

Direcció:

Àrea de Mobilitat i Transport de l'AMB



Coordinació i redacció:

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)



INDEX

Presentació	5
Emmarcament general	7
Evolució del context socioeconòmic i de la mobilitat	10
Seguiment de la implementació de les mesures del Pla	15
Seguiment global del Pla	16
Seguiment per eixos estratègics	20
Seguiment de les mesures de major impacte socioambiental	46
Seguiment dels indicadors del Pla.....	51
Coordinació institucional i participació social	57
Governança interna a l'AMB.....	57
Governança institucional.....	57
Governança social a través del Consell de Mobilitat de l'AMB	58
Participació ciutadana i difusió del Pla.....	60
Comunicació i difusió de l'aprovació definitiva del Pla	60
Difusió.....	60

Presentació

El Ple del dia 27 d'octubre de 2020, el Consell Metropolità de l'AMB va formalitzar l'aprovació definitiva del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019- 2024 (en endavant, PMMU)¹. Es tracta d'un instrument de planificació de la mobilitat recollit a la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i que atribueix a aquesta administració un rol més actiu en el desenvolupament d'una estratègia de mobilitat en l'àmbit metropolità, on exerceix les seves competències.

El PMMU es configura com un instrument que estableix el marc de referència en la mobilitat supramunicipal per als 36 municipis metropolitans; amplia o concreta allò que estableix el Pla Director de Mobilitat de l'ATM en aquest territori més central i, també, estableix criteris i orientacions pel que fa al desenvolupament dels Plans de mobilitat urbana (PMU) d'abast municipal. A més a més, el Pla també ajudarà a desplegar les noves polítiques i línies d'actuació derivades, i aterrar-les en els municipis metropolitans, d'acord amb les noves competències que la Llei 31/2010 atorguen a l'AMB.

Com en qualsevol instrument de planificació, l'AMB ha definit un programa de gestió per tal de garantir-ne la seva execució i el seu compliment (contemplat en el Capítol VII del Pla). Aquest programa de gestió s'ha estructurat en 4 eixos:

1. Indicadors estratègics d'avaluació del Pla
2. Informe anual de seguiment del Pla
3. Coordinació institucional i participació social
4. Participació ciutadana i difusió del Pla

Quant a l'Informe de seguiment anual, l'AMB l'elabora amb els següents objectius principals:

- a) Analitzar l'avenç en la implementació de les mesures per tal de conèixer el grau d'execució i de compliment del calendari previst.
Particularment, es posarà èmfasi en aquelles mesures sobre les quals l'Estudi Ambiental Estratègic va concloure que tenien major impacte socioambiental i, per tant, major participació en el compliment dels objectius estratègics i d'avaluació.
També inclou les possibles modificacions o replantejaments de les mesures, si s'escau.
- b) Efectuar el seguiment de l'assoliment dels objectius del Pla, preveure les possibles desviacions i establir mecanismes correctors, si s'escau.
Únicament en l'informe intermedi i el final es realitzarà una avaluació completa dels objectius estratègics del Pla. En la resta d'informes anuals, s'incorporaran aquells que no requereixin d'una avaluació ambiental específica i els de seguiment definits en el Capítol VII del Pla.

Així mateix, l'informe anual recull l'avenç en la coordinació institucional dintre de l'AMB i amb altres administracions amb competències per tirar endavant les mesures. Es reporten també les actuacions

¹ A la pàgina web del PMMU es pot trobar tota la informació i documentació relacionada.
<https://www.amb.cat/s/web/mobilitat/pla-metropolita-de-mobilitat-urbana-amb.html>

presentades en les sessions del Consell de Mobilitat de l'AMB. S'aprofitarà per recollir les activitats de participació ciutadana i de difusió del Pla que s'hagin dut a terme.

Aquest document presenta el primer Informe de seguiment del PMMU 2019-2024, corresponent als anys 2019-2020. La crisi sanitària derivada de la covid-19 va fer modificar el calendari previst per a l'aprovació definitiva del Pla, i finalment s'optà perquè aquest informe fes referència als seus dos primers anys de vigència, des que s'aprovà inicialment. Recull, així, l'evolució i l'estat dels diferents eixos del programa del PMMU en aquest període.

Emmarcament general

La irrupció de la pandèmia provocada pel virus SARS-CoV-2 ha comportat que el desplegament del PMMU 2019-2024 es faci en un context social i econòmic radicalment diferent respecte del previ (i del previst en el Pla). Això no obstant, la visió de futur que el Pla planteja, el model de mobilitat que es vol assolir i els objectius que estableix de cara al 2024, són plenament vàlids en el nou escenari. Els principis de sostenibilitat, salut, eficiència i equitat que defensa el PMMU per a la mobilitat metropolitana són inqüestionables, en tant que són pilars fonamentals que han de fer possible la millora de la qualitat de vida a la metròpoli barcelonina.

A partir de la declaració de l'estat de l'alarma el 14 de març de 2020, la metròpoli de Barcelona va encetar una etapa en la que s'han esdevingut nombroses transformacions i que estan impactant en múltiples esferes i àmbits de la societat i, per tant, en la mobilitat quotidiana de persones i de mercaderies. De forma particular, la crisi sanitària i la nova realitat que va generar va fer adaptar ràpidament actuacions, serveis, processos, etc. en l'espai públic, la xarxa o els serveis de mobilitat (i particularment el transport públic) en el seu conjunt. Aquesta nova normalitat va suposar a les administracions fer front a nous reptes que exigien reorientar i prioritzar algunes actuacions incloses en la planificació de la mobilitat, com aquelles recollides en el PMMU 2019-2024.

En el cas de l'AMB, al llarg de la primavera del 2020 va treballar amb els municipis metropolitans i altres agents públics i privats per tal de dissenyar l'estratègia sobre mobilitat metropolitana en un escenari de pandèmia. Així, a finals del mes de juny el Ple de l'AMB aprovà **"l'Acord per una nova mobilitat metropolitana. La mobilitat després de la COVID-19 a la metròpoli de Barcelona"** que proposava un full de ruta amb mesures per emprendre amb caràcter immediat i a curt i a mitjà termini. Es tracta de mesures per aconseguir unes ciutats amb més bicicletes i vianants, que recuperin el transport públic com a servei essencial, que afavoreixin les empreses i administracions amb polítiques de mobilitat sostenible, i que mantinguin un aire net i saludable, entre altres objectius. El document es va compartir amb els Ajuntaments metropolitans per tal de continuar treballant en nous consensos i iniciar el nombre més gran possible de mesures.



Imatge 1 Imatge del dossier de premsa de "l'Acord per una nova mobilitat metropolitana. La mobilitat després de la COVID-19 a la metròpoli de Barcelona". Font: [AMB](http://www.amb.cat)

L'acord està estructurat en 4 eixos d'actuació i 24 mesures prioritàries:

- | | |
|--|--|
| Eix 1. Acord per una metròpolis amb més bicicletes i vianants | 1. Ampliació tàctica de la xarxa metropolitana Bicivía i de la resta de la xarxa pedalable
2. Ampliació tàctica dels espais per a vianants
3. Ampliació immediata de vies 30
4. Impuls de l'ús dels serveis de bicicleta pública (Bicing i e-Bicibox) i Bicibox
5. Pla d'ajuts econòmics per a la venda o lloguer de bicicletes
6. Programa de comunicació i programa d'educació viària per a l'ús de la bicicleta
7. Serveis de ciclogística
8. Carrils bus-VAO temporals o tàctics als principals accessos a la ciutat de Barcelona
9. Posada en servei de més carrils bus urbans |
| Eix 2. Acord per la recuperació del transport públic com a servei essencial | 10. Actuacions i intervencions immediates per donar prioritat a l'autobús a la via pública
11. Accions per racionalitzar la utilització del transport públic, en hora punta, per a desplaçaments no essencials
12. Reordenació de la xarxa metropolitana d'autobusos (BCN-AMB) per adaptar-la a la nova mobilitat
13. Restauració de la confiança de la ciutadania en el transport públic mitjançant una adequada comunicació
14. Impuls al servei d'aparcaments d'intercanvi metropolitans P+R
15. Pla de joc per a l'adaptació del taxi metropolità a la nova mobilitat |
| Eix 3. Acord per una nova mobilitat en l'entorn laboral | 16. Pacte metropolità amb empreses, agents socials i administracions metropolitanas per adaptar les condicions laborals al nou escenari amb l'objectiu d'evitar aglomeracions al transport públic en hora punta i limitar l'ús del vehicle privat
17. Reforç de les mesures de fiscalitat ambiental
18. Increment dels serveis de transport discrecional compartits
19. Potenciació de mitjans de desplaçament de proximitat
20. Desplegament de la ZBE Rondes de Barcelona, i aplicació definitiva del règim sancionador previst l'1 d'abril 2020 que va quedar suspès quan es va decretar l'estat d'alarma |
| Eix 4. Acord metropolità per preservar un aire net i saludable | 21. Subvencions per a la renovació de vehicles comercials, amb prioritat per als col·lectius d'autònoms i pimes de renda baixa
22. Desplegament de més serveis de mobilitat compartida: llicències metropolitanas de sharing
23. Desplegament de la plataforma metropolitana d'aparcament
24. Impuls a l'electrificació de la mobilitat metropolitana |

Així mateix, al "**Pla de sostenibilitat ambiental 2020-2023**" ([PSA 2020-2023](#)), aprovat el novembre de 2020², l'AMB prioritza també diverses polítiques de mobilitat urbana sostenible per tal d'adaptar-se als nous requeriments sorgits arran de la covid-19 i contempla el finançament econòmic necessari per a poder dur-ho a terme. El PSA desenvolupa projectes compartits entre els ajuntaments i l'AMB, no tan sols per promoure la mobilitat sostenible sinó també la transició ecològica i energètica mitjançant, entre d'altres, inversions en la gestió de recursos i residus municipals. Per al disseny del PSA, l'AMB ha posat especial atenció en els criteris que contribueixin a assolir els objectius de desenvolupament sostenible (ODS) de Nacions Unides i que tenen en compte la situació d'emergència climàtica actual.

El PSA 2020-2023 preveu una dotació total de 110 milions que es despleguen en dos programes:

- Programa d'inversions del PSA, dotat amb 100 milions d'euros, que incorpora les inversions de l'AMB per als municipis, ja siguin d'execució directa o en cooperació amb els ajuntaments. Aquest programa es desplegarà a 35 municipis de l'AMB, sense incloure-hi Barcelona.

² Aquest pla es va aprovar inicialment el 24 de novembre de 2020, si bé quedà aprovat definitivament el 23 febrer de 2021

- Programa de projectes i assistència tècnica del PSA, dotat amb 10 milions d'euros, que permet complementar el treball directe de l'AMB en els projectes amb tasques tècniques externes vinculades a les inversions del PSA.

Les actuacions específiques en l'àmbit de la mobilitat sostenible que contempla el PSA 2020-2023 són les següents:

El PSA 2020-2023, un compromís transversal	
El PSA, amb una potent dotació econòmica, és un gran pla de l'AMB on la sostenibilitat és l'eix transversal per impulsar projectes i serveis transversals que facilitin el canvi i la transformació cap a una Metròpolis de Barcelona més sostenible, i que contribueixi a assolir els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de les Nacions Unides.	
Mobilitat sostenible	
Eixos	Actuacions
Bicicleta	1.1 Implantació de nous carrils bici i vies pedalables urbanes i interurbanes. Fomentar la interconnexió entre municipis mitjançant la implantació de la
	1.2 Promoure la implantació d'aparcaments de bicicletes de gran capacitat dins del sistema Bicibox, amb l'objectiu d'incentivar l'aparcament de bicicletes i la intermodalitat amb altres modes de transport.
	1.3 Inversions associades a la implantació d'un servei de bicicleta pública metropolitana. Instal·lació d'estacions i dotació de bicicletes.
Mobilitat	2.1 Repavimentació de carrers per millorar la circulació, amb preferència per al transport públic i els mitjans sostenibles: ressaltos, passos de vianants, seguretat relacionada amb la bicicleta, compatibilitat entre bicicleta i parades d'autobús, etc.
	2.2 Implantació de nous itineraris per a vianants en entorns supramunicipals. Generació de nous encreuaments en infraestructures per millorar la mobilitat en aquests àmbits.
	2.3 Implantació de nous aparcaments d'intercanvi o millora dels existents en estacions i nodes de transport amb l'objectiu de potenciar la intermodalitat dels modes de transport públic.
	2.4 Inversions relatives a les ZBE als municipis: senyalització, control i elements d'urbanització. Aparcament i distribució urbana de mercaderies, senyalització i renovació de parquímetres. Control del trànsit i la velocitat: càmeres, panells, etc.
Transport públic	3.1 Promoure la implantació de nous carrils bus en entorns urbans i interurbans amb l'objectiu de millorar-ne el servei i incrementar-ne la capacitat, el flux i la rapidesa.
	3.2 Implantació d'encreuaments amb prioritat semafòrica per als busos per tal de millorar-ne el servei.
	3.3 Actuacions de millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús. Ordenació de mobiliari, ampliació de voreres, parades dobles...
	3.4 Adequació de terminals d'autobús i de punts d'intercanvi amb metro i ferrocarril per facilitar la intermodalitat, amb dotació de cobertes fotogràfiques per maximitzar l'eficiència energètica.
	3.5 Implantació de sistemes de recàrrega d'autobusos a les cobertes. Infraestructura per a la recàrrega ràpida als finals de línia (pantògrafs), a les parades de les línies electrificades.
Vehícle elèctric	4.1 Implantació d'una xarxa metropolitana de punts de recàrrega de vehicles elèctrics (electrolineries i fotolineries).

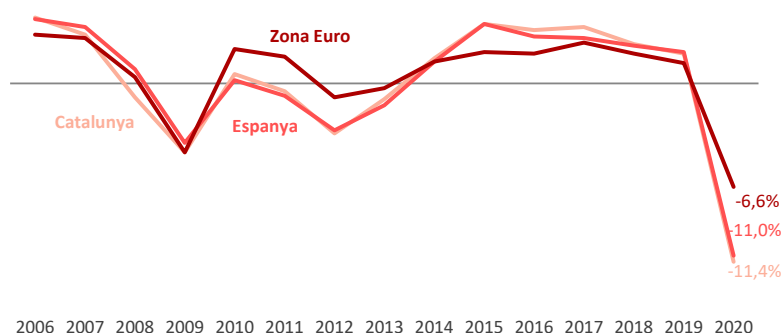
Imatge 2. Projectes de mobilitat sostenible recollits en el Pla de sostenibilitat ambiental 2020-2023. Font: AMB

Tant l'Acord per una nova mobilitat metropolitana com el PSA 2020-2023 configuren dos instruments molt rellevants en el desplegament de les mesures del PMMU 2019-2024, i refermen l'impuls de l'AMB per aconseguir una mobilitat sostenible, saludable, eficient i equitativa.

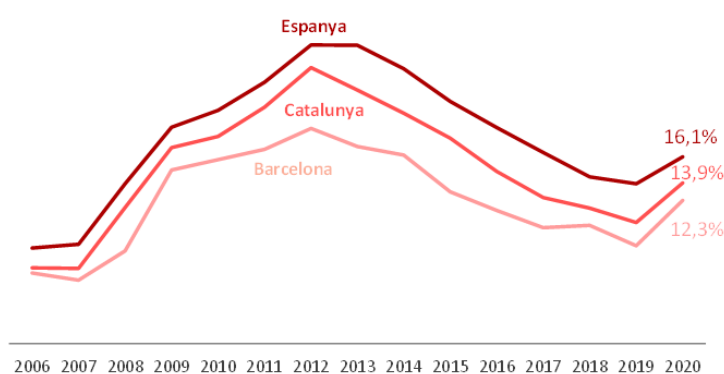
Evolució del context socioeconòmic i de la mobilitat

El període 2019-2020, des del punt de vista del context socioeconòmic i de l'evolució dels indicadors sobre pautes de mobilitat en l'àmbit metropolità, o de l'oferta i de la demanda dels diferents mitjans de transport, no es pot tractar conjuntament. La pandèmia ha capgirat d'un dia per l'altre totes les tendències i perspectives de futur.

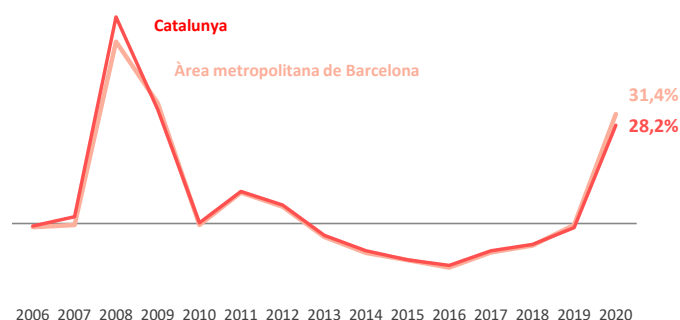
Respecte dels canvis macroeconòmics, mentre que l'any 2019 vingué marcat per una tendència clara de creixement i de millora dels indicadors econòmics i de la situació del mercat de treball, l'any 2020 aquests indicadors han experimentat un empitjorament històric. Així, l'any 2019 la variació anual del PIB va seguir en valors positius (+2,0% a Catalunya) i la taxa d'atur va continuar baixant arribant al 8,5% a Barcelona. Contràriament, la variació anual del PIB l'any 2020 ha registrat els valors negatius més elevats en democràcia (-11,4%) i la situació del mercat de treball ha empitjorat sensiblement (l'atur registrat ha augmentat un 31,4% a l'àrea metropolitana de Barcelona).



Gràfic 1. Variació anual en volum del producte interior brut; 2016-2020. Font Idescat



Gràfic 2. Taxa d'atur. 4t Trimestre; 2006-2020. Font EPA, INE



Gràfic 3. Atur registrat. Taxa de variació interanual; 2006-2020; 2016-2020. Font: Servicio Público de Empleo Estatal. Ministerio de Trabajo y Economía Social

Les restriccions, limitacions i prohibicions adoptades des del març de 2020, han afectat a moltes i diverses activitats econòmiques, si bé amb major o menor grau. Les activitats que requereixen més interacció social entre persones han estat les més afectades per les restriccions per frenar els contagis de la covid-19: comerç al detall, restauració i hosteleria, activitats culturals i esportives, mobilitat personal i serveis a les persones.

L'impacte ha estat especialment important en els sectors amb salaris més baixos: restauració, comerç al detall, allotjament. Els sectors amb salaris molt alts (activitats financeres i assegurances), alts (comerç a l'engròs, informació i comunicacions, indústria) o mitjans (AAPP, Defensa i SS) han augmentat l'ocupació o han tingut una caiguda de l'ocupació moderada.

El sector de l'habitatge, que s'estancà durant el 2019, també ha patit les conseqüències de la paralització de l'economia, si bé és el turisme un dels sectors més afectats: les pernoctacions en establiments hotelers durant el 2020 han disminuït un 82,5% a la província de Barcelona.

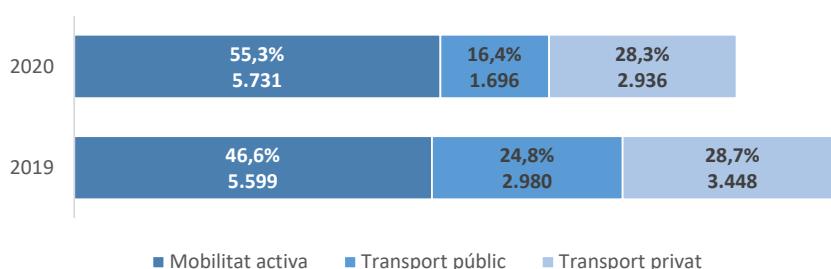
Pel que fa a les matriculacions de vehicles, l'any 2019 van disminuir lleugerament respecte l'any 2018. Aquesta tendència a la baixa s'accentua amb força com a conseqüència de la crisi sanitària: el segon trimestre de 2020 van disminuir un 52,5% respecte el mateix trimestre de 2019, generalitzable per a qualsevol tipus de mitjà i per qualsevol tipus de propulsió.

