



Pla metropolità de mobilitat urbana 2025-2030

Programa de participació del Pla

Sessió participativa al Consell de Mobilitat

 Institut
Metròpoli

 raons
PERSONES · ESPAIS · PROCESSOS

Sessió 2. Carrers segurs, saludables i equitatius

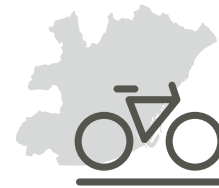
 AMB Àrea Metropolitana
de Barcelona

17 d'octubre de 2024

Sessions tècniques del PMMU 2025 - 2030



3 oct.
9h. Model urbà, infraestructures i xarxes de mobilitat



17 oct.
16h30. Carrers segurs, saludables i equitatius



24 oct.
16h30. Transport públic competitiu, de qualitat, accessible i eficient



14 nov.
9h. Coordinació de polítiques, gestió de dades i noves tecnologies



28 nov.
9h. Foment del canvi d'hàbits a la ciutadania

Contingut

01

**Context i visió general
de la mobilitat a la
metròpolis**

02

**Línies estratègiques
de la sessió**

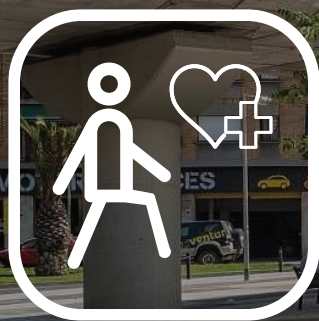
03

**Eines de participació
ciutadana del PMMU
2025-2030
Retorn del qüestionari**

Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2025- 2030

Pla estratègic i d'actuació sobre mobilitat en l'àmbit metropolità impulsat per l'AMB. Marc referència dels plans de mobilitat urbana sostenible dels 36 municipis metropolitans.

La finalitat és millorar la qualitat de vida a la metròpoli a través de l'impuls d'actuacions en l'àmbit de la mobilitat que promoguin la sostenibilitat i la salut, que garanteixin el progrés econòmic i social de la ciutadania i el territori metropolità, i fomentin la cohesió social.



SALUT

Minimitzar els efectes negatius de la mobilitat en la salut de la població



SOSTENIBILITAT

Reduir els impactes ambientals i la contribució de la mobilitat al canvi climàtic



EFICIÈNCIA I TIC

Millorar l'eficiència del sistema de transport, tot garantint el progrés econòmic i social

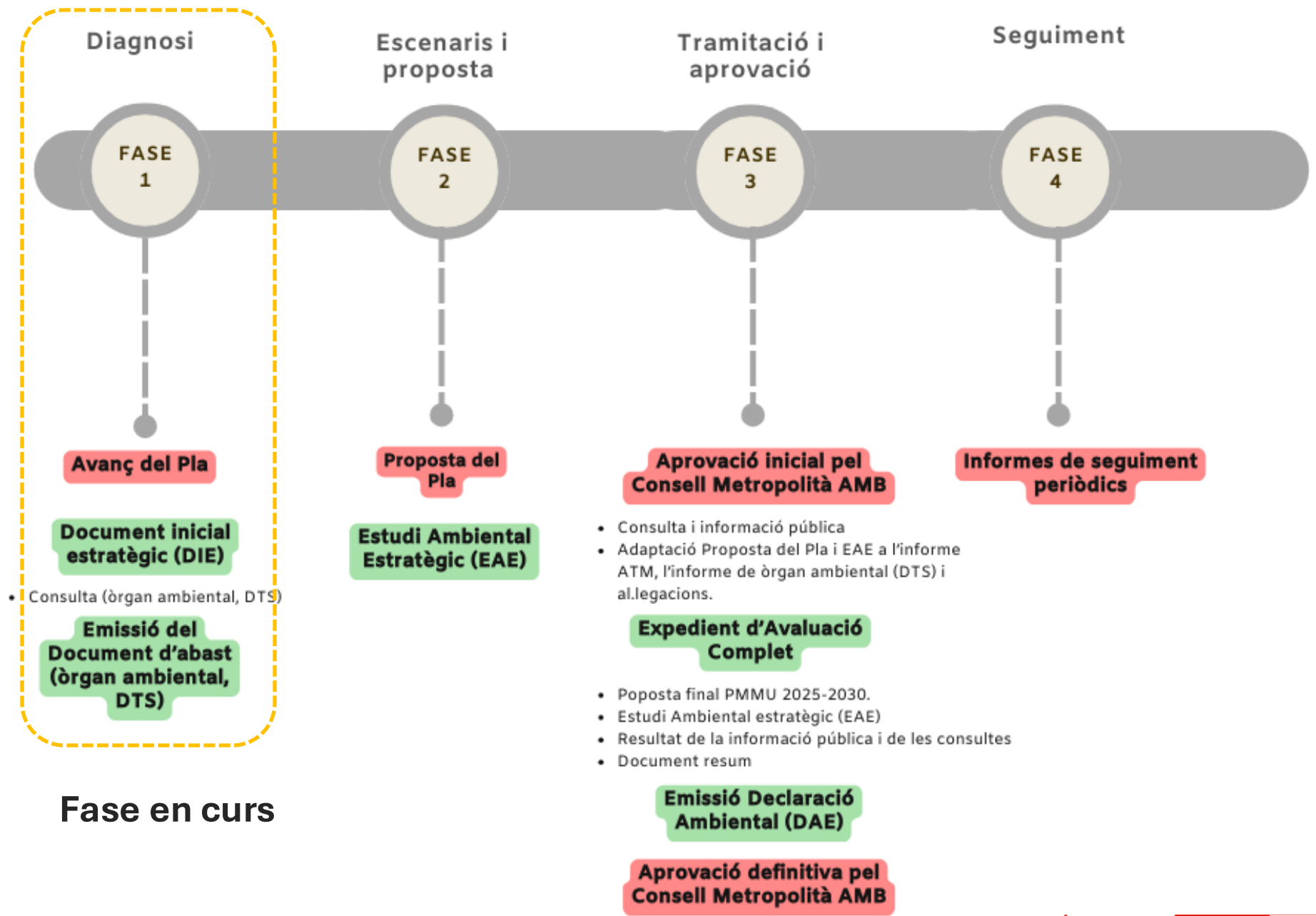


EQUITAT, CIUTADANIA I GOVERNANÇA

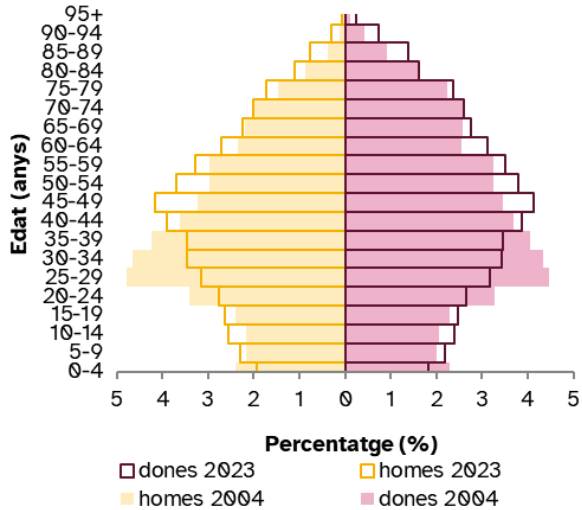
Promoure un sistema metropolità de mobilitat just que garanteixi l'accés al transport públic i fomenti la cohesió social

Procés de revisió

PMMU 2025-2030



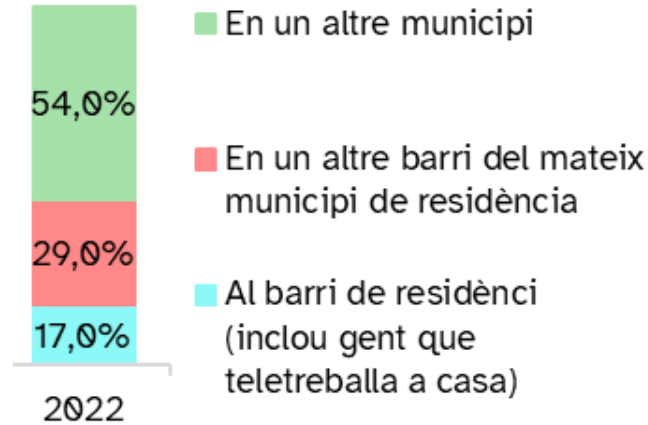
Context socioterritorial



Font: Padró Municipal d'Habitants (Idescat)

Piràmide de població envelleida

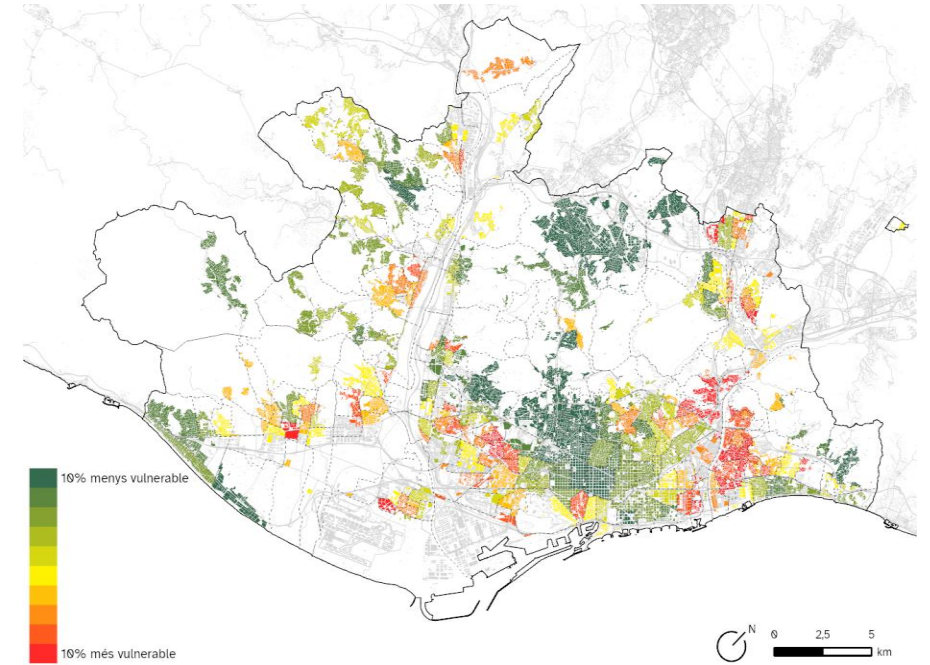
151 persones majors de 64 per cada 100 menors de 15 anys.



