

MISSIÓ MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA – Document explicatiu

Versió 2.0

Data: 21/11/2022

Índex

Treball de definició de la missió de la mobilitat sostenible i segura pel Compromís Metropolità 2030	3
1. Missió	3
2. Context, reptes i justificació	4
2.1. Focus de la missió i context	4
2.2. Principals reptes als que es vol fer front	5
2.3. Conceptes clau per la definició de la missió	7
3. Palanques de la missió	8
4. Vectors de la missió	9
5. Proposta de mesures principals de la missió	9
6. Espai de referència	10
7. Relació amb agendes, plans i programes	10
7.1. Relació amb les agendes globals	10
7.2. Agendes sectorials, plans i programes relacionats amb la missió	12
8. Grup de treball de la missió	13
9. Referències de la missió	13

Treball de definició de la missió de la mobilitat sostenible i segura pel Compromís Metropolità 2030

1. Missió

Repte: Mobilitat sostenible i segura

Missió: Millorar la connectivitat i eficiència dels desplaçaments quotidians amb una reducció de la mobilitat no sostenible.

Compromís 2030: El 2030 a la regió metropolitana de Barcelona s'haurà produït un canvi en la distribució modal dels desplaçaments d'un 10% a favor de l'ecomobilitat.

El transport urbà és la major font de contaminació ambiental i incideix de manera directa en la salut de les persones, en especial, dels grups socials més vulnerables. Això empeny la necessitat d'impulsar canvis en la distribució modal dels desplaçaments quotidians de persones i mercaderies cap a modes de transport més sostenibles i eficients, per tal de millorar la qualitat de l'aire i assolir una millor vertebració del territori metropolità.

2. Context, reptes i justificació

2.1. Focus de la missió i context

La contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic provoquen que les metròpolis del món hagin de fer un canvi de paradigma respecte del **model de mobilitat**, que és la principal font de contaminació de les àrees urbanes. La regió metropolitana de Barcelona no n'és cap excepció. A tall d'exemple, el 2020, el transport terrestre va ser responsable de prop del [30% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle \(GEH\) a Catalunya](#), i de l'emissió del [80% del diòxid de nitrogen i del 70% de les partícules en suspensió a l'Àrea Metropolitana de Barcelona \(AMB\)](#).

Després d'un segle en què el cotxe ha estat el protagonista de les ciutats, cada vegada s'adopten mesures d'una manera més generalitzada per restringir-lo i fer un canvi cap a una mobilitat més sostenible: activa, justa i saludable. Malgrat això, encara queda un llarg camí per recórrer, ja que el territori metropolità continua dependent considerablement del vehicle privat.

D'acord amb [l'Enquesta de mobilitat en dies feiners \(EMEF\)](#), a càrrec de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), el 2019, a la regió metropolitana de Barcelona, el 34% dels desplaçaments quotidians es van fer en vehicle privat motoritzat (cotxe, moto i altres). A més a més, es va constatar un augment de la mobilitat d'aquest mode de transport a mesura que l'àmbit de residència s'allunyava de Barcelona, en detriment de la mobilitat activa (a peu, en bicicleta, en cadira de rodes i en vehicles de mobilitat personal) i del transport públic (autobús, metro, línies ferroviàries i altres). Aquesta forta dependència de l'automòbil s'agreuja en els desplaçaments intercomarcals fora de Barcelona i el seu entorn immediat, cosa que demostra que el **sistema d'infraestructures de la metròpoli no ha estat pensat per a la multimodalitat ni per vertebrar el territori metropolità**.