No tan sols l'impacte de la pandèmia s'ha reflectit en termes d'empitjorament econòmic, sinó que també -i potser més rellevant- ha intensificat i augmentat l'empitjorament de les condicions de vida d'una part important de la població metropolitana. Així, l'any 2020 s'estima que a l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha entre 129.000 i 152.000 persones més en risc de pobresa que abans de la pandèmia, les quals s'afegirien a les 648.000 preexistents (IERMB, 2020). S'incrementa també la pobresa extrema (50.000 persones més, resultant un total de 221.000), i es produeix un lleuger augment de la intensitat de la pobresa. Els ajuts econòmics a autònoms i els ERTOS han jugat un paper molt rellevant com a escut front a majors impactes en aquest àmbit, situació que no ocorregué en l'anterior crisi del 2008.

Finalment, i específicament parlant sobre els canvis experimentats en aquests dos darrers anys en l'àmbit de la mobilitat quotidiana i en l'ús dels diferents mitjans de transport, tenint en compte el context social i econòmic descrit, no sobta el que ha succeït. Mentre que les pautes de mobilitat durant l'any 2019 continuaven reflectint un elevat grau de mobilitat de la població (prop de 4 desplaçaments per persona i dia), amb més de 12 milions de desplaçaments realitzats en l'àmbit metropolità en un dia laborable, el

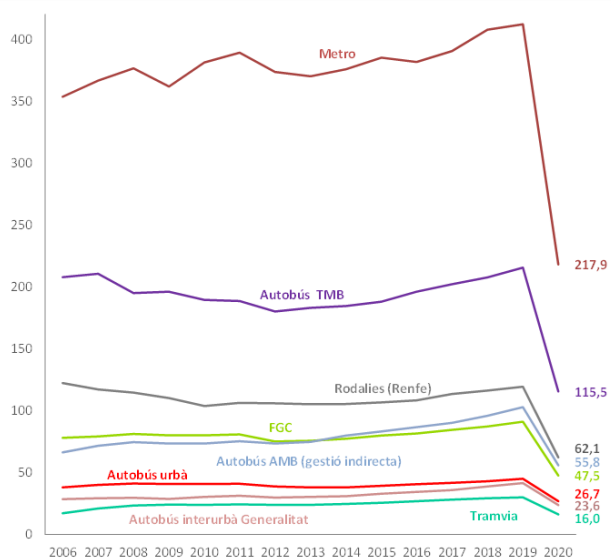
2020 aquesta mobilitat s'ha vist reduïda un 14%, a gairebé 10,4 milions i 3,4 desplaçaments/persona-dia. De fet, s'ha doblat el nombre de persones que no surten de casa.

A aquesta circumstància inèdita, s'ha de sumar que l'ús dels mitjans de transport també ha experimentat un gran canvi en aquests dos darrers anys: si fins al 2019 el transport públic mantenia la seva quota modal a l'entorn del 25% (de fet, el 2019 s'assolí un nou rècord de demanda a l'àmbit de l'STI de Barcelona, amb més de 1.056 milions de viatges), el vehicle privat perdia protagonisme lleugerament i la mobilitat activa guanyava posicions (representava el 47% de la mobilitat a l'àrea metropolitana), l'escenari 2020 marcat per la pandèmia ha canviat radicalment (vegeu figura). Els únics mitjans de transport que han aconseguit esquivar millor el seu impacte han estat els actius (caminar, anar en bici o altres ginys), ja que per primera vegada engloben més de la meitat de la mobilitat metropolitana (el 55,6%). El transport públic és el que ha sofert la major davallada i perd 8pp respecte el 2019, situant-se en el 16,4% dels desplaçaments. I, en contraposició, tot i haver disminuït la seva mobilitat en gairebé un 15%, el vehicle privat manté la seva quota modal a l'entorn del 28% en els fluxos metropolitans. No existeixen precedents d'aquest comportament tan diferencial entre l'ús del transport públic i el vehicle privat en la mobilitat metropolitana. Ni tan sols en l'anterior crisi econòmica del 2008 l'ús del transport públic havia disminuït d'aquesta forma, com sí ho va fer el trànsit. Les recomanacions sanitàries per evitar aglomeracions han fomentat un major individualisme a l'hora de desplaçar-nos.



Gràfic 4. Repartiment modal a l'àrea metropolitana de Barcelona, 2019-2020 (en milers de desplaçaments i en percentatge). Font: EMEF

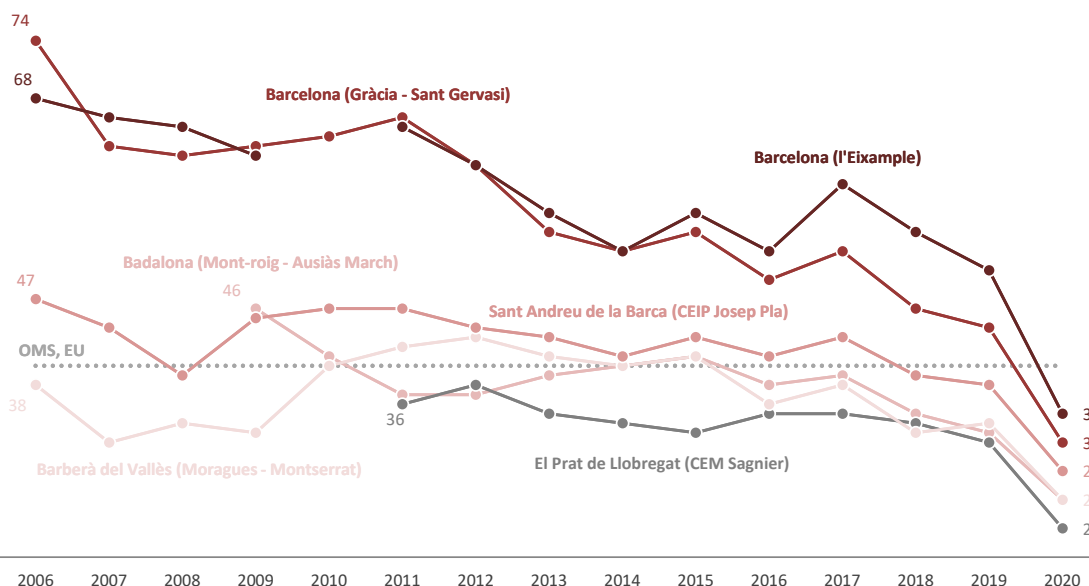
Aquest comportament en les pautes de mobilitat generals també es manifesta en les estadístiques i registres dels diferents mitjans de transport. Així, el descens en la demanda del transport públic ha estat del 46,5% pel conjunt de l'STI, i la disminució de trànsit en les vies d'alta capacitat de l'àrea metropolitana de Barcelona, se situa en valors entre el -15,3% a la B-20 o -15,9% a la C-17, i els -37,7% a la C-16. Al mateix temps, tant el servei de Bicing com el servei de Bicibox han registrat increments en el nombre d'usuaris i abonats, encara que en conjunt, la demanda ha experimentat descensos.



Gràfic 5. Viatges anuals en transport públic a l'àmbit de l'STI (milions); 2005-2020. Font: ATM

La disminució de la mobilitat, particularment durant les primeres fases de la pandèmia, ha permès constatar les grans implicacions del model de mobilitat vigent en relació a aspectes com la qualitat de l'aire, el soroll o l'accidentalitat viària.

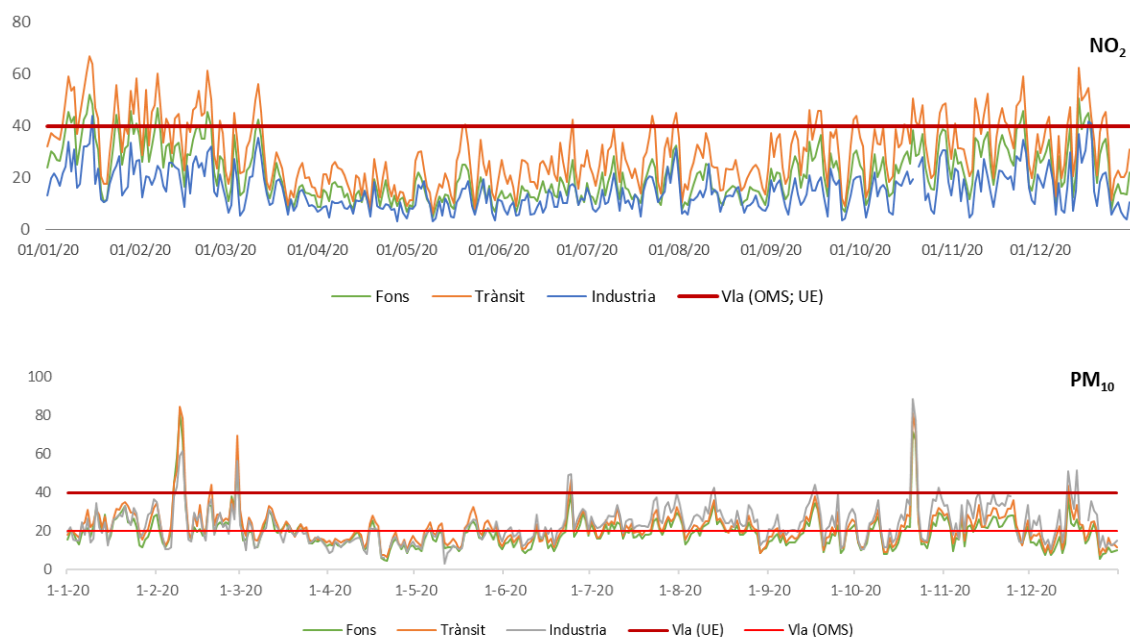
Respecte a la qualitat de l'aire, es partia d'una situació que s'havia mantingut pràcticament invariable en els anteriors anys, de superació dels líndars establerts per la UE quant a NO₂ en la conurbació central de Barcelona i en algunes de l'àmbit metropolità (vegeu figura)



Gràfic 6. Mitjana anual d'immissions de NO₂ (µg/m³) en algunes estacions de la XVPCA i valors límit establerts per la UE i recomanats per l'OMS. 2006-2020. Font: IERMB, a partir de dades XVPCA (Generalitat)

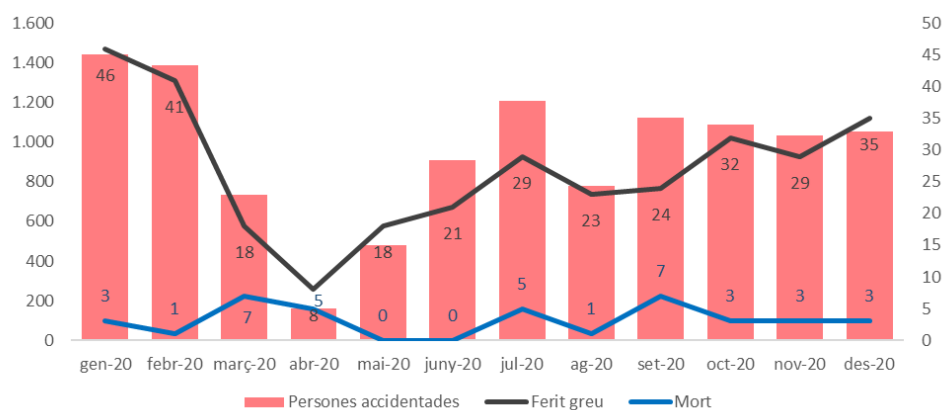
Durant la pandèmia, les estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) van mesurar durant el confinament inicial mínims històrics de contaminació (vegeu figura), especialment de NO₂, conseqüència de la reducció de la principal font d'emissions, el trànsit. De fet,

aquest 2020 totes les estacions de vigilància van complir per primera vegada el nivell guia anual de l'OMS i el valor límit anual del UE per a l'NO₂ (40 µg/m³). Tot i això, es va superar el nivell guia de l'OMS per a partícules PM₁₀. És important destacar que les fites aconseguides són estadístiques anuals. Malauradament, la bona qualitat de l'aire només ha coincidit durant les primeres restriccions de mobilitat i el confinament domiciliari: la recuperació progressiva del trànsit també ha comportat la recuperació dels nivells de contaminació anteriors a la pandèmia.



Gràfic 7. Mitjana dels nivells diaris de contaminació (NO₂ i PM₁₀) registrats als punts de mesurament de la XVPCA ubicats a l'àrea metropolitana de Barcelona segons la seva tipologia (de fons, trànsit i industrials) i valors límit establerts per la UE i recomanats per l'OMS. Font: IERMB, a partir de dades XVPCA (Generalitat)

Finalment, en l'àmbit metropolità el nombre de víctimes d'accidents de trànsit aquest any 2020 (11.343 persones) s'ha reduït un 38,1% en comparació amb l'any anterior i s'han registrat un 24% menys de morts. Tanmateix, i de manera similar a la qualitat de l'aire, la represa del trànsit motoritzat després dels primers mesos de l'any ha resultat en un repunt de la sinistralitat viària (vegeu gràfic).



Gràfic 8. Víctimes en accidents de trànsit a l'àrea metropolitana de Barcelona (gener 2020-desembre 2020) Font: IERMB, a partir de dades SCT. Nota: dades provisionals a l'espera de la publicació de les dades definitives del SCT per al 2020

Seguiment de la implementació de les mesures del Pla

L'informe de seguiment anual del PMMU 2019-2024 es realitza a dos nivells: (1) A nivell global i per eix temàtic i (2) Per les mesures de major impacte socioambiental. Més concretament:

(1) Seguiment global i per eixos estratègics del Pla

En primer lloc, es fa un resum global de l'estat d'execució del Pla per després fer-ho amb més detall a nivell dels 7 eixos estratègics que sustenten les línies d'actuació del PMMU.

Per a dur a terme aquests dos apartats s'ha analitzat el grau de desenvolupament de les 102 mesures del Pla, a partir de la comprovació de l'estat d'execució de les accions i actuacions que s'hi contemplen.

En conseqüència, per a cada mesura s'ha comprovat si s'ha iniciat (i en quin grau) o no, o si s'han produït replantejaments respecte de l'inicialment previst. S'ha considerat que una mesura estava iniciada qual, almenys, una de les accions o actuacions que contempla s'ha iniciat.

L'agregació d'aquesta informació a nivell global, per eix temàtic permet veure l'evolució del Pla mitjançant informació quantitativa i qualitativa.

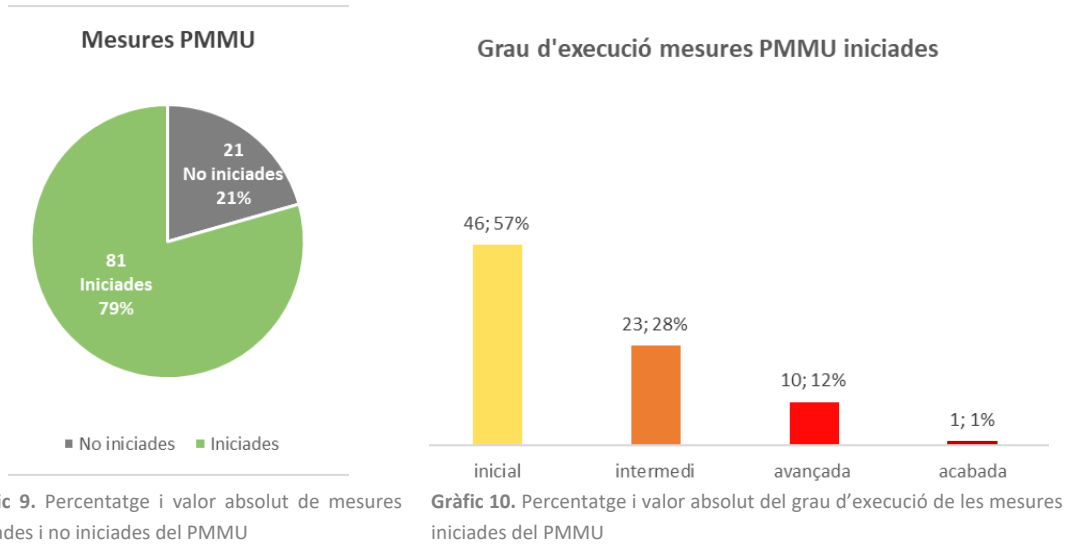
(2) Seguiment de les mesures de major impacte socioambiental

En aquest apartat es fa un exercici semblant a l'anterior, seleccionant només mesures que l'avaluació ambiental estratègica del PMMU va concloure que podrien contribuir amb més intensitat a la consecució dels objectius socioambientals.

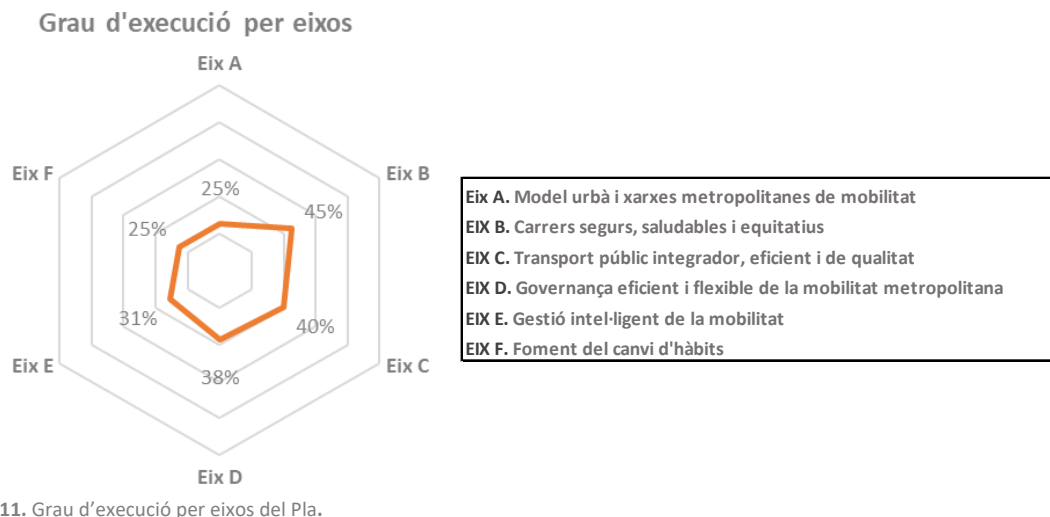
Quan així s'escau, s'incorpora el context que ha pogut condicionar el seu desplegament i que ha pogut impactar en la calendarització d'algunes mesures o, fins i tot, que ha pogut suposar la seva reorientació.

Seguiment global del Pla

De les 102 mesures que contempla el PMMU 2019-2024, **80 estan iniciades, representant un 79% del total**. D'aquestes mesures iniciades, 46 es troben en un grau d'execució inicial (57%), 23 en un grau intermedi (28%), 10 en estat avançat (12%) i 1 ja està finalitzada.



Per ordre, els eixos estratègics del Pla que major grau d'execució de les mesures han aconseguit aquest dos primers anys són l'Eix B i l'Eix C; per contra, els que menor ritme han tingut són l'Eix A i l'Eix F.



L'Eix B del Pla, que engloba mesures encaminades a impulsar uns carrers segurs i saludables, és el que s'està executant a una major velocitat i es troba a prop d'estar a la meitat de la seva implementació. En part, aquest ritme s'explica per l'acceleració de diverses actuacions arran de la irrupció de la pandèmia per la Covid-19.

L'Eix C, que aposta per un transport públic integrador, eficient i de qualitat, també s'ha vist accelerat per actuacions prèvies que han acabat de consolidar-se i, alhora, en determinats casos també per la irrupció

de la Covid-19. L'Eix D sobre governança i l'Eix E que integra mesures per a una gestió intel·ligent i flexible de la mobilitat metropolitana, també avancen a bon ritme.

