

A stylized map background with a green circle and orange lines. The green circle is located in the upper center of the image. Orange lines radiate from the circle, forming a network of paths. The background is a light green color with white rectangular shapes representing buildings or land parcels.

Estat de situació del Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial La Maquinista

Gener del 2023

Projecte impulsat per:



Coordinació:

Emilia Macías (Secretaria de Noves Realitats del Treball, Territori i Migracions de CCOO de Catalunya)

Llorenç Serrano (Secretaria d'Acció Sindical i Transicions Justes de CCOO de Catalunya)

Salva Clarós (Secretaria d'Acció Sindical i Transicions Justes de CCOO de Catalunya)

Laura Diéguez (Secretaria d'Acció Sindical i Transicions Justes de CCOO de Catalunya)



Elaboració:

Albert Vilallonga (Institut Sindical de Treball, Ambient i Salut - ISTAS-CCOO)

Per a l'elaboració de l'estudi agraïm especialment la col·laboració de la representació sindical de CCOO de les empreses: Antonio Puig, Apple, Biosystems, Esteve, Leroy Merlin, Montplet, Silgan, TMB i Urbaser

Gener del 2023

Maquetació: Miquel deToro

Projecte finançat per:



**Ajuntament
de Barcelona**

Índex

1. INTRODUCCIÓ.....	5
2. ANÀLISI DELS DARRERS I PROPERS AVENÇOS EN MOBILITAT SOSTENIBLE.....	7
2.1 Gestió i planificació de la mobilitat a la feina.....	7
2.2 Actuacions en mobilitat.....	15
2.3 Intervencions urbanístiques.....	30
2.4 Grans centres generadors de mobilitat.....	39
3. LA VISIÓ DE LES PERSONES TREBALLADORES. ELS HÀBITS DE MOBILITAT I ELS REPTES PENDENTS PER AVANÇAR EN LA MOBILITAT SOSTENIBLE.....	48
3.1 Marc general.....	48
3.2 La distribució modal.....	50
3.3 La Manca de transport públic nocturn.....	53
3.4 Els horaris i les freqüències des autobusos els dissabtes i festius.....	56
3.5 La inseguretat ciutadana.....	58
3.6 La congestió viària.....	60
3.7 L'oferta d'aparcament.....	62
3.8 El temps de desplaçament.....	64
3.9 L'origen extern dels desplaçaments.....	65
3.10 El foment de la mobilitat sostenible a les empreses.....	67
4. PROPOSTES EN MOBILITAT SOSTENIBLE PER ALS POLÍGONS DE L'EIX BESÒS I LA MAQUINISTA.....	72
4.1 Pla de mobilitat sostenible dels polígons de l'Eix Besòs.....	72
4.2 Taula de Mobilitat dels polígons de l'Eix Besòs.....	73
4.3 Gestor de mobilitat dels polígons de l'Eix Besòs.....	74
4.4 Plans de desplaçament d'empresa als centres de treball.....	75
4.5 Pla de desplaçament d'empresa del centre comercial La Maquinista.....	75
4.6 Millorar la sensació de la seguretat ciutadana als desplaçaments.....	76
4.7 Transport col·lectiu nocturn.....	77
4.8 Autobusos llançadora des de les rodalies ferroviàries.....	78
5. CONSIDERACIONS FINALS.....	83

1. INTRODUCCIÓ

Des de l'aprovació del Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial La Maquinista l'any 2013,¹ s'han dut a terme diverses de les propostes d'actuació que s'hi plantejaven per promoure els desplaçaments sostenibles a la feina i reduir l'ús del vehicle privat. Arran d'això, l'any 2020 vam fer una anàlisi detallada dels avenços en mobilitat sostenible des de l'aprovació del pla de mobilitat, així com de les actuacions pendents d'executar.² Al mateix temps, vam reformular i elaborar noves mesures d'actuació. D'aleshores ençà, tot i el poc temps transcorregut, s'han produït nous avenços en mobilitat. Així mateix, s'han conclòs o confirmat grans projectes amb força incidència en la mobilitat actual i futura de la zona, els quals també hem volgut analitzar per obtenir un estat de la situació més acurat i actual.

A més, tot i no estar inclosos al pla de mobilitat al qual ens acabem de referir, en aquesta nova anàlisi hem afegit els polígons de la Verneda Industrial i de Monsolís, atès que tenen una continuïtat territorial amb els polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i, per tant, tots junts acaben formant una mateixa i unitària àrea productiva.

Des del sindicat sempre hem cregut que la participació activa de la representació sindical és imprescindible per continuar en el camí d'aconseguir un nou model de mobilitat a la feina menys dependent del vehicle privat. Per aquest motiu, en l'elaboració d'aquest nou informe, el principal valor ha estat comptar amb la seva implicació. En efecte, és obvi que qui millor coneix què està succeint són aquelles persones que quotidianament es desplacen als seus centres de treball d'aquesta zona i, al mateix temps, perquè són i han de ser els veritables protagonistes del canvi.

En aquest context, l'objectiu d'aquest informe és conèixer quina incidència han tingut en els hàbits de mobilitat de les persones treballadores aquests progressos en la mobilitat sostenible per accedir als seus centres de treball. Amb aquesta finalitat, hem mantingut una sèrie de trobades amb representants sindicals d'empreses de la zona, d'una banda, per saber quina creuen que és la repercussió que han tingut en els desplaçaments quotidians a la feina els avenços en mobilitat; de l'altra, perquè ens facin saber quins són els temes pendents de resoldre en mobilitat i quines actuacions proposen per solucionar-los.

A partir del que ens han plantejat, hem elaborat una sèrie de propostes que pretenen recollir les seves aportacions per resoldre tot allò pendent en matèria de

¹ [Pla de mobilitat sostenible als polígons industrials del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella i el centre comercial La Maquinista \(2013\).](#)

² [Anàlisi dels polígons del Bon Pastor, del Torrent de l'Estadella i de La Maquinista. Propostes sindicals per a l'actualització i la millora del Pla de mobilitat. CCOO \(2021\).](#)

mobilitat. D'alguna manera són propostes d'actuació que reforcen i s'afegeixen a les precedents que apareixen, tant al pla de mobilitat com al posterior estudi d'anàlisi dels avenços en mobilitat.

Polígons de l'Eix Besòs



Font: [web dels polígons de l'Eix Besòs](#). Barcelona Activa

2. ANÀLISI DELS DARRERS I DELS PROPER AVENÇOS EN MOBILITAT SOSTENIBLE

Així doncs, d'entrada, com a continuïtat de l'estudi que acabem d'esmentar de seguiment de la implantació de les mesures del pla de mobilitat de l'àmbit fins al 2020, farem un repàs d'aquelles propostes del pla de mobilitat que s'han dut a terme a posteriori o que estan, actualment, en procés d'execució. Així mateix, farem referència a altres actuacions no incloses al pla bé perquè queden fora de l'àmbit territorial més reduït que abastava el pla en el seu moment o bé perquè són d'una altra naturalesa, però amb clara incidència en la mobilitat. També ens fixarem en projectes de futur en infraestructures, en grans centres generadors de mobilitat i de planificació en mobilitat.

En definitiva, també procurarem encaixar algunes de les peces del trencaclosques que ara condicionen i en un futur proper condicionaran la mobilitat a la feina de les persones treballadores dels polígons de l'Eix Besòs.

2.1 Gestió i planificació de la mobilitat a la feina

2.1.1 Programa d'assessorament d'empreses en mobilitat de Barcelona Activa

A finals del 2021, Barcelona Activa, l'agència de desenvolupament local de l'Ajuntament de Barcelona, va iniciar un programa de suport i assessorament a les empreses dels polígons de l'Eix Besòs. Un dels eixos del programa se centrava en la mobilitat sostenible.

El programa consistia a dissenyar i desenvolupar un programa d'acompanyament individualitzat a les empreses dels polígons de l'Eix Besòs en el qual s'analitzés la mobilitat de les persones treballadores de les empreses, es proposessin accions per incorporar en un pla de desplaçaments d'empresa i es donés suport a les primeres accions d'implementació (cerca de proveïdors de mobilitat compartida, proposta de solucions de mobilitat a la demanda, lloguer mancomunitat de bicicletes, etc.).

El programa, segons argumentava Barcelona Activa, estava previst realitzar-lo prioritàriament en empreses del polígon de la Verneda Industrial, tenint en compte que es tracta d'una zona on es preveïen molts més canvis que en

d'altres de l'Eix Besòs, quant al transport públic, a escala de carrers i regulació de l'aparcament amb la implantació de l'Àrea Verda.

El programa preveia tres fases de desenvolupament i exposava els seus continguts:

- Fase 1. Diagnosi de la mobilitat: anàlisi dels hàbits de mobilitat de les persones treballadores: horaris laborals, modes de mobilitat utilitzats i origen i destinació dels desplaçaments.
- Fase 2. Propostes per realitzar: cotxe multiusuari (carsharing i carpooling), bus a demanda, bicicletes d'empresa o abonament de les targetes de transport públic a les persones treballadores, entre d'altres. Les propostes es realitzaran partint de l'anàlisi de la mobilitat i també tenint en compte que es poden proposar mesures de manera conjunta entre les diverses empreses assessorades.
- Fase 3. Implementació i seguiment: per assegurar la implementació de les mesures, és important identificar i nomenar un responsable encarregat, tant d'aquesta tasca com del seguiment de les actuacions. També caldrà engegar una campanya interna de comunicació i una difusió regular al llarg del procés.

Finalment, al programa que va finalitzar a mitjan 2022, hi van participar tres empreses de la zona: dues del polígon de la Verneda Industrial i una del polígon del Bon Pastor.

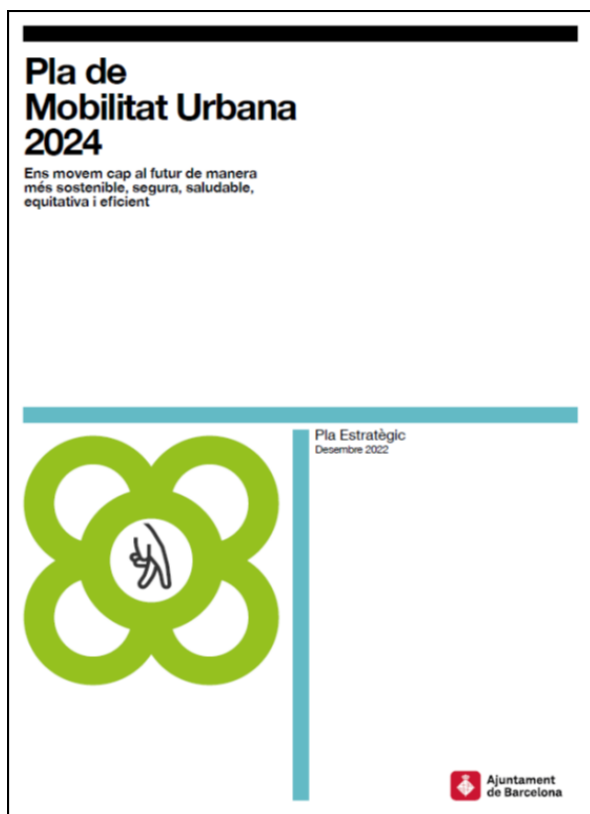
Aquesta és una iniciativa de gestió i planificació de la mobilitat que cal fer valer, ja que és un bon exemple de com n'és, de necessari i d'efectiu, que hi hagi una implicació de les administracions públiques per fer veure a les empreses, d'una banda, els beneficis de promoure la mobilitat sostenible i, de l'altra, que les empreses tenen la capacitat de dur a terme actuacions concretes per avançar en aquest camp i les acabin realitzant. I és precisament per aquesta necessitat permanent de fer aquestes accions que hi ha d'haver una continuïtat en el temps d'aquestes iniciatives.

2.1.2 Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024

A finals de l'any 2022 el Ple de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar el Pla de mobilitat urbana de Barcelona fins al 2024 (PMU). S'hi fa una referència específica a la mobilitat generada per la zona d'activitat productiva de l'Eix Besòs, tant pel que fa als polígons com al centre comercial La Maquinista.

Si tirem enrere, veiem com en l'anterior PMU, s'afirmava que el polígon del Bon Pastor, a causa de la seva posició geogràfica, gaudia d'unes connexions molt bones amb el transport públic (bus, metro, Bicing), factor que permetia reduir l'ús del transport privat per accedir-hi. I, així es tancava el tema, sense aportar dades sobre la distribució modal per arribar-hi ni analitzar realment

les característiques dels desplaçaments, i, en conseqüència, no apareix cap proposta d'actuació per a aquesta zona.



Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024 (PMU). Ajuntament de Barcelona (2022)

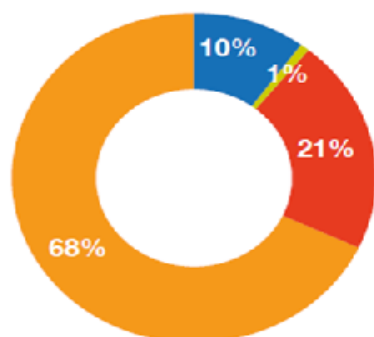
En canvi, en el PMU aprovat recentment s'ha fet un pas endavant i es presenta una distribució modal on clarament es veu la preponderància del vehicle privat per accedir-hi i, en conseqüència, es formulen propostes per revertir la situació. A més, es fa una comparació amb la distribució modal del conjunt de la ciutat, amb la qual es constata el gran diferencial que hi ha en l'ús dels diferents modes de mobilitat. Es fa, doncs, evident que cal actuar davant la insignificança de la mobilitat activa, al contrari del que passa a la ciutat, on es majoritària.

En els polígons de l'Eix Besòs, dels que tenim dades, l'ús del transport públic és queda a la meitat del que se'n fa a la ciutat en general. En concret un 21% en front d'un 40%. A més a la ciutat el pes del transport públic dobla el del vehicle privat, a diferència del que passa en els polígons on, a la inversa, el vehicle privat amb un 68% és més de tres vegades superior a l'ús del transport públic que es queda només en un 21%.

És a dir, els polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella superen en un 42 % el pes que té el vehicle privat en comparació amb el total de la ciutat. Per tant, malgrat les molt bones connexions amb transport públic, a les quals feia referència el PMU anterior, sens dubte, alguna cosa no deu rutllar del tot per donar com a resultat aquestes xifres.

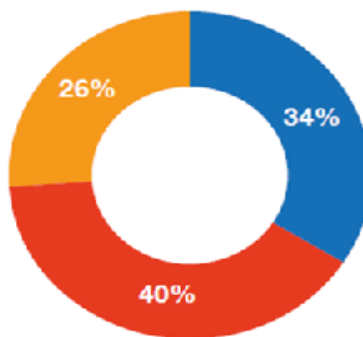
Distribució modal en mobilitat

EL BON PASTOR – TORRENT D'ESTADELLA



- Mobilitat activa
- Autocar d'empresa
- Transport públic
- Vehicle privat

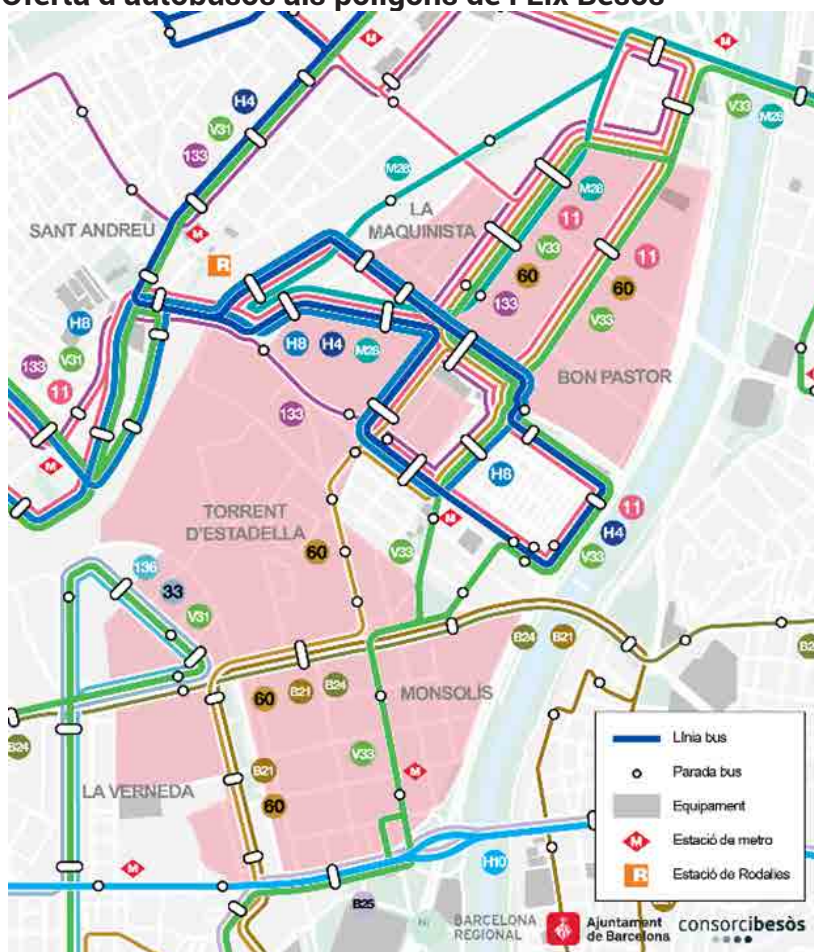
BARCELONA



- Mobilitat activa
- Transport públic
- Vehicle privat

Font: Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024 (PMU). Ajuntament de Barcelona (2022)

Oferta d'autobusos als polígons de l'Eix Besòs



Font. web dels polígons de l'Eix Besòs. Barcelona activa

Tot i així, cal dir que les dades de la distribució modal corresponen, en gran manera, a les del Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial La Maquinista, que provenen d'una enquesta realitzada a les persones treballadores el 2012. Per tant, tenint en compte, principalment, els canvis en positiu en l'oferta de serveis i infraestructures de mobilitat sostenible i la menor oferta d'estacionament en calçada a la zona, així com el moviment d'empreses ocorregut, d'aleshores ençà, els percentatges poden haver variat lleugerament.