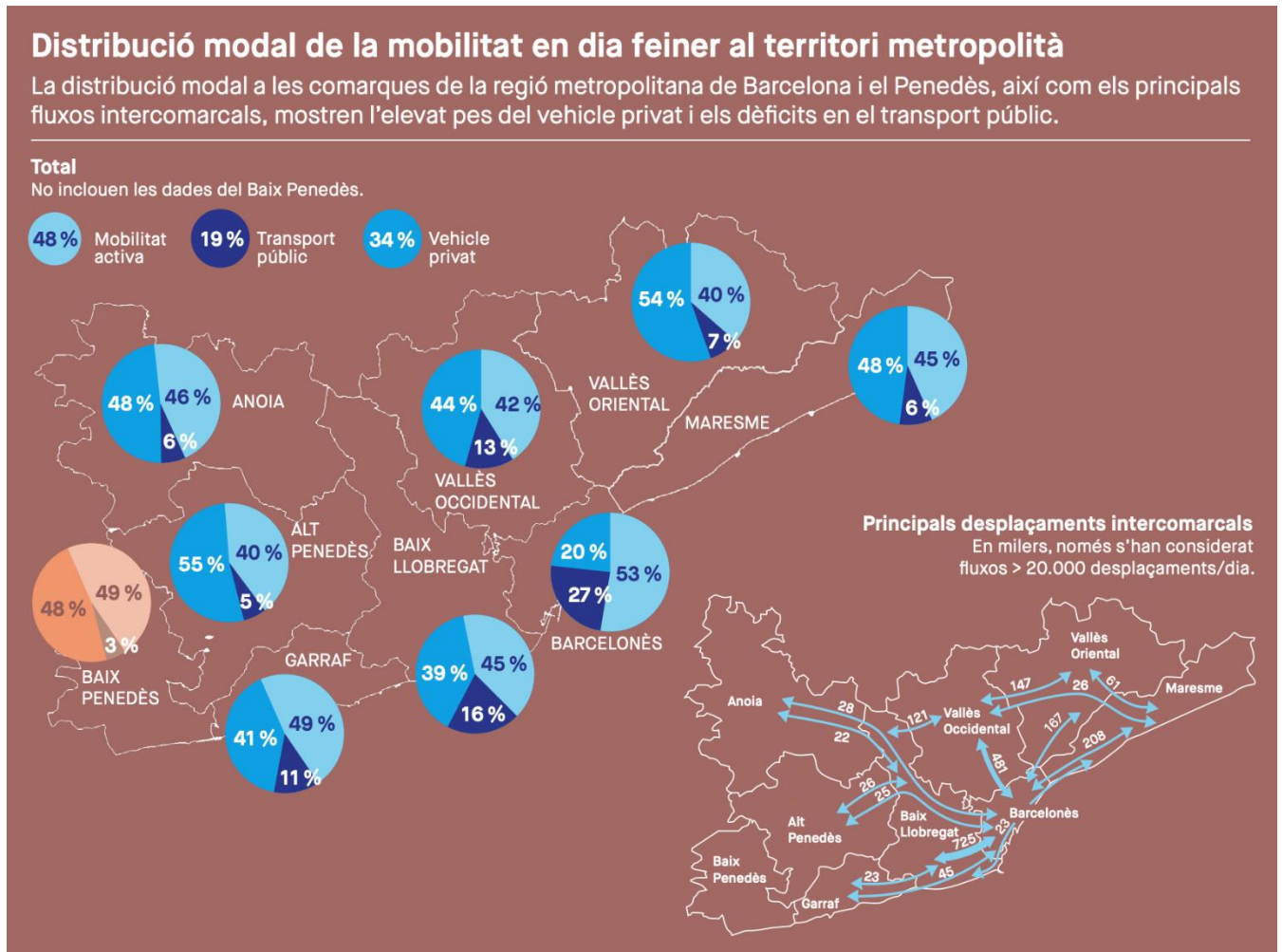
És imprescindible, doncs, millorar l'eficiència dels desplaçaments quotidians mitjançant una reducció de la mobilitat no sostenible amb dos objectius principals: millorar la qualitat de l'aire i impulsar una millor vertebració del territori metropolità.

Per aquest motiu, **el compromís estratègic necessari d'aquesta missió consisteix a impulsar un canvi en el model de mobilitat mitjançant una variació del 10%, en relació amb l'any 2019, en la distribució modal dels desplaçaments quotidians —de persones i mercaderies— a favor de l'ecomobilitat**; és a dir, amb modes de transport més sostenibles i eficients, a costa d'una reducció del vehicle privat motoritzat. Segons el [Pla director de mobilitat \(PDM\) 2020-2025 de l'Autoritat del Transport Metropolità \(ATM\)](#), aquest percentatge serà només d'un 3% el 2025 (respecte a xifres del 2017). Per tant, parlar d'un 10% el 2030, és un objectiu prou ambiciós.

