



Retos del Plan director de movilidad de la región metropolitana de Barcelona

Autor: Lluís Alegre i Valls

Institución: Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona

Resumen

Como sucede en toda Europa, durante los últimos años los patrones de movilidad están cambiando rápidamente lo que está provocando que los retos que debe afrontar la planificación de la movilidad los próximos años sean diferentes. El Nuevo plan director de la movilidad de la región metropolitana de Barcelona ha realizado el análisis de estos nuevos y cambiantes escenarios y ha incorporado estrategias para adaptarse a ellos durante su ejecución. La crisis económica, la conciencia medioambiental y el boom de las nuevas tecnologías de la comunicación, son algunos de los factores que han modificado la movilidad en la región.

El Plan establece objetivos cuantitativos a conseguir en la región, reconoce la contaminación y el consumo de energía como problemas a resolver y subraya la innovación y compartir el conocimiento como útiles herramientas para afrontar estos retos. No es que el nuevo plan director de la movilidad haya renunciado a las estrategias clásicas de la planificación de la movilidad, se trata, más bien, de que el peso de cada una de las estrategias haya cambiado.

A los objetivos de una movilidad sostenible, eficiente, segura y equitativa se añade una movilidad innovadora. Así el nuevo plan promueve entre otras muchas actuaciones:

- Integrar todos los servicios de movilidad en una nueva tarjeta de transporte sin contacto que aportará, además, información valiosa sobre los desplazamientos de los usuarios. Conjuntamente se creará un nuevo centro de información de la movilidad para toda la región.
- Reforzar la señalización dinámica y la gestión de la velocidad variable para reducir la congestión y la accidentalidad de la red viaria básica y poder proveer de información en tiempo real a los conductores.
- Ampliar los carriles buses de accesos a las ciudades también en tramos interurbanos y propone su gestión con el objetivo de compartir el espacio con otros vehículos.
- Desarrollar una red integrada de aparcamientos disuasorios con información en tiempo real en los móviles respecto a plazas libres, servicios en marcha, puntos de carga eléctrica para coches, motos y bicicletas, etc.
- Promover la gestión integrada de la tarificación del vehículo privado incorporando peajes y aparcamiento en una única estrategia que induzca a los usuarios del vehículo privado a desplazarse en transporte público o utilizar vehículos limpios.
- Mejorar el conocimiento sobre los impactos de la movilidad entre las instituciones y la ciudadanía, en colaboración con las universidades y los centros de investigación, conscientes que la movilidad es la suma de millones de pequeñas acciones individuales y que todas ellas conjuntamente son las que pueden permitir alcanzar los objetivos planteados.

Palabras clave: movilidad; planificación; retos ambientales; innovación

Como sucede en toda Europa, durante los últimos años los patrones de movilidad están cambiando rápidamente lo que está provocando que los retos que debe afrontar la planificación de la movilidad los próximos años sean diferentes. El nuevo Plan director de la movilidad de la región metropolitana de Barcelona 2013 – 2018 (PDM) ha realizado el análisis de estos nuevos y cambiantes escenarios y ha incorporado estrategias para adaptarse a ellos durante su ejecución. La crisis económica, la conciencia medioambiental y el boom de las nuevas tecnologías de la comunicación, son algunos de los factores que han modificado la movilidad en la región.



El Plan establece objetivos cuantitativos a conseguir en la región, reconoce la contaminación y el consumo de energía como problemas a resolver y subraya la innovación y compartir el conocimiento como útiles herramientas para afrontar estos retos. No es que el nuevo Plan director de la movilidad haya renunciado a las estrategias clásicas de la planificación de la movilidad, se trata, más bien, de que el peso de cada una de las estrategias ha cambiado.

El PDM promueve un modelo de movilidad integrador de las políticas urbanísticas, de movilidad y ambientales que sea sostenible de manera que minimice el impacto sobre la salud de las personas y el entorno, y que mejore la seguridad de la red viaria; un modelo eficiente que garantice la competitividad de la economía, fomente la innovación en las nuevas tecnologías y reduzca la huella de carbono y, finalmente, que sea equitativo, que mejore la calidad de vida y la accesibilidad de las personas, y evite la exclusión social por razones de movilidad.

A los objetivos mencionados, el Plan añade una movilidad innovadora haciendo suya la que ya es una tendencia incuestionable de la tecnología como un instrumento muy potente al servicio de la movilidad.