Al Pla de mobilitat urbana de Barcelona actual es fa una primera aproximació a l'oferta dels diferents modes de mobilitat per accedir als polígons de l'Eix Besòs i per desplaçar-se pel seu interior.

Respecte del transport públic se'ns diu que l'àmbit presenta una molt bona accessibilitat en transport públic per tot seguit matisar-ho dient que l'oferta es concentra principalment a les zones residencials i al polígon del Bon Pastor, deixant en canvi sense cobertura bona part del Torrent de l'Estadella. Al mateix temps s'afegeix que l'actual discontinuïtat que provoca el corredor ferroviari de la Sagrera entre la rambla de Prim i la Via Trajana fa que els autobusos no puguin fer itineraris verticals directes i tinguin recorreguts sinuosos que penalitzen els temps de viatge.

Oferta de metro i rodalies als polígons de l'Eix Besòs



Font. web dels polígons de l'Eix Besòs. Barcelona activa

Sobre el vehicle privat s'exposa que la zona se situa en un dels grans corredors d'entrada a la ciutat de Barcelona i, per aquest motiu, gaudeix d'una molt bona accessibilitat i connectivitat amb la resta de l'àrea metropolitana i regió. També ens diuen que la seva ubicació privilegiada, a tocar de vies ràpides d'alta capacitat, com les rondes i el nus de la Trinitat, els atorguen molt bona connectivitat amb la resta de barris de la ciutat i del territori metropolità amb vehicle privat.

[illegible]

Finalment, el PMU destaca que l'àmbit d'activitat productiva té gairebé 9.000 places d'aparcament gratuït, comptant les del centre comercial La Maquinista, que, a priori, afavoreixen l'ús del cotxe.

En un altre ordre de coses, en la diagnosi del PMU, finalitza la menció als polígons de l'Eix Besòs conforme la gestió que engloba la mobilitat d'aquest àmbit es fa predominantment a través de la Taula de Mobilitat dels polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella. Seguidament s'explica que la taula crea un canal de comunicació amb les empreses del polígon en el qual les seves preocupacions i inquietuds respecte de la mobilitat es poden compartir amb l'Administració. Tanmateix, cal dir que la taula a què es refereix fa gairebé 4 anys que no es reuneix i, a més, només abastava parcialment la zona del polígons de l'Eix Besòs. En conseqüència, caldrà reprendre la seva activitat i ampliar el seu abast territorial a tota la zona.

En un altre apartat del PMU que es dedica a l'activitat comercial de Barcelona es constata que la mobilitat generada als centres comercials en l'actualitat continua presentant pautes de mobilitat que encara afavoreixen els desplaçaments en vehicle particular, especialment als centres comercials que es localitzen a la perifèria del continuïum urbà o molt a prop de les grans vies de comunicació.

Així mateix, es refereix a La Maquinista dient que dels 13 grans centres comercials de la ciutat és un dels que més dificultats presenta per accedir en modes actius, a causa principalment del fet que està separat del continuïum urbà i de l'efecte barrera de les infraestructures que l'envolten, de manera que els usuaris i usuàries estan en certa manera obligats a utilitzar modes motoritzats.

Finalment el PMU conclou que per ordenar la mobilitat generada per aquests centres que generen i atrauen viatges és clau treballar conjuntament amb el sector privat en la generalització dels plans de desplaçaments d'empresa.

Propostes sobre els grans centres generadors de mobilitat

En el capítol de propostes del PMU s'inclouen les que fan referència a les zones industrials i als pols d'activitat, i a l'elaboració de plans de desplaçaments d'empresa. Ambdues d'aplicació als polígons de l'Eix Besòs.

En el primer cas es fa patent l'objectiu de la mesura en el mateix títol de la proposta d'actuació, que és potenciar l'accés sostenible a les zones industrials i als pols d'activitat. Per això proposa que es creï la Taula de la Mobilitat Laboral i la figura del gestor de mobilitat per a cada àmbit industrial o pol d'activitat econòmica.

Amb coherència amb el que s'ha aprovat en el PMU, l'Ajuntament s'ha de responsabilitzar de convocar la Taula de Mobilitat dels polígons de l'Eix Besòs i nomenar un gestor de mobilitat.

Continua afirmant que, en consonància amb les principals línies d'acció proposades en el PMU, les accions concretes en aquests grans centres generadors de mobilitat han de ser, entre d'altres:

- Impulsar noves eines per facilitar la planificació de la mobilitat a les zones industrials i als pols d'activitat.
- Impulsar els plans de mobilitat específics als centres generadors de mobilitat.
- Garantir l'accessibilitat amb mitjans sostenibles als polígons mitjans i petits (dotació d'aparcaments per a vehicles lleugers, ampliar zones de vehicles compartits, busos llançadora amb les estacions, etc.).
- Fomentar el model de flexibilitat horària i el teletreball a les zones d'activitat econòmica.

Impulsar la redacció de plans de desplaçament d'empreses (PDE)

D'entrada, cal dir que el PMU indica que han de fer un PDE, tal com consta al Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, els centres de treball amb més de 200 persones treballadores que es localitzin als municipis inclosos en Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire entre els quals hi ha els municipis de Barcelona i Sant Adrià de Besòs. Per tant, tots els centres de treball dels polígons de l'Eix Besòs que compleixin aquest criteri han d'elaborar un PDE.

D'altra banda, continua explicant que l'ajuntament, conjuntament amb les principals organitzacions sindicals i associacions empresarials, han impulsat la creació d'una gran aliança (Pacte per a la mobilitat laboral) per tal d'actuar conjuntament i aconseguir un model de mobilitat obligada més sostenible i eficient a Barcelona. Al seu torn, fruit d'aquest pacte, es va constituir l'Oficina per la Mobilitat Laboral, com a mitjà d'assessorament per a entitats o empreses de Barcelona que vulguin rebre suport en l'elaboració dels seus PDE.

En funció d'això, el PMU proposa impulsar l'elaboració i la implementació de PDE a les empreses i les administracions, amb la participació de les persones treballadores, fomentant una mobilitat més sostenible en termes socials, ambientals i econòmics.

Tot seguit al·ludeix a les principals línies d'acció que es poden implementar mitjançant un PDE:

- Proporcionar informació clara de l'oferta de transport públic col·lectiu.
- Promoure els serveis de vehicles compartits (carsharing i carpooling).
- Gestionar l'aparcament del centre de treball amb mecanismes de contenció i criteris de mobilitat sostenible.
- Garantir l'accessibilitat en els itineraris d'accés a peu a l'interior del recinte.
- Proporcionar aparcaments segurs per a les bicicletes i oferir serveis complementaris als centres.

- Renovar la flota de vehicles de l'empresa amb criteris d'eficiència energètica i ambiental.
- Promoure el carsharing en els desplaçaments professionals.
- Fomentar el model de flexibilitat horària i el teletreball a les grans empreses i equipaments.

2.2 Actuacions en mobilitat

2.2.1 Millora de la seguretat viària dels vianants al carrer Santander

Al Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial La Maquinista feiem referència a la perillositat del carrer de Santander, entre les cruïlles del carrer de Fra Juníper Serra i les vies del ferrocarril pel que fa principalment als vianants. Es tracta d'una via amb força densitat de trànsit, en comptar amb quatre carrils de circulació i ser una via de pas per unir Santa Coloma de Gramenet amb Barcelona, tot creuant el riu i, posteriorment, les vies del ferrocarril i de distribució del trànsit intern, atès que fa de connector amb diversos dels polígons de la zona. Precisament, el risc elevat d'aquest tram es corroborava perquè entre el 2007 i el 2012 s'hi van produir dos atropellaments.

En conseqüència, al pla de mobilitat es proposava la col·locació de semàfors per millorar la seguretat d'aquest tram de carrer. En els darrers mesos s'han posat semàfors en els dos passos de vianants que hi ha en aquest tram de carrer. Al mateix temps, s'han pres mesures per millorar la visibilitat dels vianants per travessar la calçada, com ampliar la vorera i deixar més espai entre el pas de vianants i els vehicles estacionats.

Nou pas de vianants amb semàfor al carrer Santander



Font: ISTAS /CCOO

Nova semaforització al carrer de la Mare de Déu de Montserrat, cantonada amb el carrer de Santander



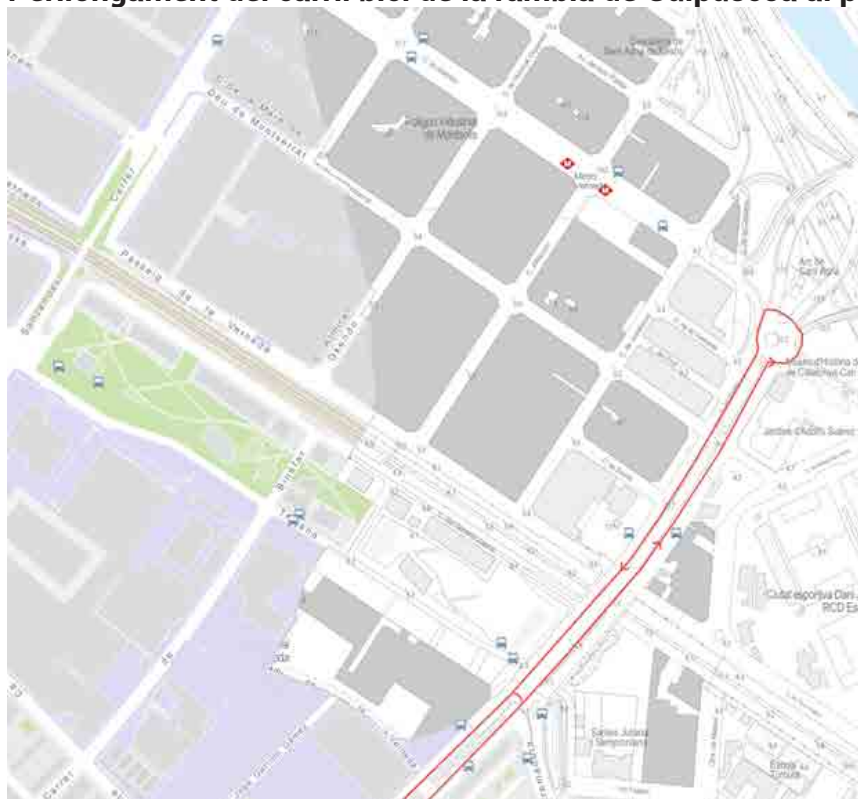
Font: ISTAS /CCOO

Cal afegir que aquesta intervenció té a veure també amb la recent obertura del complex logístic entre el carrer de Santander i les vies del tren per gestionar l'important nou trànsit de mercaderies que s'hi genera.

2.2.2 Ampliació de la xarxa de carrils bici

Un dels avenços destacats en mobilitat sostenible ha estat el perllongament del carril bici de la rambla de Guipúscoa de Barcelona fins al pont dels Passadors de Sant Adrià de Besòs, inaugurat a mitjan 2022. Aquest nou tram de carril bici doble de 500 metres connecta amb el carril bici ja existent que penetra a l'interior de la ciutat de Barcelona per la mateixa rambla de Guipúscoa i continua recorrent de punta a punta tot el carrer d'Aragó.

Perllongament del carril bici de la rambla de Guipúscoa al pont dels Passadors



Font: Ajuntament de Barcelona

Xarxa de carrils bici d'accés i de l'interior dels polígons de l'Eix Besòs



Font: Ajuntament de Barcelona

Aquest nou tram forma part de l'eix 3 de la Bicipia, la xarxa pedalable de la metròpoli de Barcelona dissenyada per l'AMB. Amb nou eixos principals i més de 500 km, la Bicipia permetrà creuar el territori de nord a sud i d'oest a est. L'eix Bicipia 3, un cop completat, connectarà el Prat de Llobregat i Montgat, i creuarà la metròpoli de Barcelona al llarg d'uns 25 km.

Senyalització de la Bicipia 3 a la rambla de Guipúscoa



Font: ISTAS /CCOO

Properament, l'AMB abordarà les dues següents fases d'aquest projecte (al pont dels Passadors i al nucli urbà de Sant Adrià), per donar continuïtat a la xarxa i fer-la arribar fins a Badalona.

Aquest perllongament, que finalitza just davant del carrer de Balma del polígon de Monsolís, facilitarà l'accés i la circulació per dins d'aquest polígon quan es construeixi el carril bici previst que el recorrerà fins a arribar al carrer de

Santander, on connectarà amb el que s'implantarà amb la reforma del pont de sobre les vies. Així mateix, continuarà pel carrer de Fra Juníper Serra, al polígon del Torrent de l'Estadella, i posteriorment resseguirà el carrer de la Formiga fins a enllaçar amb els actuals carrils bici del carrer de Sant Adrià i de la Ciutat d'Asunción dins el polígon del Bon Pastor. Així doncs, la connexió entre tots aquests polígons amb bicicleta es realitzarà gràcies a aquesta successió de carrils bici ja planificats.

Tot plegat constituirà una veritable xarxa interconnectada de carrils bici per recorre tota l'àrea pel seu interior i amb diverses connexions per accedir-hi des de l'exterior.

D'altra banda, la construcció d'un carril bici pel carrer de Balmes del polígon de Monsolís forma part d'una transformació més global per dotar aquest carrer, actualment bastant degradat, d'un caràcter urbà, segur i confortable tant per al vianant com per al ciclista..

Proposta de nova direcció dels vials i carril bici al polígon Monsolís



Carril bici
Font: Ajuntament de Barcelona

D'altra banda, al gener del 2023 es preveu tenir enllestit un nou carril bici a l'eix format pels carrers de Cantàbria i de Santander fins al carrer de Ca n'Oliva, just a l'entrada del polígon de la Verneda Industrial. Aquest actuació consisteix a implantar dos carrils bici unidireccionals segregats, a banda i banda del carrer, a tocar de la vorera i en un futur serà la continuïtat de l'itinerari ciclista que s'articularà a través del nou pont de Santander.

2.2.3 Nova estació de Rodalies de Sant Andreu

A principis de desembre del 2022 ha entrat en funcionament la nova estació de Rodalies i Regionals de Sant Andreu (R2, R2 Nord i R11). Aquesta estació forma part del projecte de corredor ferroviari anomenat Barcelona Sagrera Alta Velocitat i que en un futur ha de significar la posada en funcionament de la nova estació intermodal de la Sagrera i la construcció d'un parc lineal sobre la infraestructura ferroviària. Això suposarà posar fi a la barrera física que constitueix aquesta infraestructura entre els barris de Sant Andreu i la zona del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i, en conseqüència, millorar l'accessibilitat a peu i amb bicicleta als polígons. També suposarà, però, modificacions en algunes rutes dels autobusos en connectar-se carrers que ara estan interromputs a banda i banda de les vies.

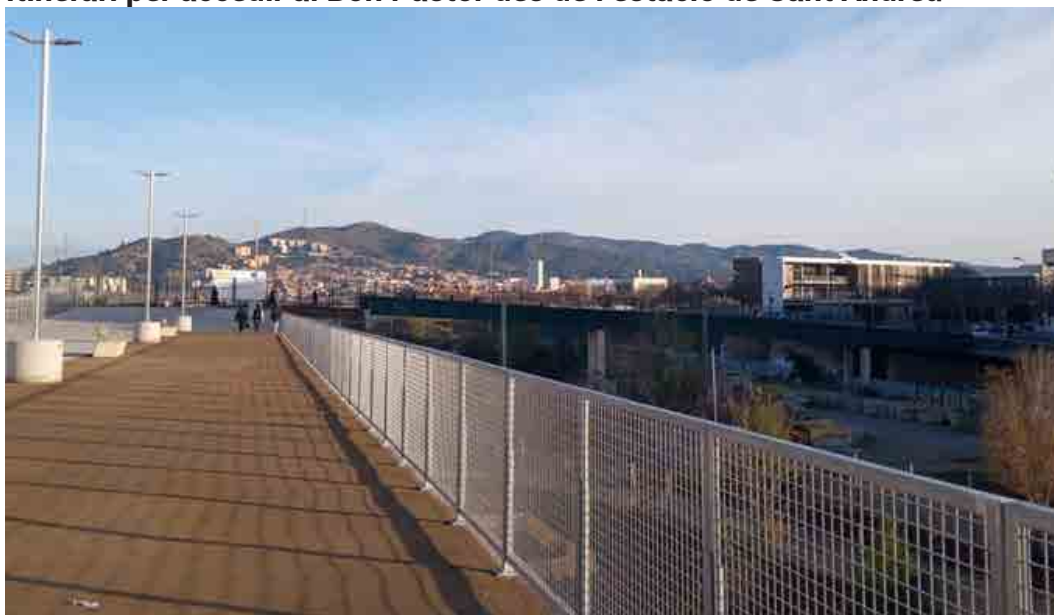
Nova estació de ferrocarril de Sant Andreu



Font: ISTAS /CC00

Tanmateix, un cop ha entrat en funcionament la nova estació la permeabilitat que sí que hi havia entre ambdues bandes abans de l'inici de les obres no s'ha aconseguit plenament, atès que no s'ha urbanitzat el costat immediat a l'estació per accedir al Bon Pastor pel carrer de Ferran Junoy. Per tant, per accedir-hi t'has de desplaçar gairebé 300 metres cap al nord fins a la passarel·la de La Maquinista que travessa les vies a l'altura del centre comercial. Passarel·la que, a més, és exclusivament per a vianants, ja que està prohibit passar-hi amb bicicleta, amb la qual cosa si vas amb bicicleta encara s'ha de fer més volta que no pas anant a peu reculant cap al barri de Sant Andreu fins a anar a buscar el carrer de Sant Adrià per poder travessar les vies.

