

Pla Mobilitat Urbana

2025 - 2030

La mobilitat, per a les persones



Ajuntament de
Barcelona

Participació - Sessió 4

Mobilitat laboral i educativa

25 d'abril de 2024

Contingut

1. Objectiu de la sessió
2. Plantejament general del PMU
3. La mobilitat actual: un dia feiner a Barcelona
4. Grans reptes i línies estratègiques
5. La mobilitat laboral i educativa

01

Objectiu de la sessió

02

**Plantejament general
del PMU**

Pla 2030 amb VISIÓ centrada a la millor mobilitat de les PERSONES



Plantejament general i objectius del PMU

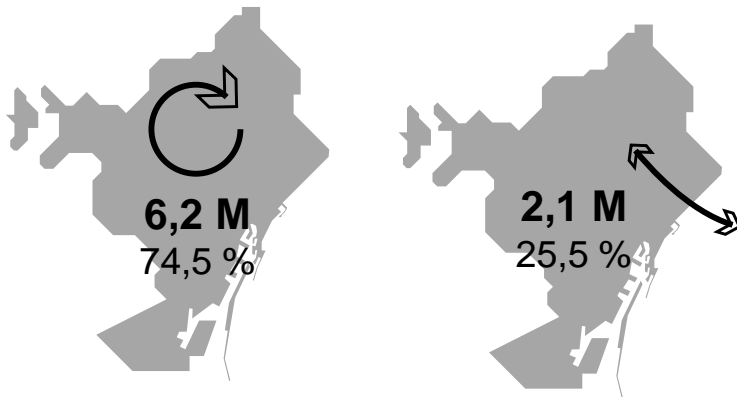
Un Pla orientat a satisfer els diferents motius de mobilitat i la diversitat de les persones que es mouen.



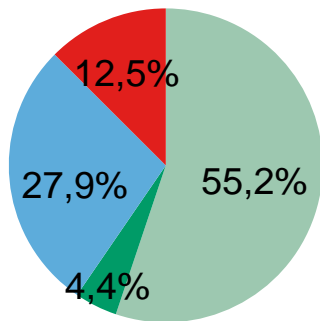
03

**La mobilitat actual:
un dia feiner a Barcelona**

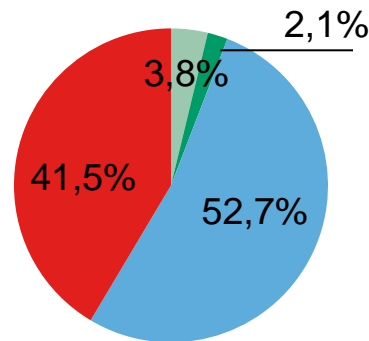
Barcelona rep i emet
8,3 milions
 Etapes de desplaçaments/dia



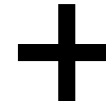
Interns



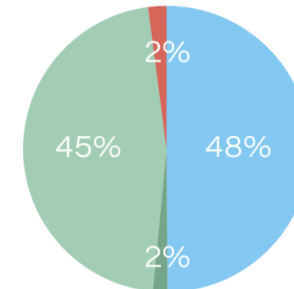
Connexió



Cada dia a Barcelona s'estima que es mouen uns
 150-200 mil visitants de mitjana, que fan 4 desplaçaments/dia
0,6-0,8 milions
 desplaçaments/dia



Turistes

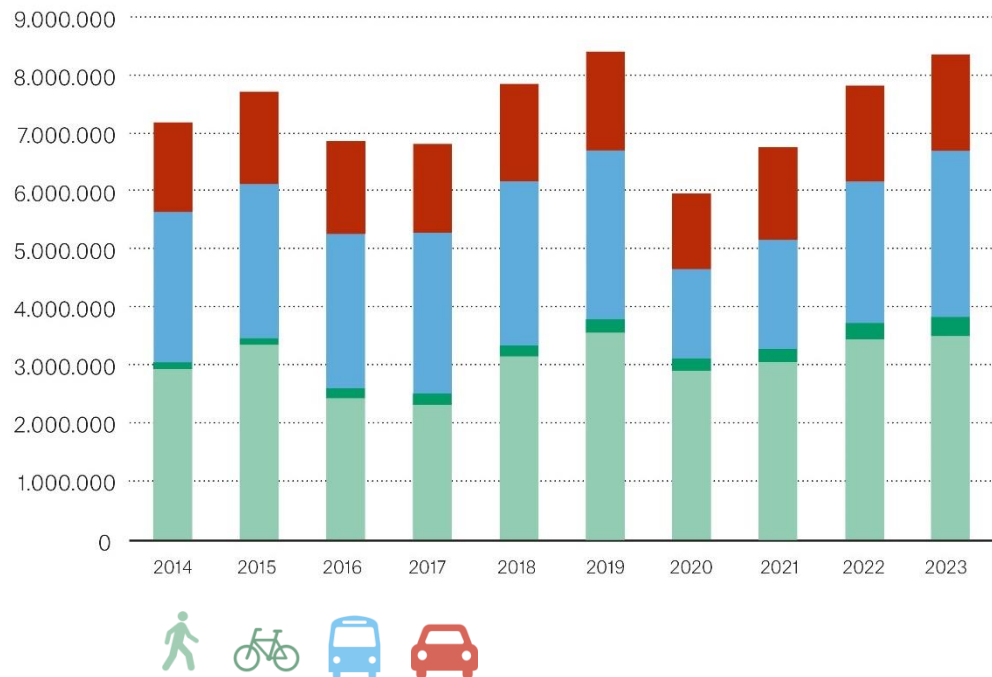


Repartiment modal 2023

- 8,3 M d'etapes diàries
- 80,1% d'etapes en modes més sostenibles
- El vehicle privat va baixar per primer cop per sota del 20%

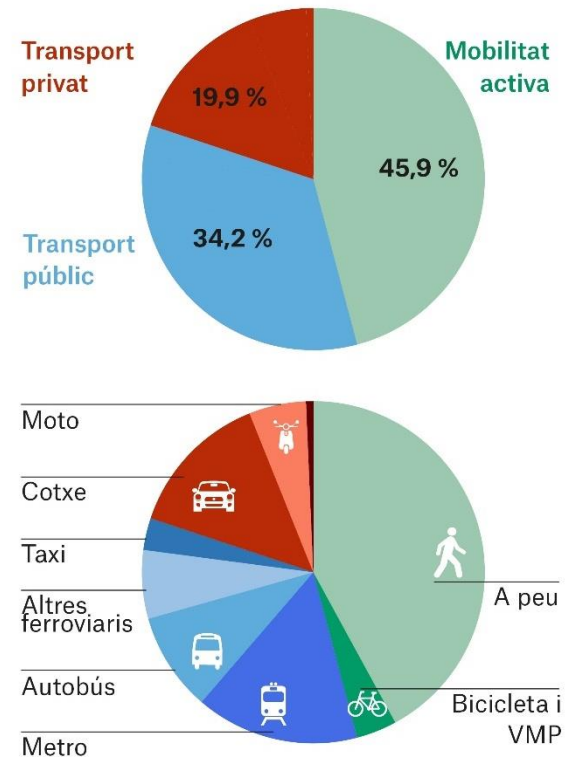
Evolució de les etapes totals dels desplaçaments

