

Procés participatiu del PMMU 2025-2030

4a sessió del Consell de Mobilitat

Dijous 14 de novembre, 09.00 h. Sala de Plens de l'AMB

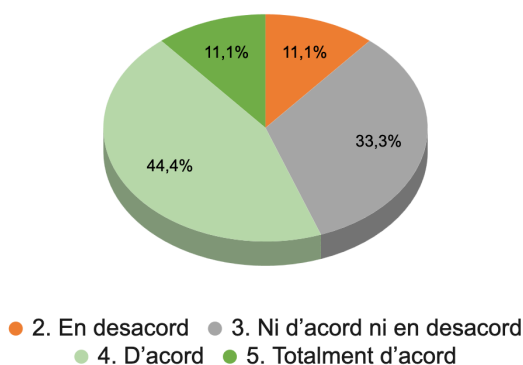
Assistència: 23 persones

Ordre del dia:

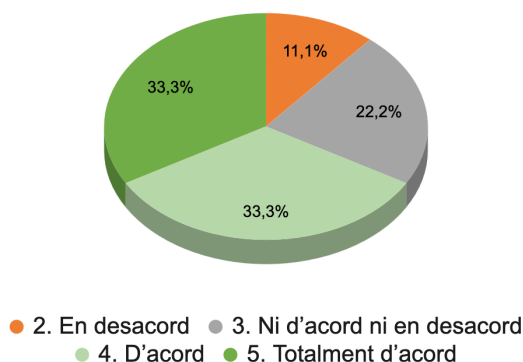
- 09:00** Arribada i inscripcions.
- 09:10** Benvinguda institucional.
Sra. Maite Pérez, cap del servei de Planificació de la Mobilitat Sostenible de l'AMB.
- 09:15** Presentació de les línies estratègiques del PMMU 2025-2030 a nivell de transport públic competitiu, de qualitat, accessible i eficient.
 - Objectius del PMMU enfocats en la millora de la salut, la sostenibilitat, l'eficiència i l'equitat del sistema de transport metropolità.
 - Línies estratègiques a tractar:
 - o Aplicacions, gestió de les dades obtingudes i riscos associats
 - o Dades de mobilitat en temps real i dades de demanda
 - o Finançament i ajuts en la implementació de polítiques metropolitanes de mobilitat
 - o Mobilitat turística
 - o Dades de l'oferta planificada i Dades i informació de l'estat del servei
 - o Harmonització i coordinació de les polítiques de mobilitat a nivell metropolità
- 09:40** Dinàmica participativa. A càrrec de Raons Públiques.
 - Plantejament del procés participatiu i dels continguts a treballar durant la sessió.
 - Propostes d'accions.
- 10.35** Posada en comú
- 11.00** Avaluació i cloenda

1.- Hàbits de mobilitat i posicionaments previs a través d'un formulari

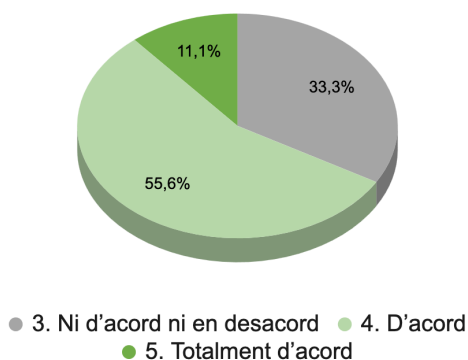
Dies abans de la sessió es va enviar un qüestionari a les persones inscrites on es demanava que es posicionessin sobre diferents aspectes relacionats amb els àmbits de la sessió. Es presenten els resultats sobre 9 respostes.



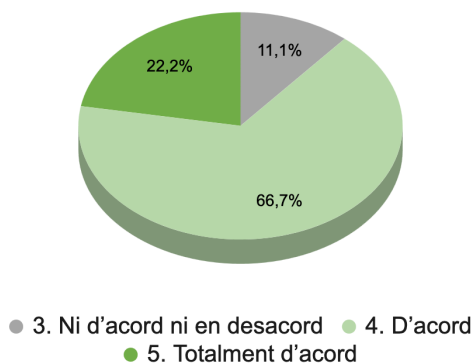
Gràfic 1. L'AMB té prou eines per incrementar la velocitat comercial del Bus Metropolità (priorització semafòrica, carrils bus, disseny de parades, ...).



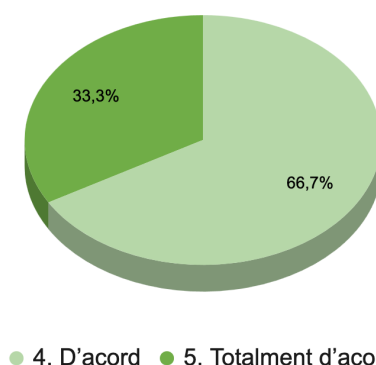
Gràfic 2. L'AMB hauria d'actuar com a intermediari entre les administracions locals i els agents privats per gestionar millor la mobilitat metropolitana.