L'Eix F (Foment del canvi d'hàbits) mostra un menor grau d'execució amb un percentatge més elevat de mesures no iniciades. Per la seva banda, l'Eix A també avança a un ritme més lent, ja que engloba mesures que requereixen canvis de caràcter estructural pel que fa a la l'execució d'infraestructures de mobilitat, dependents d'altres administracions en la seva majoria i amb un període temporal més ampli per tal d'implementar-se en la seva totalitat.

A grans trets, les mesures que s'han iniciat o que s'han pogut desplegar en gran mesura o completament, responen a diferents causes:

1. Mesures i actuacions que es van incorporar al PMMU que ja estaven molt avançades i que es van poder desplegar completament durant l'any 2019 o els durant els mesos de gener i febrer de 2020.
2. Actuacions que s'han iniciat durant tot el període 2019-2020 i que es troben en la seva fase inicial de desplegament.
3. Mesures i actuacions que, degut a la irrupció de la pandèmia per la covid-19, s'han accelerat d'acord amb la reorientació d'algunes prioritats polítiques per part de l'AMB i la resta d'administracions, com s'ha explicat en el capítol d'emmarcament general.

L'única mesura que s'ha pogut desplegar en la seva totalitat, ja estava molt avançada quan es van incorporar al Pla, és la Mesura 69 sobre la **definició d'un marc regulador sobre llicències VTC**.

Les mesures es troben en un grau d'execució avançat són:

- **El desplegament i monitoratge de la Zona de Baixes Emissions (ZBE)- Àmbit Rondes.** Està activa la ZBE-Rondes des de l'1 de gener de 2020 de forma permanent.
- **Desplegar les Zones de Baixes Emissions en els municipis metropolitans.** S'ha donat suport a alguns municipis per desplegar-les.
- **Desplegar polítiques d'harmonització i gestió uniforme de l'estacionament regulat.** S'ha treballat amb l'extensió de l'App AMB Metropolità d'estacionament regulat en diferents municipis metropolitans (10, a desembre de 2020).
- **Desenvolupar una plataforma digital metropolitana per la gestió de la DUM.** El dia 29 de juny de 2020 es va iniciar el servei de l'app SPRO, una nova aplicació mòbil per la gestió de l'estacionament de la DUM.
- **Fomentar incentius d'accés a la feina o a l'escola en bicicleta.** S'han realitzat els premis Bicimpuls o continua el programa de subvencions com el Biciempresa.

Altres mesures que també es troben en un estat avançat d'execució perquè ja estaven iniciades o força executades quan es van incorporar al Pla són:

- **Xarxa de Bus Metropolità d'Altes Prestacions.** A finals de desembre de 2020, ja estaven en funcionament 10 línies AMB exprés i 9 AMB Metrobús.

- **Impulsar les parades a demanda per a dones o d'altres col·lectius vulnerables.** Durant el 2020 s'han desenvolupat estudis per tal de poder implementar aquesta mesura en altres línies del Nitbus pròximament.
- **Millorar l'estructura tarifària i simplificar el sistema de títols de transport.** El 2019 es crearen els títols T-Usual i T-Casual, en substitució de la T-Mes/T-50/30 i T-10, respectivament.
- **Dissenyar nous canals de diàleg amb els actors implicats en el transport de mercaderies.** L'AMB ha treballat i col·laborat amb el sector en el marc de diferents grups de treball (ZBE-Rondes, Taula del Sector Logístic, BCL).
- **Portar un seguiment de la demanda de bicicletes.** N'existeixen 79 punts d'aforament en tot l'àmbit metropolità, i se n'ha realitzat una campanya específica l'any 2019.

Hi ha mesures que han agafat rellevància i impuls degut a la irrupció de la pandèmia i que estan en un grau d'execució intermedi o inicial, però en les que s'està treballant per implementar-les amb la major celeritat possible:

- **Ampliació de la xarxa metropolitana Bicivia i de la resta de la xarxa pedalable.** S'ha ampliat amb 34 km nous, i s'han impulsat estudis i projectes executius de nous trams.
- **Ampliació dels espais per a vianants.** S'ha donat suport als municipis per adequar l'espai públic a les necessitats de mobilitat plantejades per la crisi sanitària, donant més qualitat de vida a les ciutats. A banda, s'està executant la remodelació de la C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat, eix que també dona un gran protagonisme a les persones.
- **Impuls de l'ús dels serveis de bicicleta pública (Bicing i e-Bicibox) i Bicibox.** S'ha realitzat la prova pilot e-Bicibox, i, en el PSA 2020-2023, es preveu l'impuls d'un nou servei de bicicleta pública metropolitana.
- **Carrils bus-VAO als principals accessos a la ciutat de Barcelona.** L'agost del 2020 va entrar en funcionament el nou carril bus-VAO a la C-31 al seu pas per Badalona. Les obres de la C-245, que inclouen una plataforma reservada per a l'autobús, ja s'han iniciat.
- Actuacions i intervencions immediates per donar prioritat a l'autobús a la via pública, com la **millora de velocitat comercial dels autobusos**. Se n'han instal·lat 16 parades dobles i diversos punts de prioritat semafòrica. L'*Acord per una nova mobilitat metropolitana* proposa crear a mitjà termini 100 parades dobles i en relació a la prioritització semafòrica es proposa fer fins a 500 actuacions en diferents municipis metropolitans.

Hi ha altres mesures que, també per diferents causes, no han estat iniciades o estan en un nivell molt inicial. Fins i tot, s'ha vist que poden no acabar realitzant-se o caldria replantejar. Algunes d'elles són:

- **Introduir de nous criteris sobre l'aparcament en el planejament urbanístic metropolità.** No es durà a terme degut a que no es preveu que el PDU de l'AMB reculli aspectes sobre la regulació de l'aparcament, sinó que serà el planejament derivat associat a nous creixements que pugui integrar aquesta dimensió.
- **Introduir criteris sobre l'ordenació del sòl logístic i necessitats associades:** Respecte de l'actuació *Integrar el pla de regulació i ordenació del sòl logístic dintre de la resta de conjunt de plans metropolitans de mobilitat urbana*, el PDU no executarà accions d'aquest tipus. I respecte a

prioritzar l'assentament d'activitats logístiques amb usos associats directament al Port de Barcelona en àrees properes a aquest, no es preveu desenvolupar aquesta acció. En general, en el discurs logístic hi ha identificades algunes estructures o sectors futurs, vinculats a infraestructures. Sí s'està impulsant, no obstant, en aquesta mesura la definició del model productiu i logístic de l'AMB i vetllar per la seva aplicació, així com la creació de taules de treball.

- **Col·laborar en la creació d'una xarxa de GNV i GLP de caràcter metropolitana.** L'AMB no ha iniciat cap acció degut a que la iniciativa privada es mostra prou dinàmica en aquest àmbit.
- **Control de les emissions del sector del taxi.** Degut a la pandèmia i la reducció dràstica del quilometratge efectuat pels taxis, no s'ha considerant convenient augmentar en aquest moment la mostra de taxis a les quals l'IMET realitza seguiment, atès que el volum de dades subministrades per l'ampliació seria mínima. Així mateix, en el decurs de la definició de la mesura 64 (Digitalitzar la flota i crear un hub on hi participin les APPs que donen servei al taxi), s'està treballant per tal que la nova aplicació de mà alçada digital reculli dades per tal que aquestes puguin ser analitzades a efectes del control de les emissions del sector del taxi.
- **Millora de la gestió de la mobilitat turística metropolitana.** La situació de pandèmia i l'aturada de l'activitat turística obliga a reorientar la mesura i, per tant, ara mateix no té sentit redactar i aprovar una estratègia a nivell metropolitana.
- **Creació d'una plataforma digital de viatge compartit.** Tot i no haver estat iniciada, la propera implantació (prevista el 2022) d'un nou servei metropolitana de bicicleta pública i la concessió de llicències metropolitanas (prevista a finals de 2021) per a ciclomotors i motocicletes d'ús compartit, poden ser una oportunitat per desenvolupar-la.
- **Definir i impulsar projectes de camins escolars.** Es vincularà amb el Programa metropolitana d'educació per a la sostenibilitat "Compartim un futur" de l'AMB. Actualment, els camins escolars són promocionats pels ajuntaments metropolitanos i per la Diputació de Barcelona.

Seguiment per eixos estratègics

Aquest capítol permet realitzar un seguiment de l'execució del PMMU 2019-2024 pels 6 eixos estratègics que el conformen, fent una descripció de les tasques realitzades en les diferents línies d'actuació i mesures que inclouen.



EIX A. Model urbà i xarxes metropolitanes de mobilitat



EIX B. Espais i carrers segurs, saludables i equitatius



EIX C. Transport públic integrador, eficient i de qualitat



EIX D. Governança eficient i flexible de la mobilitat metropolitana



EIX E. Gestió intel·ligent de la mobilitat



EIX F. Foment del canvi d'hàbits

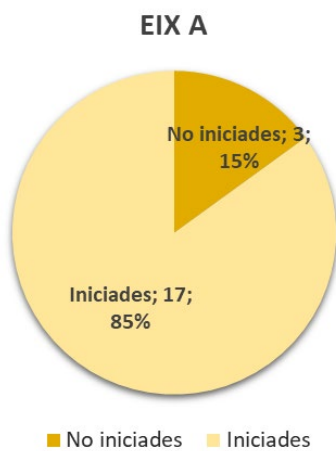
EIX A. Model urbà i xarxes metropolitanès de mobilitat

Aquest eix estratègic posa en relleu, per un costat, la importància del model urbà i del planejament urbanístic en l'assoliment de patrons i models de mobilitat més eficients i sostenibles; i, de l'altra, com l'estructura de les xarxes de transport s'ha d'encaminar a promoure una major eficiència, equitat i sostenibilitat en els desplaçaments que es donen a la metròpoli barcelonina. Es divideix en 6 subeixos o línies d'actuació.

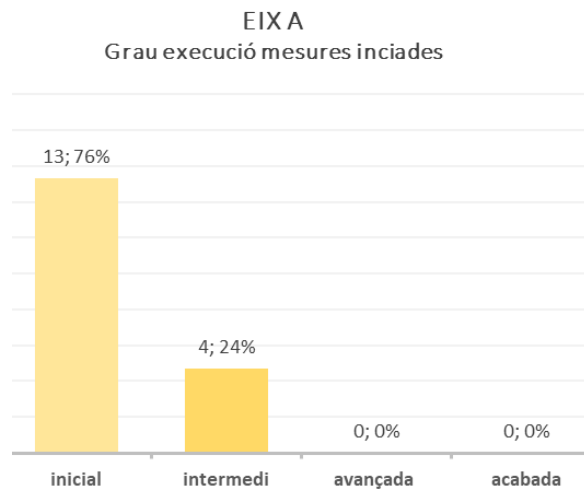
EIX A. Model urbà i xarxes metropolitanès de mobilitat

- A 01. La mobilitat en l'ordenació urbanística
- A 02. Xarxa viària bàsica al servei del sistema de mobilitat metropolitana
- A 03. Connectivitat metropolitana per la mobilitat activa
- A 04. Infraestructures per consolidar el transport públic metropolitana
- A 05. Sistema metropolitana de nodes d'intercanvi modal
- A 06. Infraestructures per organitzar el transport de mercaderies

De les 20 mesures que contempla aquest primer Eix A, **17 mesures (85%) estan iniciades**, de les quals **13 es troben en un grau d'execució inicial (76%)** i la resta, 4 mesures (24%), en un grau intermedi.



Gràfic 12. Percentatge i valor absolut de mesures iniciades/no iniciades. Eix A



Gràfic 13. Grau d'execució de les mesures iniciades de l'Eix A

La següent taula-resum integra totes de les mesures de l'Eix A, indicant l'estat i el grau d'execució de cadascuna assolit en el període 2019-2020. S'acompanya d'una descripció més detallada en els paràgrafs successius.

MESURES

EIX A
Model urbà i xarxes metropolitanas de mobilitat

A.1 La mobilitat en l'ordenació urbanística

- M.01 Introduir nous criteris sobre l'aparcament en el planejament urbanístic metropolità
- M.02 Modificar i reforçar la normativa per incrementar les instal·lacions de PdR
- M.03 Introduir criteris sobre l'ordenació del sòl logístic i necessitats associades

A.2 Xarxa viària bàsica al servei del sistema de mobilitat metropolità

- M.04 Definir, jerarquitzar i gestionar la xarxa viària bàsica metropolitana (XVBM)
- M.05 Millorar la connectivitat de la xarxa viària
- M.06 Xarxa viària prioritària per a l'autobús

A.3 Connectivitat metropolitana per la mobilitat activa

- M.07 Estendre la xarxa metropolitana per a bicicletes (Bicivía)
- M.08 Identificar i senyalitzar els itineraris pedalables recomanats provisionalment
- M.09 Estendre la xarxa d'aparcaments del Bicibox
- M.10 Implantar la bicicleta elèctrica pública metropolitana
- M.11 Implantar projectes d'integració urbana, de permeabilitat i de connectivitat pel vianant
- M.12 Dignificar els espais de vora urbana com a punt central de la mobilitat de lleure

A.4 Infraestructures per consolidar el transport públic metropolità

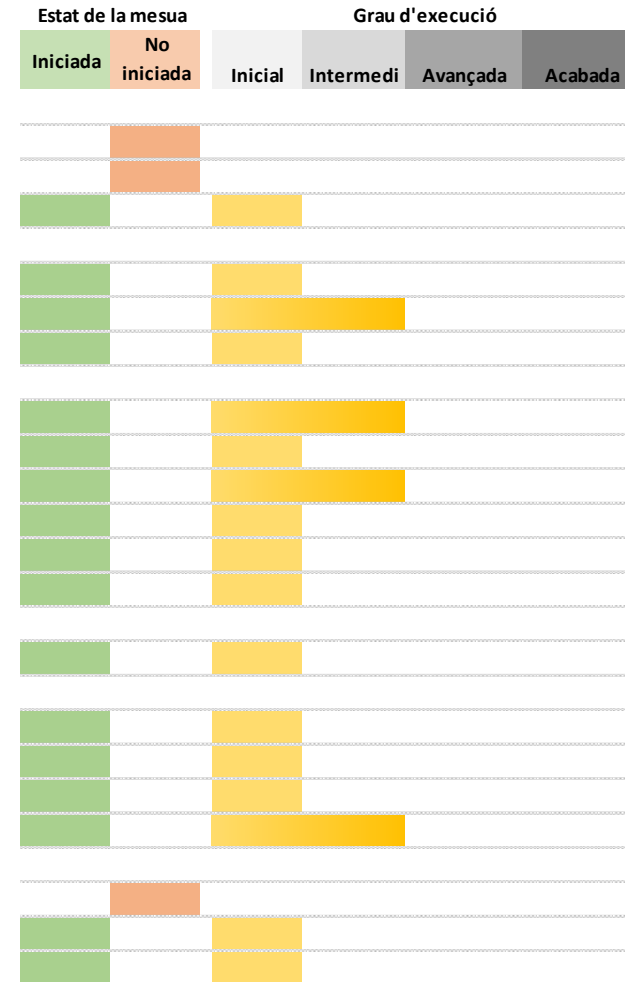
- M.13 Ampliar i millorar les infraestructures ferroviàries pel transport de passatgers

A.5 Sistema metropolità de nodes d'intercanvi modal

- M.14 Completar i millorar la xarxa d'intercanviadors de transport públic
- M.15 Sistema d'aparcaments d'intercanvi metropolitans (P+R)
- M.16 Pla d'intercanviadors d'autobús metropolità
- M.17 Pla d'aparcaments de bicicleta de gran capacitat en estacions ferroviàries

A.6 Infraestructures per organitzar el transport de mercaderies

- M.18 Noves infraestructures viàries i ferroviàries pel transport de mercaderies
- M.19 Identificar i regular itineraris per a vehicles de mercaderies
- M.20 Regular els espais d'aparcament per a vehicles pesants



En l'àmbit de les mesures de **mobilitat en l'ordenació urbanística (A.01)**, pràcticament no s'han iniciat en el seu conjunt, atès que es tracta del sub-eix que implica transformacions de caràcter més estructural, que involucren diferents instruments de planejament urbanístic i també, on la responsabilitat es compartida o recau amb altres administracions. De forma particular:

- Pel que fa a la integració de les necessitats logístiques en el planejament urbanístic, des del servei de planificació urbana de l'AMB s'està duent a terme actuacions en un nivell inicial, en forma de taules de treball amb agents i experts, per tal d'estudiar com integrar els punts estratègics i els PAE en el teixit urbà, per fer front de manera més eficaç a les necessitats dels diferents agents implicats en la logística.
- En relació amb la introducció de noves formes de regular l'aparcament en el planejament urbanístic, ara per ara no es contempla que el planejament urbanístic metropolità (el PDU) consideri la regulació de l'aparcament, sinó que serà el planejament derivat (com ara els futurs POUMs) a nous creixements el que podrà integrar aquesta dimensió, més enllà de l'escenari del PMMU.

En l'àmbit de les mesures sobre **xarxa viària (A.02)**, aquestes es troben en un estadi inicial o intermedi d'execució. De forma particular:

- En el marc dels treballs de l'Avanç del PDU de l'AMB, s'ha elaborat la proposta d'estructura urbana i social basada en les anomenades vies metropolitanes (corredors, avingudes, carrers i connectors; camins, eixos verds i parcs). S'inclou una primera aproximació a la seva regulació.
- L'AMB està participant en projectes d'intervenció de transformació de vies que van en la direcció de disposar d'una xarxa viària on els modes actius i el transport públic tinguin un major protagonisme (per exemple, a la C-245).
- Quant a la millora de la connectivitat de la xarxa viària, destaquen la nova variant de Vallirana així com la connexió entre l'A-2 i l'AP-7 al Papiol que es troba en estat avançat d'execució.
- Respecte a les actuacions en plataformes reservades per a l'autobús, ha entrat en funcionament el nou carril bus-VAO a la C-31 al seu pas per Badalona. Aquest carril bus-VAO s'ha afegit a partir de la transformació d'un dels tres carrils existents mitjançant una actuació sobre la senyalització, amb un cost molt petit i que s'ha pogut implantar de manera immediata. Són 4 km d'execució. Les obres de transformació de la C-245 entre Cornellà i Castelldefels -que inclouen plataforma reservada per a l'autobús (tipus BRT) i per la bicicleta-, estan ja en marxa.

Al mateix temps, l'AMB treballa amb els municipis metropolitans per agilitzar els mecanismes i actuacions de caràcter tàctic i/o permanent per tal de posar en servei més carrils bus, en alguns dels quals ja s'estava treballant, en la línia del que s'estableix en el PMMU.

Així mateix, s'han iniciat totes les mesures de **connectivitat metropolitana per a donar suport a la mobilitat activa (A.03)**. De forma particular:

- Fins a finals de 2020 s'han construït 34 km nous de la xarxa BiciVIA (17 km corresponents als projectes prioritaris i 17 km més de la resta d'actuacions), arribant a un total de 262 km de via metropolitana construïda.
- L'any 2019 entra en servei una prova pilot de bicicleta pública, metropolitana i elèctrica associada

als mòduls d'aparcament del servei Bicibox (prova pilot anomenada e-Bicibox). S'han instal·lat 48 mòduls a 11 municipis, amb 300 bicicletes elèctriques disponibles i 657 usuaris registrats a 31 de desembre de 2020. Aquesta prova pilot ha servit perquè l'AMB es replantegi el servei de bicicleta pública metropolitana.

- Respecte a projectes d'integració urbana, permeabilitat i connectivitat per al vianant destaca la remodelació que s'està executant de la C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat.
- S'està estudiant possibles trams i espais de vora urbana a dignificar com a punt central de la mobilitat de lleure.

