

PMMU 2019-2024

PLA METROPOLITÀ DE MOBILITAT URBANA

2019-2024

PROPOSTA DEL PLA

ANNEX 4: PROCÉS PARTICIPATIU EN EL MARC DEL CONSELL DE
MOBILITAT DE L'AMB

Document d'aprovació definitiva

Octubre de 2020

PMMU 2019-2024

Proposta del pla. Annex 4. Procés participatiu en el marc del Consell de mobilitat de l'AMB

Direcció:

Direcció Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB



Redacció:

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



Lavola



INDEX

1	INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS DE LA PARTICIPACIÓ	4
2	PARTICIPACIÓ PRESENCIAL	7
	2.1. GRUPS TEMÀTICS	7
	2.2. TALLERS PARTICIPATIUS I CALENDARI.....	8
3	PARTICIPACIÓ ON-LINE	26
4	RESUM DELS RESULTATS I APORTACIONS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ.....	28
5	ASSISTÈNCIA I VALORACIÓ.....	44
6	CONCLUSIONS	47
7	ANNEXOS	48

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS DE LA PARTICIPACIÓ

L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha endegat l'elaboració del primer Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) pel període 2019-2024, amb la finalitat principal d'atendre de manera unitària la gestió de la mobilitat i el transport del conjunt dels municipis de l'AMB.

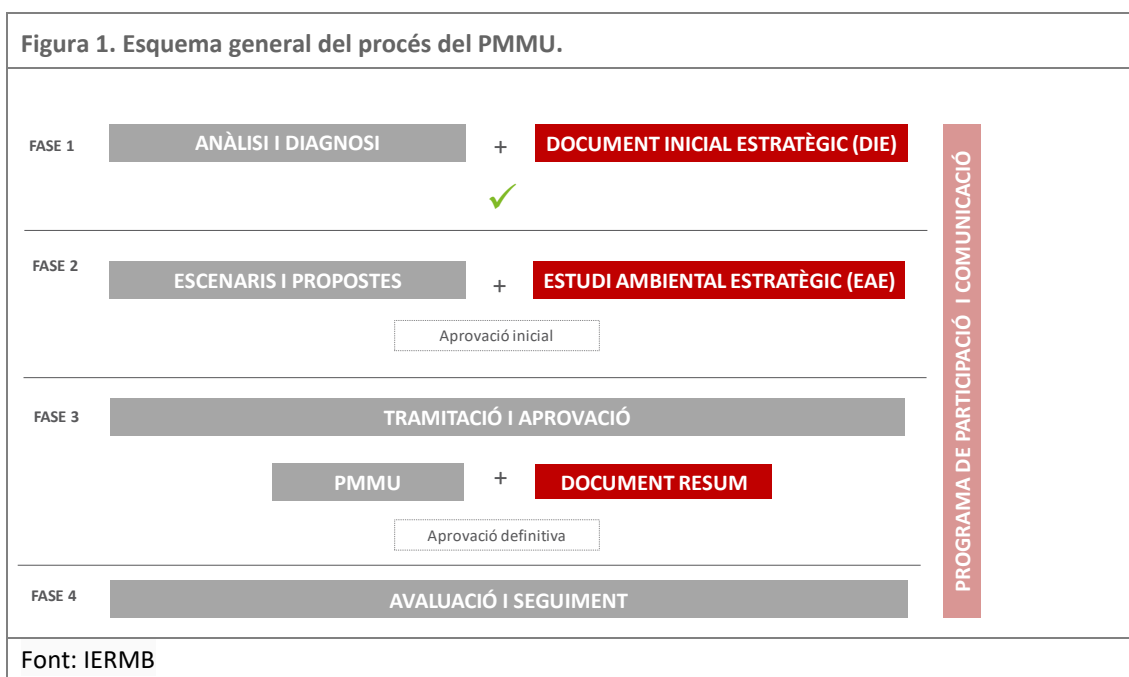
El PMMU es construeix amb l'objectiu de fer que la mobilitat metropolitana sigui (1) saludable i segura, (2) sostenible, (3) eficient i (4) equitativa.

El PMMU vol ésser un instrument que estableixi les línies estratègiques a seguir en els propers anys per tal de gestionar i planificar de manera integrada la mobilitat metropolitana en els seus diferents aspectes: serveis de transport públic, eficiència en l'ús del vehicle privat, mobilitat activa, nous ginys de mobilitat, multimodalitat, mobilitat compartida, aparcament, sostenibilitat ambiental o distribució de mercaderies, entre d'altres.

L'elaboració d'aquest Pla ha de servir, per tant, de marc per a la coordinació dels Plans de Mobilitat Urbana dels municipis de l'àmbit AMB. Així mateix, haurà de donar resposta a la normativa sectorial i als requeriments dels instruments de planificació de la mobilitat de rang superior.

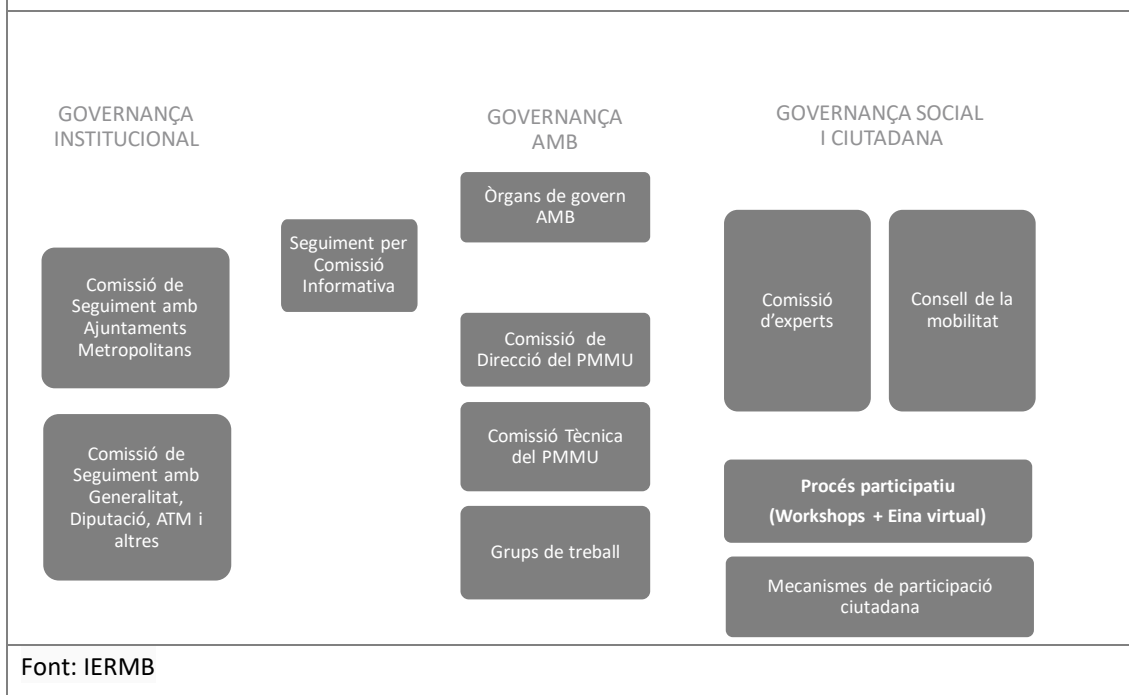
Com en qualsevol altre instrument de planejament, el procés d'elaboració del PMMU consta de diverses fases i etapes de caire més tècnic i, de forma paral·lela, compta amb un procés de participació (vegeu esquema).

Figura 1. Esquema general del procés del PMMU.



En el marc d'elaboració de la Fase 2 PMMU -corresponent a l'elaboració de propostes i del document d'aprovació inicial del Pla-, i per tal de garantir que l'estratègia i les actuacions proposades siguin fruit d'un treball de col·laboració entre els agents socials territorials implicats, s'ha establert un esquema de governança i de participació entre diferents agents institucionals, la pròpia AMB, els agents socials i la ciutadania (vegeu esquema).

Figura 2. Esquema general de governança i participació de la Fase 2 de Propostes del PMMU.



Font: IERMB

En el cas de la participació social i ciutadana, durant el primer semestre de l'any 2018 s'ha realitzat un procés participatiu amb els membres del Consell de la Mobilitat de l'AMB.

El Consell de la Mobilitat de l'AMB és un òrgan consultiu que aglutina els agents socials de la metròpolis implicats en la mobilitat. Fou fundat el Juliol de 2016 i el seu objectiu és assentar unes bases sòlides i consensuades per dibuixar i fer realitat una mobilitat metropolitana neta, sostenible i equitativa.

La diversitat existent d'agents presents al Consell de Mobilitat¹ garanteix la riquesa d'opinions i punts de vista. El Consell de mobilitat de l'AMB inclou, entitats públiques i privades en relació amb la mobilitat i el medi ambient, sindicats, plataformes per a la defensa del transport, associacions de transportistes, organitzacions d'usuaris, consultors de mobilitat, entre d'altres.

¹ L'annex 1 compta amb llista de les entitats que conformen el Consell de Mobilitat de l'AMB.

Els objectius del procés participatiu a través dels membres del Consell de la mobilitat han estat:

- Donar a conèixer els treballs del PMMU que s'havien realitzat fins a la data.
- Posar a debat i prioritzar les línies estratègiques del PMMU.
- Rebre aportacions/orientacions tècniques per a la concreció de les propostes prioritzades.
- Recollir propostes i accions concretes per desenvolupar les línies estratègiques i els temes transversals del PMMU.
- Identificar les propostes i accions que més preocupen.

La metodologia general seguida en aquest procés de participació ha estat la de facilitar espais de trobada i de discussió, tant presencial a través de *workshops*/tallers, com virtual (on-line) mitjançant l'eina col·laborativa *Yammer*.

Per tal d'aprofundir, concretar i fer de la participació un procés capaç de recollir totes les opinions es va optar per realitzar els tallers en diferents dies durant els mesos d'abril, maig i juny de 2018. A més a més, i com s'explicarà més endavant, segons l'objectiu que es pretenia assolir en cada taller es va utilitzar una tècnica de participació o una altra.

Cal destacar també, que per tal de recollir diferents visions tècniques d'interès sobre les propostes del PMMU es van crear 4 grups temàtics de participació. Un primer sobre **la mobilitat en vehicle privat, l'aparcament i els vehicles de baixes emissions**; un segon sobre la **mobilitat activa** (el caminar i anar en bicicleta). Un tercer sobre **mercaderies i logística** i un quart sobre el **transport públic**. Aquesta separació va permetre recollir diferents visions tècniques d'interès sobre les propostes del PMMU, expertesa i transversalitat.

El plantejament del procés participatiu ha seguit una estructura semblant a la que pren el document del PMMU, on cada línia estratègica compta amb propostes de mesures i accions concretes.

Aquest document recull i explica el procés participatiu desenvolupat en la fase de propostes del PMMU realitzat durant els mesos d'abril a juny de 2018. S'expliquen el funcionament i dinàmiques utilitzats en els diferents tallers presencials per cadascun dels grups temàtics així com els resultats obtinguts. El document també explica el funcionament del procés participatiu on-line i recull els resultats globals de tot el procés.

2 PARTICIPACIÓ PRESENCIAL





La participació presencial va consistir en la realització de tres *workshops* (tallers participatius) que van servir per posar a debat les línies estratègiques i les actuacions proposades del PMMU, així com alguns temes transversals que es consideraven importants a l'hora de desplegar algunes mesures. Tal com s'ha comentat anteriorment, cadascun dels tallers es va treballar de manera específica per als diferents grups temàtics establerts. Per a la dinamització d'aquests tallers es va comptar amb el suport de l'empresa LAVOLA 1981 SA (d'ara endavant Lavola).

2.1. GRUPS TEMÀTICS

Per tal d'optimitzar la participació dels diferents col·lectius del Consell de la Mobilitat de l'AMB i amb l'objectiu d'aprofitar el grau d'interès i d'expertesa dels assistents es van crear quatre grups temàtics: trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions, transport públic, mobilitat activa i mercaderies i logística.

Els membres del Consell de Mobilitat van tenir l'opció de participar en tots els grups temàtics o pel contrari, només en aquells que més interès els despertava.

En la taula següent es descriuen els diferents grups i l'enfocament tècnic que s'ha donat a cadascun d'ells.

