



[Legislació, plans i documents](#) > [Plans sectorials](#) |

## PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA (2008)

Marc Sogues

***A principi de setembre, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques aprova definitivament el Pla director. Entre els principals objectius del document hi ha la reducció del pes del transport privat, la millora del servei del transport públic, especialment del ferrocarril, la millora de la connectivitat entre els diferents modes de transport, la reducció de la contaminació derivada de la mobilitat i la integració del la mobilitat en el planejament urbanístic i el desenvolupament econòmic. El Pla inclou un total de 93 mesures, emmarcades en nou eixos d'actuació, i preveu una inversió, fins a l'any 2012, de prop de 200 MEUR.***

Durant la segona meitat del segle XX, l'increment constant de la mobilitat, és a dir, dels fluxos de persones i mercaderies, es va anar convertint en un tret característic de les societats avançades. Aquest fenomen, que es manifestava tant a escala local com a escala global, suposava nombrosos avantatges per al desenvolupament econòmic i les possibilitats de desplaçament de la població, però també comportava algunes conseqüències problemàtiques, com l'increment del consum energètic, l'augment de les emissions contaminants i l'augment del risc d'accidents.

Per tal d'afrontar els nous reptes de la mobilitat, a mitjan juny del 2003, la Generalitat va aprovar la **LLEI DE MOBILITAT**, que introduïa per primera vegada l'assumpció d'aquest fenomen com a element substantiu del planejament i de la gestió territorial per part del Govern i que incorporava la creació de figures de planejament sectorial a escala nacional, regional i local, així com la creació d'institucions per a la planificació i gestió de la mobilitat a Catalunya. En l'àmbit nacional, la Llei establia la necessitat d'elaborar un pla director de mobilitat per a cada un dels set àmbits territorials.

L'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), corresponent a les comarques del Barcelonès, el Maresme, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, el Baix Llobregat, el Garraf i l'Alt Penedès, és el més poblat del país i també el que concentrava alguns dels principals reptes en matèria de mobilitat. En aquest àmbit, el context de creixent dispersió urbana ha anat propiciant una contínua escalada de l'ús del cotxe, fins al punt que les tendències existents apunten que l'any 2012 aquest mitjà podria arribar a suposar el 40% dels desplaçaments totals, la qual cosa amenaça de generar situacions de col·lapse circulatori i de deteriorament de la qualitat de l'aire en algunes zones de l'RMB.

Ateses les circumstàncies, el Pla director de mobilitat d'aquest àmbit, elaborat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), va ser el primer que es va completar, i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) el va aprovar de forma inicial l'agost del 2007. Després de l'aprovació inicial, el document va passar a informació pública, on va restar durant dos mesos i va rebre 54 al·legacions.

### **Participació i aprovació definitiva**

Durant els primers mesos del 2008, es van incorporar les al·legacions al Pla i es va trametre el document resultant al Consell Català de Mobilitat, el Consell de Desenvolupament Sostenible (CADS) i a la Comissió Catalana de Trànsit, i també el corresponent Informe de sostenibilitat ambiental del pla al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), per tal que n'emetessin els informes preceptius.

A més de seguir la tramitació ordinària d'un pla d'aquestes característiques, també es va sotmetre el document a un procés participatiu que va ser dirigit pel Consell de la Mobilitat de l'ATM. En total, més de 300 persones i 150 institucions van prendre part en aquest procés, cosa que va permetre integrar les aportacions de diferents àmbits de l'Administració, així com de diferents agents de la mobilitat. Després de recollir aquestes darreres aportacions, el Pla va quedar definitivament aprovat durant la primeria de setembre.

### **Fomentar el transport públic i el no motoritzat**

Els Pla director de mobilitat es plantejava com a objectius bàsics millorar la qualitat de vida dels ciutadans aconseguint una mobilitat sostenible i que, al mateix temps, col·laborés en la millora de la competitivitat i el

desenvolupament econòmic. Per assolir aquests objectius es proposaven 93 propostes agrupades entorn de nou eixos d'actuació. Totes les propostes prenen l'any 2012 com a horitzó temporal.

Un dels aspectes en els quals el Pla director de mobilitat posava més èmfasi era el paper dels transports públics. En aquest àmbit, l'objectiu era incrementar el pes relatiu en prop d'un 5%, fins al 34,3% del total del transport. El Pla incloïa un eix d'actuació específic per al transport ferroviari i un per al transport públic de superfície (autobús i taxi). En el primer, s'explicitava la voluntat de prioritzar les obres necessàries per ampliar la xarxa –que passaria dels 762 km existents el 2007 a 1.045 km l'any 2012–, incrementar les freqüències de pas i ampliar la franja horària de servei. Amb aquestes operacions, s'esperava que el transport de viatgers en metro i en ferrocarril en conjunt assolís els 721 milions de viatgers l'any 2012. En el segon es proposava ampliar la flota d'autobusos interurbans en 250 vehicles, reduir els temps dels recorreguts i millorar la coordinació amb la xarxa ferroviària. També es proposava habilitar carrils bus en zones congestionades i en els accessos a les ciutats, i garantir i homogeneïtzar la informació a l'usuari. L'objectiu era que aquest mitjà transportés 45 milions de viatgers l'any 2012.