Itinerari per accedir al Bon Pastor des de l'estació de Sant Andreu



Font: ISTAS /CCOO

Segons consta en el rètol de l'ajuntament de les obres ara en execució no serà fins al setembre del 2023 que estigui urbanitzat l'entorn de l'estació i es pugui passar pel camí més recte fins al Bon Pastor.

Passera per travessar les vies entre Sant Andreu i el Bon Pastor passant per l'estació ferroviària (2008)



Font: Google maps

Accés tancat per travessar les vies per l'antiga passera entre Sant Andreu i el Bon Pastor (2022)



Font: Google maps

Rètol per anunciar les obres d'urbanització de l'entorn de l'estació de Sant Andreu



Font: ISTAS /CC00

Tanca de les obres d'urbanització de l'entorn de l'estació de Sant Andreu



Font: ISTAS /CC00

Aparcament de bicicletes a l'exterior de l'estació de Sant Andreu

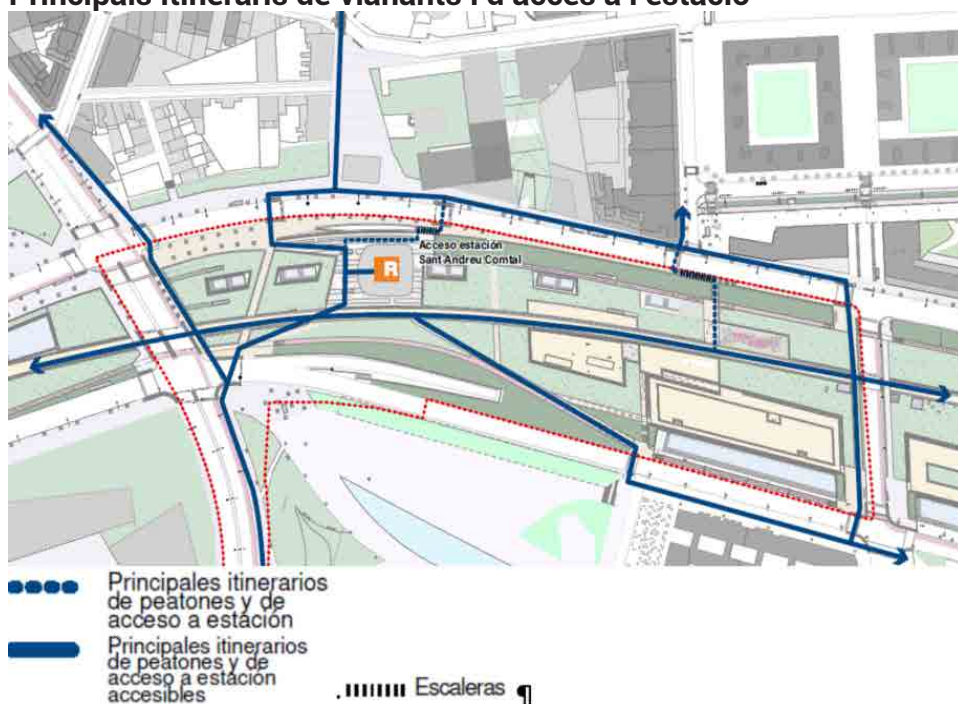


Font: ISTAS /CC00

D'altra banda, no s'ha dut a terme la proposta que es feia al pla de mobilitat dels polígons i el centre comercial d'instal·lar aparcament tancat per a bicicletes al vestíbul de l'estació com a mesura més segura per estacionar-les. Malgrat això, s'ha de dir que s'han instal·lat 20 barres en forma d'u a l'exterior de l'estació per aparcar-hi bicicletes.

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)³ que acompanyen l'aprovació inicial de la modificació del Pla general metropolità en l'àmbit de l'estació de Sant Andreu s'explica, respecte de la xarxa de vianants, que la nova urbanització planejada permeabilitzarà la zona, en dotar la majoria d'itineraris de gran accessibilitat, amb previsió de rampes en alguns casos o pendents que es resolen amb escales (en qualsevol cas, però, amb una alternativa per a persones amb mobilitat reduïda). Així mateix, es complementa dient que els itineraris hauran d'estar ben il·luminats, i recomana que les cruïlles de carrer es realitzin mitjançant passos de vianants semaforitzats i adaptats per minimitzar el risc d'accidents. És a dir, un espai ferroviari que ha estat durant els darrers anys una veritable barrera per desplaçar-se a peu entre els barris de Sant Andreu i el Bon Pastor, així com entre les estacions de metro i de tren de Sant Andreu i el polígon del Bon Pastor millorarà ostensiblement les seves condicions d'accessibilitat.

Principals itineraris de vianants i d'accés a l'estació



Font: modificació del Pla general metropolità en l'àmbit de l'estació de Sant Andreu Comtal. Ajuntament de Barcelona i Barcelona Sagrera Alta Velocitat (2022)

³ Els EAMG avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments amb bicicleta o a peu. També valoren la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada. L'objectiu és definir les mesures i actuacions necessàries per assegurar que la nova mobilitat generada segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles

En relació amb la xarxa ciclista es considera que la nova ordenació dona continuïtat a l'esquema de carrils bici que configurarà el parc lineal que es farà sobre les vies i que permetrà itineraris amb bicicleta continus i directes.

Igualment, ens els EAMG es proposa estudiar l'ampliació del servei de bicicleta pública Bicing (nova estació o ampliació de l'existent) per donar servei a l'estació de Sant Andreu. Pel que fa a l'estacionament de bicicletes es recomana instal·lar ancoratges en forma d'u, tal com s'ha fet. Sens dubte, la millor opció serà instal·lar nous ancoratges de Bicing al més propers possible a l'estació i, al mateix temps, col·locar aparcament tancat de bicicletes dins l'estació o a l'exterior per a les bicis de particulars. Ambdues mesures són necessàries per facilitar una intermodalitat ferrocarril-bicicleta més efectiva.

Carrils bici actuals i previstos, i estacions de Bicing actual i prevista junt a la nova estació de Sant Andreu



Font: modificació del Pla general metropolità en l'àmbit de l'estació de Sant Andreu Comtal. Ajuntament de Barcelona i Barcelona Sagrera Alta Velocitat (2022)

2.2.4 Nova estació de metro de Santander

Una de les actuacions amb més rellevància en mobilitat que es duran a terme a la zona és el perllongament de l'L4 des de l'actual última estació de la Pau fins a l'estació de la Sagrera a l'avinguda de la Meridiana. Aquesta ampliació del metro incorporà una estació nova anomenada Santander, que just es localitzarà en aquest carrer en un extrem del polígon de la Verneda Industrial. Així doncs, aquest polígon tindrà una nova connexió directa a la xarxa de metro de Barcelona. A més, les altres dues estacions previstes en aquest ramal són la de la futura estació intermodal d'alta velocitat de la Sagrera, amb parades de l'L9 Nord i l'L10 Nord i les línies de rodalies R1, R2 i R2 Nord. I, així mateix, també enllaçarà amb l'actual estació de la Sagrera i, per tant, també tindrà correspondència amb les línies de metro 1 i 5, i les de rodalies R3 i R4. En conseqüència, l'estació de metro Santander esdevindrà un node estratègic per potenciar el transport públic per accedir als centres de treball d'aquesta zona dels polígons de l'Eix Besòs. A causa de la seva proximitat, encara tindrà més potencial aquesta estació quan el pont de Santander ja reformat faciliti la connexió a peu i amb bicicleta entre les dues bandes de les vies ferroviàries.

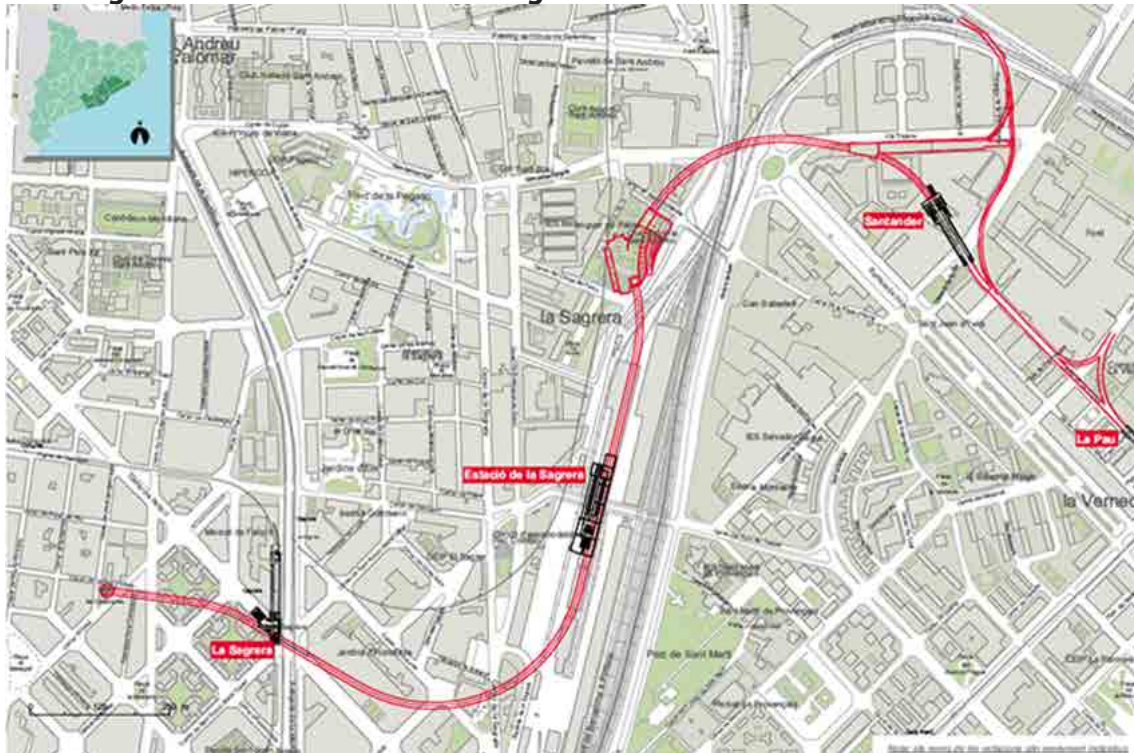
Perllongament de l'L4 la Pau – la Sagrera



Font: Betevé

Aquest perllongament apareix al Pla director d'infraestructures 2021-2030 de la regió metropolitana de Barcelona. En concret, s'ha de construir la nova estació de Santander i un nou tram de túnel de 320 metres de longitud que enllaçarà la cua de maniobres de l'estació de la Pau amb el túnel ja construït, que actualment dona accés als tallers i a les cotxeres del Triangle Ferroviari. En el mateix pla d'infraestructures es diu que aquesta actuació pot estar operativa a partir de l'any 2024. També es calcula, en l'apartat de beneficis socials de la proposta, que aquest perllongament comportarà la captació de 43.690 persones en dia feiner, dels quals 2.970 provindran del vehicle privat.

Perllongament de l'L4 la Pau – la Sagrera



Font: Pla director d'infraestructures 2021-2030. Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (2021)

2.2.5 Ampliació de l'Àrea Verda d'estacionament

Solar d'estacionament d'automòbils el 2018, recentment suprimit al carrer de Ca n'Oliva



Font: Google maps

La intervenció a la vorera de la Via Trajana i d'altres d'urbanització a la zona, com la duta a terme al carrer de Ca n'Oliva, a tocar de la sortida de l'estació

de metro de la Pau, han comportat la desaparició de places d'aparcament per a automòbils. Aquesta reducció de l'oferta de places d'estacionament ha comportat més pressió per a les restants, tant pel que fa a la mobilitat laboral com a la dels residents.

Per fer front a aquesta situació, s'ha reconvertit bona part de l'aparcament en calçada en Àrea Verda reservada per als veïns i veïnes. Es tracta d'estacionament d'ús preferent per a residents i on els vehicles dels no residents només poden estacionar un màxim de 2 hores dins de l'horari de regulació de 8 h a 20 h.

Senyal de l'Àrea Verda d'estacionament reservada pels veïns i veïnes



Font: ISTAS /CC00

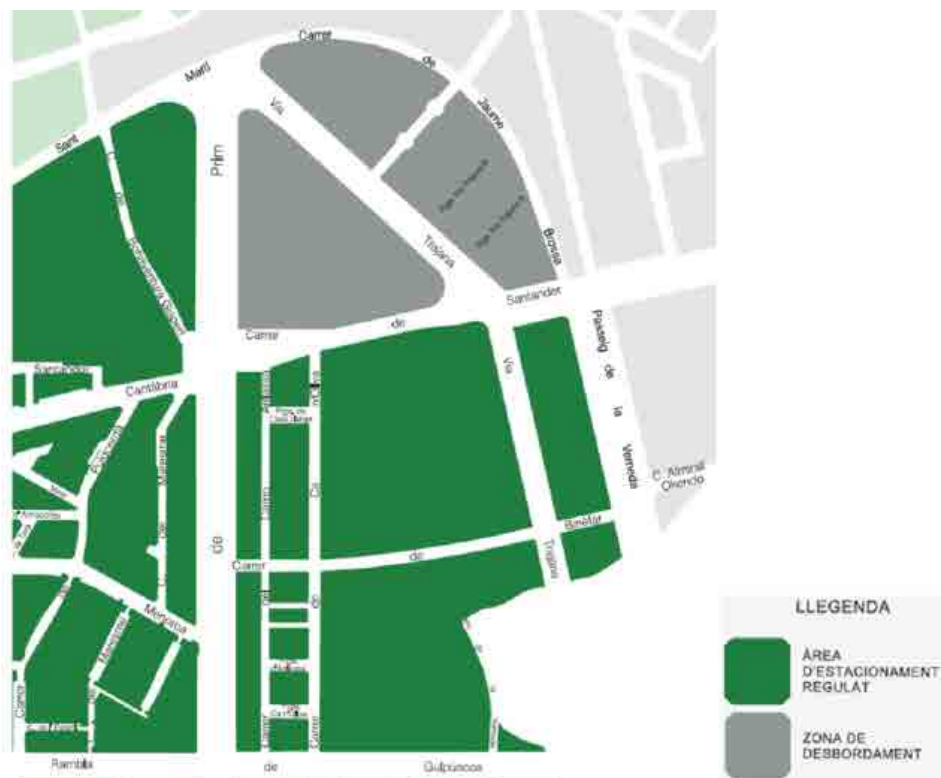
Com a resposta a la proposta inicial de reconversió de l'aparcament en àrea verda que abastava la totalitat del polígon de la Verneda Industrial, les persones treballadores van crear una plataforma contrària a les restriccions tot reivindicant poder estacionar com a residents per feina. Finalment, la zona més interna del polígon de la Verneda Industrial no s'ha inclòs dins l'Àrea Verda i l'aparcament segueix sent lliure sense regulació. Això palesa la dificultat per intervenir reduint l'estacionament a les zones de gran concentració de centres de treball quan l'alternativa en modes sostenibles és encara millorable i encara hi ha gran dependència del vehicle privat.

Zona prevista d'implantació de l'Àrea Verda d'estacionament, incloent-hi el polígon industrial de la Verneda



Font: Àrea Verda. Ajuntament de Barcelona

Zona final d'implantació de l'Àrea Verda d'estacionament, excloent-ne part del polígon industrial de la Verneda



Font: Àrea Verda. Ajuntament de Barcelona

2.3 Intervencions urbanístiques

2.3.1 Reforma del pont de Santander

Tot just s'ha iniciat la remodelació del pont del carrer de Santander quan travessa les vies fèrries. Es tracta d'una transformació del pont per encabir-hi part del trànsit rodat dels vehicles, amb un espai segur i segregat per a vianants i bicicletes. Aquestes obres, iniciades el setembre del 2022, tenen com a termini previst de finalització el febrer del 2024. Es tracta d'una important millora per connectar els districtes de Sant Martí i de Sant Andreu que afavorirà, sens dubte, la mobilitat activa per travessar el pont. A més, però, un cop finalitzada, l'obra també comportarà una millora considerable, a banda i banda del pont, dels itineraris per anar a peu i amb bicicleta. La remodelació del pont serà una peça important per estructurar una xarxa de carrils bici interna i de connexió més completa que beneficiarà el seu ús de manera més còmoda i segura.

Actualment els vianants, per travessar la infraestructura ferroviària, disposen d'un pont en molt mal estat, tot rovellat, molt estret, sense il·luminació i sense accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda. Pel que fa a les bicicletes, aquestes ara han de circular per la calçada del pont, que, a causa de la gran densitat de trànsit que hi passa, el fan insegur per a aquests vehicles.

Per tot plegat, al pla de mobilitat es demanava una intervenció per remodelar-lo i garantir un pas segur i còmode per a vianants i bicicletes, tal com s'està fent.

