

Informe:

Una nova mobilitat sostenible en l'espai públic al Districte de Gràcia

Consell Plenari del Districte de Gràcia
Juliol 2020

Districte
de Gràcia

Ajuntament de
Barcelona



Presentació

La pandèmia de la COVID-19 i les mesures de confinament i distància social que ha calgut desplegar per evitar-ne la propagació, han capgirat els hàbits de mobilitat i d'ús de l'espai públic a la pràctica totalitat de les grans conurbacions urbanes del món, entre elles, Barcelona i la seva àrea metropolitana.

La restricció de la mobilitat durant el confinament ha suposat reduccions del trànsit de més del 80% i caigudes de la demanda de transport públic superiors al 90%, amb una inversió provisional del repartiment modal dels desplaçaments a favor del vehicle privat.

Alhora, el confinament ha impactat directament en els hàbits d'ús dels espais públics de la ciutat. S'han dibuixat nous escenaris, insòlits i imprevisibles per a Barcelona i per a totes les grans ciutats del món, que estan obligant a totes les administracions, les locals en primera instància, a impulsar mesures excepcionals mentre duri la crisi sanitària i alhora coherents amb el model urbà i de mobilitat desitjable en la post-crisi i l'arribada a una nova normalitat.

Canvis rellevants en la mobilitat amb la crisi de la Covid-19

El confinament i les mesures de distància social a què ha obligat la pandèmia del coronavirus han comportat canvis rellevants en el nombre i en el repartiment modal dels desplaçaments de la població. Així, la reducció de la mobilitat en vehicle privat ha estat d'entre el 70 i el 80% de mitjana, mentre que la caiguda de l'oferta de transport públic ha estat entre el 90 i el 95%.

Dins la reducció dràstica de la mobilitat general durant l'Estat d'Alarma s'han produït també canvis en el repartiment modal. Si abans de la crisi el pes dels desplaçaments en vehicle privat era del 26%, durant el confinament la quota del vehicle privat ha augmentat el 34.4%. El comportament del transport públic ha estat en sentit invers al del vehicle privat: si abans de la pandèmia suposava el 37.3% dels desplaçaments, durant la crisi ha retrocedit al 19.5%.

Aquest transvasament de desplaçaments del transport públic al transport privat s'explica, en gran mesura, per la percepció de major seguretat sanitària dels desplaçaments de mobilitat obligada dels sectors essencials en una primera fase de l'estat d'alarma i del retorn a l'activitat dels treballadors i treballadores de sectors no essencials, principalment indústria i construcció a partir del passat 12 d'abril.

Es tracta d'un repartiment modal que, per bé que excepcional atesa la crisi sanitària, ens allunya dels objectius de distribució modal i de model de mobilitat sostenible que contempla el pla de mobilitat urbana de Barcelona i que, per tant, cal revertir amb mesures específiques

Reptes i oportunitats per a una nova mobilitat

La recuperació de l'activitat i la reactivació econòmica implicarà un augment de desplaçaments que hauran de fer-se en els modes més sostenibles possibles i amb coherència amb les polítiques de mobilitat que està promovent l'Ajuntament de Barcelona.

L'objectiu primer ha de ser garantir la seguretat sanitària de la ciutadania i evitar el risc de contagi en els desplaçaments a partir del procés de desescalada del confinament, alhora que mantenir i refermar l'actual model de mobilitat de Barcelona que aposta per una mobilitat sostenible, segura, saludable i eficient. Es tracta d'un model que posa al seu centre les necessitats de desplaçaments del ciutadà/usuari que es mou principalment en transport públic (xarxes metropolitanes de Metro i autobús i ferrocarril) i les formes actives i saludables de mobilitat, això és, bàsicament, caminar i anar amb bicicleta i altres modes nets de mobilitat personal.

Hem de tenir present que la necessitat de respectar distàncies de seguretat sanitària pot significar una desconfiança en vers tot allò públic i col·lectiu, i per tant, un increment de la mobilitat individual, especialment en vehicles i motos, en detriment de la col·lectiva o compartida i la preeminència de la mobilitat contaminant per davant de la sostenible i la mobilitat privada per sobre de l'ús del transport públic, fets ja detectats durant el confinament.