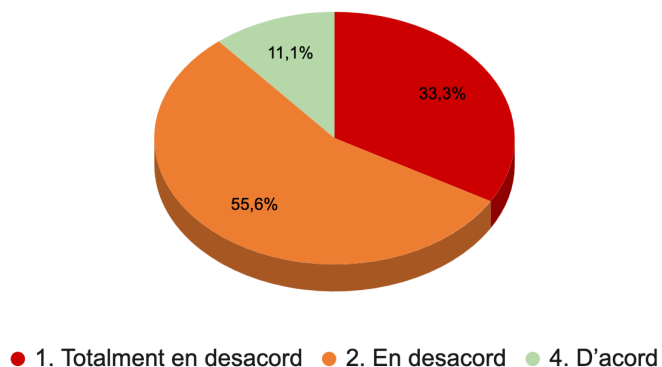
Gràfic 3. La gestió del manteniment de les rondes (que inclou diferents organismes i és de caràcter supramunicipal) és un exemple de governança metropolitana eficient que caldria ampliar a d'altres infraestructures.



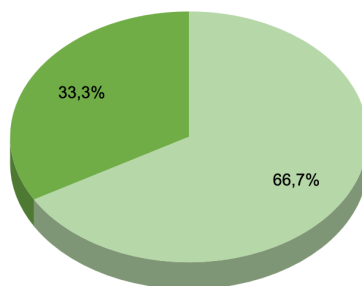
Gràfic 4. Tenir un nou PMMU podria ajudar als municipis a rebre finançament estatal o europeu.



Gràfic 5. L'harmonització de totes les ordenances municipals en matèria de mobilitat la faria més eficient i flexible.

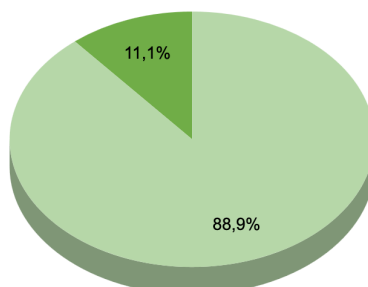


Gràfic 6. L'harmonització de totes les ordenances municipals en matèria de mobilitat no és prioritària



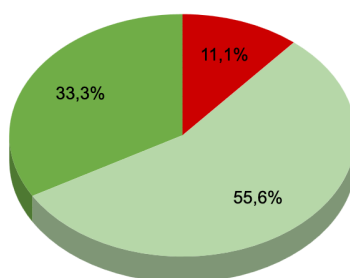
● 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 7. L'AMB hauria de proporcionar suport tècnic i econòmic als municipis per poder implementar les accions dels seus plans de mobilitat urbana amb èxit, sempre que s'alineïn amb els objectius i línies estratègiques del PMMU.



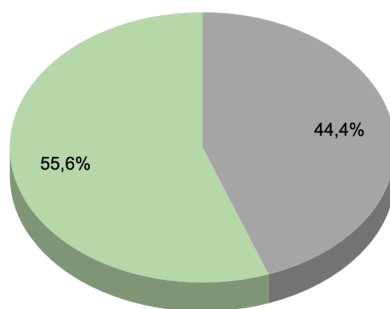
● 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 8. Promoure les ciclorutes en espais verds metropolitans és una bona estratègia per impulsar l'economia verda i atraure nous usuaris.



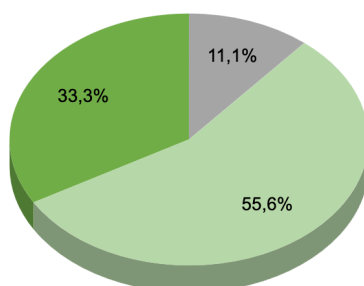
● 1. Totalment en desacord ● 4. D'acord
● 5. Totalment d'acord

Gràfic 9. Cal destinar part de l'impost sobre les estades en establiments turístics a reforçar l'oferta de transport públic metropolità.



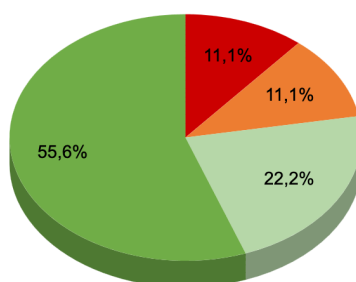
● 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord

Gràfic 10. Caldria millorar la qualitat del servei de taxi per atendre millor les necessitats del turisme a la metròpoli de Barcelona.



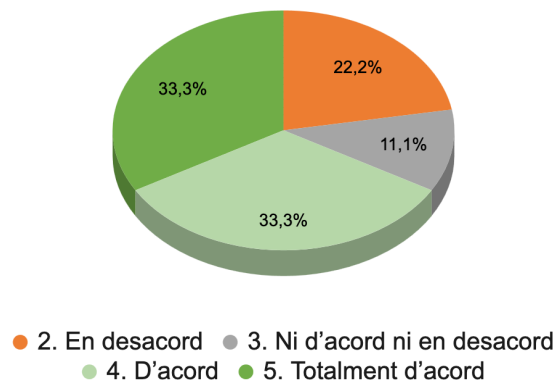
● 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord
● 5. Totalment d'acord

Gràfic 11. És imprescindible definir un nou model de finançament del transport públic metropolità per assegurar-ne la qualitat i eficiència a llarg termini.