Las actuaciones del PDM

Así el nuevo Plan promueve nueve ejes de actuación que contienen 75 medidas y 366 acciones:



EA1 - PLANIFICACIÓN COORDINADA DEL URBANISMO Y LA MOVILIDAD

La planificación del urbanismo y la movilidad de forma coordinada han de contribuir a frenar la dispersión territorial y aumentar la proximidad entre los usos residenciales y las actividades económicas.

El plan establece que los municipios de más de 20.000 habitantes deberán redactar un plan de movilidad urbana y qué objetivos deben conseguir. A su vez exige que se acaben de redactar los planes de accesibilidad, incluyendo los aspectos de comunicación.



EA2 - UNA RED DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD SEGURA Y BIEN CONECTADA

Desarrollar la red de infraestructuras del Plan director de infraestructuras de transporte y conseguir una estructura de vías modales jerarquizada, segura y bien conectada con las polaridades residenciales y económicas, que promueva la bicicleta y el ir a pie.

Entre las acciones de este eje destaca ampliar en 36 km los carriles buses de accesos a las ciudades también en tramos interurbanos y propone su gestión con el objetivo de compartir el espacio con otros vehículos.



Respecto a los modos activos destacar la planificación y ejecución de una red básica interurbana de 254 carriles para bicicletas. La red de bicicletas debe planificarse integralmente, incluyendo los aparcamientos seguros de bicicletas, la señalización, etc.



En este eje se refuerzan las acciones dedicadas a la señalización y la comunicación viaria como señalización dinámica y la gestión de la velocidad variable para reducir la congestión y la accidentalidad de la red viaria básica y poder proveer de información en tiempo real a los conductores.

EA3 - GESTIÓN DE LA MOVILIDAD CON EL TRASVASE MODAL COMO PRIORIDAD

A través de actuaciones en el ámbito de la gestión de las infraestructuras y la información se pretende conseguir una mayor eficiencia y calidad del sistema de transporte y, al mismo tiempo, promover el uso de los modos de transporte más sostenibles

Se propone la gestión dinámica y ambiental de los peajes vinculada al nivel de contaminación del vehículo (se establece un descuento del 30% para vehículos limpios), la hora de paso, su nivel de ocupación (se establece un descuento del 40% para vehículos con más de 2 personas), etc. Esta medida, conjuntamente con la regulación tarifaria de los aparcamientos de superficie, pretende estimular el uso eficiente del vehículo privado.



También incluye desarrollar una red integrada de aparcamientos disuasorios con información en tiempo real en los móviles respecto a plazas libres, servicios en marcha, puntos de carga eléctrica para coches, motos y bicicletas, etc.



Se promueve, por tanto, la gestión integrada de la tarificación del vehículo privado incorporando peajes y aparcamiento en una única estrategia que induzca a los usuarios del vehículo privado a desplazarse en transporte público o utilizar vehículos limpios.

EA4 - UN TRANSPORTE FERROVIARIO DE MÁS CALIDAD

La mejora de los servicios de transporte ferroviario implica incrementos de capacidad y frecuencia, así como mejoras en la calidad y accesibilidad de servicio, medidas que tienen que incentivar aún más el cambio modal hacia este servicio



En este eje es elemento fundamental la mejora de la capacidad de los servicios de cercanías en hora punta y el cambio de configuración de la red estatal actual de servicios cruzados costa – interior a servicios en paralelo costa - costa e interior – interior.



También se incluye en el Plan la mejora de las flotas de trenes de todos los operadores ferroviarios, metro, RENFE y

Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya y se promueve la mejora de la accesibilidad en las estaciones ferroviarias creciendo del 64% al 92% en estaciones accesibles, pues, en especial, las estaciones de cercanías más alejadas de la zona central, presentan importantes carencias en esta materia.

EA5 - TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE ACCESIBLE, EFICAZ Y EFICIENTE

La mejora de la oferta de transporte público de bus pasa por una mayor integración y un seguimiento y adaptación a las necesidades de los diversos ámbitos territoriales

La actuación estrella de este eje pasa por integrar todos los servicios de movilidad en una nueva tarjeta de transporte sin contacto T-movilidad, que aportará, además, información valiosa sobre los desplazamientos de los usuarios. Conjuntamente se creará un nuevo centro de información de la movilidad para toda la región. La T-movilidad, implica una mayor adaptación del sistema al comportamiento de cada persona y una mayor integración del conjunto del sistema de transporte público, lo que proporcionará al ciudadano una gestión de su viaje mucho más sencilla y poseer una información integrada de las incidencias de los servicios.