Dades bàsiques de mobilitat



Repartiment modal, 2023

Dades bàsiques de mobilitat



Repartiment modal segons sexe

Dades bàsiques de mobilitat, 2023

Dones

Mobilitat activa (47,5 %)

Transport públic (39,5%)

Vehicle privat (13 %)



Homes

Mobilitat activa (44,1 %)

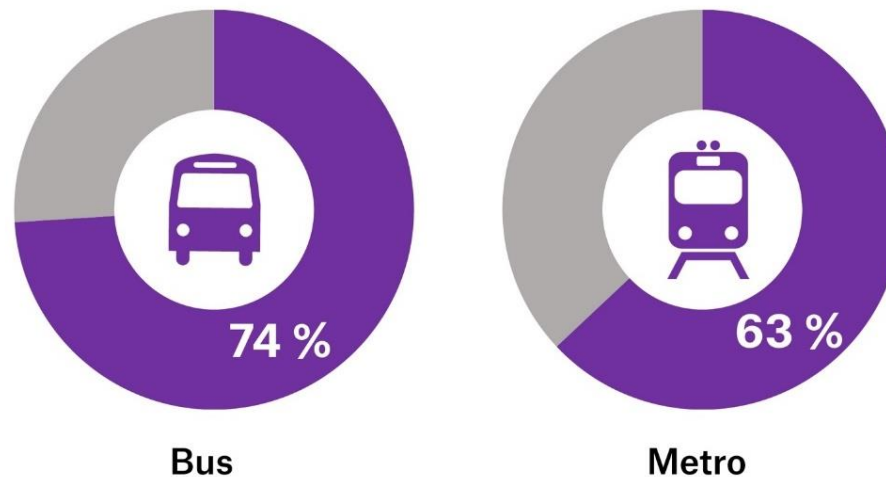
Transport públic (28,5%)

Vehicle privat (27,4%)



Bretxa en l'ús dels mitjans de transport: quota de les dones

Dades TMB, 2022



- Ciutat amb **bones condicions per caminar**. Elevada conscienciació de la prioritat del vianant, normativa existent i tendències internacionals en la mateixa direcció.
- Moltes accions de **pacificació** de carrers en els darrers anys.
- La **gent gran** (65,5% dels desplaçaments) i les **dones** (45,5 %) caminen més.
- Caminar és dels modes més **segurs**. Tot i així l'any 2023 es van produir 9 atropellaments mortals i 58 persones ferides greus.
- Gran esforç en la implementació d'**infraestructures de mobilitat vertical**: 101 escales mecàniques i 55 ascensors (+19 % que 2019).

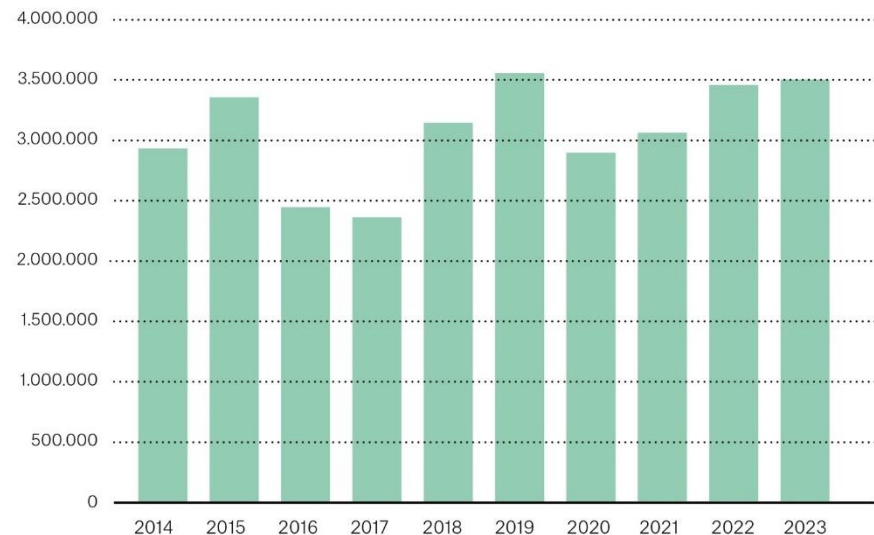
Carrers de vianants i prioritat invertida

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



Etapes a peu

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



- 51% etapes per **mobilitat laboral i educativa** i el 28% per **motius de lleure i gestions personals**.
- **Creixement** molt notori de la xarxa ciclable els darrers anys. El 74% de la xarxa viària són vies pedalables.
- Gran **cobertura territorial** de la xarxa ciclable: el 71% de la població disposa d'un carril ciclable a menys de 200 m del seu domicili.
- Gairebé 1 de cada 3 etapes en aquest mode (28,4%) ja es realitza en **VMP**.
- **Bicing**: 144.653 abonats l'any 2023 (+41,4% respecte 2018). 100 noves estacions i 4.000 bicis elèctriques.

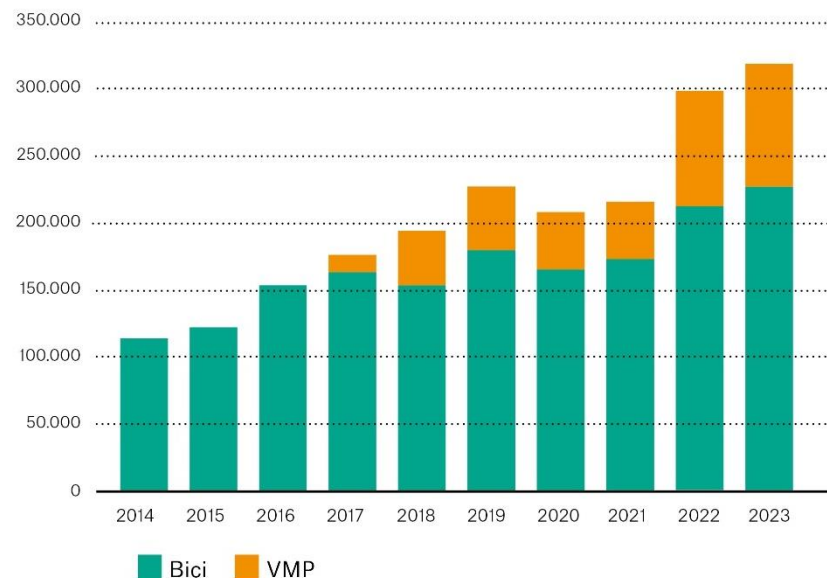
Carrils bici

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



Etapes en bicicleta i VMP

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



- Recuperació de la **demanda**, bona **valoració** ciutadana i bon nivell de **cobertura** i **prestacions** de la xarxa.
- El **metro** és l'espina dorsal del sistema, però el **bus** té més viatges que Rodalies, FGC i Tram junts.
- En tots els casos la **mobilitat laboral** és el principal motiu de desplaçament en transport públic.
- Les **inversions** en marxa de nova infraestructura ferroviària abans de 2030 són una oportunitat per **baixar la saturació del metro** i **captar usuaris del vehicle privat**.
- **Clau per fer front al canvi climàtic:** És el mode amb més capacitat per moure persones o mercaderies i alhora amb el consum energètic per càpita o kg més reduït, especialment els modes ferroviaris.

