



## INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – Sessió de Mobilitat i sostenibilitat: salut, qualitat de l'aire i soroll

---

Sessió de dijous 9 de maig de 2024 - Horari: 17.30h – 19.30h

Lloc: Sala Barcelona (Av. Diagonal, 240)

> Accés als documents presentats a la sessió: [Presentació del PMU](#) i [Presentació de l'avaluació de la sostenibilitat](#)

> Accés a la web del procés participatiu: [Informació de la sessió participativa al Decidim](#)





## Sumari

---

<b>Llistat de participants – Assistència a la sessió</b>	<b>3</b>
<b>Ordre del Dia</b>	<b>4</b>
<b>Desenvolupament de la sessió</b>	<b>4</b>
<b>Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball</b>	<b>6</b>
Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Línia 1A: Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant i Línia 1B: Repartir l'espai en calçada i els seus usos prioritant els modes de transport amb major capacitat i menor impacte	6
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2A: Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície - Línia 2B: Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro)	10
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3A: Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat. - Línia 3B: Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat, garantint l'equitat social.	12
<b>Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2</b>	<b>16</b>



## Llistat de participants – Assistència a la sessió

---

Han participat un total de **36 persones (16 homes -72%- i 10 dones -28%-)**.

### Assistència d'entitats i empreses participants

AMB

Agència de Salut Pública de Barcelona

Agència Energia Barcelona (3)

Anesdor (2)

Aquí SCCL

AUMP - Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal (2)

Barcelona de Serveis Municipals SA

Bicibus Ciutat Vella

Saba Aparcaments

CCOO de Catalunya

Centre d'Estudis Montseny SCCL

Cluster Catalonia Logistics

Coreixample

CSA DENTAL

Ecologistes en Acció

Eixample Respira

FAVB

GIXSU, Grup d'Interès per la Sostenibilitat Urbana (2)

Maragall Respira

Plataforma Bici Augusta

PTP, Promoció Transport Públic (2)

RACC Mobility Club

Sindicatura de Greuges de Barcelona

STOP ACCIDENTES

Turisme de Barcelona

UCPSM Unió de Comunitats de Propietaris de Sant Martí

UGT CATALUNYA (2)

YEGO Urban Mobility S.L.

Tècnic

### Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Joana Llinàs Departament d'Infraestructures de Transport i Mobilitat de Barcelona Regional
- Gemma Conde, de Barcelona Regional
- Sílvia Martín, Barcelona Regional
- Gustavo Arévalo, Barcelona Regional
- Marc Montlleó, Barcelona Regional
- Cristina Jiménez, Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació



- Dani Duocastella, tècnic de suport Departament de Participació
- Sofia González, tècnica de suport Departament de Participació
- Isabel Escorihuela, tècnica de suport Departament de Participació

## Ordre del Dia

---

- Explicació del procés participatiu i del funcionament de la sessió
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU vinculat a la sostenibilitat.
- Exposició tècnica sobre el procés d'avaluació ambiental estratègica, la diagnosi ambiental de la mobilitat i reptes de futur
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de la sostenibilitat.

## Desenvolupament de la sessió

---

El dijous 9 de maig es celebra la sessió de mobilitat i sostenibilitat. En el moment d'entrada de les persones participants es realitza la verificació de la inscripció i seguidament també es pregunta sobre la forma de desplaçament amb el kit "Com has vingut", a on les persones han d'agafar un tap de color vinculat del lloc d'origen des d'on han sortit fins arribar al lloc de la sessió (els diferents districtes de Barcelona, resta de la província de Barcelona i resta de Catalunya i posar aquest tap en un dels modes de transport (a peu, transport públic, bicicleta, moto, cotxe, vehicle elèctric o taxi o cotxe compartit). Aquest eina permet fer el càlcul de les emissions de CO2 de l'acte presencial.

