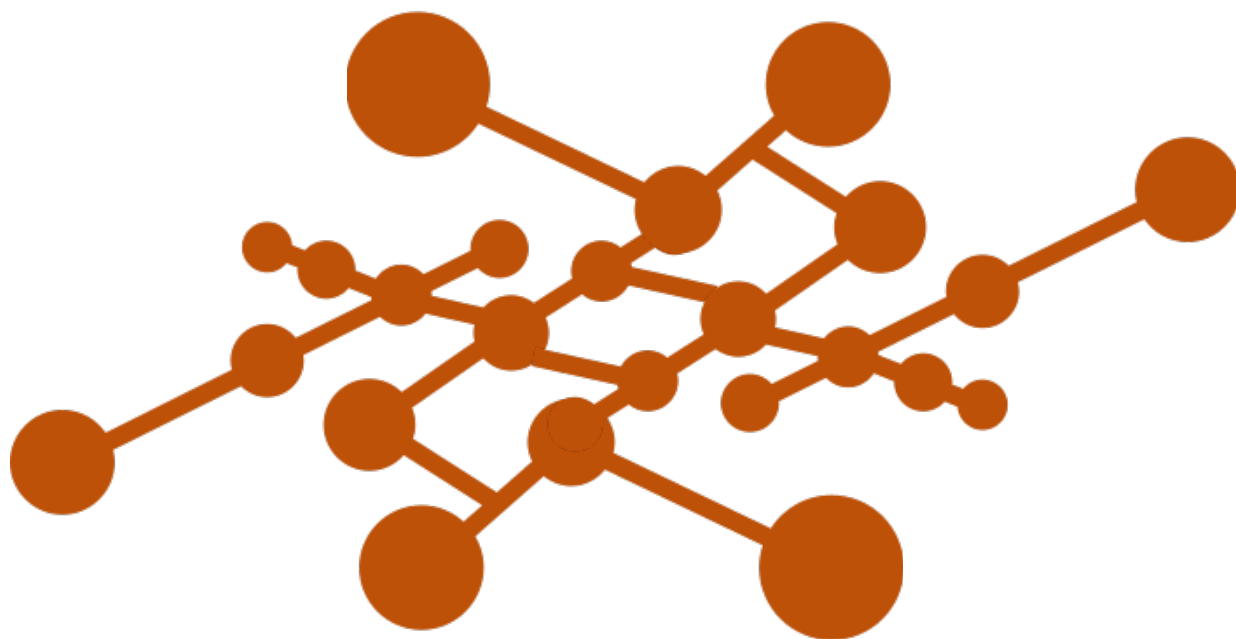


L'EIX TERRITORIAL I SOCIAL EN EL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT (PdM) 2020-2025



Direcció:

Carme Miralles-Guasch

Equip investigador:

Guillem Vich Callejo

Irene Gómez Varo

Xavier Delclòs Alió

Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM)

Grup de Mobilitat, Transports i Territori (GEMOTT-UAB)

Departament de Geografia de la UAB

Octubre 2019

Direcció:

Carme Miralles Guasch

Redacció:

Guillem Vich Callejo

Irene Gómez Varo

Xavier Delclòs Alió

Maquetació:

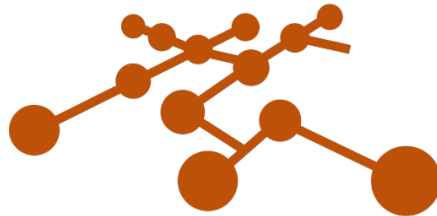
Irene Gómez Varo

Índex

1. Antecedents	5
2. Benchmarking de plans de mobilitat	9
2.1. Descripció del Pla de Treball	11
2.2. Viena (Àustria)	13
2.2. Londres (Regne Unit)	16
2.3. Vitòria (Espanya)	19
2.4. Sant Sebastià (Espanya)	21
3. L'eix territorial i social als plans analitzats	25
3.1. Col·lectius o grups de població de destí dels plans	27
3.2. Objectius relatius a l'eix social i territorial	28
3.2.1. <i>Accessibilitat física</i>	28
3.2.2. <i>Seguretat</i>	28
3.2.3. <i>Accessibilitat econòmica</i>	29
3.2.4. <i>Accessibilitat territorial</i>	29
3.3. Mesures relatives a l'eix social i territorial	31
4. Proposta per al PdM	33
4.1. Una mobilitat diversa i integradora (EA3.11)	35
4.1.1. <i>Descripció</i>	35
4.1.2. <i>Objectius</i>	36
4.1.3. <i>Actuacions a dur a terme</i>	37
4.1.4. <i>Bona pràctica</i>	37
4.1.5. <i>Valors de seguiment</i>	38
4.2. Un transport públic per a tota la ciutadania (EA3.11)	39
4.2.1. <i>Descripció</i>	39
4.2.2. <i>Objectius</i>	40
4.2.3. <i>Actuacions a dur a terme</i>	40
4.2.4. <i>Bona pràctica</i>	41
4.2.5. <i>Valors de seguiment</i>	41

1

Antecedents





El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PdM) 2020-2025 vol ser un pas endavant respecte als dos plans anteriors (2008-2012/2013-2018), en la mesura que vol incorporar temes relacionats amb la salut, el medi ambient i l'estructura social. Superant, així, l'anàlisi tradicional centrada en les xarxes d'infraestructures, sovint aïllades del seu entorn territorial i social.

Els nous reptes en la mobilitat urbana i metropolitana que proposa la literatura acadèmica, relacionen les infraestructures i els serveis de transports amb quatre grans eixos analítics: el territorial, el social, l'ambiental i la salut. Cadascun d'ells aporta nous criteris i variables de disciplines científiques diferents, confluint així en una lògica pluridisciplinària com es la mobilitat urbana i metropolitana.

D'aquesta manera, el present informe es centra en l'eix territorial i en el social.

El territori no s'introdueix en el debat sobre la mobilitat metropolitana, només, com un suport físic imprescindible per a qualsevol desplaçament, sinó com un generador de mobilitat i, especialment, com a inductor de l'ús dels diferents mitjans de transport. Fins al punt que el repartiment modal d'un territori, a més d'estar directament influenciat per l'oferta de transport, ho està també per la distribució de les activitats sobre l'espai. La densitat, la mixtura d'usos i les diferents escales territorials són característiques fonamentals per entendre la utilització del transport públic o la mobilitat activa en contraposició al transport motoritzat privat. Des d'aquesta perspectiva territorial, els usuaris dels diferents mitjans de transport no són només un quantitat numèrica aïllada del context, sinó el resultat d'unes lògiques territorials que van més enllà del planejament urbanístic.

Per altra banda, l'eix social introdueix la població com a variable fonamental per tal d'entendre les dinàmiques de mobilitat urbana, partint del concepte de demanda. Una demanda real, però també potencial, en la mesura que cal identificar aquells grups de població que són usuaris dels transports públics i els que no. Unes tipologies de demanda que cal connectar amb els perfils poblacionals. Això permet fugir d'un concepte molt utilitzat però poc real, com és el d'usuari estàndard. Els desplaçaments es troben directament relacionats amb les característiques personals de la població (el gènere, l'edat, el nivell socioeconòmic, etc...), pel que caldrà verificar com d'integrada està la dimensió poblacional en el PdM, més enllà de la informació que proporcionen les enquestes de mobilitat quotidiana.

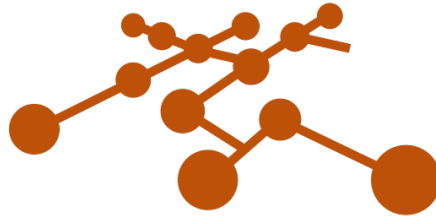
Per tal d'abordar i crear el marc conceptual de l'eix territorial i el social del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PdM) 2020-2025, el present document s'ha estructurat en diferents parts. El **Capítol 2** presenta una avaluació comparativa o benchmarking de diferents plans de mobilitat de ciutats europees que s'han pres com a referència. A més de presentar una síntesis de l'estructura organitzativa de la informació d'aquests plans, es farà una anàlisi més detallada de cada un dels plans, ressaltant-ne els aspectes més destacats, així com els seus punts forts i punts febles. El **Capítol 3** inclou un anàlisi de quins temes i tipus d'usuaris han inclòs els



plans analitzats els eixos territorial i social. Finalment, en el Capítol 4 es presenten dues propostes de mesures que formen part del PdM 2020-2025 i que aborden l'eix social i territorial de la mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona.