Els treballs per ampliar i millorar les **infraestructures que consolidin el transport públic metropolità (A.04)** es troben en un estat d'execució inicial. Destaca l'estat avançat de les obres del nou ramal de la Zona Franca de la L10 de metro, així com l'accés de rodalies a l'aeroport.

En referència al **sistema metropolità de nodes d'intercanvi modal (A.05)**, sub-eix les mesures del qual han estat totes iniciades, cal destacar que:

- Durant el 2019, l'APP P+R s'ha estès amb dos nous aparcaments situats a l'estació del Trambaix Consell Comarcal (Sant Just Desvern) i a l'estació de rodalies del Papiol. Durant el 2020, la xarxa s'ha estès als municipis del Cervelló i Cornellà (Cornellà Estació) arribant a un total de 324 places d'aparcament al servei d'Aparcament d'Intercanvi Metropolitans P+R. Entre el 2018 i el 2020 s'ha aconseguit un increment del 128% de les places disponibles.
- El juny del 2018 va entrar en funcionament un prototipus d'aparcament col·lectiu de bicicletes a l'estació FGC de Sant Boi (en conveni amb FGC), i el juny de 2019 va ser inaugurat el primer aparcament de gran capacitat (92 places) que forma part del servei Bicibox al costat estació de rodalies RENFE a Gavà.
- L'AMB també ha accelerat els aparcaments col·lectius al vestíbul de les estacions de metro (en conveni amb TMB). Concretament, durant l'any 2020 s'han construït dos aparcaments a les estacions de metro de Pompeu Fabra (L2, Badalona, 43 places) i Parc Logístic (L9, Barcelona, 32 places). Ambdós aparcaments es troben pendent de la posada en servei.

Respecte a les **infraestructures que garanteixin una organització del transport de mercaderies (A.06)**, no s'han iniciat noves infraestructures, però sí que es troben en un estat d'execució inicial la regulació i la identificació d'itineraris per a vehicles de mercaderies així com la regulació d'espais d'aparcament per a aquests tipus vehicles.

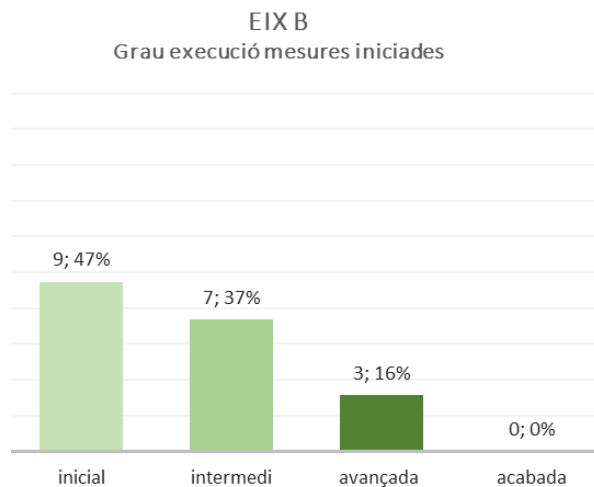
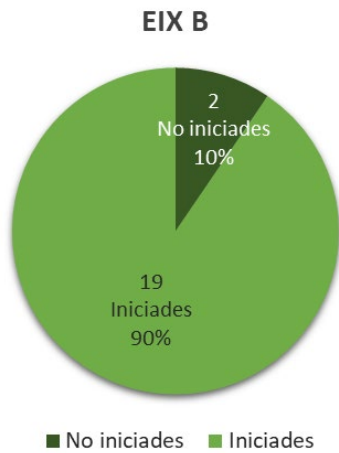
EIX B. Carrers segurs, saludables i equitatius

Aquest eix estratègic vol donar rellevància a l'espai públic com a espai de convivència, tot millorant l'habitabilitat urbana i posicionant-hi tots els ciutadans amb un mateix protagonisme, millorant la qualitat de vida de les ciutats i, particularment, disminuint els impactes negatius de la mobilitat (qualitat de l'aire i empitjorament de la salut, sinistralitat viària, canvi climàtic, etc.). Es divideix en 5 subeixos o línies d'actuació:

EIX B. Espais i carrers segurs, saludables i equitatius

- B 07.** Habitabilitat urbana i zones de baixes emissions
- B 08.** Espai públic de qualitat, accessible i inclusiu
- B 09.** Seguretat viària: visió zero
- B 10.** Aparcament i model de tarifació viària
- B 11.** Vehicles de baixes emissions (VBE)

De totes les mesures que contempla aquest segon eix, un **19 (90%) estan iniciades: un 47% (9 mesures), es troba en un grau d'execució inicial i la resta, 7 en un grau intermedi i 3 en un grau avançat.**



Gràfic 14. Percentatge de mesures iniciades/no iniciades. Eix B **Gràfic 15.** Grau d'execució de les mesures iniciades de l'Eix B

La següent taula-resum integra totes de les mesures de l'Eix B, indicant l'estat i el grau d'execució de cadascuna assolit en el període 2019-2020. S'acompanya d'una descripció més detallada en els paràgrafs successius.

MESURES

EIX B
Carrers
segurs,
saludables i
equitatius

B.7 Habitabilitat urbana i zones de baixes emissions

- M.21 Identificar i fer el seguiment dels àmbits sensibles en baixa habitabilitat urbana
- M.22 Desplegar les Zones de Baixes Emissions en els municipis metropolitans
- M.23 Desplegar i monitoritzar la Zona de Baixes Emissions (ZBE)- Àmbit Rondes

B.8 Espai públic de qualitat, accessible i inclusiu

- M.24 Estratègia metropolitana per a l'accessibilitat universal
- M.25 Millorar el disseny dels carrils bicicleta existents
- M.26 Definir i implantar un codi de senyalització urbana per a la circulació de bicicletes
- M.27 Millorar les condicions de l'aparcament de bicicletes en edificacions
- M.28 Millorar el confort i les instal·lacions complementàries dels espais per a ús de la bicicleta

B.9 Seguretat viària: visió zero

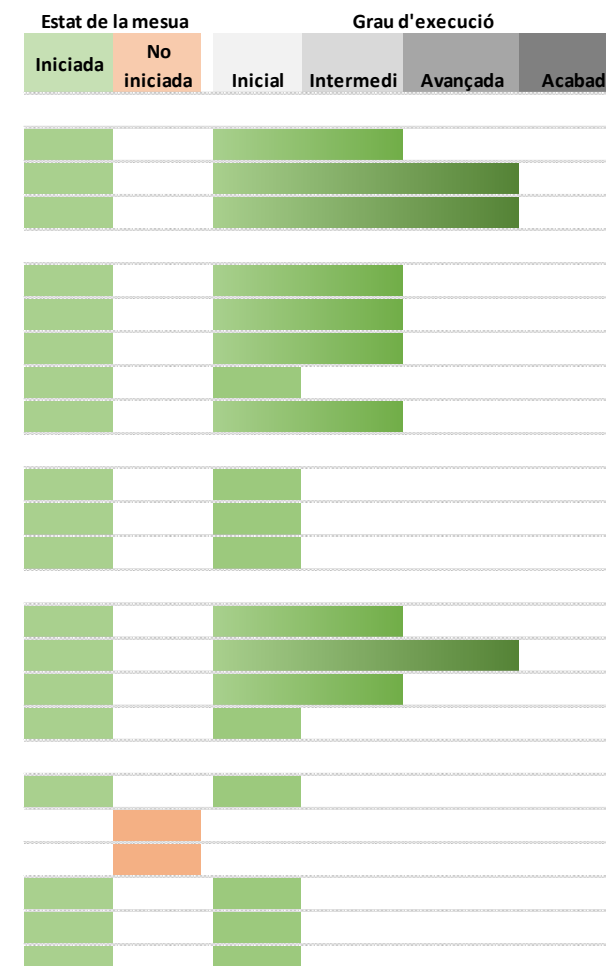
- M.29 Garantir la seguretat dels desplaçaments a peu
- M.30 Reforçar la senyalització viària per a millorar la seguretat de la bicicleta a la carretera
- M.31 Col·laborar en el disseny i en el desplegament de polítiques metropolitanes de seguretat viària

B.10 Aparcament i model de tarifació viària

- M.32 Definir i regular els espais destinats a l'estacionament en superfície
- M.33 Desplegar polítiques d'harmonització i gestió uniforme de l'estacionament regulat
- M.34 Homogeneïtzar criteris per a les zones de càrrega i descàrrega
- M.35 Definir una política metropolitana de tarifació viària per ús i congestió

B.11 Vehicles de baixes emissions (VBE)

- M.36 Ampliar la xarxa metropolitana de punts de recàrrega per a VBE
- M.37 Col·laborar en la creació d'una xarxa de GNV i GLP de caràcter metropolità
- M.38 Impulsar la instal·lació de punts de recàrrega vinculada en edificis d'habitatge
- M.39 Adaptar la fiscalitat dels vehicles a l'etiqueta ambiental
- M.40 Atorgar subvencions per a nous vehicles nets i bicicletes elèctriques
- M.41 Establir mesures per incentivar l'ús de vehicles de baixes emissions



La línia d'actuació d'**habitabilitat urbana i zones de baixes emissions (B.07)** es troba en un estat avançat d'execució. De forma particular:

- Una vegada s'ha efectuat el desplegament de la senyalització, el marc jurídic, així com les campanyes de comunicació a la ciutadania de la ZBE Rondes de Barcelona, l'1 de gener del 2020 la ZBE Rondes va passar a ser plenament operativa. No era fins l'1 d'abril de 2020 que estava previst començar a imposar sancions a aquells vehicles sense etiqueta ambiental que infringissin la normativa. Per la crisi sanitària, però, l'entrada en vigor del règim sancionador es va posposar fins el setembre de 2020
- L'AMB ha donat suport per impulsar el desplegament de ZBEs d'àmbit local en els municipis metropolitans. Concretament, a Sant Cugat del Vallès i a Sant Joan Despí, que les activaran durant l'any 2021. Per fer-ho efectiu, s'han establert convenis de delegació de competències, mecanismes de suport econòmic a la inversió i coordinació tècnica en tots els àmbits (càmeres, registre, ordenances, senyalització, etc.). A més a més, també s'han finançat actuacions a Sant Just Desvern, Sant Boi de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet i Sant Vicenç dels Horts.
- El PMMU va identificar diversos àmbits sensibles i equipaments vulnerables amb trànsit intens on es considera prioritari implantar actuacions de millora per a assolir una major l'habitabilitat urbana, amb limitacions d'accés a determinats vehicles o amb l'execució d'illes ambientals o zones pacificades. L'Ajuntament de Barcelona, ha iniciat el projecte "Protegim les escoles", per a fer els entorns escolars més segurs i saludables, i adequar nous espais d'estada i de joc. Durant el 2020, s'ha actuat en 26 centres educatius de la ciutat.

En l'àmbit de les mesures i actuacions que vetllin per avançar cap a un **espai públic de qualitat, accessible i inclusiu (B.08)**:

- El PMMU vol aconseguir l'accessibilitat universal en les diferents esferes que componen la mobilitat quotidiana (al transport públic i a l'espai públic, particularment). L'àrea de Desenvolupament Social i Econòmic de l'AMB ha dut a terme diferents iniciatives que poden servir de referència per al desenvolupament de projectes associats a l'accessibilitat en la mobilitat quotidiana. Així, des de l'Observatori de l'Accessibilitat de l'AMB s'impulsen de manera transversal diferents línies d'actuació per a lluitar contra les desigualtats socials.
- Durant el 2020, en col·laboració amb la majoria d'ajuntaments metropolitans, s'ha actualitzat el mapa de la xarxa pedalable metropolitana. Una de les categories d'aquesta xarxa és la vorera-bici, i se n'han identificat 115,6 km. Disposar d'aquesta informació és essencial per a poder concretar alternatives més adequades a aquest tipus de xarxa, en aquells municipis on se n'ha identificat un major nombre de quilòmetres, com Sant Cugat del Vallès (16,8 km), l'Hospitalet de Llobregat (14,8 km), Sant Joan Despí (10 km), Barberà del Vallès (7,3 km) o Sant Adrià de Besòs (6,8 km).
- També s'ha començat a impulsar una unificació de criteris de disseny i una definició d'estàndards en la senyalització de vies pedalables. Per aquest motiu es proposava l'elaboració d'una guia de recomanacions per a la senyalització de la bicicleta en zones urbanes i la realització de dues proves pilot. Amb l'entrada en vigor del RD 970/2020 de 10 de novembre, aquesta mesura requereix una reorientació, ja que tots els carrers amb sentit únic passen a ser carrers de 30 km/h.

- D'altra banda, s'han començat a instal·lar diferents punts d'autoreparació en punts estratègics de la xarxa Bivivia, en el nou aparcament segur de gran capacitat que s'ha posat en marxa a Gavà, o en el locals comercials per aparcar bicicletes a Sant Joan Despí i Esplugues de Llobregat. Totes les *Jugateques* ambientals de l'AMB tenen un Bicikit, caixa d'eines d'autoreparació + inflador. Tots les caps de setmana estan disponibles a les *jugateques* ambientals.

En relació amb les actuacions de **seguretat viària (B.09)**, les mesures es troben en un grau d'execució molt inicial, però es considera necessari continuar en la línia de treball iniciada. Més particularment:

- Entre els anys 2019 i 2020 els ajuntaments o la Diputació de Barcelona han continuat treballant per tal de crear espais segurs i òptims en l'espai públic. De fet, algunes de les travesseres a on el Pla proposa actuar formen part de projectes més integrals de transformació urbana, i on s'està posant en valor el vianant, com per exemple, l'eix de la C-245, l'avinguda Meridiana i l'avinguda Diagonal de Barcelona, la N-150 a Cerdanyola del Vallès i Barberà del Vallès o la BV-2002 a Sant Vicenç dels Horts (amb millores en la semaforització de determinats trams varis i àmbits urbans i adaptant la regulació semafòrica als vianants).
- Durant el 2020 s'han geolocalitzat els accidents en bicicleta registrats a l'àrea metropolitana de Barcelona en el període 2010-2019. En conseqüència, s'ha ofert una perspectiva geogràfica sobre l'accidentalitat en bicicleta i se n'ha analitzat la tipologia d'accidents i el perfil sociodemogràfic de les persones accidentades. Aquesta informació és essencial per poder identificar el nivell de risc dels trams que concentren més accidents i corregir aquells elements que propicien aquesta major accidentalitat. L'alta accidentalitat amb ciclistes implicats en vies interurbanes durant el 2019 i 2020 fa més imprescindible tirar endavant la definició de la senyalització de carreteres compartides i la realització d'una prova pilot que pugui ser replicada.

Quant a l'**aparcament i tarifació viària (B.10)** cal destacar que:

- L'AMB ha elaborat un document de recomanacions per coordinar la regulació municipal de l'estacionament regulat amb l'objectiu de detallar un marc comú i compartit que permeti actualitzar i homogeneïtzar les ordenances municipals.
- S'ha posat en marxa l'app AMB Metropolità per als municipis de la metròpolis de Barcelona, gràcies a la signatura d'un conveni entre l'Ajuntament de Barcelona, BSM, l'AMB i AMB informació. A finals de 2020 aquest sistema ja estava disponible a 10 municipis metropolitans (Barcelona, Badalona, Castelldefels, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Montgat, el Prat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Santa Coloma de Gramenet). A Barcelona s'ha ampliat l'estacionament regulat al districte d'Horta-Guinardó i als barris de Sant Martí. A l'Hospitalet s'han ampliat diverses zones regulades per a residents. Aquesta ampliació s'ha realitzat amb el suport tècnic i tecnològic (APP AMB Residents) de l'AMB.
- El juny de 2020 es va iniciar el servei de l'app SPRO, una nova aplicació mòbil per la gestió de l'estacionament de la distribució urbana de mercaderies (DUM), destinada als professionals del sector. Els municipis metropolitans que han iniciat l'activitat són 7: Badalona, Barcelona, Castelldefels, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Santa Coloma de Gramenet. A Barcelona l'SPRO substitueix l'antiga app areaDUM. S'ha dut a terme una instal·lació parcial de la senyalització vertical en els municipis metropolitans en els quals s'inicia l'app i s'ha procedit a harmonitzar-ne els criteris a tots els municipis que s'adhereixen a la plataforma metropolitana de la DUM.

- S'ha iniciat un espai de diàleg amb les diferents administracions per definir una estratègia compartida sobre el peatge metropolità de contaminació i congestió. L'AMB ha estudiat les possibilitats d'implantació de diverses formules de tarifació per a ús i congestió. Complementàriament, s'ha establert una taula de diàleg permanent amb els municipis de la ZBE Rondes per compartir les diferents propostes.

Les mesures encaminades a promoure un major parc de **vehicles de baixes emissions (B.11)** es troben en un estadi inicial d'execució:

- L'AMB ja ha desplegat una xarxa de 10 electrolinereres (amb un punt de recàrrega ràpida i un punt de recàrrega normal cadascuna). La gestió d'aquestes electrolinereres es va fer a través d'un contracte de licitació, que té vigència fins al 2020. El contracte per a l'ampliació de l'actual xarxa d'electrolinereres (de 10 fins a 48) i la seva posterior explotació i manteniment es preveu que sigui licitat durant l'any 2021.
- L'AMB proposa que les ordenances municipals dels ajuntaments de l'àmbit metropolità segueixin incloent les bonificacions sobre l'IVTM acordades, de 75% en vehicles de zero emissions i 50% en vehicles ECO. La majoria de municipis metropolitans ho apliquen en major o menor percentatge o durada.
- Actualment, l'AMB manté les subvencions per a la compra d'un vehicle de baixes emissions dedicat al transport i la distribució urbana de mercaderies (furgonetes i tricicles de càrrega). Addicionalment, el 2020 s'obrí una convocatòria de subvenció a projectes de ciclologia per a ajuntaments metropolitans.
- Les actuals polítiques actives per promocionar els VE i els VBE des de l'AMB són oferir recàrrega d'energia elèctrica totalment gratuïta a les electrolinereres de l'AMB, la creació de la ZBE Rondes, o les subvencions DUM a la compra de VBE tipus furgoneta.

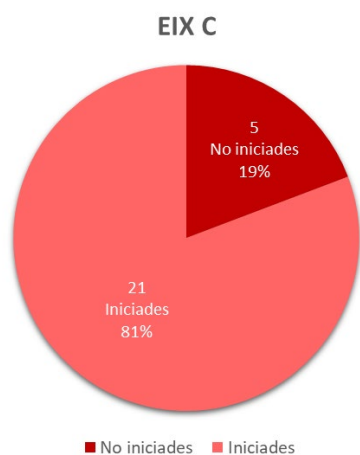
EIX C. Transport públic integrador, eficient i de qualitat

El model de mobilitat objectiu per la metròpoli barcelonina implica prioritzar el transport públic que ha d'esdevenir tant o més competitiu i atractiu que el vehicle privat. Aquest eix integra mesures que intensifiquen la competitivitat i l'atractivitat del transport públic, per aconseguir que sigui l'opció escollida per la ciutadania en el moment de desplaçar-se.