És així com es pretén assolir una reducció de la mobilitat més contaminant, una millora de l'eficiència dels desplaçaments, una millor connectivitat entre els territoris, una minimització dels efectes negatius de la mobilitat en la salut, una reducció dels impactes ambientals i una major eficiència del sistema de transport. En suma, un model metropolità de mobilitat que sigui sostenible i just, garanteixi el dret de la mobilitat i fomenti la cohesió social arreu del territori.

El mapa: la distribució modal de la mobilitat en dia feiner al territori metropolità

La distribució modal a les comarques de la regió metropolitana i el Penedès, així com els principals fluxos intercomarcals, mostren l'elevat pes del vehicle privat i els dèficits en el transport públic.

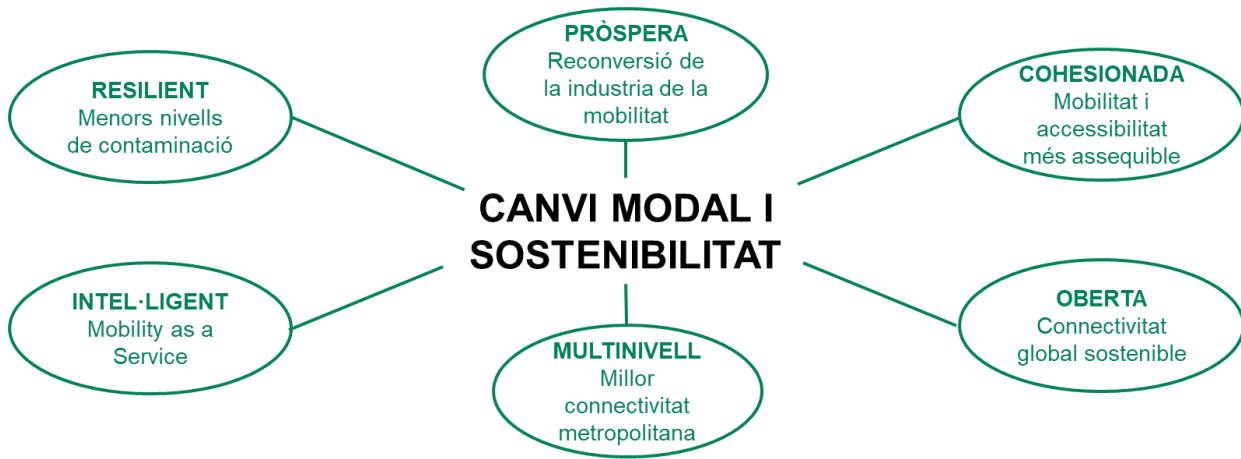


Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, EMEF 2019 (IERMB), dades prepanidèmia. Per a la comarca del Baix Penedès, Enquesta de la Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona 2020 (juny 2021, ATM Camp de Tarragona), dades durant la pandèmia.

2.2. Principals reptes als que es vol fer front

Un dels resultats del procés Barcelona Demà, va ser la identificació de 68 reptes, organitzats segons cadascuna de les 6 mirades metropolitanes, a partir dels quals calia iniciar els debats i els treballs per tal d'identificar missions que en poguessin donar resposta.

Tenint en compte que el principal focus de la missió és el canvi modal i la sostenibilitat, **l'encaix amb el relat de les mirades metropolitanes** es pot resumir de la següent manera:



A continuació es relacionen els reptes principals als que la missió vol posar solució o amb els que es relaciona:

Metròpoli resilient

Emergència climàtica i ambiental

MR.1.2. Transició en model de mobilitat

Com es pot afrontar la mitigació del canvi climàtic a través de la transició cap a una mobilitat sostenible?

MR.1.4. Estils de vida i consum

Quines són les formes de viure i consumir que ajuden a la reducció de la petjada de carboni i altres contaminants?

