

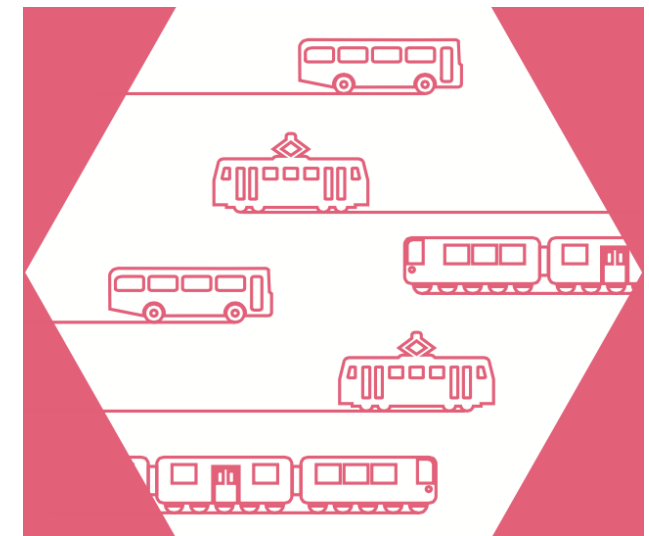


La Comuna
Escola del Comú

Criteris de Gestió de la Mobilitat

Polítiques de mobilitat a l'àrea metropolitana per un model de ciutat

Pau Noy



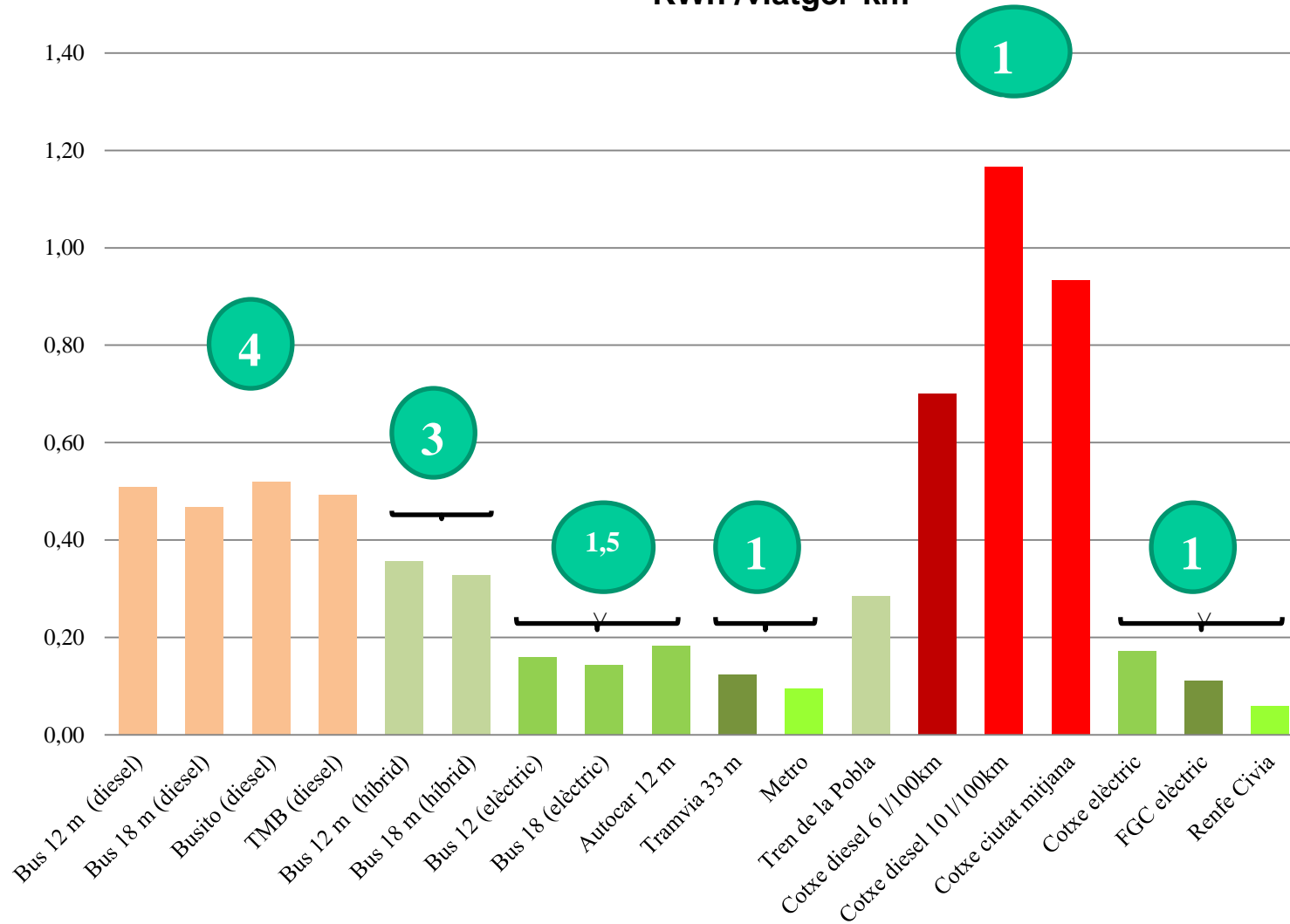
Com funciona la gestió de la Mobilitat ?