Rètol en què s'anuncien les obres de millora del pont del carrer de Santander



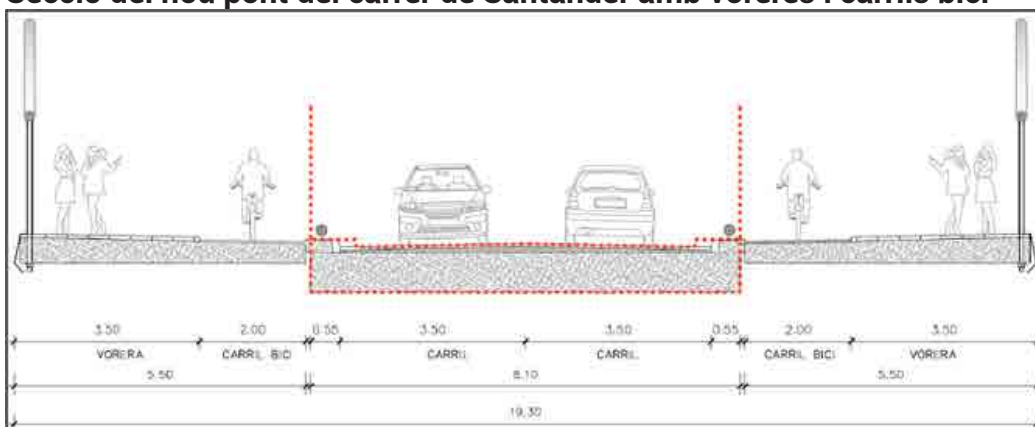
Font: ISTAS /CCOO

Configuració futura del carrer de Santander



Font: Ajuntament de Barcelona

Secció del nou pont del carrer de Santander amb voreres i carrils bici



Font: Ajuntament de Barcelona

2.3.2 Urbanització de la Via Trajana

Una de les actuacions urbanístiques amb repercussió en la mobilitat a la feina ha estat la reurbanització i la reorganització d'una part de la Via Trajana durant l'any 2021. En concret, de la vorera del costat Llobregat, entre els carrers de Binèfar i de Santander, just davant de les empreses del polígon de la Verneda Industrial. Es tracta del tram de la Via Trajana dins el terme municipal de Barcelona, ja que en la part que pertany a Sant Adrià, no s'hi ha intervingut.

Vorera de la Via Trajana davant de l'empresa Silgan (2020)



Font: Google maps

Vorera de la Via Trajana davant de l'empresa Silgan (2022)



Font: ISTAS /CCOO

Vorera de la Via Trajana a tocar del carrer Binèfar (2020)



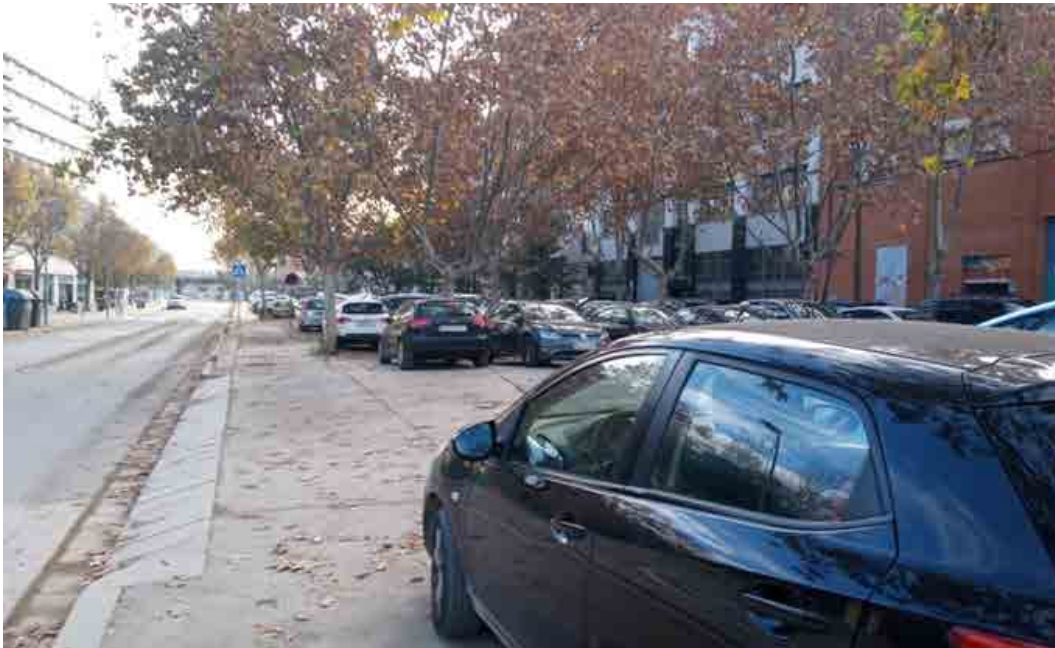
Font: Google maps

Vorera de la Via Trajana a tocar del carrer de Binèfar (2022)



Font: ISTAS /CCOO

Estacionament sobre la vorera de la Via Trajana, que pertany a Sant Adrià de Besòs



Font: ISTAS /CCOO

En aquest espai, fins fa un temps sense urbanitzar, hi havia un solar utilitzat principalment com a aparcament per part de les persones treballadores de les empreses adjacents. Ara té uns altres usos més propis d'una vorera. La intervenció ha consistit a millorar l'accessibilitat dels vianants i a proporcionar espais d'estada i d'esbarjo als veïns. A més de millorar la qualitat de l'espai públic, s'ha ampliat la vorera i s'hi ha instal·lat il·luminació, abans inexistent.

Així mateix, s'ha col·locat un nou pas de vianants elevat, que fa més segur el creuament de la calçada, tot plegat en benefici de la mobilitat a peu.

2.3.3 Promoció immobiliària a l'antiga Cobega

Una altra de les actuacions que han afectat positivament la mobilitat del voltant del polígon de la Verneda Industrial és la construcció i l'ordenació de l'entorn de la nova promoció d'habitatges del solar deixat per l'antiga planta de Cobega, entre la rambla de Guipúscoa, el carrer de Binèfar, el carrer de Ca n'Oliva i la Via Trajana.

Planta del projecte immobiliari i de renovació de l'espai públic de l'antiga Cobega



Font: Ajuntament de Barcelona

Es tracta d'una gran promoció immobiliària, encara en construcció, que ocuparà part d'un gran solar del barri de la Verneda i la Pau, i que darrerament era utilitzat com a aparcament per a autocaravanes i camions. El canvi d'usos i la transformació del sector amb l'habilitació d'amplis espais per a vianants ha significat una millora ostensible de l'entorn i la consecució de nous espais per al barri.

Solar per a l'estacionament de vehicles a l'antic solar de Cobega (2016)



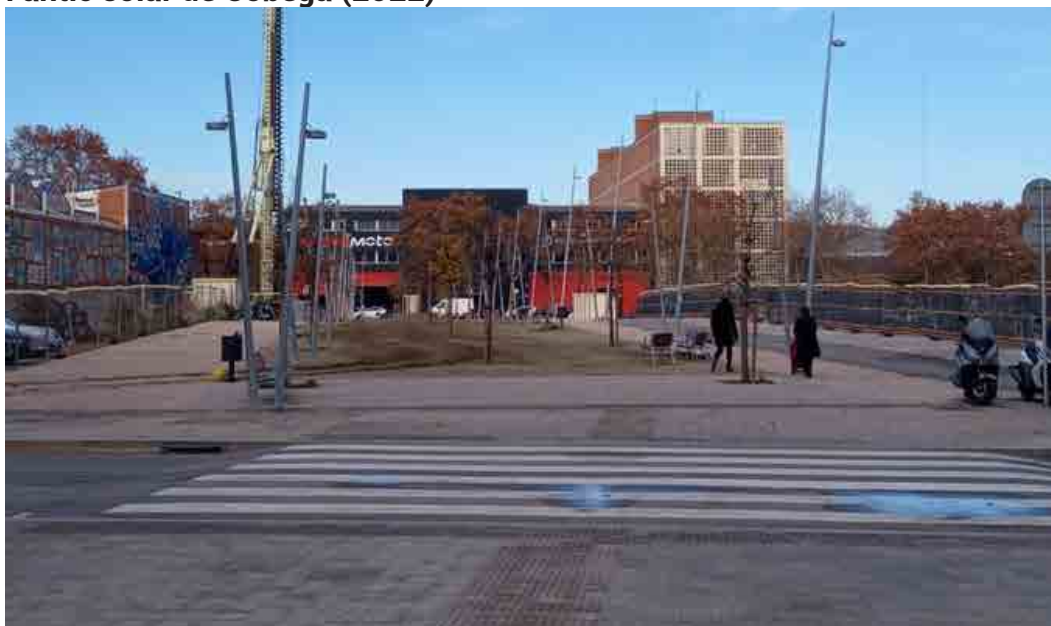
Font: Google maps

Nou passeig central als terrenys anteriorment ocupats per estacionament a l'antic solar de Cobega (2022)



Font: ISTAS /CCOO

Nou passeig central als terrenys anteriorment ocupats per estacionament a l'antic solar de Cobega (2022)



Font: ISTAS /CCOO

Nou passeig central als terrenys anteriorment ocupats per estacionament a l'antic solar de Cobega (2022)



Font: ISTAS /CCOO

La millora de la qualitat de l'espai públic, fent-lo més permeable i obert a l'entorn, així com el fet d'haver-hi habitatges i comerç, és a dir, fent-lo menys solitari i amb més presència de persones, han transformat el lloc, que ha passat de ser un espai inhòspit, sobretot quan es feia fosc, a ser molt més amable i agradable.

Això ha provocat que els itineraris a peu que transcorren per aquest espai per anar des de les parades d'autobús que donen servei al polígon de la Verneda Industrial (B24, C10, H10, N8, V31, 33 i 136), però especialment per accedir a l'estació de metro de la Pau (L2 i L4) hagin donat un tomb important i siguin més utilitzats per anar a la feina.

L'entorn de l'estació de metro de la Pau a la Rambla Guipúscoa (2017)



Font: Google maps

L'entorn de l'estació de metro de la Pau al carrer Ca n'Oliva (2019)



Font: Google maps

Tal com dèiem, la mobilitat s'ha vist beneficiada a través d'una de les principals portes d'entrada i sortida a la xarxa de transport públic metropolitana, paper que té aquesta estació de metro. A més, cal tenir en compte que, a dia d'avui, encara no ha conclòs tota la intervenció, amb la qual cosa és previsible una millora més significativa de l'àmbit.

Nova plaça a l'entorn de l'estació de metro de la Pau (2022)



Font: ISTAS /CC00

Nova plaça a l'entorn de l'estació de metro de la Pau (2022)



Font: ISTAS /CC00

Nova plaça a l'entorn de l'estació de metro de la Pau (2022)



Font: ISTAS /CCOO

L'altre vessant que comporta aquesta intervenció urbanística és la generació de nova mobilitat laboral al sector. Segons l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de millora urbana d'aquest àmbit en relació amb l'ús d'oficines previst, es generaran 800 desplaçaments diaris que caldrà sumar a la mobilitat quotidiana preexistent.

2.4 Grans centres generadors de mobilitat

2.4.1 Nou complex Logístic del carrer de Santander

En el darrers mesos ja ha començat a operar el nou complex logístic localitzat en un extrem del polígon del Torrent de l'Estadella. Per gestionar el nou trànsit que genera i millorar la seguretat dels vianants, aquesta implantació ha propiciat la semaforització del tram del carrer de Santander entre el pont sobre les vies i el carrer de Fra Juníper Serra.

El més transcendent d'aquest nou complex és la nova generació de mobilitat que està comportant a la zona, tant pel que fa als desplaçaments a la feina com a la distribució de mercaderies. Pel que fa als primers, l'ajuntament va calcular

que els efectuarien 600 persones treballadores repartides en 2 torns: matí de 8 h a 15 h i tarda de 13 h a 20 h. Pel que fa als segons, s'hi ha de sumar el trànsit de fins a 100 furgonetes de repartiment de 9 h a 20 h. Tot en conjunt comporta una major ocupació de la xarxa viària de la zona al voltant del nou complex logístic

Nou complex logístic del carrer de Santander



Font: ISTAS /CCOO

Esquema dels desplaçaments a la feina al nou complex logístic

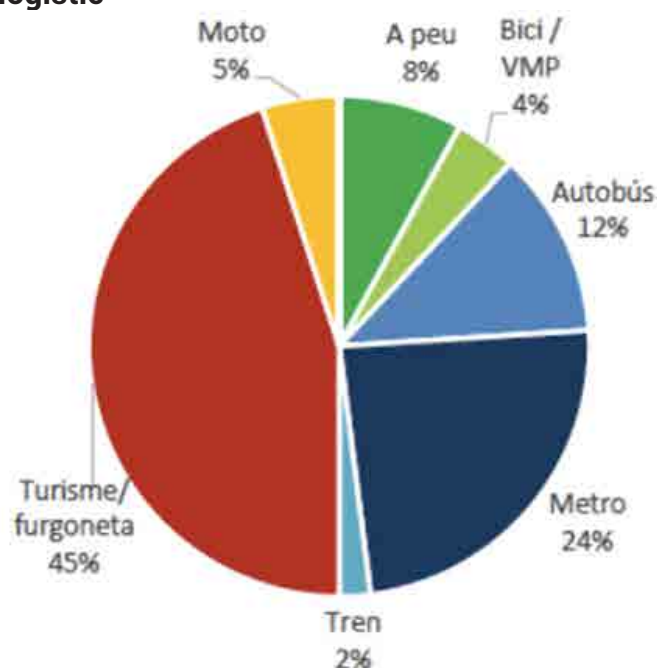


Font: Ajuntament de Barcelona

Tot i així, la repartició modal estimada és que el 50 % dels desplaçaments es facin amb vehicle privat i la resta, amb modes sostenibles, principalment amb

transport públic. Si aquest fos el cas, l'ús del vehicle privat se situaria per sota del que és habitual en aquesta zona. Ara que ja ha entrat en funcionament el complex logístic, per esbrinar-ho, caldria fer un pla de desplaçaments d'empresa, en el qual es fes una enquesta dels hàbits de mobilitat i, igualment, comprometre's a prendre mesures per reduir més l'ús del vehicle privat.

Distribució modal prevista per als desplaçaments a la feina al nou complex logístic



Font: Ajuntament de Barcelona

2.4.2 Ampliació de La Maquinista

Una de les grans actuacions urbanístiques amb més incidència en la mobilitat de la zona és la previsió d'ampliació del centre comercial La Maquinista, que inclou, a més de l'activitat pròpiament comercial, habitatges, equipaments i intervenció en l'espai públic. Tot plegat comportarà un augment significatiu de la mobilitat global de la zona i, per descomptat, de la mobilitat que generaran els nous llocs de treball que es crearan.

En l'aprovació inicial del Pla de millora urbana del sector de La Maquinista, on es concreta l'ordenació urbanística d'aquest àmbit, s'inclouen els corresponents EAMG. En els EAMG, un cop analitzat l'impacte de la nova mobilitat generada en cadascun dels modes de mobilitat, es plantegen les propostes de millora dividides en dos grans grups: propostes per a la millora de l'entorn, és a dir, fora de l'àmbit d'actuació urbanística i les propostes per incentivar pròpiament la mobilitat sostenible de La Maquinista.

Propostes d'actuació a l'entorn de La Maquinista

Respecte de les propostes de l'entorn, esmentarem aquelles que estan més relacionades amb les que ja estaven recollides al Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial La Maquinista i el posterior document que vam elaborar d'anàlisi del grau d'assoliment de les propostes del pla. En definitiva, amb tot allò més relacionat amb la mobilitat laboral i, per tant, que creiem oportú ressaltar tant per donar-les a conèixer i valorar-les com per, posteriorment, estar amatents al seu compliment.

D'entrada, per reforçar l'accessibilitat dels vianants proposen:

- Millorar la il·luminació i el mobiliari urbà, en aquelles seccions on les voreres dels recorreguts dels vianants per accedir al centre comercial presentin deficiències: carrers de Potosí, trajecte des del futur parc Sagrera, i de Ferran Junoy.
- Millores a les voreres dels trajectes entre les parades de transport públic dels carrers de São Paulo i de la Ciutat d'Asunción i les futures activitats.

Ambdues propostes lliguen perfectament amb el que hem anat insistint des de ja fa temps de millora de les condicions dels desplaçaments a peu pel que fa a la seguretat en sentit ampli, viària i ciutadana, i a la comoditat dels itineraris. Això, de retruc, es tradueix en una millora de l'accessibilitat en transport públic.

Propostes de carrils bici, d'estacionament per bicicletes i de desplaçament de l'estació de bicing



Font: aprovació inicial del Pla de millora urbana del sector de La Maquinista (2022)

Per potenciar els desplaçaments amb bicicleta proposen el següent:

- Habilitar carrils bici als carrers de Potosí, Ferran Junoy i Fra Juníper Serra.
- Desplaçar l'estació de Bicing del carrer de la República Dominicana (La Maquinista) al carrer de Ferran Junoy.
- Habilitar inicialment un 30 % de les places d'aparcament de bicicleta.
- Habilitar aparcament d'alta capacitat de bicicleta i amb sistema de seguretat.

En relació amb el transport públic es comprometen a:

- Habilitar nous carrils bus als carrers de Torras i Bages, Ferran Junoy, São Paulo, Lima i Sant Adrià.
- Habilitar marquesines, PIUS (panells dinàmics), plataformes i escocells a les parades de transport públic de l'entorn que no en disposen.

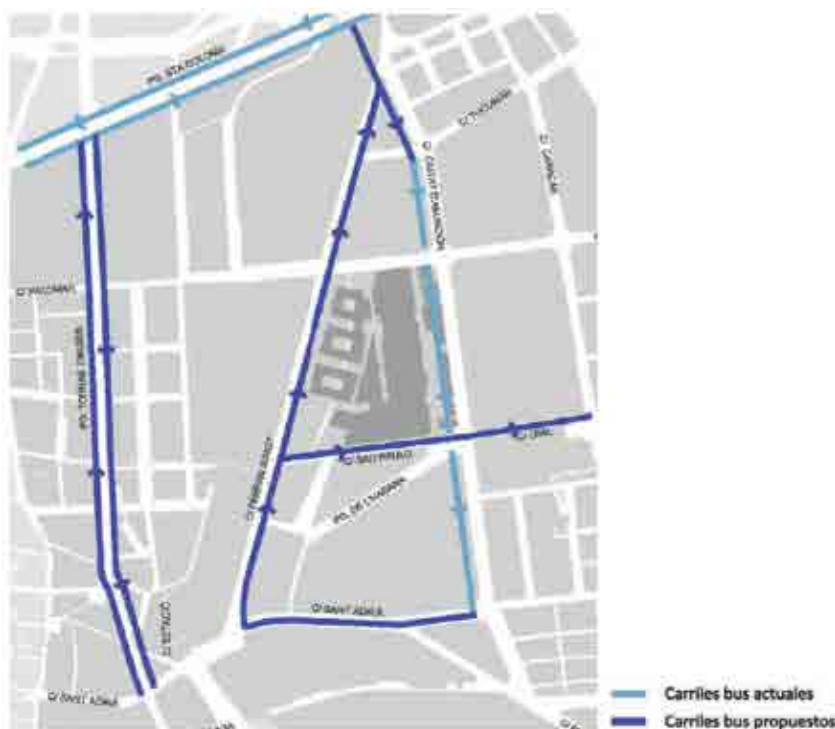
Pel que fa als carrils bus justifiquen aquesta actuació explicant les seves bondats:

- Evitar conflictes entre les línies d'autobús i altres mitjans.
- Oferir més fluïdesa en la circulació dels autobusos.
- Augmentar la freqüència de pas de les línies d'autobús.
- Disminuir el temps de recorregut de les línies d'autobús.