2

Benchmarking de plans de mobilitat





2.1. Descripció del Pla de Treball

- Amb l'objectiu d'elaborar propostes que contribueixin a la millora de l'edició 2020-2025 del Pla de Mobilitat (PdM), una de les tasques indispensables ha estat la **realització d'una revisió i anàlisi** d'una sèrie de **plans de mobilitat de referència internacional** i nacional per tal d'identificar la manera en la qual s'integra l'eix social i territorial en la redacció d'aquests plans. El treball consistí en:
 1. Cercar plans de mobilitat de diverses **ciutats** d'arreu del món **amb realitats i dinàmiques urbanes similars** a les de la Regió Metropolitana de Barcelona, descartant plans de mobilitat de contextos com el de les **ciutats nord-americanes o asiàtiques**, entre d'altres.
 2. Atenent a diferents criteris (disponibilitat de la informació, de claredat expositiva, de concreció de les mesures, de l'èmfasi en l'esfera social i territorial de la mobilitat, i de la rellevància i el reconeixement extern dels plans), **es van seleccionar** els plans de mobilitat de dues ciutats europees, **Viena** (Àustria) i **Londres** (Regne Unit), i dues de l'estat espanyol, **Vitòria** i **Sant Sebastià** (Espanya).
 3. A partir d'aquesta selecció, es va dur a terme un procés de benchmarking o **anàlisi exhaustiva i sistemàtica** dels plans escollits posant l'atenció en l'estructura organitzativa dels plans i les divisions temàtiques establertes.
- Aquests passos es resumeixen en la **Figura 1**:

Figura 1. PLA DE TREBALL SEGUIT



Pas 1: Compilació de PdMs d'altres ciutats

Creteri: ciutats amb realitats i dinàmiques urbanes similars a la RMB.

Pas 2: Selecció dels PdMs a treballar

Criteris:

- Disponibilitat de la informació
- Claredat expositiva
- Concreció de les mesures
- Èmfasi en aspectes socials i territorials de la mobilitat
- Rellevància i reconeixement extern.

Pas 3: Anàlisi exhaustiva, sistemàtica i comparativa.

Plans de les ciutats de Viena, Londres, Vitòria i Sant Sebastià.

Elaboració pròpia.



- De l'anàlisi d'aquests plans, s'ha detectat que aquests plans s'estructuren en les següents seccions:
 - **Situació de partida:** Després d'un diagnòstic previ sobre l'estat de la mobilitat a la ciutat, s'evidencia una situació de partida sobre la qual es realitza el pla de mobilitat.
 - **Missió:** Fa referència als horitzons futurs a curt i llarg als que ha d'aspirar la gestió de la mobilitat de la ciutat.
 - **Objectius:** Descripció dels objectius del pla.
 - **Polítiques:** Normatives i iniciatives polítiques que condueixen les estratègies.
 - **Estratègies d'acció:** Conjunt de línies d'acció que agrupen les diverses mesures plantejades als plans.
 - **Mesures:** Accions i polítiques concretes que condueixen les estratègies.
 - **Críteris:** Regles sobre les quals jutjar l'adequació o no de les mesures i la seva implementació. Es tracta dels criteris que se segueixen per avaluar l'efectivitat del pla de mobilitat.
 - **Indicadors:** Compilació de dades que per a l'avaluació del pla de mobilitat.
- En relació a l'estructura organitzativa dels plans de mobilitat analitzats, s'identificaren similituds i diferències entre els diferents plans, que es resumeixen a la **Figura 2**:

Figura 2. SIMILITUDS I DIFERÈNCIES ENTRE PLANS DE MOBILITAT ANALITZATS EN RELACIÓ A LA SEVA ESTRUCTURA ORGANITZATIVA.

	SITUACIÓ DE PARTIDA-REPTES	MISSIÓ	OBJECTIUS	POLÍTIQUES	ESTRATÈGIES D'ACCIÓ	MESURES	CRITERIS	INDICADORS
VIENA								
VITÒRIA								
SANT SEBASTIÀ								
LONDRES								

Elaboració pròpia.

- De l'anàlisi d'aquests plans també se n'han detectat els punts forts i punts febles a nivell de organització de la informació i en relació al focus sobre l'eix social i territorial de la mobilitat que presenten.



2.2. Viena (Àustria)

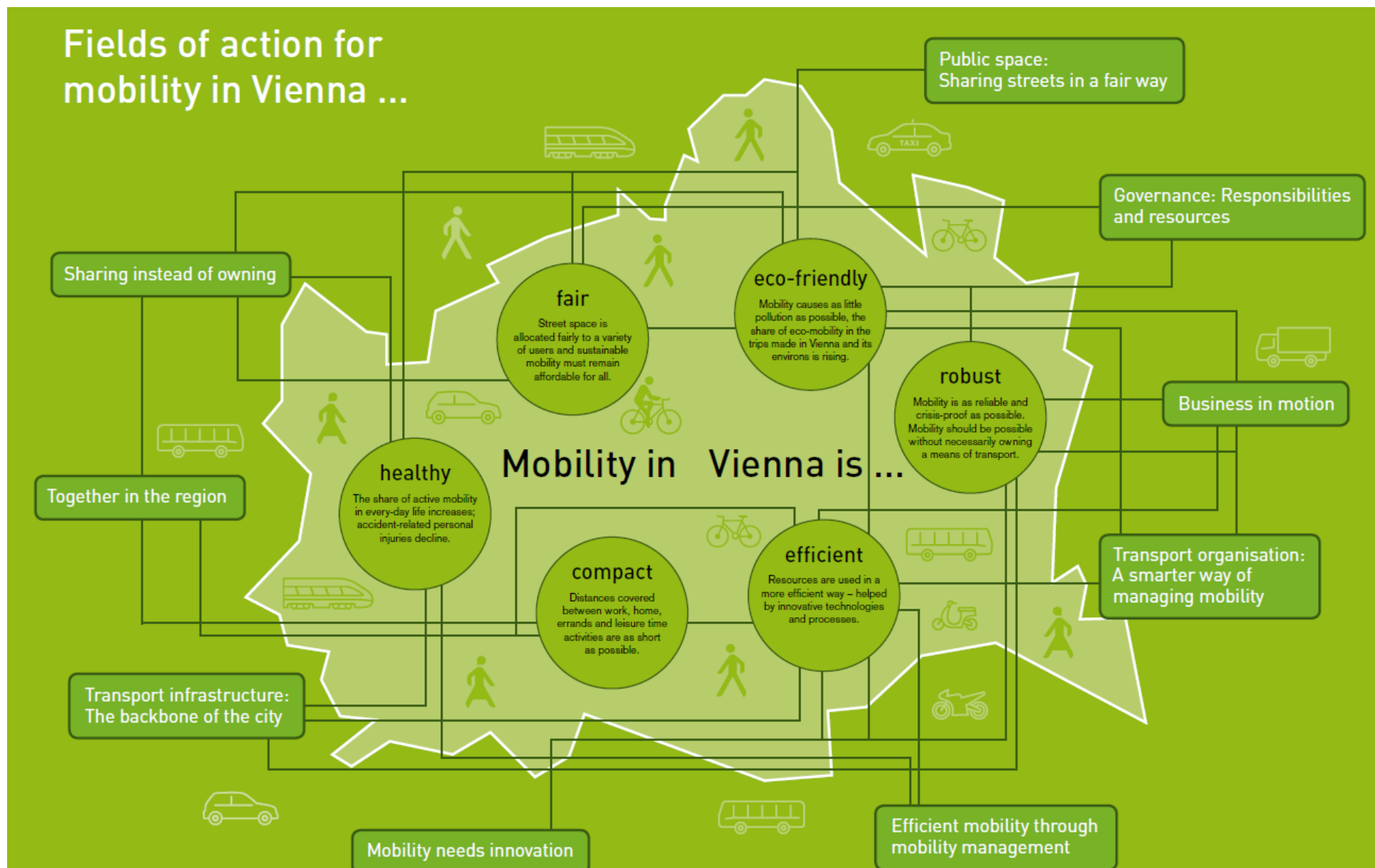
- El **Urban Mobility Plan Vienna** es defineix per la màxima del **“together on the move”**, per la qual s'entén que la mobilitat i el transport han de ser **sostenibles ecològica, econòmica i socialment**. Aquest model de mobilitat permet conservar els recursos naturals, es basa en inversions a llarg termini que compensen a la ciutat i garanteix la mobilitat a tota la ciutadania, independentment dels seus ingressos, posició social i situació vital.
- D'aquesta filosofia es desprèn la missió del pla de mobilitat, que es concreta de la següent manera:
 - *Una nova cultura de la mobilitat*
 - *Més espais per a vianants i ciclistes*
 - *Expansió del transport públic*
 - *Transport multi-modal de porta a porta*
 - *Mobilitat activa i segura pels més joves*
 - *Compartir enlloc de posseir*
 - *Organitzar eficientment el transport comercial*
 - *Consortis de mobilitat a la regió*
- A continuació, es plantegen **6 objectius** que es resumeixen en conceptes senzills però amplis de contingut. **Viena aposta per una mobilitat:**
 - **Justa:** Distribuir de manera justa l'espai públic (carrers, places, avingudes...) Per a tot tipus d'usuari i que la mobilitat sostenible sigui assequible per a tothom.
 - **Saludable:** Augmentar la mobilitat activa a la vida quotidiana, reduir els accidents.
 - **Compacta:** Reduir les distàncies entre treball, casa, i activitats de lleure.
 - **Ecològica:** Reduir la contaminació derivada de la mobilitat.
 - **Robusta:** La mobilitat ha de ser fiable i a prova de crisis, resilient. La mobilitat hauria de ser possible sense posseir cap mitjà de transport.
 - **Eficient:** Utilitzar els recursos de la manera més eficient, amb l'ajuda de processos i tecnologies innovadores.
- Alhora, es detalla una **sèrie d'indicadors classificats** en funció de si fan referència a:
 - **Patrons de la mobilitat,**
 - **Serveis de mobilitat, accessibilitat i disponibilitat dels vehicles,**
 - **Demanda de transport, velocitat i seguretat en el tràfic, i**
 - **Energia i medi ambient.**