Territori saludable

MR.2.1. Ciutat dels 15 minuts

Quines actuacions cal abordar per tal de traslladar la ciutat dels 15 minuts, als diferents teixits metropolitans mitjançant estratègies de densificació i/o esponjament segons la densitat del territori?

MR.2.2. Infraestructures nova mobilitat

Com cal abordar la reforma de les infraestructures del transport per tal de fer les més adients per als transports col·lectius, la multimodalitat i els desplaçaments quotidians?

Metròpoli cohesionada

Equilibri i integració territorial

MC.2.1. Transport públic universal

Quins són els elements clau per assegurar que la població metropolitana tingui accés a un transport públic adaptat a les trajectòries quotidianes?

MC.2.2. Regeneració de barris

Quin tipus d'actuacions afavoreixen la integració social i urbanística entre barris metropolitans?

MC.2.3. Sistema d'equipaments

Com generem mecanismes d'equilibri territorial dels equipaments entre municipis metropolitans amb independència de la seva capacitat pressupostària?

Metròpoli pròspera

Innovació i coneixement

MP.1.2. Laboratori de mobilitat urbana

Com articulem mecanismes que aconseguixin que Barcelona esdevingui el laboratori europeu de la nova mobilitat urbana?

Ocupació inclusiva i de qualitat

MP.2.1. Transició indústria de l'automòbil

Com podem generar una transició de la indústria de l'automòbil que sigui sostingut i generi ocupació de qualitat?

Reequilibri territorial

MP.3.3. Pols territorials descentralitzats

Quines estratègies poden ajudar a articular la generació d'una xarxa de centres distribuïts per l'RMB en activitats diverses amb visió 2030?

Metròpoli oberta

Identitat i marca metropolitana

MO.1.3. Distribució territorial d'equipaments

Quins són els elements a promoure per a que, en futures decisions d'ubicació d'equipaments o seus d'àmbit metropolità o suprametropolità, s'atengui a un major equilibri territorial?

MO.3.1. Corredor mediterrani

Quines són les actuacions a portar a terme per a impulsar un corredor mediterrani comercial, econòmic, ambientalment sostenible?

2.3. Conceptes clau per la definició de la missió

- **Distribució modal:** repartiment de l'ús dels diferents mitjans de transport o formes de desplaçar-se sobre el total dels desplaçaments fets en un territori determinat.
- **Ecomobilitat:** mobilitat en modes de transport sostenibles enfront del vehicle privat (inclou la mobilitat activa, els VMP no contaminants, el transport públic col·lectiu i la mobilitat compartida).
- **Desplaçaments quotidians:** trajectes que es fan des d'un origen fins a una destinació per qualsevol motiu, fent servir un o més modes de transport de dilluns a divendres no festius.

Segons el motiu del desplaçament, es classifiquen de la següent manera:

Mobilitat ocupacional:

- Treball i gestions de treball
- Estudis

Mobilitat personal:

- Compres quotidianes
- Compres no quotidianes
- Metge/hospital
- Visita amic/familiar
- Acompanyar/tenir cura de persones
- Gestions personals
- Oci
- Sense destinació fixa/passejar
- Altres

3. Palanques de la missió

A continuació, es relacionen les palanques de la missió que responen a la pregunta de “*actuant sobre què*”:

Optimització dels desplaçaments

Un model de mobilitat sostenible ha de reduir els desplaçaments que no aporten avantatges i que suposen un cost ambiental, econòmic o social. A més a més, ha de contribuir a la fluïdesa del trànsit i a la millora de l'eficiència i del confort personal en els desplaçaments quotidians.

Multimodalitat i mobilitat activa:

Per tal d'aconseguir una mobilitat més eficaç i saludable, és clau comptar amb una metròpoli vertebrada a través de xarxes de mobilitat activa -de vianants i de bicicletes-, d'intercanviadors i noves centralitats, juntament amb una oferta àmplia i coordinada de modes de transport sostenibles.

Planificació territorial i urbana:

La planificació és l'instrument idoni per assolir un model de ciutat coherent amb la manera com les persones habiten. El planejament ha d'integrar les necessitats de la ciutadania, repensar les infraestructures i afavorir l'impuls de modes de mobilitat i de vida sostenibles.