Finalment, manifesten que els costos d'urbanització generats per aquesta mesura seran assumits pel promotor.

Per descomptat, subscrivim aquestes mesures que pretenen beneficiar l'ús del transport públic.

Proposta de nous carrils bus



Font: aprovació inicial del Pla de millora urbana del sector de La Maquinista (2022)

També inclouen una menció a l'equitat entre gèneres. S'hi refereixen de la manera següent: tenint en compte els patrons de mobilitat i les diferències entre els gèneres femení i masculí, cal habilitar una il·luminació adequada a l'espai públic, la qual cosa permetria que disminuís la percepció de la por i que augmentés la seguretat per als desplaçaments amb modes de transport sostenibles. Així mateix, afegeixen que la seguretat es percep també en espais que reuneixen un conjunt de condicions: bona visibilitat, bona il·luminació, concurrència de persones i oportunitat de demanar ajuda. Per això la mesura es concreta en el següent:

— Mantenir un criteri d'equitat relacionat amb actuacions d'accessibilitat, confort, comoditat, qualitat ambiental, seguretat, il·luminació, identitat i quotidianitat.

Propostes d'actuació a La Maquinista

En un apartat posterior dels EAMG s'exposen les propostes per incentivar la mobilitat sostenible de dins de La Maquinista. D'aquestes ressaltarem aquelles propostes d'actuació que estan més relacionades amb la mobilitat de les persones treballadores, si bé, òbviament, algunes són compartides per la mobilitat dels clients i clientes del centre comercial i d'oci.

Una de les principals mesures que es proposen i que pot ser el marc a partir del qual es planifiquin i es gestionin les actuacions per fomentar la mobilitat sostenible que esmenten és elaborar el Pla de desplaçaments integrals d'empresa de mobilitat sostenible per al centre comercial i per als seus establiments.

Respecte d'aquesta proposta cal puntualitzar que el centre comercial té l'obligació de fer un PDE en localitzar-se dins de l'àmbit del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, en què es diu que han de realitzar un PDE els establiments comercials, individuals o col·lectius, amb una superfície de venda superior a 5.000 m². Aquesta superfície la supera amb escreix La Maquinista.

L'elaboració d'un PDE del centre comercial, la volen basar en els següents punts:

- Actualitzar la realitat actual de la mobilitat del centre comercial d'acord amb la realitat postpandèmica i amb els nous hàbits de mobilitat.
- Establir uns objectius accessibles, quantificables i avaluables a curt, mitjà i llarg termini que afavoreixin apropar-se als del PMU de Barcelona.
- Determinar un pla d'actuacions que respongui als objectius plantejats i que tingui un criteri clar de prioritats.
- Establir un calendari d'implantació d'aquestes actuacions. El promotor del centre comercial es compromet a promoure la conscienciació als operadors de La Maquinista respecte de la utilitat d'actualitzar el pla, i, d'aquesta manera, determinar un pla d'actuacions que pretengui optimitzar la mobilitat, tant dels seus empleats i empleades com de les persones que el visitin.

Una qüestió inquietant és que als EAMG es concreta que aquesta proposta s'ha d'implementar un cop finalitzada l'ampliació del centre comercial i que s'ha de materialitzar amb la inauguració del complex residencial comercial o a la finalització dels terminis de l'Agenda del planejament urbanístic. Doncs bé, a l'apartat de l'agenda s'estableix un termini total de 8 anys, des de l'aprovació definitiva del planejament urbanístic. És a dir, afirmen que faran el PDE en un termini que es pot allargar fins a 8 anys quan haurien d'haver fet un PDE específic propi ja fa temps.

Respecte de la bicicleta, proposen reforçar els aparcaments segurs per a les bicicletes a l'interior del centre. Expliquen que actualment el centre comercial disposa de 3 zones d'aparcament de bicicleta propers a 3 dels seus accessos. Aquests aparcaments estan exposats directament a la intempèrie, la qual cosa porta com a conseqüència que les bicicletes pateixin danys a causa de les condicions climàtiques (sol, pluja, vent fort...), a més de disposar d'un baix nivell de seguretat davant del vandalisme.

Per aquests motius es proposa reforçar aquestes zones d'aparcament, tant per als clients i clientes com per als treballadors i treballadores, en espais tancats propers als accessos. Això recalquen que permetrà oferir més seguretat i confort als usuaris i usuàries.

Pel que fa al foment del transport públic, es desenvolupen dues propostes:

- Habilitar màquines o punts de venda de bitllets de transport públic a l'interior del centre comercial.
- Oferir bonificacions a treballadors i treballadores. El promotor del centre comercial es compromet a promoure la conscienciació als operadors respecte dels beneficis de les bonificacions als seus treballadors i treballadores per al transport públic.

La segona proposta podria anar més enllà de la conscienciació i el centre comercial podria prendre altres mesures, com poden ser obsequiar amb títols de transport puntualment les persones treballadores, per exemple, durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, o bé fer-se càrrec d'una part de l'import d'aquests títols, conjuntament amb els establiments comercials, de restauració i d'oci, que ho fessin per als seus empleats i empleades.

També inclouen la potenciació del cotxe compartit:

- Adoptant un sistema de gestió del cotxe compartit dinàmic per crear una comunitat de persones usuàries.
- Incentivant el cotxe compartit a través de la prioritització de la reserva de places d'aparcament a l'interior del centre comercial.

Un altre apartat es refereix a garantir la informació i la formació de les persones treballadores del centre en temes de mobilitat sostenible, amb dues propostes:

- Elaborar un programa de formació per fomentar la mobilitat sostenible. Tindria com a objectiu conscienciar i sensibilitzar el conjunt dels treballadors i treballadores, dels operadors, dels tècnics i tècniques, i dels directius i directives del centre comercial en la mobilitat sostenible.
- Oferir formació pràctica i una guia d'accés sobre l'ús i l'oferta del transport públic per accedir al centre comercial. Aquesta informació es realitzaria sobre la planificació dels millors itineraris per accedir-hi a peu i amb bicicleta.

Finalment, inclou altres mesures favorables a la mobilitat sostenible a la feina, com per exemple:

- Incorporar l'impacte de la mobilitat in itinere i l'accessibilitat a l'avaluació de riscos laborals de l'empresa a partir dels seus hàbits principals. El centre comercial es compromet a promoure la conscienciació en els operadors de La Maquinista respecte dels beneficis que té aquesta mesura.
- Confeccionar un pla de serveis específics per a dies festius. Tenint en compte la disminució general de les freqüències d'autobusos i, en alguns casos, de la reducció de la cobertura horària dels festius. Anualment, s'hauria de fer una planificació dels serveis de transport públic dels dies festius que es permetés obrir el centre comercial, atès que són dies de molta afluència de persones treballadores.
- Realitzar campanyes de promoció del transport públic.
- Nomenar un gestor o gestora de mobilitat del centre comercial. Aquesta proposta permetria a La Maquinista disposar d'un gestor o gestora de mobilitat, el qual, conjuntament amb el districte, faria el seguiment de les accions de mobilitat previstes a l'entorn a través d'una avaluació contínua d'aquestes.

Cal dir que totes aquestes propostes estan ben encaminades i que algunes ja les vam proposar. En relació amb la darrera, referent al gestor o gestora de mobilitat, la seva funció principal hauria de ser la gestió de la mobilitat interna del centre comercial i els seus establiments.

Finançament de les propostes de millora de la mobilitat

Quant al finançament de les mesures, el PMU concreta que l'execució d'aquest implicarà la realització d'obres i/o serveis, tant interns com externs, en l'àmbit de millora dels sistemes de mobilitat, i potenciarà el transport públic. En qualsevol cas, el promotor es compromet a una aportació màxima de 2.000.000 € per a actuacions externes a l'àmbit de La Maquinista adreçades a la millora de l'accessibilitat i dels sistemes de mobilitat, que ha d'executar l'Ajuntament de Barcelona. Algunes d'aquestes actuacions es troben definides a l'EAMG que acompanya el PMU i d'altres s'han de determinar en els informes que s'emetin durant la fase de tramitació del PMU.

Pel que fa a les actuacions d'ordre intern proposades pel centre comercial per incentivar la mobilitat sostenible, el promotor es compromet a sufragar el cost íntegre de cadascuna d'elles.

Així doncs, hi ha un compromís explícit a realitzar i assumir econòmicament un sèrie de millores en mobilitat que afecten directament la mobilitat de les persones treballadores del centre comercial La Maquinista. Això demostra que caldrà estar atents al seu compliment i als seus efectes en la mobilitat.

3. LA VISIÓ DE LES PERSONES TREBALLADORES. ELS HÀBITS DE MOBILITAT I ELS REPTES PENDENTS PER AVANÇAR EN LA MOBILITAT SOSTENIBLE

3.1 Marc general

Després de l'estudi que vam fer el 2020 d'anàlisi del grau d'execució de les actuacions proposades al Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial La Maquinista per fomentar la mobilitat sostenible i haver constatat que algunes s'havien dut a terme i que, posteriorment, com hem explicat anteriorment, d'altres també s'han implantat, volíem conèixer de primera mà quina repercussió han tingut en els desplaçaments de les persones treballadores. I anar més enllà, saber com valoren aquests canvis, quins efectes creuen que han tingut en els desplaçaments quotidians a la feina. I, al mateix temps, que ens fessin saber quins són els temes pendents de resoldre en mobilitat i quines actuacions proposen per solucionar-los per promoure la mobilitat sostenible.

Prèviament, abans d'entrar a repassar el que ens ha explicat la nostra representació sindical, ens volem fixar breument en una sèrie d'aspectes d'ordre general directament relacionats amb la mobilitat que han succeït darrerament. Es tracta de qüestions conjunturals, i d'altres de més estructurals, que poden haver influït en els hàbits de mobilitat de les persones treballadores més enllà de les actuacions concretes que s'han dut a terme als polígons de l'Eix Besòs i el seu entorn.

Parlem, d'entrada, dels efectes de la COVID, que van dur a un descens pronunciat de l'ús del transport públic, i que si bé aquest està recuperant el passatge, actualment encara no s'ha arribat a les xifres del 2019. En canvi, l'ús del vehicle privat, tot i que també va patir un descens, va ser menys pronunciat i la recuperació ha estat més ràpida. Els polígons de l'Eix Besòs difícilment han quedat al marge d'aquestes tendències generals.

També la pandèmia ha portat a una pràctica més generalitzada del teletreball del que havia estat anteriorment i, per tant, a l'absència de mobilitat. En conseqüència, a partir d'ara s'ha de tenir més en compte la seva dimensió quan analitzem els hàbits de mobilitat de les persones treballadores i preguntar-se quins desplaçaments substitueix.

Una altra qüestió no menor ha estat l'entrada en funcionament de la zona de baixes emissions (ZBE) a les rondes de Barcelona, la qual restringeix la circulació dels vehicles sense etiqueta ambiental. Els polígons de l'Eix Besòs estan inclosos dins la ZBE i, per tant, els vehicles més contaminants, els que no tenen etiqueta ambiental de la DGT, tenen prohibit circular-hi de dilluns a divendres de 7 a 20 h. La seva aplicació va començar el gener del 2020. Tot i així, el règim sancionador no ho va fer fins a mitjan setembre del 2020. Aquesta mesura, més enllà d'influir en la tipologia del parc de vehicles circulant, pot haver incidit en els modes amb què es fan els desplaçaments a la feina dels polígons. Tinguem en compte que a finals del 2019 els vehicles sense etiqueta eren un 12 % i, a finals del 2021, solament un 4 %.⁴ Paral·lelament, des de finals del 2017 i fins al segon trimestre del 2022 s'han entregat un total de 14.086 targetes verdes que donen dret a tres anys d'ús gratuït del transport públic metropolità. Aquestes s'entreguen a qui desballesti un vehicle antic i contaminant i es compromet a no comprar un altre vehicle.

Un altre fet significatiu ha estat, en els darrers anys, l'anomenat alliberament d'una sèrie de peatges, és a dir, la gratuïtat per circular-hi. Això ha representat un augment de l'ús d'aquestes vies, cosa que, d'altra banda, ha comportat un increment considerable de la congestió.

Finalment, més recentment, des de l'abril del 2022, per atenuar les conseqüències socials i econòmiques de la guerra d'Ucraïna, es concedeixen bonificacions a la compra del combustible per als vehicles d'ús particular com a reacció a l'alça de preus constant dels carburants. I, a partir del setembre del 2022, s'afegeixen bonificacions en l'adquisició de títols de transport públic i la gratuïtat de les Rodalies de Renfe. Ambdues mesures també poden haver influït a l'hora de triar un mode de desplaçament a la feina o un altre, més enllà de tot allò que s'ha esdevingut en els mateixos polígons de l'Eix Besòs.

En definitiva, tots ells són elements que incideixen directament en la mobilitat, i si bé no és l'objectiu d'aquest estudi conèixer com han pogut afectar el comportament de les persones treballadores, sí que creiem que els hem de tenir presents a l'hora de fer una aproximació a com es desplacen als seus centres de treball dels polígons de l'Eix Besòs, tal com ara farem.

Per elaborar aquesta part del document hem tingut trobades amb la representació sindical de CCOO d'un total de 9 empreses de l'àmbit dels polígons de l'Eix Besòs, que, entre totes, compten amb unes 3.100 persones treballadores. Per tant, podem dir que representen gairebé el 25 % de les aproximadament 13.000 persones treballadores d'aquesta zona. A més, també són representatives d'una àmplia varietat de sectors d'activitat de la indústria química, del plàstic, del metall, de la prestació de serveis —com la recollida de residus—, les ambulàncies, el transport públic i el sector del comerç del centre comercial.

⁴ Zona de baixes emissions a les rondes de Barcelona. Informe d'implantació i seguiment. Ajuntament de Barcelona (2022).

A partir de les converses amb un total de 30 delegats i delegades sindicals hem pogut copsar quina és la realitat i fer-nos una idea general de cap a on han anat les coses, però també cap a on haurien d'anar per poder continuar avançant cap a la mobilitat sostenible. En tot cas, creiem que aquest és un exercici necessari que han de fer les administracions públiques i que, igual que es fa amb els veïns i veïnes residents de la ciutat, cal parlar periòdicament amb les persones treballadores que cada dia es desplacen a aquests polígons de l'Eix Besòs. És a dir, s'han d'establir canals de comunicació permanents i escoltar-los, però també per ser informats. I és que a una de les primeres conclusions a les quals hem arribat és que manca aquesta tramesa d'informació recíproca entre ambdues parts. Per això la figura del gestor o gestora de mobilitat, d'una banda, i la Taula de Mobilitat, de l'altra, són dos instruments que cal recuperar, tal com més endavant ens hi referirem. Precisament perquè siguin la cadena de transmissió d'aquelles qüestions que afecten les persones treballadores en l'àmbit de la mobilitat.

Aquestes trobades amb la representació sindical ens han permès conèixer una gran diversitat de casuístiques i de situacions, en alguns casos singulars, tot i que la majoria de vegades es tracta de qüestions comunes que tot seguit presentarem de manera agrupada.

3.2 La distribució modal

Som conscients que la informació que hem obtingut no necessàriament és representativa de la globalitat de desplaçaments a la feina que es produeixen en aquest àmbit, i que per a això caldria fer un treball més exhaustiu i rigorós, per exemple, mitjançant una enquesta global. Malgrat això, sí que creiem que és una mostra significativa del model de mobilitat que impera.

La primera constatació és que, actualment, encara l'ús del vehicle privat és majoritari per desplaçar-se als polígons de l'Eix Besòs. A partir de les dades d'enquestes internes que ha fet per a l'ocasió la representació sindical a les seves empreses, de les dades que disposem dels plans de desplaçaments d'empresa i dels resultats del Programa d'assessorament d'empreses en mobilitat dut a terme per Barcelona Activa, més pel que ens ha explicat la nostra representació sindical, arribem a la conclusió, tal com dèiem, que el vehicle privat encara s'imposa.

Si tenim en compte les empreses de les quals tenim la informació, l'ús del vehicle privat oscil·la en cadascuna d'elles entre una forquilla força àmplia que va del 51 % al 68 %. Tot i així, la mitjana de totes elles se situa més propera al 55 %. Això succeeix, principalment, perquè dues de les més grans empreses de les quals hem obtingut les xifres no superen el 60 % d'ús del vehicle privat.

Per tant, si bé hi ha molta variabilitat en les dades entre les diferents empreses, podem dir —tenint en compte que la distribució modal que va sortir de l'enquesta del pla de mobilitat del 2013, que situava l'ús del vehicle privat en un 68 %, en el cas dels polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i en un 62 %, en el cas del centre comercial— que ara observem una tendència a la baixa. En definitiva, amb tota la precaució necessària, tal com hem previngut anteriorment, podem concloure que els avenços en mobilitat sostenible en els polígons de l'Eix Besòs han tingut el seu efecte en el mode com es desplacen les persones treballadores.

