

Dictamen 7.2008

sobre el Pla director de mobilitat de la Regió
Metropolitana de Barcelona.

Índex

DICTAMEN 7/2008 sobre el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.....	2
---	---

DICTAMEN 7/2008 sobre el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 17 de març del 2008, aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 21 de febrer del 2008 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

La Comissió de treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 11 de març i va elaborar la Proposta de dictamen.

II. CONTINGUT

El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM) consta de cinc documents, cinc annexos i un resum executiu.

El document 1 s'anomena **emmarcament i aspectes metodològics**. Mitjançant aquest document es realitza la presentació del Pla. S'estableix que el PDM té per objecte planificar la mobilitat de la regió metropolitana tenint present tots els modes de transport, el passatge i les mercaderies i fomentar els desplaçaments dels modes no motoritzats. En el document es descriu l'àmbit territorial del Pla. També es descriuen els seus aspectes metodològics, es fa referència al marc legal, al marc de planificació, als antecedents i a la metodologia de treball. D'altra banda, s'especifica quina ha estat la tramitació del PDM i la tramitació que manca fins que el Govern l'aprovi. També es descriu com s'ha realitzat la recollida d'informació mitjançant els estudis instrumentals. Es presenten els objectius del Pla, diferenciant entre la sostenibilitat social, econòmica i ambiental i d'altres objectius estratègics. Es fa esment de la participació institucional i ciutadana que s'ha dut a terme en l'elaboració del Pla. També s'indica que el Pla s'ha sotmès a avaluacions alternatives per escollir-ne la més eficient. D'altra banda, es presenten els 60 indicadors proposats per fer el seguiment de l'evolució de les diverses variables.

El document 2 s'anomena **Diagnosi**. En la introducció se'ns informa que la diagnosi, que abasta el marc físic de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), es formula tenint en compte els diferents estudis instrumentals realitzats, els documents legals i tècnics existents i dues enquestes de mobilitat. Es presenten les variables territorials de la mobilitat i s'analitza, entre d'altres, la població i l'habitatge. També s'analitza la mobilitat en l'RMB; les infraestructures viàries; la xarxa ferroviària; el transport públic de superfície; el transport públic de mercaderies; les infraestructures específiques per a bicicletes i vianants; els intercanviadors i els

aparcaments de dissuasió i els centres generadors de mobilitat. Es realitza una diagnosi ambiental per tal de poder incorporar criteris de sostenibilitat en la fase de planificació de la mobilitat. S'analitza la seguretat i les afectacions a la xarxa viària i també la dimensió subjectiva de la mobilitat, és a dir, el conjunt de percepcions, predisposicions i valoracions dels ciutadans.

El document 3 s'anomena la **proposta del Pla**. Aquest document ens mostra una anàlisi de l'evolució prevista de la mobilitat i de les seves conseqüències econòmiques, mediambientals i socials. També ens mostra una anàlisi tendencial de les infraestructures, de l'evolució de les variables de mobilitat i dels consums de combustible i de les emissions no contaminants. En un altre apartat s'avaluen els objectius del Pla i es proposa un model de mobilitat. També es presenta un resum dels nou eixos d'actuació del Pla i de les mesures que contenen, es presenten els resultats del Pla, la quantificació dels valors específics per a cada objectiu operatiu del Pla, un estudi de viabilitat i el programa d'inversions.

El document 4 s'anomena **fitxes de mesures**. En aquest document s'expliquen les mesures proposades al Pla. Es realitza una fitxa per cada mesura. Aquesta fitxa conté la descripció de la mesura, l'àmbit d'actuació, els objectius a aconseguir, les actuacions a dur a terme, el grau d'eficàcia, el responsable de l'actuació, els agents implicats, els efectes ambientals i de la mobilitat, casos de bona pràctica, valors de seguiment, indicadors del PDM associats a la mesura, les directrius nacionals de la mobilitat relacionades amb la mesura, el cost d'implementació estimat i el calendari d'implantació. En algunes fitxes també s'inclou una taula i un plànol on es proposa en quin lloc s'ha d'executar la mesura.

El document 5 s'anomena **memòria ambiental**. En aquest document, en primer lloc, es descriuen les característiques bàsiques del PDM i del seu procés d'avaluació. Tot seguit es fa una valoració de l'informe de sostenibilitat ambiental i de la seva qualitat, s'avalua el resultat de les consultes realitzades i el seu grau de consideració i s'analitzen els impactes ambientals significatius. Finalment es fan algunes consideracions per incorporar al Pla.