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli).

Més de la meitat dels llocs de treball són fora del municipi de residència

37% dels llocs de treball de la província es localitzen a Barcelona



Font: Índex de Vulnerabilitat Urbana de l'Institut Metròpoli (2020)

21,2% taxa de risc de pobresa (particularment a joves)

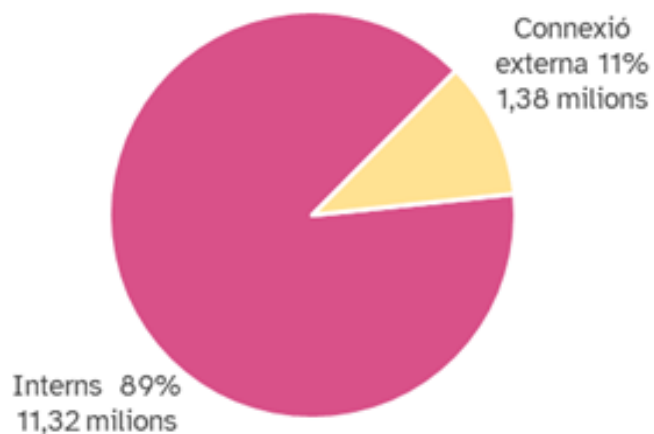
Eix Besòs i Eix Llobregat zones amb major concentració de barris vulnerables

Mobilitat quotidiana en dia feiner

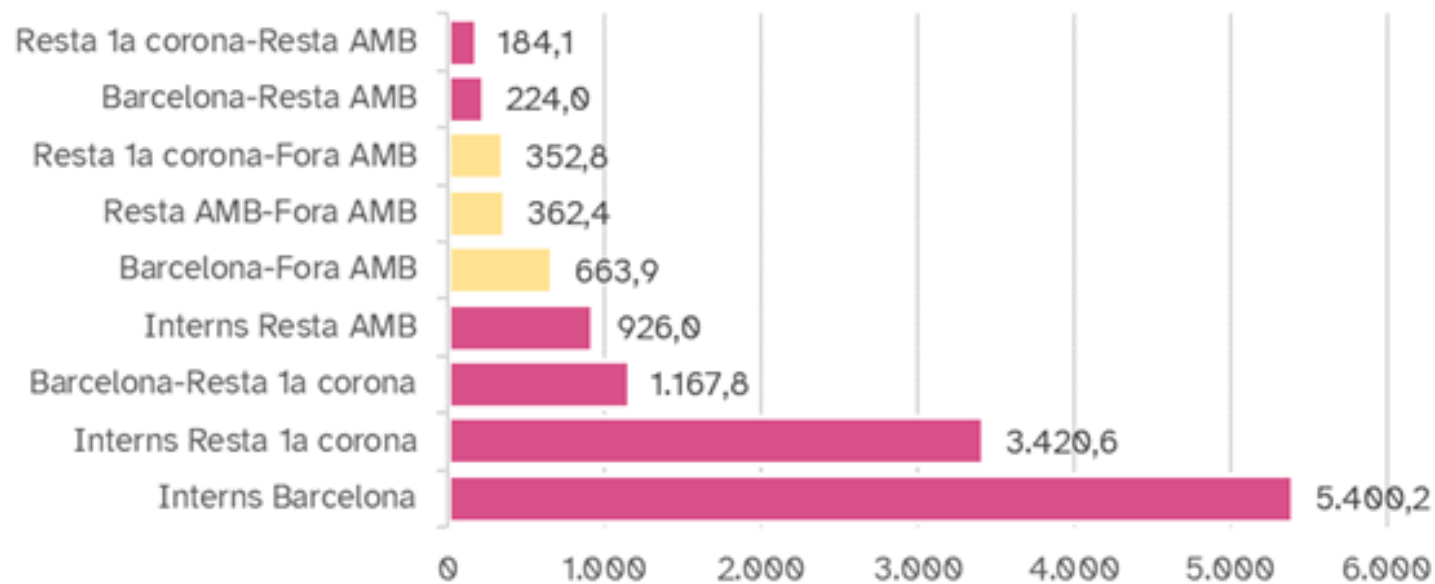
La majoria dels desplaçaments són interns a l'àmbit (89%).

El 59% dels desplaçaments són interns a Barcelona o bé de connexió amb Barcelona.

12,7 milions de desplaçaments (dia feiner)



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli).



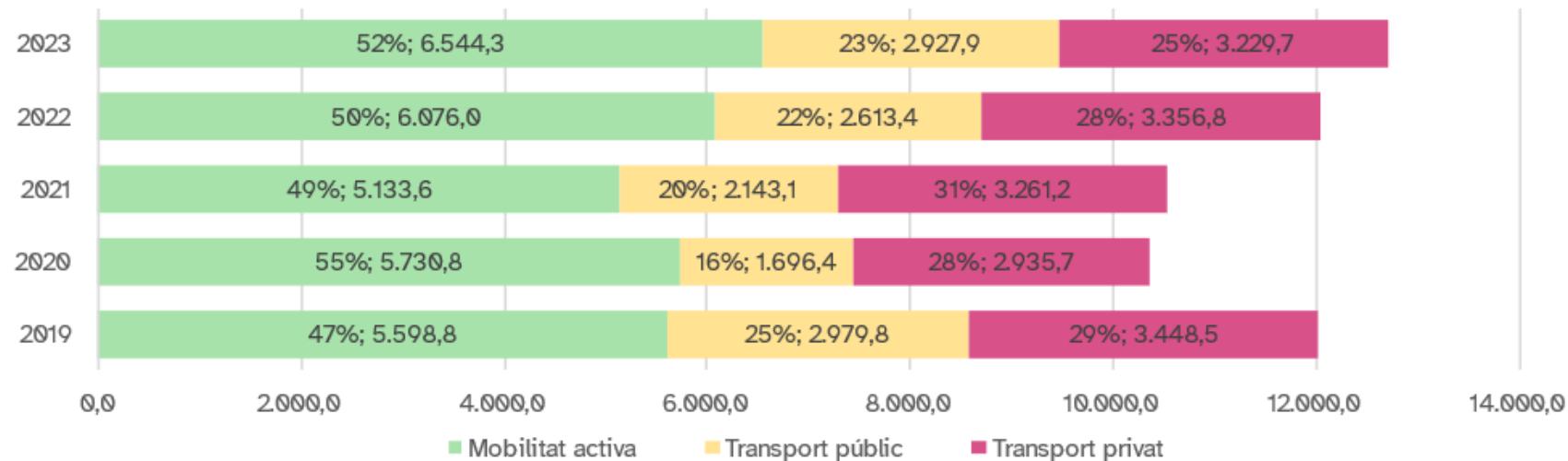
Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli).

Evolució mobilitat i dels modes de transport

Escenari post pandèmia
(2023):

- Més mobilitat diària
- Més desplaçaments actius (sobretot caminant)
- Proporcionalment menys viatges en vehicle privat (25%).
- Irrupció del teletreball

3,23 milions de desplaçaments diaris en vehicle privat.



