

# Programa per a la Mobilitat

## 1. Objectius i àmbits d'actuació

El 28 de gener de 2004, per acord de la Comissió Tècnica de la Funció Pública, es va crear el Programa per a la Mobilitat, adscrit a la Secretaria de Mobilitat, per a vetllar pel desenvolupament de les previsions de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, per a impulsar la planificació d'infraestructures relacionades amb la mobilitat, la coordinació del planejament d'aquestes infraestructures amb el planejament territorial i per al seguiment i la concertació de grans infraestructures d'altres administracions o ens.

Adicionalment, també se li va encarregar el desenvolupament dels consorcis de transport a les àrees metropolitanes de Tarragona, Girona i Lleida i l'acompliment dels compromisos en el marc de l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competència de l'economia catalana en la millora de l'accessibilitat dels polígons industrials de Catalunya.

## 2. Activitats

### 2.1 Consorcis de transport públic del Camp de Tarragona, de l'àrea de Lleida i de l'àrea de Girona

Els consorcis de transport es constituïran com a òrgans de gestió de les diverses xarxes de transport de viatgers en la seva zona corresponent amb la finalitat de cohesionar les xarxes, integrar-les de cara als usuaris com a sistema únic i oferir un pla de serveis que millori l'accessibilitat en el si de la seva zona.

#### *i) Consorci de Transport Públic del Camp de Tarragona*

El Consorci del Camp de Tarragona, que té com a àmbit d'actuació les comarques del Tarragonès, l'Alt Camp i el Baix Camp, va ser constituït el 28 d'abril de 2003 i estableix el seu Consell d'Administració el 27 de maig de 2004, data en la qual es produeix la seva primera reunió. Els projectes de posada en marxa de l'esmentat Consorci i que actualment s'estan desenvolupant són:

- Pla de serveis de transport.
- Integració tarifària.
- Sistema d'informació al client.
- Estudi d'un sistema de rodalies ferroviàries al Camp de Tarragona.
- Integració de l'intercanviador de la Secuita/Perafort.
- Anàlisi de viabilitat d'un sistema amb infraestructura fixa.

#### *ii) Consorci de Transport Públic de l'àrea de Girona*

L'any 2004 es va acordar la constitució del Consorci de Transports de Girona, que tindrà com a àmbit d'actuació la comarca del Gironès, part de la Selva i part del Pla de l'Estany. Actualment s'estan negociant els estatuts amb l'Administració local. Es preveu que el Consell d'Administració pugui estar constituït el juliol de 2005.

Així i tot, i per avançar el desenvolupament de les tasques a realitzar durant el 2004, s'ha anat treballant en la redacció dels projectes de posada en marxa, sobretot el Pla de serveis de transport.

#### *iii) Consorci de Transport Públic de l'àrea de Lleida*

També en el transcurs de 2004 es va arribar a un acord per constituir el Consorci de Transports de Lleida i es van preparar els estatuts que estan pendents d'aprovació de l'Ajuntament de Lleida, el Consell Comarcal del Segrià i el Govern de la Generalitat. L'àmbit d'actuació del Consorci serà el Segrià.

Igualment que en el cas anterior, durant el 2004 s'ha anat avançant en els projectes de posada en marxa del Consorci amb previsió de tenir-los enllestits el juliol de 2005.

## **2.2 Observatori de la Mobilitat**

Previst en l'article 14 de la Llei 9/2003, de la mobilitat, l'Observatori Català de la Mobilitat es configura com un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i del seu grau de sostenibilitat. En el decurs de 2004 s'ha creat l'Observatori i el mes d'octubre es va dissenyar la pàgina web, dins del portal [www.mobilitat.net](http://www.mobilitat.net) on s'ofereix la informació disponible.

L'Observatori de la Mobilitat es basa en una sèrie d'indicadors sintètics estructurats en sis àmbits: sostenibilitat, competitivitat, condicions de salubritat, seguretat, qualitat i integració. Permeten seguir l'evolució dels principals components de la mobilitat a Catalunya i són el principal instrument per a l'anàlisi de l'efectivitat de les accions realitzades, la seva revisió i perfeccionament.

A més, l'Observatori de la Mobilitat ofereix dades estadístiques d'interès i estudis i experiències en l'àmbit de la mobilitat.

Consolidat l'Observatori de la Mobilitat, es preveu millorar la informació amb la incorporació de nous indicadors, de caire mediambiental i de sostenibilitat, i amb la implantació d'un sistema informàtic de recuperació i consolidació d'informació numèrica.

## **2.3 Les directrius nacionals de mobilitat**

Les directrius nacionals de mobilitat (DNM) són el principal instrument de planificació que desenvolupa la Llei 9/2003, de la mobilitat. Les DNM seran el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat mitjançant les orientacions, els criteris, els objectius temporals, les propostes operatives i els indicadors de control que contindran.

S'estableixen quatre àmbits principals d'estudi:

- Mobilitat quotidiana, o desplaçaments diaris per motiu treball o estudi.
- Mobilitat no quotidiana, o desplaçaments per motiu oci, compres, turisme, etc.
- Logística de llarg recorregut, o transport de mercaderies extra urbana.
- Distribució urbana de mercaderies, viatges per a la distribució capil·lar de les mercaderies.