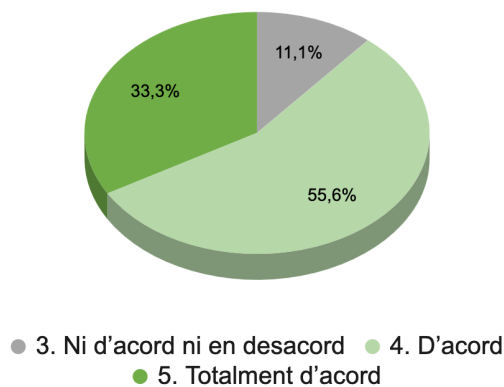


● 1. Totalment en desacord ● 2. En desacord ● 4. D'acord
● 5. Totalment d'acord

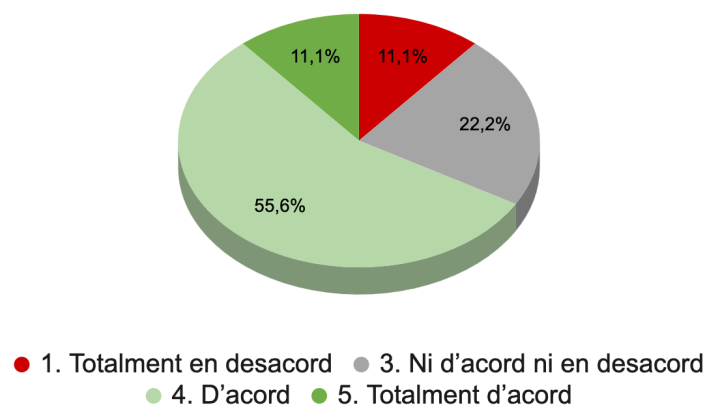
Gràfic 12. Les taxes d'estacionament regulat en superfície dels municipis metropolitans haurien de contribuir al finançament del transport públic metropolità.



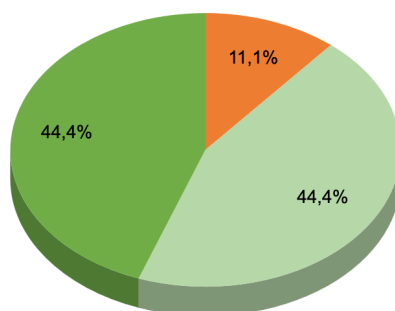
Gràfic 13. Cal gravar els grans esdeveniments que impacten en la mobilitat per finançar el transport públic.



Gràfic 14. L'ús de dades en temps real per monitorar la mobilitat facilita la presa de dades per assolir una mobilitat més sostenible i segura i ha de ser una prioritat de les administracions públiques.

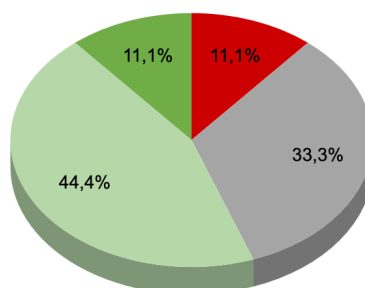


Gràfic 15. Les tarifes variables en els serveis de mobilitat poden ajudar a regular de forma més eficient l'ús dels recursos urbans.



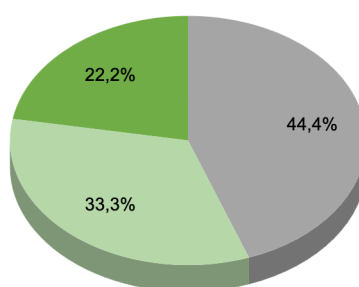
● 2. En desacord ● 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 16. Les administracions públiques han d'anticipar-se als riscos i les desigualtats que pot generar l'ús intensiu de les TIC en la mobilitat.



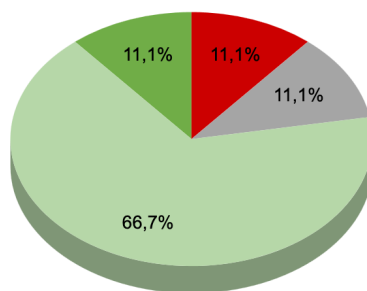
● 1. Totalment en desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
● 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 17. La seguretat de la mobilitat podria veure's compromesa per nous riscos tecnològics associats a l'ús de dades i infraestructures intel·ligents.



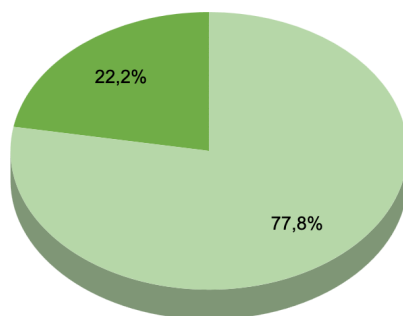
● 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord
● 5. Totalment d'acord

Gràfic 18. La obligatorietat d'incorporar ADAS (Sistemes Avançats d'Assistència a la Conducció) en els nous vehicles es traduirà en una millora de la seguretat, tant dels ocupants del vehicles com de la via, incloent vianants i ciclistes.