L'annex 1 s'anomena **projeccions de trànsit interurbà**. En aquest annex s'efectua una previsió de trànsit a la xarxa viària de la regió metropolitana per a l'any 2012, que és l'horitzó temporal del Pla, sobre la base de les hipòtesis de l'escenari tendencial.

L'annex 2 s'anomena **avaluació de les emissions**. En aquest annex es fa un estudi de context sobre el canvi climàtic, el context energètic, les emissions d'origen energètic, la qualitat de l'aire i les polítiques de transport. També s'estableix la metodologia de càlcul del consum d'energia i de les emissions i es fa una anàlisi de sensibilitat del model d'emissions. Es planteja l'escenari de consums i d'emissions a l'RMB l'any 2004 i es fa l'anàlisi tendencial al 2012. També es presenta l'avaluació de les emissions de les mesures del PDM.

L'annex 3 s'anomena **programa de participació ciutadana** del PDM. En aquest annex s'estableix que el programa de participació ciutadana s'estructura com un procés en paral·lel al de l'elaboració del PDM i garanteix la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals puguin quedar afectades. Mitjançant el programa es pretén promoure la participació ciutadana en el procés d'elaboració del PDM, es pretén garantir i fomentar els drets d'iniciativa, d'informació i de participació i es pretén facilitar la divulgació i comprensió del contingut del PDM.

L'annex 4 s'anomena **informe de sostenibilitat ambiental**. En aquest annex es presenta una diagnosi ambiental del PDM en relació amb el model energètic, el model territorial i el cost de les externalitats del transport. També es defineixen els objectius ambientals i es descriuen i avaluen les alternatives i els impactes ambientals significatius. Es realitza una avaluació global del PDM, es descriuen les mesures de seguiment i de supervisió previstes i es presenta un informe de viabilitat econòmica.

L'annex 5 s'anomena **programa de nous serveis públics regulars de transports de viatgers per carretera** a l'RMB. En aquest annex s'hi recullen les propostes sobre nous serveis i es fa una estimació de costos. També es fa una anàlisi de l'accessibilitat als municipis i es fa una avaluació dels estalvis en els temps de viatge dels nous serveis proposats.

Finalment hi ha una **resum executiu** del PDM.

III. OBSERVACIONS GENERALS

Primera. El CTESC valora positivament que el Govern li hagi tramès el PDM per a la seva consideració i entén que aquest Pla que es trameta és el primer d'una sèrie de plans que han d'ordenar la mobilitat a Catalunya.

Segona. El CTESC considera que la consecució del PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona és un pas fonamental per promoure el canvi del model de mobilitat que es basa en l'ús intensiu del vehicle privat motoritzat. El PDM com a eina per planificar la mobilitat posa les bases necessàries per fomentar la mobilitat sostenible i segura en el marc de l'RMB.

Tercera. El CTESC valora positivament el procés participatiu que s'ha dut a terme en l'elaboració de les diferents fases del PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona. Tanmateix, es troba a faltar que no s'hagi creat un espai participatiu específic per fer el seguiment de la posada en funcionament de les mesures i de valoració de les conseqüències de la seva implantació.

Quarta. El CTESC comparteix la necessitat expressada en la introducció del PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona de potenciar tots aquells instruments que permetin avançar en les actuacions dutes a terme des de totes les visions de la mobilitat, en la planificació de les xarxes d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques en coherència amb la planificació territorial i des del respecte a les directrius de mobilitat que es deriven de la Llei de mobilitat.

En aquest sentit, el CTESC considera que el PDM constitueix un avenç per la planificació integral de la mobilitat tenint en compte tots els instruments necessaris i els agents implicats. El CTESC vol ressaltar l'esforç del PDM per tal de coordinar-se de manera efectiva amb els altres plans i programes que tenen també una repercussió directa en el territori, sense traspasar els límits competencials.

Cinquena. El CTESC considera que per garantir la plena aplicació de les diverses mesures proposades en el PDM és imprescindible que aquestes mesures siguin coherents amb la resta d'instruments i figures de planejament sectorial i derivat de la mobilitat.

També considera que s'han d'incloure les actuacions proposades en el PDM en la planificació derivada de rang inferior tal com els plans de mobilitat

urbana i els plans de mobilitat de polígons o altres àrees d'activitat productiva. Així mateix, s'han de vincular les mesures establertes al PDM amb els nous desenvolupaments urbanístics i noves construccions i transformacions de les implantacions singulars tal com determinen els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Sisena. El CTESC considera que el PDM ha de ser desplegat amb tota la seva potencialitat per totes i cadascuna de les administracions públiques amb competències en matèria de mobilitat perquè realment esdevingui útil.