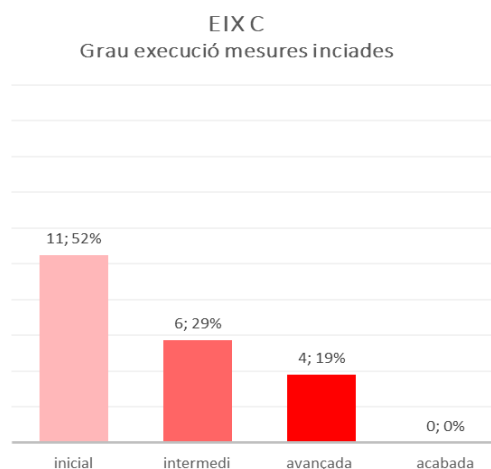
EIX C. Transport públic integrador, eficient i de qualitat

- C 12. Millora dels serveis d'autobús i ferroviaris en l'àmbit metropolità
- C 13. Flotes de transport públic i instal·lacions més sostenibles i eficients
- C 14. Transport públic per a tothom
- C 15. Homogeneïtzació de la imatge i de la informació dels serveis de mobilitat
- C 16. Sistema tarifari sensible al marc socioambiental
- C 17. Taxi metropolità atractiu i competitiu
- C 18. La bicicleta al transport públic

De les 26 mesures que contempla aquest tercer eix, **21 (81%) estan iniciades: un 52%, 11 mesures, es troben en un grau d'execució inicial i la resta, 6 en un grau intermedi i 4 en un grau avançat.**



Gràfic 16. Percentatge i valor absolut de mesures iniciades/no iniciades. Eix C



Gràfic 17. Grau d'execució de les mesures iniciades de l'Eix C

La següent taula-resum integra totes de les mesures de l'Eix C, indicant l'estat i el grau d'execució de cadascuna assolit en el període 2019-2020. S'acompanya d'una descripció més detallada en els paràgrafs successius.

MESURES

EIX C
Transport
públic
integrador,
eficient i de
qualitat

C.12 Millora dels serveis d'autobús i ferroviaris en l'àmbit metropolità

- M.42 Xarxa de Bus Metropolità d'Altes Prestacions
- M.43 Pla de millora de la velocitat comercial de l'autobús
- M.44 Pla de millora de l'oferta de bus en període estival
- M.45 Pla de millora de l'oferta d'autobús en dies festius i caps de setmana
- M.46 Pla de millora de l'oferta d'autobús nocturn
- M.47 Programa de millores del servei d'autobús de la segona corona metropolitana
- M.48 Establir un programa de serveis directes a ubicacions singulars
- M.49 Xarxa de transport a la demanda
- M.50 Pla de millora de l'oferta del servei de metro i d'autobús de gestió directa
- M.51 Seguiment d'actuacions de manteniment d'altres xarxes ferroviàries (FGC i Rodalies Renfe)

C.13 Flotes de transport públic i instal·lacions més sostenibles i eficients

- M.52 Ambientalitzar la flota i les cotxeres d'autobusos metropolitans

C.14 Transport públic per a tothom

- M.53 Millorar l'entorn i l'accessibilitat a les estacions i a les parades de transport públic col·lectiu
- M.54 Millorar els serveis de transports adaptats a la diversitat funcional
- M.55 Programa d'acompanyament a usuaris potencials del transport públic
- M.56 Impulsar les parades a demanda per a dones o d'altres col·lectius vulnerables

C.15 Homogeneïtzació de la imatge i de la informació dels serveis de mobilitat

- M.57 Uniformitzar la imatge de marca dels serveis de transport gestionats per l'AMB
- M.58 Pla de centralització i homogeneïtzació de la informació relativa al servei

C.16 Sistema tarifari sensible al marc socioambiental

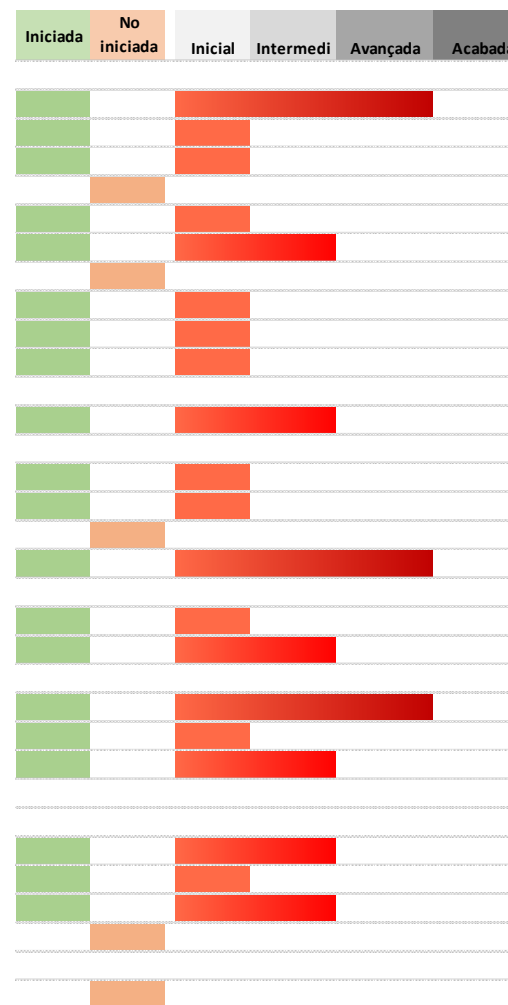
- M.59 Millorar l'estructura tarifària i simplificar el sistema de títols de transport
- M.60 Noves propostes de tarifació social del transport públic
- M.61 Noves propostes de tarifació ambiental del transport públic
- M.62 Noves tipologies de títol de transport per a visitants

C.17 Taxi metropolità atractiu i competitiu

- M.63 Pla de parades de taxi
- M.64 Digitalitzar la flota i crear un hub on hi participin les APPs que donen servei al taxi
- M.65 Ambientalitzar i adaptar a PMRs la flota metropolitana de taxis
- M.66 Controlar les emissions del sector del taxi

C.18 La bicicleta al transport públic

- M.67 Establir criteris comuns per al transport de bicicletes al transport públic metropolità



El primer sub-eix estratègic vol impulsar **millores dels serveis d'autobús i metro en l'àmbit metropolità (C.12)** i se centren, sobretot, en la millora dels serveis en l'àmbit territorial que gestiona o ha de gestionar en el futur l'AMB. Aquest sub-eix es troba en un estat inicial d'execució. Les actuacions més destacades en aquests dos darrers anys han estat:

- El desenvolupament progressiu de la xarxa de Bus Metropolità d'Altes Prestacions, vertebrada en 2 serveis (AMB Exprés i AMB Metrobús). Actualment ja estan en funcionament les línies AMB Exprés: E30, E43, E44, E70, E79, E81, E86, E95, E97 i E98. De les de línies AMB Metrobús planificades estan en servei: M1, M6, M12, M14, M19, M26, M27, M28 i M30.
- Per tal d'incrementar la velocitat comercial dels autobusos s'ha iniciat una prova pilot en la qual es determinen punts de baixada de l'autobús. Fins finals de 2020 s'han implementat 16 parades dobles i punts de prioritat semafòrica a Sta. Coloma de Gramenet (1), al Prat de Llobregat (10), a l'Hospitalet (7), a Sant Joan Despí (2), a Sant Just Desvern (1) i a Esplugues de Llobregat (1).
- En l'àmbit de l'oferta del servei de Nitbus, s'han aplicat reforços i millores de freqüència a la xarxa i s'han posat en servei noves línies com la N26 que connecta Pl. Catalunya i la zona de Diagonal Mar-Fòrum.
- Pel que fa a la segona corona metropolitana, l'AMB que es troba en fase de desplegar la competència del transport urbà en autobús existent als seus municipis, en els termes que defineix i estableix la Llei 3/2010 de l'AMB, i que actualment ja assumeix la gestió del transport urbà del Papiol, Molins de Rei i Cervelló En aquests municipis els estudis previs per tal de fer el traspàs contemplen una revisió dels serveis amb implementació de millores
- Quant a l'impuls de serveis d'autobús a la demanda, l'any 2020 estan operatius els següents:
 - Servei urbà de Cervelló
 - PR2 i PR3 al Prat de Llobregat (amb 3 parades a demanda).
 - E33 Tiana-Hospital de Can Ruti (aquest servei s'ha suprimit arran de la pandèmia).

El PMMU recull diverses mesures per tal de promoure **flotes de transport públic i instal·lacions més sostenibles i eficients (C.13)**, que es troba en un estat d'execució intermedi:

- En aquests darrers anys, la renovació del parc d'autobusos introduint vehicles de baixes emissions ha resultat que, a desembre de 2020, el 47,6% de la flota de transport públic gestionada per l'AMB es trobi ambientalitzada.
- Aquesta renovació de la flota ha anat acompanyada d'altres mesures, com la formació als conductors/es sobre les noves accions que porta associada la conducció elèctrica; o el control sobre el nivell d'emissions de la xarxa metropolitana d'autobusos.

Respecte de l'eix estratègic un **transport públic per a tothom (C.14)**, heterogeni quant al seu grau d'execució, en destaquen les següents actuacions:

- L'agost del 2019 es va inaugurar l'adaptació d'estació de metro de Jaume I (L4); les obres d'adaptació a les estacions de Vallcarca (L3) i Maragall (L4 i L5) es troben en fase de licitació. A data de desembre de 2020, un 91,4% de les estacions ferroviàries estan adaptades.
- Pel que fa a la millora de les parades d'autobús, dins del Programa d'actuacions per a la millora de l'accessibilitat de les parades d'autobús dels serveis de gestió directa de l'AMB, s'han definit les d'actuacions per tal de millorar el grau d'accessibilitat de les parades d'autobús. S'han

estudiat un total de 2.957 parades i s'han prioritzat en una primera fase les següents 33 intervencions. Durant el 2020 es van dur a terme les obres de millora dues parades (Av. Granvia - Hospital Universitari de Bellvitge a l'Hospitalet de Llobregat i Pl. Constitució a Esplugues de Llobregat).

- Durant l'any 2019 es va aprovar una addenda al conveni de col·laboració del servei de transport adaptat amb el Consell Comarcal del Baix Llobregat en la que es va ampliar l'àmbit territorial en els següents municipis: Cervelló, Corbera, Molins, Pallegà, St. Andreu de la Barca, St. Climent de Llobregat, Sta. Coloma de Gramenet, St. Vicenç dels Horts i la Palma de Cervelló.
- S'ha treballat conjuntament amb l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat de l'Ajuntament de Barcelona per a millorar la gestió en la prestació dels serveis de transport adaptat, creant un nou aplicatiu informàtic de gestió del servei que substituirà l'actual. Aquest nou aplicatiu permetrà als usuaris demanar i gestionar els seus serveis de manera àgil i autònoma.
- L'AMB ha participat en una prova pilot que permet l'accés dels escúters de mobilitat als autobusos de gestió directa i indirecta de l'AMB. La prova s'ha realitzat en el marc d'un conveni de col·laboració entre el Departament de treball, afers socials i famílies, l'Ajuntament de Barcelona, AMB, ATM, TMB, Tramvia metropolità, SA i Tramvia metropolità del Besòs, SA.
- El febrer del 2018 es va posar en marxa la prova pilot baixada a demanda al servei de Nitbus. La mesura s'aplica a dones i menors d'edat, tot i que també s'ha atès a les peticions d'altres persones, en funció de les possibilitats del servei. La prova s'ha portat a terme a la línia N1 al polígon industrial de la Zona Franca i a la N9 al seu pas per Montgat i Tiana. Durant el 2020 s'han desenvolupat estudis per tal de poder implementar aquesta mesura en altres línies del Nitbus durant l'any 2021.

Continuant amb el sub-eix orientat a **homogeneïtzar la imatge i la informació dels serveis de mobilitat (C.15)**, durant el període 2019-2020 destaquen les següents accions realitzades:

- Pel que fa al material mòbil, s'ha avançat notablement i l'objectiu és anar completant la imatge progressivament en la mesura que es van renovant els vehicles.
- La informació relativa al temps real de tots els operadors està actualment centralitzada i s'ofereix via l'app AMB Mobilitat.
- Durant el 2020, l'AMB va elaborar un estudi amb dos objectius principals: per una banda, extreure, estructurar i analitzar la informació sobre les peticions d'informació, queixes i suggeriments recollides a la base de dades; per l'altra, realitzar una valoració del procés de recollida d'informació i de l'estructura de la base de dades per tal de millorar-ho a futur. També inclou diverses recomanacions de millora en el procediment de recollida de la informació sobre reclamacions, queixes o peticions d'informació, així com en l'anàlisi posterior de resultats.

El PMMU contempla actuacions per tal d'assolir un **sistema tarifari sensible al marc socioambiental (C.16)**. Aquesta línia d'actuació assoleix un grau d'implementació avançat. La posada en marxa l'ampliació de la primera corona tarifària al conjunt dels 36 municipis metropolitans pels desplaçaments interns metropolitans, l'1 de gener de 2019, n'és un exemple. Altres mesures implementades han estat:

- El Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el desembre de 2019 una modificació substancial dels títols i de transport públic amb l'objectiu d'afavorir les persones usuàries més recurrents, amb una baixada de preu molt substancial, de l'ordre del 25%, en els abonaments de transport.

Amb aquest canvi, la nova T-Casual substitueix la T-10 passant a ser unipersonal i la T-Usual substitueix la T-Mes i la T-50/30. Es crea la T-Familiar, que permet fer vuit viatges multipersonals durant un mes a un preu de 10 €. Com a novetat apareix la T-Grup, que permet fer 70 viatges en 30 dies i que està pensada per a grups, com ara escoles o clubs esportius. La T-Jove, la T-16 i la T-Dia es mantenen.

- Fins al desembre de 2020, s'ha estès la prestació de la tarifació social a tres nous municipis de la 2a corona de l'AMB (la Palma de Cervelló, Sant Climent de Llobregat i Torrelles de Llobregat) i mitjançant AMB Informació s'ha assumit la gestió dels títols socials en quatre ajuntaments (els tres anteriors i Sta. Coloma de Gramenet).
- A la vegada, en 2020 s'han iniciat negociacions per incorporar els títols socials de l'AMB a serveis de transport interurbans i urbans de la 2a corona de l'AMB. També s'ha iniciat l'anàlisi per valorar la modificació dels col·lectius i/o dels llinars econòmics del sistema de tarifació social metropolitana, particularment de la T-Rosa.
- A 31 de desembre de 2020 s'han assolit les 10.844 targetes T-verda concedides, el que ha representat la retirada de la circulació de 9.398 cotxes-turisme i 1.440 motocicletes-ciclomotors altament contaminants.
- La targeta *Hola Barcelona Travel Card* s'ha estès a altres serveis de transport públic, com el Nitbus o l'Aerobús.

El PMMU recull diverses mesures per tal que el **servei de taxi sigui atractiu i competitiu (C.17)**. Les accions més destacables realitzades en els dos darrers anys han estat:

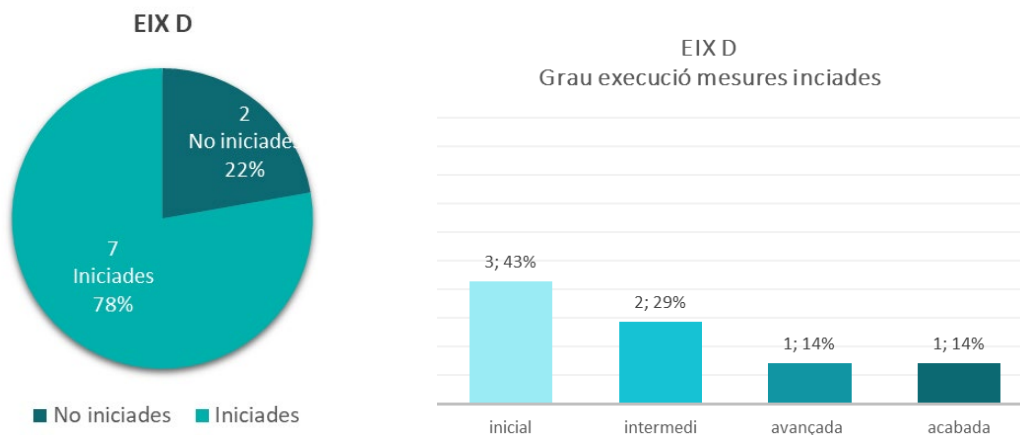
- Quant al pla de parades de taxi previst, l'Ajuntament de Barcelona i l'IMET estan treballant en la definició d'un pla de microparades, que donin una cobertura territorial extensa i que permetin atendre els serveis de taxi telemàtic amb els vehicles estacionats. Resta pendent la presentació de l'estudi detallat de localització de les parades i l'execució d'aquestes.
- Des de l'IMET s'ha començat a treballar per trobar un marc de finançament sostenible per a la creació d'una plataforma APP que integri totes les aplicacions disponibles, així com en la definició de l'anàlisi funcional de l'aplicació, el qual es troba en una fase avançada pendent de licitació.
- El 2020 es proposa al Consell Metropolità del Taxi l'aprovació d'una disposició transitòria del Reglament Metropolità del Taxi per tal que existeixi una moratòria en l'obligació de canvi dels vehicles que compleixen els 10 anys durant l'any 2020 i 2021. Actualment, queden 40 taxis amb una antiguitat superior als 10 anys.
- L'ambientalització de la flota continua creixent progressivament: l'any 2020 la flota de taxis de baixes emissions ascendeix fins al 56,6%.

EIX D. Governança eficient i flexible de la mobilitat metropolitana

Aquest eix integra mesures que volen enfortir les relacions i la col·laboració institucional entre administracions i/o altres organismes, per tal d'abordar de manera més eficient els reptes de mobilitat als quals s'enfronta la metròpoli.

- EIX D. Governança eficient i flexible de la mobilitat metropolitana**
- D 19. Governança i concertació interadministrativa**
- D 20. Integració metropolitana de polítiques municipals**
- D 21. Estratègia metropolitana de la mobilitat turística**
- D 22. Finançament del transport públic**

De totes les mesures que contempla aquest eix, nou en total, **7 mesures (78%) s'han iniciat: 3 mesures(43%) es troben en un grau d'execució inicial, 2, en un grau intermedi, i la resta en un grau avançat o acabat.**



Gràfic 18. Percentatge i valor absolut de mesures iniciades/no iniciades. Eix D
 Gràfic 19. Grau d'execució de les mesures iniciades de l'Eix D

La següent taula-resum integra totes de les mesures de l'Eix D, indicant l'estat i el grau d'execució de cadascuna assolit en el període 2019-2020. S'acompanya d'una descripció més detallada en els paràgrafs successius.