Taula 1. Grups temàtics de participació del PMMU		
GRUP TEMÀTIC		ENFOCAMENT
	Trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions	Suport tècnic dels diferents integrants d'aquest grup temàtic en el desenvolupament de les propostes com, la gestió del trànsit privat, la regulació de l'aparcament, el foment de l'ambientalització de la flota del parc de vehicles i l'ús de les noves tecnologies com a eina de gestió, entre d'altres.
	Transport públic	Suport tècnic a les propostes relacionades amb el transport públic, tant el col·lectiu com l'individual, la competitivitat del transport públic col·lectiu, l'equitat en l'accés als serveis, l'accessibilitat física, la millora de la comunicació i promoció, etc.
	Mobilitat activa	Suport tècnic a les propostes de l'àmbit de la mobilitat en bicicleta i a peu, la convivència entre ells i els altres mitjans de transport, el marc regulador i normatiu, etc.
	Mercaderies i logística	Suport tècnic a les propostes relacionades amb el transport de mercaderies i la DUM (distribució urbana de mercaderies), les diferents tipologies de serveis de logística i ús de les noves tecnologies com a eina de gestió.
Font: AMB		

La configuració d'aquests grups temàtics va servir també per adequar el contingut i crear el material idoni del PMMU per cadascun dels tallers participatius. D'aquesta manera, cada grup temàtic va treballar sobre aquells temes que li afectaven directament. Pel que fa els temes transversals es va considerar tenir-los presents en tots els grups temàtics i sessions. Els temes transversals comuns foren els següents:

- Accessibilitat
- Equitat i cohesió social
- Mobilitat turística
- Intercanviadors
- Centres generadors de mobilitat/mobilitat a la feina
- Informació i noves tecnologies
- Seguretat viària
- Mobilitat compartida²

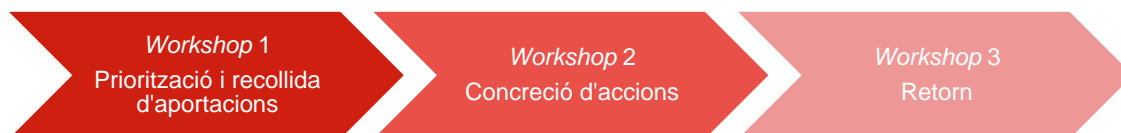
2.2. TALLERS PARTICIPATIUS I CALENDARI

Com s'ha esmentat prèviament, el procés participatiu del PMMU va consistir en la realització de tres tallers (*workshops*) temàtics, cadascun d'ells en quatre sessions, un per a cada grup temàtic de participació, amb excepció de l'últim taller on es van fer dues sessions agrupant dos grups temàtics en cadascuna.

En els tres *workshops* es van treballar els continguts del Pla de manera distinta, utilitzant metodologies i dinàmiques diferents i d'aquesta manera anar avançant i aprofundint en el procés. Aquestes dinàmiques van permetre recollir informació interessant per a l'equip tècnic redactor. En el primer taller, el treball va consistir en la prioritització de les línies estratègiques i la recollida d'aportacions. En el segon taller es va realitzar la concreció d'accions de les línies prioritzades en el primer. Finalment es va aprofitar l'últim taller per crear un espai de retorn i debat de les propostes elaborades per l'equip tècnic redactor.

En la figura i taula següents, es presenten de manera esquemàtica les diferents fases de la participació lligades a cada *workshop* i el calendari.

Figura 3. Esquema dels *workshops* temàtics de participació.



Font: Lavola.

² Aquest darrer va sorgir arran dels comentaris recollits en el procés participatiu i, per tant, es va afegir com a nom tema per el grup temàtic del Transport públic

Taula 2. Calendari dels tallers participatius temàtics			
WORKSHOP	DIA	HORA	GRUP TEMÀTIC
<i>Workshop 1</i> Priorització i recollida d'aportacions	11/04/2018	9,30h - 11,30h	Trànsit privat, aparcament i Vehicles de baixes emissions
		12h - 14h	Transport públic
	18/04/2018	9,30h - 11,30h	Mobilitat activa
		12h - 14h	Mercaderies i logística
<i>Workshop 2</i> Concreció d'accions	09/05/2018	9,30h - 11,30h	Trànsit privat, aparcament i Vehicles de baixes emissions
		12h - 14h	Transport públic
	16/05/2018	9,30h - 11,30h	Mobilitat activa
		12h - 14h	Mercaderies i logística
<i>Workshop 3</i> Retorn	13/06/2018	9,30h - 11,30h	Trànsit privat, aparcament i Vehicles de baixes emissions / Mobilitat activa
		12h - 14h	Transport públic / Mercaderies i logística
Font: IERMB			

TALLER PARTICIPATIU 1 - PRIORITZACIÓ DE LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES I RECOLLIDA D'APORTACIONS

Els primers tallers participatius es van realitzar els dies 11 i 18 d'abril 2018, a la seu de l'AMB al carrer 62, edifici A, 7a planta de la Zona Franca de Barcelona.

El primer dia de taller va estar adreçat als grups temàtics de trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions a primera hora del matí; i al de transport públic, a partir del migdia. El segon dia es va dur a terme el mateix *workshop* però per als grups temàtics de mobilitat activa i de mercaderies i logística.

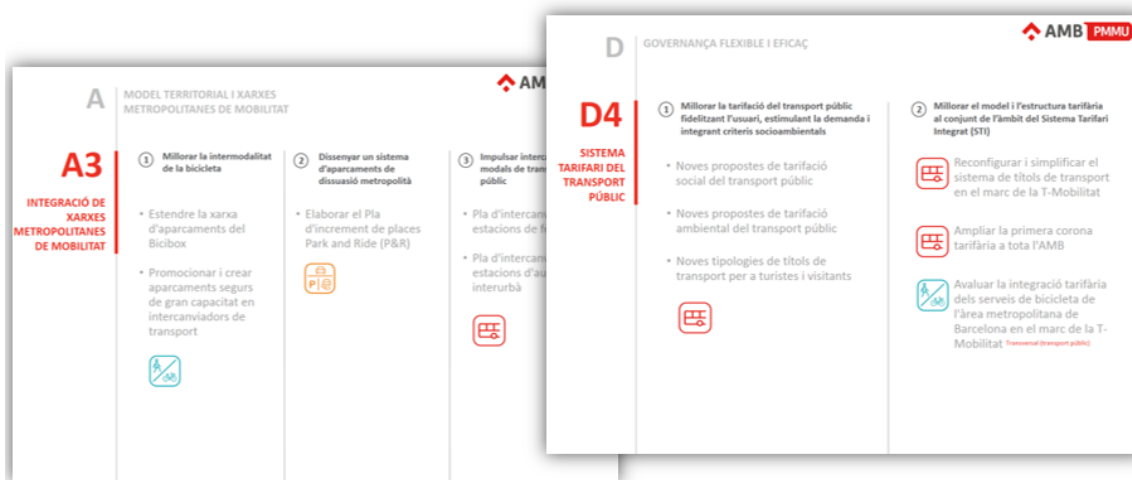
Els objectius del primer taller participatiu van ser:

- Validar i prioritzar les línies estratègiques preliminars aportades, modificar o ajustar el seu contingut.
- Rebre aportacions/orientacions tècniques per a la concreció de les propostes prioritzats.
- Afegir noves línies o accions encara no considerades, en particular sobre els temes de caràcter transversal.
- A totes les sessions també hi van assistir representants de l'AMB, de l'IERMB i altres membres de l'equip redactor. En aquest cas, la participació d'aquests no fou activa, ja que el que es pretenia era que els membres del Consell de la mobilitat fossin els que aportessin noves idees en el procés.

Documentació lliurada

La documentació utilitzada per aquest primer taller es va extreure d'un document tipus elaborat per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) que contenia els diferents eixos estratègics del Pla i les línies estratègiques de cadascun dels grups temàtics. Dins de cada línia estratègica s'hi trobaven les mesures proposades a dur a terme.

La documentació es va enviar per correu electrònic prèviament a tots els participants del grup temàtic en qüestió. A partir d'aquesta documentació, l'empresa dinamitzadora va elaborar el material específic de la sessió i el requerit per a la validació i priorització de les línies estratègiques de la primera sessió.



Dinàmica de participació

L'empresa de dinamització Lavola disposa d'una metodologia pròpia coneguda amb el nom de Meetfulness. Aquest sistema de treball consta de quatre fases: connexió, coneixement, col·laboració i comunicació, que es van adaptar a les necessitats, objectius i la durada dels tallers (2 hores).

En aquest cas, per tal d'aconseguir amb èxit els objectius de la sessió i crear un clima de confiança i una comunicació fluïda, constructiva i empàtica, es va decidir combinar (1) el treball en grups reduïts, (2) el treball individual i (3) la posada en comú i torn obert de paraules. D'aquesta manera es van recollir les inquietuds personals i les col·lectives dels diferents grups de treball, així com aquelles observacions i aportacions fruit del debat i intercanvi dins el propi grup. Per últim, també d'una manera conjunta amb tots els assistents del taller es van exposar aquelles qüestions que van generar més consens o, per contra, més divergències, i intercanviar punts de vista sobre els aspectes relacionats amb el grup temàtic en qüestió.

A continuació, es descriuen breument les eines i metodologia utilitzades pel desenvolupament satisfactori del taller:



Connexió

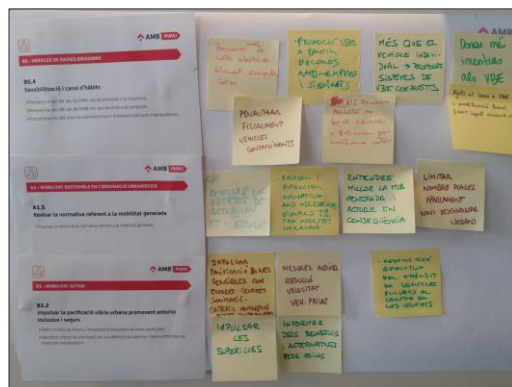
Una vegada finalitzada la presentació inicial de l'AMB i l'explicació de les línies estratègiques del PMMU, es va realitzar un exercici de connexió amb els assistents per tal de transmetre la idea de treball en equip per assolir els objectius de la sessió, al mateix temps que es generava un clima de confiança i comunicació. Fent especial èmfasi també en la importància de generar idees noves a partir de la creativitat de cadascú i el valor de compartir aquestes idees.



Coneixement

En aquesta part, els assistents es van desplaçar a una altra sala on ja s'entrava en matèria realitzant una primera tasca de prioritització de les línies estratègiques corresponents al grup temàtic en qüestió. Seguidament, els diferents participants realitzaven un treball individual (Scamper) en què cadascú anotava en *post-its* les aportacions que consideraven adients en relació a les línies estratègiques prioritzades i els temes transversals. Es comptava amb dues preguntes inspiradores:

- Quines idees tens per dur a terme l'actuació proposada?
- Què ha de tenir en compte l'equip redactor?



Finalment, es feia el buidat de totes les aportacions rebudes que consistia en ordenar-les, eliminar les idees duplicades i reformular, si s'esqueia, buscant el màxim consens dels assistents.

Tant la prioritització com el buidat es van realitzar en grups de treball escollits aleatòriament, per tal d'aconseguir un major consens i un enriquiment de les aportacions realitzades i utilitzant materials especialment dissenyats per al desenvolupament de la jornada.



Col·laboració

En la part final del taller, un portaveu de cada grup exposava les aportacions més destacades resultants del buidat. D'aquesta manera es van poder posar en comú les diferents opinions i punts de vista i generar a partir d'aquí un debat conjunt.



Comunicació

Per últim, es va obrir un torn obert de paraula, per si algun assistent volia fer alguna última aportació. Seguidament es feu el tancament de la sessió agraint l'assistència i participació de tothom.



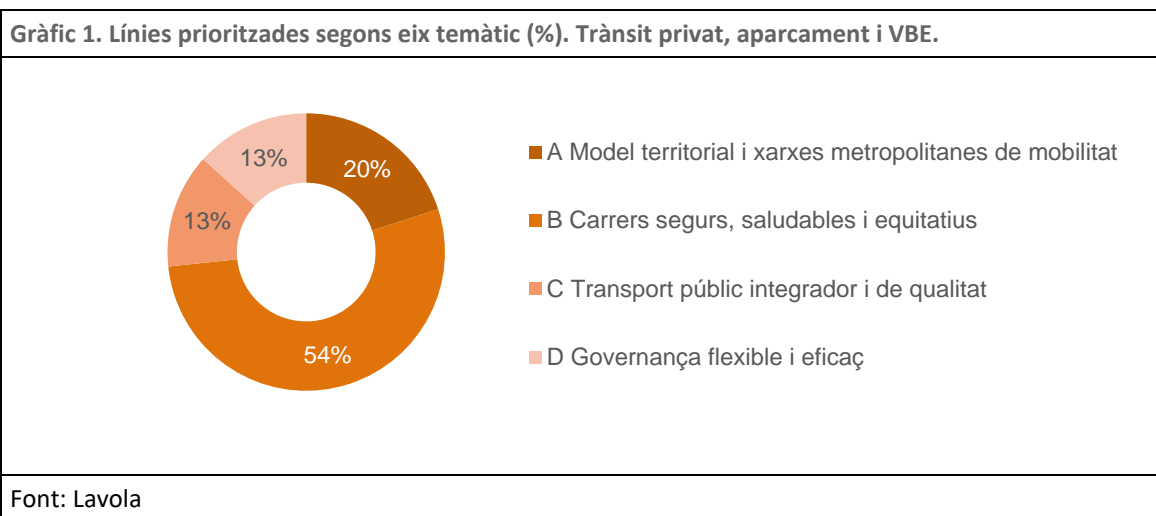
Resultats de la prioritització de les línies estratègiques per grups temàtics

Trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions.



La jornada va comptar amb la participació d'un total de 23 assistents, representant un total de 17 entitats.