Infraestructures i serveis:

La regió metropolitana de Barcelona concentra les infraestructures més complexes. Per això, cal vertebrar una xarxa d'infraestructures que articuli el territori i que s'acompanyi de serveis eficients que responguin a les necessitats ambientals, socials i econòmiques de la metròpoli. les infraestructures més complexes. Per això, cal vertebrar una xarxa d'infraestructures que articuli el territori i que s'acompanyi de serveis eficients que responguin a les necessitats ambientals, socials i econòmiques de la metròpoli.

Indústria de la mobilitat:

El món està canviant cap a una realitat més digital i sostenible, i la mobilitat ha d'anar per aquest camí. Cal que la indústria de la mobilitat se sumi als canvis en els

patrons de consum i es reconverteixi per tal d'assegurar desplaçaments més sostenibles, intel·ligents i eficients.

Distribució urbana de mercaderies:

El fort increment que ha experimentat el comerç electrònic ha constatat la necessitat de coordinar la distribució urbana de mercaderies optimitzant els desplaçaments, compactant les càrregues, ordenant la logística i fomentant l'ús de modes menys contaminants.

4. Vectors de la missió

A continuació es llisten els vectors de la missió que responen a la pregunta “de quina manera”:

- Reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat
- Gestió eficient dels desplaçaments
- Increment i millora del transport públic col·lectiu
- Foment de la mobilitat compartida
- Impuls del transport a la demanda
- Major intermodalitat entre escales
- Renovació del parc de vehicles per reduir emissions
- Augment de l'oferta de serveis bàsics als barris
- Increment dels intercanviadors *Park & Ride*
- Generació i consolidació de noves centralitats
- Establiment de ZBE en municipis de més de 20.000 habitants
- Millora de l'accessibilitat universal
- Augment de la xarxa de mobilitat activa
- Flexibilitat de l'espai
- Promoció de mecanismes fiscals de penalització, compensació i incentiu
- Augment i millora de les connexions intermunicipals
- Extensió dels sistemes *minihub* per la distribució d'última milla
- Compactació de la càrrega
- Impuls del tren pels desplaçaments de llarga distància
- Pacificació viària i generació d'entorns segurs
- Extensió de l'educació i la sensibilització
- Impuls de la mobilitat inclusiva i per a tothom

5. Proposta de mesures principals de la missió

1. Finançament i desplegament del Pla director d'infraestructures de mobilitat 2021-2030.
2. Acompliment del Pla de Rodalies, amb les intervencions necessàries per ampliar la capacitat i millorar el servei.
3. Interconnexió (no radial) de les principals ciutats metropolitanes amb serveis de mobilitat sostenible, procurant un mínim d'intercanvis amb màxims de 30 minuts.
4. Dotació de competències executives en gestió del transport i la mobilitat a l'autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana.
5. Nou model de governança de la mobilitat adaptat a la MaaS.

6. Creació d'un fons públic de finançament del transport públic i la mobilitat sostenible.
7. Enfortiment de l'ecosistema industrial i tecnològic al voltant de la mobilitat sostenible.
8. Desplegament complet de la T-mobilitat.
9. Coordinació de les zones de baixes emissions (ZBE) en el conjunt de la regió metropolitana i assoliment de la seva extensió a tot el territori.
10. Extensió de la xarxa de carrils bus-VAO als principals accessos a Barcelona.
11. Desenvolupament del Quart Cinturó ferroviari habilitant intercanviadors en diferents punts del Vallès i el Baix Llobregat.
12. Pla estratègic metropolità sobre la distribució urbana de mercaderies i creació d'un observatori públic-privat metropolità de la distribució urbana de mercaderies.

6. Espai de referència

Amb l'objectiu d'activar els actors metropolitans al voltant i pel desenvolupament de les missions del Compromís Metropolità 2030, i sense la necessitat de crear nous espais de participació, es proposa **col·laborar** [l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà](#) **com a espai de referència** per a la missió de mobilitat sostenible i segura.

