



**Ajuntament
de Barcelona**

Una nova mobilitat sostenible en un nou espai públic

Plenari Municipal

Abril 2020

Índex

Presentació	3
1. Escenari de la mobilitat amb el Covid-19.....	4
1.1. Canvis rellevants en la mobilitat amb la crisi de la Covid-19.....	4
2. Reptes i oportunitats per a una nova mobilitat.....	4
3. Pla d'acció	6
3.1. Objectius.....	6
3.2. Mesures prèvies al desconfinament.....	6
En l'Espai públic.....	6
<i>Més espais per a vianants.....</i>	<i>7</i>
<i>Millores en les qualitats dels carrils bus de la ciutat.....</i>	<i>8</i>
<i>Nous corredors bici</i>	<i>10</i>
En la gestió	12
En la comunicació.....	14
3.3. Mesures per l'inici del desconfinament	15
En l'espai públic	15
<i>Extensió de zones d'aparcaments regulat en superfície</i>	<i>15</i>
En la gestió	15
<i>Acceleració de la campanya de disciplina de motos en vorera</i>	<i>15</i>
<i>Inclusió del transport públic en el fons de rescat COVID-19.....</i>	<i>16</i>
<i>Intensificació del control de la indisciplina en els carrils bus.....</i>	<i>16</i>
<i>Finalització i repartiment de les llicències definitives per operadors de bicisharing i motosharing</i>	<i>16</i>
En la comunicació.....	18
4. Pressupost i calendari.....	Error! No s'ha definit el marcador.

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 canviat 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.

L'objectiu d'aquesta Mesura de Govern és objectivar quin és l'abast dels canvis en la mobilitat i l'ús de l'espai públic que ha comportat la COVID-19, quins son els reptes i les oportunitats que implica el procés de desconfinament i la tornada a la plena activitat de la població pel que fa als seus desplaçaments i usos dels espais comuns.

També és objectiu de la mesura descriure quines mesures, abans i durant la desescalada cap a la normalitat, el Govern municipal posarà en marxa per garantir el retorn a l'ús i gaudi de l'espai públic i a una mobilitat segura i saludable pels usuaris i, alhora, sostenible i eficient, amb desplaçaments basats en l'ús del transport públic i de sistemes de mobilitat activa individual, com ho son caminar i anar amb bicicleta o amb sistemes compartits de mobilitat personal.

És voluntat d'aquesta Mesura garantir un retorn progressiu a la mobilitat i al gaudi dels espais públics de Barcelona i la seva àrea metropolitana en plena seguretat per a tots els ciutadans i ciutadanes i, al mateix temps, incentivant la recuperació econòmica i refermant el model d'espai públic i de mobilitat urbana i metropolitana sostenible, segur i accessible i eficient que el Govern municipal ja estava desplegant abans de la pandèmia.

1. Escenari de la mobilitat amb el Covid-19

1.1. 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 que s'expliciten més endavant en aquesta Mesura de Govern.

2. 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 metropolitanas 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'ús 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.

3. Pla d'acció

3.1. 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 – el conjunt d'accions que presenta aquesta Mesura de Govern 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.

Per aconseguir aquests objectius, es proposa un Pla d'acció, diferenciant entre les mesures prèvies al desconfinament i les mesures per a l'inici del procés de desconfinament, amb els eixos següents:

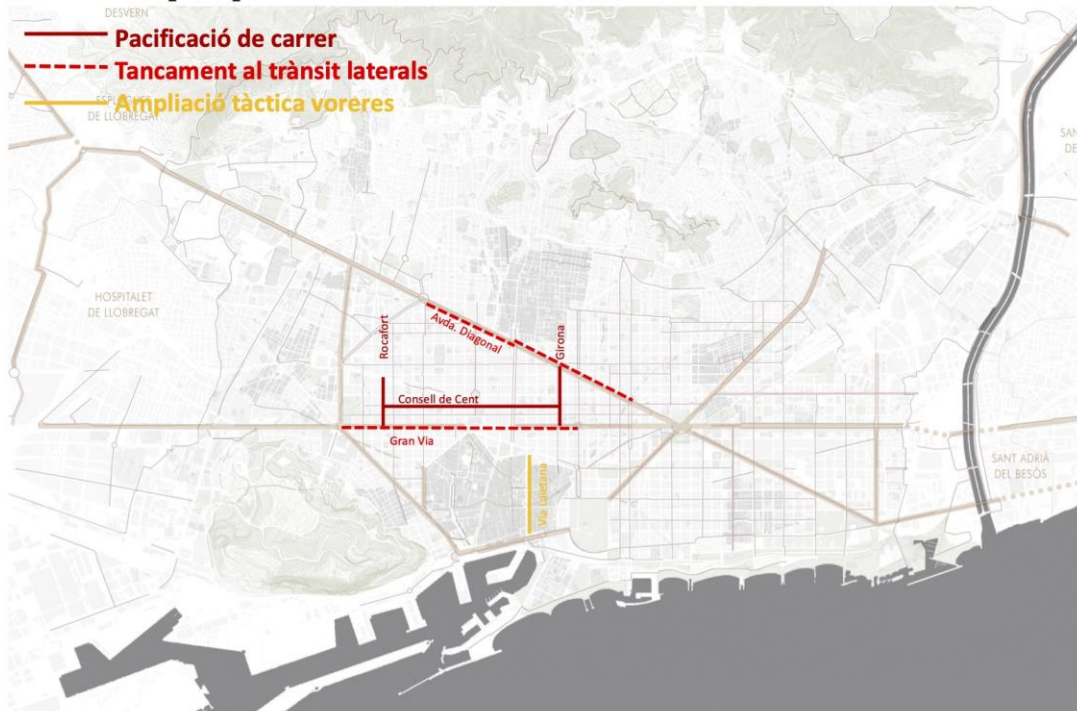
- Foment dels desplaçament a peu.
- Mesures de millora i espai segur al transport públic.
- Foment dels desplaçaments en bicicleta.
- Evitar una mobilitat centrada en els vehicles contaminants.

3.2. Mesures prèvies al desconfinament

En l'Espai públic

D'acord amb els objectius establerts 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 públic i nous corredors bici.

1. Més espais per als vianants



MÉS ESPAIS PER A VIANANTS

Es proposa l'habilitació de 30.890 m² nous per a vianants mitjançant tres tipus d'actuació: ampliació tàctica de voreres, pacifificació de carrers i tall al trànsit de laterals. Les actuacions concretes són les següents:

Via Laietana: ampliació tàctica de les voreres fins a una amplada de 4,15m tal i com està previst en el futur projecte de transformació. Reordenació dels carrils de circulació, amb la incorporació de dos carrils bus, un de pujada i un de baixada, i dos carrils de circulació, un en cada sentit.

Rocafort (entre Gran Via i Avda. Roma) ampliació tàctica de la vorera Besòs fins a 9 m, amb l'eliminació d'un cordó d'aparcaments i un carril de circulació de cotxes. Es delimita un únic carril de circulació de velocitat 30 compartit amb bicicletes.

Girona (entre Gran Via i Diagonal) ampliació tàctica de la vorera Besòs fins a 9 m, amb la supressió d'un cordó d'aparcaments i un carril de circulació de cotxes. Es delimita un únic carril de circulació de velocitat 30.

Consell de Cent (entre Rocafort i Urgell) ampliació tàctica de la vorera muntanya fins a 9 m, amb la supressió d'un cordó d'aparcament i un carril de circulació de cotxes. Es manté el carril bici existent i es delimita un únic carril de circulació de velocitat 30.

