresarial Catalana Autotransport Viatgers	Canals, Albert
Federación de Transportes, Comunicación y Mar (FNTMC)–UGT	Minguillón, Omar
Freeel Ecomoving Solutions	Tizon, Daniel
Foment del Treball Nacional	Vilalta, Joan
FBC - Fundació Barcelona Comerç	Gasca, Vicenç
GCBC – Gremi de Comerciants de Bicycles de Catalunya	Agustina, Creu
Gremi d'Hotels de Barcelona	Casals, Manel
Gremi de Garatges de Barcelona i Província	Godia, Marisa
Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils	Camarasa, Lluís
Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils	Casas, Ramon
IMT – Institut Metropolità del Taxi	Ràmia, Eduard
HIS - Honda Instituto de Seguridad	Bigas, Eduard

HIS - Honda Instituto de Seguridad
Mutual De Conductors - Fundació MDC
Mutual De Conductors - Fundació MDC
Mutual De Conductors - Fundació MDC
Pacte Industrial per a la Regió Metropolitana de Barcelona
P(A)T – Prevenció d'Accidents de Trànsit
PIMEC Comerç
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic
RACC – Reial Automòbil Club de Catalunya
STAC – Sindicat del Taxi de Catalunya
STOP Accidents
STOP Accidents
STOP Accidents
TRANSCALIT – Federació Catalana de Transports de Barcelona
TRANSPRIME – Associació Transport Privat de Mercaderies
Un Cotxe Menys – Bicitours
VanAPEDAL - Distribució Urbana de Mercaderies en Bicicleta

Martínez, Oriol
Badenes, Joan
Ambrós, Josep Ma
Nebot, Joan
Rivera, Carles
Domènech, M. Eugènia
Villanova, Joaquim
Riol, Ricard
Obiols, Albert
Tineo, Joan
Nadal, Miquel
Fernàndez, Carlos
Campo, Anna Ma
Amoretti, Carlos
Ferrer, Marilina
Manyes, Eugeni
Espin, Jordi
Boada, Ester
Galí, Jordi

CONSELL D'ASSESSORS EXPERTS

Francesc Robusté
Andreu Ulied
Joan Valls
Ole Thorson

OPERADORS EXTERNES

AMB– Àrea Metropolitana de Barcelona
ATM – Autoritat del Transport Metropolità
Avancar Carsharing
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals
El Consorci de la Zona Franca de Barcelona
Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona – DGT
Saba Aparcaments
SCT - Servei Català de Trànsit
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona
TRAMMET – Tramvia Metropolità
TRAMMET – Tramvia Metropolità

Ma Teresa Carrillo
Lluís Alegre
Claudi Valentí
Ignasi Armengol
Antoni Roig
Beatriz Tena
Ma Teresa Garcia – Herrero
Jordi Díez
Joan Josep Isern
Dídac Pestaña
Jacinto Soler
Josep Mensión
Juan Carlos Fernàndez
Jaume Tintoré
Josep Ma. Cullerell
Joan Carsi

GRUP INSTITUCIONAL

Angel López
Ferran Julián
Francesc Narváez
Joan Torres Carol
Juli Garcia Ramon
Manuel Villalante

PROVEÏDORS

CENIT – Centre d'Innovació del Transport de la UPC
CENIT – Centre d'Innovació del Transport de la UPC
Doymo – Desarrollo, Organización y Movilidad
TELVENT – Tráfico y Transporte
SICE
Barcelona Regional (BR)
Barcelona Regional (BR)

Leif Thorson
Sergi Saurí
Juan Manuel Pérez
Juan Montañó
Francesc Alavedra
Juan Carlos Montiel
Joana Llinàs

AJUNTAMENT: Pere Ferrer, cap de Gabinet; Eva Llorach, cap del Departament de Comunicació, Ma José Ballester, tècnica de Comunicació; Miquel Rusalleda, tècnic del Programa de Seguretat Viària i Mobilitat; Conxita Riasol, adjunta de Gerència; Xavi Bobi, Control de Gestió; Isabel Montané, cap del Departament de Coordinació de Processos de Mobilitat, Enric Barquets, cap del Departament Senyalització; Carlos López, cap del Departament de Planificació.

També hi assisteixen: Joan Palou, tècnic de l'Agència d'Ecologia Urbana; Estefania Molina, assessora del PSC; Jordi Julià, del Col·legi d'Enginyers de Camins; Oriol Cabré; Eric Blanco i Jaume Roman.