La distància social imposada per la seguretat sanitària entre els usuaris del transport públic posa en qüestió la capacitat d'absorció de la demanda d'us del transport públic per mobilitat obligada. Aquesta capacitat en la fase de

reactivació de l'activitat seria de 858.000 desplaçaments diaris si es mantenen aquestes distàncies de seguretat, per tant el sistema hauria de renunciar a transportar 1,2 M de passatgers dels que portava abans de la pandèmia.

No obstant, el progressiu retorn a la mobilitat en plena seguretat suposa reptes i també noves oportunitats. El context actual significa una gran oportunitat per avançar cap a una ciutat més saludable, que el vehicle contaminant no recuperi tot l'espai que ara ha deixat d'ocupar i promoure els modes de transport més sostenibles.

Així mateix, la reducció de la demanda turística obre un període d'oportunitat de transformació de la mobilitat i de l'espai públic en els punts d'alta concentració turística de la ciutat, per a millorar la qualitat dels desplaçaments quotidians locals sense afectar a l'activitat econòmica generada pel turisme.

La pandèmia està suposant també oportunitats de refermar i de millorar el model de mobilitat perquè ha accelerat mesures i hàbits d'estil de vida i de treball que abans de la crisi, si bé ja s'havien iniciat, avançaven sociològicament amb certa lentitud.

L'increment del teletreball i de la formació a distància, així com la flexibilitat d'horaris laborals obren un camí que cal continuar explorant i incrementant atès que redueix el nombre global de desplaçaments per mobilitat obligada, especialment en hora punta i en els accessos a Barcelona des de la resta de l'àrea metropolitana. La mobilitat als accessos abans de la pandèmia generava diàriament escenaris de congestió en hores punta (pèrdua d'hores), contaminació i soroll, clarament ineficients tant econòmicament com des d'un punt de vista mediambiental.

La clara millora de la qualitat de l'aire i l'evident descens dels decibels als carrers de Barcelona ha servit per conscienciar plenament a la ciutadania de les externalitats negatives de la mobilitat privada propulsada amb combustibles fòssils. És una presa de consciència que cal que, un cop es retorni als nivells d'activitat pre-COVID-19, no s'esvaeixi i quedi en l'oblit per retornar a hàbits de mobilitat, d'usos de l'espai públic i d'ecologia urbana incívics i insostenibles.

El confinament també ha posat en valor els modes més universals i saludables: anar a peu i en bicicleta, modes individuals que respectant la distància social permeten evitar contagis. Són hàbits que cal continuar incentivant, actuant en l'espai públic per què es puguin produir de la manera més còmode i segura.

Amb la proposta de mesures i d'oferta adequades, la pandèmia també ha de ser una oportunitat per no recuperar els desplaçaments en vehicles privats contaminants – tant cotxes com motocicletes – anteriors a la crisi.

Pla d'acció

Objectius

Atesa l' excepcionalitat del model de desplaçaments que està provocant l'Estat d'Alarma – caiguda gairebé total de la mobilitat general i canvis importants en el repartiment modal a favor del vehicle privat – es va presentar al Consell Plenari d'abril de 2020 una Mesura de Govern i un conjunt d'accions que tenen l'objectiu d'ordenar el procés de desconfinament i d'increment gradual de l'activitat i recuperar no només el repartiment modal previ a la pandèmia sinó, aprofitant les lliçons i oportunitats que la crisi sanitària ens està mostrant, recuperar els objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona per canalitzar el progressiu increment de la mobilitat cap a un model de mobilitat i d'usos de l'espai públic sostenible i basat, per tant, en l'ús del transport públic i de la mobilitat activa, principalment caminar i anar en bicicleta i altres formes saludables i netes de moure's. És voluntat del govern del districte de Gràcia adequar aquest Pla d'acció als nostres barris i carrers.