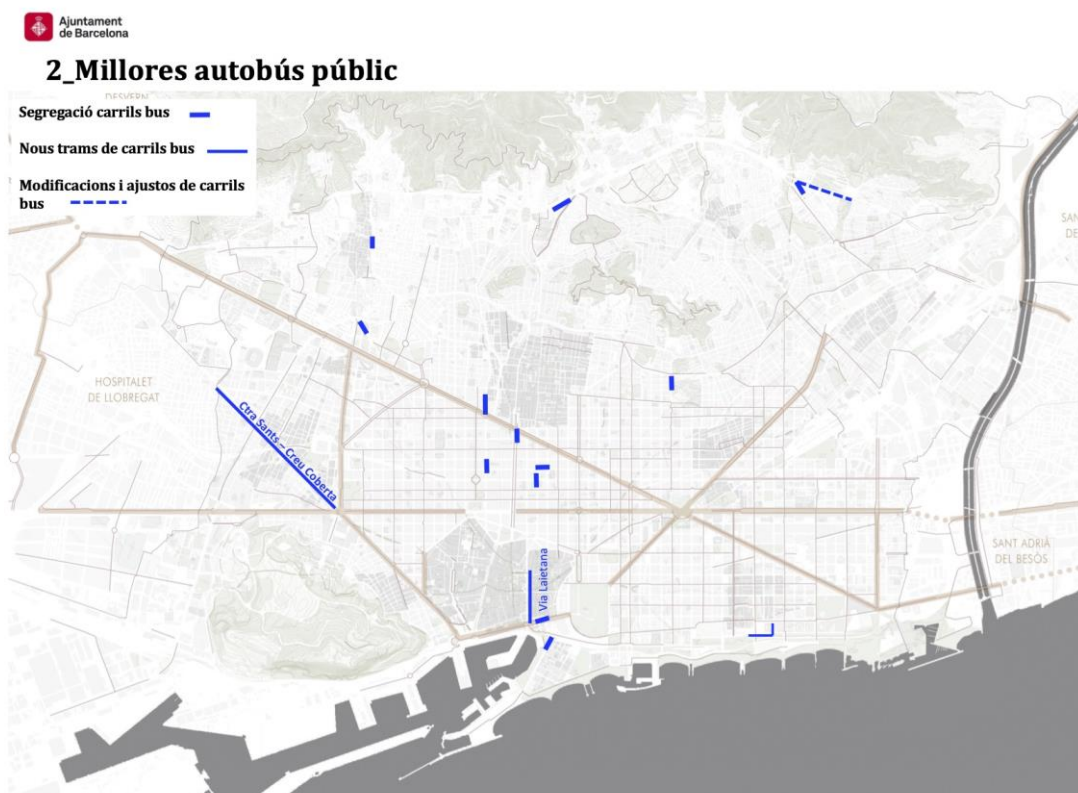
Consell de Cent (entre Urgell i Girona) ampliació tàctica de la vorera Muntanya fins a 9 m, amb la supressió de dos carrils de circulació de cotxes i el manteniment del carril bici en lateral mar. Es delimita un únic carril de circulació de velocitat 30.

Avinguda Diagonal (entre Francesc Macià i Passeig de Gràcia) lateral mar tancat al trànsit

Avinguda Diagonal (Passeig de Gràcia i Marina) lateral muntanya tancat al trànsit
Gran Via (entre plaça Espanya i plaça Tetuán) lateral mar tancat al trànsit.

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 les línies V7 (Sarrià – Pl. Espanya), V15 (Av. Tibidabo – Barceloneta) i V27 (Canyelles – Pg. Marítim)

Les actuacions recullen les següents solucions:

Nous trams de carrils bus. Es guanyarà nou espai en la via pública pels autobusos. Els nous carrils bus d'aquesta fase seran:

- Via Augusta, sentit ascendent, entre passatge de la Fontanelles i Passeig Bonanova
- Espronceda, sentit mar, entre pg. del Taulat i pg. García Faria, en segona posició

- Pg. Garcia Faria, sentit Llobregat, entre Espronceda i carrer de La Jonquera

Modificacions i ajustos de carrils bus existents. Aquestes accions tenen com a objectiu millorar la secció de carrils bus ja existents per tal que els autobusos puguin passar en millors condicions. Es repintaran i es farà un reforç de la senyalització. La primera actuació prevista serà:

- Via Favència, entre Artesania i pl. Karl Marx

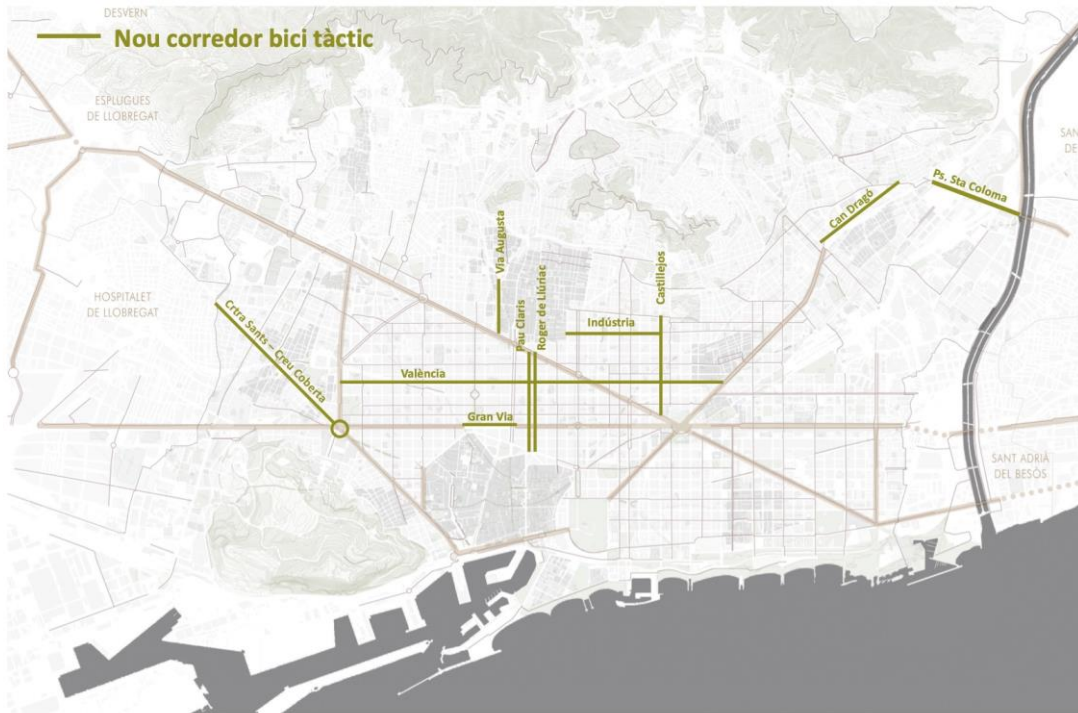
Segregacions de carrils bus. La finalitat d'aquesta mesura és protegir físicament els trams de carril bus on la indisciplina viària o el flux de circulació a la dreta de la calçada dificulta el pas dels autobusos. La majoria de casos són arribades a cruïlla i també inclouran ajustaments semafòrics i/o una fase especial de pas pels autobusos. Les segregacions es faran en els següents punts:

- Av. Sarrià / Prat de la Riba
- Pl. Palau / Marques de la Argentera
- Pg. de Gracia, entre Rosselló i av. Diagonal (exclusiu BUS)
- Via Favència, entre Carlos Soldevila i pl. Karl Marx
- Roger de Llúria, entre Consell de Cent i Aragó
- Pau Claris, entre Aragó i Consell de Cent
- Balmes, entre La Granada del Penedès i av. Diagonal
- Balmes, entre Valencia i Aragó
- València, entre Roger de Llúria i Girona
- Cartagena, entre Llorens i Barba i Mas Casanovas
- Passeig Joan de Borbó / Dr. Aiguader
- Vall d'Hebron entre Jericó i Comin

També es realitzaran dues **actuacions singulars**:

- Creu Coberta: nou carril bus on, excepcionalment, s'autoritza la circulació de bicicletes.
- Via Laietana: es completarà el carril bus en sentit mar.

3. Nous Corredors bici



NOUS CORREDORS BICI

Es proposa la implementació d'un total de 21Km de nous "corredors bici" que complementin l'actual xarxa de carrils bici de la ciutat, 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 els següents criteris:

- Se substitueix un carril de vehicles per nou "corredor bici".
- El "corredor bici" 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.
- S'evitarà moure qualsevol servei i evitar afectar àrees de càrrega i descàrrega.
- Les actuacions no comportaran la instal·lació de semàfors específics

Els eixos en els que s'ubicaran els nous corredors bici són:

Gran Via (entre Aribau i Passeig de Gràcia): nou tram de corredor bici que connectarà els carrils bici existents en Gran Via.

València (entre Meridiana i Tarragona): nou corredor bici en lateral muntanya, substituint un carril de cotxe.

Roger de Llúria: (entre Diagonal i Pl. Urquinaona) nou corredor bici en lateral Llobregat, substituint un carril de cotxe.

Pau Claris: (entre Diagonal i Pl. Urquinaona) nou carril bici en lateral Besòs, substituint un carril de cotxe.

Castillejos (entre (entre Consell de Cent i Sant Antoni Maria Claret) nou corredor bici en lateral Besòs eliminant un carril de cotxes i desplaçant un cordó d'aparcaments.