ORDRE DEL DIA

- 1. Dades bàsiques**
- 2. Pla de Mobilitat Urbana**

Obre l'acte **Xavier Trias, alcalde de Barcelona**, explicant la importància de la sessió plenària perquè dona per acabat el procés de redacció del PMU. Durant un any i mig les entitats del Pacte han treballat en un procés participatiu. S'han rebut un total de 187 propostes, de les quals 112 han quedat incorporades al Pla (60%), 22 han estat parcialment estimades (12%) i 53 han estat desestimades (28%). El Pla vol impulsar un nou model que situï les persones al centre de la mobilitat, sense oblidar els altres modes de desplaçament. Es treballa des del consens. Agraeix la implicació dels membres i el treball conjunt.

El Pla es basa en 4 eixos: segura, sostenible, equitativa i eficient. Proposa ser més atrevits en l'objectiu del Pla Local de Seguretat Viària, pel que fa a la reducció de morts i ferits greus. En l'àmbit de la mobilitat sostenible, l'objectiu és complir els paràmetres de l'Unió Europea. Com a exemple de mobilitat equitativa esmenta el desplegament de la nova xarxa bus, amb la qual es pretén que el 99% dels ciutadans tinguin una parada a menys de 250 m del seu domicili. Pel que fa a la mobilitat eficient, l'objectiu és reordenar la DUM, crear microplataformes logístiques, repartir òptimament l'espai i aconseguir una millora ambiental.

Finalitza l'obertura de l'acte explicant que es vol millorar la xarxa de vianants i la qualitat de transport públic, la xarxa de carrils bici i els aparcaments de bicicleta, tot això sense oblidar el vehicle privat i l'eficiència de la xarxa viària. Hi ha una aposta clara pel vehicle elèctric, fins ara implantat principalment en taxi i autobusos. Aquest sector està evolucionant ràpidament i cal estar preparats per donar-hi resposta. El canvi de paradigma ha de ser possible.

1. Dades bàsiques

El director de Mobilitat, Adrià Gomila, fa un repàs de les qüestions més destacades de les Dades Bàsiques de Mobilitat de l'any 2013: el nombre de desplaçaments es manté; en els desplaçaments interns hi ha un lleu traspàs de transport públic a vehicle privat i en els desplaçaments de connexió, el traspàs és a la inversa; hi ha un traspàs de desplaçaments interns en cotxe (baixa de 59,6% a 53,9%) a la moto (puja de 39,3% a 45,3%); els

desplaçaments en bicicleta pugen un 1,7%, com a resultat de l'increment dels desplaçaments en bicicleta privada (+10,4%) i del descens dels fets amb bicicleta pública (-11,5%); pel que fa al transport públic, pugen les validacions de bus (+1,7%) i també les de FGC (0,7%) i baixen les de metro (-1%) i les de rodalies (-0,8%). Les validacions del bus turístic pugen un 3,3%.

En relació a la seguretat viària explica que l'any 2013 hi han hagut 22 víctimes mortals (reducció del 26,7%), 259 ferits greus (increment del 4%) i 1155 vianants atropellats (reducció del 2,4%). Pel que fa l'ordenació viària s'ha incrementat un 4,6% els vials amb condicions per circular en bicicleta (de 517 a 541 km, distribuïts en 436 km de zona 30 i 105 de carril bici); així mateix s'ha incrementat un 5,6% els kms de carril bus i un 1,7 la velocitat comercial; s'han reduït les places d'estacionament (8,9% places blaves, 10,6% verdes preferents i 13,3% verdes exclusives), com a conseqüència, bàsicament, de la creació de carrils bus, carrils bici i eixamplament de voreres. Acaba l'explicació de les dades bàsiques esmentant que s'han fet canvis de contingut i de distribució de la informació, alguns en consideració a les peticions d'entitats del Pacte.

2. Pla de Mobilitat Urbana

Adrià Gomila explica el procés participatiu dut a terme per al PMU amb les entitats del Pacte per la Mobilitat, que ha consistit bàsicament en la realització de tres sessions plenàries, set reunions per grups de treball, la presentació de 187 propostes de mesures per part d'entitats del Pacte, quatre reunions transversals per objectius del pla (segura, sostenible, equitativa i eficient) i una reunió extraordinària del grup DUM; a banda, la Regidoria i la Direcció de Mobilitat han realitzat reunions bilaterals amb diverses entitats al llarg de tot el procés. A partir d'ara, s'inicia la tramitació d'aprovació inicial, període d'exposició pública, presentació i valoració d'al·legacions i aprovació definitiva.