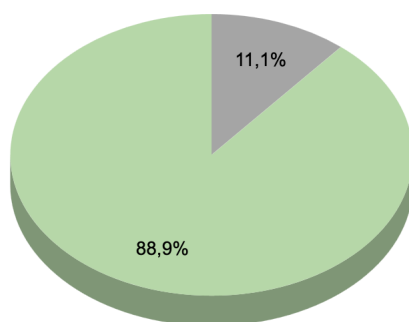
- 1. Totalment en desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
● 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 19. La monitorització i el control digital de l'ús de places d'aparcament en superfície permetran una millor regulació de l'espai públic.



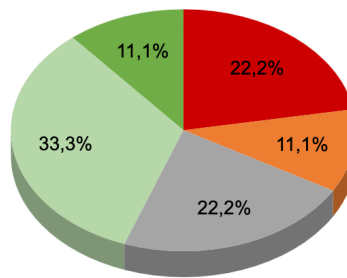
- 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 20. És necessari ampliar el coneixement sobre la mobilitat a peu i en bicicleta per a una planificació urbana més eficient.



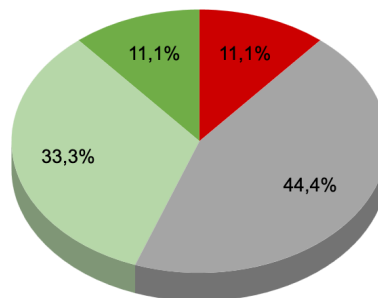
- 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord

Gràfic 21. El comptatge de vianants en punts estratègics és una eina essencial per millorar la gestió de l'espai públic.



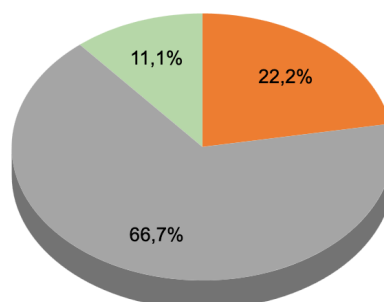
- 1. Totalment en desacord ● 2. En desacord
- 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord
- 5. Totalment d'acord

Gràfic 22. Les eines digitals existents per planificar viatges en l'àmbit metropolità són completes i no cal incidir-hi des de l'àmbit públic.



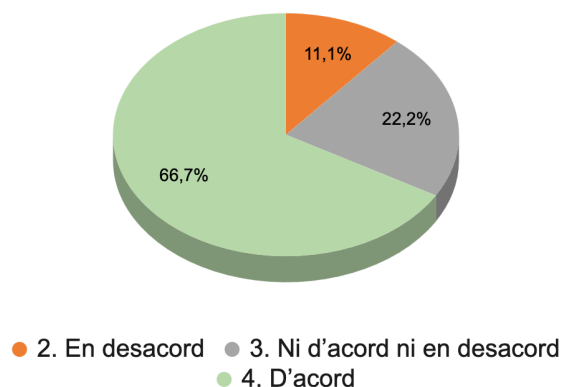
- 1. Totalment en desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
- 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 23. La IA ha d'integrar-se en el desenvolupament de les accions del PMMU.

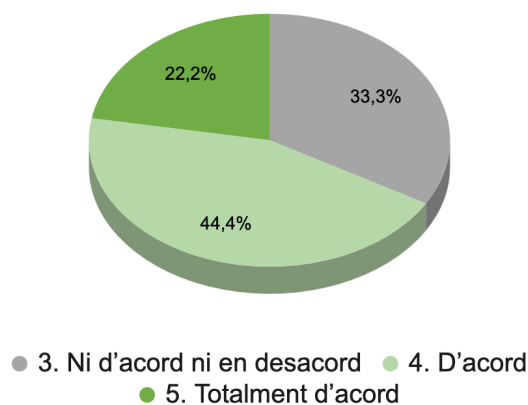


- 2. En desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
- 4. D'acord

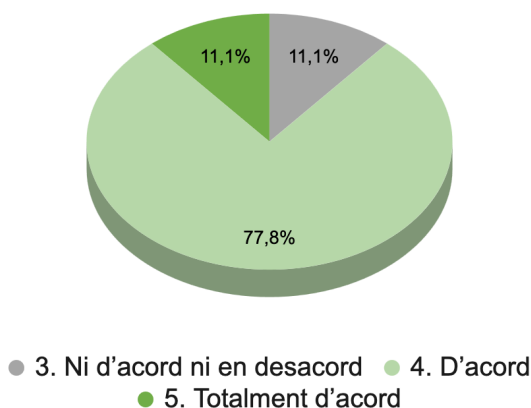
Gràfic 24. Els mecanismes de l'AMB d'atenció a la ciutadania sobre qüestions relacionades amb la mobilitat i el transport són suficients.



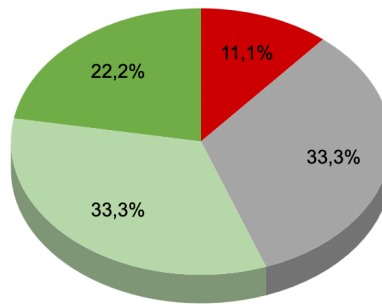
Gràfic 25. La mobilitat compartida pot ajudar a reduir el parc de vehicles privats i accelerar la transició cap als vehicles de baixes emissions.



Gràfic 26. Caldria avançar cap a un cotxe compartit metropolità, com s'ha fet amb la moto.