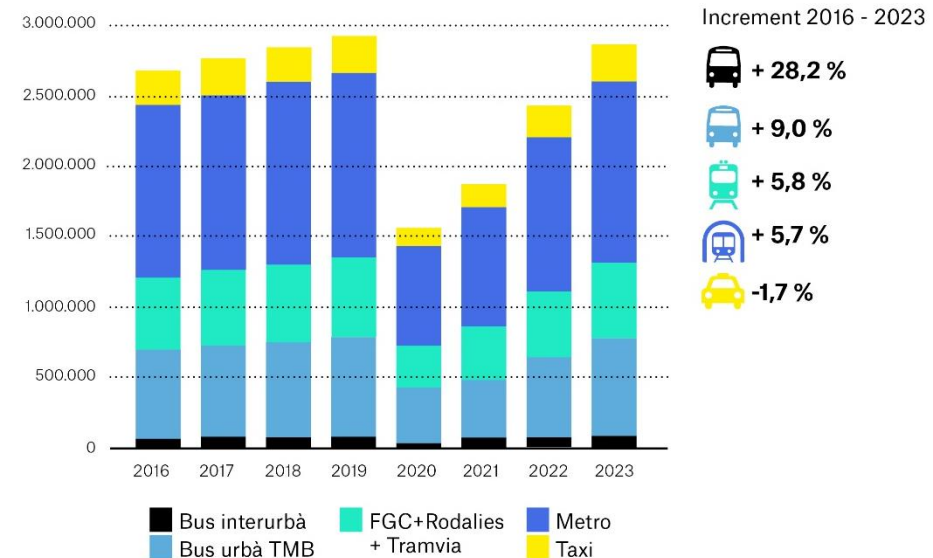
Carrils bus

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



Etales en transport públic

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



- Per primera vegada, a l'any 2023 la **quota modal va ser inferior al 20%**.
- Elevat **pes històric de la moto**: 27% de les etapes de vehicle privat; 5,4% de les etapes totals.
- El 54% dels desplaçaments en vehicle privat és per **motiu laboral** i arriba al 62% en el cas de les motos.
- El 70% dels desplaçaments en vehicle privat **interns o a/des de la primera corona**.
- Només el 4,4% del parc circulant i el 8% dels vehicles matriculats són **elèctrics**.