La sessió dona inici a les 17.37 amb l'explicació breu del procés participatiu a càrrec del tècnic del Departament de Participació d'Urbanisme, Transició Ecològica i Serveis Urbans i Habitatge, a on emmarca els objectius, les fases i calendari del procés. Seguidament, el tècnic de Mobilitat fa la presentació tècnica del nou enfocament a tractar en el nou PMU amb els corresponents eixos, objectius, continguts, centrant la part final a la presentació de dades específiques vinculades a la mobilitat i sostenibilitat, i els eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys. Després, el tècnic de Barcelona Regional explica el procés d'avaluació ambiental estratègica, la diagnosi ambiental de la mobilitat i reptes de futur

Finalment, en aquesta primera part explicativa, novament el tècnic de participació explica la dinàmica del debat i es distribueix en tres grups per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 18.25h s'inicia el treball en 2 grups, en els quals es configuren amb participants, equip dinamitzador (2 persones) i equip tècnic de suport per a resoldre dubtes i aclariments tècnics del PMU. Es fa un repàs dels objectius es dona la paraula a les persones participants per tal que puguin compartir i debatre les propostes relacionades amb els diferents eixos. Aquestes aportacions i propostes estan indicades a l'apartat següent.



A les 19.35h es dona per concloua la sessió de debat i s'emplaça a la gent a que puguin participar en altres sessions, així com seguir el procés i les propostes a través del portal Decidim.Barcelona.



## Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball

---

Es conformen 2 grups de treball i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

### Eix 1: Mobilitat en superfície segur, eficient i sostenible - Línia 1A: Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant i Línia 1B: Repartir l'espai en calçada i els seus usos prioritant els modes de transport amb major capacitat i menor impacte

- Protegir i garantir la mobilitat escolar: major **seguretat i accessibilitat dels entorns escolars i centres educatius de la ciutat**.
  - Impulsar el projecte “**Protegim les escoles**”, que sembla que s’ha aturat.
  - **Protegir els entorns escolars** a través de la pacificació. Les escoles que millor resultat han tingut han estat aquelles que han tingut una peatonalització completa.
  - **Promoure una mobilitat escolar segura** a on hi hagi camins escolars pacificats, ja que les escoles necessiten una protecció especial. S’indica que s’ha d’evitar el trànsit als voltants de les escoles, garantint que l’alumnat pugui caminar cap a l’escola, posar com a prioritat la seguretat de l’alumnat.
  - **Allunyar els aparcaments de motos dels centre educatius**. Redistribuir l’aparcament de motos de l’UPC per tal d’evitar els sorolls de clàxon.
  - Millorar tots els aspectes relatius a la **seguretat per fomentar “anar a peu” en els desplaçaments cap a l’escola**. Hi ha d’haver zones pacificades que allunyin la circulació de les voreres i que millorin la seguretat.
  - Reduir el tràfic al voltant dels centres escolars.
  - Tancar els carrers en hores punta als voltants de les escoles.
- **Promoure els ‘Carrers oberts’ a diferents punts de la ciutat**

Fomentar la creació de carrers oberts a més barris, perquè a més fomenten el comerç local, fan barri.
- **Incrementar el nombre de carrils bicis, la seva adequació i seguretat**
  - Augmentar el nombre de **carrils bici** i segregar tota la infraestructura per garantir-ne la seguretat.
  - Incrementar la mida dels **carrils bicis** perquè siguin segurs.
  - Promoure la **segregació de tots els carrils bici**.



- Es proposa incorporar **carrils bicis a totes les vies de la ciutat** i que hi puguin anar els infants de més de 4 anys amb seguretat. Cal fer carrils bicis obert a tota la ciutadania i amb seguretat. Cal poder fer diferents carrils per a diferents velocitats, edats. Cal prioritzar la bicicleta.
- Cal generar espai necessari per **fomentar la bici**, dotar tots els carrers de carrils bici segurs i adequats per l'usuari.
- **Millorar la infraestructura de les bicicletes** : carrils bicis més amples que permetin diverses velocitat alhora, prioritzant la bici en tots els espais.
- Prioritzar la **implantació de nous carrils bicis interurbans**.
- **Repensar l'ús del carril bici del Besòs**, que no permet les màximes velocitats legals, es comparteix amb peatons i tanca a la nit.
- Es destaca la necessitat i importància de la **seguretat pels infants, l'amplada petita dels carrils bicis**, seguretat també per poder aparcar les bicis (indica si les bicis pot ser també com a vehicle privat).
  