La seva funció essencial serà la de custodiar el desenvolupament de les missions i servir de plataforma per establir noves aliances, desenvolupar nous instruments i articular nous processos a escala de regió.

7. Relació amb agendes, plans i programes

7.1. Relació amb les agendes globals

La missió de Mobilitat sostenible i segura **contribueix als Objectius de Desenvolupament Sostenible, Agenda 2030 de l'ONU** de la següent forma:

MISSIÓ DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA DEL COMPROMÍS METROPOLITÀ 2030		
MISSIÓ	Millorar la connectivitat i eficiència dels desplaçaments quotidians amb una reducció de la mobilitat no sostenible.	
COMPROMÍS 2030	El 2030 a la regió metropolitana de Barcelona s'haurà produït un canvi en la distribució modal dels desplaçaments d'un 10% en favor de l'ecomobilitat.	
PALANQUES	<ol style="list-style-type: none"> 1. Optimització dels desplaçaments 2. Multimodalitat i mobilitat activa 3. Planificació territorial i urbana 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Infraestructures i serveis 5. Indústria de la mobilitat 6. Distribució urbana de mercaderies



VECTORS DE LA MISSIÓ CM2030	FITES DELS ODS AGENDA 2030
<ul style="list-style-type: none"> • Pacificació viària i generació d'entorns segurs. 	<p>3.6. Per a 2020, reduir a la meitat el nombre mundial de morts i lesions causats per accidents de trànsit.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Renovació del parc de vehicles per reduir emissions. • Impuls del tren pels desplaçaments de llarga distància. 	<p>7.1. Per a 2030, garantir l'accés universal a serveis d'energia assequibles, confiables i moderns.</p> <p>7.a. Per a 2030, augmentar la cooperació internacional per tal de facilitar l'accés a la investigació i a les tecnologies energètiques no contaminants, incloses les fonts d'energia renovables, l'eficiència energètica i les tecnologies de combustibles fòssils avançades i menys contaminants, i promoure la inversió en infraestructures energètiques i tecnologies d'energia no contaminant.</p> <p>12.7. Promoure pràctiques de contractació pública que siguin sostenibles, de conformitat amb les polítiques i prioritats nacionals.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Increment dels intercanviadors Park&Ride. • Major intermodalitat entre escales. 	<p>9.1. Desenvolupar infraestructures fiables, sostenibles, resilents i de qualitat, incloent infraestructures regionals i transfrontereres, per tal de donar suport al desenvolupament econòmic i al benestar humà, amb especial atenció a l'accés assequible i equitatiu per a totes les persones.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Extensió dels sistemes minhub per la distribució d'última milla • Compactació de la càrrega. 	<p>9.4. Per a 2030, modernitzar les infraestructures i reconvertir les indústries perquè siguin sostenibles, usant els recursos amb més eficàcia i promovent l'adopció de tecnologies i processos industrials nets i racionals ambientalment, i aconseguint que tots els països adoptin mesures d'acord amb les capacitats respectives.</p> <p>12.6. Encoratjar les empreses, en especial les grans empreses i les empreses transnacionals, a adoptar pràctiques sostenibles i a incorporar informació sobre la sostenibilitat en el seu cicle de presentació d'informes.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Augment de la xarxa de mobilitat activa. • Flexibilitat de l'espai. • Generació i consolidació de noves centralitats. • Augment de l'oferta de serveis bàsics als barris. 	<p>11.1. Per a 2030, assegurar l'accés de totes les persones a habitatges i a serveis bàsics adequats, segurs i assequibles, i millorar els barris marginals.</p> <p>11.3. Per a 2030, augmentar la urbanització inclusiva i sostenible, així com la capacitat de planificar i gestionar de manera participativa, integrada i sostenible els assentaments humans a tots els països.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Increment i millora del transport públic col·lectiu. • Millora de l'accessibilitat universal. • Impuls de la mobilitat inclusiva per a tothom. 	<p>11.2. Per a 2030, proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en</p>