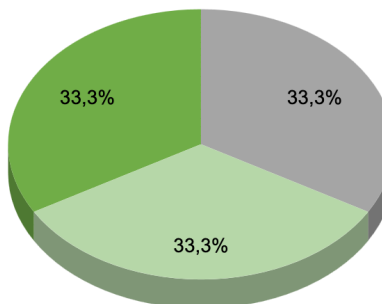


Gràfic 27. Cal una regulació clara i estricta a nivell metropolità per prevenir els possibles efectes negatius de la mobilitat compartida, com l'ocupació desordenada de l'espai públic.



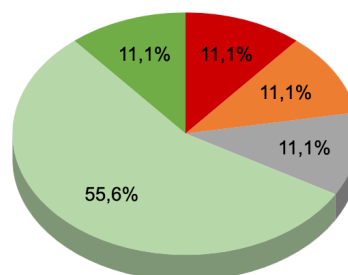
- 1. Totalment en desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
- 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 28. Els serveis de mobilitat compartida són més viables en el centre de les ciutats que en la perifèria, on la demanda és menor.



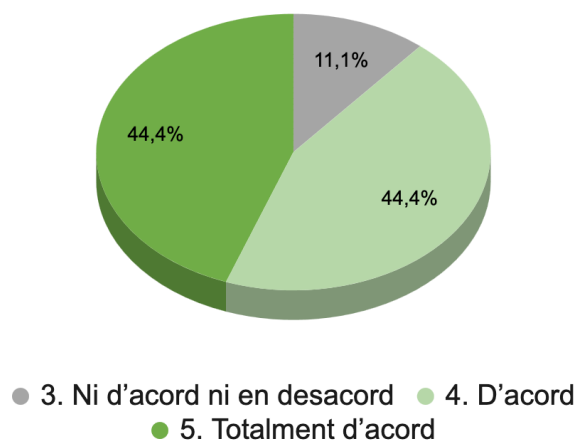
- 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord
- 5. Totalment d'acord

Gràfic 29. Els vehicles de mobilitat compartida pública han d'estar disponibles al conjunt de l'àrea metropolitana (incloent els municipis més perifèrics).



- 1. Totalment en desacord ● 2. En desacord
- 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord
- 5. Totalment d'acord

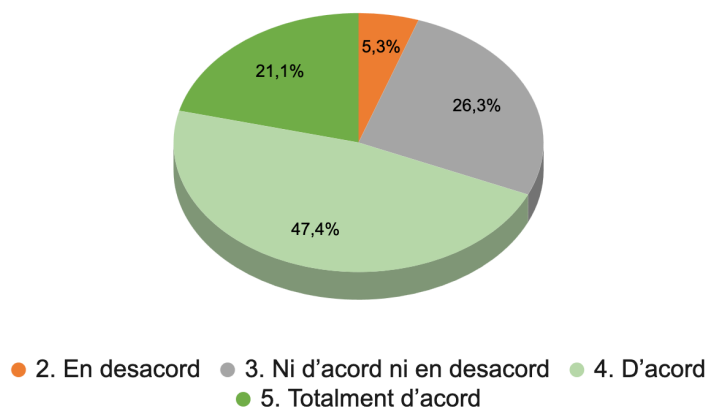
Gràfic 30. La mobilitat compartida pública hauria d'incloure vehicles de gran capacitat per a viatges grupals.



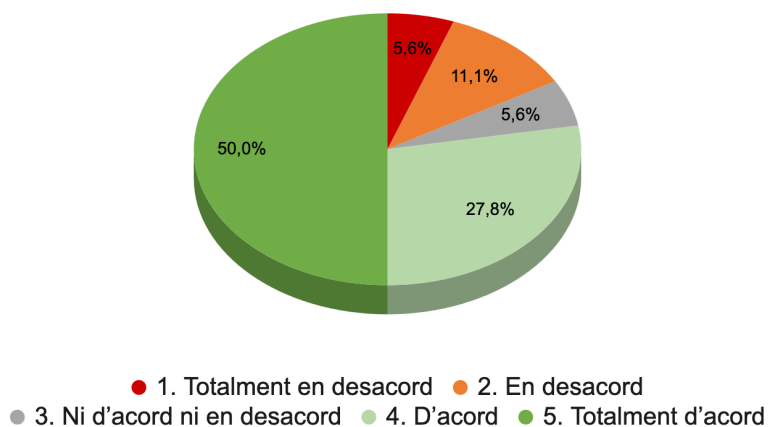
Gràfic 31. Els vehicles de mobilitat compartida pública haurien de tenir sistemes de seguretat avançats per garantir la protecció dels usuaris.

2.- Hàbits de mobilitat i posicionaments de les persones assistents a través de Slido

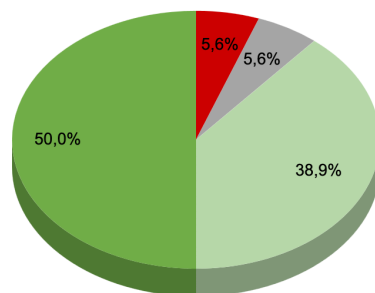
Es van seleccionar algunes preguntes enviades dies abans a través del qüestionari per conèixer els posicionaments de les persones assistents sobre aquelles matèries. Es presenten els resultats sobre 20 respostes.