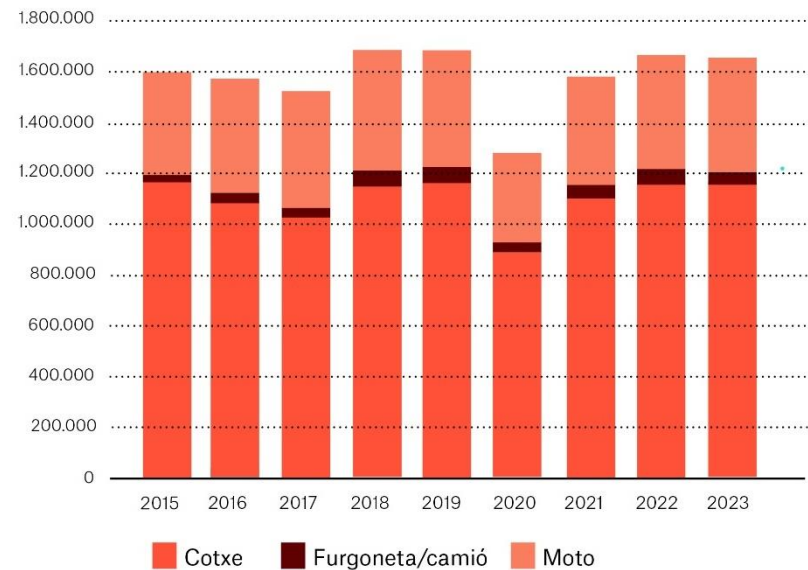
Places d'estacionament en calçada

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona

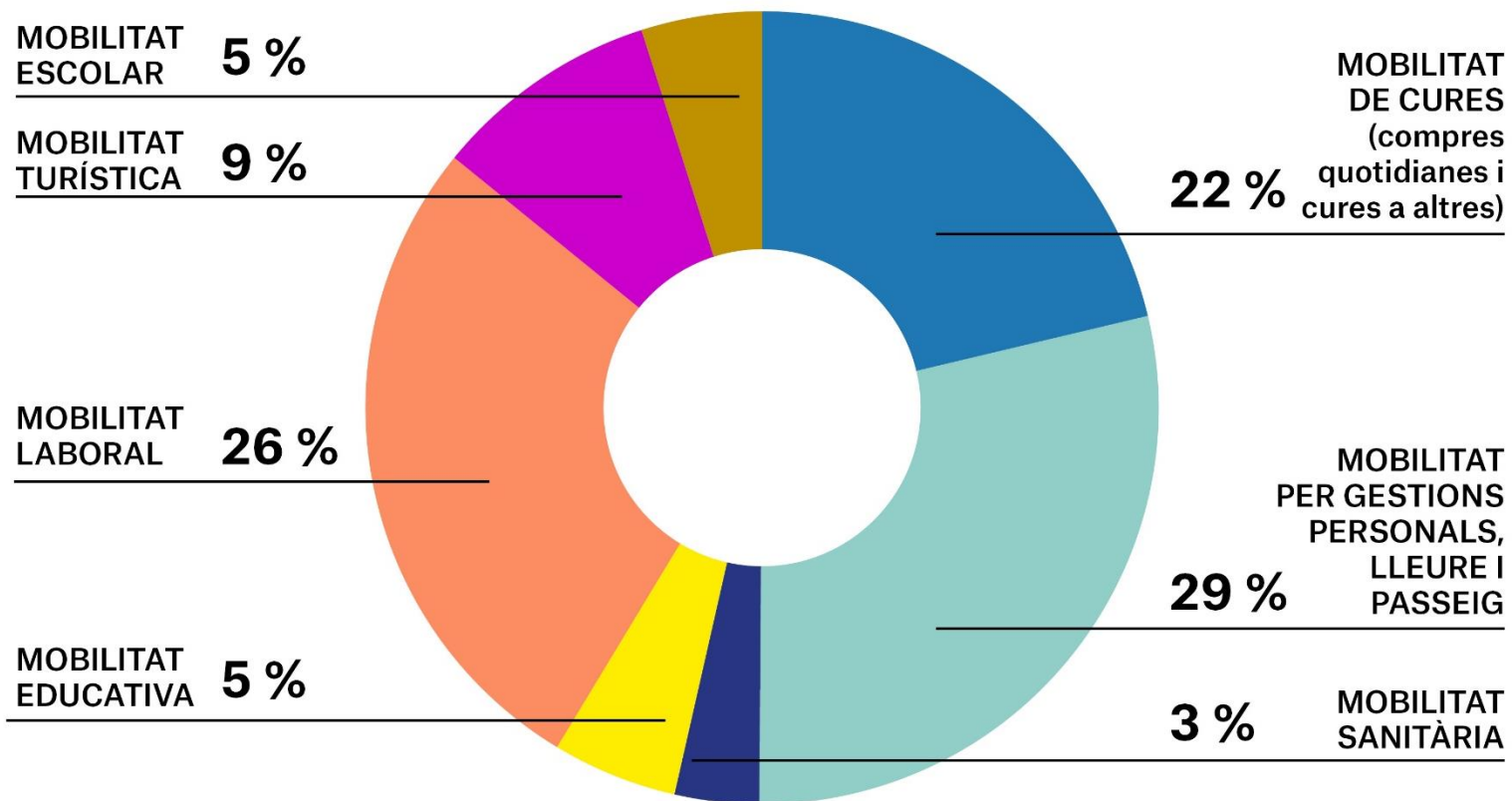


Etapes en vehicle privat motoritzat

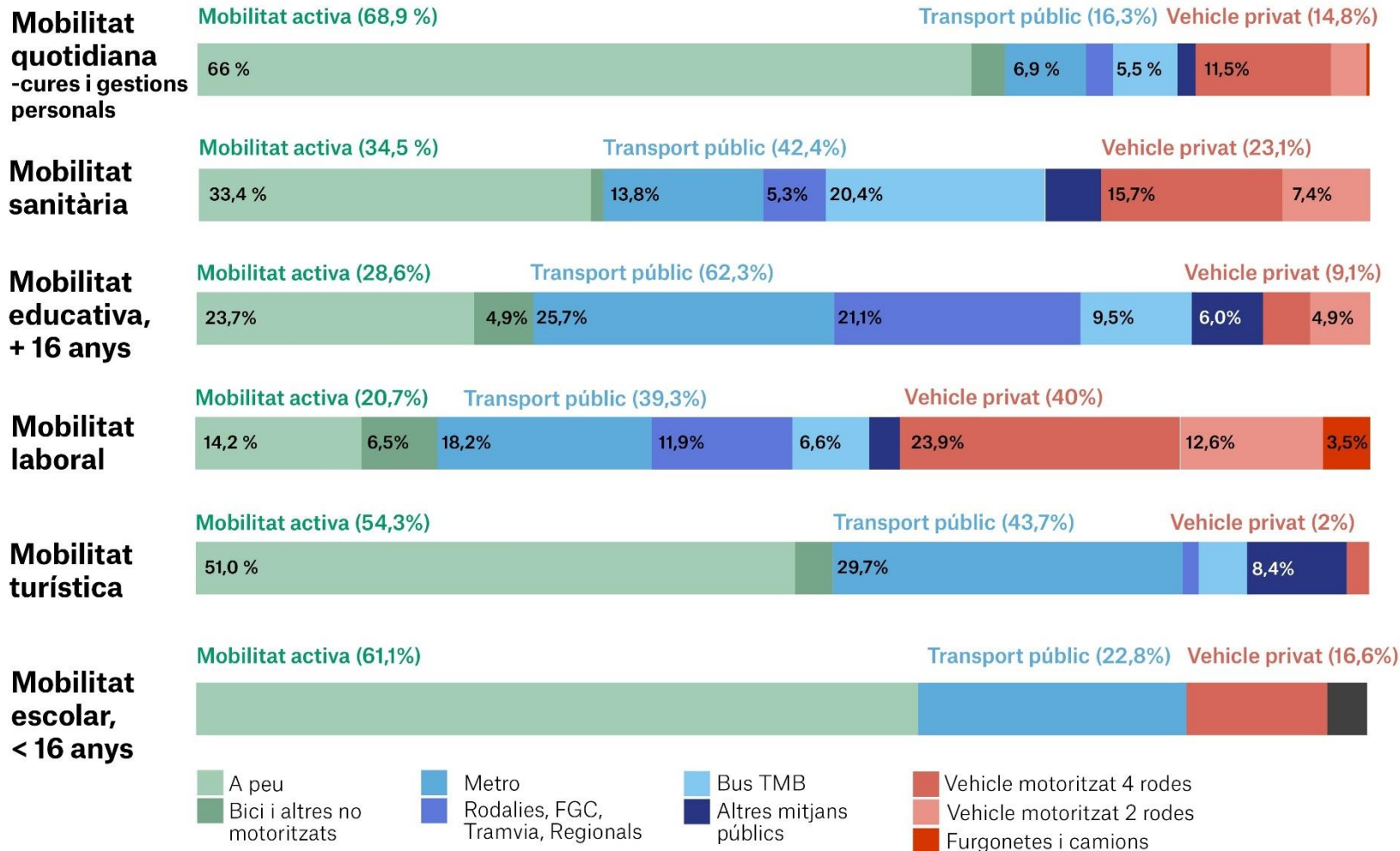
Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



