

Implantación del Plan Director de Movilidad de la RMB

Lluís Alegre Valls.

Jefe de servicio de movilidad de la ATM.

Plan Director de Movilidad de la Región Metropolitana (pdM)

Objeto:

Planificar la movilidad de la región teniendo presente **todos los modos** de transporte, los **pasajeros** y las **mercancías** y fomentando los desplazamientos de los modos **no motorizados**.

Marco legal catalán

La elaboración del plan Director de movilidad de la RMB es una consecuencia de las **directrices nacionales de movilidad**, que constituyen el marco orientador para la aplicación de la ley de la movilidad. (art 7.1)

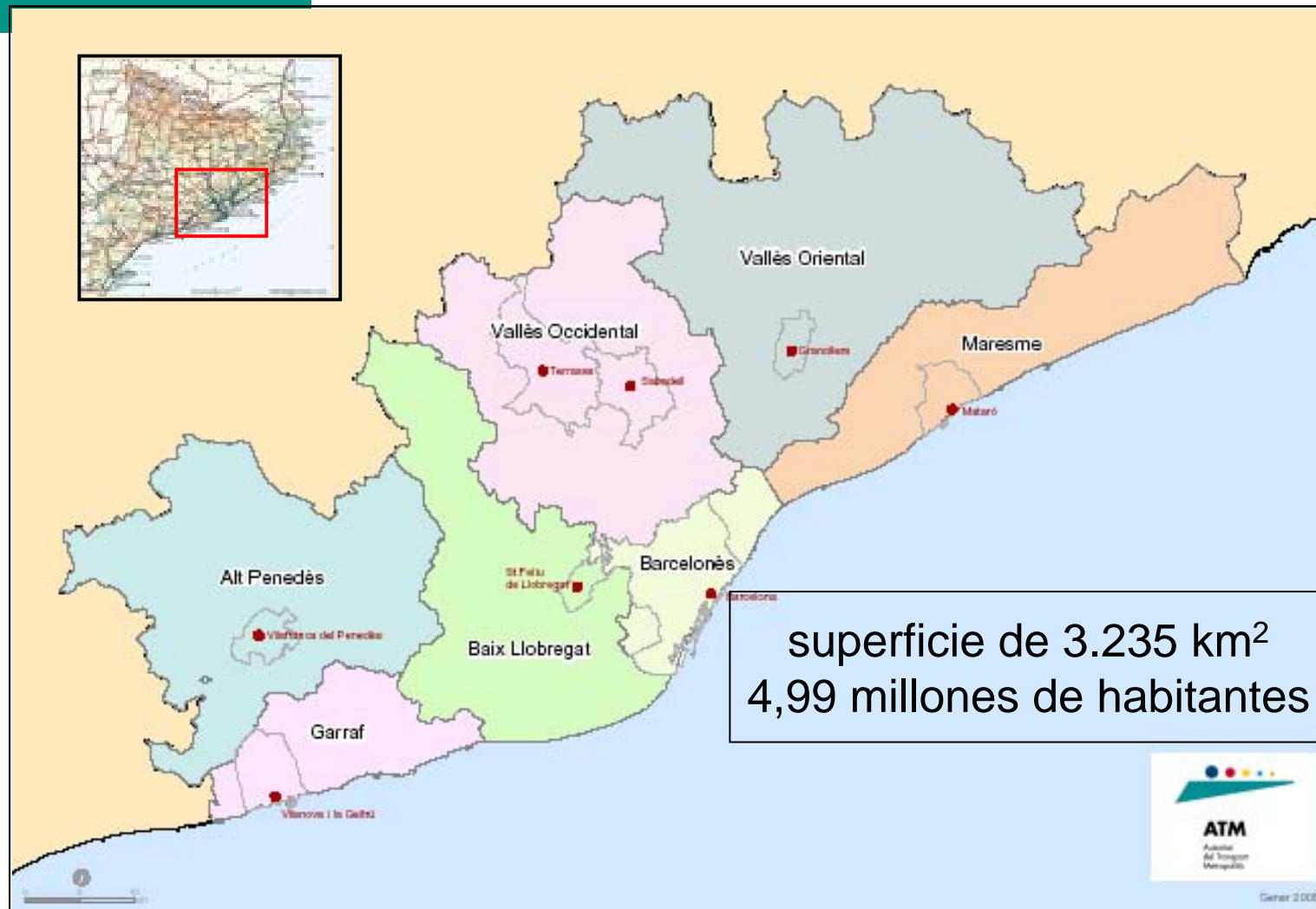
Declaración de zona de protección ambiental en cuanto a PM10 ámbitos del Barcelonès (NOX), Baix Llobregat (NOX) y Vallès Oriental y Occidental.



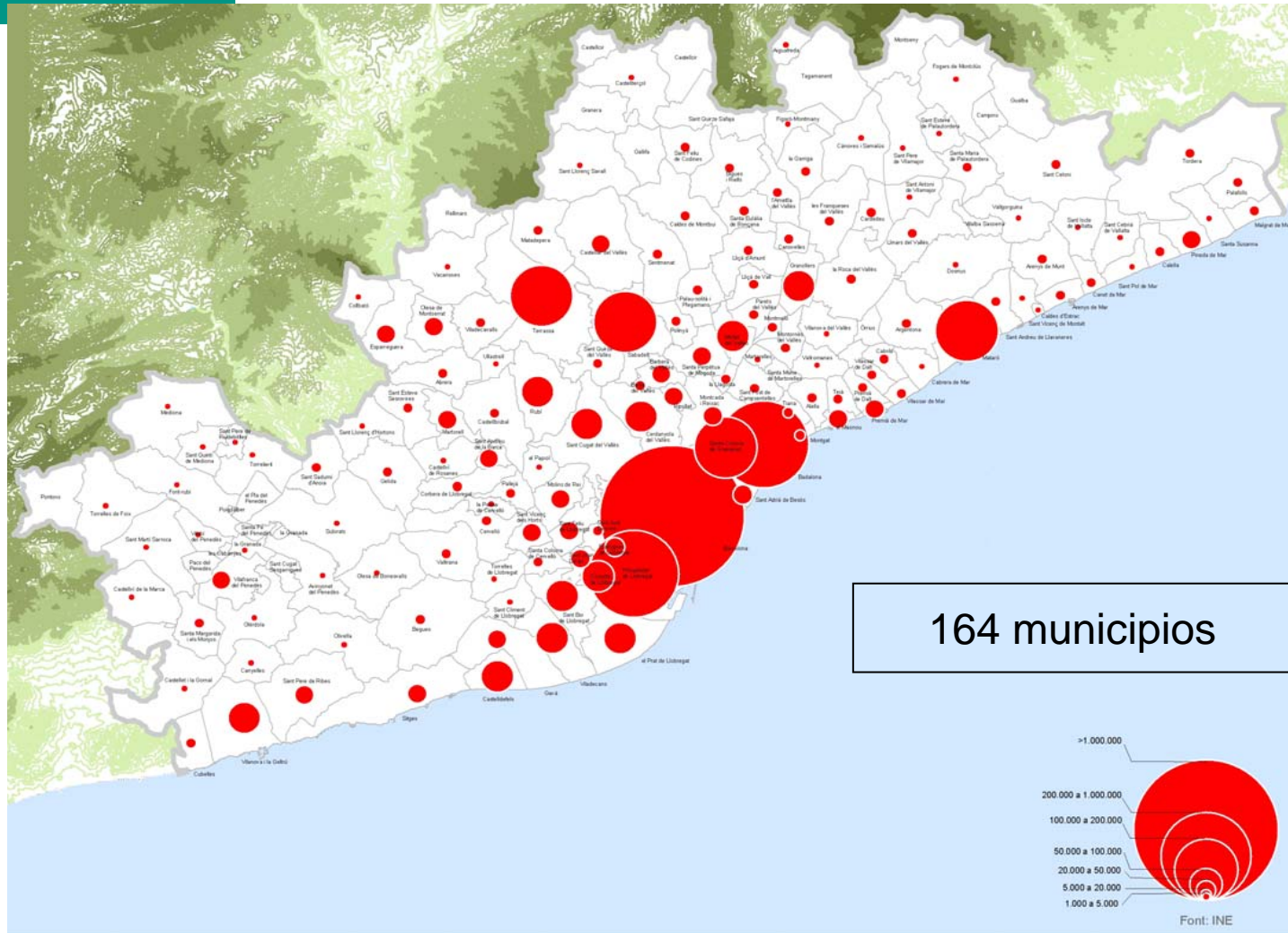
El Plan director de movilidad (pdM) :

- ▶ Se basa en un análisis integrado de la movilidad tanto de mercancías como de pasajeros con el objetivo de garantizar la accesibilidad pero reduciendo los impactos negativos que puedan generar los medios de transporte.
- ▶ Ha sido elaborado por la ATM, bajo el marco de la ley de la movilidad de Cataluña, y aprobado en septiembre de 2008 por el gobierno de la Generalitat de Catalunya.
- ▶ Durante su redacción se ha debido coordinar con los trabajos del Plan Territorial de la Región Metropolitana de Barcelona y con el Plan de Transporte de Viajeros de Cataluña, entre otros.
- ▶ La ATM es un consorcio formado por las administraciones titulares de transporte público de la Región de Barcelona.