MESURES

EIX D
Governança
eficient i
flexible de la
mobilitat
metropolitana

D.19 Governança i concertació interadministrativa

- M.68 Gestió unitària del transport públic urbà col·lectiu de viatgers en superfície
- M.69 Definir el marc regulador sobre llicències VTC
- M.70 Dissenyar nous canals de diàleg amb els actors implicats en el transport de mercaderies

D.20 Integració metropolitana de polítiques municipals

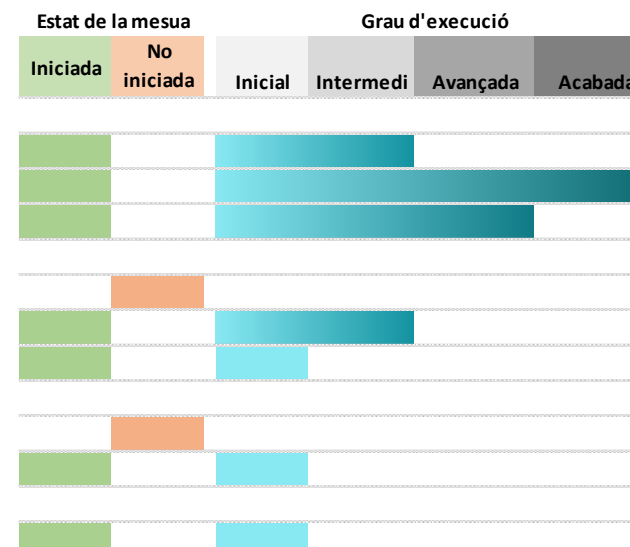
- M.71 Coordinar els PMUS d'abast municipal amb el PMMU
- M.72 Millorar el marc normatiu sobre la mobilitat activa i vehicles de mobilitat personal
- M.73 Coordinar les polítiques de promoció dels VBE dels diferents municipis metropolitans

D.21 Estratègia metropolitana de la mobilitat turística

- M.74 Millorar la gestió de la mobilitat turística metropolitana
- M.75 Millorar i promocionar els itineraris de lleure i per al turisme en bicicleta

D.22 Finançament del transport públic

- M.76 Acordar les fonts de finançament del transport públic



Respecte a les accions de **governança i concertació interadministrativa (D.19)**, que es troben en un estat avançat d'execució, cal destacar que:

- Actualment s'està desplegant la competència en el transport públic urbà col·lectiu de viatgers en autobús existent als municipis de la segona corona metropolitana, en els termes que defineix i estableix la Llei 31/2010 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. L'AMB ja assumeix la gestió del transport del Papiol, Molins de Rei i Cervelló, i s'està treballant per fer efectiu el traspàs del contracte del servei de Sant Vicenç dels Horts a l'AMB. A més a més, s'han iniciat els estudis previs de diversos municipis per tal de fer efectiva la gestió de l'AMB dels serveis de transport a Castellbisbal, Cerdanyola del Vallès, Corbera de Llobregat, Pallegà, Torrelles de Llobregat i Sant Cugat del Vallès.
- Dels serveis de transport en autobús que recorren íntegrament per l'àrea metropolitana i que actualment formen part de concessions administratives gestionades per la Generalitat, el desembre de 2020 el conseller de Territori i Sostenibilitat va signar una resolució per acordar la cessió del Departament de Territori i Sostenibilitat a l'AMB dels contractes de les concessions dels serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera Barcelona - Ripollet (V-2070) i Ripollet - Montcada (Masrampinyo) (V-2701). S'està treballant per fer efectiva aquesta cessió contractual.
- L'AMB va aprovar el maig de 2019 el Reglament que regula les VTC d'acord amb Real Decret Llei 13/2018, que va modificar la LOTT en matèria de lloguer de vehicles amb conductor (VTC) i va habilitar a les CCAA i entitats locals per establir les condicions d'exploració d'aquests vehicles. El Reglament també s'ajusta al Decret Llei 4/2019 de la Generalitat de Catalunya de mesures urgents en relació a aquest tipus de transport. En aquest sentit, el Reglament metropolità atorga les competències necessàries a l'IMET per tal de fer complir aquest reglamentació. En conseqüència, l'IMET ha desplegat la totalitat de les mesures en el seu àmbit competencial que la normativa actual vigent permet a efectes de control i inspecció dels vehicles VTC.
- En l'àmbit de la governança en el sector de la logística i el transport de mercaderies, l'AMB ha començat a col·laborar amb el sector privat, fet que possibilita una millor coordinació i un l'encaix de les polítiques públiques amb els interessos del sector. Particularment, aquestes col·laboracions s'han fet palpables:
 - En el marc del desplegament de la ZBE-Rondes de Barcelona.
 - En el marc de Taula del Sector Logístic impulsada per la Generalitat de Catalunya, exercint el lideratge de diferents línies de treball.
 - En el marc de BCL, exercint la coordinació tècnica de diferents taules.

Pel que respecta a les mesures d'**integració metropolitana de polítiques municipals (D.20)**, algunes de les accions desenvolupades durant els anys 2019 i 2020 han estat:

- L'AMB va redactar un estudi amb recomanacions per a coordinar les ordenances municipals en relació amb la regulació dels VMP.
- L'AMB ha realitzat diferents trobades amb municipis per seguir l'evolució de la normativa sobre mobilitat activa i vmps, i les mancances d'aquest, amb l'objectiu de millorar-la. S'han traslladat dubtes a DGT i hi ha un grup de treball metropolità molt actiu.
- S'ha elaborat un catàleg de senyals de mobilitat sostenible per a bicicletes.

- L'AMB ha executat una enquesta/estudi entre els Ajuntaments metropolitans per a conèixer el grau d'harmonització i coordinació pel que fa a les polítiques de promoció dels VBE, així com el grau d'acceptació i implantació de les recomanacions que l'AMB va distribuir fa uns anys entre els municipis.

En la línia d'**estratègia metropolitana de la mobilitat turística (D.21)**, en destaquen les següents actuacions realitzades:

- Durant l'any 2020, la col·laboració i la coordinació amb el CICLOBCN ha permès avançar en la millora de la senyalització, de la definició del traçat i en l'execució de les rutes Eurovelo 8. També s'ha col·laborat amb la resta d'administracions implicades en la promoció del cicloturisme i el turisme actiu en general.
- Totes les Jugateques ambientals de l'AMB tenen un Bicikit, caixa d'eines d'autoreparació i un inflador. Tots els caps de setmana estan disponibles a les Jugateques ambientals.

Finalment, respecte del sub-eix específic de **finançament del transport públic metropolità (D.22)** no s'ha avançat pràcticament. Tanmateix, la pandèmia de la Covid-19 ha fet més visible encara la necessitat d'aquest marc regulador estable que permeti sostenir en el temps el sistema de transport públic, en ésser un servei essencial per a la ciutadania i el territori metropolità.

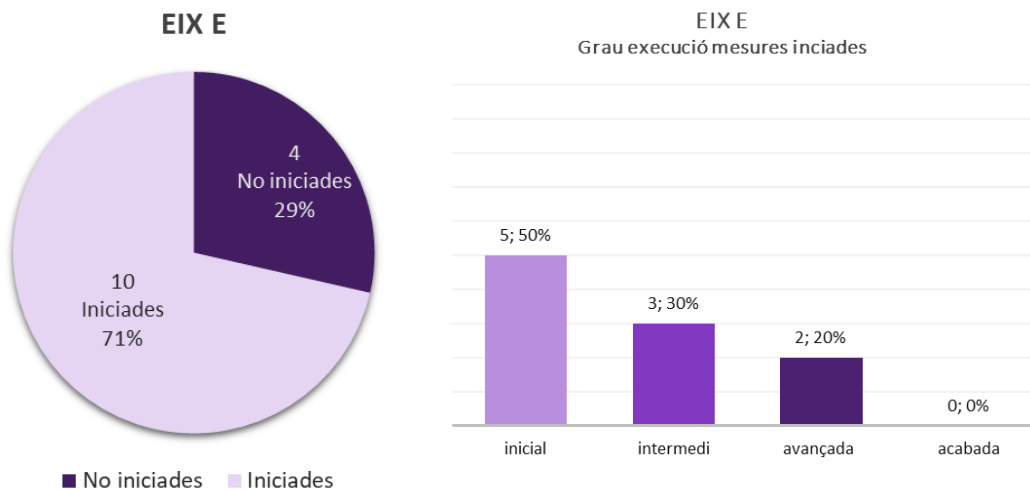
EIX E. Gestió intel·ligent de la mobilitat

Aquest eix integra mesures que volen impulsar tant la modernització de la gestió de la mobilitat mitjançant noves tecnologies, com el desenvolupament dels nous paradigmes de mobilitat a les nostres ciutats.

EIX E. Gestió intel·ligent de la mobilitat

- E 23. Sistemes d'informació i de comunicació integrats
- E 24. Nous sistemes de monitoratge de la mobilitat
- E 25. Optimització de la gestió del transport urbà de mercaderies
- E 26. Nous paradigmes de mobilitat i transició energètica

De totes les mesures que contempla aquest eix, 10 (71%) s'han iniciat: cinc d'elles es troben en un grau d'execució inicial, un 30% (3 mesures), en un grau intermedi, i la resta (2 mesures), en un grau avançat.



Gràfic 20. Percentatge i valor absolut de mesures iniciades/no iniciades. Eix E
 Gràfic 21. Grau d'execució de les mesures iniciades de l'Eix E

La següent taula-resum integra totes de les mesures de l'Eix E, indicant l'estat i el grau d'execució de cadascuna assolit en el període 2019-2020. S'acompanya d'una descripció més detallada en els paràgrafs successius.

MESURES

EIX E
Gestió
intel·ligent
de la
mobilitat

E.23 Sistemes d'informació i de comunicació integrats

- M.77 Garantir un servei d'atenció i informació ciutadana per a la mobilitat activa
- M.78 Crear una plataforma digital de viatge compartit
- M.79 Desenvolupar una plataforma digital metropolitana per la gestió de la DUM

E.24 Nous sistemes de monitoratge de la mobilitat

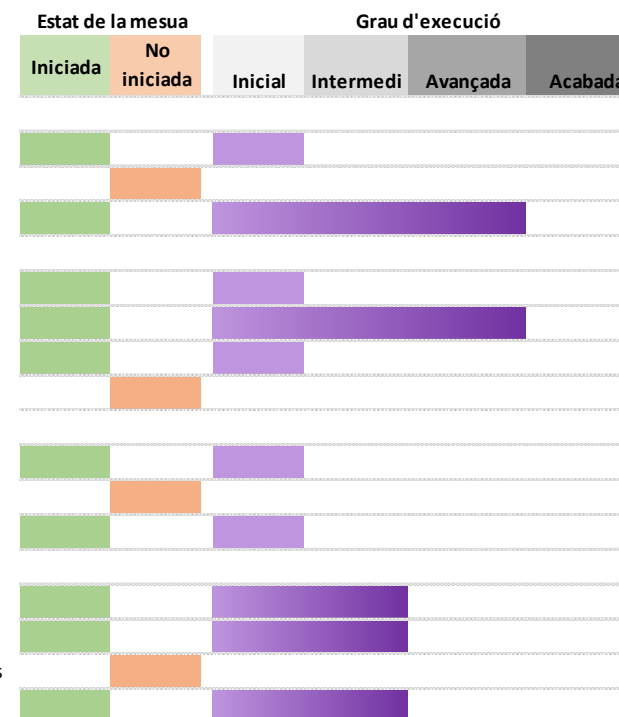
- M.80 Introduir sistemes de monitoratge de la mobilitat de vianants
- M.81 Portar un seguiment de la demanda de bicicletes
- M.82 Ampliar el coneixement del sector logístic i del transport de mercaderies
- M.83 Nous protocols de recull de dades via noves tecnologies

E.25 Optimització de la gestió del transport urbà de mercaderies

- M.84 Crear nous punts de recollida i devolució de mercaderies
- M.85 Incentivar i regular la distribució urbana de mercaderies nocturna i hores vall
- M.86 Potenciar solucions per la logística inversa

E.26 Transició energètica i nous paradigmes de la mobilitat

- M.87 Impulsar noves microplataformes de distribució urbana de mercaderies
- M.88 Acompanyar la implantació dels serveis de mobilitat compartida
- M.89 Estudiar la viabilitat i potencial d'ús del vehicle autònom i connectat en els serveis de transport de viatgers
- M.90 Impulsar projectes I+D que impliquin VBE



Respecte a les actuacions d'implementació de **sistemes d'informació i de comunicació integrats (E.23)**, cal destacar que:

- Per tal de millorar els sistemes d'informació als usuaris de la mobilitat activa, s'ha desenvolupat una prova a Sant Joan Despí on a través d'una App es permet canalitzar opinions i suggeriments de la ciutadania sobre la infraestructura ciclista. Es considera que és una iniciativa extensible a tota l'àrea metropolitana.
- El de juny de 2020 es va iniciar el servei de l'app SPRO, una nova aplicació mòbil per la gestió de l'estacionament de la distribució urbana de mercaderies (DUM), destinada als professionals del sector, a 7 municipis metropolitans: Badalona, Barcelona, Castelldefels, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Santa Coloma de Gramenet. A Barcelona l'SPRO substitueix l'antiga App areaDUM.

Quant a la línia d'actuació que vol impulsar **nous sistemes de monitoratge de la mobilitat (E.24)**, durant els anys 2019 i 2020:

- S'ha avançat notablement en el monitoratge de la mobilitat en bicicleta. Actualment l'AMB disposa de 3 punts d'aforament permanent i, conjuntament amb els punts de l'Ajuntament de Barcelona i d'altres ajuntaments metropolitans, ja hi ha 79 aforaments permanents a l'àrea metropolitana. Complementàriament, l'any 2019 l'AMB va dur a terme una campanya amb 30 punts d'aforament i que es preveu ampliar-la fins a 36 punts l'any 2021. Aquestes campanyes trimestrals d'aforaments permetran recollir dades dels desplaçaments de vianants.
- En el marc de la plataforma metropolitana de la DUM (app SPRO), l'AMB ha fet un salt endavant en la motorització de la seva demanda. Es publiquen, trimestralment, dades sobre l'oferta i demanda als municipis metropolitans on l'AMB ha implantat el servei.

Per aconseguir una **optimització de la gestió del transport urbà de mercaderies (E.25)**, una nova guia pràctica per a la *Gestió Local de la DUM* de l'ATM i el DTES estableix el principis bàsics per tal de definir un model de punts de recollida i devolució de mercaderies. Actualment, s'està iniciant una xarxa de punts de recollida i devolució, a les estacions de metro, oficines de correu, etc. També s'estan impulsant noves microplataformes de distribució urbana de mercaderies, en les quals s'hi preveu ubicar punts de recollida i devolució de mercaderies.

Per avançar cap a la **transició energètica i nous paradigmes de la mobilitat (E.26)**, cal destacar que:

- Durant l'any 2020 l'AMB va obrir una línia de subvencions als ajuntaments per impulsar la ciclogística d'últim quilòmetre. En les bases d'aquestes subvencions es descrivia en detall el model de distribució de les microplataformes.
- L'AMB ha començat a plantejar l'atorgament de llicències metropolitanes de serveis de moto i ciclomotor d'ús compartit. Ha començat a iniciar els tràmits amb els ajuntaments de la conurbació de Barcelona, perquè els cedeixi la competència en la regulació i gestió d'aquests serveis.
- El 2020 l'AMB, com a *core partner* a l'EIT Urban Mobility, va participar en 2 projectes per donar resposta a la covid-19:
 - Projecte Future MOB, adreçat a promoure la mobilitat sostenible i incentivar l'ús del teletreball.

- Projecte CD Clean, adreçat a les mesures de desinfecció d'estacions i altres espais al transport públic).
- L'AMB ha estat acceptada en qualitat de soci al projecte europeu USER-CHI (*Innovate solutions for user centric charging infrastructure*). El projecte, inclòs al programa HORIZON 2020, pretén impulsar la mobilitat elèctrica a través de solucions tècniques intel·ligents, eines de gestió innovadores, models de negoci i mesures reguladores que seran assajades a cinc àrees metropolitanes europees (Barcelona, Roma, Berlín, Budapest i Turku).

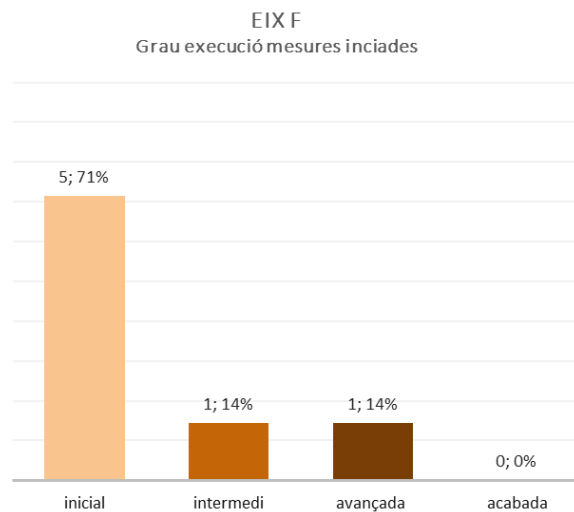
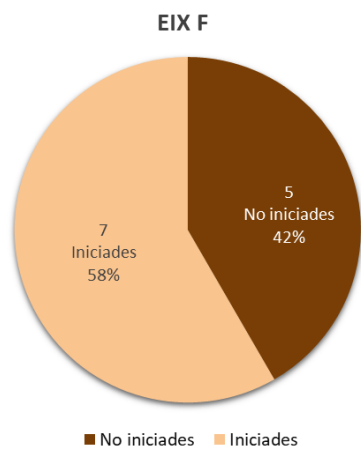
EIX F. Foment del canvi d'hàbits

Aquest eix integra actuacions que volen modificar les pautes existents de mobilitat insostenibles, a través d'accions de sensibilització, formació o d'impuls de polítiques en entorns específics, com en els centres generadors de mobilitat.

De totes les mesures que contempla aquest eix, un total de 12, un **58% de les mesures (7) s'han iniciat**: d'elles, un **71% (5) es troba en un grau d'execució inicial** i **1 mesura en un grau intermedi** l'altra **avançada**.

EIX F. Foment del canvi d'hàbits

- F 27. Accés sostenible a la feina i als centres generadors de mobilitat
- F 28. Educació per a la mobilitat sostenible
- F 29. Sensibilització i promoció de la sostenibilitat en la mobilitat



Gràfic 22. Percentatge de mesures iniciades/no iniciades. Eix F

Gràfic 23. Grau d'execució de les mesures iniciades de l'Eix F

La següent taula-resum integra totes de les mesures de l'Eix F, indicant l'estat i el grau d'execució de cadascuna assolit en el període 2019-2020. S'acompanya d'una descripció més detallada en els paràgrafs successius.

MESURES

EIX F
Foment del canvi d'hàbits

F.27 Accés sostenible als centres generadors de mobilitat

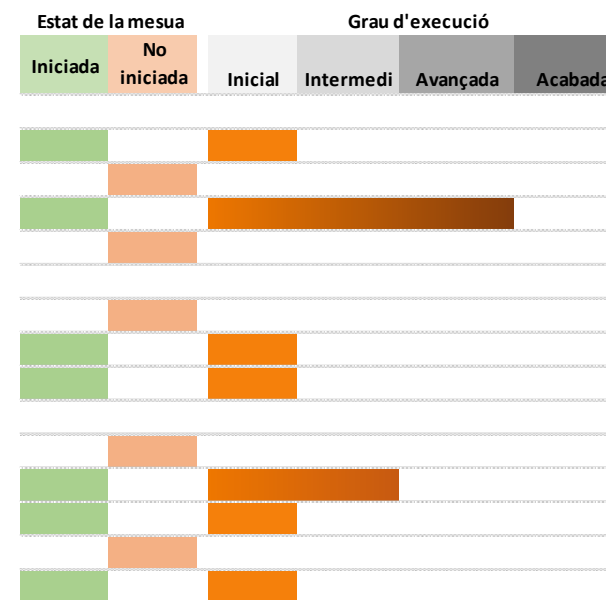
- M.91 Suport a la planificació i la gestió de la mobilitat a centres de treball i centres generadors de mobilitat
- M.92 Definir nous plans de mobilitat sostenible per a grans esdeveniments
- M.93 Fomentar incentius d'accés a la feina o a l'escola en bicicleta
- M.94 Millorar la gestió del transport discrecional laboral i escolar

F.28 Educació per a la mobilitat sostenible

- M.95 Definir i impulsar projectes de camins escolars
- M.96 Incorporar la formació en mobilitat sostenible en el programa curricular escolar
- M.97 Promocionar la formació d'agents de Policia Local

F.29 Sensibilització i promoció de la sostenibilitat en la mobilitat

- M.98 Dissenyar i impulsar campanyes de sensibilització i comunicació sobre la mobilitat a peu
- M.99 Dissenyar i impulsar campanyes de sensibilització de promoció de l'ús de la bicicleta
- M.100 Promocionar el registre de bicicletes
- M.101 Promoure l'ús dels VBE des de l'AMB a la ciutadania, centres públics i empreses
- M.102 Impulsar campanyes de sensibilització del sector logístic, les mercaderies i el comerç electrònic



Les mesures que volen apostar per un **accés sostenible als centres generadors de mobilitat (F.27)** es troben en un estat molt inicial d'execució:

- Respecte al suport a la planificació i a la gestió de la mobilitat al lloc de treball i a centres generadors de mobilitat, s'ha redactat el PDE de l'AMB i està en tràmits d'aprovació.
- S'ha donat continuïtat als premis Bicimpuls de l'AMB, que donen un reconeixement a les entitats amb projectes que fomenten l'ús de la bicicleta a la metròpolis de Barcelona, amb categoria de foment de la bicicleta per a anar a la feina i per a l'escola.