- A continuació, s'especifiquen 8 estratègies d'acció seguides per a complir els objectius del pla:
 - **Governança.** Responsabilitat i recursos.
 - **Espai públic.** Compartir els carrers de manera justa.
 - **Mobilitat eficient** a través de la gestió de la mobilitat.
 - **Compartir** enlloc de posseir. Afavorir la mobilitat compartida
 - **Organització dels transports.** Gestionar la mobilitat intel·ligentment.
 - **Negocis "en marxa".** El transport com a font de negoci i ocupació.
 - **Infraestructures de transport.** Aquestes esdevenen l'esquelet de la ciutat.
 - La mobilitat necessita **innovació**.
- A la **Figura 3**, pot veure's el diagrama extret del Pla de Mobilitat de Viena en que s'exposa com es relacionen aquestes estratègies amb els objectius plantejats inicialment, evidenciant com una mateixa estratègia pot tenir repercussió sobre diversos objectius.
- Derivats de l'anàlisi del Pla, pot afirmar-se que els punts forts i febles del pla de Viena són:

Punts forts	Punts febles
<ul style="list-style-type: none">• Incorporació de l'eix social i territorial de manera transversal i des de la missió.• Concreció d'objectius senzills, amb una paraula. Ex: compacta, justa...• Es relacionen els objectius amb les estratègies i els indicadors.• Claredat en l'exposició de les relacions amb taules-matriu.	<ul style="list-style-type: none">• No hi ha un diagnòstic previ ni una avaluació final. Es donen les eines d'avaluació però no els resultats.• Poca concreció de les mesures.• Actuacions i indicadors poc elaborats i detallats.

Figura 3. Relació entre els objectius i les estratègies o fields of action del Urban Mobility Plan Vienna.



Font: Urban Mobility Plan Vienna.



2.2. Londres (Regne Unit)

- El **Mayor's Transport Strategy** de Londres entén la **mobilitat** com una peça **clau** del dinamisme que caracteritza la ciutat, ja que connecta la comunitat, obre la porta a **noves oportunitats** i crea les condicions per **potenciar l'economia** londinenca.
- El pla s'inicia amb un primer capítol on s'exposen les **línies generals** que es volen seguir, tot posant èmfasi en la **promoció dels carrers per al transport actiu** en detriment del cotxe, la **millora qualitat de vida** i el vincle que ha de tenir la mobilitat pel **creixement i el desenvolupament socioeconòmic**.
- En aquesta línia s'identifica el transport i la mobilitat com elements indissociables per al **"Good growth"** o bon creixement (urbanístic). Es planteja la **mobilitat des d'una perspectiva espacial**, de manera que s'estableix un lligam entre la gestió del transport i el territori, en base als **següents principis**:
 - *Bon accés al transport públic*
 - *Desenvolupament urbà mixt d'alta densitat.*
 - *Ciutadania que escull la mobilitat activa*
 - *Espais sense cotxes*
 - *Disseny inclusiu i accessible*
 - *Transport lliure d'emissions de carboni*
 - *Sistema de transport de mercaderies eficient*
- Com a exemple, per tal d'aconseguir un equilibri territorial en relació a l'accés al transport públic s'utilitza l'indicador **Public Transport Access Levels** (PTALs), el qual serveix per detectar les desigualtats d'accés al transport públic i els possibles desenvolupaments urbans futurs (**Figura 4**).
- Un altre dels trets singulars d'aquest pla de mobilitat és l'enfoc de la mobilitat des del punt de vista de la salut, de manera que totes les estratègies del pla tracten de contribuir a la promoció d'una ciutat més saludable.
- Així, es plantegen 3 línies estratègiques que es corresponen en 3 capítols del pla:
 - **"Carrers saludables, ciutadania saludable"**. S'explica com l'entorn construït i la xarxa de carrers es planificarà per promoure una mobilitat més sana, eficient i sostenible.
 - **"Una bona experiència al transport públic"**. Explica com millorar la qualitat de vida i reduir la dependència al cotxe tot oferint una xarxa de transport més atractives i accessibles que la utilització del cotxe.
 - **"Noves llars, nous llocs de treball"**. S'explica com assegurar la regeneració i el futur desenvolupament estigui plantejat per potenciar les distàncies curtes, el caminar, anar en bicicleta, i el transport públic.



- En cadascun d'aquests apartats s'inclou l'**objectiu de línia estratègica**, una **diagnosi de la situació** i la **visió de futur** en diferents subapartats, en els quals es proposen un seguit de **mesures i polítiques** concretes.
- En la darrera part del pla, s'adjunta un **cronograma** on es detalla per a cada línia estratègica, quines mesures s'implementaran i quines despeses estimades s'assumiran durant cada any del pla.
- Finalment, es fa una **estimació dels resultats** esperats un cop s'apliquin les mesures plantejades.

Punts forts

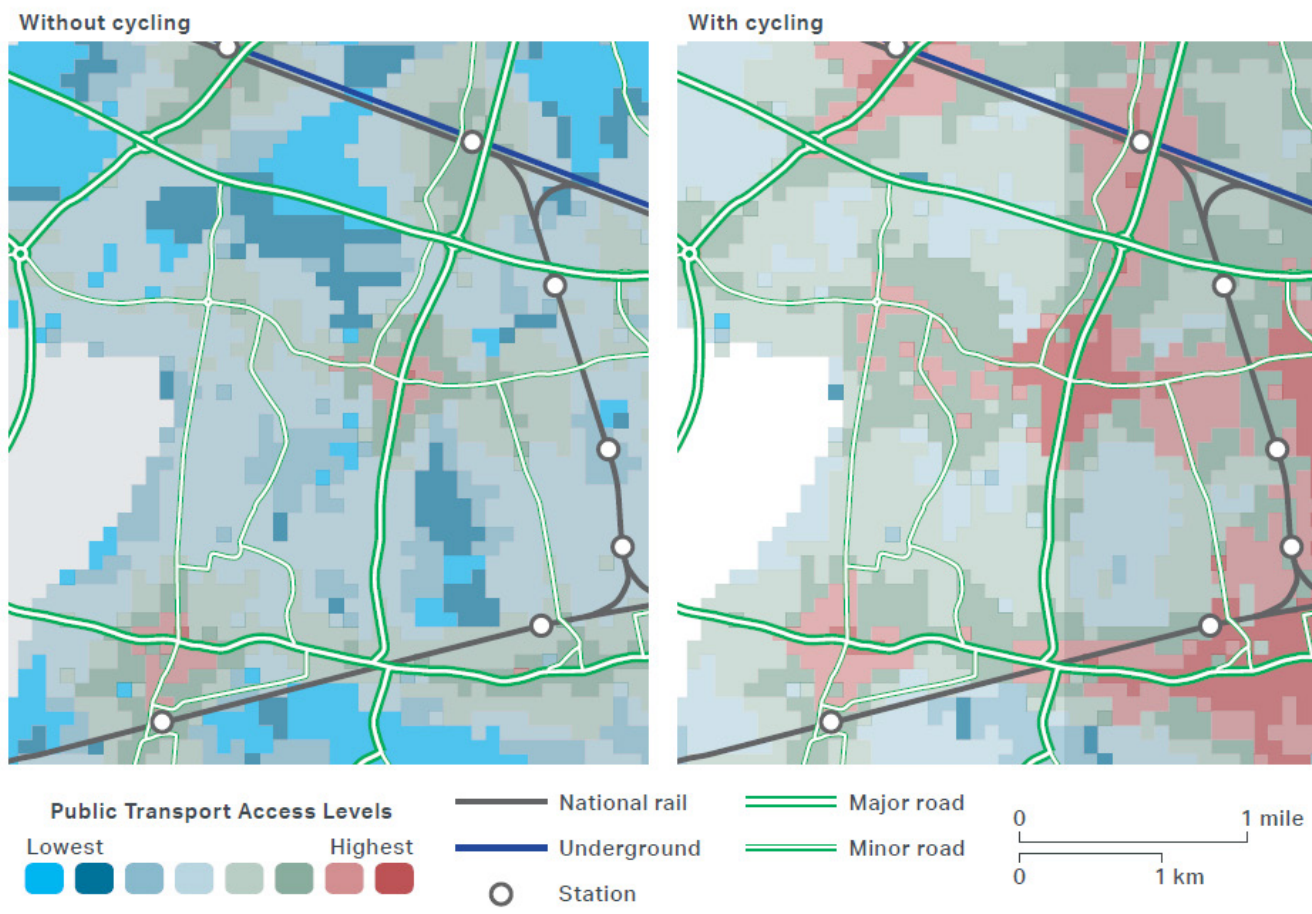
- Relació constant al text entre la gestió de la mobilitat i el territori.
- Concreció operativa del model territorial "desitjable" i del "Good growth".
- Diagnòsics exhaustives i il·lustratives (utilització de mapes i gràfics).
- Justificació argumentada de la visió de futur.
- Informe de resultats esperats.