El 2004 han estat licitats els estudis per a la realització de les DNM i es preveu finalitzar-los en el transcurs de l'any 2005.

## **2.4 Estudis d'avaluació de mobilitat generada**

La Llei 9/2003, de la mobilitat, estableix l'obligació d'efectuar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada i de les condicions de seguretat per les actuacions del planejament urbanístic i de les infraestructures amb incidència important com a nodes d'atracció de persones i/o de mercaderies.

S'han efectuat els treballs tècnics per a la definició d'aquests estudis de mobilitat generada, del contingut i del tractament que han de tenir en els estudis a presentar. A partir del 2005 començarà l'avaluació d'aquests estudis de realització obligatòria. Aquests criteris seran incorporats també a la nova Llei de carreteres.

## **2.5 Millora de l'accessibilitat en el treball**

Per al desenvolupament del programa de millora de l'accessibilitat en el treball (polígons industrials) el Programa per a la Mobilitat ha desenvolupat una metodologia per a la millora de l'accessibilitat i per a una mobilitat més sostenible en els centres de treball, vàlida tant per a les concentracions empresarials (polígons industrials) com per als centres de treball singulars. Els trets principals d'aquestes actuacions són:

- Concertació (amb administracions locals, associacions empresarials, sindicats).
- Aprofitament dels recursos disponibles, mitjançant la potenciació del bus d'empresa compartit, del cotxe compartit.

- Promoció i facilitació del trajecte a peu i la bicicleta.
- Promoció i potenciació del transport col·lectiu.

#### ***i) Pla de desplaçaments PTOP***

Com a primera mesura, s'han començat els treballs del Pla de desplaçaments dels edificis del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el qual serà desenvolupat en el primer semestre de 2005. L'experiència i els resultats serviran per promoure altres plans de desplaçaments a la resta de departaments de la Generalitat i a grans empreses.

#### ***ii) Polígons industrials***

S'ha elaborat un pla per a l'execució d'entre 25 i 30 actuacions amb incidència en més de 30 municipis i 50 polígons industrials involucrats.

### **2.6 Intergrup de la bicicleta**

Per acord del Parlament de Catalunya, es va crear l'Intergrup de la bicicleta integrat per membres de tots els grups parlamentaris, les associacions d'usuaris i el director del Programa per a la Mobilitat. A més de l'estudi de possibles mesures legislatives i de gestió per a la promoció de l'ús de la bicicleta, s'ha acordat la creació d'una comissió interdepartamental per a la potenciació com a mode de transport de la bicicleta i la realització, per part del Programa per a la Mobilitat, d'un pla estratègic de la bicicleta.



Carril bici

### **2.7 Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura**

Creada en el marc d'actuacions de la Unió Europea, la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura és un nou pas de conscienciació de l'opinió pública sobre la necessitat d'una nova mobilitat urbana, que eviti els efectes negatius derivats de l'ús inadequat del cotxe a la ciutat. Per adherir-s'hi, els ajuntaments han d'implantar en el seu municipi noves mesures permanents a favor de la mobilitat sostenible.

Com a novetat de l'edició de 2004, cal remarcar la creació dels Premis a la mobilitat 2004-2005.

En l'edició de 2004 han participat les quatre diputacions, 5 consells comarcals, 92 ajuntaments, 3 universitats, els 2 sindicats més representatius de Catalunya i l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya. Cadascun amb projectes de millora per a una mobilitat més sostenible que, en gran part, quedaran consolidats de forma permanent.

## 2.8 Desenvolupament de sistemes alternatius de mobilitat (*car-sharing*)

El *carsharing* (cotxe multiusuari) és una nova forma de tinença col·lectiva de vehicles. L'associat té el dret a l'ús temporal, prèvia reserva, d'un vehicle de l'empresa de *car-sharing* pel qual pagarà una quantitat preestablerta per hores i quilòmetres realitzats. En adoptar aquesta manera d'utilitzar el vehicle, s'aconsegueix una racionalització a l'hora de decidir l'ús dels vehicles que es combina amb l'ús dels transports públics, i un aprofitament millor dels vehicles que tenen un alt grau de rotació.

El cinc de març del 2004 es va constituir l'empresa Catalunya CarSharing, SA, per la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, de la qual la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Associació per la Promoció del Transport Públic en són els patrons.



Logotip de Catalunya CarSharing

El novembre de 2004 es va iniciar la prestació de servei en període experimental per a poder afinar els procediments operatius i administratius i el sistema informàtic de gestió. El 2005 començarà el període de plena explotació.

Activitat del període de rodatge:

Clients actius	72
Viatges realitzats	201
Km recorreguts	21.129
Mitjana de km per viatge	105
Mitjana d'hores d'ús dels vehicles per viatge	11,2

Aquesta experiència ha tingut un èxit molt interessant en la racionalització de la mobilitat en països com Suïssa i Alemanya i Catalunya ha estat la pionera en la seva introducció a Espanya.