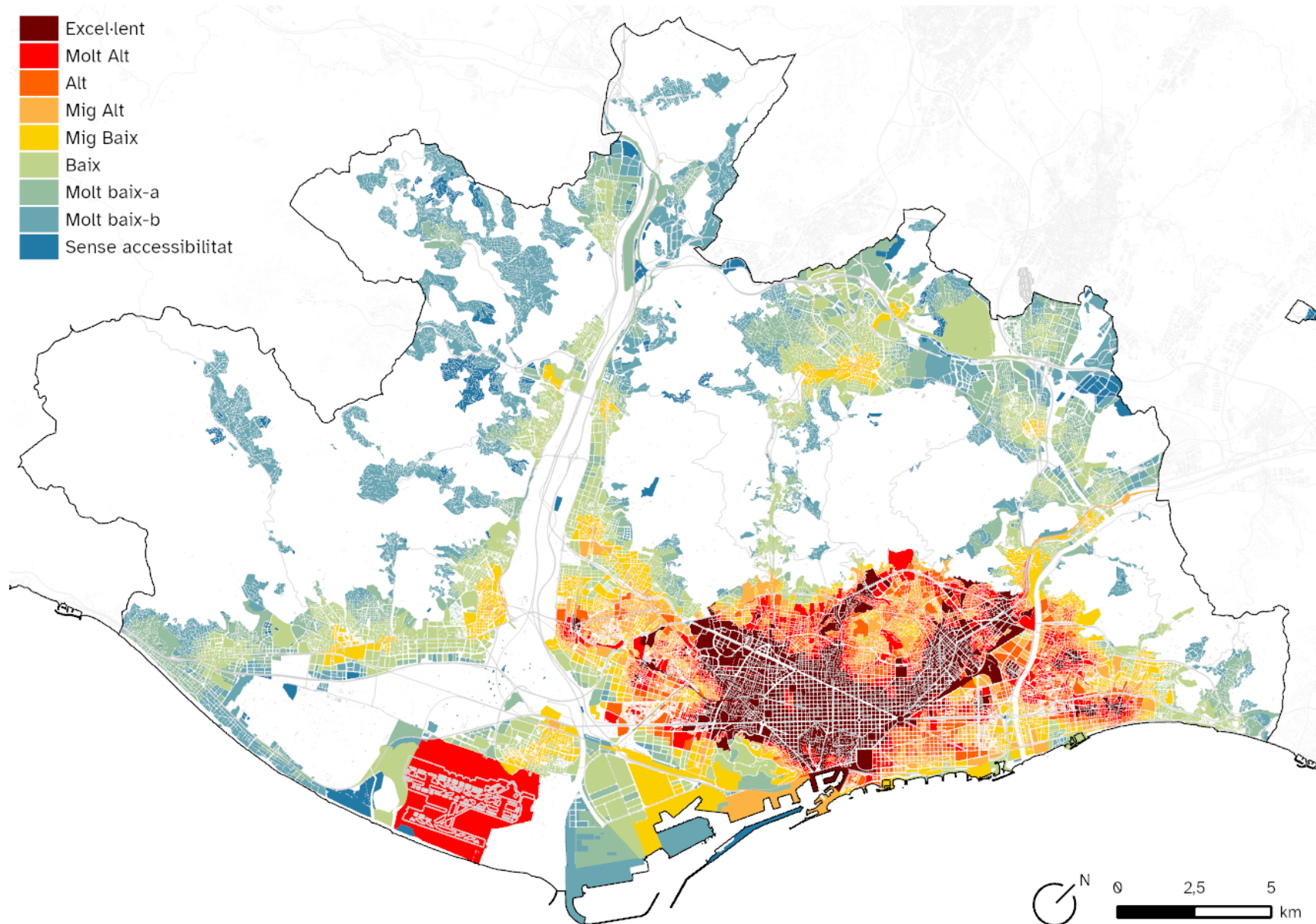
Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli).

Teletreball*

- **11% (2023)**
- **2% (2019)**

*població activa ocupada que fa teletreball en un dia feiner)

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli).



Accessibilitat al transport públic col·lectiu

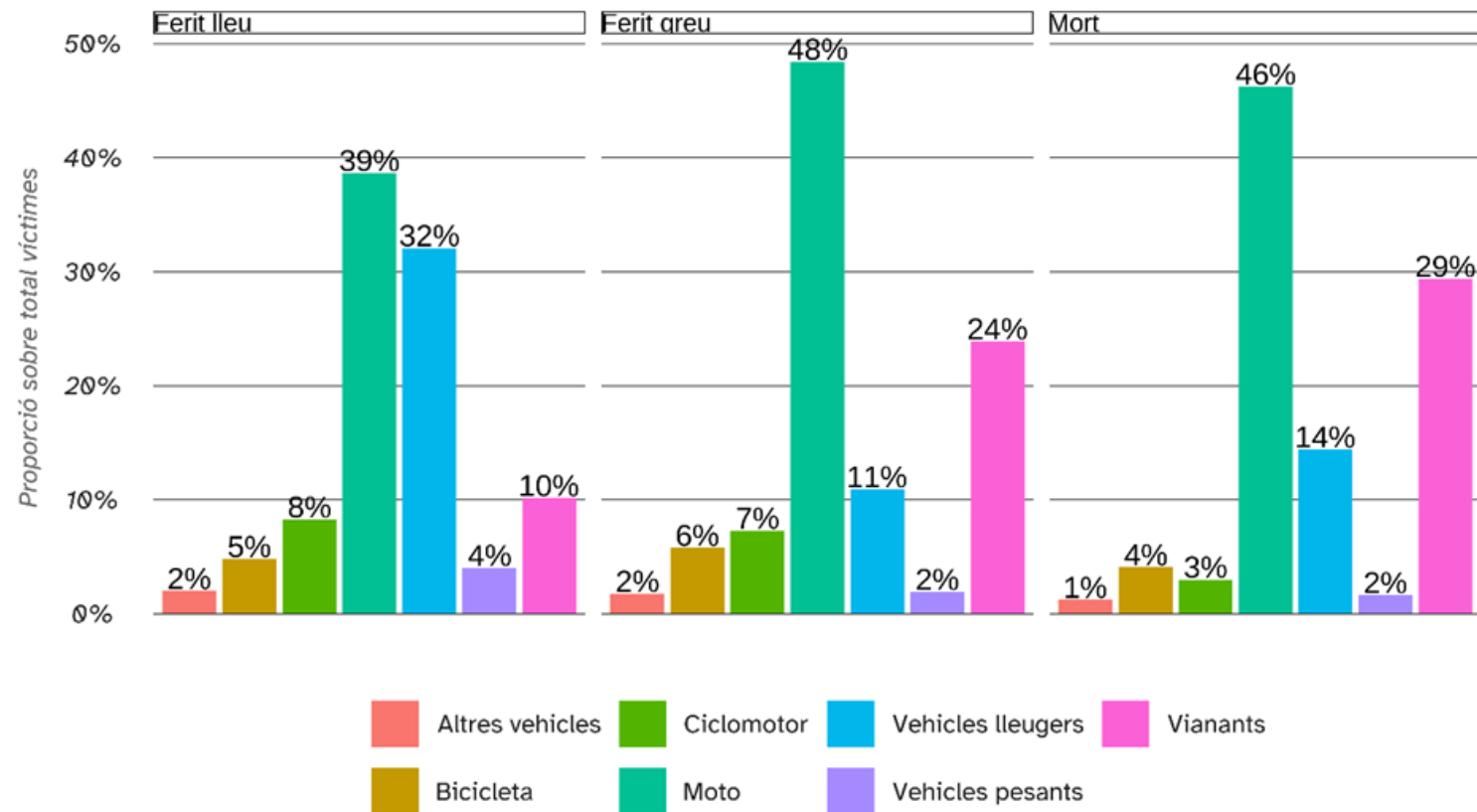
El 56% dels residents de l'àrea metropolitana de Barcelona viuen en zones amb uns índex d'accessibilitat alts, molts alts o excelents.

Víctimes en sinistres de trànsit 2009 - 2023

238.212
ferits lleus

7.265
ferits greus

735
morts



Sinistralitat viària

Els motociclistes tenen una major propensió a patir sinistres greus.

Els vianants també estan sobrerepresentats pel que fa a ferits greus i morts.

67% de les víctimes de sinistres de trànsit són homes.

Font: Institut Metròpoli, a partir de dades del Servei Català de Trànsit (2009-2023)

El diòxid de nitrogen (NO_2) i les partícules en suspensió (PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$) són els principals contaminants derivats de la mobilitat i que superen els llindars recomanats per la UE i l'OMS.

Estan associats a problemes de salut i el NO_2 és precursor d'altres de secundaris com l'ozó troposfèric.

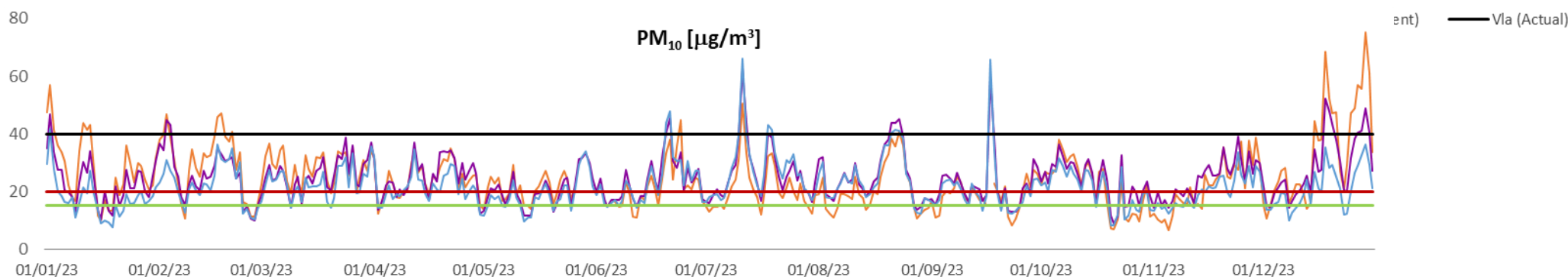
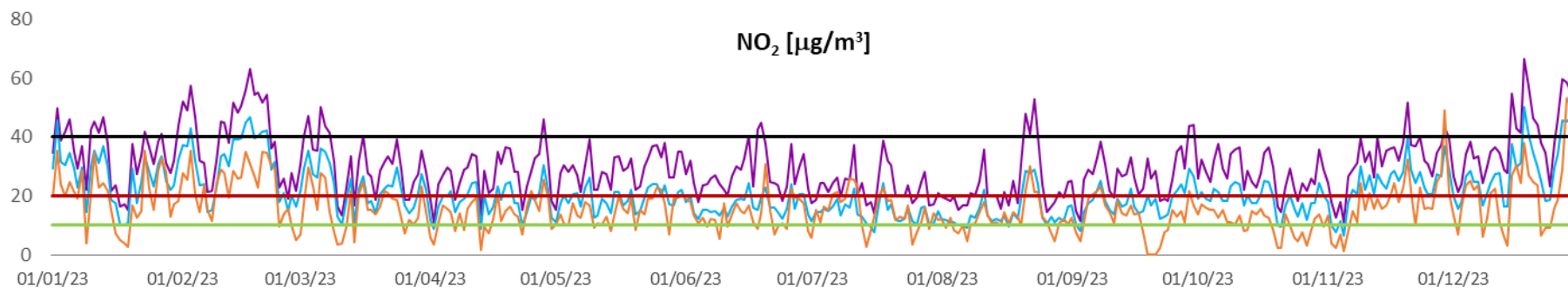
Qualitat de l'aire

Contaminant	Límits UE	Límits PMQ 2027	Límits UE 2030	Recomanacions OMS
NO_2 (mitjana anual)	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM_{10} (mitjana anual)	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
$\text{PM}_{2,5}$ (mitjana anual)	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	12,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Qualitat de l'aire

El transport terrestre és responsable del 80% de les emissions d'NO₂ i del 70% de partícules en suspensió (PM₁₀) a l'àmbit de l'àrea metropolitana (AMB, 2023), sent, el trànsit la principal font emissora de contaminants amb fortes afectacions sobre la salut.

