

## Destacat

### La coordinació entre la planificació territorial i de la mobilitat, un dels reptes del nou pdM

En l'actual context de crisi econòmica i social, la planificació de la mobilitat necessita aprofundir en els efectes que aquesta crisi pot causar sobre les variables territorials i les seves conseqüències sobre la mobilitat. L'IET ha elaborat, dins dels treballs del nou pdM 2013-2018, una diagnosi d'aquests elements territorials de l'RMB relacionats amb la mobilitat que està disponible al web de l'ATM.



L'escenari demogràfic pateix un canvi de tendència radical a partir de l'any 2009. Així, les taxes de creixement anual a l'entorn del 2,5% i l'arribada d'immigració en uns volums mai vistos a Catalunya cauen fins a pràcticament estabilitzar-se provocant una aturada en el creixement demogràfic metropolità. La perspectiva per als propers anys és d'un creixement a l'entorn del 2,1% per a tot el proper decenni, i amb una estructura d'edats que serà més envellida.

Els municipis que concentren més població, han perdut pes relatiu al conjunt de la regió. Com a resultat, es produeix un desplaçament del centre de gravetat metropolità del centre cap a les corones. Aquesta dinàmica és causa de noves demandes de mobilitat, de nous serveis i de noves infraestructures.

Les zones de baixa densitat de l'RMB consoliden la seva població a l'entorn dels 440 mil habitants. Les respostes a les seves necessitats de mobilitat han de col·laborar a reduir la seva dependència del vehicle privat i millorar el seu comportament ambiental. Es proposa aquest com un dels subàmbits que el pdM ha d'analitzar (veure enllaç) i és el tema del qual tracta l'enquesta d'aquest butlletí.



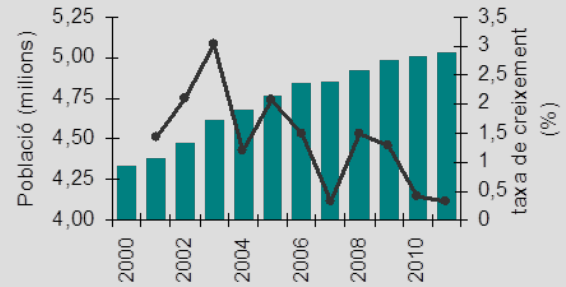
Un element determinant a l'hora de fixar les pautes de distribució de la població sobre el territori el constituirà la disponibilitat d'habitatge vacant independentment dels llocs de treball que disposi, el que pot incrementar la mobilitat obligatòria que es produirà pel major desequilibri entre població resident i llocs de treball. Així es prefigura un canvi en els fluxos interns de l'RMB sense que es produeixi un creixement important del nombre de desplaçaments.



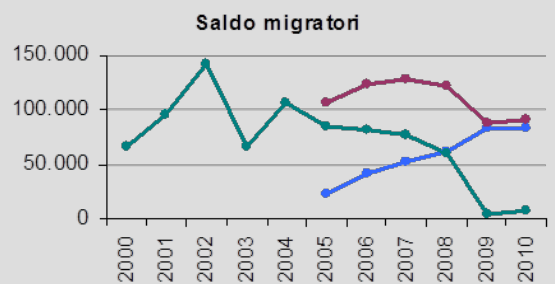
Com a resultat, el treball planteja que el pdM 2013-2018 perseveri en la coordinació entre la planificació territorial i de la mobilitat, i així poder donar resposta a una gestió de les d'infraestructures i serveis de transport col·lectiu que serà més complexa per garantir-ne l'eficiència i, alhora, haurà de ser més exigent en els aspectes d'accessibilitat i informació a l'usuari.