Setena. El CTESC considera que la planificació integral de la mobilitat ha de comportar una millor gestió de la mobilitat i l'optimització de la inversió pública en infraestructures per la mobilitat, la millora en la previsió, disseny i coordinació en l'execució de les obres, la reducció de l'impacte ambiental i social negatiu de les obres, i, en definitiva, incidir de manera més positiva en el teixit econòmic i productiu, en la reducció del consum energètic, en l'equilibri i l'accessibilitat territorial i en el benestar general de la població.

Vuitena. El CTESC considera que la millora de la mobilitat ha de descansar en dos eixos fonamentals, la gestió i millora de les infraestructures de mobilitat tant de les actuals com de les noves que es construeixin.

Novena. El CTESC creu convenient destacar que l'accés de les persones amb mobilitat reduïda hauria de tenir-se més en compte a tot el PDM, i no tant sols ser esmentat en una part del Pla dins de la integració social, ja que aquest és un gran grup amb risc d'exclusió per l'accessibilitat a certes àrees de treball.

Desena. El CTESC vol destacar el pas endavant que significa el PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona per a un bon desenvolupament econòmic articulat en un marc de sostenibilitat, tot assenyalant l'impacte positiu que la implantació del Pla comportarà respecte a la contaminació i l'estalvi energètic.

Onzena. El CTESC valora positivament que els peatges es facin servir com a elements de gestió del trànsit per cercar un sistema de mobilitat més sostenible.

Dotzena. El CTESC proposa que es tingui en consideració, en la política tarifària, la creació de títols de transport anual adreçats a persones treballadores, escolars, estudiants, persones de baixes rendes i persones en atur. Tanmateix, el CTESC considera que, a mig termini i en el marc de l'RMB, s'ha d'estendre la gratuïtat dels transport públic fins als 12 anys, com ja s'ha adoptat a alguns municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Tretzena. El CTESC considera que caldria una avaluació de l'impacte que pot comportar a les empreses l'aplicació del PDM, tal i com estableix la mesura 14, que tracta de l'estudi de la nova producció normativa, de l'Acord de Govern de 17 de juliol del 2007, en el qual es va aprovar un pla de mesures per a la facilitació de tràmits a l'activitat econòmica i empresarial i la simplificació administrativa.

Catorzena. El CTESC considera que, atesa l'extensió del PDM i el nombre de sigles que conté, s'hauria d'incorporar una relació de les sigles emprades al final de cadascun dels documents per tal de facilitar la seva lectura.

Quinzena. El CTESC considera que en el text del PDM, quan s'esmenten disposicions legislatives s'hauria d'incloure la data de la disposició, principalment en l'apartat del marc legal del Pla inclòs en el document d'emmarcament i aspectes metodològics.

IV. OBSERVACIONS ESPECÍFIQUES

A.- Després de l'anàlisi del document 2 de diagnosi, el CTEESC fa les propostes següents:

1. El CTEESC considera que cal reformar la matèria d'informació, tant per l'ús de les infraestructures viàries com pels serveis ferroviaris. En l'apartat 2.5, d'infraestructures viàries, caldria destacar que tot i que hi ha panells informatius a les principals vies d'accés, aquests no sempre compleixen el seu objectiu i que, a més a més, cal que informin de les situacions abans d'accedir als serveis per tal de poder prendre, si cal, una decisió alternativa.

El CTEESC considera que s'ha de ser més eficient en la senyalització d'obres o de noves restriccions a les infraestructures viàries (per exemple el desviament de mercaderies perilloses o de vehicles pesants), tot indicant aquestes alternatives de forma entenedora.