Per aconseguir aquests objectius, es proposa un Pla d'acció amb els eixos següents:

- Foment dels desplaçament a peu.
- Mesures de millora i espai segur al transport públic.
- Foment dels desplaçaments en bicicleta.
- Evitar una mobilitat centrada en els vehicles contaminants.

Mesures en l'Espai públic

D'acord amb els objectius establerts al districte de Gràcia es proposen un conjunt d'actuacions en l'espai públic ordenades en tres tipus d'espais: més espais per a vianants, millores per a l'autobús i nous carrils bici.

Més espais per a vianants

A tota la ciutat de Barcelona es proposa l'habilitació de 30.890 m² nous per a vianants mitjançant tres tipus d'actuació: ampliació tàctica de voreres, pacificació de carrers i tall al trànsit de laterals.

En el districte de Gràcia les mesures concretes són les següents:

- L'1 de maig es van crear els **itineraris segurs, consistents en restringir la circulació als vehicles a motor**, inicialment en 44 carrers de la ciutat, cada dia de 9h a 21h. en dues setmanes, aproximadament, es van avaluar els usos d'aquests carrers i es van fer canvis, traient els que no tenien un alt ús i afegint-ne de nous. Al Districte de Gràcia tenim:
 - ✓ Vallcarca: C/ Cardedeu (les primeres dues setmanes) i c/ Castellterçol
 - ✓ El Coll: C/ Beat Almató
 - ✓ La Salut: c/ dels Albigesos (les primeres dues setmanes) i C/ Mercedes
 - ✓ Vila: C/ Torrent de l'Olla, entre Lesseps i Biada (les primeres dues setmanes) i C/ Verdi, entre Travessera i Sant Salvador (a partir del dia 16 de maig)
 - ✓ Camp d'en Grassot: C/ Taxdirt; i C/ Ventalló (a partir del dia 16 de maig)

Actualment, s'està avaluant quina continuïtat pot tenir aquesta mesura en determinats carrers.

- **Tancat al trànsit l'Avinguda Diagonal entre Passeig de Gràcia i el c/ Marina.** El lateral muntanya és tancat al trànsit per tal de garantir "itineraris segurs" i avançar en la transformació de la ciutat en la línia d'afrontar la contaminació i fer-la més amable per als veïns. El concepte d' itineraris explica la manera de prioritzar l'espai públic a

favor del vianant i la bici, segons ha detallat l'arquitecte en cap, que ha remarcat que són un avenç per deixar de veure la ciutat com una suma de discontinuïtats.

- **Espais per a vianants els caps de setmana i festius al passeig de Sant Joan, al c. Pi i Margall i al carrer Gran de Gràcia.** S'han generat els dissabtes, diumenges i festius de 9h a 21h, en espais que concentren molts veïns per passejar-hi o fer-hi esport o que siguin vies d'enllaç entre llocs amb molta afluència i que, per tant, puguin funcionar com a corredors, tant verticals com horitzontals. El cas del carrer Gran recull l'experiència prèvia del Districte que va tancar-la a la circulació en una part les tardes del primer dissabte de mes. Es permet el pas de vehicles de persones residents, de distribució de mercaderies i de serveis públics. Les línies d'autobús afectades s'han desviat amb informació dels itineraris alternatius.

- El Districte de Gràcia ha complementat aquest programa de ciutat amb dos **talls de trànsit a la Travessera de Gràcia**. Entre la plaça Gal·la Placídia i Torrent de l'Olla –recollint l'experiència que es feia els dissabtes a la tarda- el carrer es tanca al trànsit dissabtes, diumenges i festius de 9h a 21h. Entre Torrent de l'Olla i Milà i Fontanals –a petició dels i les comerciants de la zona- el carrer es tanca al trànsit els dissabtes.

Actualment, s'està avaluant quina continuïtat pot tenir aquesta mesura en determinats carrers.