Això darrer ho podem reforçar per diverses raons, ja que en les trobades amb la representació sindical ens diuen que, encara que lleugerament, l'ús dels modes sostenibles ha anat augmentant i que, sobretot, ho estan fent darrerament. Per tant, és probable que els números que tenim s'hagin mogut a favor de la mobilitat sostenible, fins i tot més del que reflecteixen les dades de què disposem. A tot això, cal afegir-hi que el canvi d'hàbits en mobilitat acostuma a ser un procés lent. En conseqüència, és probable que l'impacte dels avenços en serveis i infraestructures en mobilitat sostenible s'estigui produint en el present. A més, alguns dels avenços, tal com hem explicat anteriorment, són molt recents i també els seus possibles efectes en els desplaçaments de les persones treballadores.

Així doncs, si bé no és menys cert que algunes mesures, com per exemple, ampliar l'espai d'aparcament dins el recinte de les empreses, com hem vist en alguna empresa o d'altres d'ordre general, com treure els peatges d'algunes autopistes, com hem explicat abans, poden representar un retrocés en l'avanç cap a la mobilitat sostenible, en termes generals semblaria que anem pel bon camí. Però avancem poc i massa lentament, i per això encara som molt lluny de complir l'objectiu que ens hem marcat entre tots de reduir significativament la presència del vehicle privat a l'entorn metropolità de Barcelona.

Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024 (PMU)

Repartiment modal de partida i repartiment proposat			
Mobilitat	Situació de partida (Dades 2018)	»	Escenari proposat (2024)
 General	8,064 milions etapes/dia	+4,72%	8,444 milions etapes/dia
 A peu	34,35% quota modal	+7,51%	34,35% quota modal
 Transport públic	37,33% quota modal	+15,70%	41,25% quota modal
 Bicicleta	2,28% quota modal	+129,44%	5,00% quota modal
 Vehicle privat	26,04% quota modal	-25,64%	18,48% quota modal

Font: Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024 (PMU). Ajuntament de Barcelona (2022)

Així doncs, la quota modal del vehicle privat per desplaçar-se als centres de treball dels polígons de l'Eix Besòs queda molt lluny del 26 % que té el global de la ciutat, comptant tant els desplaçaments interns de la ciutat com els desplaçaments de connexió amb l'exterior, produïts l'any 2018 —aquest és l'any que s'ha tingut com a referència al PMU de Barcelona. I encara queda molt més lluny de l'escenari proposat al pla de la ciutat d'assolir, el 2024, una quota modal del vehicle privat del 18 %. En tot cas, perquè aquest objectiu de ciutat sigui assolible, és imprescindible actuar decididament en els milers de desplaçaments a la feina que es generen en aquesta zona, si no serà poc probable assolir-lo d'aquí als propers anys com es proposa.

És en aquest context que no podem obviar, el que hem constatat clarament: que el cotxe i la moto segueixen sent els principals modes per desplaçar-se als polígons de l'Eix Besòs i, consegüentment, encara queda molta feina per fer per canviar el model de mobilitat predominant per anar a la feina. Per aquest motiu proposarem una sèrie d'actuacions encaminades a avançar amb pas ferm cap a un model de mobilitat a la feina menys depenent del vehicle privat per desplaçar-se als polígons de l'Eix Besòs.

Justament, una de les tasques que ens hem imposat en aquest estudi és indagar per què es dona aquest ús tan elevat del vehicle privat i, en conseqüència, apuntar què caldria fer per capgirar-ho i que l'ús dels modes sostenibles s'incrementi.

Evidentment, el tema és complex i les causes per utilitzar un mode o altre poden ser molt diverses, tant d'ordre individual, per exemple, segons les diferents etapes de la vida, així com per raó de diferents circumstàncies vitals, però també socials, econòmiques i culturals. I aquí, hi podríem encabir tot un seguit d'aspectes com el gènere, l'edat, l'estat físic, la formació, les condicions laborals, el nivell de renda, evidentment el lloc de residència, els horaris de la feina, etc.

També relacionades intrínsecament amb aquestes hi ha les causes d'ordre més general i més relacionades directament amb l'oferta de mobilitat, com poden ser les condicions de seguretat viària i ciutadana i la comoditat en els itineraris a peu i amb bicicleta. En el cas del transport públic, la localització i les condicions d'accés a les parades i a les estacions, l'hora d'inici i l'hora final dels serveis, les freqüències i els horaris de pas, el temps de viatge i el cost econòmic, però també altres aspectes com la regularitat i, per tant, la confiança que genera un servei, la comoditat del vehicle i la sensació de seguretat ciutadana, entre d'altres.

En el cas del vehicle privat, per descomptat, la possessió del carnet de conduir i disposar o no de vehicle és determinant. Però també hi tenen un paper important factors com la congestió viària, la disponibilitat d'estacionament, i, més concretament, la localització, la capacitat i les condicions d'ús de l'estacionament, el cost econòmic del desplaçament, la seguretat viària de l'itinerari i la necessitat de fer certs viatges intermedis en els desplaçaments

a la feina. I així podríem continuar afegint a la llista moltes més causes que condicionen l'ús d'un mode de mobilitat o altre.

A patir d'aquí hem intentat agrupar les diferents causes que hem anat recollint per explicar els motius de l'actual distribució modal per desplaçar-se als centres de treball i, al mateix temps, aportar possibles solucions per invertir la situació i avançar cap a un model més sostenible, com ens hem marcat com a objectiu.

3.3 La manca de transport públic nocturn

Una qüestió que ha sortit reiteradament és la de la no correspondència dels horaris del transport públic amb els horaris laborals, principalment amb els nocturns. Dit d'una altra manera, la inexistència o la reducció dràstica dels serveis en certes hores fa que no en sigui factible l'ús. Això afecta principalment els autobusos a la nit, a la matinada i a primeríssima hora del matí, però també el metro quan roman tancat a la nit fins a la matinada. Si bé no es pot generalitzar, ja que això té incidència sobretot en les persones treballadores que treballen a certs torns en el sector industrial, també afecta altres col·lectius específics que inicien o acaben la jornada a aquestes hores. Per això, tampoc cal menystenir-ho, perquè amb una mostra petita d'empreses com les que hem conegut veiem que afecta col·lectius tan dispars com són els reposadors i els receptors de les mercaderies del centre comercial, els conductors del transport públic, el personal d'ambulàncies, el personal de recollida d'escombraries, més el personal de suport a algunes d'aquestes activitats. També cal tenir en compte que en moltes d'aquestes feines es treballa cada dia de la setmana, inclosos els festius.

És a dir, tot i no ser la majoria de les persones treballadores, el seu nombre no és gens menyspreable i cal tenir-les en compte. I més encara perquè, com és obvi, aquest col·lectiu és, en gran mesura, més captiu del vehicle privat que la resta que tenen horaris diürns i, per tant, si es vol reduir la dependència del vehicle privat també s'ha de satisfer aquesta demanda.

A més, aquests col·lectius, generalment, tenen horaris rígids i, per tant, no poden tenir flexibilitat horària per adaptar-se als horaris del transport públic com sovint es proposa com a mesura d'organització del treball per facilitar-ne l'ús.

Només com a petit recordatori d'una actuació per abastar els horaris durant tot el dia, cal tenir present que altres serveis de mobilitat, com és el servei de préstec de bicicletes, el Bicing, funciona les 24 hores del dia, els 365 dies de de l'any 2019 —anteriorment sí que tenia el servei limitat durant la nit. Amb aquest exemple volem posar en relleu la necessitat d'anar adaptant els horaris de funcionament dels serveis de mobilitat a la demanda nocturna existent i

creixent. És a dir, ajustar-los a la realitat dels horaris laborals, si volem que hi hagi un veritable transvasament modal del vehicle privat als modes sostenibles.

Quan parlem de jornades laborals per torns, habitualment ens referim al de matí, tarda i nit. En concret, als torns de 6 a 14 h, de 14 a 22 h i de 22 a 6 h. L'horari d'entrada i sortida a les 6 h, que afecta el torn del matí i el de la nit, és el més crític pel que fa a la baixa oferta de transport públic. Tot i així hi ha força diversitat d'horaris i de serveis, com el de la recollida d'escombraries, on les entrades a la feina per torns són esglaonades durant totes les matinades de l'any.

Aquí podríem afegir les persones treballadores ocupades en la restauració i l'oci del centre comercial La Maquinista, atès que els seus horaris d'obertura al públic són:

- Restaurants i oci de 12 h a 1 h de la matinada de dilluns a dijous i els diumenges.
- Restaurants i oci de 12 h a 3 h de la matinada els divendres i dissabtes.

Per descomptat, s'ha de tenir present el servei del Nitbus, en concret la línia N8, que transcorre per la zona del polígons de l'Eix Besòs i funciona bona part de la nit. En concret, comença a les 22.10 h i acaba, depenent del sentit, a les 4.30 h o a les 4.50 h, amb una freqüència constant de 20 minuts. Però difícilment es pot comparar amb l'oferta diürna d'aquesta zona, que comprèn 14 línies d'autobús i metro. I, a més, no cobreix la franja horària d'última hora de la matinada, tot i que l'horari de pas per la zona pot ser fins a una hora més tard des que surt l'últim autobús.

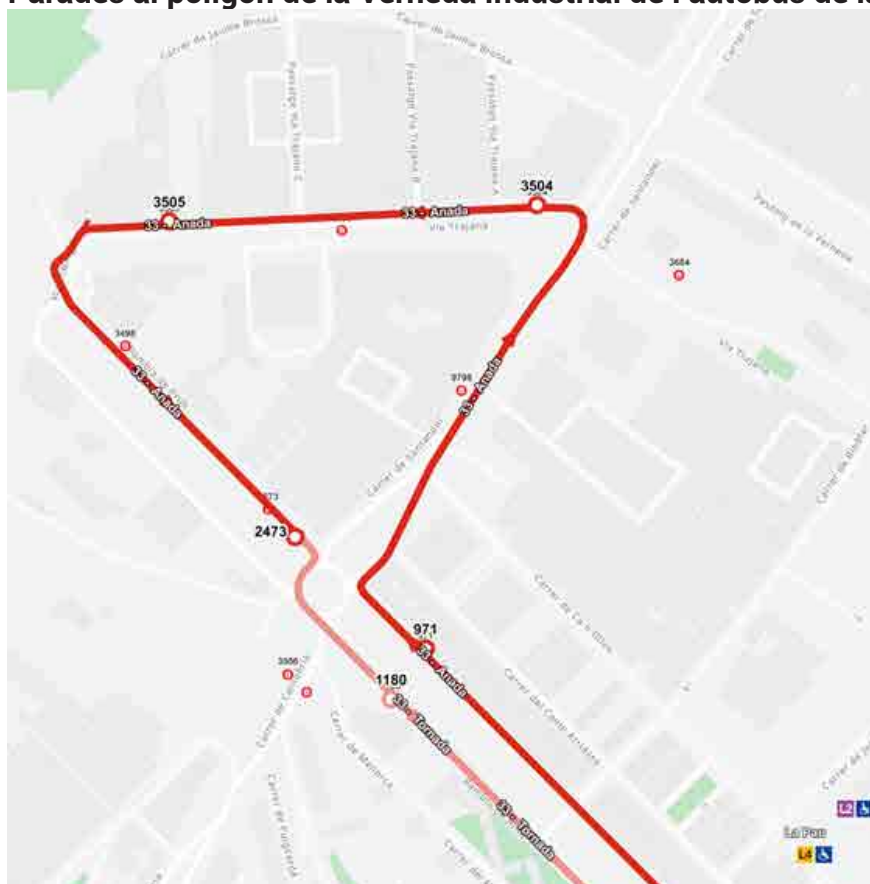
Això no treu que els autobusos diürns tenen horaris prou diferents i algunes línies inicien el servei a les 5 h, però, tenint en compte on inicien els recorreguts, els horaris de pas per les parades de l'àmbit poden ser força més tard.

Pel que fa al metro, obre cada dia a les 5 del matí, i les hores de finalització del servei varien en funció del tipus de dia:

- Feiners (de dilluns a dijous): fins a les 24 h.
- Divendres i vigílies de festiu: fins a les 2 h.
- Dissabtes: servei continu tota la nit.
- Diumenges i festius entre setmana: fins a les 24 h.

Un exemple concret del que ens han parlat es dona al polígon de la Verneda Industrial, on una de les empreses té persones treballadores que entren a la feina a les 6 h. Doncs bé, un dels autobusos que té la parada al davant i que podria anar bé per desplaçar-s'hi és la línia 33. L'inconvenient és que aquest autobús comença a funcionar els dies feiners i els dissabtes a les 7.10 h a la Zona Universitària, per tant, arriba a les parades del polígon al voltant de les 8 h.

Parades al polígon de la Verneda Industrial de l'autobús de la línia 33



Font: Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

Tanmateix, l'oferta és més completa, perquè, coincidents amb les parades de la línia 33 al polígon de la Verneda Industrial, hi ha dues línies més d'autobús que hi donen servei. D'una banda, la V31, de la qual surt la primera expedició els dies feiners de Trinitat Vella a les 5.30 h i arriba a la zona just a les 6 h, i el mateix succeeix sortint des de la primera parada en sentit contrari des del Poblenou. De l'altra, l'altra línia que dona servei a aquest sector, la 136, inicia el seu recorregut a tocar del passeig marítim de Barcelona a les 5.20 h els dies feiners i en 30 minuts es planta al polígon de la Verneda Industrial. L'inconvenient d'aquesta línia és que a aquelles hores la freqüència és de 35 minuts.

Resumint: tot i que sembla una obvietat, malauradament massa cops no es té en compte que no és suficient considerar que l'oferta de transport públic és adequada només perquè tens una parada o una estació propera al centre de treball per afirmar, com es fa massa sovint, que està ben servit amb transport públic. Atès que s'han de tenir en compte tant o més les condicions del servei, així com les condicions d'accessibilitat a la parada o a l'estació, de la qual cosa parlarem seguidament. D'altra banda, afegim que als estudis i als plans de mobilitat quan es faci la diagnosi a partir de l'enquesta a les persones treballadores s'han de relacionar els horaris d'entrada i sortida de la feina amb el mode de mobilitat, precisament per detectar si hi ha desajustos horaris entre la demanda i l'oferta.

3.4 Els horaris i les freqüències dels autobusos els dissabtes i festius

El centre comercial La Maquinista té com a moments de màxima assistència de clientela els divendres a la tarda i els dissabtes, i també obre alguns festius. Per exemple, aquest desembre ha obert tots els festius, excepte el dia de Nadal i el de Sant Esteve. En total, doncs, ha obert 6 dies festius el mes de desembre. Això vol dir que aquests dies es produeix un volum considerable de desplaçaments a la feina per anar-hi a treballar i, en canvi, l'oferta dels autobusos els dissabtes i, sobretot, els festius decau considerablement. Per tant, les opcions per desplaçar-se en transport públic són menors que en els dies laborables. En definitiva, l'oferta no està adaptada a les necessitats de la demanda potencial. A tot això cal afegir-hi que altres empreses amb les quals hem parlat, més enllà de les del centre comercial, treballen regularment tots els dies de la setmana, inclosos dissabtes i festius, i, per tant, això també els afecta. En conseqüència, podem afirmar que la disminució dels serveis en dissabtes i festius del transport públic, sense ser majoritari, té repercussions en la mobilitat de persones treballadores d'un ampli ventall d'empreses.

Com a mostra, reproduïm els horaris de dues de les línies d'autobús que donen servei al centre comercial La Maquinista. Es tracta de les línies H8 i 11. Totes dues tenen un descens de la freqüència els dissabtes en comparació amb els serveis de dilluns a divendres, i encara és més accentuat els dies festius. En concret, l'H8, la línia d'autobús que té millors freqüències, té la freqüència més alta de 7 minuts els dies feiners, d'11 minuts els dissabtes i de 16 minuts els festius. La freqüència més baixa és de 15 minuts els feiners i els dissabtes i de 20 minuts els festius. A l'extrem oposat hi ha la línia 11, que és la que té pitjors freqüències, ja que la freqüència més alta és de 20 minuts els dies feiners, de 30 minuts els dissabtes i de 45 minuts els festius. La freqüència més baixa és de 30 minuts els dies feiners, de 40 minuts els dissabtes i de 50 minuts els festius.

A tot això cal sumar-hi que els horaris de la nit, en els quals hi ha menys freqüència, siguin dies laborals, dissabtes o festius, coincideixen en gran mesura amb els horaris de sortida de les persones treballadores dels establiments de La Maquinista i també d'altres empreses de fora el centre comercial. Per tant, estan doblement perjudicades per la reducció de serveis els dissabtes i festius i per la menor oferta d'autobús al vespre i a la nit durant tots els dies de l'any, que és quan més el necessiten. Així mateix, ens manifesten que certs dies amb molta afluència de clients, com per exemple els dissabtes a la nit, tenen dificultats per agafar l'autobús perquè va ple.