- Millora i instal·lació de **més aparcaments de bicicletes**
  - Instal·lar **més estacions de Bicing** i aparcaments de bicicletes, especialment a centres sanitaris, centres educatius, àrees d'intercanvi, a totes les estacions FGC de la línia Vallès, Renfe, busos interurbans, etc.
  - **Millorar la senyalització d'aparcaments de bici** – donar-li més “categoria” com a la resta de transport.
  - **Instal·lació d'aparcaments massius de bicicletes**.
  - S'assenyala que cal **més aparcaments de bici** perquè no aparquin a les voreres i als arbres.
  
- Dissenyar l'espai públic **prioritzant la pacificació**
  - **Repensar la urbanització del passeig Maragall**, a través de la pacificació i creació de carril bici.
  - **Pacificar els nuclis antics** dels barris de Barcelona.
  - **Pacificar carrers amb la bicicleta** perquè redueix també el soroll.
  - Sobre l'espai públic, es planteja **estendre eix verd a tota la ciutat**, recuperar la idea de les súperilles a tota la ciutat, s'ha d'homogeneïtzar la ciutat.
  - En el disseny del espai pública cal tenir en compte que tot el que es posi a la via pública ha d'estar homologat ( per seguretat).
  
- Promoure la **reducció de la velocitat**

Reduir la velocitat al centre de la ciutat a 30km/h. En aquest sentit, també es comenta de promoure la reducció a tota la ciutat a 30km/h
  
- Dissenyar l'espai públic **promovent la intermodalitat amb vehicles sostenibles**.
  - **Potenciar la bicicleta** com a mode de transport interessant per a la **intermodalitat**.



- **Potenciar intermodalitat i multimodalitat.** Es posa com exemple el portar el VMP al metro, o un cotxe al ferri.
- Prioritzar i promoure la **seguretat i l'accessibilitat a peu reduint els obstacles i millorant els espais.**
  - **Prohibir l'aparcament de motos a les voreres** per millorar la mobilitat, especialment el d'aquelles persones amb discapacitat.
  - Millorar les voreres i fer-les **més accessibles.**
- Fomentar **actuacions d'educació viària per la convivència** entre diferents modes de transport i el foment del civisme
  - Estratègia massiva **d'educació viària** per compatibilitzar els usos dels diferents tipus de mobilitat a la ciutat, que tingui per objectiu **l'acceptació de les diverses mobilitats.**
  - Fer complir la normativa: a Barcelona no es pot tocar el clàxon en tota l'àrea urbana. Cal **educació viària** i sancions per incompliment.
  - **Millorar la convivència entre els diferents modes de transport.** Hi ha molts punts on fallen les connexions entre carrils bicis i llavors la bicicletes passen per les voreres. Falten carrils bicis (ex. Maragall) però també cal treballar les connexions, milloraria molt la convivència.
  - Campanya de comunicació per **sensibilitzar sobre l'ús cívic del transport.** De sobte els vianants s'han trobat rodejats per carrils de bici i s'ha creat animadversió. Posar en valor que la gent que es desplaça en bicicleta està fent una funció social.
  - Altrament, es recull que també caldria **sancionar el soroll de les motos** (trucades realitzades pel veïnat)
  - Es destaca que cal **fer pedagogia amb alguns modes de transport** (s'assenyala en alguns punts de la ciutat que les bicicletes i patinets no compleixen les normes de convivència amb els vianants. S'assenyala que hi ha mala convivència entre bicis, patinets i vianants (exemple carrer Girona i Carrer Consell de cent).
- Promoure la **tecnologia per reemplaçar els obstacles que controlen l'accés de vehicles autoritzats**

Fer ús de la tecnologia per reemplaçar els obstacles que controlen l'accés de vehicles autoritzats a determinades zones de la ciutat, per tal de facilitar la circulació als residents (p.ex. mitjançant càmeres)
- Establir un **protocol i sancions contra l'assetjament que pateixen els usuaris de bicicletes i VMP.**

Es destaca que cal lluitar contra l'assetjament a usuaris de VMP. Controlar l'assetjament de cotxes i motos cap a els VMP i bicicletes. Posar més radars i altres





eines per poder controlar el comportament dels usuaris del vehicle privat. S'indica que cal deixar de veure els VMP com un obstacle.