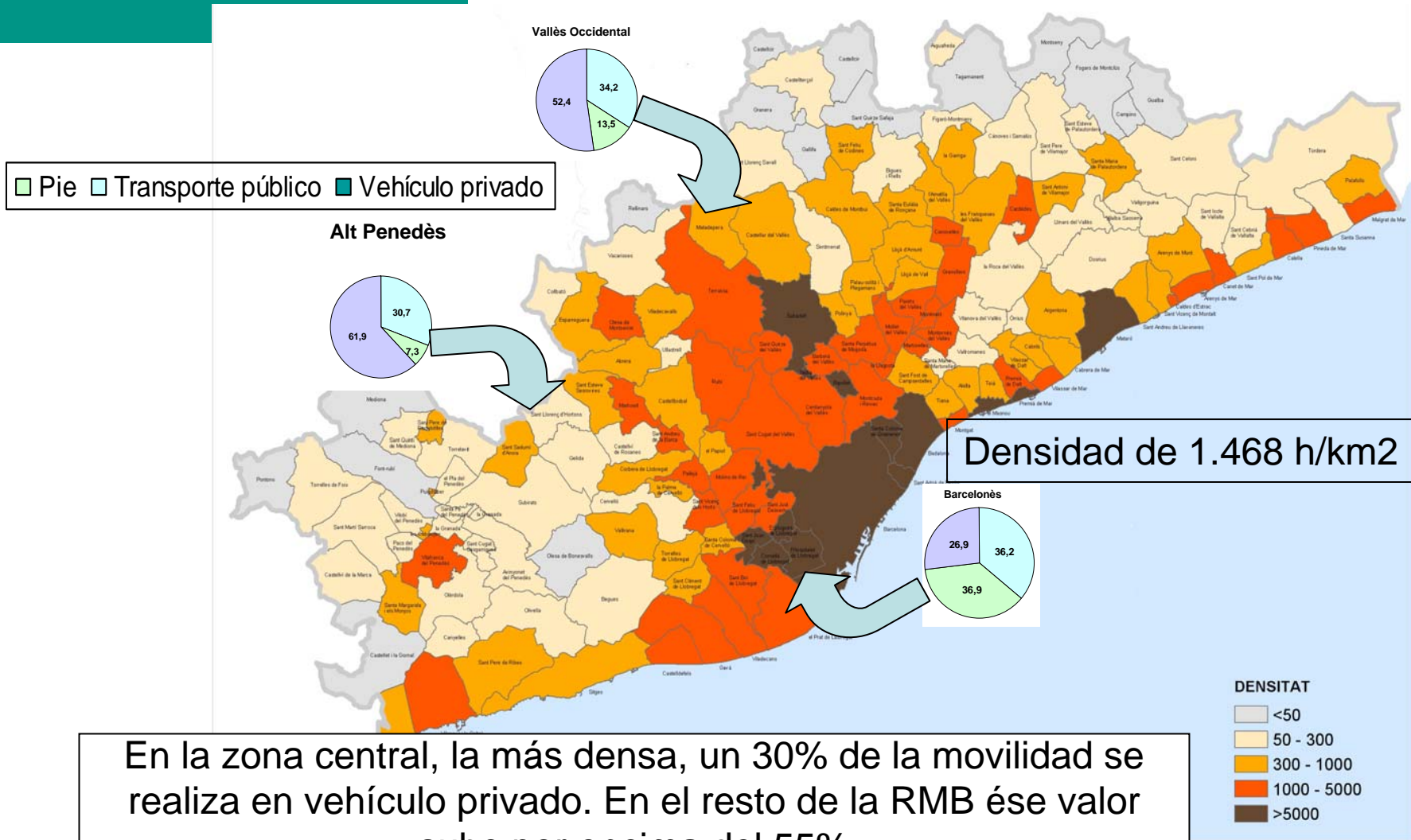
Ámbito del plan: las comarcas de la RMB



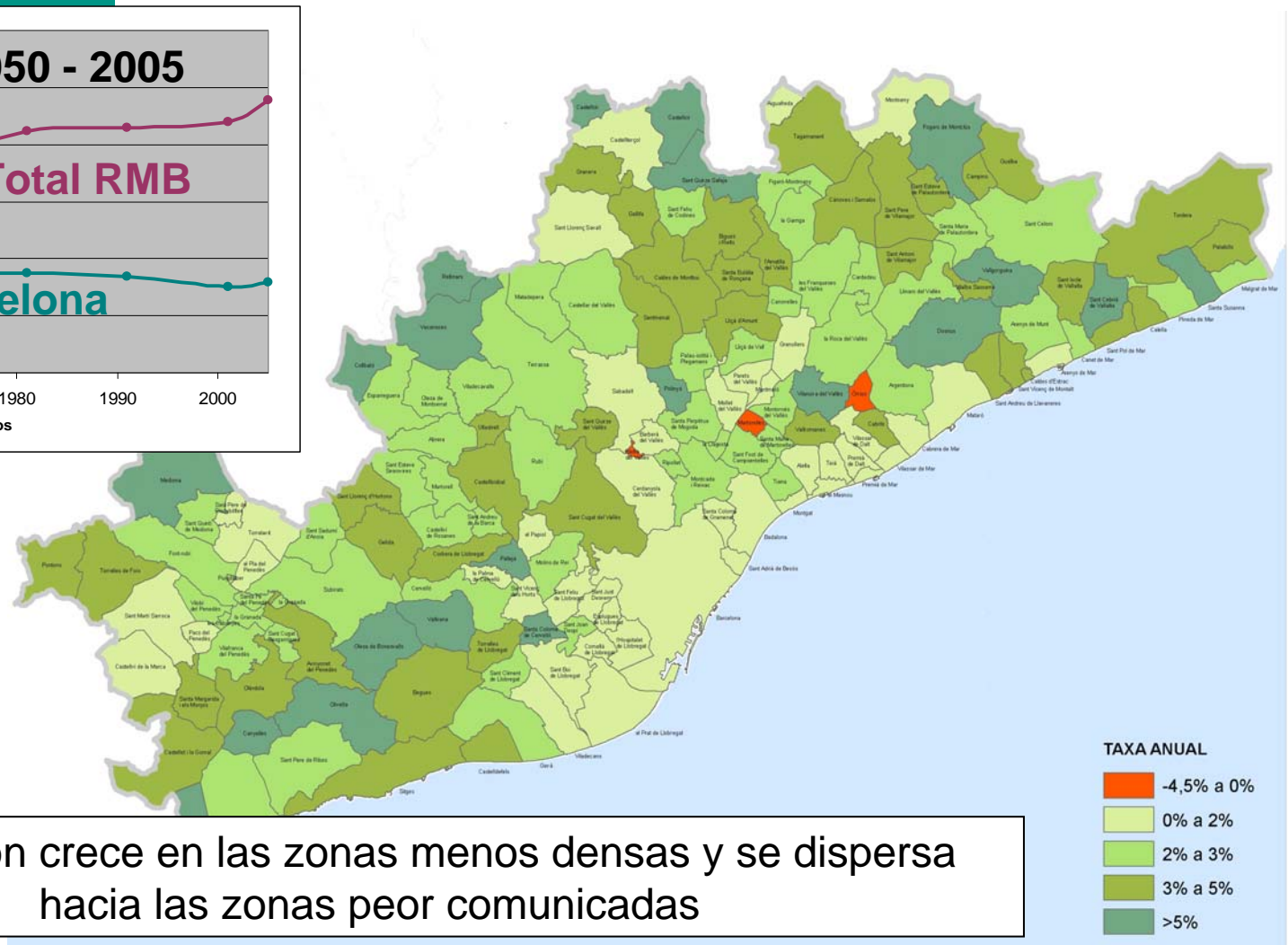
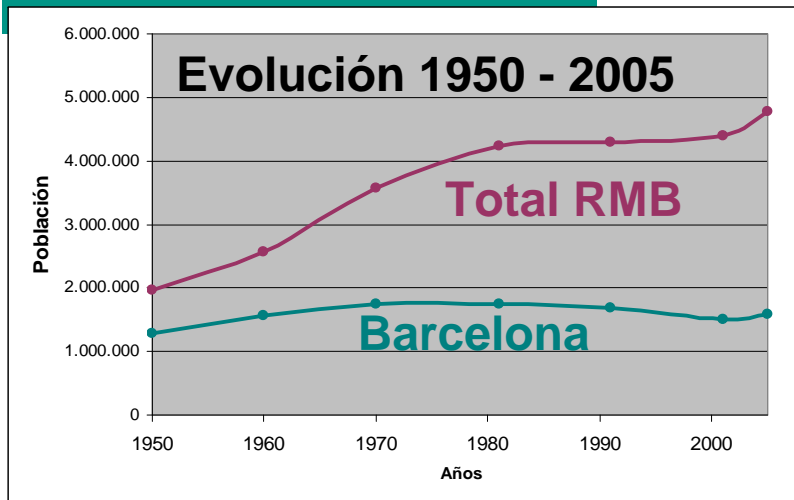
Población 2005



Densidad de población y reparto modal 2005

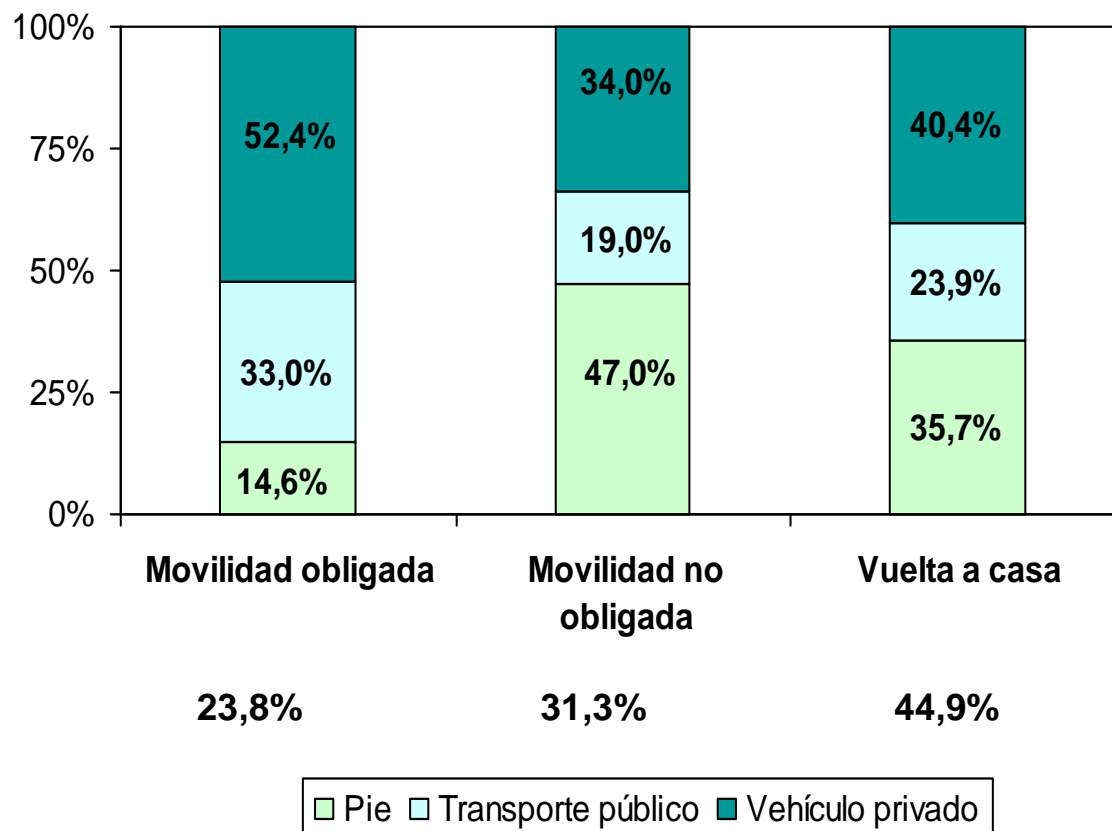


Tasa anual de crecimiento de la población en el Quinquenio 2000 - 2005



La población crece en las zonas menos densas y se dispersa hacia las zonas peor comunicadas

Reparto de la movilidad en modo de transporte según el motivo del viaje (EMEF05)

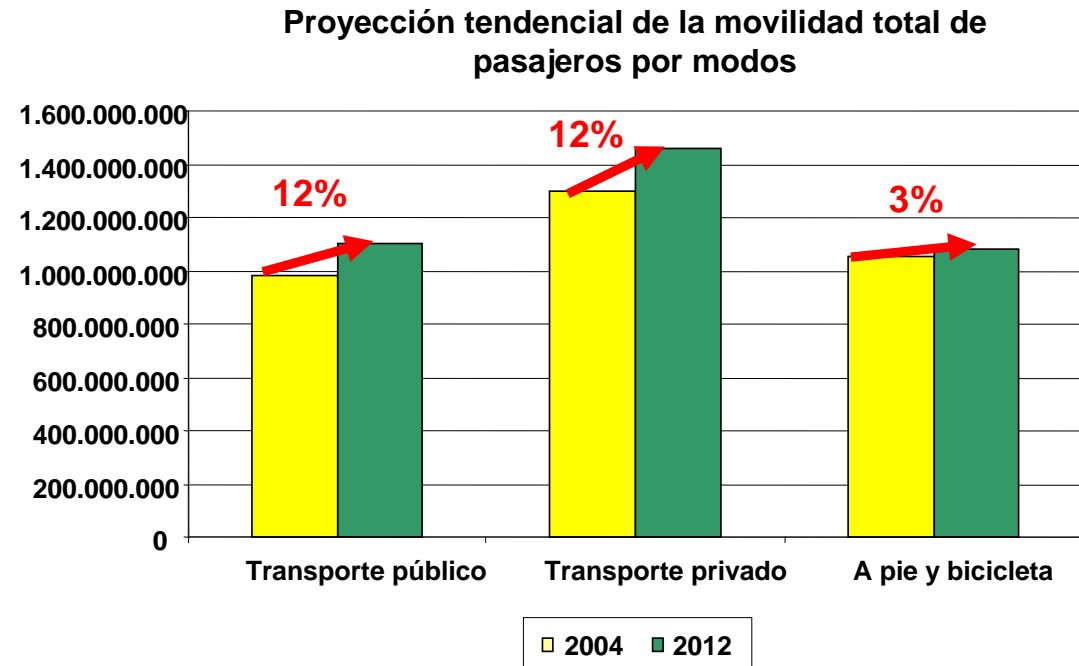


La mayor parte de los desplazamientos por **movilidad obligada** se llevan a cabo en **vehículo privado (52,4%)**.