- Priorització de les línies estratègiques



En la prioritització es va treballar inicialment en petits grups de 3 persones i després en grups de 6 persones, per tal de consensuar les 5 línies estratègiques prioritàries d'un llistat preparat que incorporava les línies relacionades amb el grup temàtic sobre el trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions. Atès l'elevat número de línies estratègiques existent es va segmentar la informació en dues llistes diferents. D'aquesta manera, una part dels assistents prioritzaven sobre una part del contingut i l'altra la resta, aconseguint al final dos grups amb 10 línies prioritzades.

A continuació es llisten les 15 línies estratègiques prioritzades, del total de les 30 que comptava el grup temàtic, amb el sub-eix temàtic al qual fan referència.

SUBEIX TEMÀTIC	LÍNIA ESTRATÈGICA
A1 - MOBILITAT SOSTENIBLE EN L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA	A1.1 - Introduir nous criteris sobre l'aparcament en l'ordenació urbanística
	A1.5 - Revisar la normativa referent a la mobilitat generada
A3 - INTEGRACIÓ DE XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	A3.2 - Dissenyar un sistema d'aparcaments de dissuasió metropolitana
B1 - MOBILITAT ACTIVA	B1.2 - Impulsar la pacificació viària urbana promovent entorns inclusius i segurs
B4 - GESTIÓ I REGULACIÓ DE L'APARCAMENT	B4.1 - Augmentar la regulació dels espais d'aparcament per a vehicles motoritzats
B5 - VEHICLES DE BAIXES EMISSIONS	B5.1 - Augmentar i fer interoperable la xarxa de punts de recàrrega (PdR) de vehicles elèctrics
	B5.2 - Dissenyar incentius econòmics i fiscals per a la promoció del VBE
	B5.4 - Sensibilització i canvi d'hàbits
B7 - DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	B7.3 - Gestionar el transport urbà de mercaderies mitjançant models innovadors
B8 - GESTIÓ VIÀRIA	B8.1 - Millorar la gestió de la xarxa viària bàsica metropolitana (XVBM)
	B8.3 - Estendre les zones de baixes emissions i altres instruments de reducció del trànsit
C3 - INTEGRACIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC	C3.1 - Millorar la gestió dels aparcaments de dissuasió
D3 - SISTEMA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	D3.2 - Ampliar les fonts de finançament del transport públic
D6 - CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT I ACCÉS SOSTENIBLE A LA FEINA	D6.2 - Gestionar l'aparcament als centres de treball i centres generadors de mobilitat
D8 - SERVEIS DE MOBILITAT COMPARTIDA	D8.1 - Impulsar nous serveis de mobilitat compartida

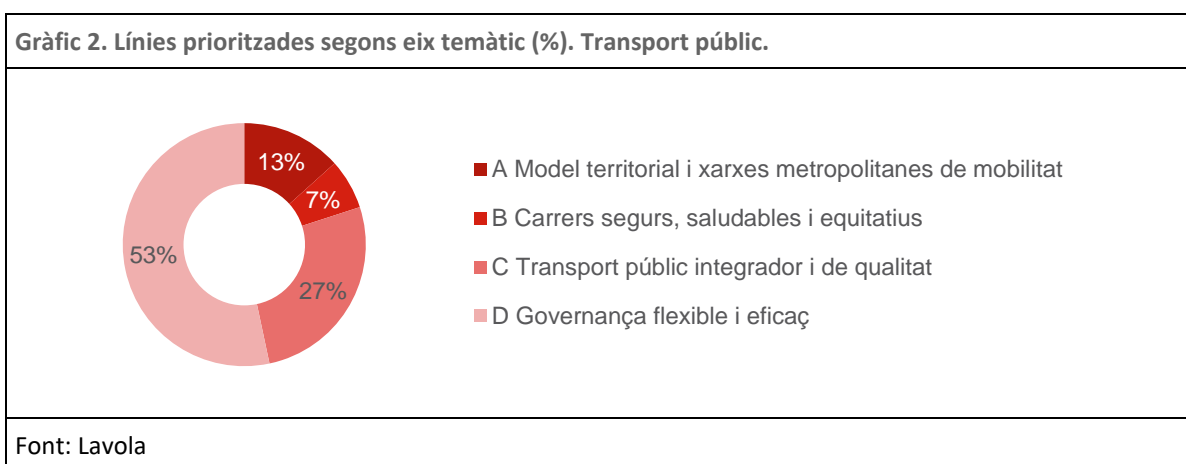
Transport públic



La jornada va comptar amb la participació d'un total de 26 assistents, representat un total de 23 entitats.

- Priorització de les línies estratègiques

El treball de priorització realitzat en la dinàmica de participació va permetre prioritzar 15 línies estratègiques, que majoritàriament corresponien a l'eix temàtic de governança flexible i eficaç (eix D), tal i com es pot veure en el gràfic 2.



Seguidament es llisten les 15 línies estratègiques prioritzades, del total de les 30 que compta el grup temàtic, amb el sub-eix temàtic al qual fan referència.

SUBEIX TEMÀTIC	LÍNIA ESTRATÈGICA
A1 - MOBILITAT SOSTENIBLE EN L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA	A1.5 - Revisar la normativa referent a la mobilitat generada
A3 - INTEGRACIÓ DE XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	A3.3 - Impulsar intercanviadors modals de transport públic
B8 - GESTIÓ VIÀRIA	B8.2 - Millorar la velocitat comercial del transport públic
C1 - SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ DE SUPERFÍCIE	C1.2 - Ampliar les flotes d'autobús metropolitanas
C3 - INTEGRACIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC	C3.2 - Promoure i millorar nous intercanviadors d'autobús en superfície
C6 - AMBIENTALITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC	C6.1 - Ambientalitzar el material mòbil i les instal·lacions del transport públic
C7 - ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU	C7.1 - Millorar l'accessibilitat del transport públic
D2 - HARMONITZACIÓ DE POLÍTIQUES LOCALS DE MOBILITAT	D2.1 - Coordinar les polítiques municipals de mobilitat sota una visió metropolitana

SUBEIX TEMÀTIC	LÍNIA ESTRATÈGICA
D3 - SISTEMA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	D3.1 - Millorar el sistema de finançament del transport públic fent-lo més just i respectuós amb el medi ambient
	D3.2 - Ampliar les fonts de finançament del transport públic
D4 - SISTEMA TARIFARI DEL TRANSPORT PÚBLIC	D4.1 - Millorar la tarifació del transport públic fidelitzant l'usuari, estimulant la demanda i integrant criteris socioambientals
	D4.2 - Millorar el model i l'estructura tarifària al conjunt de l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat (STI)
D6 - CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT I ACCÉS SOSTENIBLE A LA FEINA	D6.3 - Dissenyar un model de servei de transport públic a centres generadors de mobilitat
D7 - TRANSICIÓ TECNOLÒGICA	D7.1 - Definir el posicionament de l'AMB en relació a la mobilitat autònoma
D8 - SERVEIS DE MOBILITAT COMPARTIDA	D8.1 - Impulsar nous serveis de mobilitat compartida

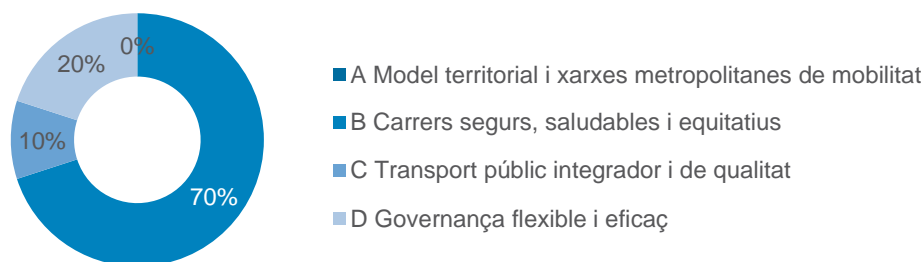
Mobilitat activa



La jornada va comptar amb la participació d'un total de 16 assistents, representat un total de 13 entitats.

- Priorització de les línies estratègiques

Gràfic 3. Línies prioritzades segons eix temàtic (%). Mobilitat activa.



Font: Lavola

En la prioritització es va treballar inicialment en petits grups de 3-4 persones i després en grups de 7-8 persones, per tal de consensuar les 5 línies estratègiques prioritàries d'un llistat preparat que incorporava les línies relacionades amb el grup temàtic de la mobilitat activa (vianants i ciclistes). Atès l'elevat número de línies estratègiques corresponents al grup temàtic en qüestió es va segmentar també la informació en dues llistes diferents. D'aquesta manera, una part dels assistents prioritzaven sobre una part del contingut, i l'altra la resta, aconseguint al final 10 línies prioritzades.

Tot seguit es llisten les 10 línies estratègiques prioritzades, del total de les 29 que compta el grup temàtic, amb el subeix temàtic al qual fan referència.

SUBEIX TEMÀTIC	LÍNIA ESTRATÈGICA
B1 - MOBILITAT ACTIVA	B1.1 - Revisar i adaptar la normativa per a les necessitats de la mobilitat activa
	B1.2 - Impulsar la pacificació viària urbana promovent entorns inclusius i segurs
B2 - MOBILITAT A PEU	B2.1 - Millorar l'espai públic i les instal·lacions de suport per al vianant
B3 - MOBILITAT EN BICICLETA	B3.2 - Millorar l'espai públic i les instal·lacions de suport per a la bicicleta
	B3.3 - Sensibilització i canvi d'hàbits
B6 - SEGURETAT VIÀRIA	B6.3 - Implementar mesures de seguretat viària
	B6.4 - Conscienciació i divulgació en matèria de seguretat viària
C7 - ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU	C7.1 - Millorar l'accessibilitat del transport públic
D6 - CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT I ACCÉS SOSTENIBLE A LA FEINA	D6.1 - Dissenyar nous incentius d'accés sostenible als centres generadors de mobilitat
D8 - SERVEIS DE MOBILITAT COMPARTIDA	D8.1 - Impulsar nous serveis de mobilitat compartida

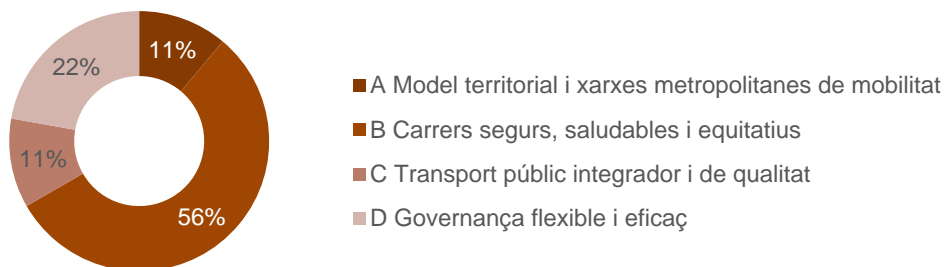
Mercaderies i logística



La jornada va comptar amb la participació d'un total de 14 assistents, representat un total de 11 entitats.

- Priorització de les línies estratègiques

Gràfic 4. Línies prioritzades segons eix temàtic (%). Mercaderies i logística.



Font: Lavola

Es va treballar inicialment en petits grups de 3-4 persones i després en dos grups de 7 persones, per tal de consensuar les 7 línies estratègiques prioritàries relacionades amb el grup temàtic de mercaderies i logística. Seguidament es van posar en comú les línies escollides per cada grup arribant a obtenir 9 línies prioritzades, ja que els dos grup havien coincidit en 5 d'elles.

Seguidament es llisten les 9 línies estratègiques, del total de les 18 que compta el grup de mercaderies i logística, prioritzades amb el subeix temàtic al qual fan referència.

SUBEIX TEMÀTIC	LÍNIA ESTRATÈGICA
A1 - MOBILITAT SOSTENIBLE EN L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA	A1.2 - Introduir nous criteris sobre l'ordenació del sòl logístic i necessitats associades en l'ordenació urbanística
B4 - GESTIÓ I REGULACIÓ DE L'APARCAMENT	B4.2 - Millorar la regulació dels espais d'aparcament per a vehicles pesants
B7 - DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	B7.1 - Millorar i impulsar i l'harmonització de la regulació de la DUM
	B7.3 - Gestionar el transport urbà de mercaderies mitjançant models innovadors
	B7.5 - Sensibilització i canvi d'hàbits
B8 - GESTIÓ VIÀRIA	B8.3 - Estendre les zones de baixes emissions i altres instruments de reducció del trànsit
C4 - GRANS NODES DE TRANSPORT	C4.1 - Millorar la gestió i accessibilitat dels grans nodes de transport

SUBEIX TEMÀTIC	LÍNIA ESTRATÈGICA
D2 - HARMONITZACIÓ DE POLÍTIQUES LOCALS DE MOBILITAT	D2.1 - Coordinar les polítiques municipals de mobilitat sota una visió metropolitana
D5 - SISTEMES D'INFORMACIÓ DE LA MOBILITAT INTEGRATS	D5.1 - Millorar i harmonitzar la informació local i metropolitana sobre la mobilitat

TALLER PARTICIPATIU 2 – CONCRECIÓ D'ACCIONS

Els tallers participatius del segon *workshop* es van realitzar durant els dies 9 i 16 de maig de 2018, a la seu de l'AMB al carrer 62, edifici A, 7a planta de la Zona Franca de Barcelona.