Volem transferir usuaris de l'automòbil a la mobilitat sostenible

- ✓ Desplaçaments no motoritzats
- ✓ Desplaçaments en TP
- ✓ Sobre tot desplaçaments en ferrocarril i altres sistemes elèctrics (baix consum i renovable)
- ✓ Promoure l'ús del cotxe compartit (despesa energètica similar al bus)
- ✓ Promoure el Car-Sharing (perquè ensenya a la gent a viure sense cotxe)
- ✓ Promoure els vehicles elèctrics per aquest ordre
 1. Bici elèctrica (es doblen les distàncies i s'arriba a zones amb pendents (Barcelona i))
 2. Moto elèctrica (emissions zero, tot i els inconvenients de les motos)
 3. Auto elèctric
 4. El TP no cal, existeix des de 1881
- ✓ I si queda espai després, regulem l'accés dels vehicles privats de motor tèrmic

Consum energètic. Escala d'1 a 10

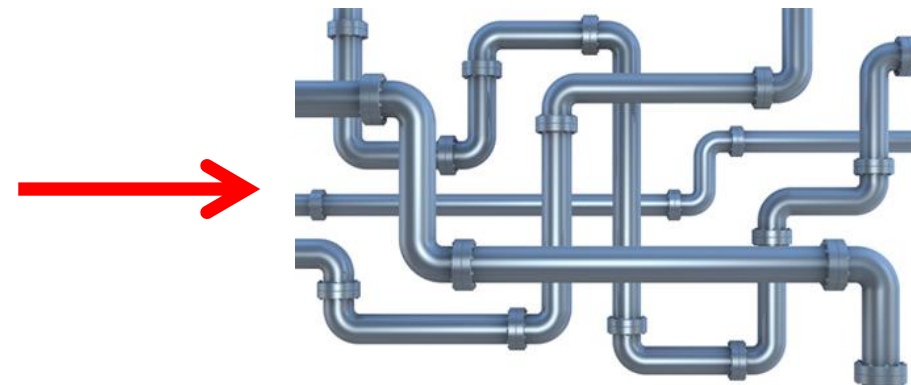
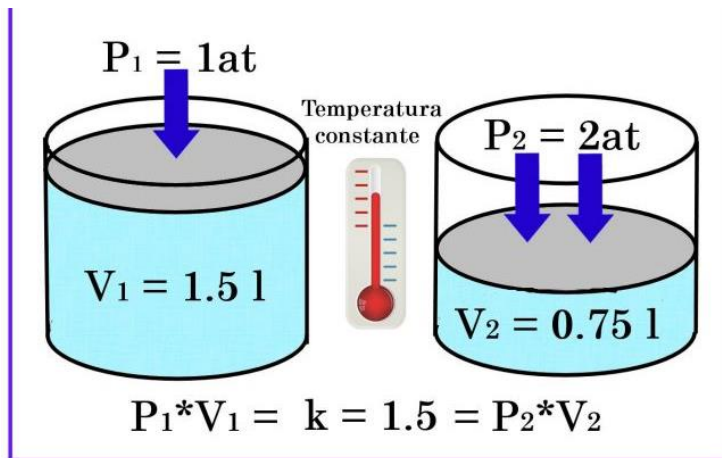
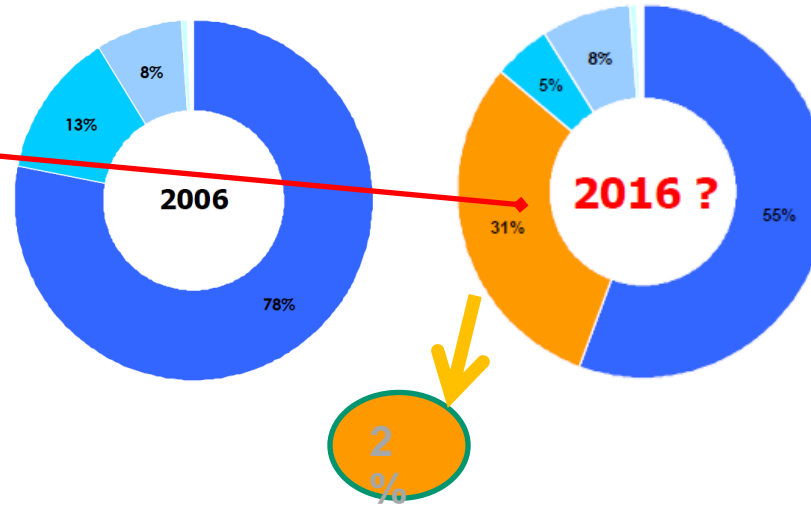
KWh /viatger-km



Com es gestiona el transvasament al transport públic ?

Evidències: posar TP no és suficient

- El personal de TMB
- El metro al PIZF
- L'accés a l'aeroport
- TP gratuït (Tallinn, París)



Llei dels canvis en la mobilitat o Llei de Boyle-Bernouilli

Com hem de gestionar ? (1)