- Des de principis de maig, es va procedir a l'**obertura de 70 parcs i espais públics** dels 146 que tenen accessos amb tancament. En el cas del districte de Gràcia van ser 5, els següents:
 - ✓ Jardins Mestre Balcells,
 - ✓ Parc de la Creueta del Coll,
 - ✓ Pl. Manuel Torrente,
 - ✓ Espai adjacent al Punt Verd-Vallcarca
 - ✓ Jardins De Maria Baldó

L'obertura dels parcs es fa per afavorir la connectivitat entre barris i completar la xarxa d'itineraris segurs.

Finalment, tots els parcs i jardins de la ciutat es van obrir al públic el passat 20 de maig. A més, per facilitar la pràctica esportiva i el passeig, Parc de la Creueta del Coll i Park Güell obren a les 8 hores del matí.

- A principis de febrer es va iniciar el **Pla de Motos de Gràcia**, consistent en **recuperar les voreres pels vianants i fomentar que les motos no hi aparquin**. El pla s'implanta a la Vila de Gràcia, en tant que és el barri del Districte amb més indisciplina en aquets aspecte. S'ha organitzat la Vila en 7 zones i aquest pla s'implanta per fases, de manera que en cadascuna d'aquestes fases la campanya va afegint una d'aquestes zones. La implantació del pla es fa amb la Guàrdia Urbana i el personal de BSM que vigila les àrees d'estacionament regulat. En tant que aquest personal va haver d'interrompre la seva actuació en els carrers a partir del 14 de març, la campanya només es va poder implantar en la zona A (Travessera de Gràcia, Gran de Gràcia/Passeig de Gràcia, Diagonal, Via Augusta).

El 13 de maig el Govern municipal va iniciar una actuació intensiva per alliberar de motos les voreres amb l'objectiu que els vianants comptin amb el màxim espai lliure d'obstacles per tal de desplaçar-se amb seguretat.

És amb aquesta actuació que a la Vila de Gràcia s'ha reprès la campanya prevista i s'està realitzant **a les zones B (Travessera de Gràcia, Torrent de l'Olla, Còrsega, Passeig de Gràcia/Gran de Gràcia) i C (Travessera de Gràcia. Bailén, Còrsega, Torrent de l'Olla)**.

L'objectiu principal de la campanya és recuperar les voreres pels desplaçaments a peu, eliminant-ne els obstacles i altres elements que impedeixen que el vianant circuli de manera còmoda i segura. La campanya busca ordenar l'estacionament de motos, minimitzant la seva ocupació a l'espai públic, potenciant l'ús dels aparcaments subterranis i prioritzant que les motos aparquin en calçada, aconseguint així que el vianant recuperi el seu espai natural, un espai segur.

Millores en les qualitats dels carrils bus de la ciutat

Les mesures proposades estan orientades a millorar la fluïdesa del pas dels autobusos en alguns dels punts més conflictius de la ciutat. L'objectiu es

poder augmentar la velocitat comercial del transport en superfície per tal de guanyar competitivitat vers el vehicle privat.

La majoria de les accions es faran en itineraris de línies de NXB consolidades, fent especial èmfasi en diverses línies i entre elles la V15 (Av. Tibidabo – Barceloneta) que circula per zones del nostre districte.

Nous corredors bici

S'ha iniciat la implementació d'un total de 21Km de nous "corredors bici" que complementin l'actual xarxa de carrils bici de Barcelona, de manera que es configuri una xarxa d'espais/carrils per bicicletes orientada a desplaçaments interns però també alhora orientada a desplaçaments d'accés i sortida de la ciutat, que faciliti desplaçaments (10-15Km) amb els municipis de la primera corona metropolitana.

Les actuacions es fonamentaran en substituir un carril de vehicles a motor per nou "corredor bici", que es delimitarà amb un línia contínua pintada de color groc que el delimiti en tota la seva longitud amb una amplada entre 2,00 i 2,40 m. En els creuaments el corredor estarà pintat en tota la seva amplada. El corredor portarà incorporat el logo bicicleta.

A Gràcia, els eixos on s'ubiquen els nous corredors bici són:

- **Indústria** (entre Bailèn i Castillejos) que compta amb nou corredor bici en lateral muntanya, eliminant un carril de cotxes i desplaçant un cordó d'aparcaments. Amb aquesta actuació es dona continuïtat a un eix per a bicicletes en tot el carrer Indústria.