### Les xifres

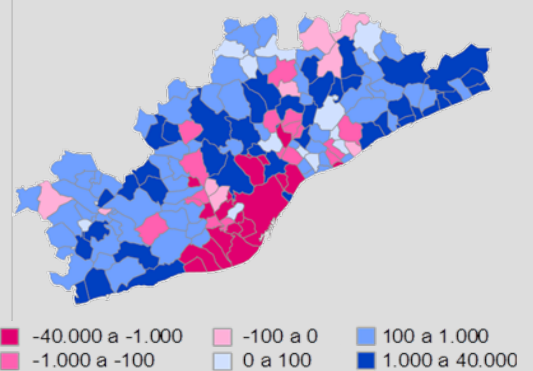
Població total i taxa de creixement a l'RMB



Saldo migratori



Variació de població estimada per al període 2011-2021



Font: Informe de diagnosi i recomanacions dels elements territorials de la regió metropolitana de Barcelona i la seva relació amb la mobilitat (IET – 2012)

### Enllaços d'interès

[Informe de diagnosi i recomanacions dels elements territorials de la regió metropolitana de Barcelona i la seva relació amb la mobilitat \(IET – 2012\)](#)

[Proposta subàmbit de baixa densitat per al nou pdM 2013-2018](#)

## Enquesta sobre la mobilitat als espais de baixa densitat

Seguint amb els treballs de redacció del nou Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018, l'Autoritat del Transport Metropolità us convida a donar la vostra opinió sobre la diagnosi i la prioritització de línies d'actuació per a millorar la mobilitat als espais de baixa densitat de l'RMB, així com sobre les principals dificultats per a dur a terme millores en aquests àmbits.

[> Enquesta](#)



## Nova diagnosi de la seguretat viària a l'RMB

En la diagnosi de l'accidentalitat a l'RMB durant el període 2007-2011 es detecta una disminució del 11,2% del nombre d'accidents a l'RMB, sobretot en zona urbana, tot i que es mantenen o incrementen els accidents amb vianants o ciclistes implicats, en part perquè la mobilitat amb aquests modes creix. Si s'analitza únicament els accidents amb morts i/o ferits greus la reducció global és d'un 25%, i sobretot en zona interurbana on el descens supera el 34%.

Cal destacar que l'objectiu de les polítiques de seguretat viària a Europa de reduir del 2000 al 2010 a la meitat el nombre de morts a les carreteres s'ha acomplert amb escreix a l'RMB, i ara el repte és repetir aquesta reducció a la meitat per al període 2011-2020 tal i com es va aprovar en el Programa de Seguretat Viària Europeu.

L'ATM com a entitat adherida a la Carta Europea de Seguretat Viària està compromesa a fer forta aquesta causa en el nou pdM 2013-2018.

[> Veure document](#)



## Distintiu de qualitat ambiental per a flotes de vehicles

A gener de 2013 s'han publicat els criteris per a l'atorgament del nou Distintiu de garantia de qualitat ambiental relativa a la gestió de les flotes de vehicles, aprovat pel Consell de Qualitat Ambiental a novembre de 2012. La nova categoria contempla flotes de turismes, de furgonetes, de camions pesants, de transport col·lectiu i de serveis especials. Els criteris ambientals es basen en la gestió de la flota, la conducció eficient, el tipus i estat dels vehicles i altres accions de compromís ambiental. La creació del Distintiu forma part de les mesures del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire (2011-2015).

[> Web per a la sol·licitud del Distintiu](#)



Garantia de qualitat ambiental



## La mobilitat de l'RMB en xifres

Indicadors territorials relacionats amb la mobilitat a l'RMB	Valor 2006	Valor 2008	Valor 2010	Valor 2011
Població (habitants)	4.841.365	4.928.852	5.013.000	5.029.000
Taxa de creixement anual de la població (%)	1,49%	1,49%	0,42%	0,32%
Taxa de creixement anual de la població estrangera (%)	13,24%	10,99%	0,40%	-1,44%
Proporció d'habitatges unifamiliars en els habitatges construïts/any (%)	16,93%	12,33%	9,20%	nd
Taxa de creixement anual de l'afiliació a la seguretat social (%)	2,81%	-4,20%	-0,65%	-2,73%
Autocontenció mitjana en dia feiner a les comarques de la RMB, excepte el Barcelonès (%)	78,04%	79,89%	81,55%	82,18%
Distància mitjana dels desplaçaments en dia feiner (km)	6,60	6,54	6,49	6,50
Proporció de transport públic en els desplaçaments intermunicipals motoritzats en dia feiner (%)	29,01%	29,53%	28,92%	28,90%
Proporció de la població coberta amb modes ferroviaris (%)	43,79%	44,23%	46,08%	46,50%