A continuació explica la distribució de les 67 d'actuacions segons els eixos estratègics: 34 actuacions estan relacionades amb la mobilitat segura, 64 amb la sostenible, 60 amb l'equitativa i 65 amb l'eficient. Exposa els objectius de cada un dels eixos: en mobilitat segura, l'aplicació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV), que pretén reduir un 20% el nombre de morts i ferits greus; en mobilitat sostenible, el compliment dels paràmetres de l'UE per NO₂ i PM₁₀ a totes les estacions de la ciutat; en mobilitat equitativa, la reducció de la freqüència mitjana de l'autobús a la meitat (de 12 a 6 minuts); i en mobilitat eficient, la millora de l'eficiència d'ocupació de l'espai públic i les millores ambientals fruit de les microplataformes logístiques i les noves tecnologies.

Finalment explica que, amb l'escenari de superilles amb canvi tecnològic pel qual s'ha optat, es compleixen tots aquests paràmetres sense empitjorar el nivell de servei de trànsit. Amb aquest escenari la demanda de vehicle privat respecte a l'actual es redueix en un 21% i el repartiment modal de vehicle privat passa del 26,66% l'any 2011 al 21,06% l'any 2018.

Seguidament, **Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana**, explica la metodologia utilitzada de simulació de trànsit per a cada escenari (transCAD), a través de

la qual s'obtenen els indicadors generals de vehicle privat i els indicadors de trànsit (vehicles/km i vehicles/hora en xarxa bàsica, velocitat mitjana, trams amb índex de saturació superior al 95% en xarxa bàsica i % de vehicles/km en xarxa bàsica respecte al total).

Explica que s'ha treballat sobre els escenaris que es van presentar el mes d'octubre de 2012 i alguns altres i l'escenari pel qual s'opta per al 2018 es basa en superilles, que tenen la bondat de projectar el conjunt de xarxes de transport en el territori de la ciutat i transformar l'interior de les superilles perquè els ciutadans deixin de ser vianants i es converteixin en ciutadans. El model s'ha calibrat en la situació actual i s'ha projectat amb una restricció del trànsit de pas a l'interior de les superilles i amb les obres finalitzades de la plaça de les Glòries i de la xarxa de Poblenou.

Amb la proposta de superilles i reduint el 13% de la circulació s'aconseguiria mantenir la velocitat mitjana de 29,8 km/h actuals, servei que es vol mantenir. Amb aquesta reducció, però, no es compleixen els paràmetres de qualitat ambiental l'UE. Per complir-los, i tenint en compte la tecnologia del 2018 cal reduir la demanda de trànsit en un 21%.

Pel que fa al model de repartiment modal la situació la implantació de superilles farà disminuir el repartiment modal del 26,7% actual al 24,1% (-2,6 punts); la nova xarxa d'autobús farà disminuir el repartiment modal del vehicle privat del 26,7% al 26,4% (-0,3 punts) i la gestió de l'aparcament farà reduir el repartiment modal del vehicle privat del 26,7% actual al 24% (-2,7). L'efecte combinat de les tres actuacions té com a resultat que el repartiment del vehicle privat passi del 26,7% actual al 21,1% (reducció de 5,6 punts).

Torn obert de paraules

Miquel Nadal, de RACC, agraeix la informació donada, la publicació de les mesures al web de mobilitat i les sessions realitzades amb la Direcció de Mobilitat i l'Agència d'Ecologia Urbana que han aportat una informació útil per conèixer objectius i saber com es volen aconseguir. Explica que el RACC comparteix l'ambició del PMU i la modificació que comporta en l'urbanisme, la visió conceptual de la mobilitat (carrers d'estar i de passar), moltes de les actuacions que inclou i la filosofia de les mesures que són propositives i no prohibitives. Manifesta els seus dubtes en el sentit que es pugui assolir el canvi de distribució modal en el termini establert, ja que hi ha una mobilitat obligada, de càrrega i descàrrega, fruit de la recuperació econòmica. Així mateix considera que l'objectiu del PLSV de reduir un 20% el nombre de víctimes mortals i greus és poc ambiciós i que es podria incrementar al 25 o 30%, tenint en compte que l'UE planteja la reducció d'un 50% de morts (2010-2020) i el SCT proposa, per al període 2014-2020 la mateixa reducció de morts i un 40% de ferits greus. Comparteix les mesures del PLSV focalitzar esforços en el col·lectiu de vianants i donar visibilitat a la gent gran. Pel que fa a les motos creu que es podria insistir més en les zones fosques i la formació dels motoristes (el bescanvi de multes per formació, té una prioritat mitjana i hauria de ser alta).