1. Preocupar-nos de la mobilitat sostenible: són els projectes de major retorn (TIR)

- **Xarxa de carrils bici**
- **Peatonalitzacions** / itineraris de vianants
- **Millorar el TP**
 - ✓ Transferir clients al **metro** i ferrocarril (cost marginal nul, a diferència del bus)
 - ✓ Integrar les xarxes de **bus** TMB/AMB (com a Londres)
 - ✓ Promoure el **tramvia** (com a Europa)
 - ✓ Incrementar la **velocitat** dels autobusos de la NXB. (Passar de 12 a 15 km/h suposa disposar de 1.100 busos equivalents en comptes dels actuals 850, però amb la mateixa flota)
 - ✓ **Transport a la demanda** en zones d'orografia difícil o baixa densitat (vehicles autònoms)
- **Portal general de car-pool** per a tota l'AMB i política d'incentius. (Un viatge compartit redueix el consum energètic al 50%)
- **Normativa pro car-sharing** facilitant aparcaments a la via pública i integrant conceptes amb TP. (El Car-Sharing desintoxica els ciutadans de l'ús del cotxe)

Com hem de gestionar ? (2)

2. Constrènyer l'ús del cotxe

- **Taxar tot l'aparcament** a l'AMB. General parking pricing
- Definició **Zones de Baixes Emissions** (LEZ)
- Disminució constant de **carrils en l'accés a Barcelona** per fer carrils bus protegits (BRT) a totes les entrades a la ciutat.