2. El CTEESC considera que a l'apartat 2.6, d'infraestructures ferroviàries, la informació que ha d'arribar als passatgers ha de ser fiable i s'ha de proporcionar amb antelació a la cancel·lació del títol de transport.
3. Respecte a les conclusions de l'apartat 2.6, el CTEESC considera que el qualificatiu de "ferotge" referit a la competència del camió, és desproporcionat.
4. Pel que fa al transport públic de viatgers per carretera, apartat 2.7, el CTEESC considera que el desenvolupament del carril BUS-VAO (Vehicles d'Alta Ocupació) hauria de comportar la millora de la velocitat comercial.
5. En el mateix apartat 2.7, el CTEESC considera que ha de garantir-se l'accés universal al transport públic de viatgers, també en aquells territoris que no compleixen amb els estàndards d'oferta/demanda que justifiquin la seva implantació.
6. En l'apartat 2.8, referent al transport de mercaderies, el CTEESC troba a faltar que la creació d'aparcaments per a camions i vehicles pesants no contempli també la creació d'aparcaments de mercaderies perilloses, ja que a hores d'ara són escassos i en alguns casos no compleixen les normes necessàries per a l'emmagatzemament d'aquestes mercaderies.
7. En referència també al mateix apartat 2.8, el CTEESC proposa que en el Pla es contempli el foment per implementar la mesura d'instal·lació de filtres per tal de reduir les emissions de partícules contaminants dels vehicles de transport, especialment els que tenen l'àmbit d'actuació a l'RMB.
8. Atesa la importància dels intercanviadors, el CTEESC proposa que a l'apartat 2.10 s'elabori una mesura que proposi i unifiqui les condicions mínimes que han de satisfer els intercanviadors, tenint en compte que les connexions entre els mitjans de transport han de fer-se de forma segura i accessible pel conjunt de la població.
9. Pel que fa als aparcaments de dissuasió, contemplats en l'apartat 2.10, el CTEESC considera que, en alguns casos, s'hauria de millorar la gestió, i que, en general, s'hauria de millorar la informació d'accés. També

considera que s'hauria d'establir un sistema tarifari atractiu vinculat al títol de transport.

10. El CTESC considera necessari reforçar la freqüència de pas dels transports públics, atenent les necessitats de la demanda i, especialment, en les hores punta, tot contemplant els intercanvis de modes de transport que faciliten una mobilitat sostenible.
11. El CTESC considera que, a l'apartat 2.14 (que tracta la dimensió subjectiva de la mobilitat), per assolir un model més sostenible, caldria esmerçar esforços formatius i de comunicació adreçats, especialment, a les generacions futures.
12. El CTESC considera que el PDM ha d'assegurar els mitjans econòmics i jurídics necessaris per tal que les administracions públiques competents puguin desenvolupar les seves funcions i d'aquesta forma desplegar el PDM.

B. Després de l'anàlisi del document 3 de la proposta del Pla, el CTESC fa la proposta següent:

13. El CTESC considera que a l'apartat 3.3, que tracta del model de mobilitat per a l'RMB, s'hauria de contemplar també l'accessibilitat com una de les fites que cal assolir per aconseguir una mobilitat universal, que és un dels objectius principals del PDM.

C. Després de l'anàlisi del document 4 de fitxes de mesures, el CTESC fa les propostes següents:

En relació amb l'actuació EA1 que s'anomena coordinar l'urbanisme amb la mobilitat:

14. La mesura EA1.2 es refereix a la normativa territorial sobre la localització d'activitats en funció de les característiques de la mobilitat i de l'accés a les infraestructures. El CTESC considera que cal desenvolupar accions (com es contemplan a la disposició addicional tercera del vigent Estatut d'autonomia de Catalunya) per eixugar el dèficit d'infraestructures i que en cap cas aquestes siguin les que puguin ofegar o impedir el desenvolupament de noves activitats.
15. La mesura EA1.3 es refereix a promoure la creació d'espais de desenvolupament econòmic (EDE). Aquesta mesura defineix la figura dels EDE com a agrupació de polígons industrials, aquesta figura no té el seu reflex en la normativa urbanística, per la qual cosa el CTESC considera que cal definir legalment els polígons industrials.

D'altra banda es proposa afegir a l'apartat de *descripció de la mesura* la següent redacció: "La mancomunitat de serveis, la cooperació i coordinació entre diferents empreses és del tot necessària per l'impuls de la competitivitat.

Els EDE relatius a l'activitat industrial, no tan sols tenen sentit en el cas de l'agrupació de polígons sinó també en aquells polígons amb suficient massa crítica. Aquesta mesura està en relació amb la EA6.3"

En relació amb l'actuació EA2 que s'anomena fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada:

16. La mesura EA2.3 es refereix als criteris de disseny de les noves infraestructures viàries de l'RMB. El CTESC considera que en l'apartat

de descripció d'aquesta mesura ha de quedar recollit, en l'últim paràgraf, l'afectació a l'espai agrari de les noves infraestructures. Es proposa el text següent: "... Així mateix incorporaran els aspectes tècnics necessaris que garanteixin una integració paisatgística acurada amb l'entorn on s'executen, i minimitzin l'impacte sobre el territori i l'activitat que s'hi desenvolupa. ..."