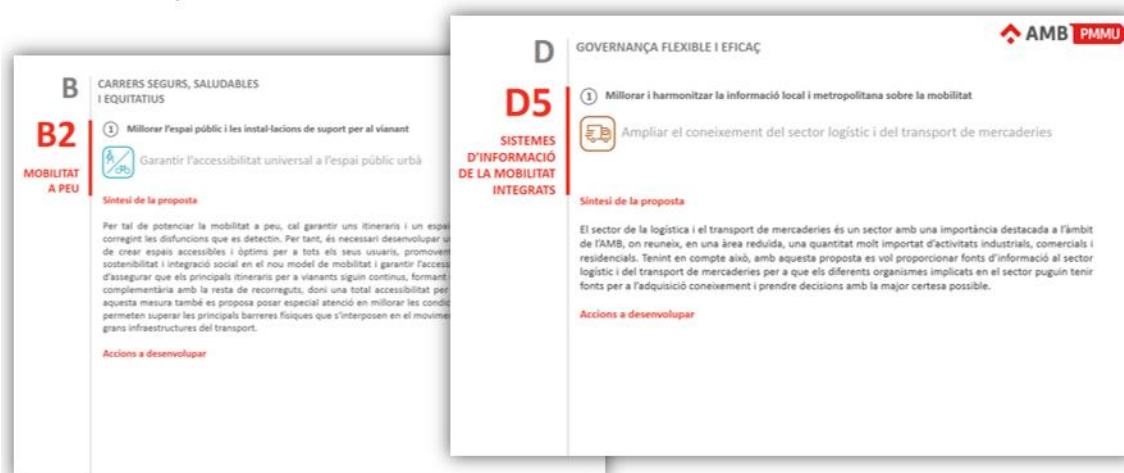
Els objectius del segon taller van ser:

- Recollir i concretar propostes i accions de les línies estratègiques prioritzades en el *workshop* 1.
- Recollir i concretar propostes i accions dels temes transversals recollits en el *workshop* 1.

Documentació lliurada

La documentació lliurada en aquest cas es va fer en base els resultats de prioritjació de les línies estratègiques del primer taller. Es va presentar la línia estratègica prioritzada amb una explicació sintetitzada de la mesura de la proposta. Per tal d'aconseguir aportacions noves, es va deixar en blanc un apartat d'accions a desenvolupar per ser omplert pels diferents assistents del taller.

A continuació es mostra un exemple de la documentació prèviament enviada als participants des de la qual es van treballar les propostes prioritzades.



Dinàmica de participació

En aquests taller participatiu, igual que en el primer *workshop*, es va utilitzar la metodologia Meetfulness, adaptant-la a les necessitats, objectius i la durada dels tallers (2 hores).

En aquesta ocasió els tallers van tenir un enfocament més tècnic i pràctic, i es va demanar aprofundir i concretar accions per dur a terme les actuacions i línies estratègiques preliminars del PMMU prioritzades en la primera sessió. Per aconseguir aquest objectiu es va dissenyar una dinàmica de treball en petits

grups acompanyats per un tècnic de l'equip redactor i/o l'IERMB la funció dels quals era resoldre possibles dubtes en la descripció de les mesures i ajudar en la concreció de les accions proposades.

A continuació, es descriu breument les eines i metodologies utilitzades pel desenvolupament satisfactori dels tallers:



Connexió

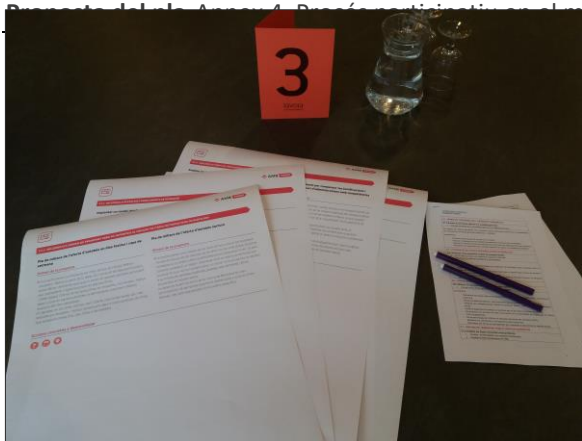
Una vegada finalitzada la presentació inicial de l'AMB i l'IERMB on s'explicaven els resultats dels tallers anteriors, es va realitzar un exercici de connexió amb els assistents per tal de transmetre l'objectiu de la sessió: la concreció d'accions. L'exercici exemplificava el treball col·laboratiu dels assistents per aconseguir arribar a un nivell alt de concreció, descripció i identificació, partint d'una idea originària àmplia i genèrica.



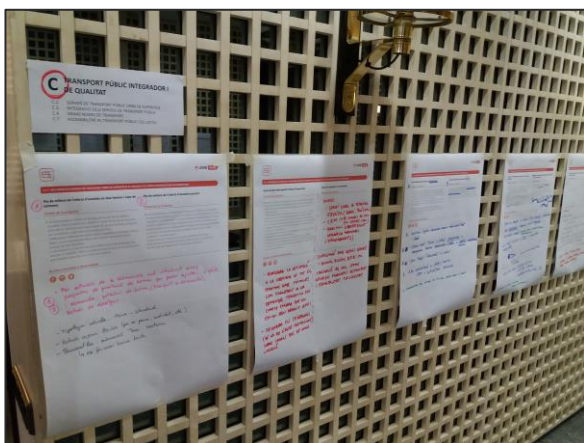
Coneixement

En la fase de coneixement, es van crear diferents grups reduïts de treball (3-4 persones) escollits aleatòriament. Cada grup treballava la concreció d'accions d'unes quantes actuacions preliminars proposades pel Pla, corresponents a les línies estratègiques prioritzades en la primera sessió, i partint d'una síntesi de la proposta elaborada per l'equip redactor.

El treball va consistir en llegir i debatre en petits grups sobre la proposta i a partir d'aquí formular accions concretes per dur a terme l'actuació. Es demanava concreció en termes de com, quan i on aplicar-les, principalment. Una vegada els diferents grups acabaven de treballar les actuacions que tenien, s'intercanviaven els fulls amb a un altre grup, per tal que aquest pogués completar o reforçar alguna de les accions recollides i/o afegir-ne de noves.



En la part final del taller, es van deixar uns minuts perquè tothom lliurement pogués fer les últimes aportacions de les diferents propostes ja treballades i exposades a les parets de la sala.



Comunicació

Finalment, es va obrir un torn obert de paraula, per si algun assistent volia fer algun últim comentari o aportació. Un cop acabat el torn obert de paraula es va fer el tancament de la sessió agraint l'assistència i participació de tothom.

TALLER PARTICIPATIU 3 – RETORN

L'últim *workshop* va tenir lloc a la seu de l'AMB al carrer 62, edifici A, 7a planta de la Zona Franca de Barcelona el dia 13 de juny de 2018.

En aquest cas, per optimitzar l'agenda dels assistents, es va optar per canviar el format del taller i es van agrupar els grups temàtics del Transport privat, aparcament i vehicles de baixes emissions i Mobilitat activa per una banda; i per l'altre, els grups de Transport públic i Mercaderies i logística. Se'n realitzaren, per tant, dues sessions.

Els objectius del segon taller van ser:

- Presentar els resultats del procés participatiu.
- Posar a debat alguns punts/temes on mancava concreció en les propostes i recollir les aportacions dels assistents.

Dinàmica de participació

Les dues sessions tingueren un format de plenari amb torn obert de paraula i una durada de dues hores cadascuna. Després de la benvinguda institucional, es van presentar els resultats del procés participatiu fins al moment i, seguidament, els tècnics de la Direcció de mobilitat i transport de l'AMB van plantejar diverses qüestions en relació a aspectes concrets, per tal que els assistents poguessin donar la seva opinió. En aquest cas la dinamització del debat la van dur a terme els tècnics de l'AMB i de l'IERMB.

La interlocució entre l'AMB i els assistents va donar peu a aprofundir i concretar en algunes mesures com:

- La mobilitat a la feina i, en concret, el pla de millora de serveis als polígons.
- L'accessibilitat del transport públic per a tothom.
- La ubicació i necessitat de plataformes logístiques.
- La facilitat per homogeneïtzar en la pràctica a tots els municipis de l'AMB.
- La prioritització dels carrils busos respecte el vehicle privat.
- Les importants diferències en la informació del transport públic entre Barcelona i els altres municipis.
- Les Zones de Baixes Emissions.
- La xarxa de vianants.



3 PARTICIPACIÓ ON-LINE

A banda dels diferents tallers presencials, el PMMU va comptar amb una participació on-line a través de la plataforma **Yammer**, amb accés restringit només per als membres del Consell de Mobilitat de l'AMB i l'equip tècnic redactor del Pla. Es va optar per fer ús d'aquesta plataforma perquè es volia crear un espai on aquelles persones que no van poder participar presencialment ho poguessin fer de manera virtual, i també perquè l'eina permet compartir documents i debatre sobre ells.

En la fase inicial del procés de participació, i com a extensió del *workshop* 1 de prioritització de les línies estratègiques i recollida d'aportacions, es va crear un qüestionari on-line amb la intenció de facilitar la participació a aquelles persones que no varen poder assistir en els tallers. Els materials utilitzats en el *workshop* 1 van tenir la seva versió telemàtica i es va penjar al Yammer. Aquells que van voler, van poder fer la prioritització de les diferents línies estratègiques per a cada grup temàtic, a més de fer les seves aportacions.

En el Yammer, també es van compartir els informes dels diferents *workshops* que l'empresa dinamitzadora del procés participatiu (Lavola) va elaborar al final de cada taller, es van recordar les properes convocatòries dels tallers i es va compartir un qüestionari on-line de valoració i satisfacció de cada taller i dinàmica.

Aquesta plataforma també es va utilitzar com a mitjà per compartir informació i articles d'interès i d'alguna manera aprofundir sobre alguns temes que durant els tallers presencials van crear polèmica.

A continuació es mostra un exemple de l'ús, de la versió on-line del primer taller i del qüestionari on-line de satisfacció.

Mobilitat activa



Claudia Crusat Martorell – A las 8:06 del 5 de junio.
Bon dia,

he llegit aquest article que m'ha semblat interessant. Tot i així, trobo que ningú pensa amb la contribució que també fan els vianants.

<https://www.naciodigital.cat/noticia/156300/empresa/catalana/paga/euro/diari/treballadors/van/amb/bicicleta>

Què passeu un bon dia!



Una empresa catalana paga un euro diari als treballadors que van amb www.naciodigital.cat

ME GUSTA RESPONDER COMPARTIR EDITAR

Visto por 16



Emeka Okpala González – A las 9:52 del 8 de junio.

Els incentius fiscals-salarials per canviar tendències en mobilitat són una eina efectiva en alguns casos. Al final ha de ser una col·laboració entre públic-privat en el que totes les parts guanyin una mica i serveixi per canviar el model de mobilitat insostenible que tenim.



Claudia Crusat Martorell – A las 10:54 del 17 de julio.
Hola,

comparteixo les actes del taller de la sessió 3.

En aquest cas Mercaderies i transport públic van junts.

Moltes gràcies.



ME GUSTA RESPONDER COMPARTIR EDITAR



Ferran Margineda – A las 18:52 del 18 de julio. de Android
Gràcies!

YA NO ME GUSTA RESPONDER COMPARTIR

A ti te gusta esto

B - CARRERS SEGURS, SALUDABLES I EQUITATIUS

B1 - MOBILITAT ACTIVA

	1 (Poc prioritària)	2	3	4	5 (Molt prioritària)
B1.1 - Revisar i adaptar la normativa per a les necessitats de la mobilitat activa	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B1.2 - Impulsar la pacificació viària urbana promovent entorns inclusivius i segurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B1.3 - Millorar els sistemes d'informació i de comunicació per a la mobilitat activa	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B1.4 - Impulsar els camins escolars	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Creus que se'n poden afegir de noves?

Quines idees tens per a dur a terme les actuacions proposades? Què ha de tenir en compte l'equip redactor?

B2 - MOBILITAT A PEU

	1 (Poc prioritària)	2	3	4	5 (Molt prioritària)
B2.1 - Millorar l'espai públic i les	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pla metropolitana de mobilitat urbana 2019-2024

*Obligatorio

Direcció de correo electrónico *

Tu dirección de correo electrónico



Enquesta d'avaluació de la Sessió 2 (16/05/2018). Mobilitat activa. Procés participatiu sobre les propostes del PMMU



1. Indica el teu nivell de satisfacció (5-molt satisfet, 0-gens satisfet) en relació amb:

	0	1	2	3	4	5
Horari de la sessió	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espai (lloc, sales, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Resultats obtinguts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
VALORACIÓ GLOBAL	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Tens algun suggeriment de millora? Fes-nos-el saber, gràcies.

Tu respuesta

ENVIAR

4 RESUM DELS RESULTATS I APORTACIONS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Un cop acabat el procés participatiu, es van analitzar totes les aportacions dels diferents tallers i es va poder obtenir un detall d'accions concretes en relació a les línies estratègiques prioritzades i els temes transversals més rellevants del PMMU.

El procés participatiu ha servit, d'alguna manera, per recollir inquietuds i preferències en les línies estratègiques i accions concretes i conèixer de prop, l'opinió d'una part de la ciutadania sobre les mesures que el PMMU proposa en la millora de la gestió de la mobilitat.