Este eje incluye el nuevo plan de servicios de transportes de la región, con un especial énfasis en el transporte por carretera. Así se promueve la red de autobuses exprés a iniciativa de la Generalitat de Catalunya, que debe culminar con la implantación de 19 servicios de altas prestaciones. El Plan también promueve servicios de transporte a la demanda en zonas de baja densidad y diversas medidas de modernización del sector de los autobuses discrecionales y el taxi.



EA6 - NUEVAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EL MARCO DE UN SISTEMA LOGÍSTICO MODERNO

El sistema logístico requiere de medidas que incidan en la mejora de las infraestructuras y de la gestión del conjunto del sistema de transporte para incrementar la eficiencia y favorecer su competitividad y la sostenibilidad ambiental

Es sin duda éste eje el que supone un reto mayor para el PDM por ser un eje en el cual las infraestructuras ferroviarias como los accesos al puerto de Barcelona tienen un gran peso y porque la mayoría de medidas deben ser desarrolladas por la iniciativa privada y las administraciones tan solo pueden actuar en aspectos de regulación y fomento, aparte de la construcción de las grandes infraestructuras.

Sin duda su desarrollo pasa por crear primero una mesa de concertación del sistema logístico de la región metropolitana de Barcelona desde la cual se pueda incidir en la implantación de medidas para la mejora de la información y señalización para vehículos pesados y promover propuestas para la optimización de la carga transportada y la aceleración la modernización del parque de vehículos de mercancías.

El plan destaca como acción prioritaria el desarrollo de propuestas sobre normativa y gestión local de las mercancías que consiga facilitar la movilidad de los transportistas en ámbito urbano. Para ello promueve el fomento de las nuevas tecnologías como herramienta indispensable para su implantación y así facilitar la ruptura de carga en las zonas centrales de las ciudades promoviendo el reparto de última milla con vehículos limpios incluso con ciclofurgonetas.



EA7 - UN ACCESO SOSTENIBLE A LOS CENTROS GENERADORES DE MOVILIDAD

Se propone la continuación de los trabajos vinculados a los planes de movilidad de los grandes centros generadores de movilidad como polígonos y universidades y a los planes de Movilidad de los centros de trabajo, a partir de los que hay que seguir desarrollando actuaciones para favorecer el uso de los modos colectivos y las redes para la movilidad no motorizada.

Se pretende que 187 polígonos industriales cuenten con un plan de movilidad sostenible, lo que afectará a más de 300.000 trabajadores y que las empresas de más de 500 trabajadores realicen y pongan en práctica sus planes de desplazamientos.

El plan propone mejoras en la recopilación de información para realizar los planes y propuestas de mejora de las líneas de autobuses urbanos o interurbanos y de su ubicación respecto de los polígonos, integrando los autobuses de empresa. También incluye propuestas para los pequeños polígonos que habían quedado fuera de las actuaciones del plan anterior.



EA8 - EFICIENCIA ENERGÉTICA Y USO DE COMBUSTIBLES LIMPIOS

Incluye medidas destinadas a mejorar la eficiencia del sistema de movilidad a partir de la introducción de la tecnología en los vehículos y las infraestructuras, promoviendo la eficiencia energética y el uso adecuado de las nuevas tecnologías.



Este eje es uno de los más importantes para conseguir los objetivos ambientales del plan. La renovación del parque de vehículos y la incorporación de la tecnología eléctrica suponen uno de los grandes retos del plan pues la actual coyuntura económica no favorece desarrollar este tipo de medidas que necesitan de inversiones iniciales importantes por parte de las administraciones y los particulares. Así se estima que el año 2018 unos 100.000 de turismos (3,1%), cerca de 72.000 furgonetas y 5.000 camiones serán vehículos eficientes

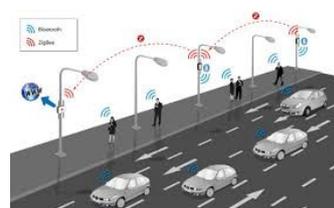
Pero además de la renovación del parque se incluyen las estrategias para hacer más eficiente el sistema de movilidad como pueden ser la recuperación de energía o la conducción eficiente en todos los modos de transporte.