S'exposen diferents motius pels quals s'hauria d'aixecat la prohibició dels VMP al transport públic. Ha passat un any i no pot continuar així. No es pot prohibir un vehicle sostenible a dintre d'un vehicle sostenible. Ajuda molt a la mobilitat als polígons. En un moment de creixement de preus del lloguer, permet viure a altres municipis fora de Barcelona. Es menciona la problemàtica dels usuaris que no poden arribar en transport públic als taller per arreglar el seu VMP.

Sobre la perillositat de les bateries, es comenta que s'ha millorat molt. Que tots els patinets ja tenen un certificat europeu i que s'han reduït molt els factors de risc, principalment perquè s'ha reduït molt el nombre de VMP manipulats.

Es comenta l'impacte positiu que té el VMP en termes de sostenibilitat i convivència a la ciutat. Vehicles sense emissions contaminants, reducció del trànsit de vehicles a la ciutat, reducció dels microplàstics provinents dels pneumàtics dels vehicles privats (que acaben a l'aigua), reducció del soroll a la ciutat... Entre els avantatges del VMP, es comenta que és interessant per persones que van en cotxe fins a un pàrquing dissuasiu.

- **Potenciar l'ús de les VMP i bicicletes** a través de diferents recursos, ajuts i estratègies:
  - Instal·lació d'aparcaments segurs per a VMP
  - Promoure ajuts per a la compra de bicicletes i també VMP
  - Instal·lar plataformes elevades en zones saturades, que puguin utilitzar les bicicletes i VMP.
  - Instal·lar punts de recàrrega en trajectes interurbans per a bicicletes i VMP

- Posar més **places de pàrquing per a les motos** aprofitant els marges dels guais

Es fa la pregunta de "Quin és el número de places per aparcar de motos?" En aquest sentit es valora que hi ha més motos que places i per tant, es proposa que els guais dels carrers de Barcelona es guanyin 10m per aparcar motos i també guanyaríem espai i seguretat viària. També es destaca altra aportació en relació a la necessitat de més aparcaments de moto per a que no aparquin a la vorera.

- Valorar el **pagament per a l'estacionament de motocicletes**

S'assenyala que les motos són una bona solució, però també són part del problema, ja que generen soroll, sinistralitat, etc. En aquest sentit es proposa obligar a complir normativa, i valorar per a què es comenci a pagar per aparcar. No hi hauria d'haver més aparcament de motos que motos. Hi ha aportacions que es mostren contràries al plantejament.



**Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2A: Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície - Línia 2B: Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro)**

- **Impulsar el bus a demanda** per a diferents zones
  - Cal implementar el bus a demanda sobretot a les **zones industrials**. És on a més gent acaba fent servir el vehicle privat perquè és difícil arribar.
  - S'ha de tenir en compte que tota la mobilitat de les urbanitzacions s'han de fer en un bus a demanada ( d'una urbanització directe a una estació de ferrocarril, sense tantes parades), cal treballar la dispersió i això és una dificultat per la gent que viu a les **urbanitzacions**.
  
- **Millorar la xarxa d'autobusos**
  - Més autobusos i més freqüència. És especialment important per la gent gran
  - Millorar la freqüència dels autobusos de la xarxa ortogonal els caps de setmana.
  - Millorar la freqüència nocturna dels autobusos al centre de Barcelona, per assegurar que les treballadores dels hotels tenen una opció segura i còmoda de transport.
  - En hores puntes, cal que hi hagi més freqüència al metro i bus. Es recull queixa que no hi ha lloc al metro en hora punta.
  