Miquel Àngel Fraile, de Consell de Gremis, exposa que Barcelona és una gran botiga i proposa que el Pla incorpori una valoració de l'impacte econòmic que generarà a la ciutat. La ciutat ha de donar resposta als interessos econòmics. Considera que la reducció del 21% del vehicle privat pot produir un trasbals. Agraeix el diàleg constructiu dut a terme.

Ole Thorson, expert de Mobilitat, manifesta que el Pla avança amb el reconeixement que els vianants són importants i que la seguretat viària ha de millorar. Comparteix la idea que hi hagi més superilles, més zones 30 i més àrees de vianants. Creu que la reducció del 20% de víctimes mortals i greus és un objectiu modest i que podria aplicar-se aquest percentatge de reducció a totes les víctimes, no només a les greus. Opina que l'ordenança que regula les terrasses limita massa l'espai per als vianants. Les dades municipals no recullen tots els sinistres ja que quan no hi ha implicació de vehicles, els accidents no queden recollits i potser representen un 50%. El que passa a l'espai públic queda molt esvaït. L'auditoria de passos de vianants és una bona iniciativa. A Diagonal no s'ha consultat les associacions que treballen en l'àmbit dels vianants. Agraeix que les Dades Bàsiques de 2013 parlin de víctimes abans que d'accidents, tot i que troba a faltar els vianants als modes de transport.

Ricard Riol, de PTP, explica que el PMU avança amb uns objectius que eren imperatius, de compliment amb l'UE. Potser s'han posat massa esperances en els canvis tecnològics. No té convenciment d'haver participat en un debat i en la definició de superilles, tot i que substancialment hi està d'acord. Creu que s'estan prenent decisions fora del debat com és la reforma de la Diagonal, projectat per uns comerciants que volen ampliar voreres i fer gastar 17 M d'€. El projecte no canvia el tram central i es condemna a un sol carril la càrrega i descàrrega, els desplaçaments veïnals cap a Gràcia i el moviment de garatges. Amb el projecte el transport públic no millora perquè no es preveu el pas del tramvia. Considera que el decàleg del Pacte no s'ha aplicat. La reforma de la plaça de les Glòries ha estat un bon exemple de procés participatiu i de clar consens.

Pel que fa a la gestió de l'aparcament opina que estem assistint a la seva privatització i manifesta la seva disconformitat pel fet que els ingressos de l'operació es destinin a fer pisos, ja que hauria d'anar a favor de la mobilitat. Cal millorar el transport públic i aturar el boicot al TRAM perquè se solapen serveis de mobilitat. Els 800.000 euros que costa un bus biarticulat es podrien destinar al TRAM.

Carlos Fernández, d'STAC, demana quines són les propostes per afavorir la disminució dels kms en buit, ja que hi ha 1.400 places de parada de taxi i aquestes són insuficients pels 8.100 taxis que hi ha a Barcelona, 2.000 dels quals circulen les 24 hores.

Anna Barluenga, d'ACAVE, sol·licita que els autocars discrecionals puguin accedir a les superilles.

Anna M.Sangenís, d'APIT, expressa que l'Ajuntament està en contra del turisme que es desplaça en autocar discrecional i promou únicament el bus turístic. L'entitat creu que el turisme individual i el de grup són compatibles i expressa que el de grup és més ecològic i sostenible ja que comporta menys trànsit i contaminació. Informa que els creueristes

tenen poc temps, tenen molta edat i poca mobilitat i que si han d'anar en TP perden temps i consumeixen menys. Sol·licita que s'autoritzi l'accés a la Sagrada Família perquè es molt important que s'expliqui la realitat i la història de manera fidel i en aquest sentit els guies fan una molt bona feina.

Evaristo Magaña, d'ASTAC, explica que el PMU no preveu un increment de zones de càrrega i descàrrega i que seria convenient que hi quedés recollit ja que la DUM és un servei públic necessari que creix amb la compra online. Així mateix, el Pla no clarifica qui pot fer ús de les places existents i considera que no s'haurien d'utilitzar per altres usos. Cal més vigilància d'aquestes places, i també més vigilància dels robatoris. Cal una distribució de l'espai públic més ajustat a les necessitats.