Aquestes accions i aportacions seran valorades i avaluades, en la mesura del possible, per part de l'equip redactor del PMMU, considerant l'estimació del cost, l'horitzó temporal, els impactes i l'àmbit territorial d'aplicació, entre d'altres. S'han redactat un total de 8 informes, en els quals es recullen exhaustivament les aportacions que s'han fet durant les diferents sessions.

A continuació es recull una síntesi dels temes i aportacions rebudes, agrupades per cada grup temàtic i classificades per eix i subeix temàtic al qual pertanyen o fan referència. En l'últim apartat s'indiquen els aspectes més destacats i comentaris rebuts dels temes transversals.

Trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions

A – MODEL TERRITORIAL I XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	
A1 – MOBILITAT SOSTENIBLE EN L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA	Es considera prioritari que les directrius del Pla General Metropolità contemplin una reducció de la disponibilitat d'aparcament , vinculades a l'accessibilitat del transport públic, d'aquesta manera fer-lo més accessible i competitiu al conjunt dels municipis de l'AMB. Per altra banda, es destaca la importància de l'actualització i revisió periòdica dels estudis de mobilitat generada . Es considera fonamental conèixer els principals punts d'atracció i emissió dels desplaçaments i els modes utilitzats. Aquest coneixement exhaustiu dels moviments dins el territori metropolità ha d'ajudar en la millora de la gestió del transport i la mobilitat.
A3 – INTEGRACIÓ DE XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	Es constata la necessitat de crear un sistema d'aparcaments dissuasius (P&R) ben connectat , vinculat al transport públic i adaptat a les necessitats reals del territori i que incorpori un sistema d'informació integrat . Aquest ha de servir per conèixer la disponibilitat d'espais per a l'aparcament de qualsevol municipi de l'àrea metropolitana i a la vegada ha de ser capaç de gestionar la reserva d'aparcament. Cal també que aquest sistema estigui vinculat amb els polígons industrials i la mobilitat a la feina, i asseguri un temps d'accés competitiu .

B – CARRERS SEGURS, SALUDABLES I EQUITATIUS	
B1 – MOBILITAT ACTIVA	<p>La pacificació de vies urbanes ha generat força debat entre els assistents, evidenciant-se així la preocupació en el disseny d'aquestes zones en relació a la seguretat i l'accessibilitat dels diferents usuaris.</p> <p>Es demana millorar la definició i homogeneïtzar criteris de les diferents tipologies existents (zona pacificada, Illa de vianants, ciutat 30, etc.).</p>
B4 – GESTIÓ I REGULACIÓ DE L'APARCAMENT	<p>Un dels temes que ha generat més consens és la necessitat d'aparcament de motocicletes i ciclomotors a la calçada, prioritzant els espais propers als passos de vianants.</p> <p>S'indica també la possibilitat de regular els grans espais d'aparcament privats en superfície i aprofitar-los o potenciar-los com a aparcaments dissuasoris.</p> <p>Una altra acció que es va contemplar per fer més efectiva la gestió i regulació de l'aparcament va ser l'ampliació de la zona verda a les diferents poblacions de l'àrea metropolitana de Barcelona.</p>
B5 – VEHICLES DE BAIXES EMISSIONS	<p>Es considera imprescindible potenciar els vehicles de baixes emissions, des de la millora dels punts de càrrega en termes d'incrementar el número, millorar la seva ubicació (llocs d'intercanvi modal), garantir que la font d'energia provingui de fonts renovables o d'aprofitament d'energia sobrant (metro); des del disseny d'incentius econòmics i fiscals per a l'usuari i per a l'empresari, tant en el moment de la compra, com en la prioritat en l'aparcament i la recàrrega del vehicle, com els impostos associats o les possibles bonificacions fiscals, etc.; Pel que fa a la sensibilització i canvi d'hàbits, es creu que les administracions i empreses públiques han de ser pioneres i donar exemple a la resta de ciutadans i empreses privades en l'ús de vehicles de baixes emissions. Tot això, sense oblidar que el que es pretén és un canvi modal.</p>
B6 –SEGURETAT VIÀRIA	<p>En seguretat viària s'ha prioritzat la implementació de mesures per a la seguretat viària de motocicletes i bicicletes i la millora de la conscienciació i divulgació en tots els grups d'edat en matèria de seguretat viària.</p> <p>En aquest sentit, es creu necessari realitzar una campanya de sensibilització per a públic adult i pels instituts per recordar les normes de circulació per a bicicletes i motocicletes; intensificar el control sobre l'ús del carril bus per part d'altres vehicles; reforçar la senyalització horitzontal per a bicicletes; i regular el nombre de ciclistes en paral·lel en funció de l'ample de la calçada.</p> <p>Pel que fa a la conscienciació i divulgació de la seguretat viària s'ha considerat interessant dissenyar cursos per als cossos de la Policia Municipal, la creació de manuals comprensibles per a tècnics i usuaris en format online i vetllar perquè l'actualització d'aquests manuals es faci de forma dinàmica i continuada.</p>

B7 – DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	S'apunten com a models innovadors per a la gestió urbana de mercaderies l'ús de vehicles nets i la promoció de microplataformes de distribució urbana. Pel que fa les microplataformes de distribució a les Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida (ZUAP) o àrees pacificades dels municipis amb suficient demanda, s'ha plantejat homogeneïtzar la normativa i una aplicació comuna per a tots els municipis de l'AMB.
B8 – GESTIÓ VIÀRIA	<p>Cal una eina de gestió del trànsit que permeti integrar els diferents aspectes que intervenen en la mobilitat, des de la gestió dels carrils, el peatge de congestió urbana, els temps mitjos de recorregut, la informació dels aparcaments de dissuasió, els paràmetres de contaminació, etc. Tot i que es creu una mesura prou prioritària, es comenta que aquesta proposta, degut a la seva complexitat, ha de ser a llarg termini.</p> <p>Amb l'objectiu d'evitar el trànsit d'agitació es creu convenient disposar d'una senyalització orientativa uniforme dels aparcaments al conjunt de l'AMB.</p> <p>En relació a les zones de baixes emissions metropolitana i intrarondes s'indica que cal replantejar restriccions sobre el parc de mercaderies, tenint present, però, els costos associats ja que no hi ha alternativa. Es considera que l'AMB és l'administració que ha de lidiar la definició de criteris i el seguiment d'indicadors clau de rendiment.</p> <p>Quant a un possible peatge de congestió d'accés a l'AMB, es creu que es podria vincular amb l'estacionament.</p>
C – TRANSPORT PÚBLIC INTEGRADOR I DE QUALITAT	
C3 – INTEGRACIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC	Per a la millora dels aparcaments de dissuasió s'assenyala reservar un nombre de places per a persones amb mobilitat reduïda, vehicles de baixes emissions, famílies, cotxe compartit, desplaçaments intermodals amb el transport públic, etc.
C4 – GRANS NODES DE TRANSPORT	Els aspectes que s'han identificat per a la millora en la gestió i l'accessibilitat del port i l'aeroport són la integració tarifària dels mitjans de transport específics (Aerobús); l'arribada de tren a la terminal T1 de l'aeroport; la participació econòmica del port, pel que fa als creuers, en l'oferta de transport públic de la ciutat; i la necessitat de reducció de les emissions dels creuers .

D – GOVERNANÇA FLEXIBLE I EFICAÇ	
D2 – HARMONITZACIÓ DE POLÍTQUES LOCALS DE MOBILITAT	<p>Cal una actualització i homogeneïtzació de les ordenances municipals de mobilitat i circulació, així com disposar d'una ordenança mínima unificada que faci èmfasi en les zones de baixes emissions.</p> <p>Pel que fa a les polítiques de promoció de VBE es demana que l'AMB defineixi quins són els VBE i quines accions es poden aplicar per part dels ajuntaments.</p> <p>Es considera necessària la creació d'una comissió per augmentar l'eficàcia dels plans de mobilitat urbana.</p>
D3 – SISTEMA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	<p>Com a propostes per ampliar el finançament del transport públic es proposa establir impostos per a esdeveniments, augmentar la taxa turística, incrementar l'impost de circulació, gravar l'aparcament al carrer, estendre el tribut metropolità a tota l'àrea metropolitana de Barcelona, regular l'aparcament en polígons industrials, vincular el criteri de la renda a la venda de títols socials o vincular-ho als territoris més vulnerables, entre d'altres.</p>
D6 – CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT I ACCÉS SOSTENIBLE A LA FEINA	<p>Per millorar la gestió de l'aparcament als centres de treball i centres generadors de mobilitat cal utilitzar i desenvolupar els plans de desplaçament d'empreses, així com garantir l'increment i eficiència de l'oferta del transport públic.</p>
D7 – TRANSICIÓ TECNOLÒGICA	<p>En relació a la mobilitat autònoma es demana a l'AMB un estudi d'experiències de la gestió i evolució dins l'àmbit municipal.</p> <p>Pel que fa a la nomenclatura utilitzada per definir la mobilitat autònoma els participants creuen adient buscar un concepte diferent.</p>
D8 – SERVEIS DE MOBILITAT COMPARTIDA	<p>Garantir que en la renovació de les flotes de vehicles d'empreses i l'administració, i també en les noves llicències d'activitats, s'aposti per una flota més ambientalitzada amb vehicles nets.</p>

Transport públic

A – MODEL TERRITORIAL I XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	
A1 – MOBILITAT SOSTENIBLE EN L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA	Pel que fa a la normativa referent a la mobilitat generada, es considera clau la realització i seguiment dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i els plans de desplaçament d'empresa.
A3 – INTEGRACIÓ DE XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	<p>Cal que el Pla d'intercanviadors en estacions d'autobús interurbà justifiqui la seva ubicació d'acord amb la demanda i /o centralitat urbana.</p> <p>En la connexió amb els intercanviadors d'autobús i ferrocarril cal que es prioritzin els centres de treball i zones d'estudi.</p> <p>Pel que fa a les característiques d'aquests intercanviadors es demana establir una senyalització única a tots els municipis, disposar d'una informació coordinada amb tots els operadors, disposar d'aparcaments segurs per a bicicletes i garantir l'accessibilitat de l'itinerari.</p>
B – CARRERS SEGURS, SALUDABLES I EQUITATIUS	
B6 –SEGURETAT VIÀRIA	<p>En relació a la seguretat viària de la motocicleta s'indica que cal millorar la sensibilització i endurir les sancions per incivisme i infraccions.</p> <p>Pel que fa a la bicicleta, cal establir un criteri únic per a totes les vies i itineraris de la xarxa viària.</p> <p>Per altra banda, per a operadors de transport públic s'indica que cal fomentar la formació en matèria de seguretat viària d'acord amb la norma ISO 39001 de Sistemes de Gestió de Seguretat Vial.</p>
B8 – GESTIÓ VIÀRIA	<p>Per tal d'assegurar i millorar la velocitat comercial de l'autobús, cal un pla de priorització dels serveis d'autobús davant dels altres vehicles mitjançant la segregació de vials i la priorització semafòrica. Pel que fa a les línies d'autobús interurbà cal assegurar que aquestes realitzen el seu recorregut per vies interurbanes.</p> <p>En la implantació i monitorització de les zones de baixes emissions metropolitana i intrarondes, cal una definició clara i homogènia d'aquetes, una implicació de les administracions supramunicipals i una millora de la comunicació del funcionament i sensibilització cap als usuaris.</p> <p>En relació a les zones urbanes d'atmosfera protegida es considera que idealment s'hauria d'incloure tota l'àrea metropolitana de Barcelona, doncs la contaminació es desplaça. Ara bé, també s'indica que cal prioritzar hospitals, escoles, centres d'oci, centres de treball i les zones més densament poblades.</p>

	<p>Pel que fa a la possibilitat d'establir un sistema de peatge de congestió d'accés a l'àrea metropolitana de Barcelona, es valora que aquest ha d'anar en funció de l'ocupació del vehicle i dels contaminants emesos.</p> <p>Finalment, és necessari millorar la comunicació en episodis de contaminació ambientals per tal de que els usuaris sàpiguen com estar informats, com procedir, que fer, quines alternatives de transport existeixen, etc.</p>
C – TRANSPORT PÚBLIC INTEGRADOR I DE QUALITAT	
<p>C1 – SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ DE SUPERFÍCIE</p>	<p>Per a la millora de l'oferta d'autobús en dies festius, caps de setmana o nocturnitat, cal la realització d'estudis que tinguin en compte la demanda real i les eines que permetin ajustar l'oferta i la demanda (peticions de servei, oferta a la demanda). Es demana també flexibilitat per adequar la tipologia de vehicle en funció de la demanda.</p> <p>Es demana integrar a la xarxa de transport a la demanda els serveis com ara el Bicing, BiciBox, BiTiBi, etc.</p> <p>Equilibrar l'oferta i la demanda segons l'estació de l'any i el destí, sobretot en el període estival incrementant les línies amb destí turístic i de platja que compensin la baixa demanda d'altres línies més vinculades a destins acadèmics. Crear línies exprés i estacionals, sobretot en període estival.</p> <p>En relació als serveis porta a porta per a persones amb mobilitat reduïda cal homogeneïtzar el criteri d'ús. Per altra banda, s'apunta també la necessitat de crear una App que permeti optimitzar el servei.</p> <p>Pel que fa als serveis directes a ubicacions singulars es veu necessari realitzar un pla de desplaçament d'empresa d'aquests punts, els horaris i torns laborals de dit punt singular, a més a més que tingui en compte l'ocupació de l'autobús, la densitat urbana i la qualitat de l'entorn urbà. Els assistents identifiquen com a punts singulars els centres d'estudi i de treball, centres hospitalaris i espais d'oci.</p> <p>En relació al programa de millores del servei d'autobús a la primera i segona corona s'identifiquen sobretot mesures d'accessibilitat, com ara la disponibilitat de dispositius visuals i auditius dins i fora de l'autobús. Per altra banda, també es demana revisar la zonificació tarifària per reduir els efectes negatius dels punts de frontera.</p>