- **Via Augusta** (entre Diagonal i Riera de Cassoles) que comptarà amb un nou carril bici en cada sentit en el lateral.
Entre Diagonal i una mica més amunt de Luis Antúnez, el cordó d'aparcament es situarà entre aquest carril bici i el carril per al bus i els vehicles a motor. En aquest cas s'elimina un carril de circulació.
En el tram restant fins a Travessera de Gràcia hi haurà un carril per al bus i un carril per als vehicles a motor, en lloc del cordó d'aparcament. Aquesta actuació s'acompanya de la instal·lació d'elements separadors entre el carril bicicleta i el carril de circulació a la Gal·la Placídia i l'ampliació de les zones de càrrega i descàrrega a l'entorn de la cruïlla de Travessera de Gràcia, per compensar la pèrdua de la càrrega i descàrrega, en hores vall, a la Gal·la Placídia.

- Actualment es treballa també en un corredor per a bicicletes de l'**Avinguda Vallcarca** entre la plaça Lesseps i Esteve Terrades, per enllaçar amb el carril bici d'aquest carrer i de la resta de la mateixa Avinguda Vallcarca.

Reinici de determinades obres al districte

Des de l'inici de l'estat d'alarma mitjançant decret d'Alcaldia del 17 de març es van aturar totes les obres de promoció privada a la ciutat de Barcelona i durant el termini de vigència de l'estat d'alarma, així com, es va decretar la suspensió de les obres públiques a la ciutat de Barcelona. No obstant, el decret va permetre la continuïtat dels treballs necessaris per mantenir les condicions de seguretat de les persones, materials i espai públic i, de forma excepcional, permet autoritzar la continuïtat d'aquelles obres públiques que puguin ser considerades essencials, la seva suspensió de les quals comportaria perjudicis de molt difícil reparació.

En el cas, del Districte de Gràcia inicialment totes les obres municipals van ser aturades. Des del 3 maig es poden realitzar intervencions a pisos sense habitants i limitant el contacte del personal i els materials amb el veïnat. Des del Departament de Llicències i Inspecció del Districte de Gràcia es continua treballant en els expedients oberts de llicències per tal de garantir la màxima continuïtat quan es repregui l'estat natural, moment en que es formalitzaran els tràmits realitzats durant aquest episodi d'alarma i paralització de tramitació formal. Des de l'1 de juny, d'acord amb l'aixecament de la suspensió dels terminis administratius autoritzat en la darrera pròrroga de l'estat d'alarma, es reprenen els tràmits dels diferents procediments de licitació d'obres ja iniciats i s'aniran publicant en les properes setmanes les noves licitacions d'obres.

Entre les obres reiniciades en aquests períodes podem destacar:

A partir del 16 de maig van començar les **obres de millora del Parc de la Creueta del Coll** que es fan per fases i permetran mantenir el parc obert. Es contemplen obres de manteniment de l'obra civil i substitució de mobiliari, de millora de la jardineria, naturalització i biodiversitat i del reg. A continuació s'iniciaran les obres del llac-piscina.

El Park Güell va reprendre a finals de maig les obres suspeses des de la declaració de l'estat d'alarma el passat 14 de març, si bé aquests treballs no van acompanyats encara amb l'obertura del recinte. Es tornen a reorganitzar les zones de treball del darrer tram del banc de la Plaça de la Natura, sostre de la Sala Hipòstila, tres trams del viaducte de baix i Font de la Sarda.

La primera setmana de juny es van reprendre les **obres del bloc per a real·lotjats que hi ha a l'avinguda Vallcarca 93-95**. L'Ajuntament de Barcelona, a través de l'Institut Municipal de l'Habitatge i la Rehabilitació (IMHAB), va adjudicar al gener passat l'obra de construcció d'un nou edifici d'habitatge públic (14 habitatges - AA3 Av. Vallcarca, 93-95), destinat a lloguer assequible al barri de Vallcarca i els Penitents del districte de Gràcia.