En relació amb l'actuació EA3 que s'anomena gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal:

17. Pel que fa a la mesura EA3.2, que es refereix a l'optimització selectiva de la velocitat màxima a la xarxa bàsica de carreteres, el CTESC proposa que en l'apartat *descripció de la mesura* es suprimeixi del tercer paràgraf el segon punt i seguit que diu textualment: "Als trams on es decidís reduir la velocitat màxima, es podria reduir l'amplada dels carrils generant vorals més generosos que, fins i tot en alguns casos, podrien ser emprats com a vies d'escapament per al transport públic o carrils reservats".

El CTESC considera que la disminució de l'amplada de les vies disminueix el seu grau de seguretat. Així doncs, el sistema per dotar-se de més carrils o ampliar els vorals no pot ser el de disminuir l'índex de seguretat de la xarxa viària.

18. Pel que fa a la mesura EA3.7, que es refereix als Programa d'aparcaments de dissuasió en estacions ferroviàries, el CTESC proposa l'habilitació de grans aparcaments, ja existents a l'entorn de Barcelona i propers a estacions ferroviàries, com a aparcaments dissuasoris. L'objectiu seria facilitar el canvi modal per accedir a les zones urbanes amb ferrocarril.

El CTESC considera que s'ha de crear un sistema que vinculi l'aparcament en aquests espais a la validació d'un títol de transport i als horaris de servei del transport públic.

19. La mesura EA3.10 es refereix a la coordinació de la regulació de l'aparcament en destinació. Pel que fa a les propostes relacionades amb la reducció de l'aparcament en els centre generadors de mobilitat, el CTESC considera que cal fer-ho amb molta cura i tenint en compte que els treballadors i treballadores han de disposar d'alternatives reals i competitives per arribar en condicions òptimes al seu centre de treball, és a dir, primer generar alternatives suficients, després difondre-les entre els usuaris potencials, i finalment reduir els aparcaments.

20. La mesura EA3.12 es refereix al servei de bicicletes comunitàries a les estacions ferroviàries. El CTESC considera que, per afavorir la mobilitat sostenible i segura, seria convenient crear una empresa operadora de transport públic dedicada al préstec de bicicletes amb prestació de servei a les estacions de la xarxa ferroviària i estacions d'autobusos, principalment a les més properes als centres de treball.

21. El CTESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA3. La mesura seria garantir l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda. El CTESC considera prioritària l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda en totes les estacions i material mòbil ferroviari tant del metro, dels FGC com de la RENFE. Considera que s'hauria d'aconseguir que, aquesta adaptació es realitzi, d'acord amb els criteris de la Llei de supressió de barreres arquitectòniques, amb un període de temps que no sobrepassi la vigència del PDM.

22. El CTEESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA3. La mesura seria l'aprovació d'un Pla de serveis de transport públic. El CTEESC considera que cal endegar un Pla de serveis per l'RMB, més enllà de l'actual de l'àrea metropolitana, que millori l'oferta existent de transport públic per afavorir l'accessibilitat a aquesta àrea, d'acord amb el que es contempla a la Llei de mobilitat.
23. El CTEESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA3. La mesura seria aglutinar en un únic òrgan la planificació i gestió del transport públic regional. El CTEESC considera que per planificar i gestionar de forma eficient la xarxa de transport públic d'autobusos s'hauria de simplificar la situació actual de concurrència de diverses entitats i administracions.

En relació amb l'eix EA4 que s'anomena millorar la qualitat del transport ferroviari:

24. Pel que fa a la mesura EA4.2, que es refereix a l'increment de la capacitat ofertada dels trens de rodalies a la xarxa estatal, el CTEESC considera necessari adequar els horaris de la xarxa de rodalies RENFE, a les necessitats de la mobilitat per motius laborals, especialment a les franges horàries del matí.
25. La mesura EA4.2 es refereix a l'esquema de nous serveis ferroviaris de rodalies a la xarxa estatal. El CTEESC proposa afegir a l'apartat de *descripció de la mesura* el següent: "Cal fer esment del necessari desdoblament de vies, tal com està aprovat al PDI en trams: de l'R-1 des d'Arenys fins a Blanes i en el cas de l'R-3 des de Montcada fins a Vic. Tot i que Blanes i Vic queden fora de l'àmbit de l'RMB bona part dels trams citats pertanyen a l'RMB (R-1: Arenys de Mar-Malgrat de Mar i R-3: Montcada i Reixach-Sant Martí de Centelles). Igualment, s'ha de desdoblament l'R7 entre l'estació de l'UAB fins a Mollet i posar en funcionament el tram Cerdanyola-Mollet per passatgers".
26. Les mesures EA4.3 i EA4.4 es refereixen a metros comarcals i millora de freqüències de pas. El CTEESC considera que cal tenir en compte que la transformació del servei ferroviari en metro comarcal, augmentant les freqüències de pas per les localitats més properes, pot comportar, de retruc, l'increment excessiu dels temps dels trajectes. D'altra banda, cal prendre mesures d'infraestructures que permetin compatibilitzar el format metro amb els serveis semidirectes.
27. La mesura EA4.5 es refereix a la millora dels paràmetres d'explotació del tramvia. El CTEESC considera que s'han de millorar les freqüències de pas dels tramvies de Barcelona, apropant-les a les del metro. També es considera que s'hauria d'establir un període de prova per valorar la necessitat que el tramvia funcioni tota la nit en les vigílies de festius, igual que ho fan el metro i les línies amb servei de metro de FGC.

En relació amb l'actuació EA5 que s'anomena assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient:

28. La mesura EA5.5 es refereix a estendre la xarxa de carrils bus. El CTEESC considera que la fiabilitat del servei de bus està directament relacionada amb la regularitat del servei i amb la velocitat comercial, per la qual cosa, és necessari afavorir la preferència de pas en aquells trams viaris de màxima saturació.

En relació amb l'actuació EA7 que s'anomena garantir l'accés sostenible als centres de treball:

29. La mesura EA7.2 es refereix a impulsar la figura del gestor de mobilitat als centres generadors de mobilitat. El CTEESC proposa afegir en l'apartat *Actuacions a dur a terme* el següent: "3. Promocionar la figura del Gestor de Mobilitat". D'altra banda, en l'apartat *cost d'implantació estimat*, el CTEESC considera que s'ha d'augmentar la xifra de cost total d'explotació anual en proporció a la incorporació de la tercera actuació proposada.
30. La mesura EA7.4 es refereix a l'optimització de la xarxa actual de línies regulars interurbanes que donen servei als polígons industrials. El CTEESC proposa afegir en l'apartat *descripció de la mesura* el següent: "La necessitat que les freqüències i horaris estiguin adaptats a les necessitats dels horaris laborals.". També proposa afegir en l'apartat *Actuacions per a dur a terme*: "Anàlisi del traçat i correspondències horàries de les línies d'autobusos urbans,..."
31. La mesura EA7.6 es refereix a crear un portal de webs de cotxe compartit. El CTEESC considera que cal desenvolupar una única pàgina web de cotxe compartit, com a servei de l'ATM, per tal d'assolir una massa crítica que doni sentit a la iniciativa i en la que es contempli les diferents àrees de mobilitat intensa. Tanmateix, seria convenient habilitar mecanismes per resoldre possibles incidències desincentivadores de l'ús de la mesura.
32. El CTEESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA7. La mesura seria fomentar la posada en marxa de busos llançadora per accedir als EDE. El CTEESC considera que s'han de crear serveis d'autobus per accedir als EDE, contemplant-los com una oferta complementaria a la resta d'oferta d'autobusos urbans i/o interurbans que hi accedeixin.
33. El CTEESC proposa afegir una nova mesura a l'eix EA7. La mesura seria pacificar i regular el trànsit en l'interior dels EDE. El CTEESC considera que per promoure l'ús de modes alternatius al vehicle privat motoritzat s'han de prendre mesures per garantir la seguretat i el confort dels vianants en aquests espais.
34. El CTEESC considera que les obligacions per les empreses que es deriven de la mesura EA7.8 haurien de regular-se prèviament per normativa legal específica.

En relació amb l'actuació EA9 que s'anomena realitzar una gestió participativa dels objectius del PDM:

35. La mesura EA9.5 es refereix a la creació de l'Observatori de la Mobilitat de l'RMB. El CTEESC proposa afegir en l'apartat *Agents implicats* als sindicats i a les associacions empresarials ja que cal la participació dels agents socials que complementi la participació del Departament de Polítiques Territorials i Obres Públiques i la dels Ajuntaments de l'RMB.

V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya valora el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 17 de març del 2008



La presidenta
Mercè Sala Schnorkowski



La secretària executiva
Teresita Itoiz i Cruells