Distribució de les etapes de desplaçaments per motius



Mobilitat per motius de desplaçament



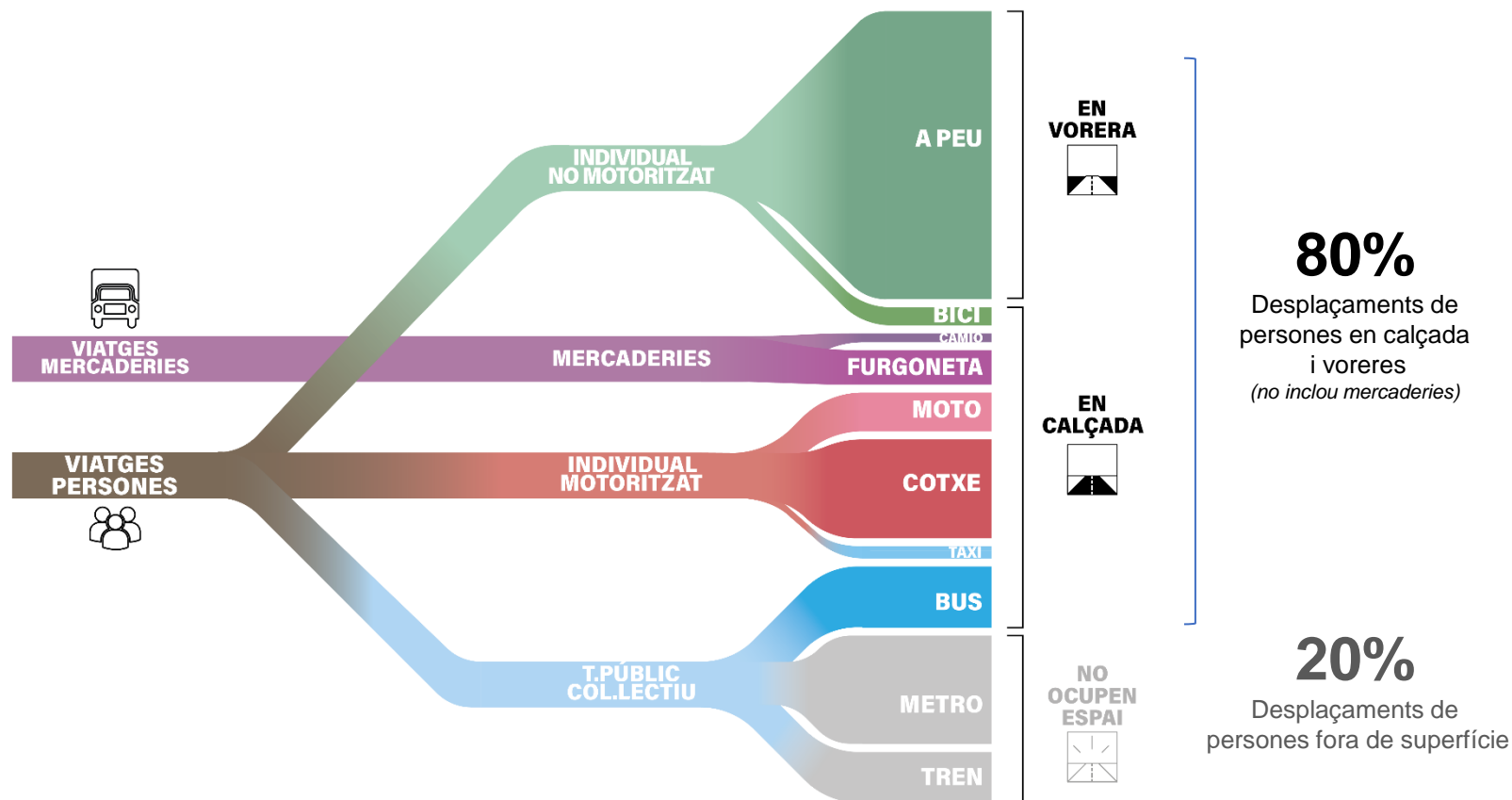
04

Grans reptes i eixos estratègics

Què s'ha assolit? Què queda pendent?



EQUILIBRI DE FUNCIONS EN SUPERFÍCIE

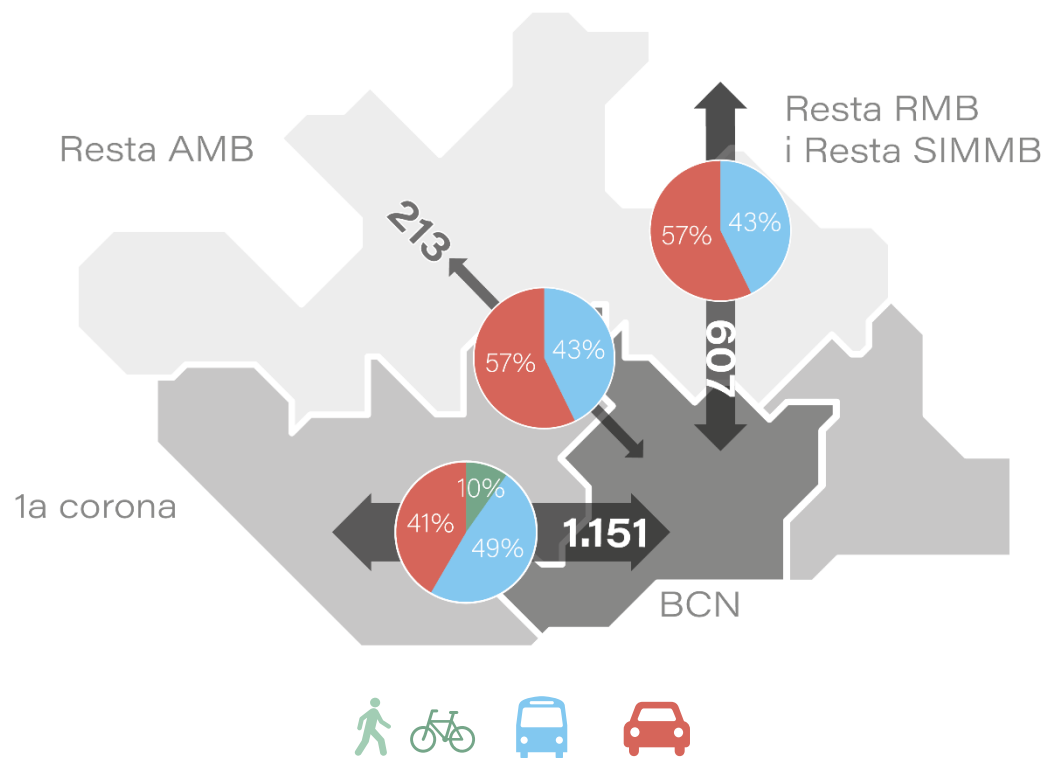


Distribució de viatges per modes a Barcelona

Pendent de tenir dades definitives repartiment modal (veh-km/veh-persona) i dades distribució espai públic.

Font Elaboració pròpia a partir EMEF 2022 i Estudi DUM Ajuntament

TRASPÀS AL TRANSPORT PÚBLIC DELS DESPLAÇAMENTS DE CONNEXIÓ, ESPECIALMENT ELS DE LA PRIMERA CORONA (+50%)



El pes de les relacions de Barcelona amb la primera corona
(milers de desplaçaments)

Font: Elaboració pròpia a partir EMEF 2022



MILLORA DE LA OFERTA I QUALITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC

- Saturació del tram central de les línies horitzontals de metro en hora punta.
- Moltes inversions en marxa de nova infraestructura ferroviària abans de 2030.
- Model d'estacions de bus interurbà, el transport que més creix.
- El carril bus ha crescut molt, però cal augmentar la velocitat comercial.
- Millores en accessibilitat, especialment a Rodalies i al bus interurbà
- Costos creixents del sistema: 2019 – 1.800M€, 2022 – 1.933M€ (més servei, energia més cara, canvis tarifaris).