Casi la mitad de los desplazamientos por **movilidad no obligada** se realizan **caminando (47,0%)**.

Proyección de la tendencia actual: la movilidad

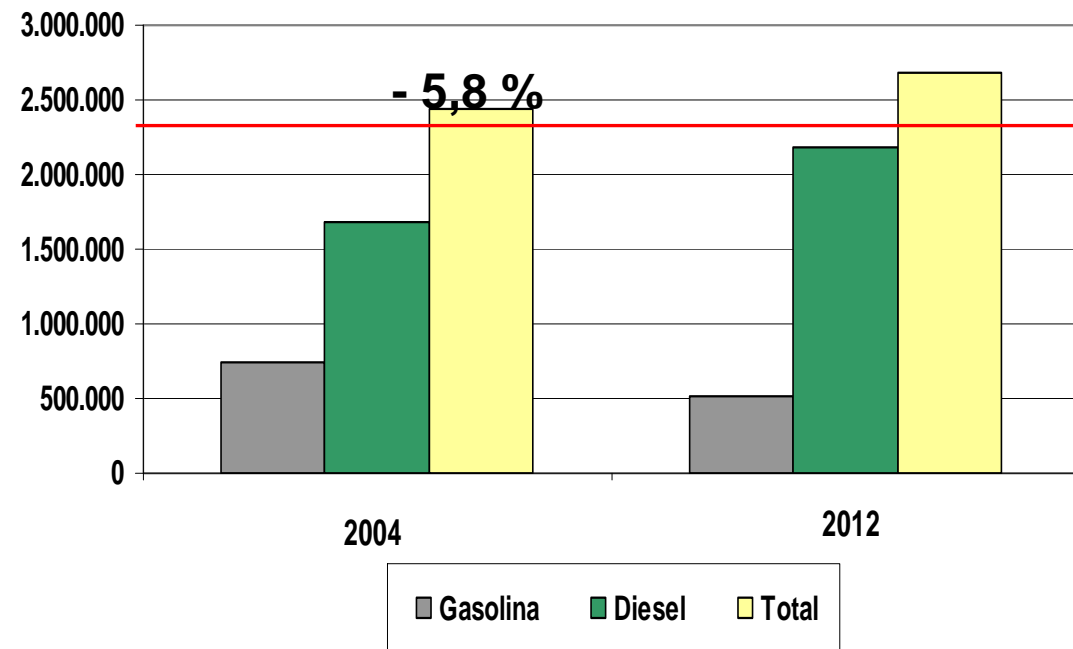
Si persistiera la tendencia actual, sin redactar el Plan Director de Movilidad:



- La movilidad en transporte público podría crecer un 12% en los 8 años de la proyección. Pero este valor no sería suficiente para ganar cuota al transporte privado, que se calcula que también crecerá un 12%.
- Los desplazamientos no motorizados sólo crecerían un 3%
- La cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril no llegaría al 6%

Proyección de la tendencia actual: consumo de energía

Previsions de consum final d'energia



- Se mantendría el aumento de consumo de combustibles fósiles, un 9% en los 8 años, a pesar de la mejora de la eficiencia de los motores.
- Las emisiones de CO₂ aumentarían un 12,8%.

Proyección de la tendencia actual: las emisiones de contaminantes

Las emisiones de NO_x y PM₁₀ emitidas por el transporte, se reducirían en los próximos años alrededor de un 35% y 31% respectivamente gracias a la mejora de los motores de los vehículos.

Contaminants	Total 2004	Total 2012	Variació
Total emissions NO _x	34.319	22.351	-34,87%
Total emissions PM ₁₀	2.988	2.048	-31,46%

Objetivos del pdM (1)

Garantizar la accesibilidad a los ciudadanos de la RMB

Incremento de la oferta de transporte público para llegar a 1.246 millones de viajeros en el año 2012, y mejora de la interconexión de las redes urbanas e interurbanas de autobús y ferrocarril.

Conseguir una red viaria más segura y respetuosa con el entorno

Disminución de un 25% las víctimas mortales en accidentes de tráfico en las carreteras de la RMB, estableciendo la prioridad del transporte público de superficie y de los vehículos más eficientes, y consiguiendo que 185.000 conductores se conviertan en usuarios.

Favorecer los modos no motorizados, la bicicleta y la marcha a pie

Promoción de una red de 150 km de carriles interurbanos para bicicletas, conectada a las estaciones de ferrocarril, que asegure la accesibilidad de los peatones al sistema de transporte público.

Objetivos del pdM (2)

Mejorar la eficiencia del sistema logístico y de distribución de mercancías

Reducción de los costes unitarios de transporte y establecimiento de estrategias para favorecer la competitividad y la mejora energética de las empresas.

Mejorar la calidad ambiental y contribuir a la preservación del clima

Reducción de las emisiones del sistema de transporte: en un 20,5% las de CO₂ y en un 48% las partículas menores de 10 micras, promoviendo una movilidad más limpia que favorezca el uso del transporte público y de vehículos con combustibles alternativos a los fósiles.

Los ejes de actuación del pdM

EA1: Coordinar el urbanismo con la movilidad

EA2: Fomentar una red de infraestructuras de movilidad segura y bien conectada

EA3: Gestionar la movilidad y favorecer el trasvase modal

EA4: Mejorar la calidad del transporte ferroviario

EA5: Conseguir un transporte público de superficie accesible, eficaz y eficiente

EA6: Modernizar la actividad logística y acelerar las infraestructuras ferroviarias de mercancías

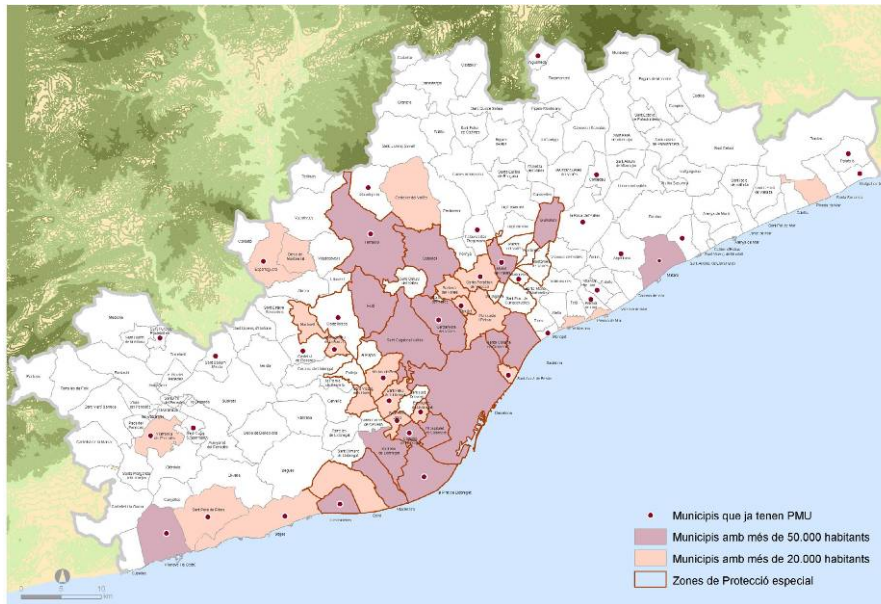
EA7: Garantizar el acceso sostenible a los centros de trabajo

EA8: Promover la eficiencia energética y el uso de los combustibles limpios

EA9: Realizar una gestión participativa de los objetivos del Plan Director de Movilidad

Concretados en 93 medidas

EA1. Coordinar el urbanismo con la movilidad



50 municipios tienen que redactar un PMU

El pdM propone una normativa de evaluación de la movilidad de los nuevos espacios logísticos

Objetivo: detener el incremento de la distancia media de desplazamientos en la RMB y extender la planificación de la movilidad sostenible a todos los ámbitos territoriales y funcionales donde sea necesario.

Implantación: mayoritariamente mediante instrumentos de planificación: En mayo de 2010 se ha aprobado el Plan territorial de la RMB.