- **Millorar la qualitat i l'oferta de transport públic** de Barcelona
  - Analitzar la demanda i ampliar l'oferta en aquelles línies més sobre carregades. Es posa l'exemple de la línia V25 i es proposa fer servir un vehicle més gran.
  - Afegir indicadors de qualitat del transport. Que tingui en compte el temps (si per anar de A a B es triga 3 vegades més que en transport privat) i intermodalitat (contemplar la combinació de transport públic i bicicleta, Google Maps no ho diu) i la qualitat del viatge (anar assegut o no, haver de creuar la ronda de dalt o zona pacificada...). En la planificació de la xarxa ortogonal, es van fer servir dos indicadors. No s'ha tingut en compte la qualitat del transport. Per exemple, les Corts i Sarrià, cal travessar la ronda de dalt i altres vies, i fa el trajecte inviable.
  - Altrament, cal assegurar que el transport sobretot sigui més silenciós i eficient (destacant el metro).
  - Mantenir la prohibició d'aparcar i circular pels carril bus els caps de setmana per no afectar a l'accessibilitat de les parades.
  
- **Finalitzar projectes que facilitin la mobilitat** en transport públic
  - Finalitzar la connexió del tramvia a la Diagonal



- Acabar els projectes dels pla director d'infraestructures i incloure-hi nous projectes de noves ampliacions de metro, FGC, i tram.
  
- **Millorar i reforçar la xarxa de transport públic** per tal de facilitar accés des d'altres ciutats metropolitanes
  - Millorar la mobilitat des del Baix Llobregat, Maresme i Vallès Oriental cap a Barcelona.
  - Promoure un bitllet de transport públic gratuït a qui deixi el cotxe fora (tal com fan algunes ciutats europees). En aquest sentit es pregunta “Que podem fer amb els vehicles que venen de la tercera corona?” cal inventar alguna cosa per a que la gent aparqui i pugui entrar en transport públic, i per això ha d'haver una bona xarxa de transport.
  - Incrementar la seguretat a les estacions de tren i més freqüència.
  - Cal una xarxa de transport públic que ajudi al ciutadà a arribar al punt final, sinó s'assenyala que seguirem dependent del transport privat.
  - Desenvolupar una estratègia d'aparcaments dissuasius a les estacions de tren.



**Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3A: Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat. - Línia 3B: Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat, garantint l'equitat social.**

- **Creació d'un peatge urbà**

Existeix una proposta per part dels moviments socials que es diu Barcelona '22. Important que sigui socialment just i que inclogui un procés participatiu. Per exemple, podria ser un peatge progressiu en funció del nivell de renda. Un participant es mostra en desacord amb el peatge urbà, i comenta que les polítiques de tarificació d'aparcaments ja són un peatge en sí mateixos.

En aquest sentit, en un altre grup també s'assenyala la necessitat d'establir un peatge urbà per entrar a la ciutat en vehicle privat, aprofitant la infraestructura de càmeres i radars existents. Això pot ser una oportunitat per reduir velocitat a tota la ciutat, i el foment dels vehicles elèctrics per fer la transició ecològica, reduint la tinença de cotxes.

- **Implementar mesures que redueixin la contaminació acústica**

- Classificar el centre de la ciutat com a zona acústica B1.
- Instal·lar radars de soroll sancionadors.
- Prohibició de la circulació de vehicles especialment sorollosos a la ciutat.
- Calen polítiques per reduir el soroll

- **Millorar i ampliar les dades i els indicadors de la diagnosi ambiental i de mobilitat més ajustats a la realitat** per prendre decisions i valorar actuacions i fer-ne seguiment.

- Incrementar el nombre d'estacions de mesura a la ciutat, per tenir dades més ajustades a la realitat.
- Incloure al pla indicadors d'altres aspectes intangibles (millora de la socialització, millora del benestar emocional), més vinculats a la qualitat de vida, específicament a la salut mental.
- En relació a la sinistralitat, s'assenyala que hi haurien d'haver dades més concretes. Tal com s'ha apuntat abans, la manera de reduir-la és reduir el vehicle privat i augmentar la del transport. Es proposa peatge urbà per vehicles de Barcelona i de la primera corona, amb els diners s'han d'invertir en transport públic i en millores de salut.
- Es comenta que en relació a la contaminació, sent un problema de salut pública, cal revisar les dades de la presentació. Així mateix, cal que les dades siguin més detallades, ja que mitjanes i medianes no permeten veure els extrems i casos específics.
- Cal una millor gestió de dades (detallant més dades per motius de mobilitat, recollir i combinar amb dades de Google).