MILLORA DE LA INTERMODALITAT I L' APARCAMENT SEGUR

- Increment bici i VMP és oportunitat per baixar saturació TP i captar més usuaris del VP.
- Oferta escassa d'aparcament segur i protegit.
- Friccions, en certs punts, amb altres xarxes ja establertes: parades/carril bus, carrils bici en vorera.
- Reduir la bretxa de gènere.
- Reduir la sinistralitat a l'alça dels VMP.
- Intermodalitat bici/VMP – TP a les principals estacions de transport públic.
- Connexió metropolitana.
- Cobertura de la xarxa ciclista als barris de muntanya. Electrificació.



REDUCCIÓ DE LES EXTERNALITATS DERIVADES DEL TRÀNSIT



Reduir lesions
per trànsit.
Visió Zero

**Mobilitat
segura**



Reduir
immissions de
NO₂ i PM₁₀

**Mobilitat
saludable**



Reduir soroll
a causa del
trànsit



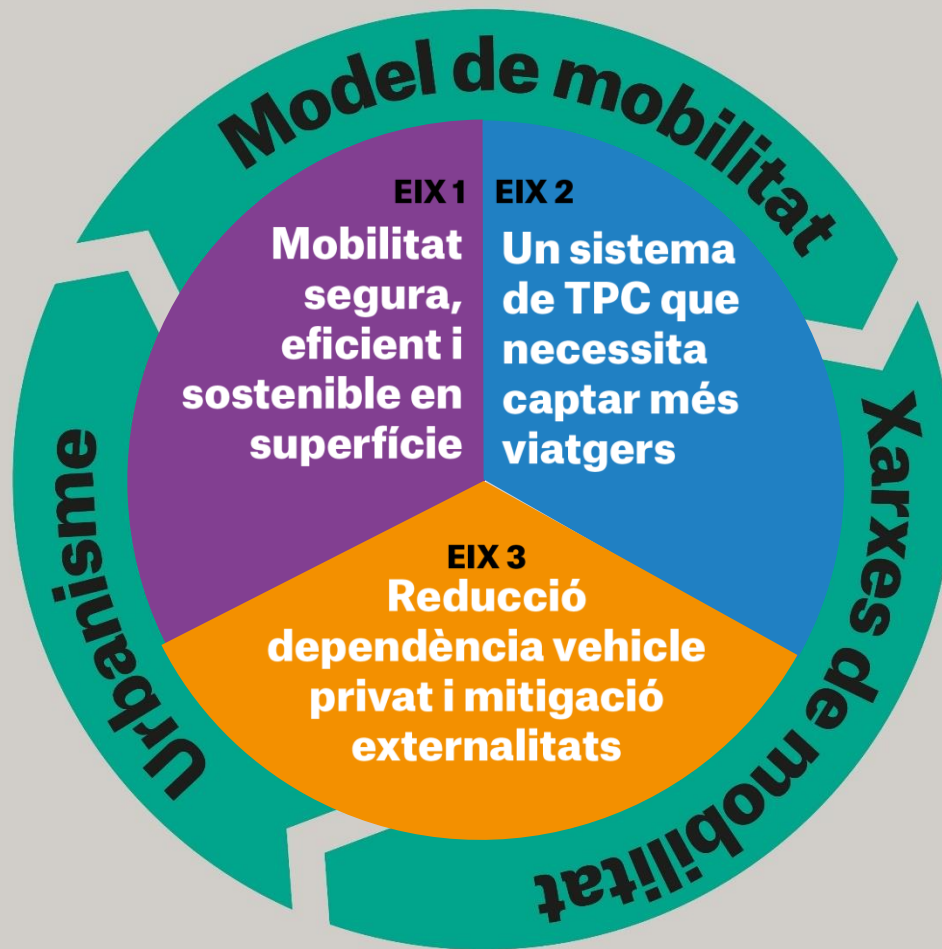
Més equitat i
inclusivitat en
tots els modes
de transport

**Mobilitat
justa i
equitativa**



Reduir
emissions de
CO₂ i consum
energètic

**Mobilitat
sostenible**



LÍNIES ESTRATÈGIQUES

EIX 1

1.1 Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant.

1.2 Repartir l'espai en calçada i els seus usos, tot prioritant els mitjans amb major capacitat i menor impacte.

EIX 2

2.1 Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície

2.2 Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro).

EIX 3

3.1 Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat.

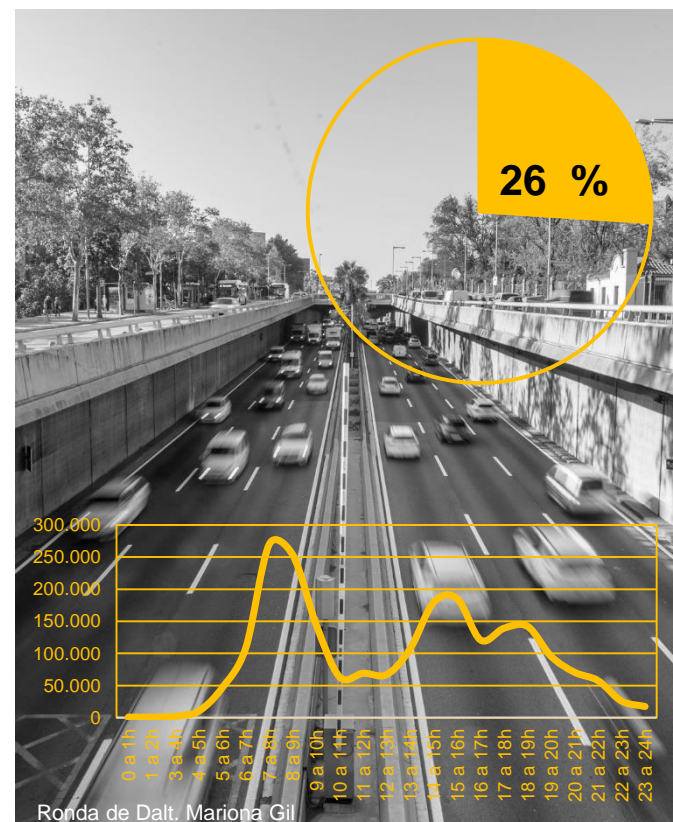
3.2 Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat garantint l'equitat social.

05

La mobilitat laboral i educativa

La mobilitat laboral

- Representa el **26% dels desplaçaments totals**: 2,26 milions d'etapes diàries.
- **En 10 anys s'ha incrementat un 27%.**
- Mobilitat **força paritària**: 52% homes i 48% dones.
- Mobilitat de **caràcter interurbà**: el 50% dels desplaçaments són de connexió.
- Concentració dels desplaçaments d'anada a la feina **entre les 7h i les a 9h**, mentre que la tornada a casa és més distribuïda.