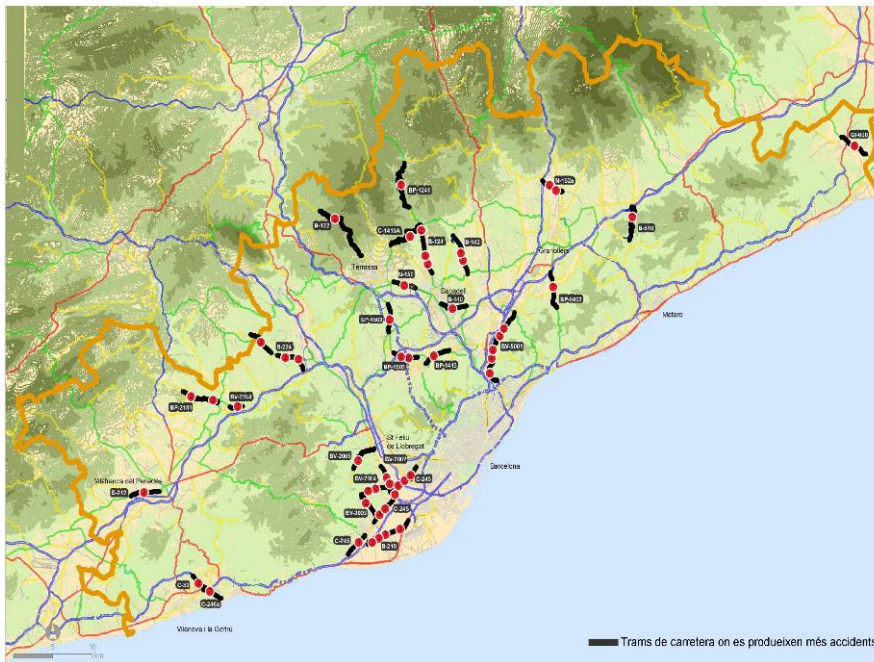
CIM Vallès



EA2. Fomentar una red de Infraestructuras de movilidad segura y bien conectada

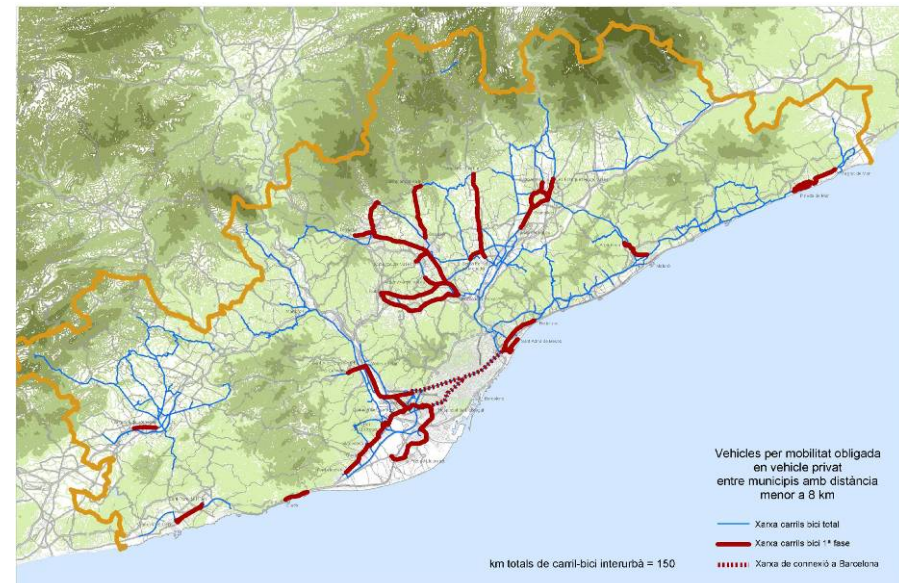
Objetivo: garantizar una red de infraestructuras interurbanas bien conectada y segura para todos los modos de transporte.

Implantación mediante planes específicos y proyectos constructivos.



Actuación en 87 puntos

Reducción de un 20% las víctimas en las carreteras



150 km. de carriles bicicleta y 30 aparcamientos

EA3. Gestionar la movilidad y favorecer el trasvase modal

Objetivo: modificar el excesivo uso del vehículo privado en los desplazamientos interurbanos mediante la gestión de la movilidad.

Implantación mediante proyectos y planes de actuación



12.000 nuevas plazas de aparcamientos de disuasión



Gestión de la velocidad en la C-32

EA4. Mejorar la calidad del transporte ferroviario



Nuevo esquema de servicio de cercanías

Se prevé crecer hasta 721 millones de viajeros anuales entre todos los modos ferroviarios.

Objetivo: dar una oferta ferroviaria mejor y garantizar la integración de redes.

Implantación mediante mejora inversiones de explotación y optimización de las redes.

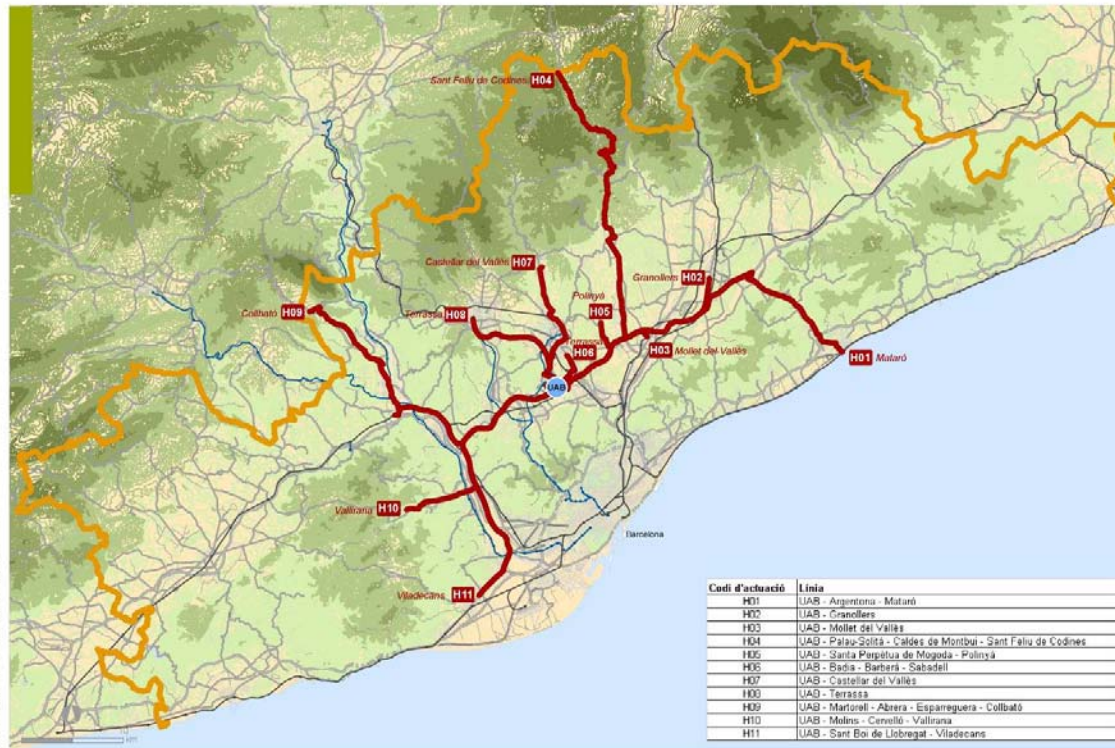


Incorporación de 100 nuevos metros

EA5. Conseguir un transporte público de superficie accesible, eficaz y eficiente

Objetivo: garantizar un transporte público de superficie de calidad y competitivo con el vehículo privado en tiempo de viaje.

Implantación mediante el desarrollo de un pla de servicios y proyectos tecnológicos específicos en el ámbito de la información y la comunicación.



320 nuevos autobuses interurbanos para 20 millones de viajeros más

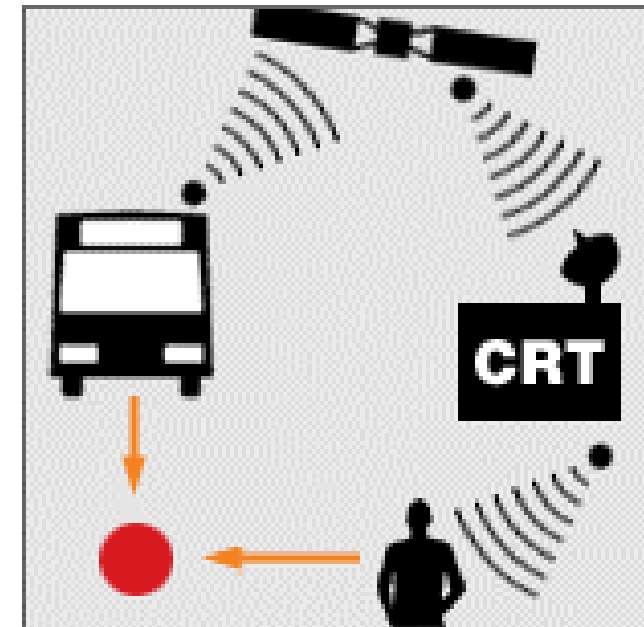
EA5. Conseguir un transporte público de superficie accesible, eficaz y eficiente (cont)



Carriles bus en los accesos de 7 ciudades de la RMB

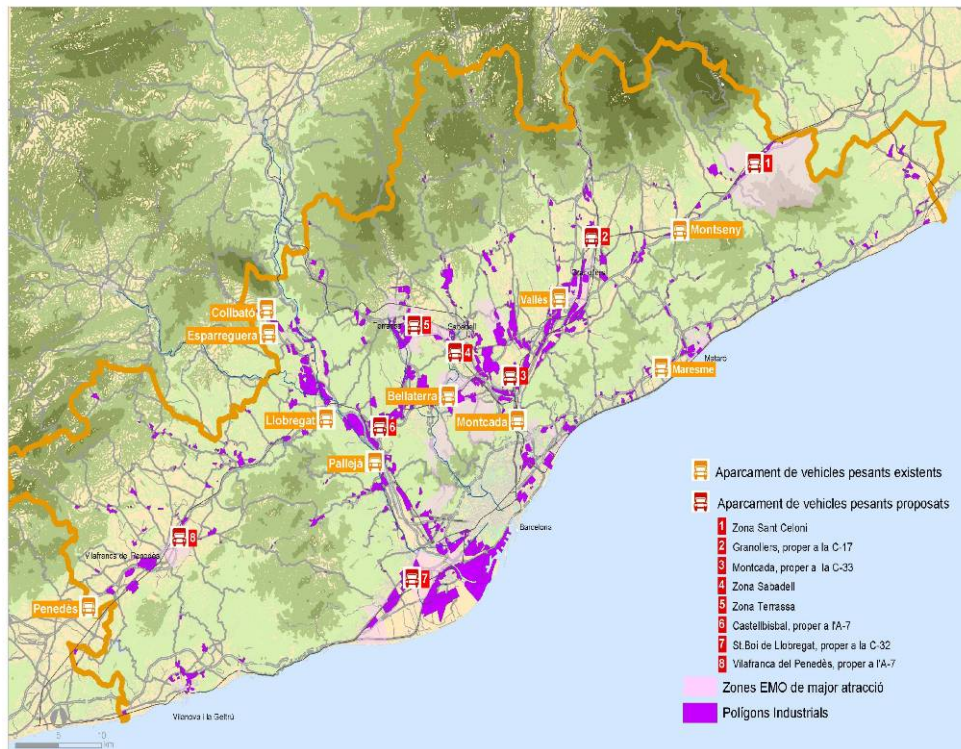
Objetivo: garantizar un transporte público de superficie de calidad y competitivo con el vehículo privado en tiempo de viaje.

Implantación mediante el desarrollo de un pla de servicios y proyectos tecnológicos específicos en el ámbito de la información y la comunicación.



100% de la flota con sistema de comunicación incorporado

EA6. Modernizar la actividad logística y acelerar las infraestructuras ferroviarias de mercancías



8 nuevos aparcamientos de vehículos pesados

Se propone triplicar las Tm-km. transportadas por ferrocarril

Objetivo: potenciar un sistema logístico eficiente y minimizar los costes unitarios del transporte de mercancías.

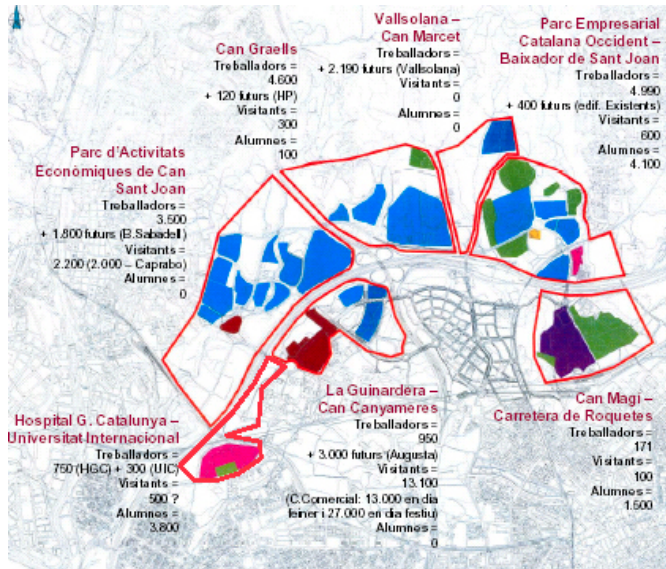
Implantación a partir de la mesa de concertación de la logística y el seguimiento estricto de los planes aprobados de infraestructuras



EA7. Garantizar el acceso sostenible a los centros generadores de movilidad



Portal de webs de coche compartido para aumentar la ocupación de los vehículos en un 10%, hasta 1,43 personas de media



64 planes de movilidad de centros generadores de movilidad (CGM)

Objetivo: garantizar el acceso con transporte público y medios no motorizados a los centros generadores de la movilidad en la RMB.