Punts febles

- Propostes i mesures, en ocasions, molt genèriques.
- Repetició de continguts en els diferents capítols, especialment en quant a la salut.
- Manca d'indicadors concrets per avaluar cada mesura



Figura 4. Mapa del pla de mobilitat on es mostra l'increment dels nivells d'accés al transport públic en bicicleta.



Font: Mayor's Transport Strategy. Greater London Authority.



2.3. Vitòria (Espanya)

- El **Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público** de **Vitoria-Gasteiz** s'aproxima a la gestió de la mobilitat des de la **sostenibilitat**, emfatitzant gestió integrada i allunyant-se de la fragmentació en diferents àmbits (urbanisme, medi ambient, tràfic...) com s'havia realitzat històricament.
- Es planteja la **gestió de mobilitat** com una eina per a consolidar un **model d'espai públic divers, compacte, eficient i socialment cohesionat**.
- El pla s'inicia amb una breu descripció de la **situació de partida**, que serveix per a la detecció de **problemàtiques** i de **reptes futurs**.
- Aquests són la guia per definir els **14 objectius** del pla agrupats en **3 grans àmbits: sostenibilitat, mobilitat sostenible i model de ciutat** (Figura 5).
- Al mateix temps, els objectius s'associen a **diferents estratègies**, a partir de les quals en resulten un total de **21 mesures concretes** agrupades en les següents **6 temàtiques**:
 - *Circulació de vehicles*
 - *Aparcament*
 - *Transport públic*
 - *Bicicletes*
 - *Camins urbans*
 - *Verd urbà*
- El pla també incorpora un apartat d'**avaluació de les mesures** proposades a partir de diferents **indicadors**.
- Finalment, a diferència dels altres plans, es duu a terme **una diagnosi a posteriori** l'execució del pla **calculant els indicadors** i realitzant **entrevistes a actors claus** de la gestió mobilitat. Aquesta diagnosi té com a objectiu **identificar problemes** i elements crítics de la mobilitat de la ciutat i que serviran per a la redacció del proper pla.



Punts forts	Punts febles
<ul style="list-style-type: none"> • Relació molt clara entre els objectius, les estratègies, els àmbits d'actuació i les mesures. • Llistat d'indicadors exhaustiu i replicables a altres ciutats. • Relació explícita entre mobilitat i territori en parlar de "model de ciutat". 	<ul style="list-style-type: none"> • Tractament de l'accessibilitat universal des de l'enfocament de les infraestructures. • No té en compte qüestions socioeconòmiques.

Figura 5. Taula-resum dels objectius del Pla, relacionats amb l'àmbit d'actuació i els problemes associats.

Objetivo	Problemas asociados	
Àmbito: SOSTENIBILIDAD		
1. Sostenibilidad incluye transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Disminución del nivel de habitabilidad urbana a pesar de los esfuerzos por la calidad ambiental 	
Àmbito: MOVILIDAD SOSTENIBLE		
2. Nueva jerarquía	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la longitud de los desplazamientos • Aumento de los desplazamientos metropolitanos • Aumento de los desplazamientos de media y larga distancia • Consolidación de la "posesión" y uso del automóvil • Desequilibrios y tendencias negativas en el reparto modal • Escasa competitividad del transporte público • Impactos negativos del uso del automóvil • Aumento del efecto barrera de las infraestructuras • Desequilibrios y tendencias negativas en el reparto modal 	
3. Convivencia e interoperabilidad entre modos		
4. Más transporte público y menos coche		
5. Más peatones y ciclista		
6. Eficiencia energètica		
7. Accesibilidad universal		
8. Sensibilizar e informar		
Àmbito: MODELO DE CIUDAD		
9. Más seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos negativos del uso del automóvil 	
10. Menos ruido y contaminación		
11. Sin consumir suelo		
12. Integración transporte y territorio	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la longitud de los desplazamientos • Disminución del nivel de habitabilidad urbana a pesar de los esfuerzos por la calidad ambiental 	
13. Más espacio público para modos sostenibles	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de disponibilidad de espacio público para el ciudadano • Escasa competitividad del transporte público 	
14. Calidad y complejidad del espacio público	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de la proximidad como un valor urbano 	
NOTA: Leyenda de colores:		
Objetivos según ámbitos		
Sostenibilidad	Movilidad sostenible	Modelo de ciudad

Font: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.



2.4. Sant Sebastià (Espanya)

- El **Plan de Movilidad Sostenible** de **Donostia-Sant Sebastián** s'inicia amb un apartat d'antecedents on es justifica la necessitat d'un pla de mobilitat sostenible per la ciutat, des de la **integració dels diferents modes de transport** i del **planejament urbanístic**.
- La memòria del pla incorpora una **diagnosi inicial**, on es descriu el territori d'actuació, les relacions intracomarcals que configuren la complexitat de l'àrea de transport, les polítiques desenvolupades fins el moment, i la gestió de la mobilitat (aparcament, mobilitat no motoritzada, estalvi energètic...).
- Aquesta diagnosi serveix per a definir cap a quin **horitzó vol arribar el nou pla de mobilitat plantejat**. D'aquesta manera, es determinen 4 objectius principals:
 - *Contribuir a una major qualitat de vida de la població.*
 - *Contribuir a una reducció de l'impacte ambiental del transport.*
 - *Aconseguir un millor balanç energètic.*
 - *Contribuir a promoure un planejament urbanístic sostenible.*
- Així doncs, es tracta d'objectius que incorporen un **enfocament social** de la mobilitat, ja que relacionen la seva gestió amb la millora de la qualitat de vida de la població i una **ordenació del territori sostenible**.
- Aquests objectius queden traduïts en **5 polítiques bàsiques**, que es relacionen amb els grans reptes **socioeconòmics, ambientals, energètics, d'eficiència** i de **creixement sostenible**:
 - *Fomentar els modes de transport no motoritzats.*
 - *Potenciar un major pes del transport públic respecte a l'automòbil en el transport modal.*
 - *Aconseguir un ús més adequat, social i ambientalment òptim de l'espai públic urbà.*
 - *Incidir sobre la conducta de mobilitat de la població.*
 - *Contribuir a la planificació sostenible del desenvolupament urbà.*
- Al mateix temps, aquestes polítiques es desgranen en **àrees d'intervenció**, les quals tenen els seus objectius específics i donen lloc a un paquet de programes i mesures d'actuació. Aquests àrees són:
 - *Mobilitat dels vianants*
 - *Mobilitat ciclista*
 - *Transport públic*
 - *Ordenació del trànsit*



- *Circulació i distribució de mercaderies*
 - *Intervencions sobre l'espai públic – espai ciutadà*
 - *Aparcament*
 - *Gestió de flotes de vehicles nets*
 - *Gestió de la mobilitat per a col·lectius específics*
 - *Formació i educació en mobilitat sostenible*
 - *Comunicació, divulgació i màrqueting*
 - *Nous usos del sol*
 - *Nova infraestructura de transport*
- Aquestes àrees i els seus objectius associats donen lloc a una sèrie de **programes d'implementació** els quals consten d'**actuacions o mesures concretes**.
 - Finalment, el pla proposa una **fase d'avaluació a posteriori** de les mesures, a partir de diversos criteris i d'indicadors concrets que serveixen per comprovar que es compleixen els objectius prèviament establerts (**Figura 6**).

Punts forts

- Articulació del pla a partir d'una successió esglaonada dels objectius, les polítiques i els programes d'actuació.
- Relació clara entre els objectius, les estratègies, els àmbits d'actuació i les mesures.
- Bones eines d'avaluació. Llistat d'indicadors concrets, exhaustius i replicables a altres ciutats.