3. Lluitar contra la contaminació

- Anunciar que el **diesel** estarà prohibit a la ciutat(2025)
- Promoure el vehicles **elèctrics**, no “el cotxe elèctric”

4. Nou marc institucional del TP

- **Convertir TMB en l'autoritat de transport a l'AMB.** TMB-Holding, ha de controlar bus, metro, busos AMB, taxi, mobilitat col·laborativa i d'oci, sistema de bicicletes
- Nos i potents **instruments financers** per invertir en el TP
- Aprovar una estratègia que privilegiï l'accés a Barcelona amb sistemes sostenibles. **Acord amb SNCF i Renfe. Zero emissions.**

Com hem de gestionar ? (3)

5. Gestió de la mobilitat

- **Sense gestió no hi ha canvi**
- Començar a gestionar la mobilitat en alguna zona concreta de la ciutat, per exemple al PIZF
- A partir d'aquesta experiència, fer una proposta per a tota la ciutat + AMB

6. Normes clares per a la bicicleta.

Copenhaguen té una clara política clara

Com hem de gestionar ? (4)

7. Gestió de la motocicleta

- En 2016 s'ha batut el **record de motocicletes** registrades a Barcelona.
- Rècord d'**Europa**.
- Molts problemes d'**incivisme**: en la conducció, aparcament, soroll, gasos d'escapament i accidents. La moto és la pitjor solució per a la mobilitat de BCN.
- Començar a **gestionar** el problema de la motocicleta
 - ✓ Avui es fan a BCN 390.000 desplaçaments en moto
 - ✓ Aplicant les regles d'altres ciutats (no aparcament a voreres) la meitat d'aquestes desplaçaments es transferirien al TP.----> 58 milions de desplaçaments a l'any, sobre tot en hora vall quan hi ha capacitat sobrera →
 - ✓ **+ 58 M EUR /any de recaptació, un + 15% de recaptació; 600 M EUR en 10 anys**

Això és el que fan les ciutats europees



Vehicles a les llars dels barcelonins

- Ràtio Bici / Llar 1,16
- Ràtio Turisme / Llar 0,88 (un 10% són flotes)
- Ràtio Moto / Llar 0,42
- Taxa de possessió d'automòbils de les mes baixes d'Europa
- Taxa de motos la més alta d'Europa
- Hi ha més bicis que cotxes a BCN
- Cada cop menys cotxes i més motos

	1996		2006		2015		Notes
Turismes	624.893	69%	616.814	63%	570.345	61%	El 10% són de persones jurídiques
Motos + ciclomotors (*)	213.991	24%	266.257	27%	273.718	29%	
Furgonetes	31.988	4%	42.342	4%	43.948	5%	
Camions	26.584	3%	32.108	3%	20.763	2%	El 50% són de persones jurídiques
Altres vehicles	12.548	1%	20.927	2%	19.738	2%	El 50% són de persones jurídiques
Total	910.004	100%	978.448	100%	928.512	100%	
Bicicletes (**)					750.000		
(*) Estimades abans del 2001							
(**) Estimades							

Mobilitat i pobresa

- El 54% de dones catalanes no té permís de conduir, el 42% d'homes tampoc
- **Dels que treballen, (40% de la població AMB) i que surten de casa**, (35%), el 20% d'homes i el 24% de dones no es poden permetre tenir un automòbil.
- Els homes van en VP les dones en TP i NM
- D'aquests que no s'ho poden permetre a BCN el 75% va en TP, en 18% NM i un 8% en VP (moto)
- Quanta més estable és a condició laboral més s'usa el VP. A BCN 28% del fixos, 14% dels temporals i 5% dels sense contracte.
- Els de BCN que se'l poden permetre, el 21% va en VP (auto + moto), el 35% en TP, i el 44% NM
- Alerta, VP no vol dir necessàriament auto a BCN, sí a fora.