Implantación mediante planes específicos de movilidad de los CGM y con la participación de todos los agentes económicos y sociales.



Promoción de la logística nocturna

EA8. Promover la eficiencia energética y el uso de los combustibles limpios

Objetivo: reducción del consumo de energía proveniente de los combustibles fósiles, de las emisiones de los gases efecto invernadero y de los contaminantes del aire producidos por el sistema de transporte.

Implantación a través de los planes de los operadores de transporte y de la creación de incentivos por parte de la administración.



Alcanzar 1.735 autobuses y autocares con gas natural o híbridos



Más de 14.000 cursos de conducción eficiente y 185.000 personas participante en medidas de eficiencia del vehículo privado y el camión

EA9. Realizar una gestión participativa de los objetivos del Plan Director de Movilidad



Un compromiso con la formación en movilidad

Objetivo: garantizar la implicación de todos los agentes a quienes afecta la movilidad en la RMB para conseguir las sinergias necesarias que garanticen el éxito de los objetivos que se ha propuesto el pdM.

Implantación a través del trabajo en red de todas las instituciones que participan en actuaciones de formación, comunicación e información de la movilidad.

Duplicar el número de municipios comprometidos con la Semana de la Movilidad Sostenible e involucrar a las empresas

**DEIXAR EL COTXE
ÉS CADA COP MÉS FÀCIL**



**Setmana de la Mobilitat
Sostenible i Segura**
Del 22 al 29 de setembre

Evaluación de las
medidas del pdM

**Cumplimiento de
los objetivos**

Cumplimiento de los objetivos

Potenciar la movilidad metropolitana sostenible

	2004	Tend 2012	PDM 2012	Variació	Variació
Mode	Veh -km	Veh -km	Veh -km	PDM/Tenden	PDM/2004
Autobús	241,7	305,1	361,3	18%	49,5%
Veh privat + taxi	15.896,2	17.364,2	13.809,5	-20%	-13,1%
Total viatgers carretera	16.137,9	17.669,3	14.170,7	-20%	-12,2%
Total viatgers ferrocarril	172,1	211,4	224,2	6%	30,2%
	Veh - Km	veh - Km	veh - Km		
Mercaderies carretera	10.275,4	12.941,9	12.290,7	-5%	19,6%
Mercadereis ferrocarril	26,0	50,5	85,4	69%	229,1%
Total mercaderies	10.301,4	12.992,4	12.376,1	-5%	20,1%

**Se logra reducir el uso del vehículo privado de un 13% respecto a 2004
En los PMU la reducción se fija en un 10%**

Cumplimiento de los objetivos

Promover un cambio modal de la demanda hacia los modos más sostenibles

	2004	Tendencial 2012	PDM 2012	2004	Tendencial	PDM
Mode	Viatger/es	Viatger/es	Viatger/es	Pes relatiu	Pes relatiu	Pes relatiu
Total transport Públic	985.624.268	1.092.863.387	1.246.471.387	29,55%	30,08%	34,31%
Total transport privat	1.299.075.960	1.456.840.000	1.280.032.000	38,95%	40,10%	35,24%
Peu i bicicleta	1.050.222.600	1.083.040.000	1.106.240.000	31,49%	29,81%	30,45%
Mobilitat total	3.334.922.828	3.632.743.387	3.632.743.387	100,00%	100,00%	100,00%

- 1.246 M pasajeros en transporte público el año 2012, 35% más que el año 2004 y se incrementa un 5% el peso del transporte público en detrimento del privado
- Se alcanza una proporción 2/3 transporte público y no motorizados, 1/3 el vehículo privado.
- En los PMU se valora la reducción del 5% de pasajeros del vehículo privado.

Cumplimiento de los objetivos

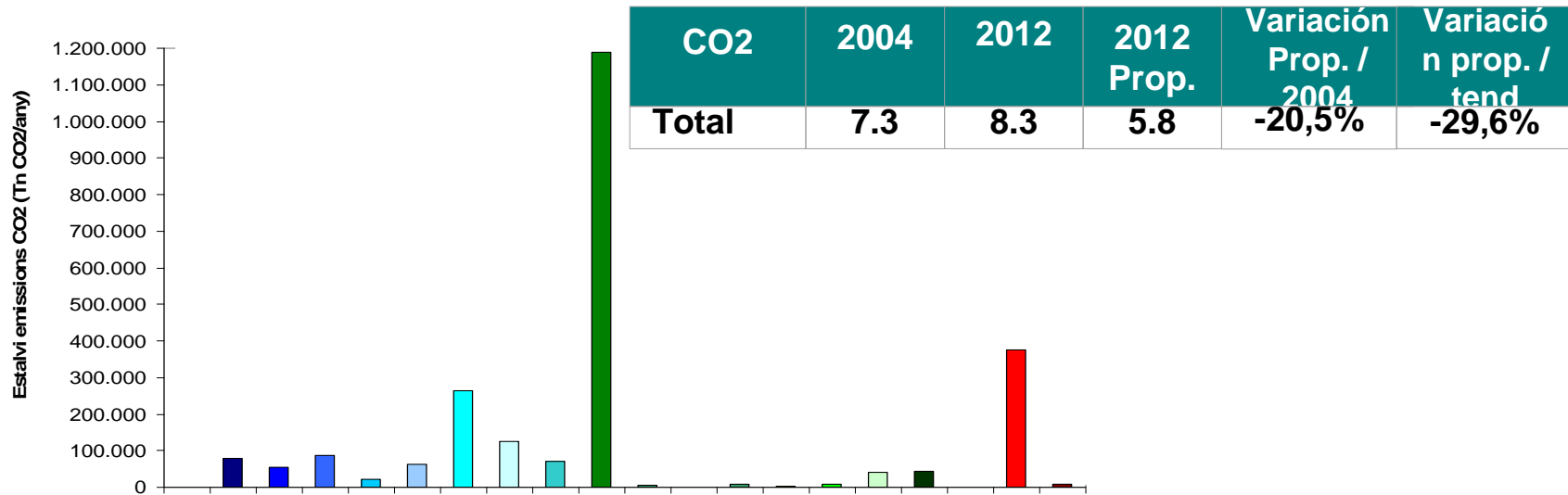
Contribuir a la competitividad económica, social y ambiental
Variable de referencia: costes totales (internos+externos)

Costos unitaris del transport	Unitats	Valor 2004	Valor tend 2012	Valor Prop. PDM 2012	Prop. PDM / tend	Prop. PDM / 2004
T. públic	€/viatg·km	0,583	0,555	0,541	-2,6%	-7,2%
T. privat	€/viatg·km	0,749	0,691	0,637	-7,7%	-14,9%
T. de passatgers	€/viatg·km	0,699	0,651	0,603	-7,4%	-13,7%
T. de mercaderies	€/Tm·km	1,044	1,164	1,096	-5,9%	5,0%

El pdM consigue reducir los costes unitarios del transporte, respecto a la evolución tendencial.

Cumplimiento de los objetivos

Reducir la contribución de la movilidad al cambio climático

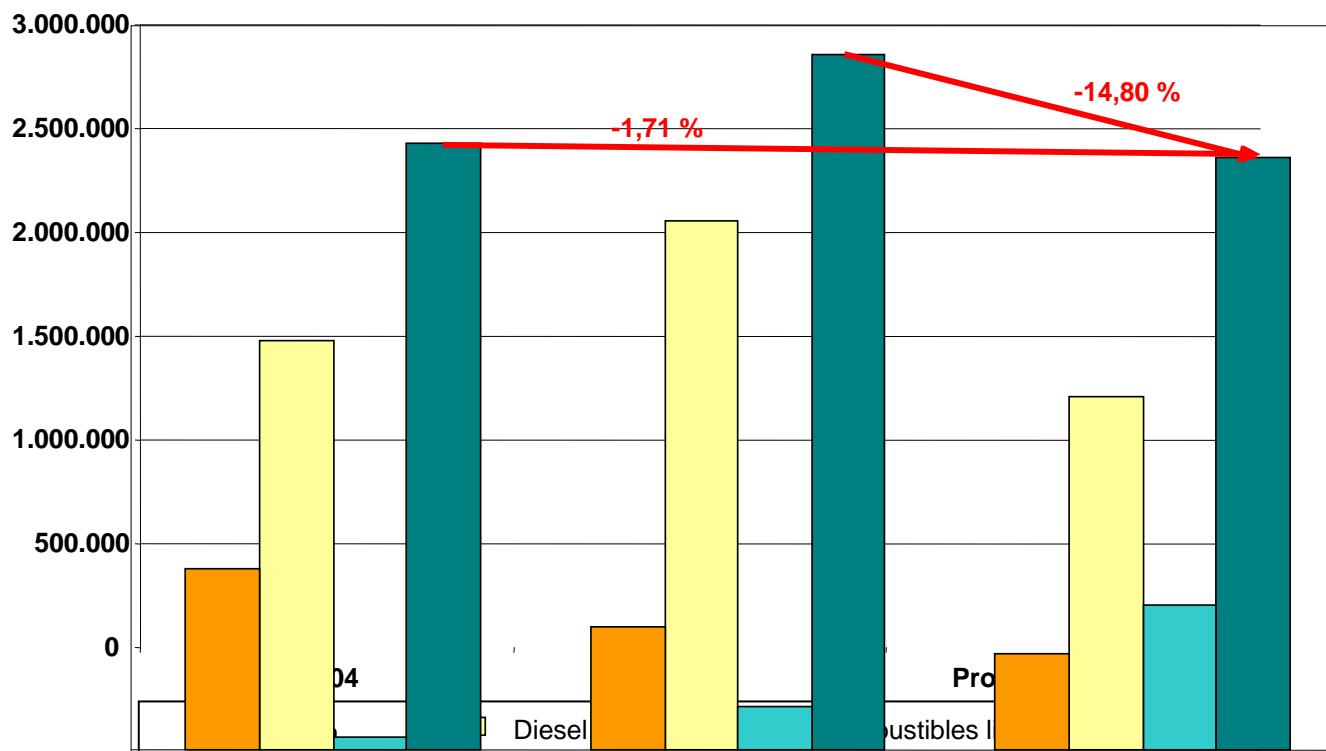


Los biocombustibles, la optimización de la velocidad en la red básica, el incremento de la ocupación de los vehículos y la disminución de los desplazamientos en vehículo privado son las medidas más efectivas para reducir las emisiones GEH.