Elena Aguarta, d'AUDICA, manifesta el seu agraïment pel treball del PMU tot i que no hi dóna suport ni s'ha sentit participat del Pla. Considera que el Pacte es immobiliari. Informa que el sector d'Audica inverteix el seu patrimoni per millorar el transport públic, baixa tarifes des de fa 5 anys i fa un esforç per sobreviure, però que l'Ajuntament no ajuda. Demana suport municipal per al seu sector.

M. Eugènia Domènech, de PAT: expressa que el PMU és ambiciós i agraeix el treball complicat i complex dut a terme. Celebra que hi hagi una línia de mobilitat segura, tot i que considera que l'objectiu del 20% es queda curt. Agraeix la referència a les víctimes que apareix a les Dades Bàsiques 2013. Si es vol assolir l'objectiu de reducció de víctimes cal treballar de manera complicitària i amb una línia de comunicació pública. Cal fer visible el nombre de ferits.

Xavier Trias, alcalde de Barcelona, agraeix les intervencions i comenta que el PMU és un treball difícil, amb punts de vista contraposats i interessos diferents. Expressa que l'Ajuntament té clars uns punts, com la seguretat. És molt important fer una prevenció, en consum d'alcohol i altres qüestions, i és prioritària la protecció dels vianants. Cal fer educació ciutadana. Cal il·luminar millor la via pública pensant en les motos. Cal lluitar contra la contaminació atmosfèrica. El vehicle elèctric encara no és la solució per al vehicle privat però ho serà en un futur.

L'aposta municipal es fer la vida fàcil als vianants i prioritzar aquest col·lectiu. L'Ajuntament inverteix molts diners en mobilitat, i a la vegada, això genera moviment econòmic. No està en contra del tramvia però en la consulta realitzada el 80% va dir que no volia el tramvia per la Diagonal. La situació econòmica és difícil. El transport públic ha de ser sostenible i la solució i l'aposta està en la nxbus.

El diàleg sempre estarà obert però hi ha una línia política clara: prioritat dels vianants, que les bicicletes circulin amb seguretat, a favor de l'ús de la moto, no impedir la circulació de vehicle privat i promoure el transport públic.

Joaquim Forn, primer tinent d'alcalde, exposa l'acord amb les mesures relatives a la formació en conducció als motoristes, l'impuls de les zones 30, la continuïtat de la inspecció de passos de vianants i la necessitat de fer pedagogia de la seguretat viària. Reitera de la voluntat de diàleg en el tema turístic i expressa que les mesures de restricció

aplicades són positives ja que durant alguns mesos de l'any hi havia 600 autocars diaris a Sagrada Família i els veïns han valorat el canvi.

Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat, expressa que no s'està en contra del transport discrecional i que simplement es limita l'accés a determinats pols turístics quan es considera necessari aplicar aquesta restricció.

Informa que s'anirà fent la definició de superilles i que en cap cas s'ha dit com funcionarà el seu interior. Cadascuna tindrà un funcionament diferent, no es busca l'homogeneïtat. Caldrà reflexionar com se soluciona els casos en què els trajectes del bus en un sentit i en un altre estan molt allunyats. Es podrà accedir a les superilles amb autobús però amb certes restriccions de dimensions i horàries.

Pel que fa a BAMSA informa que no és una operació de privatització. Des d'un punt de vista de gestió, l'ajuntament aconseguirà el control d'11.200 places d'aparcament, i per tant, incrementarà el que té ara sobre les 5.100 que gestiona B:SM. BAMSA serà un instrument i els canons que cobrarà poden revertir en la pròpia mobilitat.

Clou l'acte expressant que tothom ha pogut participar en el procés d'elaboració del PMU tothom ha pogut participar i que, fins i tot, hi ha entitats que consideren que s'ha anat massa lent. La millora de la mobilitat pel canvi tecnològic s'ha incorporat arran de la petició de les entitats. Recorda que totes les entitats que han presentat propostes han tingut retorn als seus suggeriments. Amb aquesta sessió s'acaba un procés de participació que dona pas al procés de tramitació: aprovació inicial, exposició pública, presentació d'al·legacions i aprovació definitiva.

Un cop tractats tots els assumptes previstos es tanca la sessió a les 19.30 h.