L'excés de contaminació a Barcelona respecte a les recomanacions de l'OMS (OMS, 2021) va causar unes 1.900 morts anuals prematures l'any 2019 (Rico et al., 2022).



— Industria — Trànsit — Fons — Vía (Proposta comissió) — Vía (Proposta Parlament) — Vía (Actual)

Altres indicadors estratègics

Indicador	2016	2021	2022	2023
Consum d'energia derivada de la mobilitat (M tep/any)	0,87	0,75	-	-
Emissions de CO2 derivades de la mobilitat (t CO2/any)	2.538	2.183	-	-
Emissions de CO2 derivades de la mobilitat per càpita (CO2/any·hab)	0,78	0,66	-	-
Penetració de vehicles de baixes emissions (VBE) al parc censat	0,3%	1,7%	2,0%	
Flota de transport públic de superfície ambientalitzada	31,3%	51,2%	56,6%	68,5%
Flota de taxis ambientalitzada	31,9%	60,1%	65,2%	75,1%
Desplegament de la xarxa pedalable (Bicivia)	229	272	331	362
Ocupació mitjana del cotxe	1,16	1,20	1,19	1,18
Equipaments vulnerables (sanitaris i educatius) exposats a trànsit intens	299	210	-	-
Xarxa viària prioritària per a l'autobús (carril bus)	198,2	224,0	224,0	232,5
Velocitat comercial autobús urbà (TMB)	12,08	12,08	11,97	11,76
Velocitat comercial autobús AMB (diürn)	13,97	13,96	13,68	13,47
Velocitat comercial autobús AMB (nocturn)	16,93	16,19	15,89	15,87
Fets delictius de seguretat personal al transport públic col·lectiu	29,2%	24,2%	24,7%	27,2%
Satisfacció del transport públic col·lectiu	7,22	7,34	7,11	7,79
Quota ferroviària d'accés i sortida de mercaderies del Port de Barcelona	7,5%	8,8%		12%
Estacions ferroviàries adaptades	90,0%	92,0%	92,0%	92,8%
Parades d'autobús adaptades	-	29,0%	-	-

Font: Informes de seguiment del PMMU 2019-2024

Més informació: [Informe de seguiment 2023](#)

01

**Context i visió general
de la mobilitat a la
metròpolis**

02

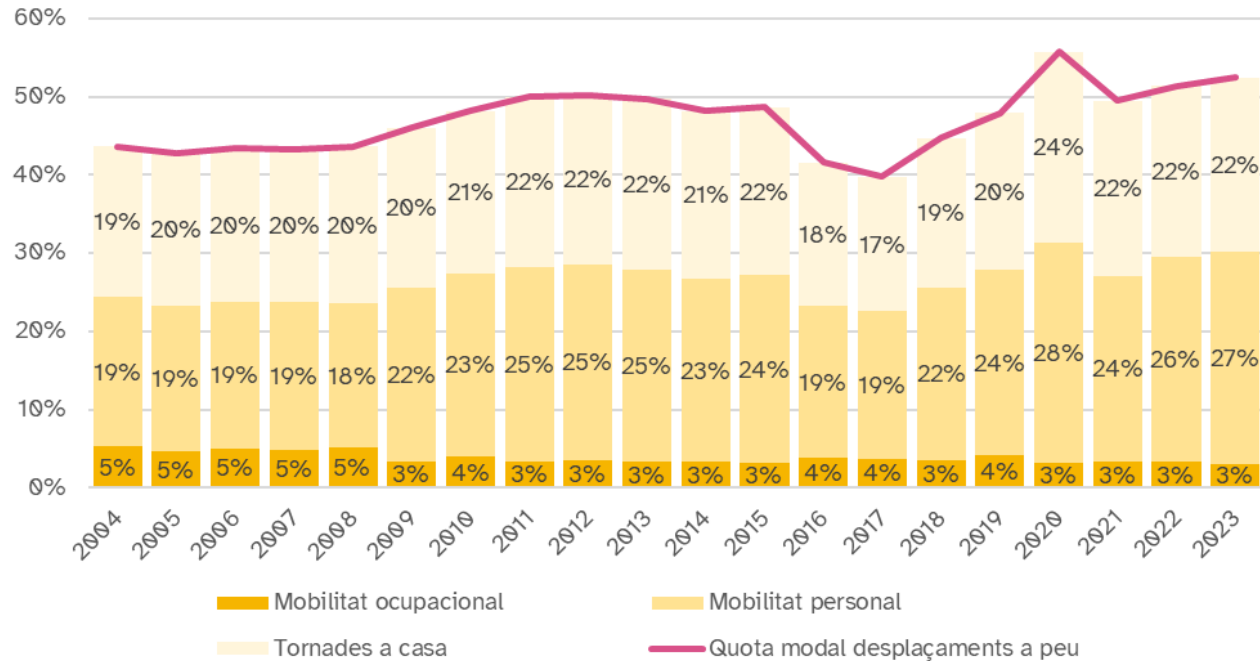
**Línies estratègiques
de la sessió**

03

**Eines de participació
ciutadana del PMMU
2025-2030
Retorn del qüestionari**

La mobilitat a peu i espai públic

Quota modal dels desplaçaments a peu i distribució segons motiu



El 52,4% dels desplaçaments de la població resident a la metròpoli són caminant, sobretot per mobilitat personal (27%) (EMEF 2023).

L'escenari post pandèmia (més mobilitat a peu) i el progressiu envelliment de la població assenyalen necessitats en l'ampliació i millora de les àrees pacificades i dels carrers de vianants (8,2%, 2023) d'acord amb el pes relatiu d'aquesta mobilitat.

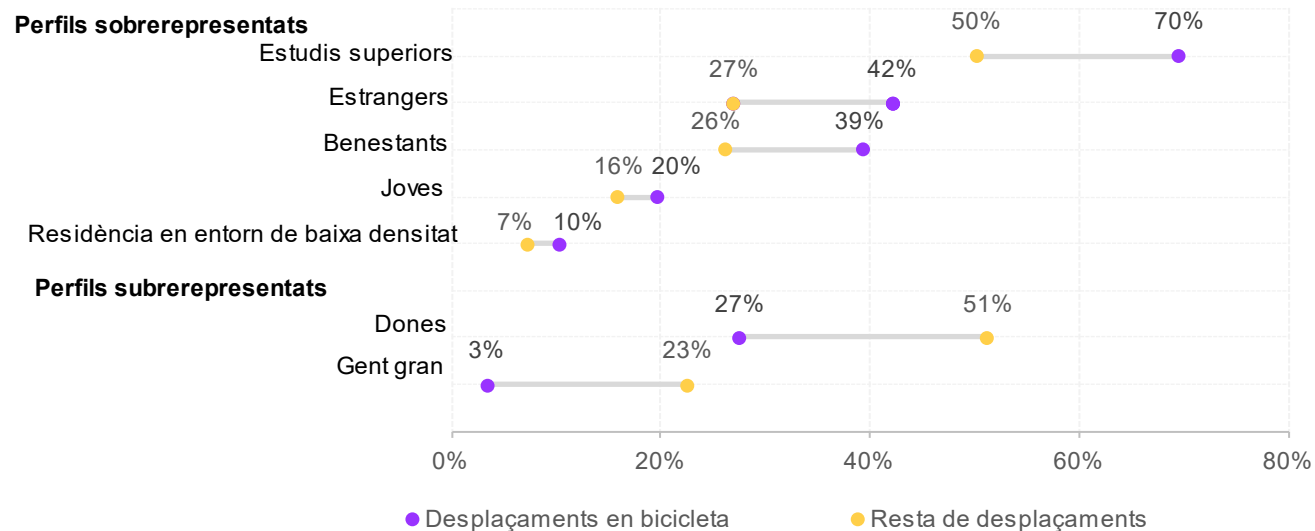
Taula 7. Quilòmetres de la xarxa pedalable metropolitana segons tipologia

Font: Institut Metròpoli (2023)