Gràfic 32. La gestió del manteniment de les rondes (que inclou diferents organismes i és de caràcter supramunicipal) és un exemple de governança metropolitana eficient que caldria ampliar a d'altres infraestructures.

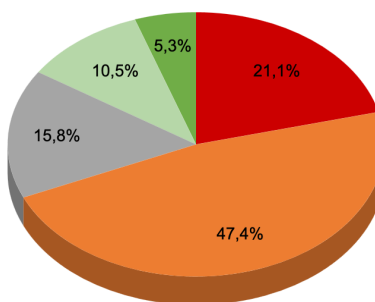


Gràfic 33. Cal gravar els grans esdeveniments que impacten en la mobilitat per finançar el transport públic.



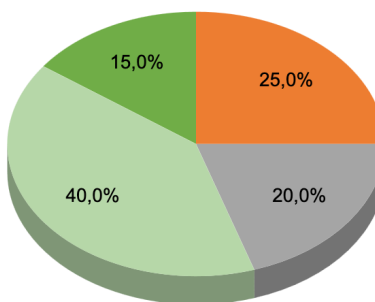
- 1. Totalment en desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
- 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 34. Les taxes d'estacionament regulat en superfície dels municipis metropolitans haurien de contribuir al finançament del transport públic metropolità.



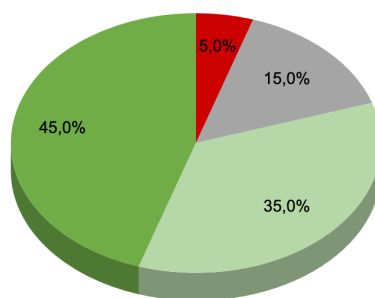
- 1. Totalment en desacord ● 2. En desacord
- 3. Ni d'acord ni en desacord ● 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 35. Les eines digitals existents per planificar viatges en l'àmbit metropolità són completes i no cal incidir-hi des de l'àmbit públic.



- 2. En desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
- 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 36. Les tarifes variables en els serveis de mobilitat poden ajudar a regular de forma més eficient l'ús dels recursos urbans.



- 1. Totalment en desacord ● 3. Ni d'acord ni en desacord
● 4. D'acord ● 5. Totalment d'acord

Gràfic 37. Les administracions públiques han d'anticipar-se als riscos i les desigualtats que pot generar l'ús intensiu de les TIC en la mobilitat.

3. Propostes d'accions



Metodologia participativa:

Es van separar a les persones participants en 4 grups heterogenis seguint criteris de gènere i de perfil de les entitats de procedència (administració pública, grups polítics, entitats socials i empreses).

Durant la dinàmica 1 cada grup va haver de definir les propostes d'accions de cadascun dels àmbits tractats durant la sessió.

3.1 Aplicacions, gestió de les dades obtingudes i riscos associats

- PICMI: L'aplicació hauria de centralitzar la gestió del taxi, amb les següents capacitats/característiques:
 - Possibilitat de demanar taxi i veure la previsió de preu (tancat)
 - Enviar taxi buit a parada eficient, reduint els kms de trànsit en buit
 - Proposar rebaixa de preu a les usuàries que agafin taxi en parada o en punt òptim (Via/Uber)
 - Gestionar dades de la mobilitat dels taxis per analitzar i fer estudis
 - Connectar amb Google Maps
 - Permetre el pagament des de l'aplicació
 - Permetre l'ús compartit del taxi per diferents usuàries que tenen mateix o similar itinerari
- Fomentar l'estandardització de les dades amb estructura i criteris comuns que siguin clars i senzills.
- Promoure la transparència mitjançant la compartició entre les diferents administracions públiques de dades anònimes, amb criteris i estructura comuna.

- Cal assegurar el compliment exhaustiu de la LOPD de manera que amb sistemes no públics de mobilitat compartida, les dades sempre estiguin associades a vehicles, i que les dades de les usuàries només sigui accessible per als operadors dels serveis de manera agregada.
- Fer servir la xarxa de càmeres per identificar vehicles per a informació interna del bus. També permet captar vehicles privats per implementar possible peatge ambiental.
- Optimitzar recursos prioritant l'atenció a l'usuari online per tal de facilitar i agilitzar tràmits, però complementar-la amb opcions d'atenció telefònica i/o presencial adreçada especialment a determinats col·lectius afectats per bretxa digital. Hi ha tràmits que es poden resoldre telemàticament sense problema i actualment s'obliga a fer-los presencialment. Caldria oferir la possibilitat de fer-los tant telemàticament com presencialment per donar facilitats a tots els col·lectius i optimitzar recursos.
- per a la gestió de les dades que permeti una gestió interna i pugui extreure dades en opendata.
- Estandaritzar dades i formats.
- Incidir en l'ús exclusiu de les dades, que siguin segures i privades, sense poder per a l'operador tecnològic i que es puguin difondre a nivell agregat.
- Diversificar els canals de difusió de la informació sobre les alteracions del trànsit i adaptar-los a sistemes de bots que permetin informar via X, whatsapp o telegram.
- Unificar la informació a partir de definir un sistema de governança que digui quina és la Golden Source per cada cas.
- No oblidar-se de la inclusivitat per evitar una fractura digital, donant suport personal i indicadors a les parades.
- Lligar molts canvis tecnològics a la renovació de les concessions de busos interurbans de cara al 2028.
- Establir un sistema de prevenció (ENSS) i un protocol d'intervenció per ciberseguretat.