L'1 de juny (amb finalització prevista al juliol) es van iniciar les **obres de millora del paviment de la calçada al carrer Astúries**, en el tram entre el c. Verdi i Torrent d'en Viladet.

El 17 de juny (amb finalització prevista al juliol) es van iniciar les **obres de millora del paviment de la calçada al carrer Torrijos**, en el tram entre el c. Or i Travessera de Gràcia.

En breu s'iniciaran les **obres de millora de l'accessibilitat al carrer Mare de Déu de la Salut i pacificació de les cruïlles**.

Així com **obres de millora de l'accessibilitat a les cruïlles del carrer Milà i Fontanals amb els carrers Llibertat i Monistrol**.

Noves estacions de Bicing

Es posen en funcionament 57 noves estacions, que ofereixen major cobertura territorial i milloren el servei que reben els usuaris i usuàries. **Al districte s'han obert les següents:**

- ✓ **508 - c/ Sardenya, 465 el Camp d'en Grassot i Gràcia Nova**
- ✓ **509 - c/ Torrent de l'olla, 11 la Vila de Gràcia**
- ✓ **510 - c/ Gran de Gràcia, 37 la Vila de Gràcia**
- ✓ **511 - c/ Gran de Gràcia, 91 la Vila de Gràcia**

Mesures en la gestió

Hi ha diferents iniciatives de reforç de la mobilitat i la seguretat tant en les diferents etapes de l'estat d'alarma com en la tornada ala normalitat, entre elles volem destacar:

Demanar al Govern Central i al de la Generalitat que ajusti les restriccions de distància al transport públic al desconfinament.

És necessari que el transport públic pugui absorbir les noves demandes amb la necessitat d'augmentar l'oferta real, reduint les restriccions de distància social davant la impossibilitat de disposar de nous recursos a curt termini. Per això demanem que el Govern de l'Estat i el de la Generalitat, garantint les condicions sanitàries i promovent mesures alternatives, ajusti les restriccions per distància social en el transport públic.

Implantar un protocol obligatori de seguretat, desinfecció i higiene al transport públic que permeti accedir-hi amb condicions de seguretat.

S'ha treballat per accedir-hi amb condicions de seguretat, abans que s'iniciï el desconfinament, per tenir establerts els protocols imprescindibles per garantir la seguretat, la desinfecció i l'higiene al transport públic.

Entre les mesures podem esmentar algunes com: Obligatorietat de portar mascareta, Aconsellar l'ús dels guants, Recomanació de caminar per la banda dreta en accessos i passadissos, Obligatorietat de respectar la senyalització de distància de seguretat, especialment en els punts de validació, Recordar de rentar-se les mans abans i després d'utilitzar el transport públic, No utilitzar el transport públic si fa menys de 14 dies que t'han diagnosticat la malaltia, si encara pateixes algun símptoma o si has mantingut contacte amb alguna persona diagnosticada, Limitar l'accés a ascensors, etc..

Impulsar que el procés de desconfinament general inclogui potenciar el teletreball, la flexibilitat horària i altres mesures similars.

El teletreball ha estat una de les mesures efectives per reduir la mobilitat. Treballadors i empreses han fet un gran esforç per adaptar-se a la nova realitat. Mantenir, facilitar i potenciar el teletreball i la flexibilitat horària durant el reinici de l'activitat laboral i social esdevé una de les iniciatives clau

per evitar aglomeracions i congestió en la nova mobilitat i ús de l'espai públic.

Des de l'ajuntament impulsarem i treballarem amb la resta d'administracions perquè el treball a distància, la flexibilitat i una nova cultura de reducció de la mobilitat forçada s'implantin en els àmbits laborals i acadèmics.

Impulsar Plans de desplaçament d'Empresa per la mobilitat sostenible

Entre els polígons industrials i empreses, els treballadors, les diferents administracions competents en transport públic i els operadors per garantir un model de mobilitat obligada més eficient, segur i sostenible.