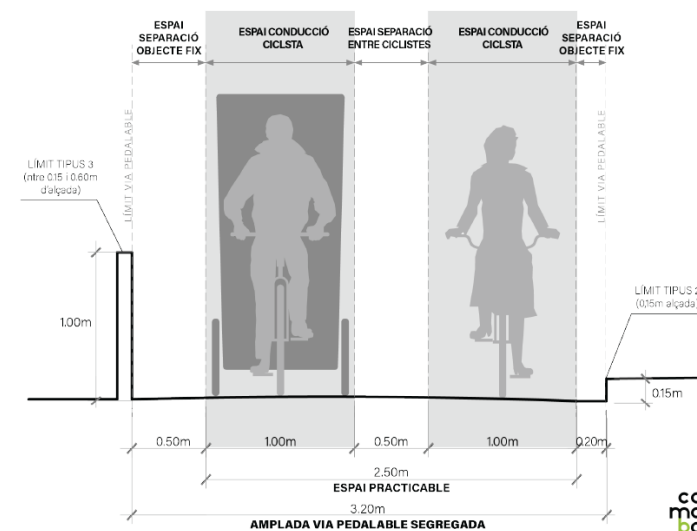
Tipologia de xarxa pedalable (Imatge 4)	Longitud (km)	%
Carril bici	339,1	8,4%
Vorera-bici	204,5	5,1%
Carrer o zona 30	2888,7	71,7%
Altres vies pacificades (plataformes úniques i carrers de vianants)	332,1	8,2%
Camí verd	264	6,6%
Total	4028,3	100,0%

La mobilitat en bicicleta i espai públic

Perfils socials de les persones usuàries de la bicicleta



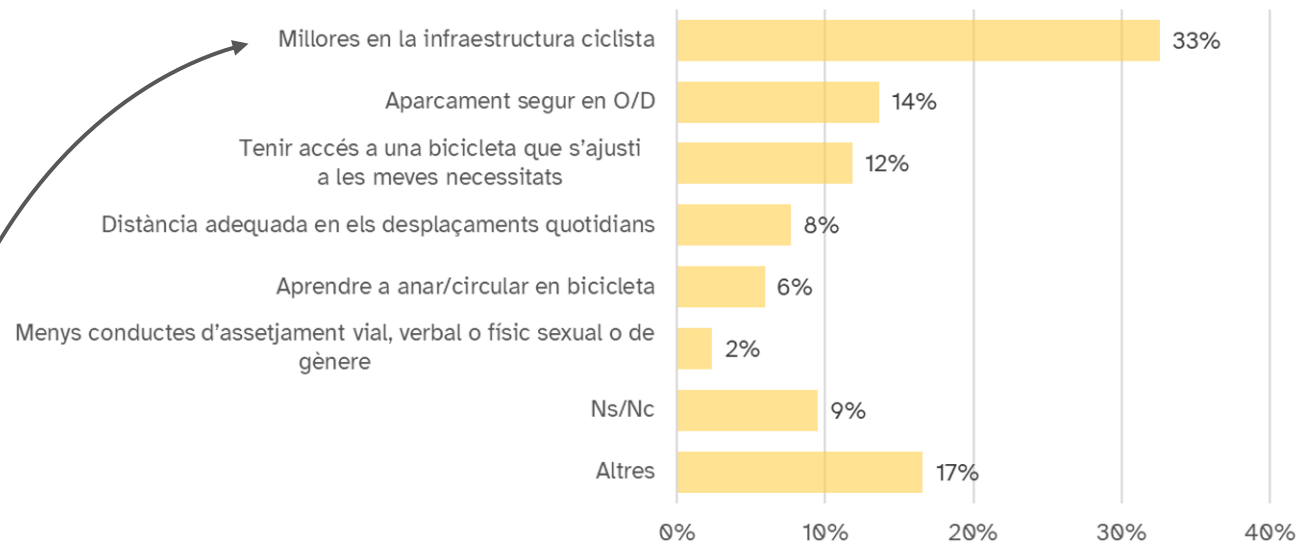
Les persones usuàries de la bicicleta tenen un perfil **poc transversal**.



Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli). Residents de l'àrea metropolitana de Barcelona.

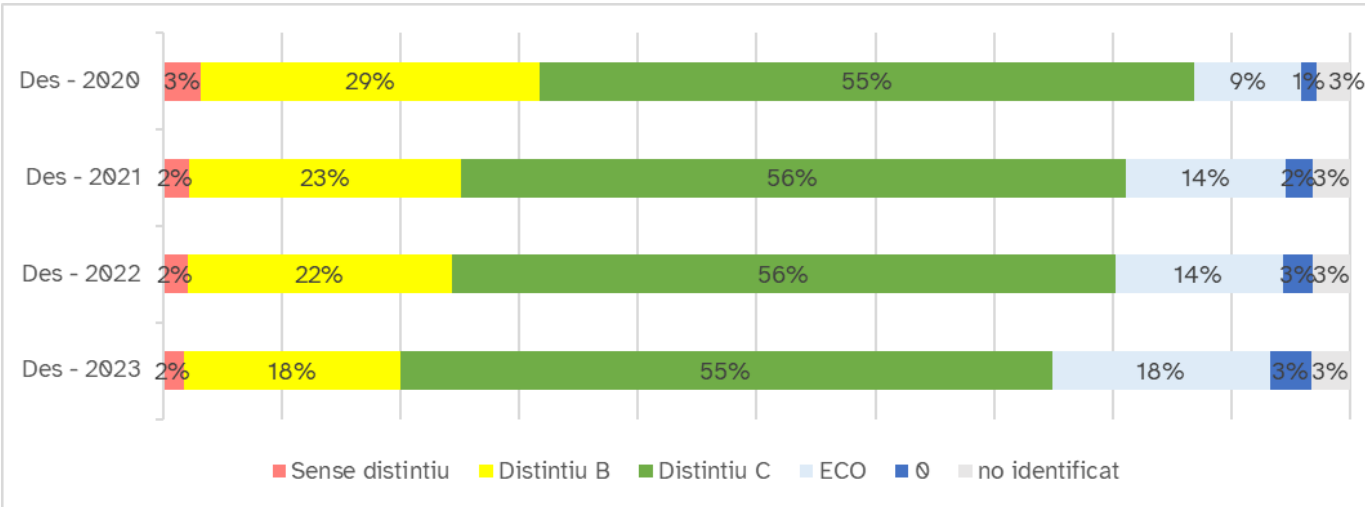
- La **meitat** de les dones no usuàries estarien predisposades a utilitzar la bicicleta.
- Elements que ajudarien a un ús més recurrent:

Institut Metròpoli (2023). La mobilitat quotidiana en bicicleta a la metròpoli de Barcelona. Una mirada des de l'òptica de les dones.



ZBE-Rondes de Barcelona

Evolució del parc circulant per l'àmbit de la ZBE – Rondes de Barcelona, recollit per les càmeres de control



Font: Institut Metròpoli, a partir dels registres de les càmeres de control (AMB Informació)

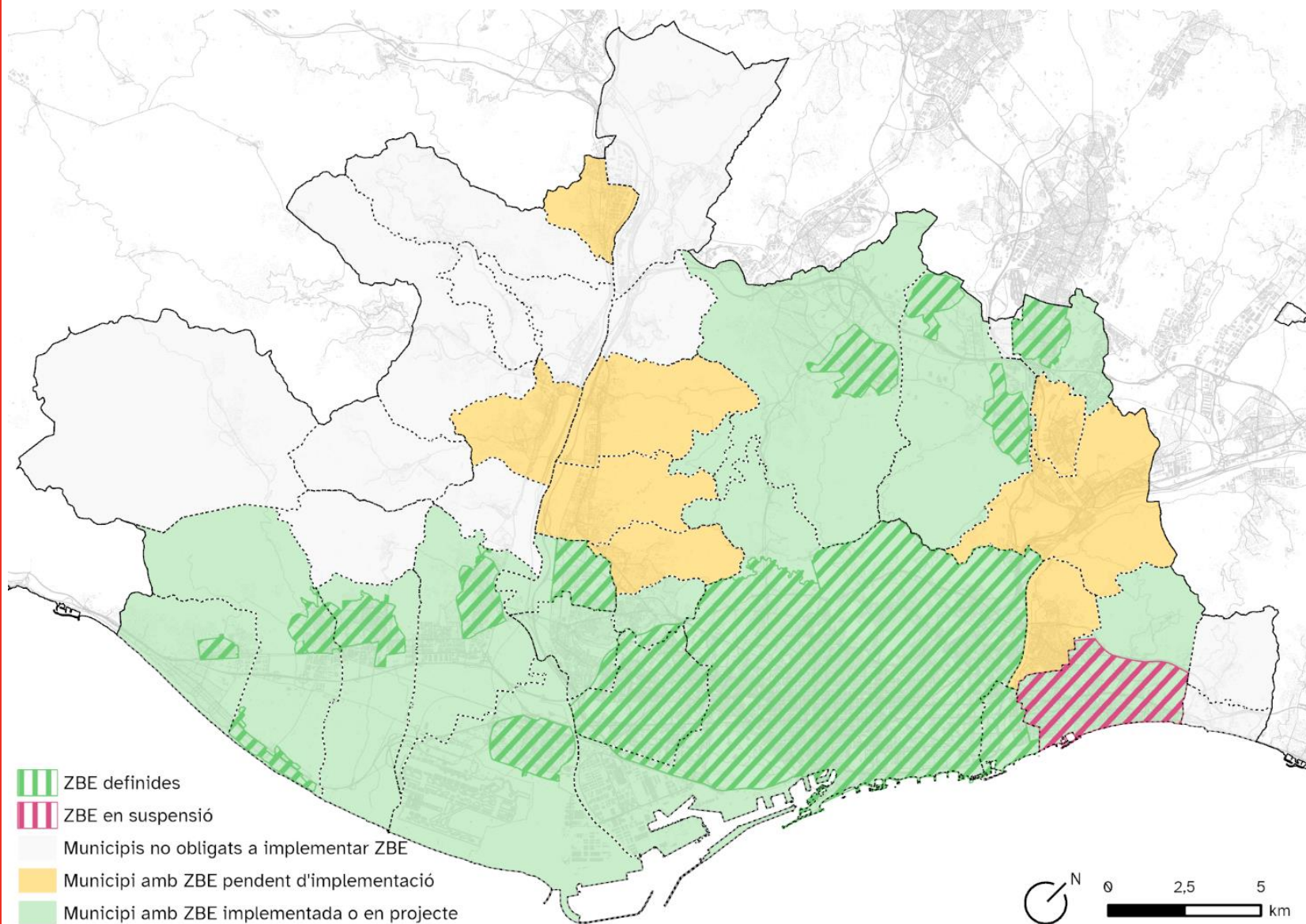


Els resultats de la ZBE-Rondes de Barcelona obtinguts són difícils d'aïllar **d'altres mesures implementades**, de la **meteorologia anual** i del **context socioeconòmic** (pex. covid-19, situació econòmica).