C3 – INTEGRACIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC	<p>Per a la millora de la gestió dels aparcaments de dissuasió es proposa ubicar-los en la segona corona dels intercanviadors, dimensionar-los en funció de la demanda i millorar la informació cap als usuaris potencials.</p> <p>Pel que fa al pla d'intercanviadors d'autobús metropolità es considera una mesura prioritària. Cal que aquest disposi d'un sistema de coordinació entre els diferents operadors i un sistema d'informació comú per a l'usuari.</p>
C4 – GRANS NODES DE TRANSPORT	<p>Les propostes recollides per a la gestió dels grans nodes de transport van encaminades a millorar-ne la connexió (comunicar la terminal 1 de l'aeroport amb la xarxa ferroviària) i l'accessibilitat (realització d'una anàlisi d'accessibilitat dels espais per detectar barreres arquitectòniques i manca de senyalització i informació). Per altra banda, també s'indica la necessitat d'ajustar els horaris i la freqüència del servei de transport públic a les necessitats dels usuaris i treballadors del port i l'aeroport.</p>
C7 – ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU	<p>Algunes de les propostes recollides en relació a la millora de l'accessibilitat de les estacions i parades de transport públic fan referència a disposar de més bancs per seure a les estacions i intercanviadors, millorar l'accés del bus a les parades, reducció de l'espai i l'alçada entre l'autobús i la parada, la reserva o prioritat de tots els seients per a la gent gran i col·lectius vulnerables.</p> <p>També es creu convenient clarificar i unificar la normativa en relació a la construcció i equipament dels accessos a les estacions de transport públic i intercanviadors.</p>
D – GOVERNANÇA FLEXIBLE I EFICAÇ	
D2 – HARMONITZACIÓ DE POLÍTIQUES LOCALS DE MOBILITAT	<p>S'apunta que els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) no tenen capacitat o no són un instrument suficients per afrontar reptes importants com ara la qualitat de l'aire i la densitat de cotxes. En aquest sentit, cal incorporar el concepte de la mobilitat com a servei (<i>Mobility as a Service – MaaS</i>).</p>
D3 – SISTEMA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	<p>Els assistents indiquen que cal establir un marc de definició i debat sobre la T-Mobilitat i incloure criteris socials a la T-Mobilitat.</p> <p>Pel que fa al càlcul de la taxa de cobertura del transport públic es proposa elevar els criteris de càlcul a nivell de les institucions del consorci de l'ATM i internalitzar els costos del vehicle privat.</p> <p>En relació a l'ampliació de les fonts de finançament del transport públic es proposa establir impostos finalistes directes al transport públic (impost de circulació, taxa turística, taxes per a grans esdeveniments, etc.), desenvolupar el reglament de la llei del transport públic i garantir el compliment de l'aportació estatal.</p>

<p>D4 – SISTEMA TARIFARI DEL TRANSPORT PÚBLIC</p>	<p>Com a noves propostes de tarifació ambiental es proposa promoure i activar iniciatives com la T-verda i T-aire.</p> <p>Pel que fa al transport per a visitants es considera que cal crear títols específics per a turistes.</p> <p>A nivell de mobilitat d'empresa, es proposa bonificar a les empreses que tinguin programes de mobilitat sostenible, així com els treballadors/es que utilitzen modes sostenibles pels seus desplaçaments.</p> <p>Per altra banda, s'apunta la T-Mobilitat i el pagament per quilometratge com a les mesures més adients per a la millora del model i l'estructura tarifària al conjunt de l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat.</p>
<p>D6 – CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT I ACCÉS SOSTENIBLE A LA FEINA</p>	<p>Dins del pla de millora del servei de transport públic a centres generadors es proposa recuperar la figura del gestor/a de mobilitat sostenible als polígons industrials, promoure l'ús compartit d'autobusos entre diferents centres de treball, promoure el transport a demanda i assegurar l'accessibilitat de les parades i la millora dels itineraris a peu dins dels polígons.</p>
<p>D7 – TRANSICIÓ TECNOLÒGICA</p>	<p>La gestió i regulació de la mobilitat autònoma representa un gran repte per al futur.</p> <p>Els assistents han considerat diferents aspectes a tenir en compte per tal de fer aquesta transició tecnològica. Es destaca: la necessitat de desenvolupar un nou codi de regles d'interacció entre el transport públic autònom i el vehicle autònom; determinar un protocol de decisió ètic per actuar davant d'obstacles; desenvolupar la tecnologia 5G i un sistema de contingència per mantenir el servei en cas de falta de llum; definir les responsabilitats en cas d'accident; i la redistribució precisa de l'espai viari.</p>
<p>D8 – SERVEIS DE MOBILITAT COMPARTIDA</p>	<p>Es proposa potenciar la compartició del servei del taxi dins del sistema tarifari de la T-Mobilitat.</p> <p>Els assistents també proposen canviar el títol de la mesura que tracta la regulació dels sistemes de Car Sharing com a competència del taxi amb el nom de "Regulació dels sistemes de Car Sharing com a complement dels sistemes regulats".</p>

Mobilitat activa

A – MODEL TERRITORIAL I XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	
A1 – MOBILITAT SOSTENIBLE EN L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA	<p>Per a la revisió i actualització de la normativa del Decret 344/206, de 19 de setembre, es creu convenient utilitzar les dades dels estudis de mobilitat generada.</p> <p>A nivell normatiu cal que es promogui el control i seguiment de la implementació dels plans de mobilitat i les mesures establertes pels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.</p> <p>Per altra banda, cal millorar la recollida de dades complementàries de vianants i ciclistes, pel que fa al número, comportament, incidències, etc i posar èmfasis en la planificació i millora de les infraestructures per a vianants i ciclistes en urbanitzacions i polígons industrials.</p>
B – CARRERS SEGURS, SALUDABLES I EQUITATIUS	
B1 – MOBILITAT ACTIVA	<p>Per a les zones de convivència entre la bicicleta i el vianant es proposa establir una senyalització dinàmica que tingui en compte la densitat, el tram i l'horari.</p> <p>Per a la pacificació viària es considera important establir criteris homogenis pels espais compartits en tots els municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona i millorar la informació sobre la limitació de la velocitat i la prioritat del vianant.</p>
B2 – MOBILITAT A PEU	<p>Es contempla la millora de l'espai públic i les instal·lacions de suport per al vianant des de tres aspectes: la qualitat, l'accessibilitat i la naturalització.</p> <p>Pel que fa a la qualitat, es proposa millorar la il·luminació; disposar d'espais de descans, fonts i lavabos; promoure que els itineraris a peu siguin en línia recta; disposar de senyalització amb informació sobre el temps estimat de la durada dels trajectes, entre d'altres.</p> <p>Pel que fa a l'accessibilitat, cal garantir el compliment de la normativa d'accessibilitat i aplicar els reglaments sancionadors; integrar el pas de vianants a la vorera; i adoptar el disseny de plataforma única només en aquells carrers que sigui adequat.</p> <p>En relació a la naturalització, cal prioritzar en el disseny dels espais l'itinerari de mobilitat activa (camí de desig) davant d'altres elements (zona enjardinada, etc.); minimitzar l'asfalt sempre i quan es garanteixi l'accessibilitat, excloure els aparcaments en els espais naturalitzats; i unificar els criteris d'urbanisme tàctic que s'apliquen.</p>
B3 – MOBILITAT EN BICICLETA	<p>Es proposa ampliar els punts d'autoreparació i infladors en intercanviadors, hospitals i grans empreses mitjançant acords i incentius.</p>

	<p>Pel que fa la relació entre l'administració pública i l' empresa privada, es proposa establir convenis i acords per habilitar serveis pels usuaris de la bicicleta, com podrien ser dutxes.</p> <p>Pel que fa a mesures per adequar i millorar l'edificació per facilitar l'ús de la bicicleta es considera oportú realitzar una guia de recomanacions per als professionals de la construcció; incentivar econòmicament la creació d'aparcaments dins dels edificis públics i privats, d'indústries i habitatges.</p> <p>En relació als sistemes de guia per a bicicletes en escales i accessos s'apunta la necessitat d'incorporar senyalització específica i adequada en punts d'intercanvi modal, espais amb fort pendent i on hi hagi obstacles arquitectònics.</p> <p>Pel que fa a l'aparcament segur es proposa potenciar el biciregistre, incorporar sistemes de vigilància i censar els pàrquings de bicicleta per millorar la seva ubicació, seguretat i el seu ús.</p> <p>A nivell de sensibilització i canvi d'hàbits, es creu convenient focalitzar les campanyes de sensibilització al públic escolar, mitjançant la seva inclusió als plans d'estudi.</p>
<p>B4 – GESTIÓ I REGULACIÓ DE L'APARCAMENT</p>	<p>Com a mesures de regulació dels espais d'aparcament s'indiquen millorar la visibilitat dels vianants deixant els 5 metres reglamentaris als passos de vianants lliure de vehicles o per contra que aquests espais només puguin ser ocupats per motocicletes i bicicletes; i facilitar l'ús d'aparcament en centres comercials fora de l'horari comercial i promocionar l'ocupació de les zones d'aparcament públic soterrat.</p> <p>Pel que fa a l'aparcament de motocicletes es proposa incorporar zones d'aparcament regulat i aconseguir que en l'horitzó del pla les voreres siguin lliures de motocicletes.</p>
<p>B6 – SEGURETAT VIÀRIA</p>	<p>En relació a la seguretat viària de la bicicleta a la carretera es proposa incorporar senyalització específica harmonitzada entre les diferents administracions, amb prioritat en aquells punts amb elevat trànsit o llocs que presenten alguna complicació, i controlar l'ús de les mesures per millorar la visibilitat de les bicicletes (llums, reflectors, timbres...).</p> <p>Pel que fa, a la conscienciació i divulgació es creu convenient dissenyar programes de formació adreçats a diferents col·lectius (conductors de transport públic, escoles, professionals del transport, etc.); incloure en els continguts teòrics del permís de conduir aspectes sobre l'ús de la bicicleta i la seguretat viària; i realitzar campanyes de sensibilització a nivell general als mitjans de comunicació.</p>
<p>B8 – GESTIÓ VIÀRIA</p>	<p>Per potenciar la reducció del trànsit privat a l'entorn de les zones escolars i hospitalàries amb elevat grau de contaminació atmosfèrica, es proposa potenciar l'ús dels camins escolars; facilitar aparcaments dissuasoris segurs a</p>

	l'entorn d'aquestes zones; i habilitar un perímetre de 200 metres lliures de vehicles motoritzats al voltant dels centres educatius en horari d'entrada i sortida.
C – TRANSPORT PÚBLIC INTEGRADOR I DE QUALITAT	
C4 – GRANS NODES DE TRANSPORT	Cal garantir l'accessibilitat dels vianants als grans nodes de transport (aeroport i port) mitjançant la mobilitat activa, per exemple utilitzant els carrils bici existents i facilitant la instal·lació d'aparcaments segurs.
C7 – ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU	No s'han fet aportacions més enllà de les ja proposades per l'equip redactor. Es corrobora doncs, que cal dotar les parades d'autobús amb plataformes i marquesines , i assegurar que la informació és accessible per a tots els usuaris. A banda, es considera bàsic vetllar pel compliment de la normativa d'accessibilitat existent .
D – GOVERNANÇA FLEXIBLE I EFICAÇ	
D2 – HARMONITZACIÓ DE POLÍTIQUES LOCALS DE MOBILITAT	Es considera necessari que la mobilitat activa urbana tingui més presència a la nova llei de seguretat viària . Per altra banda, cal que tots els municipis treballin per crear una ordenança pròpia en base a la proposta de l'àrea metropolitana de Barcelona. Pel que fa a millorar l'eficàcia dels PMUS, cal establir mesures per garantir que tots els projectes que finança l'àrea metropolitana de Barcelona compleixen els criteris de mobilitat del Pla i establir penalitzacions per a la no execució de les actuacions proposades per aquest.
D4 – SISTEMA TARIFARI DEL TRANSPORT PÚBLIC	Es considera que cal mantenir la integració dels sistemes del Bicibox i Bicing en la integració tarifària , així com ampliar els serveis de la bicicleta compartida de gestió pública a l'entorn metropolità.
D6 – CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT I ACCÉS SOSTENIBLE A LA FEINA	Algunes de les propostes que s'indiquen van encaminades a promoure avantatges fiscals per als treballadors que van a peu o en bicicleta a la feina , així com les empreses que ho potencien.
D8 – SERVEIS DE MOBILITAT COMPARTIDA	A nivell de regulació dels serveis de bicisharing es comenta que cal crear normativa específica per establir llocs d'aparcament que no envaeixin l'espai de la via pública .