D'altra banda, el Pla director de mobilitat també volia afavorir els modes de transport no motoritzat, per la qual cosa proposava la creació d'una xarxa interurbana de carrils-bici de 150 km, l'habilitació de nous aparcaments per a bicis seguint els criteris del Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya i l'establiment de nous itineraris per a vianants. En aquest àmbit, l'objectiu era que, en conjunt, els transports no motoritzats i els transports públics arribessin a vehicular l'any 2012 dues terceres parts del total dels desplaçaments de l'RMB.

### **Menys cotxes i menys contaminació**

Un altre dels objectius prioritaris del Pla era assolir una reducció del 5% del pes del transport privat sobre els desplaçaments totals. Per aconseguir-ho, d'una banda, es proposava millorar el funcionament de les diferents xarxes d'infraestructures existents, fomentant l'aplicació de mesures com la limitació de la velocitat i la utilització de peatges en la gestió del trànsit viari. Aquesta millora, a més, s'acompanyava d'una aposta decidida per guanyar en matèria de seguretat viària, ja que el Pla es marcava com a objectiu assolir una reducció del 25% de les víctimes mortals i proposava mesures com la redacció d'un pla català de seguretat viària per aconseguir-ho. D'altra banda, el Pla també es proposava millorar les connexions entre les diferents modalitats de transports amb la intenció d'afavorir el transvasament modal del transport privat cap al públic. En aquest sentit, les principals actuacions eren les encaminades a incrementar les places d'aparcaments de dissuasió a les estacions interurbanes de ferrocarril (es preveia passar de les 10.000 existents a més de 21.000 l'any 2012), la creació d'una xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes i la millora de les connexions amb l'autobús.

Pel que fa a les mesures ambientals, el Pla es proposava promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets per assolir la reducció de les emissions contaminants i les causants del canvi climàtic. Concretament, es tractava de reduir un 7,5% el consum energètic de la mobilitat per habitant, un 20,5% les emissions de diòxid de carboni, un 39,5% les d'òxids de nitrogen i un 48% les de partícules en suspensió. Per aconseguir-ho, s'introduïen mesures com donar prioritat als vehicles d'alta ocupació, promoure la utilització de vehicles híbrids i del biodièsel i impulsar cursos de formació per a una conducció eficient.

### **La mobilitat en el desenvolupament urbanístic i econòmic**

En un altre dels seus eixos d'actuació, el Pla assenyalava la necessitat de coordinar l'urbanisme amb la mobilitat, per a la qual cosa proposava que la normativa urbanística determinés la localització de les activitats en funció de les infraestructures viàries i ferroviàries existents, la necessitat de llocs de treball, la tipologia de d'activitat logística i la proximitat de l'habitatge. També es demanava estimar la mobilitat generada per l'activitat econòmica i determinar les mesures correctores per disminuir-ne els impactes negatius. En matèria de mobilitat laboral, l'objectiu principal era garantir l'accés per mitjà dels transports públics als centres generadors de mobilitat, com els espais de desenvolupament econòmic o les universitats. Per tal d'aconseguir aquests objectius, una de les mesures proposades era que tots els municipis de més de 20.000 habitants de l'RMB elaboressin plans de mobilitat urbana.

El Pla també tenia en compte les necessitats de desenvolupament econòmic del país i per això dedicava un altre dels seus eixos d'actuació a presentar propostes encaminades a modernitzar l'activitat del sistema logístic. En aquest sentit, els objectius prioritaris eren facilitar l'accés als centres logístics, impulsar un pla de desenvolupament de la logística en horari nocturn i habilitar una xarxa de vuit nous aparcaments de vehicles pesants. En aquest àmbit, el Pla també apuntava la necessitat de continuar apostant per incrementar el transport ferroviari de mercaderies en la línia ja apuntada pel PITC.

A l'últim, el pla també dedicava un dels seus eixos a la participació i es proposava realitzar una gestió participativa dels seus propis objectius. Aquesta gestió es duria a terme de manera coordinada amb totes les institucions i agents que hi estaven vinculats i en especial amb els municipis de l'RMB. Dins d'aquest eix, s'incloïen propostes com augmentar la formació de la ciutadania en mobilitat sostenible a les escoles i fomentar la participació de municipis compromesos amb la celebració de la Setmana de la Mobilitat.

Per tal d'assolir els seus objectius, el Pla preveia fins a l'any 2012 una inversió total de 197 MEUR. Per eixos d'actuació, el gruix principal d'aquestes inversions anava destinat a fomentar una xarxa d'infraestructures de

mobilitat segura i ben connectada (71 MEUR) i afavorir el transvasament modal (50,9 MEUR).

**Més informació**

[www.atm.cat](http://www.atm.cat)

[www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/arees/mobilitat/consell/index.jsp](http://www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/arees/mobilitat/consell/index.jsp)