Tot i això, en els darrers anys es **constata una acceleració notable de la renovació del parc vehicular** i de reducció de la circulació dels vehicles més contaminants.

Altres ZBE als municipis metropolitans

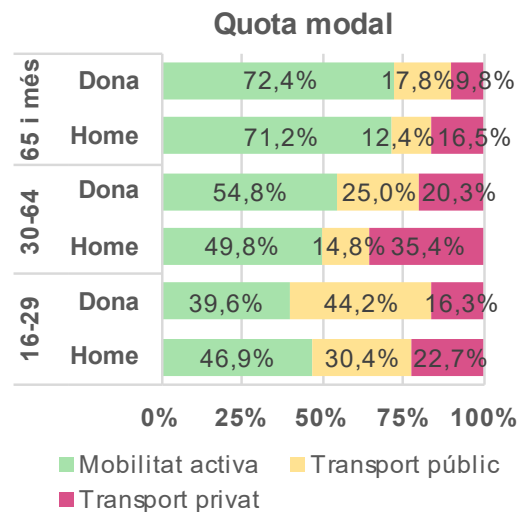
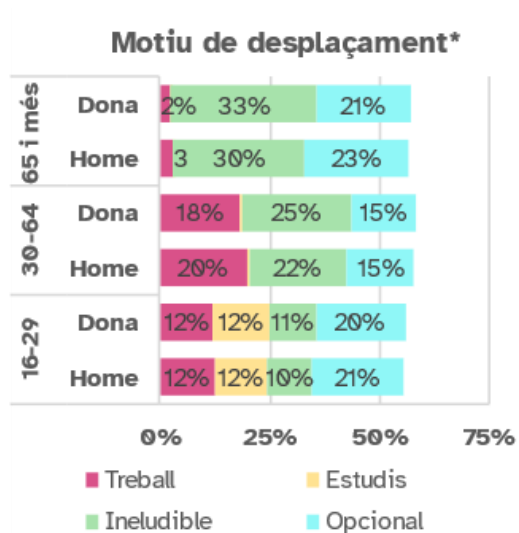
Estat d'implantació de les Zones de Baixes Emissions a la metròpoli



- S'ha establert una **estratègia conjunta als municipis metropolitans**, segons requisits del Reial Decret 1052/2022:
 - Vehicles restringits
 - Horari
 - Exempcions i autoritzacions.
 - Comunicació i sensibilització
- La gestió comuna de les ZBE aporta un gran volum d'informació (evolució parc circulant, categories vehicles, factors d'emissió, etc.)
- **Les ZBE locals s'han d'establir en el marc dels PMUS segons la Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica.**

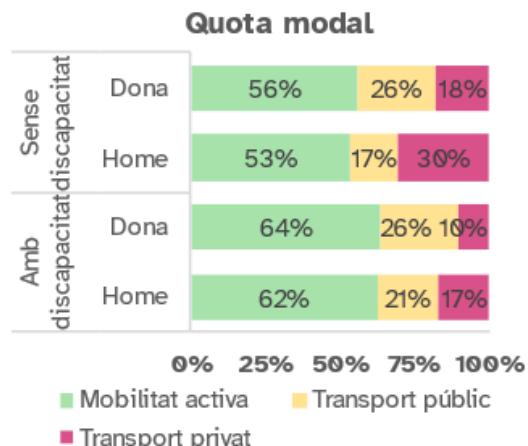
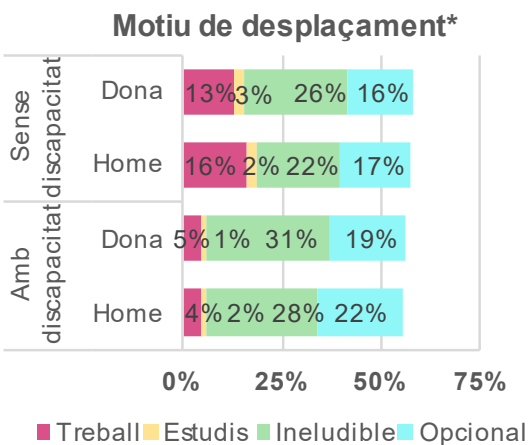
La mobilitat i la diversitat sociodemogràfica

Caracterització dels desplaçaments segons grup d'edat i sexe



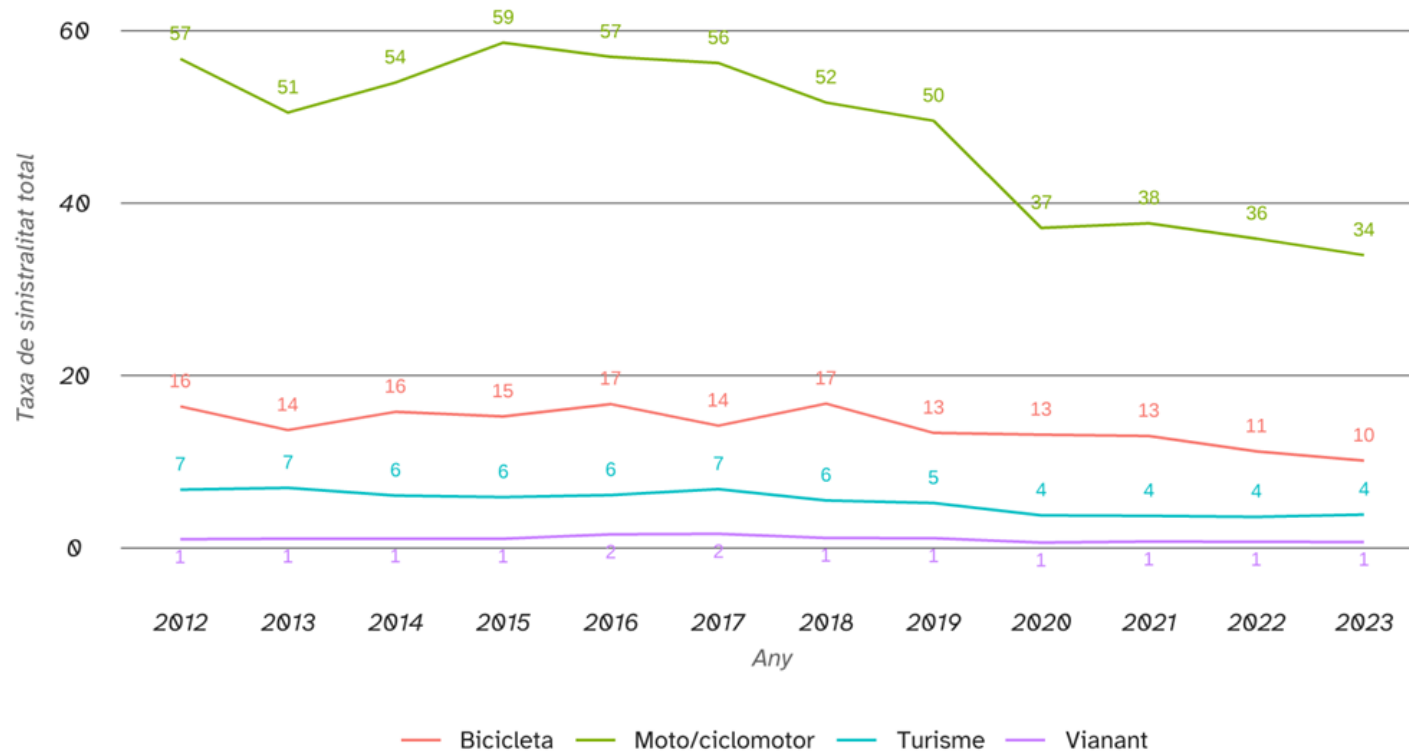
- Les dinàmiques de mobilitat urbana estan influenciades per la diversitat de les persones.
- L'edat, el sexe, l'origen, les capacitats físiques/ sensorials/mentals o el poder adquisitiu, poden comportar vivències, dificultats, percepcions a l'espai públic i en la mobilitat quotidiana diferenciades.

Caracterització dels desplaçaments segons discapacitat reconeguda i sexe



Relació entre sinistralitat i desplaçaments

Taxa de sinistralitat total (per milió de desplaçaments)* per tipus de vehicle. 2012-2023



- La taxa de sinistralitat ha disminuït progressivament per a tots els modes de transport
- La **motocicleta/ciclomotor és el vehicle amb una taxa de sinistralitat més elevada**, seguida de lluny per la bicicleta.