Per tal d'apostar per una **educació per a la mobilitat sostenible (F.28)**:

- L'AMB, que ostenta la presidència de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), està promovent que la mobilitat i el seu impacte siguin introduïts com a continguts d'estudi en les etapes d'ensenyament obligatori. Actualment, ja s'han treballat aquests continguts amb la DGT, avalant la metodologia 1bici+. La DGT aposta per aquesta metodologia i es coordina amb CCAA per compartir-la i estendre-la. A més, s'ha coordinat accions amb el projecte europeu SchoolChange, en el que participa la Generalitat de Catalunya al voltant de la formació ciclista en edat escolar.
- Per part de l'AMB s'ha treballat l'activitat pilot Parcs i Pedals i Pedals al Parc, per introduir la bicicleta com a vector de mobilitat entre els joves de primària i secundària.
- El desembre de 2019 es realitzà una sessió de formació a l'AMB on es convidà a la Policia Local l'Elx, amb gran experiència amb formació a escoles per compartir l'experiència amb les policies locals metropolitanas.

Respecte a les actuacions i mesures de **sensibilització i promoció de la sostenibilitat en la mobilitat (F.29)**, es troben en un estat inicial d'execució, però destaca:

- L'AMB continua impulsant i desenvolupant diferents campanyes de difusió en el marc d'un ús cívic de la bicicleta, premis i reconeixement en el marc del "Bicimpuls", campanyes com #30diesAMBbici per tal de promocionar l'ús de la bicicleta com a mitjà lúdic, saludable còmode a l'hora de fer desplaçaments. També s'està efectuant una campanya amb el nom Bivicisme.
- El PMMU proposa millorar les prestacions del "Biciregistre", en el marc de col·laboració amb la RCxB i promocionar-ne l'ús en els municipis metropolitanos enfortint l'estratègia que s'està duent a terme actualment. La RCxB ha signat un conveni amb Decathlon per tal que totes les bicicletes venudes en aquest establiment surtin registrades. D'altra banda, s'està treballant amb la DGT perquè aquesta esdevingui la propietària de les dades del Biciregistre i la RCxB esdevingui únicament l'entitat gestora, fet que facilitarà la conversió de registres municipal a Biciregistre únic i estatal.
- En el marc de la Taula del sector de la logística (TSL) s'han desplegat diverses actuacions per tal de treballar en la línia d'assolir un correcte ús de les places de càrrega i descàrrega per sensibilitzar la ciutadania sobre les problemàtiques del consum electrònic.

Seguiment de les mesures de major impacte socioambiental

D'acord amb l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE), el PMMU inclou diversos sub-eixos estratègics o línies estratègiques que poden contribuir més en la consecució dels objectius definits en l'horitzó del Pla. És a dir, es tracta dels eixos que contemplin les mesures i les actuacions de més potencial per a assolir un model de mobilitat metropolitana saludable, sostenible, eficient i equitatiu.

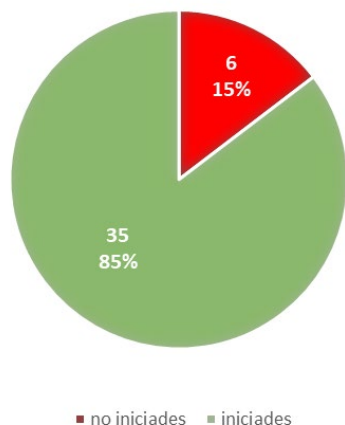
La selecció d'aquests sub-eixos va consistir en una anàlisi qualitativa explicada en l'apartat 6.5. (*Metodologia per a l'avaluació qualitativa de les mesures del Pla*) de l'EAE. Aquesta anàlisi va permetre observar tots els eixos, atès que el Model d'avaluació ambiental no va poder estimar quantitativament l'impacte de totes les mesures del Pla on es va avaluar l'impacte de diverses mesures pel que respecta a la reducció dels consum energètics, de les emissions de GEH (CO₂), de contaminants locals NO_x, NO₂, PM10 i PM_{2,5}), de l'exposició de la població i dels efectes en la salut.

Els sub-eixos estratègics resultants de major potencial en la consecució dels objectius del PMMU van ser els següents i integren 41 mesures:

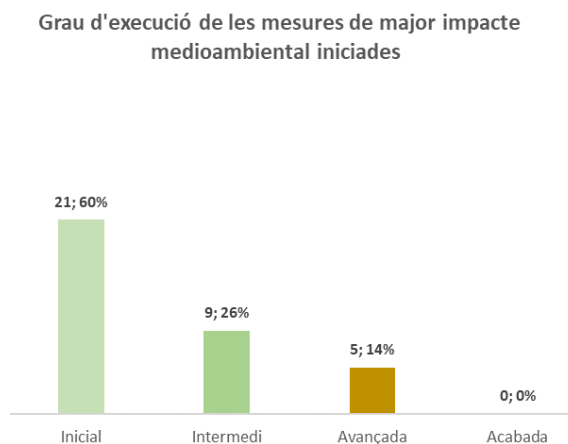
EIX A. Model urbà i xarxes metropolitanes de mobilitat	A 02. Xarxa viària bàsica al servei del sistema de mobilitat metropolitana A 03. Connectivitat metropolitana per la mobilitat activa A 04. Infraestructures per consolidar el transport públic metropolitana A 05. Sistema metropolitana de nodes d'intercanvi modal
EIX B. Espais i carrers segurs, saludables i equitatius	B 07. Habitabilitat urbana i zones de baixes emissions B 10. Aparcament i model de tarifació viària
EIX C. Transport públic integrador, eficient i de qualitat	C 12. Millora dels serveis d'autobús i ferroviaris en l'àmbit metropolitana
EIX D. Governança eficient i flexible de la mobilitat metropolitana	D 20. Integració metropolitana de polítiques municipals
EIX E. Gestió intel·ligent de la mobilitat	E 25. Optimització de la gestió del transport urbà de mercaderies
EIX F. Foment del canvi d'hàbits	F 27. Accés sostenible a la feina i als centres generadors de mobilitat

De totes les mesures considerades estratègiques per a poder assolir els objectius socioambientals del PMMU, un **85% (35) s'han iniciat: 21 d'elles** (un 71%) en un grau d'execució inicial, 9 en estat intermedi i 5 en estat avançat (vegeu figura). Aquelles més avançades principalment s'inclouen en l'Eix B; en la resta de casos, el desplegament majoritàriament es troba en estat inicial o intermedi.

Els sub-eixos estratègics sobre els quals s'ha avançat més són el **B 07 Habitabilitat urbana i zones de baixes emissions** el **B 10 Aparcament i model de tarifació viària**. Sobre el primer sub-eix, com s'ha vist, s'ha completat el desplegament de la ZBE Rondes de Barcelona amb les restriccions inicials acordades, i amb exempcions i moratòries per a determinats vehicles, que s'han vist modificades per la pandèmia. Respecte a l'aparcament i al model de tarifació viària, principalment s'ha avançat per l'àmbit de l'aparcament i no tant pel que fa al model de tarifació viària. En concret, s'ha avançat en la generació d'eines digitals per a la gestió de l'aparcament regulat en superfície tant per a particulars com a professionals del sector de la DUM i en la que s'hi ha adherit diversos municipis metropolitans. Es tracta d'una fita important en el sentit que és una passa necessària per avançar progressivament cap a la convergència de les polítiques de regulació i gestió de l'aparcament amb dimensió metropolitana.



Gràfic 24. Percentatge de mesures iniciades/no iniciades de major impacte socioambiental



Gràfic 25. Grau d'execució de les mesures iniciades de major impacte socioambiental

Pel que als sub-eixos que s'inclouen a l'Eix A, els quals tenen un caràcter estructural i on la responsabilitat recau sobre diverses administracions, cal ressaltar el desplegament de la Xarxa Bicivia, l'ampliació de la xarxa d'aparcaments de Bicibox i dels aparcaments de bicicleta de gran capacitat en estacions ferroviàries. En conseqüència, **les infraestructures i serveis d'abast metropolità per a la mobilitat activa són les que més s'han desenvolupat**. No obstant això, també cal ressaltar l'inici de la transformació de la C-245 que implicarà un pas endavant en la integració urbana d'aquesta via i l'entrada en funcionament del carril bus-VAO de la C-31 que permet donar més velocitat comercial al transport públic.

En aquest mateix Eix A, s'ha avançat molt tímidament pel que fa a l'avenç en les noves infraestructures de transport públic i en el sistema metropolità de nodes d'intercanvi modal. Bàsicament, s'ha finalitzat el nou ramal de la Zona Franca de la L10 de metro, l'accés de rodalies a l'aeroport i s'han posat en servei dos nous aparcaments P+R (Consell Comarcal del Trambaix i estació del Rodalies del Papiol).

Més enllà de noves infraestructures de transport públic, l'EAE va considerar primordial la millora dels serveis de transport públic (**C.12 Millores dels serveis d'autobús i metro en l'àmbit metropolità**). Aquest sub-eix es troba en estat inicial d'execució i principalment s'ha avançat en el desplegament de la xarxa de Bus Metropolità d'Altres Prestacions i en la millora de l'oferta del servei de Nitbus a l'àmbit de la primera corona metropolitana. A l'àmbit de la segona corona metropolitana, s'ha implementat una prova pilot de transport a la demanda a Cervelló i, al mateix temps que l'AMB ha assumit la gestió del transport urbà del Papiol, Molins de Rei i Cervelló, se n'ha revisat l'oferta de serveis.

L'EAE també va recollir que la integració de polítiques municipals sota una perspectiva metropolitana era clau per assolir la consecució dels objectius (**D.20 Integració metropolitana de polítiques municipals**). En el període 2019-2020 l'AMB ha treballat molt activament amb la DGT en relació als canvis normatius que poden contribuir a harmonitzar la regulació de la mobilitat i dels VMP.

La distribució urbana de mercaderies eficient i sostenible també s'ha considerat un àmbit d'actuació rellevant i factible per a contribuir a la consecució dels objectius socioambientals dels objectius del PMMU (**E.25. Optimització de la gestió del transport urbà de mercaderies**). En aquest cas, s'ha realitzat una

convocatòria de subvencions per tal d'implementar microplataformes de distribució de mercaderies a l'àrea metropolitana i, també, s'ha iniciat una xarxa de punts de recollida i de devolució.

Quant al sub-eix que té l'objectiu d'**assolir un accés sostenible i saludable a la feina i als centres generadors de mobilitat (F.27)** cal destacar que l'AMB ha impulsat la redacció del PDE de l'AMB i actualment es troba en tràmits per a la seva aprovació i que continuen realitzant-se els premis Bicimpuls.

MESURES DE MAJOR IMPACTE SOCIOAMBIENTAL	Estat de la mesura		Grau d'execució			
	Iniciada	No iniciada	Inicial	Intermedi	Avançada	Acabada
A.2 Xarxa viària bàsica al servei del sistema de mobilitat metropolitana						
<i>M.04 Definir, jerarquitzar i gestionar la xarxa viària bàsica metropolitana (XVBM)</i>						
<i>M.05 Millorar la connectivitat de la xarxa viària</i>						
<i>M.06 Xarxa viària prioritària per a l'autobús</i>						
A.3 Connectivitat metropolitana per la mobilitat activa						
<i>M.07 Estendre la xarxa metropolitana per a bicicletes (Bicivia)</i>						
<i>M.08 Identificar i senyalitzar els itineraris pedalables recomanats provisionalment</i>						
<i>M.09 Estendre la xarxa d'aparcaments del Bicibox</i>						
<i>M.10 Implantar la bicicleta elèctrica pública metropolitana</i>						
<i>M.11 Implantar projectes d'integració urbana, de permeabilitat i de connectivitat pel vianant</i>						
<i>M.12 Dignificar els espais de vora urbana com a punt central de la mobilitat de lleure</i>						
A.4 Infraestructures per consolidar el transport públic metropolitana						
<i>M.13 Ampliar i millorar les infraestructures ferroviàries pel transport de passatgers</i>						
A.5 Sistema metropolitana de nodes d'intercanvi modal						
<i>M.14 Completar i millorar la xarxa d'intercanviadors de transport públic</i>						
<i>M.15 Sistema d'aparcaments d'intercanvi metropolitans (P+R)</i>						
<i>M.16 Pla d'intercanviadors d'autobús metropolitana</i>						
<i>M.17 Pla d'aparcaments de bicicleta de gran capacitat en estacions ferroviàries</i>						
B.7 Habitabilitat urbana i zones de baixes emissions						
<i>M.21 Identificar i fer el seguiment dels àmbits sensibles en baixa habitabilitat urbana</i>						
<i>M.22 Desplegar les Zones de Baixes Emissions en els municipis metropolitans</i>						
<i>M.23 Desplegar i monitoritzar la Zona de Baixes Emissions (ZBE)- Àmbit Rondes</i>						
B.10 Aparcament i model de tarifació viària						
<i>M.32 Definir i regular els espais destinats a l'estacionament en superfície</i>						
<i>M.33 Desplegar polítiques d'harmonització i gestió uniforme de l'estacionament regulat</i>						
<i>M.34 Homogeneïtzar criteris per a les zones de càrrega i descàrrega</i>						
<i>M.35 Definir una política metropolitana de tarifació viària per ús i congestió</i>						

MESURES DE MAJOR IMPACTE SOCIOAMBIENTAL

	Estat de la mesura		Grau d'execució			
	Iniciada	No iniciada	Inicial	Intermedi	Avançada	Acabada
C.12 Millora dels serveis d'autobús i ferroviaris en l'àmbit metropolità						
<i>M.42 Xarxa de Bus Metropolità d'Altes Prestacions</i>						
<i>M.43 Pla de millora de la velocitat comercial de l'autobús</i>						
<i>M.44 Pla de millora de l'oferta de bus en període estival</i>						
<i>M.45 Pla de millora de l'oferta d'autobús en dies festius i caps de setmana</i>						
<i>M.46 Pla de millora de l'oferta d'autobús nocturn</i>						
<i>M.47 Programa de millores del servei d'autobús de la segona corona metropolitana</i>						
<i>M.48 Establir un programa de serveis directes a ubicacions singulars</i>						
<i>M.49 Xarxa de transport a la demanda</i>						
<i>M.50 Pla de millora de l'oferta del servei de metro i d'autobús de gestió directa</i>						
<i>M.51 Seguiment d'actuacions de manteniment d'altres xarxes ferroviàries (FGC i Rodalies Renfe)</i>						
D.20 Integració metropolitana de polítiques municipals						
<i>M.71 Coordinar els PMUS d'abast municipal amb el PMMU</i>						
<i>M.72 Millorar el marc normatiu sobre la mobilitat activa i vehicles de mobilitat personal</i>						
<i>M.73 Coordinar les polítiques de promoció dels VBE dels diferents municipis metropolitans</i>						
E.25 Optimització de la gestió del transport urbà de mercaderies						
<i>M.84 Crear nous punts de recollida i devolució de mercaderies</i>						
<i>M.85 Incentivar i regular la distribució urbana de mercaderies nocturna i hores vall</i>						
<i>M.86 Potenciar solucions per la logística inversa</i>						
F.27 Accés sostenible als centres generadors de mobilitat						
<i>M.91 Suport a la planificació i la gestió de la mobilitat a centres de treball i centres generadors de mobilitat</i>						
<i>M.92 Definir nous plans de mobilitat sostenible per a grans esdeveniments</i>						
<i>M.93 Fomentar incentius d'accés a la feina o a l'escola en bicicleta</i>						
<i>M.94 Millorar la gestió del transport discrecional laboral i escolar</i>						

Seguiment dels indicadors del Pla

El PMMU dibuixa un **model metropolità de mobilitat saludable, sostenible, eficient i equitatiu**, principis o pilars estratègics que defineixen el progrés socioeconòmic i l'habitabilitat de les actuals metròpolis globals. Es vol aconseguir un canvi d'hàbits de les persones i de l'activitat econòmica en la mobilitat diària, mitjançant un transvasament modal cap als transports més sostenibles, una millora en l'eficiència en l'ús del vehicle privat i la reducció de la dependència del mateix.



D'aquest model se'n deriven uns objectius i indicadors que, particularment, s'alineen amb els establerts al Pla clima i energia 2030 de l'AMB, a l'Acord de París sobre canvi climàtic i als Objectius de Desenvolupament Sostenible de l'ONU.

Així, els quatre pilars estratègics d'avaluació del Pla s'avaluen mitjançant 22 indicadors d'avaluació i de manera complementària amb 30 indicadors de seguiment (recollits el capítol VII Gestió del Pla). No coincideixen perquè bona part dels indicadors d'avaluació del Pla no poden ser actualitzats anualment, sinó que es preveu fer-ne una actualització aproximadament cada tres anys (corresponent als anys 2021 i 2024, a la meitat i al final del període de referència del PMMU). Així, es preveu que l'informe corresponent a l'any 2021 reculli també els indicadors estratègics i d'avaluació tot permetent fer un seguiment de major profunditat pel que fa l'anàlisi de les externalitats socioambientals de la mobilitat. Per obtenir-los, és necessari dur a terme una actualització del model d'avaluació de l'impacte sobre la mobilitat, el consum i les emissions a l'atmosfera.

A continuació es recull l'actualització d'alguns dels indicadors estratègics d'avaluació del Pla i de bona part dels indicadors de seguiment pel període 2017-2020 (segons disponibilitat) amb la finalitat de conèixer quin ha estat l'avenç i l'efectivitat de la implementació de les mesures del PMMU³.

³ En el moment de fer aquesta actualització, s'ha considerat oportú afegir nous indicadors de seguiment del Pla que s'han considerat representatius en l'evolució dels objectius estratègics del Pla. Contràriament, s'han eliminat altres indicadors de seguiment per la impossibilitat de poder-ne fer una actualització pel període 2017-2020.

Objectiu estratègic 1. Mobilitat saludable

Els indicadors de seguiment que expliquen les externalitats que impacten en la salut de la població mostren diferències rellevants entre el període 2016-2019 i en el període 2019-2020.

L'impacte de la pandèmia, amb la reducció de la mobilitat motoritzada, ha permès evidenciar una forta reducció de les víctimes i dels accidents de trànsit i una clara millora dels nivells de qualitat de l'aire (especialment durant la primera onada). El manteniment i, en determinats casos, l'augment de la mobilitat activa, ha produït que aquesta sigui majoritària i més transversal entre la població, fet que implica un increment de l'activitat física.

Pel que fa al període 2016-2019, els indicadors sobre l'accidentalitat viària, la qualitat de l'aire i sobre l'activitat física lligada a la mobilitat mostren algunes millores, si bé amb valors menys acusats com els que s'han donat l'any 2020.