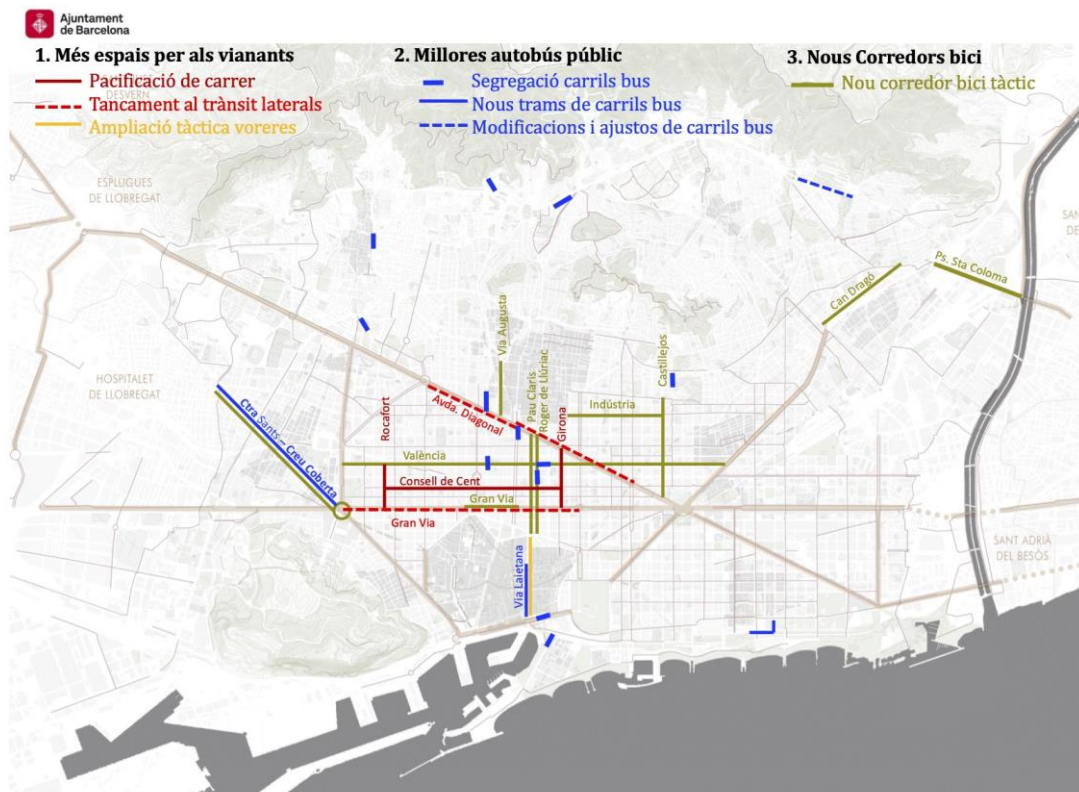
Indústria (entre Bailèn i Castillejos) nou corredor bici en lateral muntanya, eliminant un carril de cotxes i desplaçant un cordó d'aparcaments.

Creu Coberta – Crtra de Sants: Corredor bici compartit amb carril bus en cada sentit en substitució de dos carrils de cotxes.

Via Augusta (entre Diagonal i Pl. Molina) nou corredor bici en cada sentit en el lateral, eliminant un carril de cotxes.

Avda Meridiana (connexió amb Rio de Janeiro per Can Dragó): connexió entre els carrils bici existent en Meridiana i els carrils bici en Rio de Janeiro per garantir connexió amb Passeig de Santa Coloma

Passeig Santa Coloma: nou tram de corredor bici per connectar els trams de carril bici existents



En la gestió

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

La represa progressiva de l'activitat laboral i social significarà l'augment significatiu de la demanda de mobilitat. El trasllat de la inversió modal entre transport públic i vehicle privat durant el confinament suposaria potenciar i patir les externalitats de la mobilitat: contaminació ambiental i acústica i la congestió, amb els perjudicis associats a la salut, qualitat de vida, medi ambient i l'economia.

Per poder evitar aquest escenari 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, abans que s'iniciï el desconfinament i es reajustin les actuals condicions de distanciament:

- 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. Evitar utilitzar l'ascensor i en cas necessari de forma individual, senyalitzant-ho amb cartells a la totalitat.
- Neteja i desinfecció de vehicles i instal·lacions
- Dispensadors de solucions alcohòliques en els punts de màxima afluència.
- Desinfecció de les marquesines de bus
- Repartir mascaretes per part de protecció civil
- Mesures de control dels cossos de seguretat en l'accés al transport públic
- Prohibició de bicicletes, patinets i animals de companyia, excepte gossos pigalls.
- Eliminació del pagament en efectiu.
- Eliminació de l'atenció client per part dels conductors de bus

- Eliminació de l'accés per la primera porta del bus, fins que s'implanti un sistema d'aïllament de l'espai del conductor.
- Retirada del servei dels autobusos on es detecti un passatger client o un conductor amb símptomes.