Punts febles

- La concreció i especificitat del Pla en les mesures al context de Sant Sebastià fan difícil extrapolar les estratègies en un context diferent.

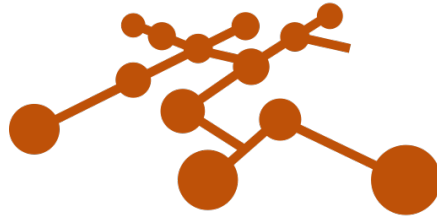
**Figura 6. Relació entre els programes, els criteris d'avaluació i els indicadors.**

PROGRAMAS Y PROPUESTAS	CRITERIO	INDICADOR
PEAT1. Donostia Camina Plus (+)	Func.	Viajes a pie totales y en itinerario Reducción de la accidentalidad
PEAT 2. Plan de Transporte público Vertical	Func.	Reducción tiempo de desplazamiento Viajes a pie y en bici que utilizan la instalación
PEAT3. Programa de eliminación de barreras para personas mov. Reduc.	Cal. Vida Func.	Uso de la instalación Mejora de la accesibilidad potencial (tiempo)
CIC1. II Plan de la bicicleta	Func.	Viajes a pie totales y en itinerario Reducción de la accidentalidad
CIC2. Mejora de la intermodalidad ciclista con el TP	Func.	Trasbordos realizados entre bici y TP
CIC3. Programa de alquiler de bicicletas	Func.	Nivel de utilización del servicio (viajes) Longitud media de los viajes realizados
TP1. Plataformas reservadas de autobús	Func.	Velocidad comercial de los servicios en plataforma Regularidad de los servicios en plataforma Demanda de viajes de los servicios en plataforma
TP2. Nuevos carriles bus urbanos	Func.	Velocidad comercial de los servicios urbanos Regularidad de los servicios urbanos Demanda de viajes de los servicios urbanos
TP3. Mejora de la accesibilidad a paradas de autobús	Func.	Cobertura de la red a población, empleo y equipam. Indicador potencial de accesibilidad a paradas Reducción de la accidentalidad
TP4. Mejora del servicio de TP. a los centros de trabajo	Func.	Cobertura de los nuevos servicios Demanda de viajes de los nuevos servicios
TP5. Plan de "cercanía" al tren	Func.	Cobertura de las estaciones Fc. Reducción de los tiempos de viaje en TP al centro Aumento de la demanda de viajes en TP
TP6. Programa de intercambiadores de transporte	Func.	Aumento de los trasbordos urbano-comarcal Reducción del tiempo medio de desplazamiento
TP7. Integración de los transportes: autoridad única	Func. Cal. Vida	Aumento de la demanda de viajes en TP Imagen más positiva del TP
VP1. Reordenación del tráfico urbano	Func.	Reducción de la IMD media urbana Reducción de la longitud de viaje Reducción de la velocidad en hora valle
VP2. Gestión de los accesos comarcales (Variante NI)	Func.	Reducción del % de tráfico de paso Reducción de la longitud de viaje Reducción de la velocidad media
VP3. Gestión del tráfico de paso	Func.	Porcentaje de tráfico de paso que utiliza el 2 Cint.
MERC1. Regulación espacial y horaria de la distribución. Carga y descarga	Func.	Reducción del estacionamiento ilegal de pesados Concentración horaria de los veh. De distribución
MERC2. Centros de distribución y gestor de información logística	Func.	Reducción de los veh. De distribución
MERC3. Aparcamientos para pesados	Func.	Reducción del número de veh. Aparcados en V. Púb.
EP1. Programa Zonas 30 y áreas de coexistencia	Func.	Reducción de la vel. Media de veh. En zona Reducción de la IMD media en zona Aumento del espacio no dedicado a vehículos Accesibilidad potencial a espacios peat. E instalaciones
EP2. Plan de Accesibilidad Pus (+) en la ciudad actual	Cal. Vida	
EP3. Programa de reducción del ruido en corredores viarios	Func. Amb.	Reducción de la IMD en ejes viarios Reducción del nivel de ruido en fachadas
EP4. Plan de seguridad vial	Cal. Vida	Colisiones entre vehículos

Font: Plan de Movilidad Sostenible de Donostia San Sebastián.

3

L'eix territorial i social als plans analitzats





- Seguint amb l'objectiu del present document d'informar en la manera d'integrar l'eix social i territorial en el PdM 2020-2025 i un cop realitzat l'anàlisi de diversos plans de mobilitat de diferents ciutats, s'aprofundirà en els plans de Londres i Viena. Aquests plans destaquen per la seva profunditat i concreció vers l'obtenció d'un model de mobilitat diversa i integradora social i territorialment. De l'experiència d'aquests plans, se'n desprèn que:

La gestió de la mobilitat ha de garantir a la totalitat de la població d'un territori la possibilitat de desplaçar-se en la quotidianitat per tal de satisfer les seves necessitats.

- Per tal d'aconseguir-ho, s'han plantejat 3 qüestions prèvies:
 1. Quins col·lectius o grups de població són objecte d'una mobilitat diversa i integradora?
 2. Quins objectius ens acosten a una mobilitat diversa i integradora?
 3. En quines mesures es materialitzen aquests objectius?

3.1. Col·lectius o grups de població de destí dels plans

- Segons els Plans de Londres i Viena, un model de mobilitat divers i integrador ha de garantir el dret a la mobilitat a **grups de població amb algun tipus de desavantatge**, ja sigui físic, d'autonomia o econòmic com són els **infants**, la **gent gran**, les persones amb **discapacitat física** (visió o mobilitat reduïda) o intel·lectual.
- En concret, el grups de població que reben **més atenció** són les persones amb alguna **dificultat física de mobilitat**: la **gent gran**, les persones amb **mobilitat reduïda**.
- En menor mesura, els **infants** també apareixen en les línies d'actuació, sobretot en la creació de rutes de vianants segures a les escoles o "camins escolars".
- Un col·lectiu en clar desavantatge i que **sovint no apareix** en els plans de mobilitat és el de les **persones amb menys recursos econòmics o en risc d'exclusió social**. Cal destacar que només es fa referència a aquest col·lectiu en el moment de la descripció dels objectius dels plans, mentre que en el moment de detallar les línies d'actuació i les mesures dels plans, aquest col·lectiu desapareix més enllà d'aconseguir un transport públic amb preus assequible.



3.2. Objectius relatius a l'eix social i territorial

- Com mostra la **Figura 7**, els plans analitzats es centren en la millora de la mobilitat activa i el transport públic.

Figura 7. Detall dels objectius dels plans analitzats.

LONDRES:

Carrers i persones sanes:

Promoure la mobilitat activa, inclusiva i segura.

Una bona experiència en transport públic:

Millorar la seguretat, la assequibilitat i el servei al client.

Promoure el transport públic accessible i inclusiu.

VIENA:

Mobilitat justa:

Assignar l'espai que ocupen els carrers de manera equitativa a una varietat d'usuaris.

Font: Elaboració pròpia a partir del Mayor's Transport Strategy de Londres i el Urban Mobility Plan Viena.

- Tant aquests objectius com les mesures relacionades poden resumir-se en les **següents àmbits d'actuació** de la **Figura 8**:
 - **Accessibilitat física.**
 - **Seguretat.**
 - **Accessibilitat econòmica (o assequibilitat).**
 - **Accessibilitat territorial.**

3.2.1. Accessibilitat física

- L'àmbit d'actuació més destacat és el de garantir l'accés al sistema de transport a les **persones amb impediments físics**.
- D'aquesta manera, es posa molt d'**èmfasi** que tant les **estacions** com el **vehicles** de la xarxa de **transport públic** estiguin adaptades a persones amb mobilitat reduïda i gent gran, **reduint-ne les barreres físiques**.
- L'accessibilitat física i reducció de barreres arquitectòniques s'**apliqui, també**, a la xarxa de carrers, és a dir, l'**espai públic**, reduir les barreres arquitectòniques que impedeixen la mobilitat activa de tota la població.

3.2.2. Seguretat

- Els objectius i mesures d'aquest plans promouen que la mobilitat activa i l'ús del transport públic siguin segurs.



- En aquest punt, a part de la gent gran i persones amb mobilitat reduïda, es posa l'èmfasi en promoure una mobilitat a peu segura per part dels infants.

3.2.3. Accessibilitat econòmica

- En els plans analitzats es posa el focus en que el màxim nombre de població tingui **accés al transport públic** amb un **sistema de tarifació assequible**.