Mobilitat activa (20,7%)

Transport públic (39,3%)

Vehicle privat (40%)



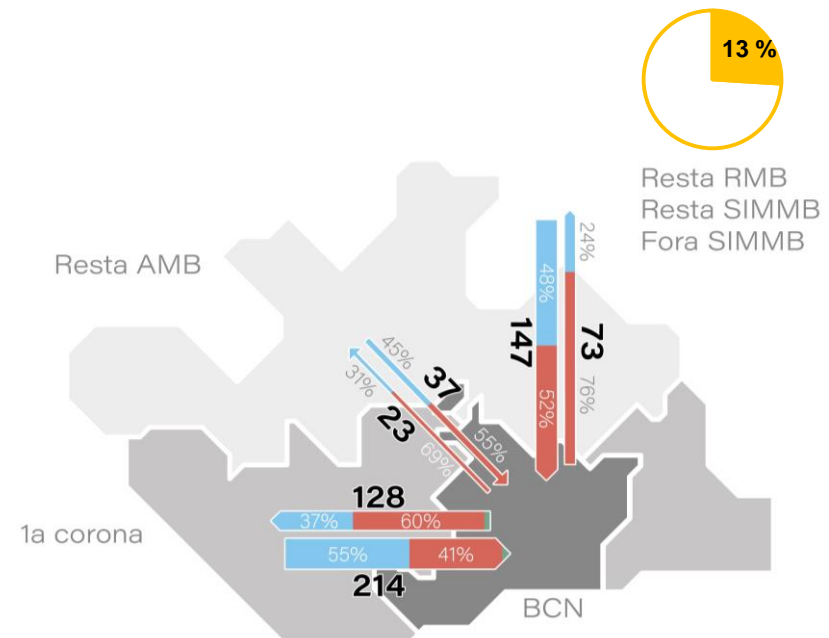
A peu
Bici i altres no motoritzats

Metro
Rodalies, FGC, Tramvia, Regionals

Bus TMB
Altres mitjans públics

Vehicle motoritzat 4 rodes
Vehicle motoritzat 2 rodes
Furgonetes i camions

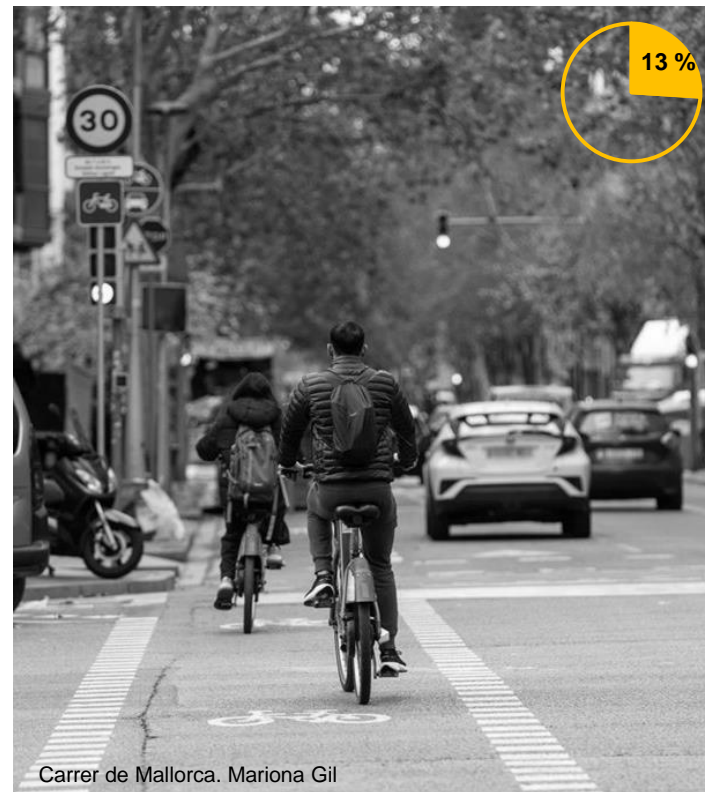
- Un 64% dels desplaçaments de **connexió** són d'entrada a Barcelona, mentre que el 36% són de sortida de la ciutat.
- Un **55% són relacions amb la primera corona**, un 10% amb la resta de l'AMB i el 35% restant amb la resta de la RMB i SIMMB.
- En els desplaçaments de **connexió**, el **vehicle privat** és el mode més utilitzat amb un 52% del total.



Repartiment modal dels desplaçaments per motiu laboral segons fluxos (milers de desplaçaments)



- En els desplaçaments **interns**, en canvi, el vehicle privat és el que té un menor pes, el 26%.
- Destaca la **moto**, que representa un 15% de tots els desplaçaments. Per sobre del 9,4% que representa el cotxe.
- Els desplaçaments **en bici i altres no motoritzats augmenten** i ja representen més del 10% del total, superant el cotxe.



Mobilitat activa (36 %)

Transport públic (38%)

Vehicle privat (26%)