	particular mitjançant l'ampliació del transport públic, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, nenes, nens, persones amb discapacitat i persones grans.
<ul style="list-style-type: none"> • Gestió eficient dels desplaçaments. • Reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat. • Promoció de mecanismes fiscals de penalització, compensació i incentiu. • Foment de la mobilitat compartida. • Impuls del transport a la demanda. • Establiment de ZBE en municipis de més de 20.000 hab. 	3.9. Per a 2030, reduir substancialment el nombre de morts i malalties causats per productes químics perillosos i la pol·lució de l'aire, l'aigua i el sòl.
<ul style="list-style-type: none"> • Augment i millora de les connexions intermunicipals. 	11.a. Donar suport als vincles econòmics, socials i ambientals positius entre les zones urbanes, periurbanes i rurals enfortint la planificació del desenvolupament nacional i regional.
<ul style="list-style-type: none"> • Extensió de l'educació i la sensibilització. 	13.3. Millorar l'educació, la conscienciació i la capacitat humana i institucional en relació amb la mitigació del canvi climàtic, l'adaptació a aquest, la reducció dels efectes i l'alerta primerenca.
<ul style="list-style-type: none"> • Missió: Millorar la connectivitat i eficiència dels desplaçaments quotidians amb una reducció de la mobilitat no sostenible. 	11.6. Per a 2030, reduir l'impacte ambiental negatiu per capita de les ciutats, amb especial atenció a la qualitat de l'aire, així com a la gestió dels residus municipals i d'altre tipus.

7.2. Agendes sectorials, plans i programes relacionats amb la missió

ATM:

[Pla Director d'Infraestructures \(PDI\) 2021-2030](#)

[Pla Director de Mobilitat \(PDM\) 2020-2025](#)

[Pla Director de Mobilitat \(PDM\) 2020-2025](#)

ADIF-RENFE

[Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030](#)

AMB

[Pla Metropolità de Mobilitat Urbana \(PMMU\) 2019-2024](#)

[Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica](#)

Ajuntament de Barcelona

[Pla de Mobilitat urbana \(PMU\) 2024](#)

[Pacte per la mobilitat laboral a Barcelona](#)

[Nova estratègia per la distribució urbana de mercaderies a Barcelona 2030](#)

Diputació de Barcelona

[PAM - Manteniment de la xarxa local de carreteres](#)

Generalitat de Catalunya

[Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible](#)

[Acord per la qualitat de l'aire de Catalunya](#)

[Estratègia catalana de la bicicleta 2025](#)

8. Grup de treball de la missió

La concepció de la missió es va dur a terme a partir dels treballs realitzats en el marc del procés Barcelona Demà, i el procés participatiu dut a terme amb els cicles metropolitans, consultable a: [barcelonadema-participa](#)

Posteriorment es van dur a terme 3 tallers amb persones expertes, on es van convidar agents diversos, representants de la 5è hèlix i dels diferents sectors i àmbits amb implicacions en l'aleshores futura missió. De forma activa van participar les següents entitats:

Ajuntament de Barcelona (Servei de mobilitat), Àrea Metropolitana de Barcelona (Àrea de mobilitat), Autoritat del Transport Metropolità (ATM), BusUp, Catalonia Logistics, Generalitat de Catalunya (Servei Català de Trànsit), Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), Pla Director Urbanístic Metropolità (PDU), Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), Grup d'Estudis en Mobilitat, Transport i Territori (GEMOTT) del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), Center for Innovation in Transport (CENIT) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), PEMB (equip tècnic i comissariat del procés Barcelona Demà)

9. Referències de la missió

Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner: estadística de periodicitat anual, feta per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) i promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

L'objectiu de l'informe és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner de la població resident a l'àmbit territorial del Sistema Integrat de Mobilitat de Barcelona de 16 i més anys.

Enllaç: <https://iermb.uab.cat/ca/enquestes/enquestes-de-mobilitat/#1447843451840-2-0>



#CompromísMetropolità
@pembarcelona

Amb la col·laboració de:



Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Canòdrom - Ateneu d'Innovació Digital i Democràtica
C/ Concepció Arenal 165
08027 Barcelona
Tel. +34 93 318 70 51