3.2.4. Accessibilitat territorial

- L'**accessibilitat territorial** serveix també **com a estratègia** per a les persones residents en un territori tinguin un millor **accés al sistema de transport** i millorin el seu accés a oportunitats.
- Destacar com els plans analitzats presenten objectius per tal de **millorar la connexió entre el territori i el sistema de transport**. Per fer-ho, es posen com a objectiu **canviar el model de desenvolupament urbanístic** per tal de millorar l'accés a oportunitats dels seus residents.
- Els principis en que es basen les mesures proposades son, entre d'altres, l'**augment de la densitat** i de la **mixticitat i diversitat d'usos del sòl**, relacionar el **desenvolupament urbà i el transport ferroviari** o **reducció de l'espai destinat al vehicle privat**.

**Figura 8. Àmbits de treball dels plans en relació als eixos socials i territorials**

CIUTAT	ACCESSIBILITAT FÍSICA	SEGURETAT	ACCESSIBILITAT ECONÒMICA	ACCESSIBILITAT TERRITORIAL
LONDRES	<ul style="list-style-type: none">• Millorar l'accessibilitat al transport per discapacitats i persones grans per fomentar l'autonomia de les persones.	<ul style="list-style-type: none">• Assegurar la seguretat personal com a un dels objectius del pla.• Proposta " Vision Zero" (eliminar morts, lesions i suïcidis al transport públic).	<ul style="list-style-type: none">• Transport públic assequible a partir del sistema tarifari.	<ul style="list-style-type: none">• Relaciona la densitat amb un menor ús del cotxe i un major mixtura d'usos.• Es pren el transport com un element de vitalitat.• Relaciona el territori amb el temps de transport desigual que s'assumeix per transportar-se al centre.
VIENA	<ul style="list-style-type: none">• Queda recollit a l'objectiu "FAIR".• Es planteja el disseny just dels serveis de mobilitat.• Es posa el focus a la gent amb dependència (mobilitat restringida i grups discriminats).	<ul style="list-style-type: none">• Queda recollit a l'objectiu "HEALTH".• Reduir les lesions i els accidents.• Proposta "Vision Zero".• Parla dels "weakest street users" o usuaris indefensos, com els infants.	<ul style="list-style-type: none">• Queda recollit a l'objectiu "FAIR".	<ul style="list-style-type: none">• Relaciona l'estructura de la ciutat amb la mobilitat.• Aposta per la ciutat compacta, la proximitat i la quotidianitat.



3.3. Mesures relatives a l'eix social i territorial

- Les mesures que pretenen aconseguir una mobilitat diversa i integradora en els plans analitzats (Figura 9) poden resumir-se en:

1. Accessibilitat física i seguretat:

- Eliminació d'obstacles a l'espai públic.
- Ampliació de l'espai destinat a vianants per reduir el conflicte amb transport motoritzat.
- Creació de rutes saludables i segures, posant el focus en els infants i la gent gran.
- Eliminació d'obstacles al sistema de transport públic (vehicles i estacions).
- Millorar el sistema d'informació i planificació de viatges.

2. Accessibilitat territorial

- Millorar l'accés al transport públic en les àrees residència existents i noves promocions.
- Promoure un desenvolupament urbanístic d'alta densitat i d'ús mixt.

3. Accessibilitat econòmica

- Sistema de tarifació del transport públic assequible per a tota la població.

Figura 9. Detall de les mesures d'actuació dels plans analitzats.

LONDRES:

Proposal 1.d. Millorar l'accessibilitat de carrers per a la gent gran i persones amb mobilitat reduïda a través de mesures incloent l'eliminació d'obstacles, ampliant voreres...

Proposal 1.b. Proporcionar "Rutes saludables" a peu atractives, segures i accessibles per a nens, gent gran i persones amb mobilitat reduïda per accedir a les escoles, botigues, serveis de salut i parcs.

Proposal 12.b. Millorar la resposta de salvaguarda per protegir els adults i els nens vulnerables que utilitzen la xarxa de transport a Londres.

Proposal 51. Treballar per la congelació de tarifes fins a 2020 i més enllà.

Proposal 53. Permetre la mobilitat espontània i independent de les persones amb mobilitat reduïda i la gent gran:

- a) Millorar les eines de planificació de viatges, as través dels avenços tecnològics.
- b) Proporcionar assessorament sobre viatges.
- c) Continuar proporcionant el servei actualitzat d'inici de l'activitat a totes les estacions de transport públic.
- d) Continuar la recollida i actuacions relatives a les opinions de les persones amb mobilitat reduïda i la gent gran.



Proposal 54. Millora de l'accessibilitat dels busos:

- a) Formació en accessibilitat per a tots els conductors d'autobusos i operadors.
- b) Revisar el disseny intern dels autobusos, incloent oportunitats per augmentar l'espai per a cadires de rodes i facilitar els moviments.
- c) Assegurar-se que els nous autobusos estiguin adaptats a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda.
- d) Continuar actualitzant les parades d'autobús existents de manera que compleixin l'estàndard accessible per a cadires de rodes,...

Proposal 55. Accessibilitat del transport ferroviari:

- a) Dissenyar de manera inclusiva estacions i trens (informació, seients, considerant aquells amb discapacitats visibles i invisibles).
- b) Proporcionar un accés sense esglaons a les estacions de ferrocarril i metro.

Proposal 79. Densificació dels desenvolupaments urbanístics amb el suport de la xarxa de transport públic, en particular al voltant del públic.

Proposal 80.

- a) Imposar solucions de transport que promoguin un canvi cap a modes actius, eficients i sostenibles, redueixin la congestió en carretera, millorin la qualitat de l'aire i ajudin al desenvolupament de llocs atractius, saludables i actius.
- b) Restringir la disponibilitat d'aparcament en els nous desenvolupaments, amb les ubicacions més accessibles per al transport públic.

Proposal 82. Inversió i planificació del transport a la Zona d'activitats centrals, als centres urbans i als voltants, molt a prop de les estacions i de les àrees d'oportunitat.

Proposal 83. Maximitzar la creació de promocions d'habitatge en entorns saludables integrats en amb el seu entorn a través de la nova línia de metro Crossrail 2.

Proposal 84. Millorar la línia principal de West Anglia per ajudar a crear i donar suport a nous habitatges i llocs de treball a Lee Valley.

VIENA:

Proposal 8. Tenir en compte en el disseny les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, els nens i els seus cuidadors, de manera que tots els participants del trànsit puguin utilitzar l'espai compartit de manera segura i intuïtiva.

Proposal 9. Més qualitat i seguretat dels recorreguts escolars.

Proposal 10. Obertura temporal de carrers per a la mobilitat activa.

Proposal 11. Més qualitat dels espais del carrer: disseny atractiu i comoditats.

Proposal 12. Reconversió dels usos dels carrers

Proposal 13. Assegurar l'eco-mobilitat als nous espais del carrer

Proposal 15. Gestió de la mobilitat a les escoles i les empreses.

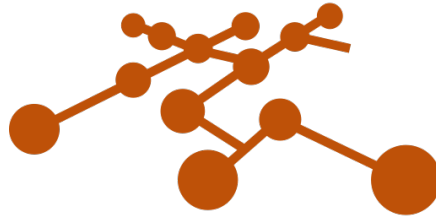
Proposal 16. Gestió de la mobilitat per a nous barris.

Proposal 38. Més comoditat per als vianants: la "xarxa de rutes de la ciutat de Viena".

Font: Elaboració pròpia a partir del Mayor's Transport Strategy de Londres i el Urban Mobility Plan Viena.

4

Proposta per al PdM





En la present secció es presenten les propostes de mesures del PdM 2020-2025 per tal d'aconseguir un model de mobilitat diversa i integradora des del punt de vista social i territorial. Les mesures plantejades són les següents:

- **EA8.1. Una mobilitat diversa i integradora: Identificar el conjunt de col·lectius usuaris del sistema de mobilitat i assegurar-ne el seu accés, comprensió, seguretat, facilitat d'ús...**
- **EA3.11. Un transport públic per a tota la ciutadania: Mesures per potenciar l'accés universal, tenint en compte col·lectius específics: joves, gent gran, nivell econòmic, nous vinguts...**

4.1. Una mobilitat diversa i integradora (EA3.11)

4.1.1. Descripció

Les grans àrees urbanes, com la SIMMB, es caracteritzen per una gran diversitat social. Fenòmens com el creixement de la població urbana o l'envelliment de les societats occidentals, entre d'altres, augmenten la complexitat de la nostra societat i tenen conseqüències en els patrons de mobilitat, que es donen en les àrees urbanes. D'aquesta manera, el sistema de transport de la SIMMB haurà d'adaptar-se a les necessitats d'un nombre creixent de persones amb perfils, hàbits i necessitats diferents.