Mesures en comunicació

Campanya de comunicació per potenciar els desplaçaments a peu i en bicicleta.

Desplegament d'una campanya de comunicació per promocionar els modes a peu i en bicicleta amb una campanya que recordi a la ciutadania que anar a peu i en bicicleta són la millor manera de moure's per Barcelona, donat que són individuals, sostenibles i permeten el distanciament físic necessari amb altres persones com a mesura preventiva per a frenar el contagi de la Covid-19.

Campanya de comunicació per prestigiar el transport públic

Un cop passada la primera fase de desconfinament caldrà invertir recursos econòmics en una campanya que permeti reposicionar el transport públic (bus, metro i taxi), prestigiar de nou el seu ús i recuperar-lo com a opció prioritària de mobilitat a Barcelona. La campanya focalitzarà en la necessitat de recuperar la confiança de les persones usuàries i en reafirmar el compromís de les administracions envers aquest mode de desplaçament clau en una ciutat tan densa com Barcelona.

Campanya de comunicació per fomentar el respecte al ciclista en els carrers 30

Es posarà en marxa una campanya de comunicació que posarà l'accent en les actituds actives i les bones pràctiques de la ciutadania per millorar la convivència i la seguretat viària entre els diversos modes de desplaçament explicitant els espais de coexistència i els espais reservats per a cada mode (vorera i passos de vianants són per al vianant, carril bici són per a la bicicleta i el patinet, la calçada és per a cotxes i motos), i millorar la seguretat i la convivència en totes elles.

En aquest sentit, la campanya farà una sensibilització especial envers el compliment de la normativa i el respecte als ciclistes en els carrers 30, tenint en compte que es tracta d'un espai compartit entre diversos modes.

Campanya de comunicació per fomentar l'ús d'apps mòbils (SMOU, etc).

B:SM ha llançat a partir del mes de maig una campanya per posar en valor la utilització de l'app Smou per operar amb seguretat i comoditat en diferents serveis de mobilitat. Mitjançant l'ús del dispositiu mòbil, els usuaris podran pagar l'estacionament regulat (Àrea Verda, Blava), accedir als Aparcaments de B:SM mitjançant obertura automàtica de matrícula i pagament posterior i recarregar el vehicle elèctric a la xarxa Endolla Barcelona.

Altres mesures

A més de l'administració municipal s'estan impulsant altres mesures per garantir una ciutat segura com són:

L'Ajuntament de Barcelona llença el projecte BCN Safe City per garantir mesures d'higiene i salut i oferir confiança i seguretat als espais de la ciutat, tant per a les persones residents com les que ens visiten.

El projecte Barcelona Safe City recopila i organitza la normativa, les pautes i els criteris de salut, higiene i seguretat turística, tant del Ministeri de Sanitat i la Secretaria d'Estat de Turisme, com les normes UNE 0066 de l'Institut de Calidad Turística (ICTE) o de la Direcció General de Turisme de la Generalitat de Catalunya per a empreses i entitats turístiques.

L'empresa municipal B:SM és ja la primera empresa municipal de tot l'Estat en certificar la implementació dels seus protocols d'actuació per fer front al coronavirus. Els serveis de B:SM han iniciat el procés de certificació Global Safe Site, dirigit per Bureau Veritas, que assegurarà el compliment estricte de les mesures higièniques i de seguretat derivades de la situació sanitària actual cap a la ciutadania, visitants i treballadors i treballadores. A més, **el Park Güell, el Zoo i el Parc d'Atraccions Tibidabo rebran el segell Safe Tourism Certified**, creat per l'ICTE i també auditat per Bureau Veritas, que distingeix els espais turístics que han implantat un sistema de prevenció de riscos específic contra el coronavirus.

El projecte garanteix els criteris d'higiene i salut a diversos agents de transport: Transport Turístic Aquàtic, Ferris i Creuers, Rent a car, vehicles de mobilitat personal (patinet, bicicleta), Transport per cable (funicular, telefèric), Autobús, Taxis / VTC, Metro, Autocars turístics (discrecionals) i Bus Turístic.