Con las acciones propuestas en el pdM se consigue reducir las emisiones de CO₂ más de un 20%, valor que deben alcanzar también los PMU por aplicación de las DNM

Cumplimiento de los objetivos

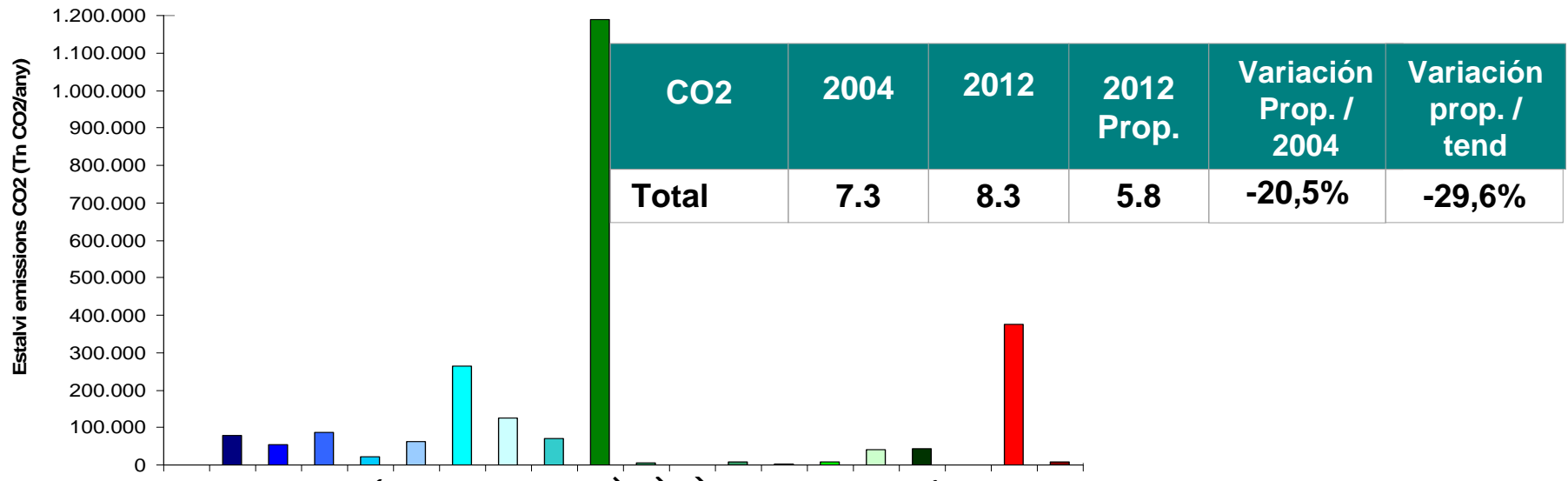
Moderar el consumo y reducir la intensidad energética del transporte en la RMB



De 50 a 595 Ktep de combustibles sostenibles y reducción de un 25% del consumo de gasolina y diesel

Cumplimiento de los objetivos

Reducir la contribución de la movilidad al cambio climático



Los biocombustibles, la optimización de la velocidad en la red básica, el incremento de la ocupación de los vehículos y la disminución de los desplazamientos en vehículo privado son las medidas más efectivas para reducir las emisiones GEH.

Con las acciones propuestas en el pdM se consigue reducir las emisiones de CO₂ más de un 20%, valor que deben alcanzar también los PMU por aplicación de las DNM

Cumplimiento de los objetivos

Reducir la contaminación atmosférica resultante del transporte

Emisiones de contaminantes	2004	2012 Tend	2012 Prop.	Variación Prop. / 2004	Variación prop. / tend
PM ₁₀	2.988	2.048	1.551	-48,08%	-24,24%
NOx	34.319	22.351	20.749	-39,54%	-7,17%

La renovación del parque, la optimización de la velocidad en la red básica, el incremento de la ocupación de los vehículos y la disminución de los desplazamientos en vehículo privado son las medidas más efectivas para mejorar la calidad del aire.

El conjunto de medidas del pdM consiguen reducir las emisiones de contaminantes que afectan a la calidad del aire al conjunto de la RMB, en coherencia con los objetivos del Plan de Actuación en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico

Cumplimiento de los objetivos

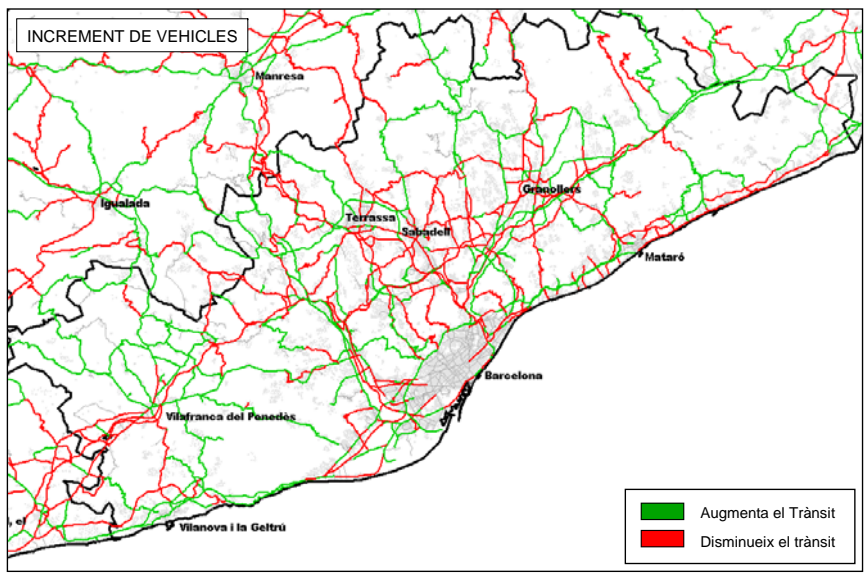
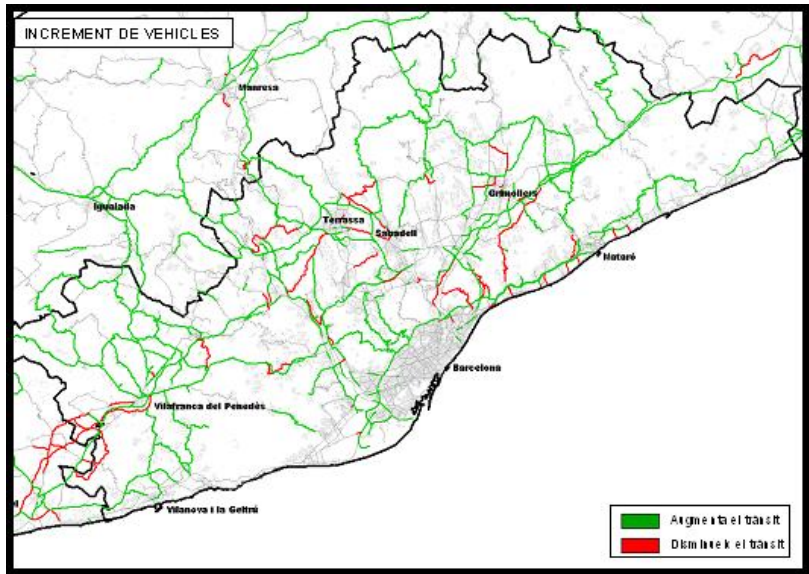
Reducir la accidentalidad en las carreteras

Número de víctimas	2004	2012 pdM	Variación
Total	1.627	975	-40%

El pdM amplía el objetivo de reducción de accidentes programado por el SCT hasta el año 2010. El reto más importante en cuanto a la accidentalidad se encuentra en el ámbito urbano

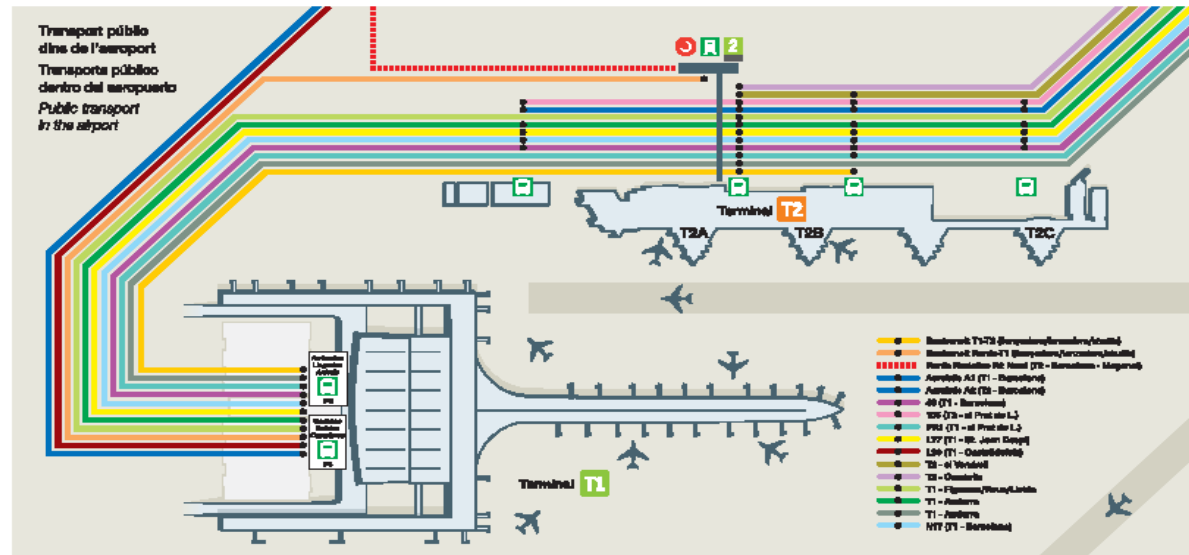
La red viaria interurbana

Proyecciones de las variaciones de tráfico tendencial con las propuestas del pdM



Aumenta tràfic
Reduce tràfic

Seguimiento del grado de ejecución del pdM Julio 09



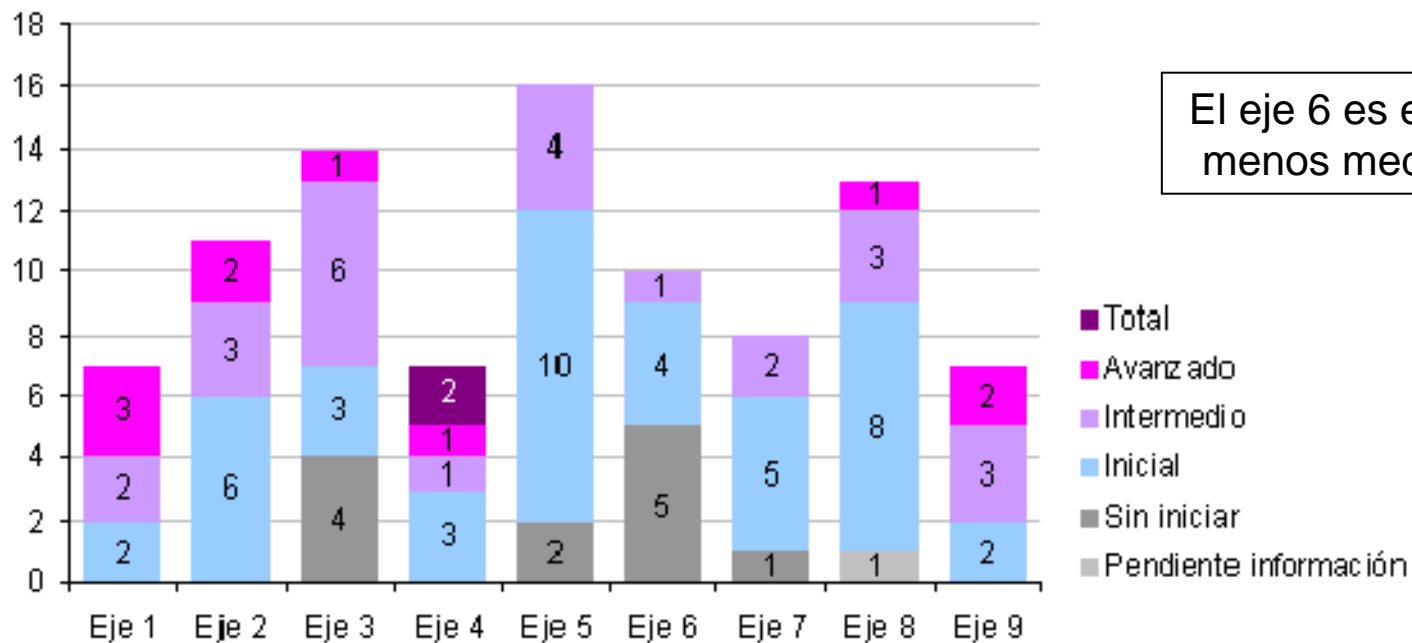
En septiembre de 2008 el Gobierno de la Generalitat aprobó el pdM de la RMB

El pdM en marcha

Número de medidas por eje según el grado de ejecución

El pdM tiene 80 medidas en marcha de 93 previstas. 37 con un buen grado de ejecución.