EA9 – CONOCIMIENTO Y PARTICIPACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD

Incentivar el conocimiento sobre las pautas de movilidad y las novedades tecnológicas incrementando los canales de comunicación y participación, en relación a la gestión de la movilidad para el conjunto de modos de transporte, de los ciudadanos en general

Se pretende que instituciones y ciudadanía conozcan mejor los impactos de la movilidad, y se propone trabajar en colaboración con las universidades y los centros de investigación, conscientes que la movilidad es la suma de millones de pequeñas acciones individuales y que todas ellas conjuntamente son las que pueden permitir alcanzar los objetivos planteados. Así más de 17.000 personas han realizado cursos de conducción eficiente los últimos 5 años y se propones llegar a 30.000 conductores.



También se quiere fomentar la participación en proyectos europeos y que sus conclusiones y propuestas lleguen a todos los actores del sistema de movilidad y expandir la idea de la ciudad inteligente a la región inteligente.

Algunos resultados anticipados

Estabilización de la movilidad, alrededor de 4.743 M de desplazamientos al año, pero con un proceso de cambio modal hacia los modos más sostenibles, así se prevé un crecimiento del transporte público del 10,7% en los seis años de la proyección, ganando 2 puntos de cuota al transporte privado. Al mismo tiempo se mantiene la preponderancia de los desplazamientos a pie y en bicicleta que consiguen una cuota del 47,5%.

+ 10,7%
TPC

Reducción del 4,98% de los km recorridos en vehículo privado que comporta una disminución de un 4% de la longitud de los tramos congestionados de la red viaria interurbana. Se mejora un 5% la carga por vehículo lo que repercute en una mejora de la eficiencia del transporte por carretera, tanto interurbana como urbana..

Se consiguen los objetivos marcados por la Unión europea de reducción del 50% de las víctimas mortales respecto al año 2010 y una reducción significativa de los muertos por cada veh*km, mediante actuaciones puntuales en los tramos de concentración de accidentes y el desarrollo de los PLSV.

- 23%
muechos veh·km

Se consigue una reducción del consumo de energía de 200.000 tep/año, y los combustibles más limpios crecen del 10 al 15%. La intensidad de emisión por desplazamiento*km de personas baja cerca de un 20% gracias a la mejora de la ocupación y la renovación del parque.

El 100% de las estaciones de medición en el ámbito de las zonas más contaminadas de la RMB se encontrarán por debajo de los límites de la normativa gracias al desarrollo de los Planes de movilidad urbana y las acciones del PDM en sinergia con las del Plan de mejora de la calidad del aire aprobado por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya.

- 24%
PM₁₀ y NO_x

Se consigue un sistema de transporte público con una tarificación social más adaptada a los colectivos sociales más desfavorecidos. Mejora la calidad de la cobertura territorial en zonas deprimidas y en ámbitos de atracción laboral. Se generan nuevos lugares de trabajo para colectivos con necesidades especiales.

Compartiendo el proceso – compartiendo las acciones

Las acciones del PDM 2013-2018 son llevadas a cabo por los diferentes organismos públicos con diversas responsabilidades en movilidad a nivel metropolitano. Todos estos organismos han participado en las fases de planificación y definición de diagnóstico propuesta a través de un “proceso participativo” para garantizar que la implementación del plan sea un éxito. También han sido implicados otros grupos como organizaciones ciudadanas con intereses en movilidad, consultores, expertos en movilidad, investigadores, universitarios, asociaciones empresariales y sindicatos.



Una vez el proyecto esté aprobado se crearán los mecanismos que garanticen que todos los agentes responsables de su ejecución realicen las acciones de las que son responsables y compartan los datos y conclusiones que se deriven de ellas. Este trabajo de colaboración será crucial para reforzar el plan, identificar posibles sinergias adicionales y, por último, lograr los objetivos previstos en el PDM.

Como conclusión, el Plan director de movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona es un compromiso entre entidades públicas, organizaciones privadas y la ciudadanía para lograr los objetivos de movilidad compartidos y así ofrecer a nuestros ciudadanos una región más sostenible y habitable.