Un model de mobilitat, divers i integrador, ha de garantir la possibilitat de desplaçar-se diàriament, de manera comprensible, segura i còmode, al màxim nombre de persones possible per tal que satisfacin les seves necessitats quotidianes. Integrant a persones en situació de desavantatge, ja sigui psicomotriu, d'autonomia personal o econòmic, relatiu a la mobilitat. Aquest sistema ha de facilitar els desplaçaments a persones amb algun tipus d'incapacitacions, ja siguin visibles com invisibles, és a dir, persones amb mobilitat reduïda, amb deficiències visuals o auditives o amb condicions relatives a la salut mental. De la mateix manera, el sistema de transport ha de facilitar la mobilitat de la gent gran, les persones dependents com els infants o les persones amb menys recursos o en risc d'exclusió social per motius econòmics.

Aquests col·lectius solen utilitzar majoritàriament el transport públic i els desplaçaments a peu en la seva quotidianitat. Aquestes persones requereixen planificar els seus desplaçaments amb antelació a través d'una xarxa complexa, sovint amb necessitats d'assistència personal i una deficient accessibilitat física en algunes estacions i parades de transport. Garantir la lliure mobilitat d'aquestes persones, contribueix en la consecució d'una societat més justa millorant la seva integració social a través d'un major accés a oportunitats.

La millora de l'accessibilitat física i la reducció de barreres del sistema de transport és un dels àmbits de treball centrals. La reducció d'impediments físics, no només ha d'estar dirigit al transport públic sinó que també han d'estendre's a la xarxa de carrers, és a dir, l'espai públic, lloc en el qual es produeix s'utilitzen els transports actius. D'aquesta manera, tant vehicles, parades, es-



tacions com carrers han de dissenyar-se per a que esdevinguin inclusivament i accessibles a través de l'eliminació d'esglaons i desnivells, la instal·lació de rampes o ascensors, entre d'altres mesures.

La qualitat en la provisió d'informació, la comprensibilitat del sistema i la comunicació amb els usuaris és un altre àmbit d'intervenció que afavoreix la consecució una mobilitat diversa i integradora. La facilitat de comprensió del sistema per part de tots els usuaris tant en el seu funcionament regular com en situacions d'incidència, són claus per a que tots els usuaris tinguin accés al sistema de transport. Especial èmfasi cal posar en dotar les estacions i parades de transport públic, però també l'espai públic d'una informació i senyalització clares per a tots els usuaris i també adaptades a persones amb discapacitats intel·lectuals i deficiències visuals o auditives. En aquest sentit, les tecnologies de la informació i comunicació (TIC) poden esdevenir eines que facilitin l'ús del transport públic i la circulació per l'espai públic, la qual cosa fa recomanable que les plataformes d'informació virtuals com pàgines web, APPs per a smartphones estiguin constantment actualitzades, amb informació clara i adaptades a les necessitats d'usuaris amb algun tipus de limitació.

Un sistema de transport que promogui una mobilitat diversa i integradora és també aquell que fa que els ciutadans se sentin segurs quan viatgen quotidianament. La seguretat tant en les estacions de transport públic com a la xarxa de carrers, en la qual conviuen múltiples modes de transport, hauria d'estar garantida. En aquesta línia, la creació d'itineraris a peu accessibles i segurs per a la tota ciutadania ajudaria a aconseguir l'accessibilitat universal en aquest territori.

La connectivitat de la xarxa és també un element clau per a garantir l'accessibilitat del sistema de transport. D'aquesta manera, s'ha de vetllar per a que tots els modes de transport i espai públic, pels quals es desplacen les persones, estiguin connectats entre ells i es garanteixi la multimodalitat del sistema de transport i en conseqüència la seva diversitat i integració social.

Finalment, l'accessibilitat i la inclusivitat ha tenir-se en compte en tots els aspectes de la planificació de la mobilitat i la prestació de serveis de transport. El coneixement de la diversitat de la població de la SIMMB i la identificació de diferents grups de població amb necessitats de desplaçament específiques han de jugar un paper determinant en la consecució d'aquest model de mobilitat divers. Tant planificadors de mobilitat com operadors de transport han d'incloure les necessitats de totes les persones que viatgen en tots els aspectes de la planificació per tal de millorar-ne el servei fent-lo més just i integrador.

4.1.2. Objectius

Els objectius que persegueix aquesta mesura són:

- Garantir les necessitats dels diferents perfils d'usuari del sistema de mobilitat.
- Garantir l'accessibilitat física i la eliminació de barreres del sistema de mobilitat.
- Promoure la seguretat i qualitat tant en el sistema de transport públic com en l'espai públic.
- Garantir la connectivitat entre les diferents xarxes de transports i amb l'espai públic.
- Garantir la comprensió del sistema d'informació per part de tots els usuaris del sistema.



- Integrar la perspectiva de persones amb incapacitats psicomotrius, dependents i amb menys recursos econòmics en la planificació de la mobilitat i la prestació de serveis de transport públic.

4.1.3. Actuacions a dur a terme

Les actuacions que cal dur a terme per complir els objectius anteriorment esmentats són:

- Estudi sobre l'ocupació de l'espai públic i la seva connectivitat amb la xarxa de transport.
- Estudi sobre les necessitats i percepcions de les persones amb discapacitats físiques i/o intel·lectuals.
- Estudi inventari sobre estacions i parades amb dèficits d'accessibilitat física i d'informació.
- Redacció i execució dels projectes d'obra civil per a parades i estacions seleccionades.
- Disseny de nous elements específics a instal·lar en les parades i estacions tenint en compte les necessitats de tots els tipus d'usuaris.
- Realització d'un estudi sobre intercanviadors multimodals i proposta dels nous elements infraestructurals a preveure.
- Realització i implementació d'un projecte pilot d'un nou intercanviador multimodal adaptat.
- Realització i implementació d'un projecte pilot de millora d'un intercanviador multimodal existent.
- Proposta d'itineraris per a vianants segurs dins dels municipis i entre municipis propers connectats amb la xarxa de transport públic.
- Elaboració d'un mapa que relacioni la proposta d'itineraris per a vianants.
- Desenvolupament de sistemes d'informació interactius en les estacions i parades de transport públic
- Desenvolupament d'APPs per a smartphone d'informació adaptades a les persones amb discapacitats físiques i/o intel·lectuals.
- Integrar les organitzacions que vetllen per les necessitats d'aquests col·lectius en la planificació i presa de decisions sobre el funcionament del sistema de transport.

4.1.4. Bona pràctica

El Pla de Mobilitat Urbana de Viena (Àustria) "STEP 2025" proposa un model de mobilitat més just i inclou posant l'èmfasi en la promoció de la mobilitat activa i intervencions en l'espai públic. Segons el pla, l'espai públic és l'espai de la ciutat que acull més varietat de persones i que facilita millor la convivència. El creixent transvasament d'usuaris cap a modes de transport actiu estressa la importància d'aquesta línia d'actuació. En aquest sentit, des d'aquest pla centra els esforços en millorar la convivència dels diferents modes de transport intervenint en l'espai públic, ampliant l'espai destinat a desplaçaments a peu, dotant de més qualitat i seguretat de camins escolars, obrint temporalment carrers a la mobilitat activa, promovent un disseny atractiu i còmode de l'espai públic i modificant els usos dels carrers, entre d'altres.



De les diferents iniciatives realitzades incloses dins del pla, cal destacar la “Xarxa de rutes de Viena”. Aquesta iniciativa proposa una sèrie de rutes per a vianants, ben connectada i sense barreres entre districtes, nodes de transport públic i destinacions importants de la ciutat. Aquesta iniciativa planifica i exigeix que les voreres aquesta xarxa siguin amples (un mínim de 2 metres, ampliable segons el volum de trànsit de vianants), que ofereixin rutes directes, amb un disseny atractiu i ofereixin llocs atractius de descans amb ombres. L'Ajuntament de la ciutat de Viena té previstes mesures específiques en cooperació amb els districtes de la ciutat i la ciutadania per al disseny d'aquesta xarxa.

Iniciatives similars s'han desenvolupat en ciutats com San Sebastian (Espanya), Londres (Regne Unit) o Portland (EEUU). Aquestes experiències semblen indicar una tendència en planejament d'un model de mobilitat inclusiu i accessible a través de intervenir en espai públic i promovent els modes de mobilitat activa, més enllà d'adaptar l'accessibilitat física d'estacions i parades de transport públic.

4.1.5. *Valors de seguiment*

A continuació, s'exposen alguns exemples de indicadors relacionats amb l'accessibilitat i l'assequibilitat del transport i la vinculació d'aquest amb el territori.

Indicadors

% de superfície de l'espai públic caminable ocupat per elements obstacle (terrasses, motos...).

% de l'espai públic caminable (en relació a espai ocupat per vehicles privats i transport públic).

Km de voreres ampliades o Km² d'espai públic ampliat per a la mobilitat a peu.

Km d'itineraris de vianants adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

% persones amb discapacitats visibles i invisibles que es desplacen diàriament a peu (o en cadira de rodes).