3.2 Dades de mobilitat en temps real i dades de demanda

- Cal fer un ús resolutiu de les dades obtingudes per dirigir correctament les accions.
- Es poden crear més serveis de bus a demanda en zones on hi ha poca demanda de transport públic, per tal de fer-lo més atractiu i obtenir nous usuaris.
- Es pot millorar la freqüència del transport públic en funció de les dades d'ús actuals.
- Cal adaptar fases semafòriques en funció de la densitat del trànsit en cada moment.
- Cal millorar la compartició de dades que les administracions públiques ja obtenen actualment, ja que és difícil obtenir-les, i són bàsiques per desenvolupar estudis des d'universitats.
- És preferible no publicar les dades en temps real per evitar-ne l'ús privatiu. Actualment, se n'aprofiten empreses que desincentiven la mobilitat sostenible.
- Lligar l'obtenció de les dades d'ocupació/carrega al contracte de les operadores, ara mateix hi ha dificultats per extreure dades i es treballa amb prediccions o dades al final del dia.
- Fer campanya perquè els mitjans de comunicació incorporin la informació sobre incidències al transport públic en els espais del trànsit.
- Variar les tarifes dels aparcaments segons siguin hores punta o hores vall.
- Incorporar més línies de transport a la demanda. Incorporar un major núvol de parades i centrar-se amb les necessitats de l'usuari.
- Incorporar més interoperativitat i estandaritzar el transport a la demanda.
- Varia les línies de transport que són actualment radials.
- Incrementar les dades de demanda, actualment es van a buscar les dades de telefonia mòbil i s'està treballant perquè en el tiquetatge se sàpiga exactament la cadena modal i la parada del bus.

1.3 Finançament i ajuts en la implementació de polítiques metropolitanes de mobilitat

- Es considera que les taxes dels grans esdeveniments s'haurien d'explotar per millorar la mobilitat del dia a dia i no només dels esdeveniments.
- Gravar els grans esdeveniments de l'AMB per finançar el transport públic.
- Es reflexiona de quina manera es podrien incorporar noves taxes per esdeveniments massius de tal manera que no impedeixi que es continuïn realitzant.
- Coordinació entre la Generalitat de Catalunya i les altres administracions per regular i desplegar la Llei de Finançament del Transport Públic.
- Impulsar i finançar des de l'AMB el desplegament dels PMUs locals.
- Incorporar fons de recaudació regionalitzat. Es proposa que sigui un fons gestionat per l'AMB i es distribueixi proporcionalment als municipis.
- Ampliar el finançament no només al transport públic sinó també a la bicicleta (Bicivia, Bicibox, AMBici, etc) i altre tipus de mobilitat sostenible com els vehicles elèctrics.
- Es llança la pregunta si les polítiques de finançament s'han de destinar exclusivament a la mobilitat pública.
- Incorpora un peatge urbà per finançar el transport públic, tenint en compte les diferents situacions socioeconòmiques.
- Pactar a nivell metropolità les tarifes d'estacionament regulat. Es considera que ara mateix hi ha moltes diferències en la regulació i tarifació de l'estacionament.
- Crear un peatge urbà al centre de Barcelona (intrarondes) amb un funcionament invers als actuals, és a dir, més car per a les veïnes. S'apunta a vigilar amb les externalitats del Park&Ride.
- En casos de sobredemanda (esdeveniment cultural o esportiu de gran assistència) s'ha de demanar a l'entitat convocant que financi el transport públic segons lloc i volum de gent requerit
- Evitar que les turistes tinguin accés als títols integrats, que tenen una part subvencionada. Optar a la subvenció segons freqüència.
- Penalitzar als vehicles DUM contaminants perquè paguin més i així potenciar la ciclologia.

1.4 Mobilitat turística

- Potenciar la mobilitat sostenible en grans esdeveniments (turístics, esportius, musicals) amb la creació d'aparcaments efímers de bicicletes, i parades efímeres de bicing i AMBici.
- Millorar la freqüència del transport públic en horari nocturn durant esdeveniments especials.
- Cal gravar d'alguna manera els grans esdeveniments. Es debat si cal gravar als promotors o als usuaris, però caldrà tenir sempre en compte que no perjudiqui l'ús del transport públic. També es debat sobre, en cas de gravar al promotor, en funció de quins criteris es gravarà: segons el nombre de persones, de dies, d'horaris, etc.
- En cas d'esdeveniments multitudinaris, cal crear plans d'acció coordinats entre operadors, promotors i administracions. Actualment falta estratègia i el resultat és insuficient.
- El gravamen dels grans esdeveniments ha de suposar una oportunitat de millora global del transport públic, i no puntual durant l'esdeveniment.