Número de medidas por eje según grado de ejecución



Los ejes 1 y 9 son los que presentan mayor grado de ejecución

El eje 6 es el que presenta menos medidas iniciadas

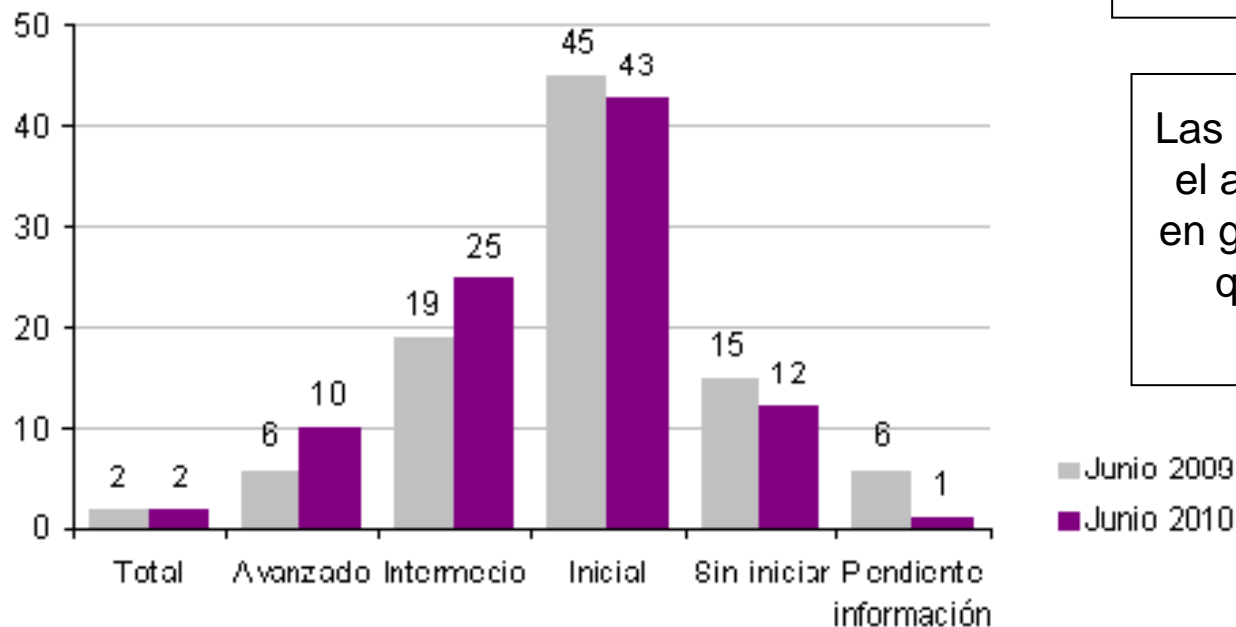
Número de medidas por eje según el grado de ejecución

La evolución de la ejecución de las medidas es correcta y en general de acuerdo con las previsiones del plan..

Algunas de las medidas que están sin iniciar están en revisión: el caso más evidente es el fomento de los biocombustibles

Las medidas que se han iniciado el año 2010 lo están haciendo, en general, a un ritmo más lento que las que ya estaban en marcha

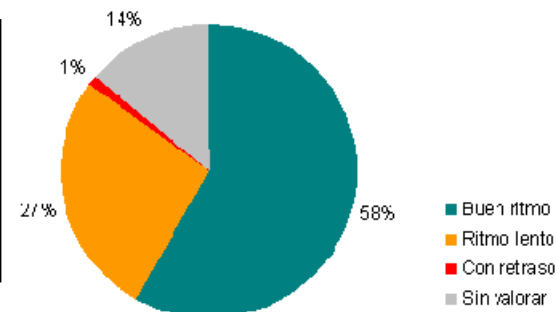
Número de medidas según grado de ejecución respecto al año anterior



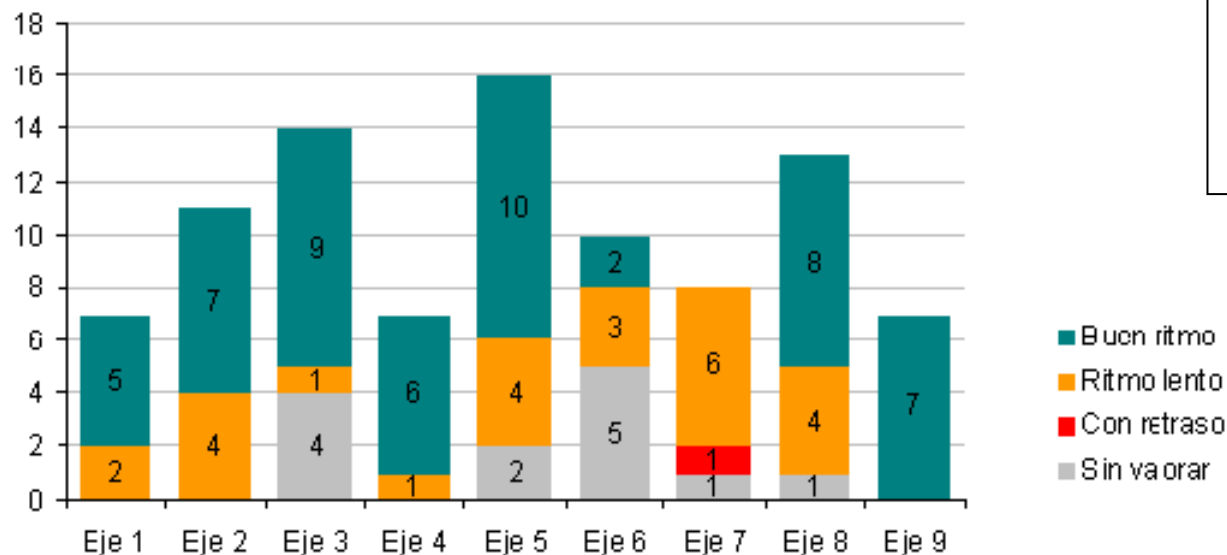
Ritmo de ejecución del conjunto de medidas

La evolución del ritmo de ejecución de las medidas es estable. Hay un 28% de medidas que se considera se deben acelerar.

Ritmo de ejecución del conjunto de medidas (Junio 2010)



Número de medidas por eje según ritmo de ejecución

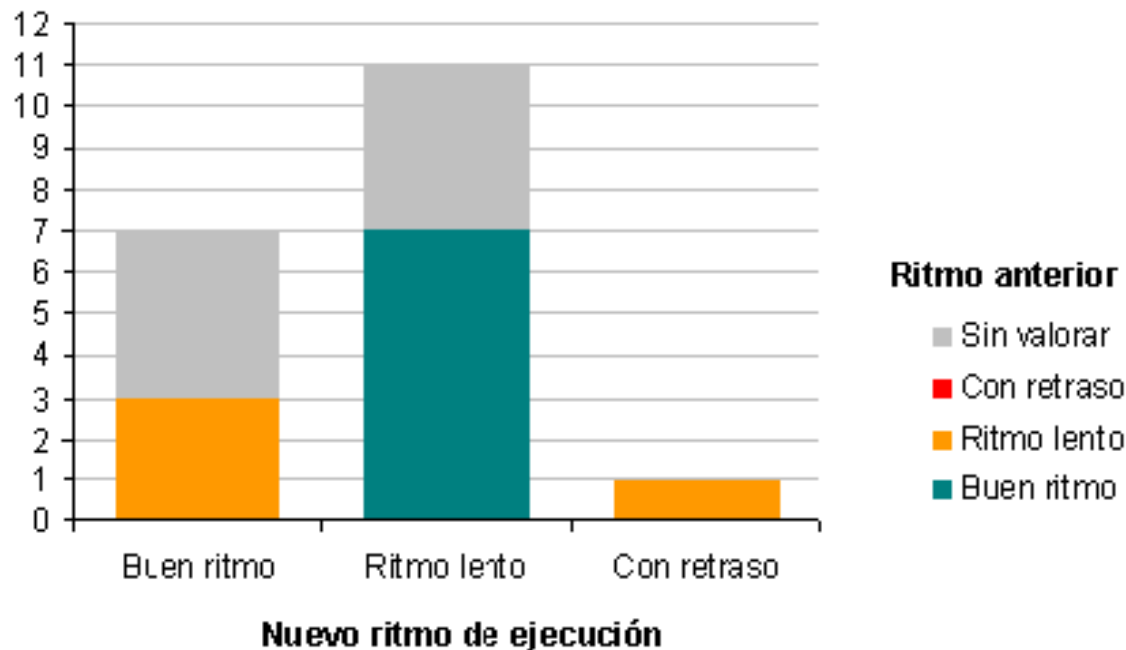


Los ejes 1,2,3,4,5,8 y 9 tienen más del 50 % de las medidas a buen ritmo de ejecución

Los ejes 6 y 7 son los que porcentualmente van a un ritmo más lento.

Ritmo de ejecución del conjunto de medidas

Número de medidas que han cambiado su ritmo de ejecución durante el último año



Se ha detectado una tendencia a disminuir el ritmo de ejecución de las medidas. En algunos casos por que los estudios de preparación se han retrasado y en otros por temas presupuestarios.