Mercaderies i logística

A – MODEL TERRITORIAL I XARXES METROPOLITANES DE MOBILITAT	
A1 – MOBILITAT SOSTENIBLE EN L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA	<p>Es constata que cal reservar sòl per aparcament de vehicles pesants.</p> <p>També es proposa definir els serveis i la seguretat que requereixen els espais d'aparcament per a vehicles pesants.</p>
B – CARRERS SEGURS, SALUDABLES I EQUITATIUS	
B4 – GESTIÓ I REGULACIÓ DE L'APARCAMENT	<p>S'identifica que cal una harmonització de les ordenances que regulen l'aparcament de vehicles pesants en els diferents municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona. En aquest sentit, cal que es defineixin els serveis i la seguretat que aquests espais han de tenir.</p> <p>Es proposa prioritzar els espais d'aparcament a la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric dels 40 municipis, establir una tarifació en funció del grau de contaminació dels vehicles pesants i la creació d'una App per a la gestió d'aquests aparcaments.</p>
B6 –SEGURETAT VIÀRIA	<p>A nivell de conscienciació i divulgació en matèria de seguretat viària s'assenyala la necessitat d'harmonitzar la formació existent dels diferents cossos de policia.</p> <p>Aprofitar la informació i formació disponible per dissenyar guies i manuals sobre seguretat viària enfocats a col·lectius concrets (infants, professionals del sector del transport, etc.).</p>
B7 –DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	<p>Es considera necessària l'harmonització de les ordenances de circulació de càrrega, descàrrega i distribució de mercaderies, que tinguin en compte el tipus de mercaderia transportada i homogeneïtzar criteris en la mobilitat nocturna de mercaderies.</p> <p>Pel que fa a la gestió de la distribució urbana de mercaderies es proposa crear un sistema digital que agrupi la informació disponible dels diferents municipis en relació als horaris, espais, etc. i que permeti gestionar les reserves d'espais de descàrrega i la configuració de les rutes més eficients.</p> <p>Per altra banda, es demana flexibilitat en les ordenances per permetre l'establiment de nous punts de recollida de mercaderies, i també aprofitar les botigues de proximitat i les estacions de transport públic amb aquesta finalitat.</p> <p>Amb tot, es considera que cal conscienciar als usuaris del cost ambiental i econòmic de l'e-commerce. Per fer-ho es proposa realitzar una campanya de sensibilització.</p> <p>Pel que fa a la sensibilització del sector de la logística i de les mercaderies es proposa distingir les bones pràctiques en el sector mitjançant un distintiu o</p>

	etiqueta , valorant la possibilitat d'establir beneficis pels professionals que en disposin.
B8 – GESTIÓ VIÀRIA	<p>Per a la millora en la gestió viària a les zones de baixes emissions es considera que cal establir un protocol de comunicació entre l'administració i el sector del transport de mercaderies, i desenvolupar un sistema d'informació per conèixer els nivells de contaminació atmosfèrica al moment.</p> <p>Per altra banda, s'assenyala també que cal validar el funcionament de les restriccions abans d'estendre els límits d'aquestes zones.</p>
C – TRANSPORT PÚBLIC INTEGRADOR I DE QUALITAT	
C4 – GRANS NODES DE TRANSPORT	Es considera bàsic per a la millora de la gestió i accessibilitat al port la reducció del temps d'espera dels vehicles pesants.
D – GOVERNANÇA FLEXIBLE I EFICAÇ	
D2 – HARMONITZACIÓ DE POLÍTIQUES LOCALS DE MOBILITAT	Per millorar l'eficàcia dels plans de mobilitat urbana sostenible es considera indispensable revisar i aplicar la llei de comerç, així com millorar la coordinació de les polítiques municipals de mobilitat en relació a les zones de baixes emissions i les zones urbanes d'atmosfera protegida.
D5 – SISTEMES D'INFORMACIÓ DE LA MOBILITAT INTEGRATS	<p>Cal una coordinació entre administracions per tal de compartir i potenciar l'obtenció d'informació del sector utilitzant les noves tecnologies.</p> <p>Realització de campanyes informatives específiques per donar a conèixer el sector.</p>

Temes transversals

ACCESSIBILITAT
<p>L'accessibilitat és un dels temes que ha centrat més debat, sobretot pel que fa a les sessions de Transport públic i Mobilitat activa.</p> <p>De forma general es considera que cal una millora del transport públic en relació al disseny, l'accessibilitat i la informació disponible per a l'usuari, entre d'altres. Per altra banda, també s'apunta la necessitat de millorar la sensibilització i civisme de tots els usuaris de la via pública perquè col·laborin en respectar i garantir l'accessibilitat de tots els col·lectius (infants, gent gran, persones amb mobilitat reduïda i amb alguna discapacitat).</p>
EQUITAT I COHESIÓ SOCIAL
<p>En termes d'equitat i cohesió social, entre d'altres, s'apunta que cal millorar la tarifació social vinculada al finançament i tenir en compte dins dels col·lectius vulnerables o prioritaris les necessitats de mobilitat dels treballadors/es que treballen en horari nocturn, en zones poc o mal comunicades i/o sense oferta de transport públic.</p>
MOBILITAT TURÍSTICA
<p>Hi ha consens en considerar que el turisme ha de col·laborar de manera especial en l'operació i finançament del transport públic. Com a idea s'indica la possibilitat de destinar una part de la taxa turística a incrementar o millorar l'oferta de les línies d'autobús i serveis de mobilitat més utilitzats per aquest col·lectiu.</p>
INTERCANVIADORS
<p>Pel que fa als intercanviadors, s'assenyala que cal garantir-ne l'accessibilitat i els serveis d'informació a l'usuari. En aquest sentit, es proposa una categorització dels intercanviadors que determini els serveis disponibles en funció del volum de viatgers.</p>
CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT/MOBILITAT A LA FEINA
<p>Les propostes que s'han recollit van dirigides a promoure el transport públic als polígons industrials, valorar la possibilitat d'implantar sistemes a la demanda o facilitar el transport de la bicicleta en el transport públic, entre d'altres.</p>
INFORMACIÓ I NOVES TECNOLOGIES
<p>Cal garantir una informació accessible per a tots els usuaris. Es proposa també disposar d'una sistema que permeti obtenir informació integrada de tots els transports públics de l'àrea metropolitana de Barcelona.</p>

SEGURETAT VIÀRIA
Com a mesures per millorar la seguretat viària s'indiquen: la segregació i senyalització dels itineraris de bicicleta, la millora de l'enllumenat, incrementar el transport públic per accedir als polígons industrials, adoptar criteris de la conducció respectuosa, <i>slow driving</i> , entre d'altres.
MOBILITAT COMPARTIDA
La mobilitat compartida s'ha afegit com a tema transversal del grup temàtic del Transport públic. En aquest sentit les aportacions recollides fan referència a impulsar el concepte de mobilitat com a servei (MaaS), millorar el servei i eficiència del carsharing, optimitzar el servei de taxi, establir un servei de taxi per a zones poc cobertes pel transport públic, entre d'altres.

Com a conclusió, destacar que les noves idees sorgides durant el procés participatiu han anat en consonància amb les línies estratègiques i mesures plantejades inicialment per l'equip de treball, per la qual cosa es valora positivament l'enfocament del PMMU.

Cal destacar que en els diferents tallers s'ha observat una important sensibilització i interès vers la necessitat de combatre la problemàtica de la contaminació atmosfèrica i acústica en els municipis de l'àrea metropolitana i les seves conseqüències en la salut de la ciutadania; i també ha existit un elevat interès per millorar la gestió de la mobilitat amb el vehicle privat i, sobretot, pal·liar les mancances en la mobilitat laboral.

S'ha observat que existeixen diferències entre municipis degut a les diverses realitats que conviuen en l'extens territori de l'àrea metropolitana. Aquesta diversitat ha quedat també palesa en les opinions i diferents punts de vista d'algunes mesures. Tot i així, els membres del Consell de Mobilitat han posat de manifest la necessitat d'adaptar i harmonitzar els plans municipals i les polítiques de mobilitat urbana al Pla.

Es considera que les línies i propostes relacionades en l'equitat i inclusió social són força genèriques ja que fins ara han estat temes poc desenvolupats en el marc de la mobilitat. Es creu que el PMMU és una bona oportunitat per desenvolupar més línies i mesures que les contemplin.

Pel que fa als temes tractats del diferents grups temàtics es destaquen:

- Del grup de **Trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions**, aspectes com el monitoratge dels resultats de les zones de baixes emissions, la gestió de la xarxa viària bàsica metropolitana, la regulació de l'aparcament i la millora i integració dels sistemes d'informació al conjunt de l'àrea metropolitana (sobretot en relació a la informació sobre els episodis de contaminació).
- Per al **Transport públic**, l'accessibilitat i les fonts de finançament.
- De la **Mobilitat activa**, la necessitat d'incorporar la mobilitat sostenible al planejament urbanístic dels municipis, així com la importància de la qualitat de l'aire a l'entorn d'equipaments educatius

i sanitaris i la vinculació entre infraestructures verdes i la naturalització dels itineraris per a la mobilitat activa.

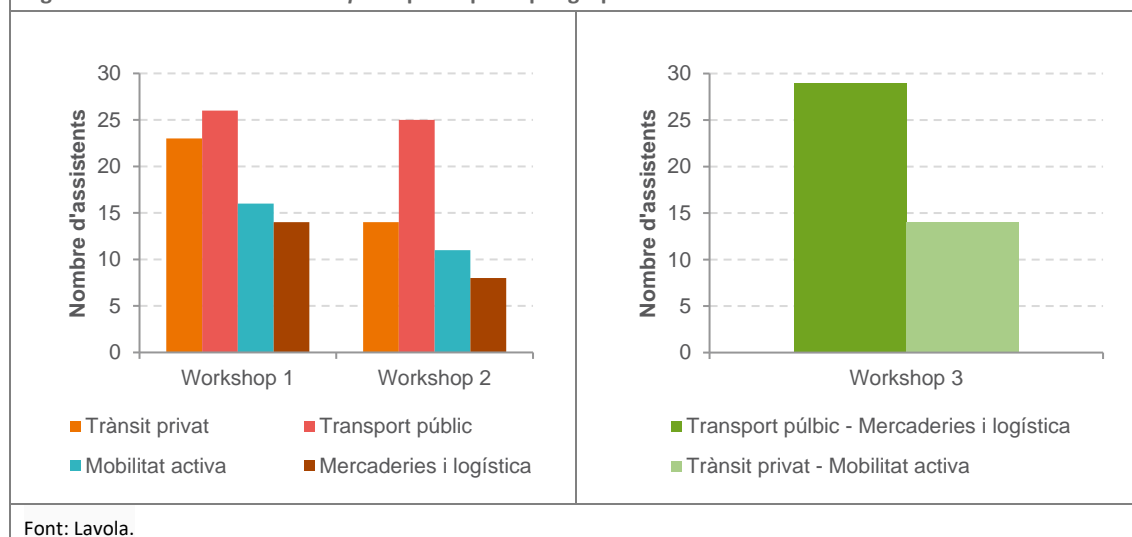
- Finalment, del grup de **Mercaderies i logística** s'ha fet èmfasi en la distribució urbana de mercaderies a l'última milla, la sensibilització i el canvi d'hàbits produït pel comerç electrònic, així com en la introducció de nous models innovadors de gestió de la distribució de mercaderies.

5 ASSISTÈNCIA I VALORACIÓ

El procés participatiu del PMMU ha comptat amb una participació total de 180 persones provinents de diferents entitats i municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, en representació de diverses entitats membres del Consell de la Mobilitat de l'AMB.

Els tallers participatius que han generat més interès i un major nombre de participants han estat els de Transport públic i Trànsit privat, aparcament i vehicles de baixes emissions, tal i com es pot veure en la figura 4. Pel que fa als tallers de Mobilitat activa i Mercaderies i logística han comptat amb un nombre de participats menor.