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.

Posar en marxa el Bicing ampliat. Activar-lo amb 57 estacions més ja operatives i amb mesures sanitàries. El passat 23 d'abril, el servei Bicing es va posar de nou en funcionament.

a) Canvis operatius: Es varen fer una sèrie de preparatius per garantir una represa eficient i segura:

- Accions operatives i sanitàries per garantir un funcionament segur pels usuaris:
- Desinfecció de les naus i tallers
- Desinfecció de tots els vehicles
- Formació de tots el personal operatiu del prestador del servei : EPI's, protocols de treball, etc.
- Adequació dels tallers per complir amb la distància de seguretat social.
- Revisió i posada a punt de totes les bicicletes al carrer
- Neteja de totes les estacions.
- Cada cop que una bicicleta entri al taller es desinfectarà i cada cop que surti també.

b) Accions comunicatives per garantir un bon ús per part dels usuaris: ja es va enviar comunicacions a tots els usuaris informant de la represa del servei el 23 d'abril i de les recomanacions de les autoritats sanitàries :

- No utilitzis el Bicing 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.
- Porta mascareta.
- Posa't guants i llença'ls després de deixar la bicicleta.
- Renta't bé les mans amb aigua i sabó o gel hidroalcohòlic de seguida que puguis, abans i després de cada trajecte.
- Utilitza l'app del Bicing des del mòbil per retirar i ancorar bicicletes. És més còmode, segur i sostenible.
- Mantingues 2 metres de distància amb els altres ciclistes.
- Evita tocar-te la cara durant el trajecte.
- Si has d'esternudar o tossir, tapa't la boca amb l'avantbraç.
- Procura evitar l'ús de carrils bidireccionals i les zones de vianants.

c) Ampliació del servei de Bicing: De forma simultània, es posaran en funcionament 57 noves estacions, que oferiran major cobertura territorial i milloraran el servei que reben els usuaris i usuàries. L'ampliació farà que el Bicing arribi a barris que, fins ara, no disposaven del servei, com són la Marina del Prat Vermell, Trinitat Nova, Canyelles i la Vall d'Hebron. Els districtes d'Horta- Guinardó, Nou Barris i Sant Andreu compten respectivament amb el 86%, 81% i 71% de les noves estacions en funcionament.

Està previst que durant els propers mesos continuï augmentant, progressivament, el nombre d'estacions fins a arribar a un total de 97 noves ubicacions, que sumades a les existents, oferiran una xarxa total de 519 estacions.

Finalització de la renovació de parquímetres.

El dilluns 11 de maig es culminarà el procés de renovació de la xarxa de parquímetres amb un model de parquímetre innovador i tecnològicament avançat, orientat a millorar la qualitat de l'aire i alhora la comoditat i qualitat de vida dels ciutadans i professionals de la distribució urbana de mercaderies, siguin residents o visitants.

També a partir de l'11 de maig s'iniciarà l'aplicació de les noves ordenances fiscals aplicables per l'estacionament regulat. Aquestes tarifes, amb marcat caràcter mediambiental, ajudaran a Barcelona a reduir els nivells de contaminació atmosfèrica i alhora a reduir l'ús del vehicle privat contaminant, de forma alineada amb els objectius del PMU 2019-2024.

En la 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 els

distanciament físic necessari amb altres persones com a mesura preventiva per a frenar el contagi de la Covid-19.

3.3. Mesures per l'inici del desconfinament

En l'espai públic

Extensió de zones d'aparcaments regulat en superfície

L'1 de gener de 2020 a Barcelona hi havia 49.823 places d'estacionament regulat en superfície, sense considerar les places reservades (7.716 d'Àrea Blava, 38.817 d'Àrea Verda preferent residents i 3.290 d'Àrea Exclusiva residents) i aproximadament 55.905 places d'estacionament no regulat.

Un cop finalitzi l'Estat d'Alarma i es torni a autoritzar l'execució d'obres a la via pública, es planificaran les actuacions d'ampliació de l'àrea regulada d'estacionament incloses en la darrera modificació del Decret d'estacionament regulat. Aquesta ampliació suposarà incrementar el nombre de places d'estacionament regulat als districtes de Les Corts, Sarrià-Sant Gervasi, Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí.