Evolución de los objetivos operativos

Objetivos	Valor 2006	Valor 2008	Valor Objetivo	Incremento Objetivo 2006-2012	Incremento 2006-2008
Reducción del coste unitario del viaje					
Costes unitarios del transporte público (€/pasajero-km)	0,559	0,580	0,518	-7,2%	3,9%
Costes unitarios del transporte privado (€/pasajero-km)	0,719	0,737	0,612	-15,0%	2,5%
Minimizar la distancia media de los desplazamientos					
Distancia media de los desplazamientos en día laborable (km)	6,6	-	6,8	2,5%	-
Potenciar el cambio modal de la movilidad metropolitana					
Proporción de pie y bicicleta en el total de desplazamientos (%)	45,00%	45,64%	43,5%	-3,3%	1,4%
Proporción de transporte público en el total de desplazamientos (%)	18,30%	19,21%	21,2%	16,1%	5,0%
Proporción de vehículo privado motorizado en el total de desplazamientos (%)	36,70%	35,15%	33,2%	-9,5%	-4,2%
Reducir las externalidades del sistema de transportes					
Costes totales externos del transporte (millones €)	5.925	5.775	5.082	-14,2%	-2,5%
Moderar el consumo y reducir la intensidad energética del transporte					
Consumo energético total (miles tep/año)	2.293	2.254	2.167	-5,5%	-1,7%
Reducir la contribución del sistema de movilidad al cambio climático					
Emisiones de CO2 descontando el biodiésel (miles de toneladas / año)	6.866	6.667	5.248	-23,6%	-2,9%
Reducir la contaminación atmosférica resultante del transporte					
Emisiones de PM10 (toneladas / año)	2.436	2.220	1.278	-47,5%	-8,9%
Emisiones de NOx (toneladas / año)	38.771	35.292	25.048	-35,4%	-9,0%
Reducir la accidentalidad					
Número de accidentes mortales / 10M. vehículos-km	0,062	0,049	0,060	-2,6%	-31,9%

Seguimiento de las actuaciones del pdM

Objetivos

- Que cada institución asuma las medidas que el plan le ha asignado
- Establecer la mecánica de trabajo con cada institución
- Promover acciones para dinamizar las actuaciones más complejas
- Consensuar los cambios que hagan más sencilla la ejecución de actuaciones
- Adaptar el plan a los cambios técnicos y legales que se produzcan

Seguimiento del pdM por agente

Cuestión cabal:

Es necesaria una implicación a nivel directivo de los agentes responsables para garantizar que se implementan los objetivos del pdM en las medidas a ejecutar y se alcanza un grado de ejecución suficiente

- **Se plantea**

- Conocer de 1ª mano la ejecución de las medidas planteadas
- Conocer las variaciones en la ejecución de la medida y las desviaciones en los valores de seguimiento de la misma
- Prever las desviaciones de los objetivos centrales del pdM y poder establecer mecanismos correctores cuando sea necesario aprovechando sinergias entre las diferentes medidas

Ficha tipo

Área de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità	Eje EA3. Gestionar la movilidad y favorecer el trasvase modal	EA3.03	
Medida 03. USO DE LOS PEAJES COMO INSTRUMENTOS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
Descripción de la medida			
Avanzar hacia un sistema de peaje generalizado en línea con las directivas de la UE que permita imputar los costes externos a quien corresponda y disuada a su vez del uso del vehículo privado. Esta medida también favorecerá el trasvase de mercancías hacia el ferrocarril, se propone estudiar una estrategia combinada que incluya: <ol style="list-style-type: none"> 1. Peajes con tarifa kilométrica en función de los niveles de congestión y contaminación, y que podría variar según la oferta del transporte público y la tipología del vehículo. 2. Regulación del aparcamiento en las ciudades importantes y centros de actividad económica. 3. Establecimiento de vías reservadas para el TPC y en algunos vasos VAO con 3 o más ocupantes. 4. Red de aparcamientos disuasorios "en origen". 5. Un sistema de peaje para los vehículos de paso. 			
Ámbito de actuación			
Red viaria de la RMB:			
Responsables de la actuación			
DPTOP - SM - Programa per a la Mobilitat		Ministerio de Fomento	
Estrategia de actuación de la ATM			
Seguimiento dentro del grupo de trabajo de peajes de DPTOP.			
Actuaciones realizadas			
Estudio redactado sobre el sistema de peajes de la RMB (ATM). Prueba piloto "Detección de la ocupación en el peaje de los túneles de "Vallvidrera" (TABASA, CENIT). El estudio se denomina "Elaboración de propuesta a corto plazo para la reordenación del sistema de peajes como instrumento de gestión de la movilidad en la RMB".			
Actuaciones a llevar a cabo			
1. Estudio de aplicabilidad de la medida en la RMB y de establecimiento de las condiciones básicas de implantación (ATM). 2. Proyecto tecnológico y de determinación del ámbito territorial. 3. Proyecto normativo (DPTOP). 4. Instalación de los instrumentos tecnológicos ambientales y de información de la movilidad. 5. Campaña de información y prueba piloto.			
Grado de ejecución		Ritmo de ejecución	
Intermedio			
Valores locales o sectoriales de seguimiento			
	2004	2008	Objetivo
Longitud de vías de peaje con nuevas medidas de gestión de la movilidad (km).	-	-	-
IMD media en la red viaria básica (vehículos/km y día)	59.873	55.264	49.870

Acciones de dinamización de medidas

Estudios técnicos:

Sostenibilidad del sistema de peajes

Portal de coche compartido

Jornadas

Planes de movilidad urbana

La logística: eficiencia energética

Documentos y aplicativos informáticos

Facilitar la redacción de un plan de desplazamientos de empresa

Directrices para la redacción de PMU

Tareas ATM

- Confeccionar y actualizar las fichas de seguimiento
- Establecer mecanismos de evaluación de los objetivos del pdM
- Establecer los valores de seguimiento definitivos
- Actualizar el cuadro de indicadores del pdM
- Impulsar las medidas en que es responsable
- Colaborar en las medidas en que es agente implicado
- Detectar las medidas que se desvían de su programación y hacer propuestas correctoras

Actuaciones en marcha ATM

- Alegaciones PTMB
- Propuesta de infraestructuras de TPC dentro del PDI
- Propuesta de ordenación de peajes
- Seguimiento del plan de servicios
- Dirección e impulso de PME
- Mesa de la logística
- Impulsar SVVSC
- Diferentes actuaciones en infomovilidad
- Colaboración en diferentes estudios

Consecución de los objetivos

El pdM de la RMB contempla medidas concretas, presupuestadas y con valores sectoriales de seguimiento que han sido elaboradas teniendo presentes las conclusiones del escenario tendencial y con las cuales se pueden conseguir los objetivos fijados



Las claves del éxito:

- Un conjunto de medidas lo suficientemente amplio y que aporta sinergias con acciones ya en curso o planificadas a fecha de hoy.
- Un grado de compromiso suficientemente amplio de todos los agentes responsables en materia de movilidad en la RMB.
- Un conjunto de instrumentos de planificación con acciones concertadas y sinérgicas: **El mecanismo de seguimiento** como elemento determinante para alcanzar los objetivos del pdM

Por eso es necesaria la colaboración de todos para lograr los objetivos

- **Es necesaria una mayor información de los indicadores de la movilidad, especialmente en el ámbito urbano → realizar una encuesta de cara a poder valorar mejor la situación actual y poder ver como evolucionan los indicadores de seguimiento a medida que se ejecutan las diferentes propuestas.**
- **Realizar un seguimiento exhaustivo de los valores de seguimiento. En la web de la ATM se hallará la información de la evolución de todas las medidas del pdM.**
- **En la web de la ATM se abrirá un apartado de foros para compartir opiniones sobre diferentes aspectos de la movilidad que estén relacionados con los objetivos del pdM**
- **La ATM mantiene y promueve las funciones del Consejo de la Movilidad de la RMB como órgano de seguimiento y participación directa de las asociaciones.**

Foros de participación

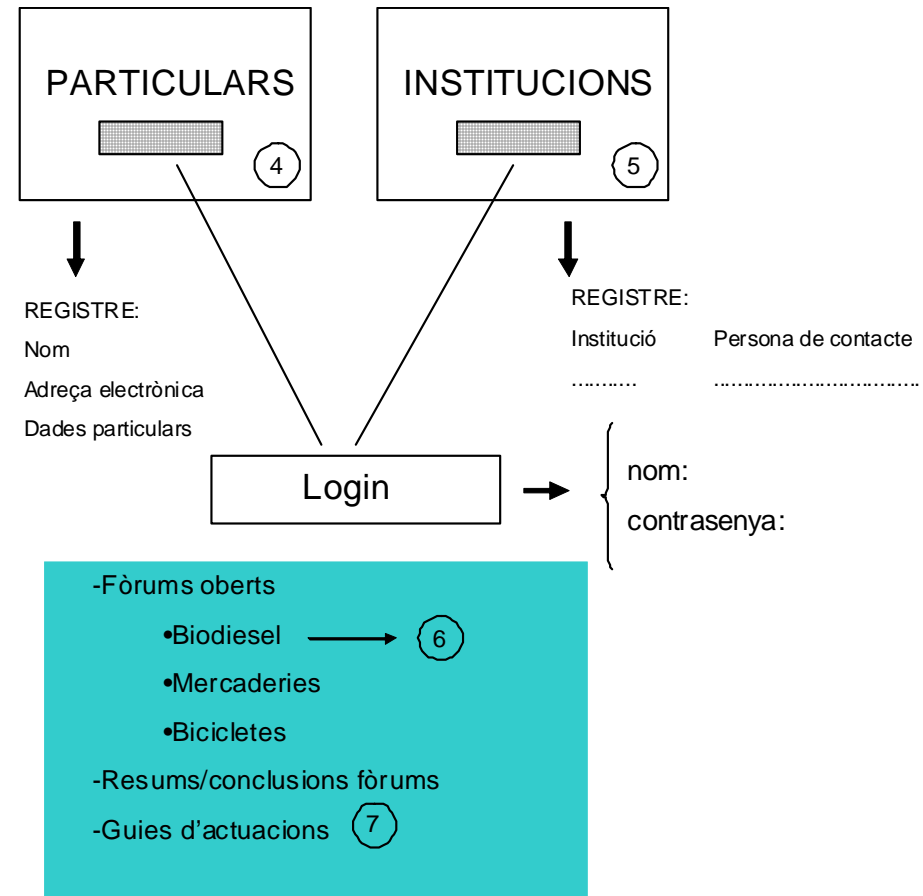
Los Foros pretenden compartir información sobre el estado del arte y conocer la opinión de otras personas e instituciones sobre temas que debemos implementar

Pla Director de Mobilitat

Participació de institucions i particulars al PDM

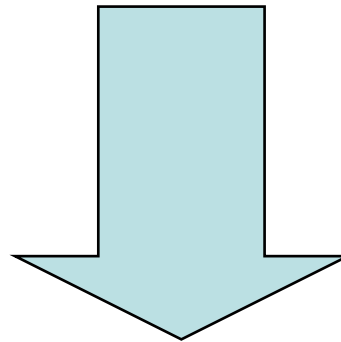
ENTRAR >> >>

- Documents PDM 2012
- Observatori de la Mobilitat
- Participació PDM
- Guies i aplicatius



Conclusión

El plan director de movilidad de la RMB como instrumento idóneo para lograr los objetivos marcados en la ley de movilidad



Reclaman un amplio grado de compromiso de todas las partes y alcanzar estabilidad en sus fórmulas de gestión, seguimiento y financiación



**Para intercambiar ideas
Muchas gracias por vuestra atención**

Lluís Alegre Valls
Jefe del Servicio de Movilidad de la ATM
lalegre@atm.cat
Información del pdM en la WEB
www.atm.cat

La información de este documento se ha elaborado utilizando datos facilitados por:
DPTOP, DMAH, Institut Cerdà, Estudio Ramon Folch, Mcrit, ICAEN y la propia ATM