- Cal gravar la mobilitat turística posant preu al transport públic segons la residència, de manera que els turistes no es puguin aprofitar dels descomptes. Cal aplicar la mesura de forma prudent, de manera que els turistes deixin de veure atractiu l'ús del transport públic.
- Valorar la possibilitat d'incorporar una taxa per al transport similar a la taxa turística adreçada a les persones que visiten el país. En tot cas caldria tenir en compte possibles efectes no desitjats en la baixa del turisme.
- Valorar la possibilitat d'incrementar les entrades als grans esdeveniments amb un càrrec que vagi destinat al finançament de transport específic o augment del mateix en aquestes casos.
- Per altra banda, es valora que no s'hauria de carregar sobre les usuàries sinó sobre les empreses que organitzen els grans esdeveniments, de manera que pagui extra qui carregui la xarxa de transport públic o obligar a posar serveis discrecionals pagats per les empreses organitzadores. D'aquesta manera es pot promocionar el transport públic entre les persones que assisteixen als esdeveniments, per exemple el Mobile, incrementant el seu ús.
- Fer anàlisi diferenciat de la mobilitat turística separada de la mobilitat autòctona per mesurar el seu impacte, donat que és una població amb un comportament diferent
- Analitzar l'impacte dels grans esdeveniments per tal de prevenir la demanda a curt termini.
- Oferir/integrar l'ús turístic en els serveis de bicicleta pública compartida.

1.5 Dades de l'oferta planificada i Dades i informació de l'estat del servei

Respecte les dades de l'oferta planificada:

- Integració tarifària multiviatge i multimodal, el que facilitaria a les usuàries planificar millor el seu itinerari amb la possibilitat d'utilitzar diferents modes de transport.
- Integrar opcions multiviatge en última milla i grans desplaçaments amb sistemes diversos de transport.
- Integració multiviatge i tarifaria, es a dir implementar el pagament per ús, integrant diferents modes de transport.
- Optimitzar la interoperabilitat de les eines existents (AMB, TMB i FGC).
- Crear un planificador únic que englobi els territoris de Barcelona, AMB i Catalunya.
- Expandir a nivell metropolità l'eina SPRO.
- Englobar en una aplicació el sharing de cotxe, motocicleta i bicicleta. Evitar que cada empresa tingui la seva aplicació i per tant millorar l'experiència i ús de les usuàries.
- Es considera que hi ha un repte respecte a les eines de planificació i és que existeixen aplicatius globals, com el google o el waze, que ja aporten bones solucions.
- Des de l'administració cal generar dades d'oferta de tots els serveis de transport públic i privat.
- Conèixer tota l'oferta de punts de recàrrega del vehicle elèctric.

Respecte la informació de l'estat del servei:

- Crear una aplicació única que integri i recopilï totes les incidències del transport públic, amb abast complet, incorporant totes les zones. Caldria que a més aquesta aplicació permetés el pagament del transport. El gestor de la mateixa hauria de ser l'ATM.
- Incorporar la total visualització dels serveis de mobilitat compartida a les aplicacions públiques, com alternatives complementàries al transport públic i altres modes de mobilitat.
- Integrar les aplicacions públiques de transport i serveis públics compartits en aplicacions com Google Maps.
- Potenciar i integrar opcions de visualització de carsharing/carpooling a aplicacions públiques.

- Millorar significativament la comunicació dels estats del servei per poder ajudar al viatger a decidir millor en cas d'alteracions.
- Poder informar i realitzar una incidència després d'un servei d'AMBici o Bicibox.
- Es comparteix que per rebre informació de les usuàries d'incidències o temes respecte als serveis s'ha de confiar en aquestes i a vegades no es prenen amb molta rigorositat.

1.6 Harmonització i coordinació de les polítiques de mobilitat a nivell metropolità

- Les línies d'autobús amb coherència metropolitana i no municipal, cal entendre la ciutat com un continu urbà més enllà dels límits municipals.
- En el mateix sentit, cal regular i planificar els carrils exclusius (bicis, bus) entenent la ciutat com a continu urbà, sense provocar grans canvis als límits municipals.
- Unificar les ordenances en l'àmbit de la mobilitat amb una coherència metropolitana que no impliqui executar exactament les mateixes actuacions a cada municipi, sinó entendre un objectiu comú al qual cada municipi, per les seves característiques, hi pot arribar de manera diferent.
- En alguns casos es vol incidir en àmbits que queden fora de l'abast competencial. Cal que les administracions de diversos municipis actuïn de forma conjunta per tal de fer pressió a l'estat o a Europa per tal d'assolir les modificacions necessàries.
- Cal millorar el coneixement intern de la normativa per part de l'administració. Si l'administració és qui l'ha de comunicar cal que la conegui bé, cosa que actualment no passa. Es poden fer sessions informatives, cursos de reciclatge, etc.
- Harmonitzar al màxim possible les ZBE i emmarcar-les dintre dels PMUS.
- Harmonitzar les ordenances d'aparcament de bicicletes i motocicletes als municipis.
- Homogeneïtzar els punts de recàrrega de vehicles elèctrics (aplicacions, endolls, sistema de pagament, etc).
- Harmonitzar a nivell nacional, no només en l'AMB.
- Harmonitzar Bicing i AMBici quan s'acabin les concessions actuals.
- Considerar i coordinar els diferents decrets i noves directives europees en relació a la qualitat d'aire. Incorporar-ho al PMMU.
- Coordinar mesures i accions referent a la mobilitat dels treballadors als polígons industrials.