A peu
Bici i altres no motoritzats

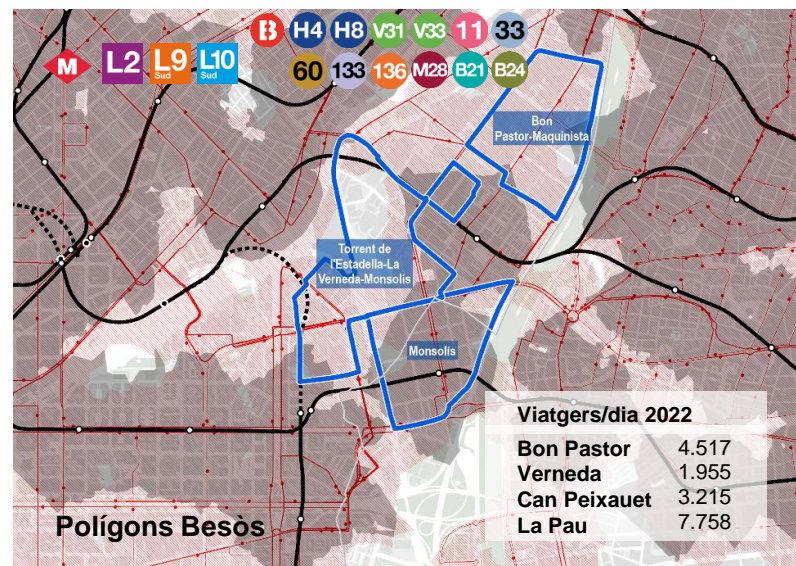
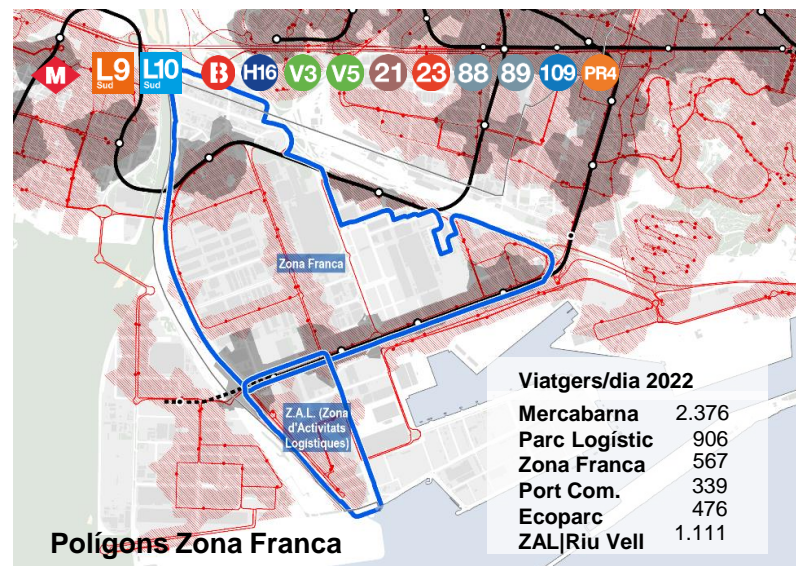
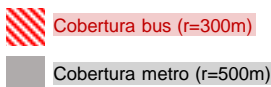
Metro
Rodalies, FGC, Tramvia, Regionals

Bus TMB
Altres mitjans públics

Vehicle motoritzat 4 rodes
Vehicle motoritzat 2 rodes
Furgonetes i camions

La mobilitat laboral. Polígons d'activitat econòmica

- Malgrat als polígons de la Zona Franca i del Besòs hi arriben els serveis de metro i autobús, encara hi predomina l'accés en **vehicle privat**.
- L'alta **indisciplina** en l'estacionament i la **manca d'accessibilitat i comoditat** de les voreres dels polígons penalitzen la qualitat i la seguretat dels desplaçaments a peu.
- Les grans illes i els usos predominantment industrials de la trama urbana de la **Zona Franca** penalitzen la capillaritat dels desplaçaments a peu des de les estacions i parades de transport públic.
- Les dimensions més reduïdes juntament amb uns usos més mixtes dels **polígons del Besòs** afavoreixen la cobertura territorial en transport públic.



La mobilitat educativa (+16 anys)

- **Predominança de l'ús del transport públic:** el 62% dels desplaçaments són en transport públic, principalment modes ferroviaris (47%).
- **Mobilitat d'abast interurbà:** un 37% dels desplaçaments els fan persones que no resideixen a Barcelona.
- **Potencial de creixement de la mobilitat activa** en els desplaçaments interns.
- **Baix potencial de traspàs modal del vehicle privat** cap a modes sostenibles en els desplaçaments amb origen/destí més enllà de la 1^a corona.



Mobilitat activa (28,6%)

Transport públic (62,3%)

Vehicle privat (9,1%)



■ A peu
■ Bici i altres no motoritzats

■ Metro
■ Rodalies, FGC, Tramvia, Regionals

■ Bus TMB
■ Altres mitjans públics

■ Vehicle motoritzat 4 rodes
■ Vehicle motoritzat 2 rodes



EIX 1

- **Garantir una accessibilitat segura i inclusiva als llocs de treball, en especial, als polígons.**
- Millorar la qualitat de la xarxa de vianants dels polígons industrials (qualitat acústica i de l'aire, accessibilitat, seguretat), sobretot la connexió a peu amb el transport públic.
- Garantir la connexió en bicicleta/VMP de forma segura als polígons d'activitat econòmica.
- Ampliar l'oferta d'estacionament segur per a bicicletes/VMP, especialment en els polígons d'activitat econòmica.

EIX 2

- **Incrementar el nombre de viatges en transport públic, sobretot de connexió.**
- Ampliar i millorar el servei de transport públic ferroviari (Rodalies, Tram i Metro).
- Impulsar un nou model d'estacions i parades de bus interurbà, amb terminals a les principals entrades de la ciutat que ofereixin intermodalitat amb el transport públic urbà.
- Prioritzar i replantejar els corredors viaris d'entrada a Barcelona com a infraestructura clau per potenciar el transport públic i la bicicleta en els desplaçaments de connexió.
- Millorar el servei de la xarxa de bus urbà per augmentar l'eficiència en l'accés als llocs de treball.

EIX 3

- **Reduir la necessitat de mobilitat en vehicle privat i de les externalitats negatives.**
- Estudiar les condicions de circulació del vehicle privat per Barcelona.
- Impulsar la redacció de plans de mobilitat d'empresa (PDE); millorar el coneixement de la mobilitat generada i impulsar mesures per fomentar una mobilitat més sostenible.
- Fomentar l'ús compartit del vehicle privat.
- Fomentar la renovació del parc circulant perquè sigui més segur i sostenible.

EIX 1

- **Millorar l'accessibilitat als equipaments educatius d'ensenyament post-obligatori i universitats.**
- Millorar la qualitat de la xarxa de vianants en els entorns dels equipaments educatius (qualitat acústica i de l'aire, accessibilitat, seguretat).
- Garantir la connexió en bicicleta/VMP als equipaments educatius.
- Ampliar l'oferta d'estacionament segur per a bicicletes/VMP en els entorns dels equipaments educatius.

EIX 2

- **Consolidar l'ús del transport públic entre estudiants; importància de la connexió.**
- Ampliar i millorar el servei de transport públic ferroviari (Rodalies, Tram i Metro).
- Impulsar un nou model d'estacions i parades de bus interurbà, amb terminals a les principals entrades de la ciutat que ofereixin intermodalitat amb el transport públic urbà, principalment el metro.
- Prioritzar i replantejar els corredors viaris d'entrada a Barcelona com a infraestructura clau per potenciar el transport públic i la bici en els desplaçaments de connexió.
- Millorar el servei de la xarxa de bus urbà per augmentar l'eficiència en l'accés als equipaments educatius.
- Consolidar les tarifes assequibles pels joves.

EIX 3

- **Incrementar la quota de desplaçaments no motoritzats, impulsant, sobretot, la bicicleta.**
- Ampliar la connexió metropolitana de la bicicleta (Bicivia) + aparcament segur.
- Impulsar la redacció de plans de mobilitat d'empresa (PDE) dels equipaments educatius; millorar el coneixement de la mobilitat generada i impulsar mesures per fomentar una mobilitat més sostenible.
- Potenciar la intermodalitat entre els diferents modes de transport (transport públic-bicicleta/VMP).