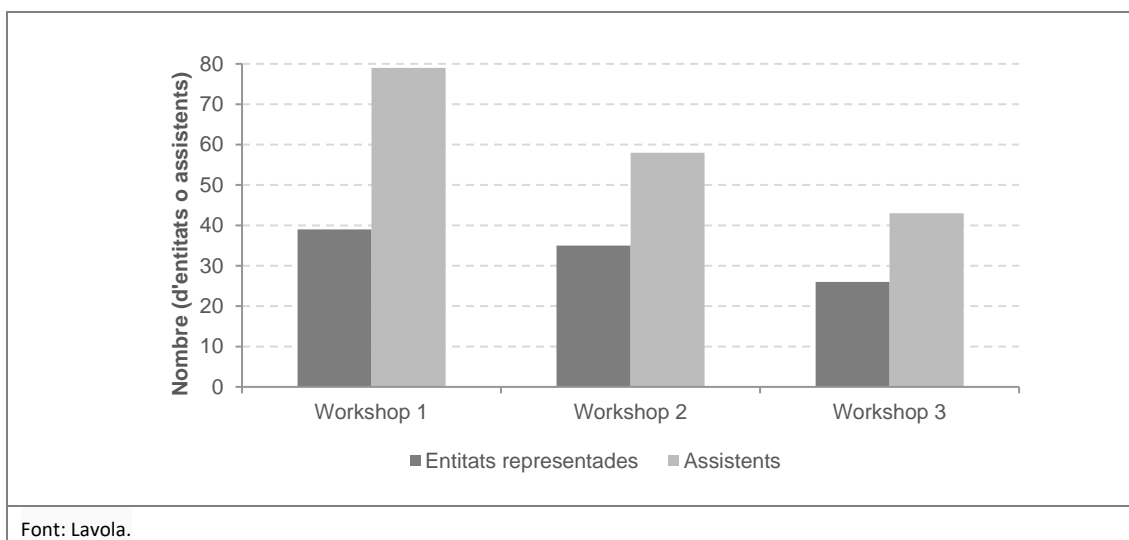
Figura 4. Assistència als *workshops* de participació per grup temàtic.



El nombre total d'entitats representades en els workshops participatius ha estat de 51 entitats, amb una participació bastant constant durant els primers dos workshops, 39 i 35 entitats respectivament, i una menor representació en l'últim amb 26 entitats. En l'apartat d'annexos d'aquest document es pot veure el llistat d'entitats que han participat en el procés participatiu.

Pel que fa al nombre total d'assistents per workshop, en la figura 5 s'observa com la sessió amb més assistents ha estat la que va treballar la prioritització i recollida d'aportacions sobre les línies estratègiques, workshop 1.

Figura 5. Entitats representades i total assistents als *workshops* temàtics de participació.

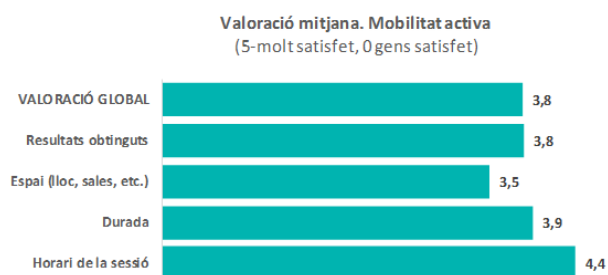
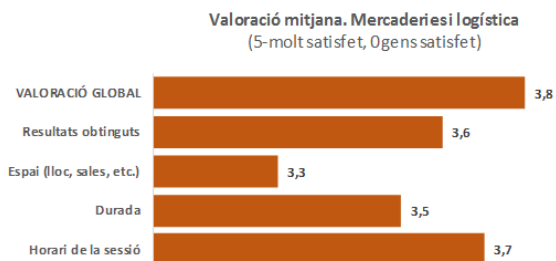
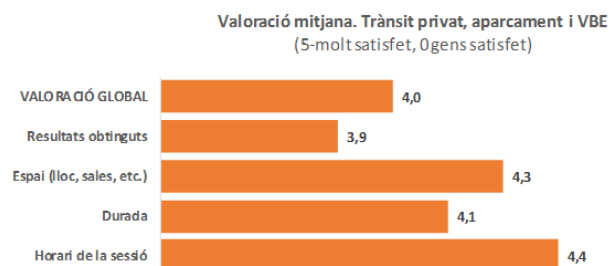
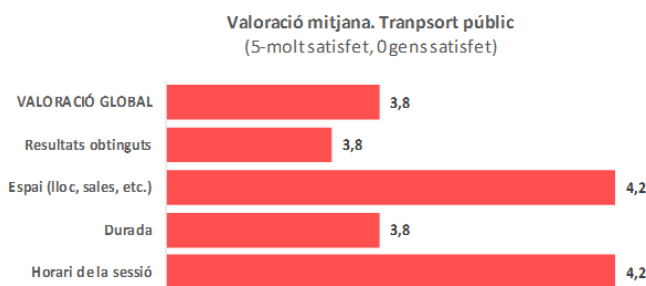


Per altra banda, en tots els tallers participatiu s'ha comptat amb la presència dels representants de l'AMB, l'IERMB i altres membres de l'equip tècnic redactor del PMMU.

Pel que fa a la valoració global de les dues primeres sessions, els resultats de les enquestes són positius, essent la puntuació global de, 3,9 punts sobre 5.



L'aspecte més ben valorat és l'horari de les sessions, seguit de la durada. Els resultats demostren que les sessions més ben valorades són les que tracten el trànsit privat, aparcaments i vehicles de baixes emissions.



6 CONCLUSIONS

La valoració general del procés de participació tècnica del PMMU realitzat amb els membres del Consell de la mobilitat de l'AMB ha estat molt positiva. Les dinàmiques de participació han permès crear un bon clima de treball, afavorint tant les aportacions individuals com els espais grupals de debat i enriquiment col·laboratiu. De la mateixa manera, la temàtica de les sessions i l'alt interès i implicació dels participants han facilitat aquest bon treball participatiu i un debat respectuós i constructiu en tot moment.

Destacar també la cooperació i col·laboració entre l'equip de la Direcció de mobilitat i transport de l'AMB, l'empresa dinamitzadora i l'equip tècnic redactor (IERMB) a l'hora de crear el material idoni per a cada sessió i la seva presència per resoldre dubtes tècnics del contingut del Pla.

Pel que fa a la valoració dels resultats obtinguts, es considera que s'han assolit els objectius plantejats a nivell de participació, així com els específics per a cadascuna de les sessions. En aquest sentit, destacar la quantitat i qualitat de les aportacions recollides.

7 ANNEXOS

Taula 1. Llistat alfabètic d'entitats representades en el Consell de la mobilitat de l'AMB.

1	AENA
2	Agència Ecologia Urbana Barcelona
3	AIM
4	ALFATECNOLOGIES
5	ALTRAN
6	Asovel
7	Associació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU)
8	Associació d'Empresaris de transport discrecional de Catalunya (AUDICA)
9	Associació per a la Prevenció d'Accidents de Trànsit (PAT)
10	Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)
11	ASTAC - Condal
12	ASSEMBLEA BICICLETA ST CUGAT
13	AUTOCARES FONT
14	AUTOCORB
15	Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
16	Autoritat Portuària de Barcelona (APB)
17	Avancar (Zipcar Carsharing S.A.U.)
18	Baixbús (Mohn - Rosanbus - Oliveras)
19	Barcelona de Serveis Municipals (BSM)
20	Barcelona Regional
21	BICI BAIX LLOBREGAT
22	Bicicleta Club de Catalunya (BACC)
23	BIKETOURS
24	BICICLOT, SCCL
25	Cambrà de Comerç de Barcelona
26	CAPMAR
27	Catalunya Camina
28	CCOO de Catalunya
29	Centro Intermodal de Logística (CILSA)
30	CETRAMSA
31	CIMALSA
32	CINESI
33	COCEMFE/ODF
34	COCARMI
35	Club Ciclista Sant Joan Despí
36	Cluster Indústria Automoció (CIAC)
37	Col·legi d'Ambientòlegs (COAMB)
38	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC)
39	Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports
40	Col·legi d'Enginyers Industrials (COEIC)

Taula 1. Llistat alfabètic d'entitats representades en el Consell de la mobilitat de l'AMB.

41	Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques (CETOP)
42	Col·legi Oficial de Metges de Barcelona
43	Comissions Obreres (CCOO) (Baix Llobregat)
44	Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya (CONFAVC)
45	Consell Comarcal del Baix Llobregat
46	Consell Comarcal del Barcelonès
47	Consell Comarcal del Vallès Occidental
48	Consell Comarcal Maresme
49	Consell de Municipis per la Lluita contra la contaminació atmosfèrica de l'AMB
50	Consorti de la Zona Franca (CZF)
51	Consorti del Besòs
52	Consorti del Parc Natural de la Serra de Collserola
53	Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta
54	COUNT TRANSPORT
55	CREAL - ISGLOBAL
56	DGT (Direcció General de Tràfic)
57	DITUPACIÓ DE BARCELONA. Serveis d'Infraestructures viàries i mobilitat
58	DOYMO
59	ENDESA
60	ETRA BONAL
61	ETT-DELOITTE
62	Federació Catalana de Ciclisme
63	Federació d'Associació de Veïns de Barcelona (FAVB)
64	Federació de Serveis a la Ciutadania. CCOO de Catalunya
65	Federació ECOM
66	Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV)
67	FGC
68	Foment del Treball Nacional
69	Fundació ICIL (Institut Català de Logística)
70	GAS NATURAL FENOSA
71	Generalitat de Catalunya. Departament de Benestar Social i Família. Accessibilitat
72	Generalitat de Catalunya. Direcció General d'Energia i Mines i Seguretat Industrial
73	Generalitat de Catalunya. Direcció General d'Indústria. ACCIÓ
74	Generalitat de Catalunya. Departament d'Empresa i Ocupació (TURISME)
75	Generalitat de Catalunya. Departament d'Interior (MOSSOS D'ESQUADRA)
76	Generalitat de Catalunya. Direcció General de Polítiques Ambientals
77	Generalitat de Catalunya. Direcció General de Qualitat Ambiental
78	Generalitat de Catalunya. Direcció General de Transports i Mobilitat
79	GESOP, Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública SL
80	Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya
81	Gremi del motor
82	GRUP TRANSPORTS GENERALS
83	GRUPO ETRA BONAL

Taula 1. Llistat alfabètic d'entitats representades en el Consell de la mobilitat de l'AMB.

84	IDOM
85	IMET
86	Institut Català d'Energia (ICAEN)
87	INSTITUT CERDÀ
88	Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans (IERMB)
89	INTRA
90	LA SABOGA
91	MCRIT
92	MERCABARNA
93	MISSATGERS TREVOL
94	MONBUS
95	MOVEMENT BARCELONA (BICIBOX)
96	MOVENTIS
97	MOBILITY CREAMFUTUR
98	NISSAN
99	OPINÒMETRE
100	Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC)
101	PACTE INDUSTRIAL
102	PIMEC
103	Pla Estratègic Metropolità de Barcelona- PEMB
104	Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC)
105	RENAULT ESPAÑA SA
106	RENFE - Rodalies
107	SABA APARCAMENTS, SA
108	SAGALÉS, S.A.
109	SEAT
110	SENER
111	Servei Català de Trànsit (SCT)
112	SERVEIS D'ENGINYERIA DEL TRANSPORT, SA
113	SET CONSULTORIA
114	SIEMENS
115	Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)
116	SOLER I SAURET, S.A. I BUSMET
117	STOP Accidentes
118	TMB
119	TRAM
120	TRANSCALIT.Federació Catalana de Transports de Barcelona
121	TRANSFER
122	TRANSFESA
123	Transports Ciutat Comtal (TCC)
124	TRANSPRIME
125	TUSGSAL
126	UGT de Catalunya - Transports

Taula 1. Llistat alfabètic d'entitats representades en el Consell de la mobilitat de l'AMB.

127	Unió de Consumidors de Catalunya
128	Unió de Pagesos
129	Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)
130	Universitat Politècnica (UPC). ETSETB-TelecomBCN
131	Universitat Pompeu Fabra (UPF)
132	URBAN RESILIENCE
133	VAIC Mobility
134	VANAPEDAL (Solucions Ultima Milla,SL)

Taula 2. Llistat alfabètic d'entitats representades al procés participatiu de la Fase 2 del PMMU.	
ENTITAT	
1	Ajuntament de Badalona
2	Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
3	Ajuntament de Gavà
4	Ajuntament de Sant Andreu de la Barca
5	Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
6	Ajuntament de Sant Cugat
7	Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
8	Ajuntament del Papiol
9	Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
10	Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU)
11	Associació General d'Autònoms - Pymes Transportistes de Catalunya (AGTC)
12	ASTAC CONDAL
13	Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
14	AUDICA
15	B:SM
16	Baixbus
17	Bicicleta Club de Catalunya
18	Cambra de Comerç de Barcelona
19	Capmar Sistemas de Información
20	CCOO Catalunya
21	Club Ciclista de Sant Joan Despí
22	COCARMI
23	Confederació d'Associacions Veïnals de Catalunya (CONFAVC)
24	Copenhagense
25	DOYMO
26	Edenway
27	Estrategias Movilidad Sostenible SL
28	Federació ACAPPS
29	Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV)
30	Federació Francesc Layret – COCEMFE Barcelona
31	Fundació ECOM
32	Generalitat de Catalunya
33	Grup Municipal Ciutadans
34	Ingeniería de Tráfico, SL (INTRA)
35	Institut Metropolità del Taxi
36	Jefatura de Tráfico de Barcelona
37	MCRIT

Taula 2. Llistat alfabètic d'entitats representades al procés participatiu de la Fase 2 del PMMU.	
ENTITAT	
38	ONCE
39	PIMEC
40	Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
41	Prevenió d'Accidents de Trànsit (PAT)
42	RACC
43	Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)
44	Soler i Sauret
45	SomBici
46	Stop Accidentes
47	TRANSCALIT
48	TUSGSAL
49	Universitat Autònoma de Barcelona
50	Urban Resilience SL
51	VAIC Mobility
Font: AMB	