H8 Ernest Lluch - Bon Pastor

Destinació Bon Pastor:

Horaris:

Feiners

- 05.05 – 05.20 – 05.35 – 05.44 – 05.53 – 06.02 – 06.11 – 06.20
- 06.29 – 06.38 – 06.46 – 06.54
- De 7 a 19 h cada 7 minuts
- De 19 a 21 h cada 8 minuts
- 21.05 – 21.15 – 21.25 – 21.35 – 21.45 – 21.55 – 22.10 – 22.25
- 22.40 – 22.55 – 23.10 – 23.25

Dissabtes

- 05.05 – 05.20 – 05.34 – 05.49 – 06.04 – 06.19 – 06.33 – 06.47
- 07.01 – 07.14 – 07.27 – 07.39 – 07.51 – 08.03 – 08.14 – 08.25
- 08.36 – 08.47 – 08.59
- De 9 a 21 h: cada 11 minuts
- 21.10 – 21.25 – 21.40 – 21.55 – 22.10 – 22.25 – 22.45 – 23.05
- 23.25

Festius

- 07.30 – 07.49 – 08.08 – 08.27 – 08.46
- De 9 a 21 h: cada 16 minuts
- 21.16 – 21.33 – 21.51 – 22.10 – 22.30

11 Trinitat Vella - Roquetes

Destinació Roquetes:

Horaris:

Feiners

- 05.00 – 05.30 – 06.00 – 06.20 – 06.40
- De 7 a 9 h: cada 20 minuts
- De 9 a 16 h: cada 21 minuts
- De 16 a 21 h: cada 23 minuts
- 21.00 – 21.30 – 22.00 – 22.30 – 23.00

Dissabtes

- 06.09 - 06.49 - 07.30 - 08.10 - 08.45 - 09.21 - 09.56 - 10.31
- 11.01 - 11.32 - 12.02 - 12.32 - 13.02 - 13.32 - 14.02 - 14.32
- 15.02 - 15.32 - 16.02 - 16.32 - 17.02 - 17.32 - 18.02 - 18.33
- 19.03 - 19.33 - 20.08 - 20.43 - 21.17 - 21.52 - 22.30 - 23.10

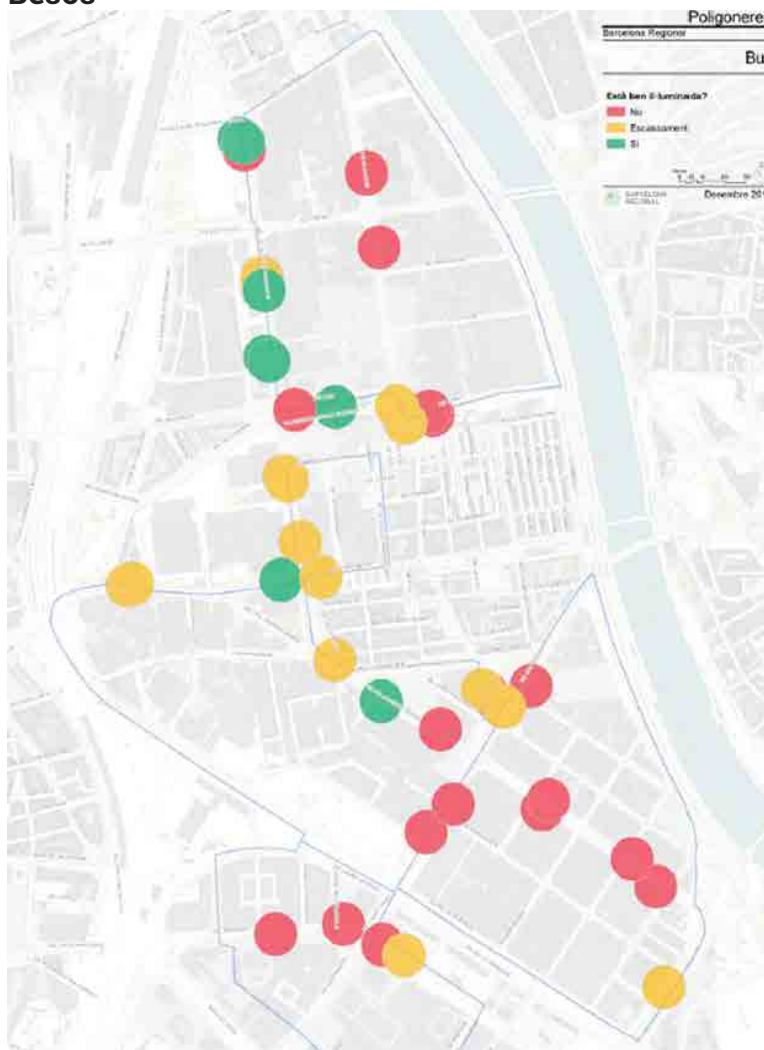
Festius

- 7.55 - 08.40 - 09.25 - 10.10 - 10.55 - 11.40 - 12.26 - 13.12
- 13.56 - 14.41 - 15.26 - 16.11 - 16.56 - 17.41 - 18.26 - 19.11
- 20.01 - 20.51 - 21.45 - 22.40

3.5 La inseguretat ciutadana

Una altra de les qüestions que més s'ha repetit en les trobades amb la representació sindical és la qüestió de la inseguretat ciutadana en alguns itineraris a peu en horaris nocturns. Aquesta és una qüestió transversal, però amb una vessant prou marcada de gènere, atès que són principalment les dones les que manifesten aquesta inseguretat.

Mapa de l'estat de la il·luminació de les parades d'autobús al polígons de l'Eix Besòs



Font: Polígoneres. Diagnosi: justícia de gènere als polígons del marge dret del Besòs. Ajuntament de Barcelona (2021)

El fet d'haver-hi zones sense activitat a les nits, que són fosques, solitàries, amb racons amagats i amb poca visibilitat, produeix aquest efecte d'inseguretat, i la principal perjudicada és la mobilitat sostenible.

Evidentment, això pot afectar igual les persones treballadores que es desplacen amb vehicle privat, quan aquest no s'aparca dins del recinte de l'empresa, com

les que es desplacen amb modes sostenibles. Tot i així, seguint el fil del que dèiem quan es garanteix una plaça d'aparcament dins el recinte de l'empresa o propera al centre de treball, aquesta circumstància desapareix i per això es prefereix l'ús del cotxe com a mesura de seguretat. En altres paraules, la percepció d'inseguretat ciutadana pot acabar sent un incentiu per utilitzar el cotxe privat i, al contrari, la sensació de seguretat promou els desplaçaments a peu. Quan ens referim al fet que afecta els modes sostenibles, tant ho fem per als desplaçaments que es fan íntegrament a peu com pels que només és una part del trajecte per anar a una parada o a una estació de transport públic i tornar-ne,

Agreujant-se aquesta sensació d'inseguretat, per exemple, en les persones que ha d'esperar l'autobús en una parada solitària. En altres paraules, l'ús del transport públic també es veu afectat per les condicions de l'itinerari per accedir-hi i no només per la distància a la parada o a l'estació i a l'oferta de serveis.

En una de les empreses del polígon de la Verneda Industrial ens expliquen que tot i trobar-se a uns 10 minuts a peu de l'estació de metro de la Pau (L2 i L4), aquest mode fins fa poc era poc utilitzat perquè l'itinerari era poc segur de nit. En canvi, ara, persones que abans es desplaçaven amb cotxe a la feina ho fan amb metro. I això és així perquè amb la remodelació urbanística de l'entorn de la parada i bona part de l'itinerari fins al centre de treball, arran de l'operació immobiliària i de millora de l'espai públic del sector de l'antiga Cobega, la sensació de seguretat de la zona ha augmentat. Aquest és un bon exemple, de com la millora de l'espai públic i l'aparició d'un ús residencial que comporta més presència de persones pot influir positivament a favor de la mobilitat sostenible. Evidentment, aquesta actuació concreta no és traslladable a tots els casos en els quals hem detectat aquesta situació d'inseguretat, però sí que ens dona pistes de com n'és, d'important, treballar aquesta qüestió, adaptant-se a cada circumstància, per fer-hi front.

Per il·lustrar un cas contrari, podem esmentar el que succeeix al centre comercial La Maquinista. En aquest centre de treball les persones empleades generalment disposen de places suficients d'aparcament per als vehicles privats dins el mateix centre comercial, sense cap tipus de restriccions i són gratuïtes. Això per si mateix incentiva l'ús del vehicle privat. Però, a més, ens expliquen que persones treballadores que pleguen tard i que podrien anar a buscar l'autobús a dins al polígon del Bon Pastor a la nit opten per desplaçar-se amb cotxe si poden escollir perquè així se senten més segures. S'estalvien, doncs, caminar fins a la parada i després, probablement, estar una estona esperant l'autobús.

També ens expliquen unes treballadores del polígon del Bon Pastor que quan aparquen el vehicle lluny del centre de treball, a un gran aparcament habilitat al nord del polígon, quan és fosc, per evitar d'anar-hi caminant, les companyes que han aparcat més a prop de l'empresa les acompanyen amb cotxe fins a l'aparcament. O bé s'ajunten unes quantes i fan el trajecte caminant juntes fins a arribar al cotxe.

Amb aquests exemples veiem com n'és, d'important, abordar aquesta qüestió de la inseguretat ciutadana com un element més que condiciona la mobilitat a la feina.

Un altre cas sobre l'accessibilitat al transport públic es produeix en relació amb l'estació de metro de la Verneda (L2). Aquesta estació es localitza just dins del polígon de Monsolís, a Sant Adrià de Besòs. Per tant, aparentment, té un gran potencial per captar desplaçaments a la feina; en canvi, ens comenten que el seu entorn inhòspit no convida a desplaçar-s'hi. Més enllà d'altres causes, l'entorn de l'estació i els itineraris per accedir-hi estan bastant degradats i tenen males condicions d'accessibilitat, cosa que no en beneficia l'ús. La baixa qualitat del paviment de les voreres, la il·luminació enfocada únicament a la calçada, els trams de vorera ocupats per vehicles estacionats i mercaderies, els carrers amples on se circula a velocitat elevada, la poca visibilitat per creuar els carrers per la presència de vehicles estacionats o fent càrrega i descàrrega a tocar dels passos de vianants són algunes de les anomalies dels itineraris del polígon, que no conviden a caminar tant per les mancances en seguretat viària com per la inseguretat ciutadana que genera.

3.6 La congestió viària

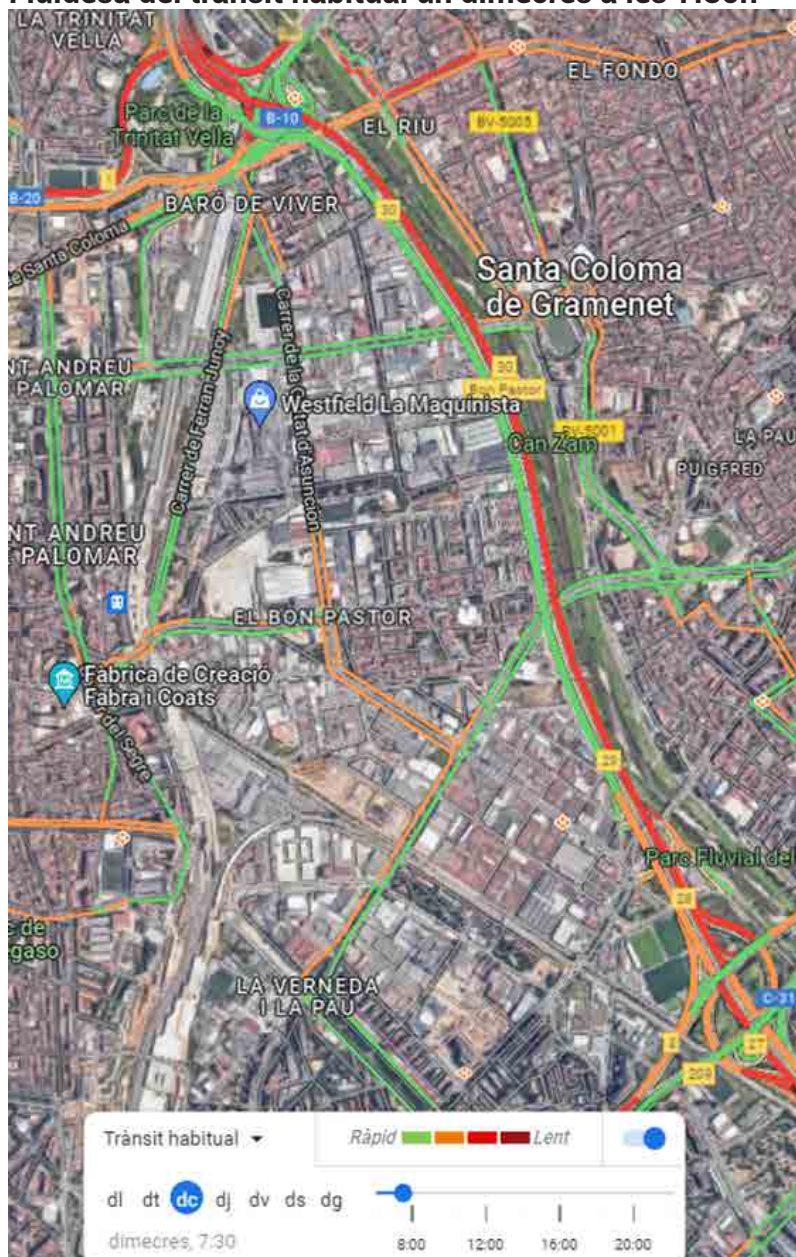
Els factors que més incideixen en l'ús del vehicle privat són, d'una banda, l'oferta d'infraestructures, és a dir, la xarxa viària de connexió als polígons i la interna, i, de l'altra, les condicions de la circulació, bàsicament el grau de fluïdesa del trànsit, que, al mateix temps, condiciona la regularitat i el temps de desplaçament.

Doncs bé, en diverses ocasions es va manifestar la creixent congestió viària que pateixen les persones treballadores per accedir als polígons pels accessos de les rondes, embussos que es produeixen habitualment en hora punta.

Així mateix, sorgeix la incertesa del temps que es dedicarà al desplaçament a conseqüència d'afectacions puntuals en aquestes vies que alenteixen la marxa del vehicles, provocades, principalment, per l'accidentalitat viària i per vehicles avariats que ocupen la via. Diverses persones coincideixen a explicar-nos que la xarxa viària d'alta capacitat per anar i tornar a la zona es col·lapsa amb certa facilitat i força sovint.

Pel que fa a l'element viari intern, esmenten les retencions que es produeixen al polígon del Bon Pastor, al carrer de Potosí i al carrer de Caracas, sobretot a les tardes, per accedir a la ronda pels semàfors i l'abundant trànsit que s'hi concentra. Aquesta lentitud del trànsit també afecta les línies d'autobús que circulen per aquests carrers.

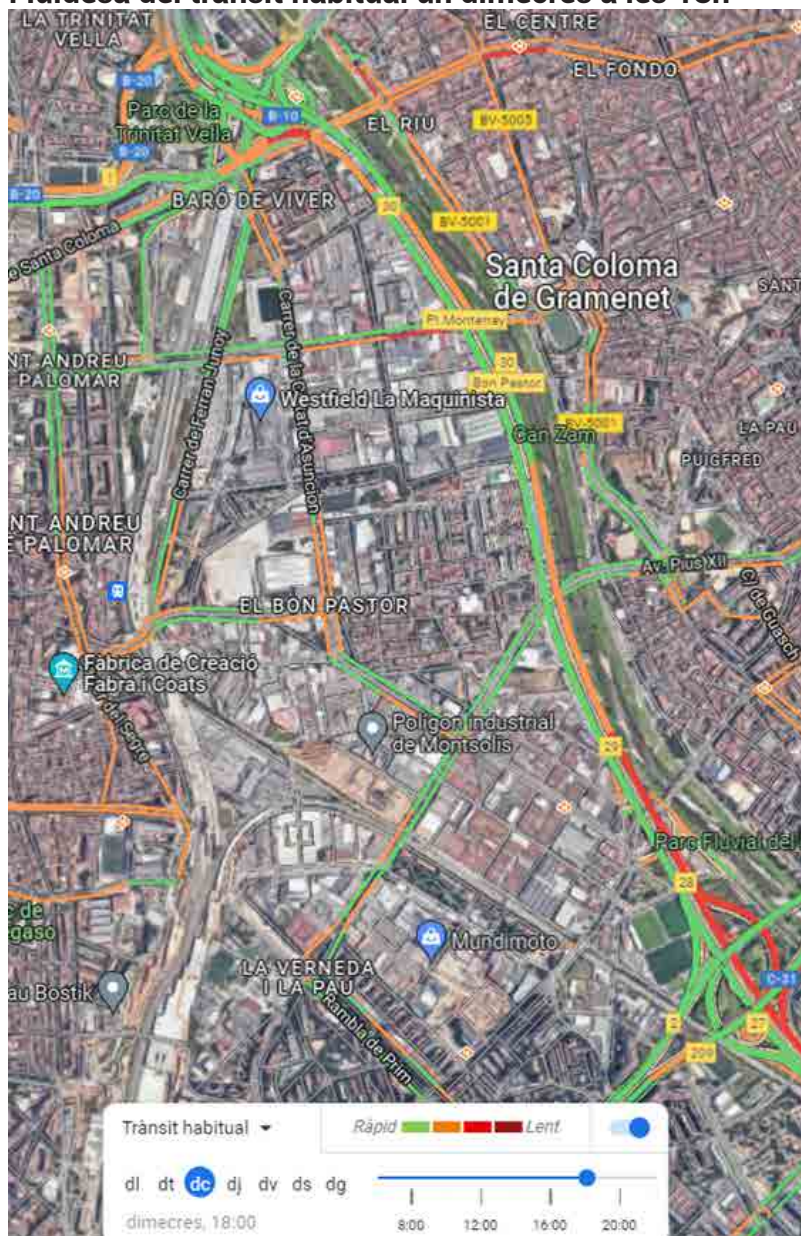
Fluïdesa del trànsit habitual un dimecres a les 7.30h



Font: Google maps

Una manera d'evitar aquestes congestions viàries i aquesta irregularitat del trànsit seria desplaçar-se amb els trens de rodalies, si es prové de l'exterior de la ciutat, atès que el ferrocarril, en circular per una infraestructura fixa i segregada, sense competir per l'espai amb el trànsit, pot garantir millor una elevada velocitat i regularitat, a més d'una gran capacitat de transportar passatge. Però perquè això succeeixi cal millorar les connexions dels centres de treball dels polígons de l'Eix Besòs amb les estacions de rodalies dels voltants, tal com proposarem més endavant.