* A partir de dades de mobilitat provinents de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF), s'ha calculat una taxa de sinistralitat per milió de desplaçaments.

Per a calcular les taxes de sinistralitat en relació al nombre de desplaçaments només s'han inclòs les víctimes de 16 anys o més procedents de sinistres en dia feiner, amb l'objectiu d'aconseguir una millor comparació amb el volum de desplaçaments recollits a la EMEF per a cada any.

Perfil sociodemogràfic

Proporció de víctimes per sexe i mode, total 2009-2023

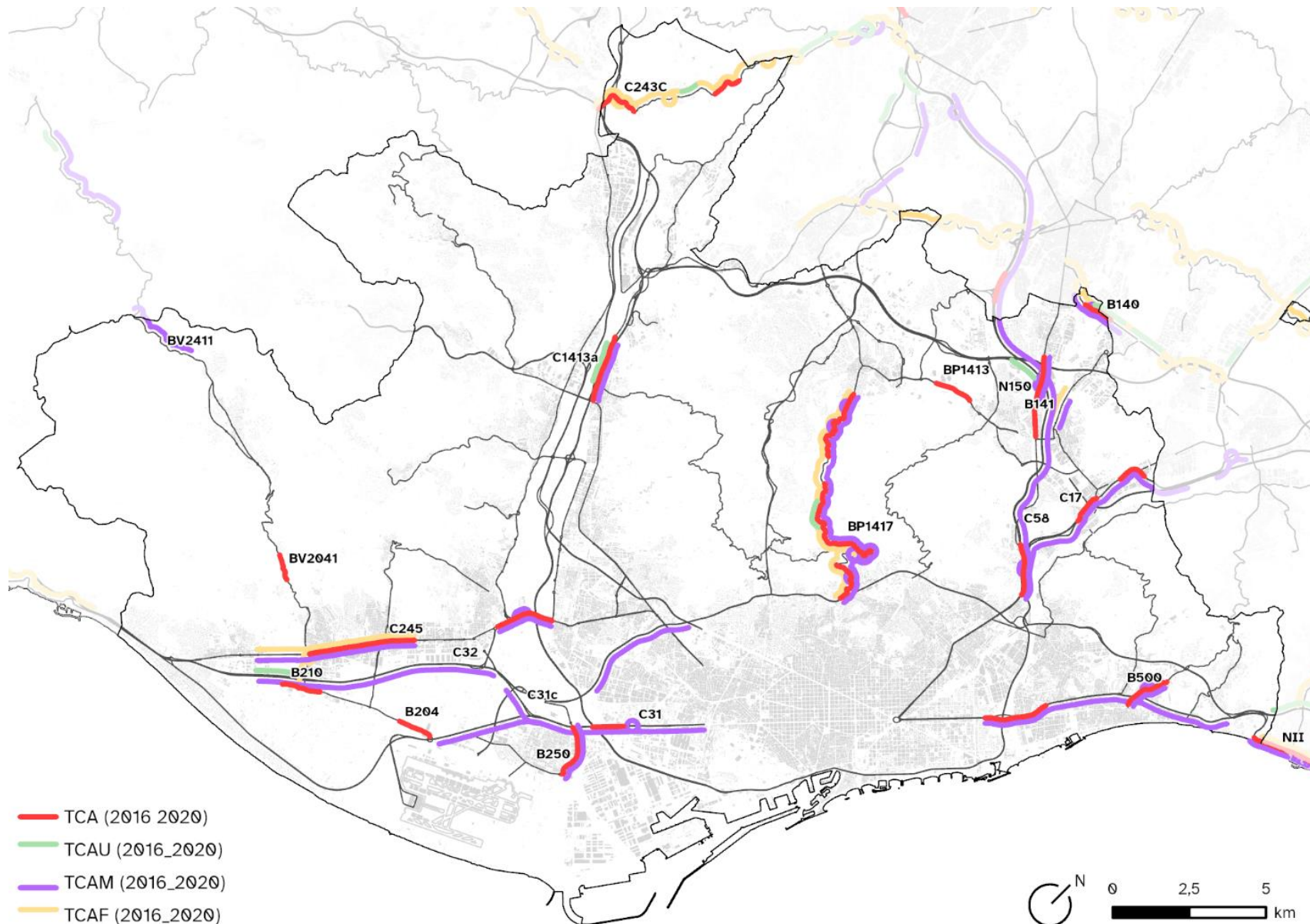
Tipus de vehicle	Dona	Home	Sense especificar
Altres vehicles	38%	59%	2%
Bicicleta	25%	73%	1%
Ciclomotor	41%	57%	2%
Moto	27%	72%	1%
Vehicles lleugers	43%	51%	6%
Vehicles pesants	62%	35%	3%
Vianants	53%	47%	0%
Total	38%	60%	3%

Font: Institut Metròpoli, a partir del Servei Català de Trànsit

- La proporció de víctimes masculines és especialment alta en el cas de bicicletes i motos (una tendència que replica els patrons d'ús d'aquests modes per sexe), mentre que tendeix a ser més equitativa per a altres modes de transport.
- Les taxes de sinistralitat per edat i sexe, varien en funció del tipus de vehicle. Destaquen taxes altes en dones de 16-29 anys de vianants, homes de 16-29 anys de moto/ciclomotor i dones de 16-29 anys en bicicleta.

Trams de concentració d'accidents

Localització dels trams de concentració d'accidents a les vies de titularitat de la Generalitat de Catalunya



- La BP-1417 (carretera de l'Arrabassada) és una de les més perilloses de Catalunya (EuroRAP 2020-2022)
- La resta de sinistralitat es concentra principalment a les vies d'alta capacitat (C-17, C-58, C-31, C-32, etc.)

Font: Institut Metròpoli, a partir de dades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica

Lloc d'aparcament i cost

Aparcament a l'àrea metropolitana de Barcelona segons el lloc d'aparcament

Lloc d'aparcament	Cotxe		Moto i ciclomotor	
	Anada	Tornada a casa	Anada	Tornada a casa
Al carrer	39,5%	32,4%	77,0%	41,0%
Aparcament d'intercanvi (estació de tren o d'autobusos)	1,0%	0,0%	0,2%	-
Aparcament reservat en destinació (carrer o subterrani)	36,6%	0,8%	16,6%	0,7%
Aparcament en propietat, lloguer o concessió	5,9%	65,7%	2,1%	57,4%
Altres zones d'aparcament	17,0%	1,1%	4,1%	0,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

- En el 40% dels desplaçaments en destinació en cotxe, s'aparca al carrer. En moto supera el 77%.

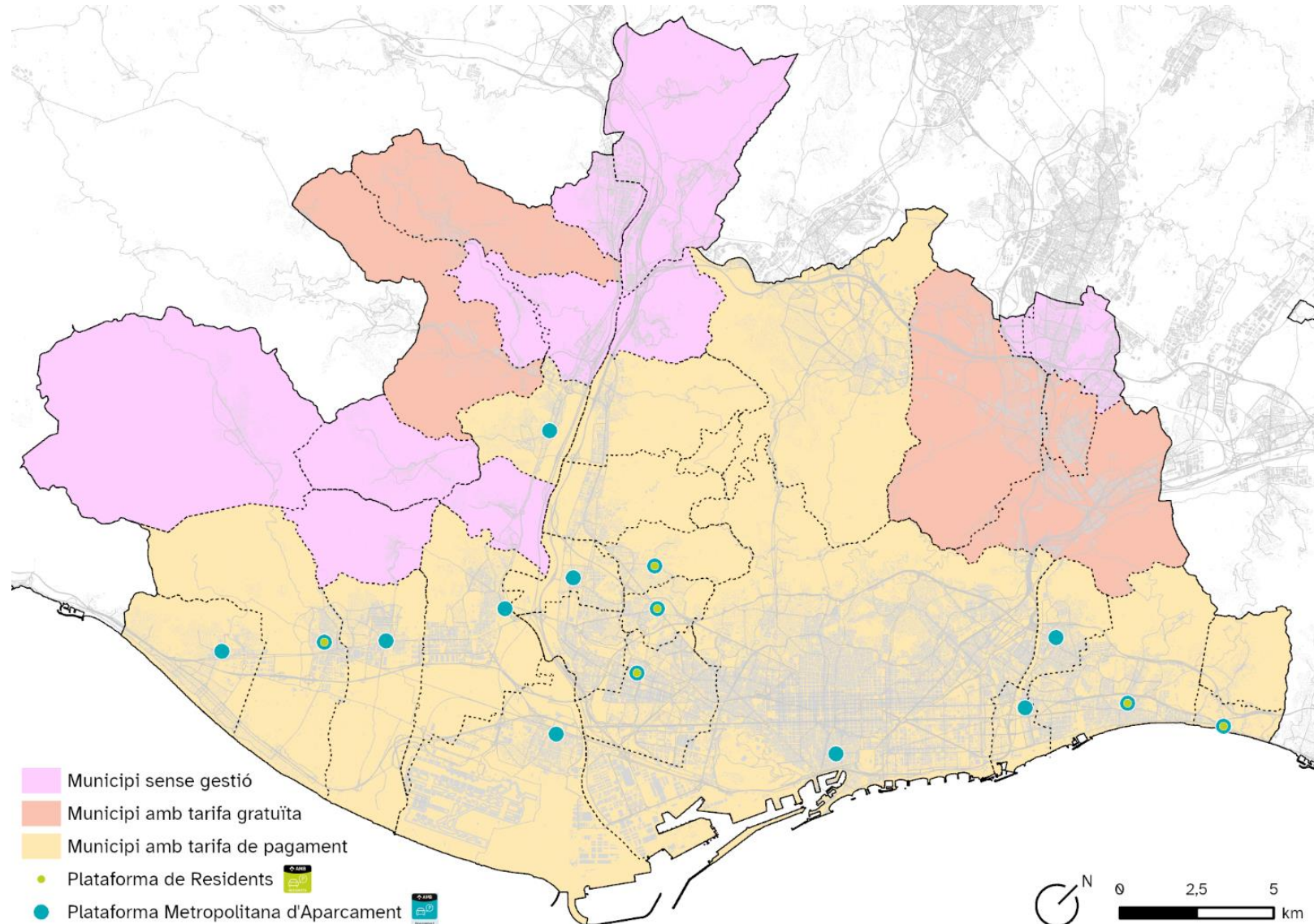
Lloc d'aparcament	Cotxe		Moto i ciclomotor	
	Anada	Tornada a casa	Anada	Tornada a casa
Pagament	17,2%	4,4%	0,6%	1,2%
Gratuit	65,6%	29,5%	93,3%	41,2%
Propietat/lloguer/concessió	5,9%	65,7%	2,1%	57,4%
Altres zones d'aparcament	11,3%	0,4%	4,1%	0,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