L'objectiu a curt-mig termini és anar incrementant el nombre de places d'estacionament regulat fins assolir la regulació pràcticament total de l'estacionament en superfície de la ciutat. Aquesta ampliació està previst fer-la de forma progressiva, prioritzant aquelles zones on la regulació de l'estacionament més beneficiï als residents.

En la gestió

Acceleració de la campanya de disciplina de motos en vorera

S'impulsa novament el pla "Barcelona, ciutat de vianants", executant simultàniament les fases 8 i 9 de la campanya per fomentar l'aparcament de motos fora de les voreres.

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.

Inclusió del transport públic en el fons de rescat COVID-19.

El finançament del transport públic és un fràgil equilibri entre els aportacions de les administracions públiques per garantir l'equitat i l'accés a la població i el copagament dels usuaris, afavorint l'ús intensiu. La davallada d'usuaris per les restriccions de mobilitat i el desacoblament entre demanda i oferta per les restriccions per distància fan que l'equilibri s'hagi trencat.

És necessari donar resposta al dèficit generat per l'excepcional situació actual.

Intensificació del control de la indisciplina en els carrils bus.

Intensificar el control de la indisciplina viària al carril bus i a les parades de bus per afavorir la agilitat i la velocitat del bus, així com reduir els accidents deguts a les maniobres per salvar els vehicles mal estacionats.

Finalització i repartiment de les llicències definitives per operadors de bicisharing i motosharing.

Actualment i degut a l'Estat d'Alarma estan suspesos tots els terminis per a la tramitació dels procediments de les entitats del sector públic. Per tant, l'adjudicació definitiva de llicències de bicicletes i motocicletes d'ús compartit, que s'havia adjudicat provisionalment abans de la pandèmia, també s'ha vist suspesa. La previsió és continuar amb l'adjudicació de les llicències definitives a partir del moment en que es reprengui l'activitat administrativa normal amb la finalització de l'estat d'alarma.

Intensificació del control de la indisciplina en els carrils bici

La Guàrdia Urbana vetllarà per el correcte ús dels carrils bici impedit que siguin ocupades per altres vehicles com furgonetes, turismes, motocicletes i ciclomotors. L'objectiu és garantir una conducció segura per als ciclistes i usuaris de vehicles de mobilitat personal respecte als conductors d'altres vehicles i dels vianants.

Potenciar la xarxa de pàrquings públics amb serveis a la mobilitat i amb mesures sanitàries reforçades.

Aparcament de bicicletes: Creació de zones segures que permetin l'estacionament segur d'aquests vehicles dins els aparcaments. Aquestes zones enreixades estaran videovigilades i l'accés es realitzarà mitjançant la identificació amb codi QR que actuarà sobre un obra portes automatitzat.

Aparcament de motos: Fomentar i incrementar l'estacionament de les motos als aparcaments, mitjançant campanyes promocionals, creació d'oferta de places suficient, i la progressiva adaptació del sistema d'obertura automàtica per lectura de matrícula a les característiques d'aquests vehicles (mitjançant la instal·lació d'un lector posterior).

Distribució de mercaderies als aparcaments: La construcció d'espais de desconsolidació de mercaderies en els aparcaments, permetrà que les furgonetes de distribució trenquin càrrega durant les nits, i es produeixi el repartiment d'última milla a peu o amb vehicle sostenible durant el dia, traient pressió sobre les places de distribució urbana de mercaderies en superfície.

La instal·lació de consignes-lockers, permetrà la recollida de forma directa per part del destinatari, estalviant el repartiment en última milla de petites entregues.

Punts de recàrrega de vehicle elèctric: Augmentem l'oferta de punts de recàrrega en els aparcaments per vehicles elèctric a la ciutat. Hi ha prevista la Instal·lació de 80 nous punts per a recàrrega vinculada entre aquest any i el vinent. Per altra banda, la xarxa de punts de recàrrega serà interoperable per facilitar l'ús a qualsevol usuari habilitant el protocol d'interoperabilitat OCPI a fi que els usuaris d'altres municipis i d'altres operadors puguin usar els punts de càrrega de Barcelona amb les seves App's. Per últim, a fi de fer un ús eficient de les infraestructures de recàrrega, s'iniciarà el cobrament de l'energia subministrada per garantir el correcte ús de la infraestructura i assegurar el desplegament i creixement de la xarxa, així com correcte funcionament i manteniment.