% persones de més de 65 anys que es desplacen diàriament a peu (o en cadira de rodes).

% persones menors de 16 anys que es desplacen diàriament a peu.

% persones en risc d'exclusió econòmica-social que es desplacen diàriament a peu.

% persones amb discapacitats visibles i invisibles que es desplacen diàriament en transport públic.

% persones de més de 65 anys que es desplacen diàriament en transport públic.

% persones de persones menors de 16 anys que es desplacen diàriament en transport públic.

% persones en risc d'exclusió econòmica-social que es desplacen diàriament en transport públic.

% de vehicles amb accés per a cadires de rodes.

% d'estacions amb accés sense esglaons, ascensors, etc.

% d'estacions i parades amb informació adaptada per a persones amb deficiències visuals i auditives.

% de vehicles (trens i busos) amb informació adaptada per a persones amb deficiències visuals i auditives.

Nombre d'intercanviadors multimodals de transport.

Nombre de transbordaments realitzats per persones amb discapacitats físiques i psíquiques.



4.2. Un transport públic per a tota la ciutadania (EA3.11)

4.2.1. Descripció

Un sistema de transport públic per a tota la ciutadania és aquell que permet que, tothom puguin aprofitar tot allò que el territori ofereix. Garantint la igualtat d'oportunitats al conjunt de la població i incrementant la inclusió social. En un context social post-crisi, que ha de fer front al canvi climàtic i a la contaminació ambiental, el repte es potenciar un model de mobilitat que redueixi la dependència del vehicle privat. Una reducció que repercuteixi positivament en el medi ambient, la salut pública i redueixi les desigualtats socials. Per aconseguir-ho, es requereix de la consolidació d'una xarxa de transport públic que asseguri l'accessibilitat universal de tota la població.

Una de les claus per potenciar el transvasament modal del transport privat cap al transport públic és que, aquest sigui assequible, en termes econòmics i territorials.

Com més accessible sigui el transport públic en termes econòmics, més probable és que la població l'utilitzi. Aquest aspecte és especialment rellevant per a aquells col·lectius de menor capacitat adquisitiva i que tenen més dificultats per afrontar les despeses del transport, com ara els joves, la gent gran, o les persones que es troben una situació de risc d'exclusió social per motius econòmics.

D'aquesta manera, l'accés al transport públic a una gran varietat d'usuaris actua com un mecanisme per a assolir la igualtat d'oportunitats tot reduint les desigualtats socials.

En aquest sentit, resulten imprescindibles les iniciatives públiques encaminades a la implementació d'un sistema tarifari just i assequible. Són un exemple les concessions de targetes de transport a col·lectius específics (els "títols socials"), la congelació de les tarifes que redueixen els costos del transport en termes reals, o bé, la possibilitat de permetre diferents transbords durant un període de temps determinat, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat i abaratir els viatges que impliquen diversos desplaçaments o llargues distàncies.

La xarxa de transport públic resulta alhora una eina per a reduir les desigualtats que genera un territori provís de forma desigual en transport públic. El creixement urbà continuat i sostingut en el temps ha portat a la consolidació de les grans àrees urbanes com l'àrea metropolitana de Barcelona. En les darreres dècades al nostre país, aquest creixement s'ha desenvolupat en conjunció amb un model de mobilitat dependent del vehicle privat que ha exclòs parts del territori i de la població del sistema de transport públic. Especialment, les perifèries urbanes. Un model de creixement urbà socialment integrador ha de planificar la mobilitat en consonància amb el territori, tot garantint l'accessibilitat al transport públic.

La millora de l'accessibilitat territorial a la xarxa pública de transports, pren dues direccions. A curt termini, cal millorar la connectivitat de la xarxa en aquelles zones de baixa demanda, per cobrir les necessitats de mobilitat d'aquells territoris on l'actual transport col·lectiu no és suficient i eficient.



No obstant, el principi rector ha de ser el de potenciar el desenvolupament d'àrees amb alta densitat amb diferents centres neuràlgics, on la mixtura d'usos i funcions (residencial, comercial, centres de treball i d'altres) prioritzi les distàncies curtes, el caminar, anar en bicicleta, l'ús del transport públic i minimitzi l'ús del cotxe. La població resident en àrees més denses és menys propensa a dependre del cotxe en els seus trajectes quotidians i és més probable que utilitzi el transport públic i els modes de transport actius.

Es tracta de fomentar un estil de vida que resulta d'un model de ciutat més compacta i mixta, que potenciï un territori policèntric. En definitiva, fer planejament territorial on s'inclouin les noves xarxes de transport –especialment la ferroviària– en paral·lel als nous desenvolupaments urbans.

4.2.2. Objectius

Els objectius que persegueix aquesta mesura són:

- Garantir l'accés al sistema de mobilitat al conjunt de la ciutadania a partir de la xarxa de transport públic.
- Promoure un sistema de mobilitat assequible per a tota la població que redueixi les desigualtats socials.
- Atenuar els desequilibris territorials en matèria de mobilitat tot millorant l'accessibilitat del sistema de transport públic del conjunt del territori.
- Assegurar un creixement urbà sostenible que tingui en compte la xarxa de transport públic, especialment la ferroviària.
- Promoure un model urbà que fomenti la mobilitat activa i l'ús del transport públic.

4.2.3. Actuacions a dur a terme

Les actuacions que cal dur a terme per complir els objectius són les següents:

- Seguiment i avaluació dels títols socials en relació als requeriments dels col·lectius amb necessitats específiques relatives als seus ingressos.
- Avaluació de l'accessibilitat del transport en relació a la renda disponible i identificació de la població en risc d'exclusió del sistema de transport públic per motius econòmics.
- Anàlisi de l'oferta i propostes de millora del transport públic en els territoris de baixa densitat.
- Anàlisi de les àrees urbanes amb accés a transport públic ferroviari amb possibilitats de densificar-se urbanísticament.
- Creació d'una comissió per identificar les àrees d'oportunitat per un desenvolupament urbà dens, compacte i sostenible.
- Coordinar les àrees d'urbanisme dels diferents municipis del SIMMB amb els organismes de gestió de la mobilitat.



4.2.4. Bona pràctica

El pla estratègic de transport de Londres, (2018), planteja la idea que el creixement de la ciutat ha de ser indestriable de la xarxa de transport públic, ja que s'afirma que la conformació d'àrees d'altres densitats i d'espais amb mixtura d'usos es donen potencialment en aquells indrets on es concentren el serveis de transport públic.

Així, s'identifiquen el que anomenen com Opportunity Areas (Àrees d'oportunitat), indrets on es pretén maximitzar la capacitat de la xarxa de transport públic existent per obrir la porta al desenvolupament d'àrees amb diverses funcions, tot optimitzant els usos del sòl. Es tracta de zones que es troben fora del nucli central de la ciutat, però el desenvolupament de les quals promou la conformació de barris caminables amb un bon accés als serveis, a llocs de treball i amb una bona connexió de transport públic tant amb el centre de la ciutat com amb altres àrees d'oportunitat. D'aquesta manera, s'eviten els trajectes en cotxe i es promouen els desplaçaments actius i de proximitat.

Aquest tipus de plantejament també ha estat adoptat en altres ciutats europees, entre les quals destaca Viena. El pla de mobilitat d'aquesta ciutat també preveu una planificació del territori en consonància amb la xarxa de transports, que és vista com un element imprescindible per al desenvolupament urbà.

Una política en aquesta línia aplicada a la realitat metropolitana de Barcelona ajudaria a fer front a les deficiències de mobilitat presentades per les àrees de baixa densitat i afavoriria el transvasament modal cap a mitjans de transport sostenibles.

4.2.5. Valors de seguiment

Exemples de indicadors relacionats amb l'accessibilitat i l'assequibilitat del transport i la relació d'aquest amb el territori.

Indicadors

Títols "socials" venuts per any

% de les despeses mensuals de la llar en transport

% d'ingressos mitjans per resident destinats al transport públic

Nombre de llocs de treball i serveis accessibles en 60 minuts en transport públic

% de la població a 500 m d'una parada/estació de transport públic ferroviari

Nombre de parades de transport públic per zona (km²)

% de zones de baixa densitat amb accés a un servei de transport de passatgers fiable i assequible

Distància a peu (temps) des dels punts d'accés al transport públic fins a diversos punt d'interès (residències, comerços, llocs de treball...)

Temps d'espera mitjà del transport públic

% del pressupost del govern a serveis i infraestructures de transport públic

Rati d'inversió en infraestructura ferroviària en relació a la d'infraestructura viària



GEMOTT
GRUP D'ESTUDIS
DE MOBILITAT, TRANSPORT
I TERRITORI

UAB Universitat Autònoma
de Barcelona

Octubre 2019