- La majoria d'operacions d'estacionament en cotxe i moto són gratuïtes (66% i 93%).

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2023 (ATM, Idescat i Institut Metròpoli).

Regulació de l'aparcament als municipis metropolitans

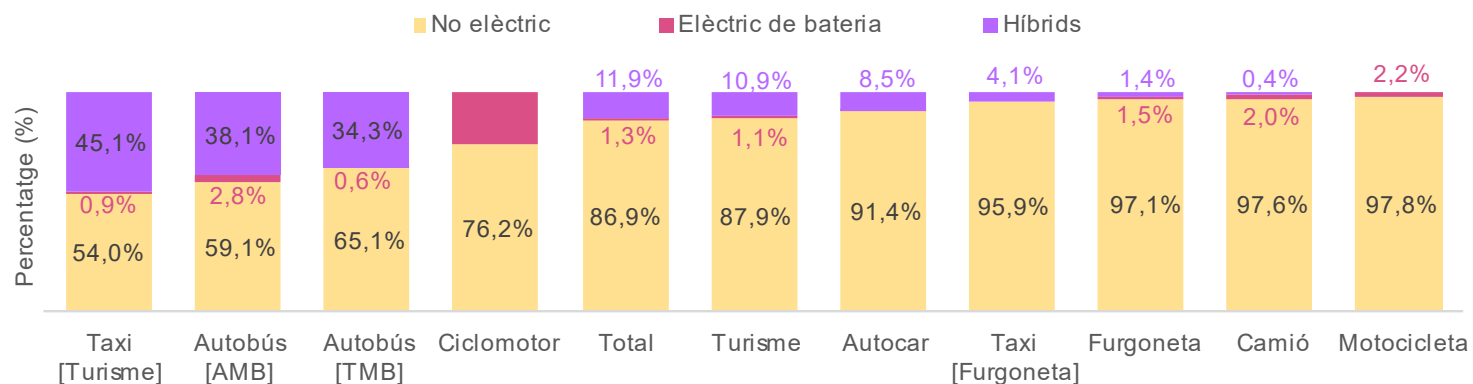
Tipologia de regulació de l'aparcament en calçada per a residents i pertinença a plataformes digitals d'aparcament, segons municipi



- 25 municipis tenen l'aparcament regulat en zona del terme.
- A diferència de Barcelona, l'aparcament regulat està molt localitzat en àrees centríques i comercials, o zones blaves prop de la platja, com a Badalona, Castelldefels, Viladecans o el Prat de Llobregat.
- Manca uniformitat en calendaris, horaris i tarifes.

L'electrificació del parc de vehicles

Registre de vehicles a les càmeres de la ZBE-Rondes per categoria elèctrica segons DGT



Font: Institut Metròpoli, a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona, AMB i BR.

Principals factors sociotècnics que poden influir en l'electrificació del parc mòbil d'ús individual

Factors relacionats amb l'administració	Factors socials	Factors relacions amb el vehicle
Política i regulació	Nivell de renda	Preu d'adquisició inicial
Incentius i subsidis	Percepcions/coneixement sobre mobilitat elèctrica	Disponibilitat i varietat de models
Infraestructura de recàrrega	Condicions de l'habitatge i l'entorn de residència	Autonomia de les bateries
Integració de les energies renovables	Resistència al canvi d'hàbits	Temps de recàrrega
Preus de l'energia	-	-

Font: Institut Metròpoli, a partir d'una recerca bibliogràfica

01

**Context i visió general
de la mobilitat a la
metròpolis**

02

**Línies estratègiques
de la sessió**

03

**Eines de participació
ciutadana del PMMU
2025-2030
Retorn del qüestionari**

Fase deliberativa PMMU 2025-2030

SETEMBRE 2024 - MARÇ 2025

Eines de participació ciutadana del PMMU 2025-2030

Consell de mobilitat

- Sessions tècniques participatives en el marc del Consell de Mobilitat (**octubre - novembre 2024**)

TMDUM+TMMEC

- Sessions tècniques participatives en el marc de la Taula Metropolitana de la DUM (**octubre - novembre del 2024**)

Sessions municipis

- Sessions presencials als municipis de l'AMB (**setembre 2024 - març 2025**)

participa.amb.cat

- Espai telemàtic per presentar propostes (**setembre 2024 - març 2025**)

Pla metropolità de mobilitat urbana 2025-2030

#PMMU · Per una mobilitat sostenible, saludable, eficient i equitativa a la metròpolis

FASE 1 DE 4

Informativa

15-06-2024 - 16-09-2024

[Veure les fases](#)

[EL PROCÉS](#) [SESSIONS ALS MUNICIPIS](#) [PROPOSTES](#) [SESSIONS INTERNES](#)

Pots consultar la pàgina web del PMMU on trobaràs tots els documents del Pla.

També pots consultar aquí els documents de l'anterior PMMU 2019 - 2024.

Participa en la transformació de la mobilitat urbana metropolitana!

L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) et convida a formar part d'un procés participatiu clau per construir el model de mobilitat del futur.

Volem una mobilitat que prioritzi la salut de les persones, redueixi els impactes ambientals, garanteixi l'eficiència del sistema de transport i promogui l'equitat i la cohesió social.

Per aconseguir-ho, necessitem la teva veu, les teves idees i la teva experiència.

Aquest procés està obert a entitats, col·lectius, empreses del sector del transport i a tota la ciutadania compromesa amb la mobilitat sostenible. És l'oportunitat de contribuir a definir com ens mourem en el futur, cap a un model que sigui més saludable, eficient, inclusiu i respectuós amb el medi ambient.

El procés participatiu preveu diversos espais de treball:

Espais de treball interns:

- **Sessions amb el Consell de Mobilitat.** El Consell de Mobilitat de l'AMB és un òrgan consultiu que aglutina

▲ 11 [Deixar de seguir](#)

QUÈ ES DECIDEIX
La mobilitat metropolitana pel període 2025-2030

ÀREA D'ORGANITZACIÓ
Àrea Metropolitana de Barcelona

GRUP PROMOTOR
Àrea de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat

DATA D'INICI
16 de Juny de 2024

Informació sobre el procés, les fases i les sessions programades



participa.amb.cat/processes/pmmu2530

Questionari sobre els temes tractats a la sessió



Questionari previ 2a sessió del Consell de Mobilitat

Benvolguts i benvolgudes,

Us demanem que puntueu el grau d'acord dels següents aspectes vinculats a l'habitabilitat urbana i zona de baixes emissions, l'espai públic de qualitat i accessible; la seguretat viària; l'aparcament i model de tarifació viària o el vehicle elèctric.

Els resultats es presentaran de manera agregada durant la 2a sessió tècnica del dia 17 d'octubre. Ens permetran identificar necessitats per resoldre i enfocar millor el debat posterior. En cap cas es farà un ús individualitzat de les respostes.

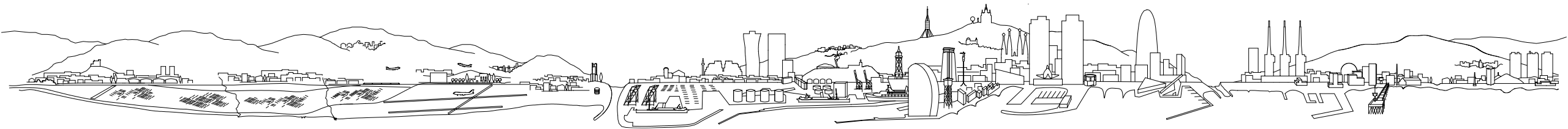
Moltes gràcies per la vostra participació.

Valora les següents assumpcions de l'1 al 5 *

	1. Totalment en desacord	2. En desacord	3. Ni d'acord ni en desacord	4. D'acord	5. Totalment d'acord
La transformació de carrers per millorar la mobilitat a peu i per als vianants és prioritària per a les ciutats metropolitanes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
És necessari mantenir la inversió en el desenvolupament de la xarxa pedalable en les ciutats metropolitanes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La restricció dels vehicles amb distintiu groc (etiqueta B) ajudarà a millorar la qualitat de vida a les zones urbanes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Enllaç al questionari](#)

www.amb.cat



AMB

Àrea Metropolitana
de Barcelona