Operadors de cotxe d'ús compartit:

Posem a disposició l'espai en la xarxa d'aparcaments subterranis públics per tal que es puguin realitzar les recollides, entregues i estacionament de les flotes de vehicles d'ús compartit. També se servirà la tecnologia necessària perquè els vehicles puguin accedir de forma automàtica mitjançant lectura de matrícula.

Així mateix, la progressiva implantació de sistemes de cobertura de dades mòbils possibilitarà la realització d'operacions de reserves directament dins els aparcaments.

Mesures per garantir la seguretat sanitària:

Neteja reforçada: Intensificarem la freqüència de neteja, garantint que es fa cada 24h de dilluns a diumenge a tots els aparcaments, i cada 12h als de major intensitat. Augmentarem el focus de desinfecció a tots els llocs comuns tals com botoneres, caixers automàtics, manetes, passamans, etc., i posarem els certificats de neteja ben visibles perquè augmenti la sensació de seguretat dels usuaris i usuàries.

Limitar l'ús de ascensor, prioritzant-lo per a persones de mobilitat reduïda. Instal·lació de cartelleria amb indicació d'ús reservat a persones amb mobilitat reduïda a les plantes -1, -2 i -3 dels aparcaments.

Disposició de gel desinfectant: instal·lació de dosificadors de gel desinfectant als accessos i al costat dels caixers dels aparcaments amb major intensitat d'usuaris.

Aplicació de les tarifes d'estacionament en superfície del 2020 i reforç de la desinfecció als parquímetres, coincidint amb la finalització de l'Estat d'Alarma.

A partir de l'11 de maig s'aplicaran a Barcelona les noves taxes que incorporen tarifes variables en funció del tipus d'emissions de cada vehicle segons la classificació oficial de la DGT.

Aquestes noves taxes estaran disponibles tant en la xarxa de nous parquímetres com en totes les aplicacions mòbils. Així mateix, l'Àrea Blava disposarà d'un horari continuat de servei de 9h a 20h ininterromput amb l'objectiu de seguir reduint els desplaçaments de mobilitat en vehicles privats contaminants.

Pel que fa a l'aplicació de les tarifes de residents, cal assenyalar durant el 2020 no es produiran modificacions

D'altra banda, es reforçarà la neteja i desinfecció dels més de 2.000 parquímetres de la ciutat, aprofitant les visites periòdiques dels mantenidors als terminals tant a nivell preventiu com correctiu. Es farà especial èmfasi en les pantalles digitals.

Posada en marxa de 4 vehicles de control de l'ÀREA.

A partir del 11 de maig es posaran en funcionament 4 vehicles de control de l'ÀREA que contribuiran de forma definitiva amb els objectius marcats en el PMU 2019-2024. Aquests vehicles de vigilància i control es combinaran amb tot el dispositiu de vigilància a peu i alhora amb tots els vigilants amb moto incrementant l'eficàcia i eficiència del sistema de vigilància en el seu conjunt.

Els vehicles són 100% elèctrics i circularan de forma continuada durant tot el dia els 365 dies de l'any. Així mateix, contribuiran a evitar la propagació del coronavirus garantint el distanciament entre els usuaris i la seguretat dels treballadors de BSM. Aquests vehicles seran desinfectats després de cada ús per part d'un conductor per part d'una empresa especialitzada.

En la comunicació

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 son per al vianant, carril bici son 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 llançarà 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*.

4. Pressupost i calendari

El pressupost per al conjunt d'actuacions és de 4.900.000 €

Les mesures s'executaran temporalment en els dos blocs explicats en aquest mateix document. Dintre de cada bloc les mesures s'executaran de forma simultània al màxim possible, en funció de la possibilitat que puguin oferir els equips de treball contractats.

Mesures prèvies al desconfinament. Començaran abans de l'inici del desconfinament i es desenvoluparan **al llarg d'un mes** aproximadament des del seu començament, un cop autoritzades les obres. Serà de començament immediat, un cop estigui aprovat el pla com a emergència de ciutat.

Mesures per l'inici del desconfinament. Començaran un cop s'iniciï el desconfinament i en cas que aquest es produeixi a la primera quinzena del mes de maig es desenvoluparan fins a principis de l'estiu.