- Incloure a la diagnosi del pla de ciutat les anàlisis realitzades als plans de mobilitat de barri, per assegurar que recull les demandes dels veïns i veïnes.
- Quantificar les externalitats ambientals i socials de la mobilitat i la seva traducció en cost econòmic.
- Cal que els objectius estiguin xifrats en el projecte. Per exemple: identificar l'impacte dels GEH i el mode de transport; quin % ocupen de l'espai de les bicis a on ha d'arribar per assolir l'objectiu final.
- En aquest sentit, s'assenyala que cal elaborar un Pla d'Acció amb els objectius xifrats. Tenir clar quin percentatge de reducció és el nostre objectiu. Per exemple: quin percentatge d'espai dedicat al cotxes volem reduir? Quin percentatge de carrers amb fases semaforiques calibrades per bici volem assolir?
  
- **Promoure fiscalitat en vehicles de missatgeria**
  - Regular la fiscalitat dels vehicles de missatgeria. Són l'únic tipus de vehicle que ha augmentat a la ciutat en els últims anys.
  - Establir peatge a vehicles comercials (comerç electrònic)
  
- **Treure la xarxa bàsica fora de l'Eixample**
  - Treure la xarxa bàsica fora de l'Eixample. Ha d'existir una xarxa bàsica, però no a l'Eixample, perquè té una densitat elevada de població.
  - Valorar la reclassificació de l'eixample com a zona A4 i unificar el criteri. Ara s'està fent, però per trams.
  
- **Reduir aparcaments en superfície**

Reduir places d'aparcament per reduir el nombre de vehicles que accedeixen a la ciutat.
  
- **Incrementar aparcaments subterranis**
  - Augmentar el nombre d'aparcaments subterranis per reduir l'aparcament en superfície
  - Ampliar i millorar els aparcaments subterranis.
  
- **Fomentar estratègies de descarbonització de vehicles**
  - Promoure les emissions zero al sector de les mercaderies mitjançant l'electrificació de la flota.
  - Millorar la possibilitat d'instal·lar carregadors elèctrics en aparcaments. Es comenta que Barcelona és la ciutat d'Espanya amb més restriccions per poder muntar un carregador a un pàrquing subterrani. No es pot fer en un centre



- hospitalari, tampoc a una planta -2... el nombre d'incidents amb incendis de vehicles és mínim.
- Promoure la instal·lació d'intercanviadors de bateries als aparcaments. Model de motos que porten una bateria amb rodes. Als pàrquings hi ha una instal·lació de càrrega de bateries.
  - Oferir un paquet d'ajudes perquè es puguin comprar vehicles elèctrics.
  - Fomentar els vehicles elèctrics per repartir i disposar d'una central per repartir.
  - Més punts de càrrega ràpida de vehicles.
  - Renovació de la flota de vehicles per fer la transició cap a l'elèctric. A Barcelona pot ser una oportunitat.
- **Implantar mesures per reduir l'impacte del vehicle privat** (compartir, restringir ús, millorar senyalització, etc.)
    - Augmentar ús de car-sharing
    - Fer un anàlisi per impulsar la mobilitat compartida. Es pregunta que farà Barcelona en aquest pla per impulsar el motosharing.
    - Restringir l'ús del vehicle privat als nuclis antics de la ciutat: que només puguin circular els veïns i veïnes i altres vehicles autoritzats.
    - Millorar la senyalització d'aproximació a un aparcament. Si la senyalització d'aproximació d'aparcament està ben feta, menys circulació, menys contaminació.
    - Es destaca que cal reduir dràsticament l'ús del vehicle privat de combustió, tenint en compte els pics de contaminació. Cal abordar el problema de salut pública de manera global.
    - Millorar carència dels semàfors, s'assenyala que actualment només es trasllada la contaminació d'un lloc a l'altra.
    - Es destaca la reducció de la mobilitat en cotxe, i augmentar l'ús de la bicicleta, hi ha molta demanda, s'ha de prioritzar la bicicleta, aparcaments de bicicleta a les estacions, que es puguin pujar les bicicletes al transport públic. S'assenyala que en la reforma de l'estació de Sants que s'està reformant el pàrquing es molt petit i s'està fent ara.
    - Es comenta també que es podria agafar altres exemples de les ciutats que ja han fet plans de mobilitat.
  - **Millorar i ampliar la informació (panells) sobre l'impacte dels contaminants**