Mobilitat saludable

	Unitat	2016	2017	2018	2019	2020	Variació 2019/2016	Variació 2020/2016	Objectiu 2024
01.1 REDUIR L'ACCIDENTALITAT ASSOCIADA AMB LA MOBILITAT I EL TRANSPORT									
Víctimes en accidents de trànsit	Ferits i morts	18.989	19.030	18.534	18.306	11.343	-4%	-40%	- 50% (Visió 0)
Accidents de trànsit amb víctimes	Accidents	14.610	14.711	14.407	14.272	9.041	-2,3%	-38,1%	↓
01.2 REDUIR ELS EFECTES DE LA MOBILITAT EN LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA									
Punts que superen el límit legal UE de NO ₂ (Mitjana anual = 40 µg/m ³)	Estacions XVPCA	4	4	2	2	0	-50,0%	-100,0%	↓
Punts que superen el límit legal UE de PM ₁₀ (Mitjana anual = 40 µg/m ³)	Estacions XVPCA	0	0	0	0	0	=	=	=
Punts que superen el límit legal UE de PM _{2,5} (Mitjana anual = 20 µg/m ³)	Estacions XVPCA	0	0	0	0	0	=	=	=
01.4 FOMENTAR LA MOBILITAT ACTIVA I L'ACTIVITAT FÍSICA									
Desplaçaments diaris per persona en modes actius en dia feiner (caminant, bicicleta i VMPS)*	Desplaçaments/persona-dia	1,44	1,36	1,79	2,00	2,05	38,5%	42,4%	↑
Temps mitjà dels desplaçaments en modes actius	Minuts	16,9	16,9	15,4	15,8	15,6	-6,4%	-7,5%	↑
Mobilitat activa de la gent gran (65 i + anys)	% desplaçaments/dia	63,7%	61,2%	63,9%	65,7%	73,9%	2,1% (pp)	10,2% (pp)	70,0%

Taula 1. Indicadors d'avaluació i seguiment del PMMU sobre mobilitat saludable. Nota: els indicadors assenyalats corresponen als indicadors d'avaluació del Pla, mentre que els restants corresponen als indicadors de seguiment del Pla. (*) Nota: aquest indicador s'ha afegit en l'informe de seguiment ja que s'ha considerat representatiu en l'evolució d'aquest objectiu estratègic del Pla.

Objectiu estratègic 2. Mobilitat sostenible

En el període 2016-2020 s'han observat canvis molt rellevants en relació al repartiment modal dels desplaçaments de la població, factor que pot tenir unes afectacions positives pel que fa a la reducció del consum energètic i de les emissions de GEH vinculades al transport i la mobilitat, si bé aquests indicadors no estan disponibles per aquest informe, ésser indicadors estratègics que s'avaluaran en l'informe intermedi i final.

Aquest 2020 la mobilitat activa ha crescut molt notablement i s'ha donat un descens molt acusat de la quota modal del transport públic, valor que ha estat molt més acusat que el descens en vehicle privat. Respecte del període 2016-2019 el comportament va ser similar, encara que amb valors menys extrems.

L'ambientalització del parc censat, de les flotes de transport públic i del taxi segueixen una tendència positiva, de la mateixa manera que el desplegament de la xarxa metropolitana per la mobilitat en bicicleta (Bicivia).

L'autocontenció municipal de la mobilitat s'havia mantingut durant els darrers anys a l'entorn del 70%, si bé amb la pandèmia (que comportà restriccions a la mobilitat) l'any 2020 creixé notablement, fins a cinc punts percentuals.



Mobilitat sostenible

	Unitat	2016	2017	2018	2019	2020	Variació 2019/2016	Variació 2020/2016	Objectiu 2024
02.1 REDUIR EL CONSUM D'ENERGIA I LES EMISSIONS DE GASOS D'EFFECTE HIVERNACLE (GEH) DEL TRANSPORT DE PASSATGERS I MERCADERIES									
02.2 AFAVORIR EL TRASPÀS MODAL CAP A MODES DE TRANSPORT SOSTENIBLES I DEMOCRÀTICS									
Quota modal dels desplaçaments a peu en dia feiner (16 ≥ anys) (*)	%	38,1%	36,2%	41,4%	44,8%	53,5%	6,6% (pp)	15,3% (pp)	↑
Quota modal dels desplaçaments en bicicleta en dia feiner (16 ≥ anys) (*)	%	1,7%	2,1%	1,5%	1,8%	1,8%	0,1% (pp)	0,2% (pp)	↑
Quota modal dels desplaçaments en transport públic en dia feiner (16 ≥ anys) (*)	%	28,6%	30,4%	26,4%	24,8%	16,4%	-3,8% (pp)	-12,2% (pp)	↑
Quota modal dels desplaçaments en vehicle privat en dia feiner (16 ≥ anys) (*)	%	31,6%	31,3%	30,7%	28,7%	28,3%	-2,9% (pp)	-3,3% (pp)	↓
Intermodalitat entre el vehicle privat i el transport públic (*)	%	4,6%	3,7%	3,3%	5,1%	3,8%	0,5% (pp)	-0,7% (pp)	↑
Xarxa pedalable (carril bici, camí verd i via pacificada)	km	1.496	1.523	-	1.592	1.662	6,4%	11,1%	2.000
02.3 FOMENTAR EL TRASPÀS A VEHICLES DE BAIXES EMISSIONS (VBE)									
Penetració de vehicles de baixes emissions (VBE) al parc censat	%	0,3%	0,4%	0,7%	1,1%	1,4%	0,8% (pp)	1,2% (pp)	5,0
Flota de transport públic de superfície ambientalitzada VBE (híbrid, elèctric, GNC)	%	31,3%	34,0%	38,9%	45,0%	47,6%	13,7% (pp)	16,3% (pp)	↑
Flota de taxis ambientalitzada	%	31,9%	35,4%	43,3%	52,4%	56,5%	20,6% (pp)	24,6% (pp)	↑
Punts de recàrrega de vehicle elèctric	Punts	-	215	-	215	212	-	-1,4%	↑
02.4 DISMINUIR L'IMPACTE DELS SISTEMA DE TRANSPORT SOBRE LA FUNCIONALITAT ECOLÒGICA DEL PAISATGE I POTENCIAR LES INFRAESTRUCTURES VERDES PER A LA MOBILITAT ACTIVA									
Desplegament de la xarxa pedalable (Bicivia) (**)	km	229	229	nd	nd	262	-	14,4%	↑
02.5 APOSTAR PER UN MODEL D'ASSENTAMENT URBÀ QUE PROMOGUI LA MOBILITAT SOSTENIBLE									
Autocontenció municipal	%	70,4%	69,4%	70,0%	71,5%	76,0%	1,1%	5,6% (pp)	↑

Taula 2. Indicadors d'avaluació i seguiment del PMMU sobre mobilitat sostenible. Nota: els indicadors assenyalats corresponen als indicadors d'avaluació del Pla, mentre que els restants corresponen als indicadors de seguiment del Pla. (*) Nota: aquests quatre indicadors s'han afegit en l'informe de seguiment ja que s'han considerat representatius per observar l'evolució d'aquest objectiu estratègic del Pla (els indicadors estratègics sobre el repartiment contempnen la mobilitat de la població de més de 4 anys i aquesta actualització no es pot fer anualment). (***) Nota: el valor de referència de la xarxa Bivicia ha estat corregit respecte el valor recollit en el document d'aprovació del PMMU.

Objectiu estratègic 3. Mobilitat eficient

Els indicadors d'aquest objectiu estratègic sobre mobilitat eficient mostren, en termes generals, un comportament negatiu pel que respecta a la velocitat comercial del transport públic, malgrat que la xarxa de carrils bus ha incrementat lleugerament. Tot i això, sí que s'observa una millora en relació a l'ocupació mitjana del cotxe en els desplaçaments en dia feiner. En la resta d'indicadors hi ha una tendència a mantenir els valors, excepte en l'àmbit dels fets delictius que es donen en els serveis de transport públic, que han anat a l'alça.



Mobilitat eficient

	Unitat	2016	2017	2018	2019	2020	Variació 2019/2016	Variació 2020/2016	Objectiu 2024
O3.1. REDUIR LA CONGESTIÓ I MILLORAR L'EFICIÈNCIA DEL TRANSPORT PÚBLIC									
Ocupació mitjana calculada del cotxe	Persones/vehicle	1,16	1,15	1,19	1,20	1,21	3,9%	4,5%	+ 5%
Velocitat comercial del servei d'autobús urbà de gestió directa (TMB)	km/h	12,08	12,10	11,90	11,83	11,85	-2,1%	-1,9%	+ 10%
Velocitat comercial del servei d'autobús de gestió indirecta de l'AMB (servei integrat diürn)	km/h	13,97	13,91	14,14	13,85	13,39	-0,8%	-4,2%	+ 10%
Velocitat comercial del servei d'autobús de gestió indirecta de l'AMB (servei integrat nocturn)	km/h	16,93	17,14	16,45	16,23	14,86	-4,1%	-12,2%	↑
Xarxa viària prioritària per a l'autobús (*)	km	198,2	nd	nd	nd	202,5	-	2,2%	↑
O3.2. MILLORAR LA QUALITAT INTEGRAL DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC									
Fets delictius de seguretat personal al transport públic col·lectiu	%	29,2% (2018)	nd	29,2%	33,4%	nd	4,2% (pp)	-	↓
Satisfacció del transport públic col·lectiu	Puntuació 0 - 10	7,22	7,27	7,06	7,11	nd	-1,6%	-	7,5
O3.3. FOMENTAR UNA DISTRIBUCIÓ MÉS EFICIENT DE LES MERCADERIES									
Quota ferroviària d'accés i sortida de mercaderies del Port de Barcelona	%	7,5%	7,7%	7,5%	7,4%	nd	-1,3% (pp)	-	12,0
Superfície coberta pel servei de microplataformes DUM	km ²	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	0,0%	0,0%	30,0

Taula 3. Indicadors d'avaluació i seguiment del PMMU sobre mobilitat eficient. Nota: els indicadors assenyalats corresponen als indicadors d'avaluació del Pla, mentre que els restants corresponen als indicadors de seguiment del Pla. (*) Nota: el valor de referència ha estat corregit respecte el valor recollit en el document d'aprovació del PMMU.

Objectiu estratègic 4. Mobilitat equitativa

Els indicadors sobre l'objectiu estratègic vinculat a la mobilitat equitativa, mostren una lleugera millora en l'adaptació d'estacions ferroviàries en aquests dos anys respecte d'anys anteriors. Quant a l'assequibilitat, exceptuant el 2020 on l'IPC va ser inferior a l'augment de la tarifa mitjana ponderada, els anys precedents el preu del transport públic no augmentà (2018, 2019) o ho va fer de forma similar a l'IPC (2017).



Mobilitat equitativa

	Unitat	2016	2017	2018	2019	2020	Variació 2019/2016	Variació 2020/2016	Objectiu 2024
O4.1. GARANTIR L'ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC									
Estacions ferroviàries adaptades	%	90,0%	90,8%	90,9%	91,4%	91,8%	1,4% (pp)	1,8% (pp)	98,0%
O4.2. GARANTIR L'ASSEQUIBILITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC									
Ràtio entre la variació interanual de la tarifa mitjana i l'IPC		-0,9	0,8	0,0	0,0	-6,1	-	-	1,0

Taula 4. Indicadors d'avaluació i seguiment PMMU sobre mobilitat equitativa. Nota: els indicadors assenyalats corresponen als indicadors d'avaluació del Pla, mentre que els restants corresponen als indicadors de seguiment del Pla

Coordinació institucional i participació social

La mobilitat és un dels vectors estratègics per construir una metròpolis sostenible, equitativa i saludable, i implica un ampli ventall d'actors. Per tal d'obtenir polítiques efectives i poder implementar les mesures del Pla és necessària una cooperació contínua entre tots aquests actors, ja sigui a través d'una bona coordinació interadministrativa com amb una correcta participació amb la resta d'agents socials implicats. Per tot això, el PMMU 2019-2024 de l'AMB planteja tres nivells de governança, que impliquen actors i administracions particulars: governança interna a l'AMB, governança institucional i governança social a través del Consell de Mobilitat de l'AMB.

A continuació es recullen les accions més destacades en els tres nivells de governança durant el període 2019-2020.

Governança interna a l'AMB

La Comissió de Direcció de l'AMB, com a òrgan intern de coordinació i participació a nivell tècnic, engloba l'equip directiu de les diferents àrees de l'AMB (Presidència, Administració i territori, Ecologia, Mobilitat, transport i sostenibilitat; Desenvolupament de polítiques urbanístiques; Desenvolupament social i econòmic; i Planificació estratègica). És en aquesta Comissió que s'ha reportat l'estat de la tramitació del PMMU 2019-2024, els treballs realitzats durant els dos darrers anys des de l'aprovació inicial el març de 2019 i fins a la seva aprovació definitiva, i al qual també s'informarà del seu seguiment i implementació.

Governança institucional

En la mesura que l'AMB no és la responsable directa del desenvolupament de totes les mesures del Pla és clau l'establiment de mecanismes que ajudin a impulsar i a coordinar actuacions necessàries per a garantir el correcte desplegament de les mesures que són de responsabilitat compartida (Ajuntaments, Generalitat de Catalunya, Estat, etc.).

Des de l'AMB ens els darrers anys s'ha encetat vies de col·laboració continuada amb els ajuntaments metropolitans amb la finalitat que les polítiques municipals de mobilitat es desenvolupin en el marc d'una visió o dimensió metropolitana. És a dir, la col·laboració és molt necessària per a desenvolupar projectes compartits i per aconseguir que les diferents iniciatives municipals no esdevinguin esquemes incompatibles dins del territori metropolità.

En conseqüència, des de l'AMB existeixen diferents **grups de treball de caràcter tècnic enfocats al desenvolupament de diversos projectes** com ara el desplegament de la xarxa pedalable Bicivia, l'harmonització de la regulació de l'estacionament de vehicles a la via pública, el desenvolupament de zones de baixes emissions locals, entre d'altres. De manera més puntual, **l'AMB també convoca els Ajuntaments metropolitans per a presentar i consensuar projectes**. Particularment, durant l'inici de la pandèmia i en el marc de la redacció de l'*Acord per una nova mobilitat metropolitana. La mobilitat després de la COVID-19 a la metròpolis de Barcelona*, l'AMB va convocar diverses vegades als Ajuntaments per tal de d'explicar el document i trobar els consensos en el desenvolupament de les mesures recollides.

En el si de l'ATM, l'AMB també participa en diversos grups de treball i comissions tècniques o de govern (Consell d'Administració, Comitè Executiu, Consell de la Mobilitat) que permeten fer el seguiment de

diferents actuacions contemplades en el PMMU i la responsabilitat de les quals és compartida amb altres actors.

Governança social a través del Consell de Mobilitat de l'AMB

El [Consell de Mobilitat de l'AMB](#), en funcionament des de l'any 2016, és un òrgan consultiu que aglutina tots els agents socials de la metròpolis implicats en la mobilitat. El seu objectiu és assentar unes bases sòlides i consensuades per dibuixar i fer realitat una mobilitat metropolitana molt més neta i sostenible. En aquest espai, l'AMB aporta informació i debats sobre els treballs desenvolupats per l'AMB en matèria de mobilitat, ja siguin estudis, nous projectes a implementar, la consecució dels objectius del Pla, els acords presos amb altres institucions, entre d'altres. Per la seva banda, l'AMB recull també les aportacions, valoracions i reflexions dels membres del Consell.

En el període de 2019-2020 es van dur a terme tres sessions del Consell de Mobilitat. Val a dir que la segona sessió, prevista pel dia 10 de març de 2020 presencialment, no es va poder desenvolupar finalment de manera presencial, degut al gran nombre de cancel·lacions així com també, pels advertiments i les recomanacions que estaven fent les autoritats sanitàries en relació a la pandèmia del COVID-19. En conseqüència, s'optà per fer el Consell de Mobilitat virtual on es van posar a disposició els diferents documents que s'havien de presentar formalment a la sessió i es va comunicar per escrit l'obertura d'un canal de participació per tal de recollir les observacions i comentaris a la documentació disponible.

Sessió 20.03.2019	<p>En aquesta sessió es va fer una presentació del PMMU als membres del Consell de Mobilitat abans de la data d'aprovació inicial del document pel Consell Metropolità (26.03.2019) amb la finalitat d'explicar els elements clau del Pla abans de l'inici del període formal d'al·legacions.</p> <p>En aquesta mateixa sessió es van tractar altres aspectes relacionats amb diverses actuacions de mobilitat sostenible que gestiona l'AMB.</p> <p>ORDRE DEL DIA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Benvinguda del president. 2. Aprovació de l'acta anterior. 3. Informe del president. 4. Pla metropolità de mobilitat urbana 2019-2024. 5. Reglament del Registre metropolità de vehicles exempts i de vehicles estrangers autoritzats a circular a les zones de baixes emissions. 6. Plataforma metropolitana d'aparcament. 7. Precs i preguntes.
Sessió 10.03.2020	<p>Aquesta sessió es va centrar en explicar l'estat del desplegament de la ZBE Rondes de Barcelona i de les mesures complementàries que l'AMB impulsa per a compensar titulars de vehicles afectats per les restriccions. En la sessió també es van explicar diverses actuacions recents en el transport públic i el Pla de Mobilitat Sostenible 2020-2023 centrat en inversions en infraestructures i subvencions i alineat amb l'Acord de Govern 2019-2023 de l'AMB.</p> <p>ORDRE DEL DIA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Benvinguda del President. 2. Aprovació de l'acta anterior. 3. Posada en marxa de la ZBE Rondes de Barcelona. 4. Actuacions recents en el TP metropolità i nivell de qualitat assolit. 5. Pla de Mobilitat Sostenible 2020-2023. 6. Programa de suport transversal a les flotes comercials en el marc del desplegament de la ZBE 7. Precs i preguntes.
Sessió 15.06.2020	<p>En aquesta sessió es va presentar "l'Acord per una nova mobilitat metropolitana. La mobilitat després de la COVID-19 a la metròpolis de Barcelona" document promogut per l'AMB i elaborat conjuntament</p>

amb els responsables dels ajuntaments metropolitans. Els diferents punts de l'ordre del dia van destinar-se als eixos que conté l'Acord.

ORDRE DEL DIA:

1. Informe del President.
2. Aprovació de l'acta de la sessió anterior.
3. Acord per a una Nova Mobilitat Metropolitana post COVID-19: Marc general
4. Eix 1: Bicicleta i vianants
5. Eix 2: Transport públic
6. Eix 3: Mobilitat en entorn laboral
7. Eix 4: Qualitat de l'aire i ZBE
8. Precs i preguntes

Font: [AMB](#)

Participació ciutadana i difusió del Pla

Comunicació i difusió de l'aprovació definitiva del Pla

L'aprovació definitiva del PMMU 2019-2024 el mes d'octubre de 2020 comportà diverses accions comunicatives i de difusió específiques. Entre altres:

- L'elaboració d'una nota de premsa i dossier de premsa.
- La presentació prèvia a premsa
- La resposta a les peticions de diferents mitjans de comunicació per atendre a consultes o participar en entrevistes o debats sobre el contingut del Pla.

Difusió

L'AMB ha posat en funcionament una [pàgina web](#) on es recullen diverses informacions relatives al Pla. Entre d'altres, la documentació aprovada inicialment i definitivament, les publicacions relacionades amb la redacció del Pla, un resum de les propostes o els indicadors d'avaluació, entre d'altres.



Imatge 3. Imatge de la pàgina web del PMMU 2019-2024. Font: [AMB](#)

Les publicacions vinculades al PMMU són sis:

- Cap a la redacció del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (1)
- Fase de diagnosi. Workshops participatius (2)
- Plans de mobilitat a Europa: Nantes, Hèlsinki, Frankfurt, Manchester i Copenhagen (3)
- Pla Metropolità de Mobilitat Urbana. Síntesi de la diagnosi (4)
- Pla metropolità de mobilitat urbana. Fase 2. Procés participatiu tècnic (5)
- Pla metropolità de mobilitat urbana 2019-2024. Síntesi del Pla (6)

Les dues darreres han estat elaborades en els anys 2019 i 2020.

En la publicació 6 s'ha fet una síntesi de tota la documentació per tal d'agilitzar la comprensió del Pla i explicar-lo de manera més sintètica.



Imatge 4. Imatge de la Síntesi del PMMU 2019-2024. Font: [AMB](#)

A finals de l'any 2020 s'han realitzat els treballs preparatius per a l'organització d'una jornada de presentació del PMMU. Inicialment, estava previst fer aquesta jornada durant l'any 2020, però degut al retard en l'aprovació definitiva del Pla com a conseqüència de la pandèmia, aquesta sessió no s'ha pogut desenvolupar fins al febrer de 2021.