Millorar i ampliar l'explicació dels panells informatius sobre l'impacte dels contaminants (Ex. "L'exposició prolongada a alts nivells de NO2 pot causar bronquitis crònica")
  - **Promoure la micrologística d'última milla de forma sostenible**
    - Fomentar la micrologística d'última milla en aparcaments a través de la instal·lació de magatzems a on els camions entreguen les mercaderies i a on



poden anar a recollir les bicicletes per a fer el repartiment d'última milla. L'Ajuntament no dona la llicència d'activitat als aparcaments, que ja fan una altra activitat empresarial.

- Promoure centres logístics de recollida de mercaderies, per reduir així els desplaçaments dins la ciutat.
- En relació a les zones DUM, s'assenyala que es puguin fer càrrega i descàrrega als carrers perpendicular dels eixos verds.

- **Projecte de tramvia ampliat a altres zones de la ciutat**

S'indica que estaria bé incorporar projectes de tramvia per la gran via , per les rondes, fer una xarxa de tramvia potent.

- **Diferenciar la moto del cotxe com vehicle privat**

Es comenta que hi ha una dependència del vehicle privat, i un ús històric de la moto a Barcelona. Es proposa diferenciar el cotxe i la moto en el PMU. Es destaca que és important fer aquesta diferenciació, la moto és eficient i ajuda a reduir el transit.

- **Promoure la mobilitat laboral a través de l'elaboració dels PDE**

- Fomentar la diagnosi de mobilitat i l'elaboració de plans d'acció (PDE). És clau que les empreses puguin fer una bona diagnosi per saber com es mouen els treballadors, i mirar quina és la millor opció. Cal utilitzar el PDE per racionalitzar l'ús del vehicles. Es reclama que l'oficina de mobilitat estigui al servei de les empreses per ajudar a implementar els PDEs. Cal una participació dels polígons de manera col·lectiva( bus a demanda, cotxe compartit,...).
- Altrament, en l'àmbit de mobilitat laboral, es destaca disposar d'espais per poder descansar a les persones que estan en desplaçament (treballadors de distribució) que ara fan voltes i no descansen.

**Altres aportacions generals:**

- Promoure un espai de participació compartit entre associacions i les diferents administracions per incidir en compliment dels plans. Taula específica de mobilitat per al pla director d'infraestructures amb tots els organismes competents per promoure un acord de país.
- Informar a totes les associacions de veïns que tenen un representant als consell de ciutat.
- Es manifesta la necessitat de lideratge polític valent per implementar mesures difícils.



## Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2

En aquest sessió s'ha recollit el mode de desplaçament i el punt d'origen de les persones participants a la sessió. Han respost 42 persones, de les quals el 33% (14) han usat transport públic de zones provinents de diferents zones de Barcelona i d'altres llocs de fora de la ciutat. Seguidament ha estat la bicicleta el segon mode més usat amb un 26% (11). En tercer lloc es situen la moto i el cotxe amb un 12% cadascun (5 respostes cada mode). Finalment, l'opció a peu, majoritàriament de persones de Sants-Montjuïc (10%) i altres opcions de taxi o cotxe compartit (amb un 5%) i vehicle elèctric amb un 2%.

Mode mobilitat/Lloc de sortida	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Resta BCN (prv)	Resta Catalunya	TOTAL	%
A peu		1	3										4	10%
Transport públic		2	1	1	1	5			1		3		14	33%
Bicicleta	2	1	3	2						2	1		11	26%
Moto		3					1				1		5	12%
Cotxe			2		1	1					1		5	12%
Vehicle electric												1	1	2%
Taxi o cotxe compartit								2					2	5%
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>42</b>	<b>100%</b>

Segons les dades de mobilitat de les persones participants per assistir a la sessió, el nombre de kg d'emissions de CO2 són de **38,54KG**. Indicar que la generació d'aquest CO2 equival a la necessitat de 1.958 arbres en un dia per absorbir les emissions (50,8 arbres per cada Kg de CO2 generat).