Fluïdesa del trànsit habitual un dimecres a les 18h



Font: Google maps

3.7 L'oferta d'aparcament

L'altre factor decisiu per desplaçar-se amb vehicle privat és l'oferta d'aparcament en destí, tant pel que fa al nombre de places, com a la seva gestió i a la seva localització en relació amb el centre de treball. La qüestió de l'estacionament dels automòbils és un tema recurrent en les nostres converses amb la representació sindical: generalment es percep una manca de places. Si bé l'oferta és abundant, no és menys cert que la tendència general, amb excepcions, ha estat de reduir-ne el nombre. I no ho dubtem: això anirà a més pel que fa a l'aparcament en

calçada o en solars, a més de deixar de fer-se indegudament a les voreres com ara encara passa.

En alguns casos, com ja ha passat, és probable que la implantació d'un carril bici faci que desaparegui l'aparcament en calçada, com va passar al carrer de la Ciutat d'Asunción. En altres casos, la construcció o l'ampliació d'equipaments i d'habitatges en solars buits o la simple urbanització de l'espai públic, per exemple posant voreres on ara no n'hi ha o ampliant-les, com han estat els casos de la Via Trajana i del carrer de Caracas, eliminarà les places d'aparcament.

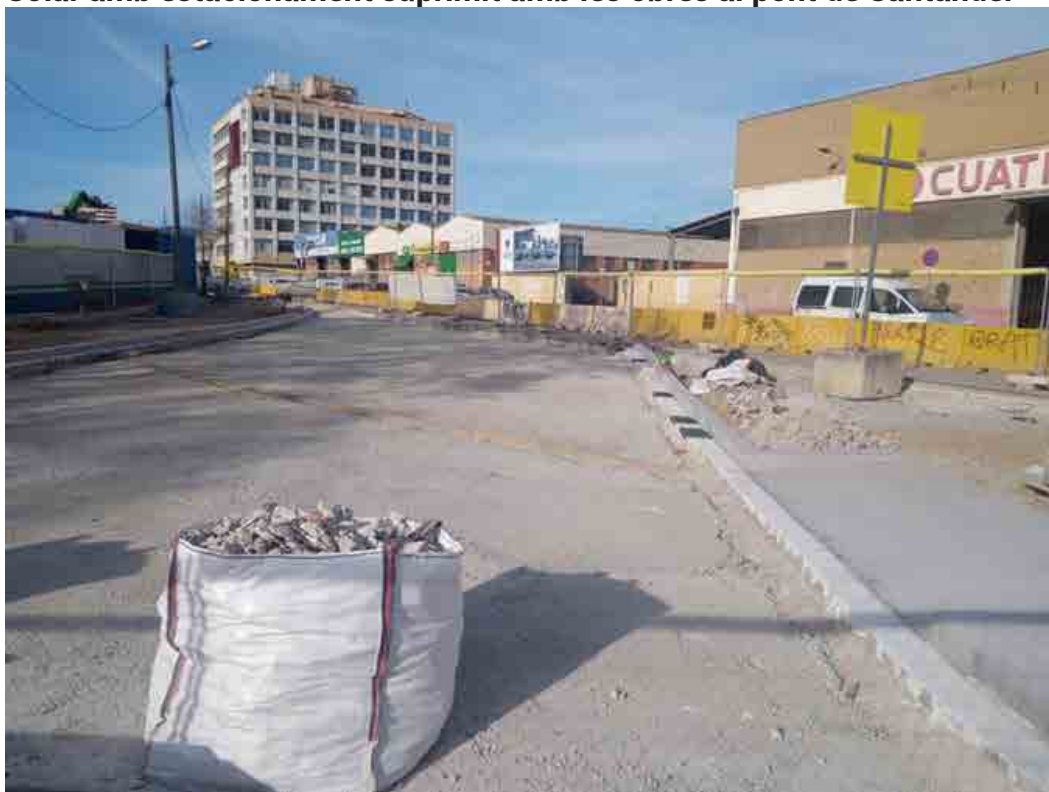
Aquestes situacions de supressió d'aparcament, quan han succeït, han generat malestar i rebuig per part de les persones treballadores afectades. Per tant, aquesta és una qüestió que cal abordar i no deixar de banda.

Davant d'aquesta supressió de l'aparcament, les persones treballadores que tenien justament alternatives amb modes sostenibles han optat per fer el canvi. En algun cas, fins i tot l'empresa, arran d'aquesta dificultat per aparcar, ha elaborat un pla de desplaçaments per emprendre accions per promoure la mobilitat sostenible i no dependre tant del cotxe. Però també ha succeït el contrari: a petició de les persones treballadores s'han habilitat noves places d'estacionament dins el recinte de l'empresa. Això, a més, ha fet perdre valor al fet de tenir plaça reservada en compartir vehicle, ja que, abans de l'ampliació, quan hi havia escassetat de places tenir-ne una de garantida per al cotxe compartit era un incentiu per fer-ho. Altres persones ens comenten que cada cop han hagut de dedicar més temps per buscar lloc i aparcar més lluny del centre de treball i, per tant, augmentar el temps que dediquen al desplaçament.

Solar amb estacionament abans de les obres del pont de Santander



Solar amb estacionament suprimit amb les obres al pont de Santander



En alguns casos les empreses han arribat a acords amb pàrquings privats de la vora del centre de treball per obtenir un preu reduït per llogar les places d'aparcament. Algunes d'aquests places les lloga l'empresa per oferir-les gratuïtament a l'equip directiu i altres les lloguen directament les persones treballadores pagant-se-les de la seva butxaca.

Per tot això encara creiem més necessari fer un veritable esforç per oferir alternatives vàlides i útils de mobilitat sostenible per substituir els desplaçaments que es fan amb vehicles privats i disminuir la demanda d'estacionament per a aquests vehicles. És a dir, anticipar-nos i actuar de manera preventiva abans que l'estacionament disminueixi més.

3.8 El temps de desplaçament

El menor temps dedicat al desplaçament per anar a la feina és un dels arguments més utilitzats per les persones treballadores que escullen el vehicle privat. En totes i cada una de les trobades amb la representació sindical aquest tema ha estat present en les converses. Ens han posat molts exemples, en els quals, bàsicament, el transport públic hi surt perdent. Tot i que en ocasions s'ha manifestat, com ja hem esmentat, que qüestions com la congestió viària, recurrent a certes hores i el temps de cerca d'aparcament creixent fa que no sempre surti tan clarament guanyador el vehicle privat.

Al mateix temps, s'ha posat sobre la taula la manca de regularitat dels autobusos i, per tant, la incertesa del temps d'espera a la parada, cosa que també afecta la percepció del temps dedicat al desplaçament. Tanmateix, com que cada cop hi ha més informació del temps d'espera a les pantalles de les parades o a través dels telèfons mòbils, es redueix aquesta incertesa. Tot i així, les freqüències baixes, principalment, en les primeres i últimes franges horàries dels autobusos també poden fer augmentar el temps de viatge.

Un altre apunt que es fa està relacionat amb la intermodalitat del transport públic. Ens diuen que la poca coordinació horària entre els serveis ferroviaris i els autobusos fa que es trigui més a completar el desplaçament. Aquest és un altre aspecte que cal resoldre perquè tot el transport públic funcioni veritablement com una única xarxa integrada i així potenciar-ne més l'ús.

De qualsevol manera, el temps és un factor clau que cal tenir en compte. Si bé, com hem anat dient, la qüestió de l'elecció del mode de mobilitat és una suma de factors l'objectiu dels quals, evidentment, és facilitar al màxim les coses perquè es produeixi un transvasament del vehicle privat als modes sostenibles, i per això cal treballar per reduir al màxim la duració dels viatges.

3.9 L'origen extern dels desplaçaments

Com és ben sabut, la major proximitat entre el domicili i el centre de treball, en termes generals, afavoreix la mobilitat sostenible perquè facilita la mobilitat activa i, a la inversa, a més llunyania, més necessitat de vehicles motoritzats. Això juntament amb la menor oferta de transport públic fora de l'àrea de Barcelona i la primera corona metropolitana, tant per als desplaçaments interns com per als de connexió amb la ciutat central, dificulten l'ús del transport públic i empenyen a l'ús del vehicle privat. En definitiva, si es resideix lluny de la zona central de Barcelona hi ha més probabilitats que els desplaçaments es facin amb vehicle privat.

Doncs bé, segons ens expliquen, a la majoria d'empreses s'hi constata un procés de descentralització del lloc de residència de les persones treballadores i es produeix un desplaçament migratori de Barcelona cap a la perifèria. Posem dos exemples amb dades: en una de les empreses on s'ha fet una enquesta recentment, el resultat ens diu que aproximadament el 60 % de les persones treballadores resideixen fora de la comarca del Barcelonès, i justament és en aquesta empresa on més s'utilitza el cotxe per desplaçar-s'hi; en canvi en una altra empresa els números s'inverteixen i són al voltant d'un 40 % els residents de fora de la comarca del Barcelonès.

Tinguem en compte que en l'enquesta feta el 2012 per al Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial La Maquinista, el percentatge de persones treballadores de fora del Barcelonès va resultar d'un 34 %; és una xifra minoritària, però significativa. En tot cas el volum pot ser considerable i creixent, cosa que té una gran transcendència a l'hora de configurar el model de mobilitat..

Si mirem la literatura científica sobre les migracions intermunicipals al territori metropolità de Barcelona referent al període 2016-2020 ens ho confirma, ja que les dades dels saldos migratoris mostren que Barcelona i alguns municipis grans de l'àmbit de les rondes són els que perden més població, mentre que, en general, la resta de municipis de l'àrea metropolitana i la regió metropolitana de Barcelona en guanyen.⁵ Aquesta pèrdua de població està encapçalada, en nombres absoluts, per Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i Santa Coloma de Gramenet, i, en un nombre molt menor, però també amb saldo negatiu, trobem Sant Adrià de Besòs. Barcelona en concret té un saldo migratori intermunicipal desfavorable de -49.349 persones. D'altra banda, també s'afirma que els moviments migratoris en el període analitzat es reactiven i es produeixen des del centre a la perifèria, el que reafirmaria allò que ens han explicat a les nostres trobades amb la representació sindical de les empreses.

A l'altra banda de la balança, hi trobem que els dos municipis amb els valors positius més elevats del saldo migratori són Terrassa i Sabadell. Si bé, evidentment, no només es deu a les migracions intermunicipals, per tenir una referència només cal dir que la comarca del Vallès Occidental, del 2012 al 2022, ha augmentat la població en 46.000 habitants.

Per descomptat, això no ens autoritza a dir categòricament que la població treballadora dels polígons de l'Eix Besòs cada cop resideixen més fora de Barcelona i el seu entorn més immediat, però sí que ens assenyala unes possibles pautes de comportament demogràfic que dubtem que siguin alienes al que hi succeeix i, sens dubte, reiterem que poden influir molt en la mobilitat.

En el mateix estudi se'ns diu que els desplaçaments de població en el període analitzat es continuen produint des dels municipis centrals grans cap als municipis perifèrics més petits. És a dir, traslladat al món de la mobilitat, es passa de municipis teòricament amb millor oferta de transport públic a d'altres amb pitjor oferta de transport públic, cosa que també afavoreix l'ús del vehicle privat.

Tornant al pla de mobilitat, tenint en compte que les rodalies ferroviàries haurien de tenir un paper destacat per a aquests desplaçaments radials entre l'exterior de la ciutat central i l'entorn metropolità, observem com realment el seu pes era ínfim: tan sols un 2 % de la mobilitat es feia amb aquest mode. Així doncs, ja veiem clarament que una de les coses que cal fer és potenciar l'ús de rodalies

⁵ Les migracions intermunicipals al territori metropolità de Barcelona, 2016-2020. Àrea metropolitana de Barcelona (2020).

perquè aconseguixin tenir el paper que els pertoca. Respecte d'això, ha estat un clam unànim a totes les trobades proposar algun tipus de servei d'autobús llançadora entre les estacions de rodalies properes i els centres de treball dels polígons de l'Eix Besòs.

3.10 El foment de la mobilitat sostenible a les empreses

Un capítol a part que mereix la nostra atenció és el nivell de compromís de les empreses amb el foment de la mobilitat sostenible. En això hem trobat diferents graus d'implicació. Si bé abans hem d'advertir que un dels criteris per escollir les empreses ha estat precisament que hi hagués un mínim grau d'implicació en matèria de mobilitat sostenible. Amb això volem dir que d'entrada són una excepció, ja que la gran majoria d'empreses no s'han preocupat per promoure la mobilitat sostenible de les seves persones treballadores.

La primera constatació és que tres de les empreses amb les quals ens hem trobat tenen elaborat un pla de desplaçaments d'empresa (PDE). Malgrat això, s'ha de tenir present que el Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona⁶ diu que n'han de tenir els centres de treball a partir de 200 persones treballadores que es trobin dins d'algun dels municipis inclosos al Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, entre els quals hi ha Barcelona i Sant Adrià de Besòs.⁷ Tenint en compte que sis de les empreses que hem conegut superen aquest nombre de persones treballadores vol dir que encara ens trobem lluny del seu compliment. Tot i així cal dir que una de les empreses que no el té l'ha començat a elaborar recentment. Precisament aquesta empresa es va adherir, mentre va ser vigent, al Programa d'assessorament d'empreses en mobilitat de Barcelona Activa, del qual hem parlat anteriorment. D'altra banda, és interessant explicar que aquesta empresa es beneficiarà d'un ajuda pública atorgada per l'ATM que compta amb un programa d'ajuts per a la realització del PDE.⁸

D'altra banda, també és convenient comentar que una de les empreses que ja té un PDE en funcionament va tenir el suport i l'assessorament del gestor de mobilitat que hi havia als polígons de l'Eix Besòs fins abans de la pandèmia de la COVID-19.

Aquests són dos exemples que ens demostren la utilitat i la necessitat de comptar amb un organisme o amb la figura del gestor o gestora per promoure l'elaboració

⁶ Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona 2020-2025. Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (2020).

⁷ Acord GOV/127/2014, de 23 de setembre, pel qual s'aprova el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.

⁸ [Resolució de 13 d'octubre de 2022, per la qual s'aproven les bases reguladores de les subvencions destinades a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa.](#)

dels PDE a les empreses i acompanyar-les en tot el procés de realització del pla i d'implantació de les mesures d'actuació que inclogui.

Menció a part mereix el centre comercial La Maquinista, ja que el mateix Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, al qual ens acabem de referir, obliga els establiments comercials, individuals o col·lectius, amb una superfície de venda superior a 5.000 m² a fer un PDE. Atès que el centre comercial La Maquinista compta amb 90.000 m² destinats a comerç i oci, és evident que l'hauria de tenir.

És a dir, moltes de les mancances que hem anat esmentant en relació, per exemple, amb el transport públic que no dona prou servei els dies festius d'obertura del centre comercial s'haurien de resoldre mitjançant l'estudi de les necessitats i l'adequació dels serveis a la demanda de desplaçaments en el marc d'un PDE.

Si entrem al detall de les actuacions que s'han dut terme en el si de les empreses, una de les més destacades és la de comptar amb aparcament al seu interior per a bicicletes i patinets, en algun cas amb endolls per carregar la bateria d'aquests vehicles. Justament, l'ús d'aquests modes, sobretot el patinet més recentment, és dels que més ha augmentat segons ens diuen les persones entrevistades. Sens dubte, el creixement i la millora de la xarxa de carrils bici per accedir i desplaçar-se per l'interior de la zona ha fet augmentar-ne l'ús, i tot i que queda molt per fer, la implantació d'aparcament segur a l'interior de les empreses i l'ampliació del Bicing a la zona també han propiciat aquest increment de l'ús. Així doncs, ja sabem quin camí hem de seguir.

Respecte de la bicicleta i del patinet fem diversos apunts a partir del que ens ha explicat la nostra representació sindical. Són diverses les persones treballadores que utilitzen la bicicleta i, sobretot, el patinet per fer intermodalitat. Per exemple, pugen el patinet al metro i quan arriben a l'estació de baixada fan l'últim tram fins a l'empresa amb aquest vehicle i, a la inversa, a la tornada.

Fins i tot, en algun cas, sense comptar amb un espai específic per aparcar les bicicletes, ha estat tant l'èxit del seu ús que ocupaven cada cop més espai dins l'empresa i arribaven a tapar sortides d'emergència. Al final l'empresa ha decidit restringir-ne l'aparcament dins de les seves instal·lacions. Aquesta és una mala solució, perquè, al contrari, el que cal és habilitar un espai específic d'estacionament suficient i, en cap cas, desincentivar-ne l'ús.

El centre comercial compta amb un aparcament comú situat dins d'unes gàbies, a la primera planta del pàrquing, i és per a totes les persones treballadores que hi accedeixen amb un codi QR. Com que s'hi ha produït algun robatori ara s'hi han instal·lat càmeres de vigilància per millorar la seguretat.

També ens hem trobat un cas, on a més de l'aparcament es disposa de dutxes i vestuaris per a les persones ciclistes. Fins i tot l'empresa ofereix recanvis i eines per fer petites reparacions a la bicicleta i compten amb un inflador de rodes.

En una altra empresa en la qual va intercedir el gestor de mobilitat de la zona es va apuntar al Programa biciempresa de l'àrea metropolitana de Barcelona.⁹ Aquest programa consisteix en la cessió temporal a empreses, per part de l'entitat metropolitana, d'unes bicicletes perquè les facin provar a les persones treballadores amb el propòsit que en comprovin els beneficis de l'ús per als desplaçaments a la feina i n'acabin sent usuaris habituals. La constatació que aquest programa està funcionant és que ja porta tres convocatòries, la darrera aquest 2022.

Finalment, cal dir que han estat nombroses les veus que ens han fet arribar la necessitat d'ampliar la xarxa de carrils bici de la zona per millorar la seguretat dels desplaçaments quan conviuen a la calçada amb altres vehicles motoritzats. Tinguem en compte que han de conviure amb una densitat molt elevada de vehicles de motor, fins i tot, de gran tonatge, la qual cosa fa més imprescindible garantir la seguretat.

També hi hagut demandes per expandir l'oferta del Bicing. Fins i tot, proposaven que hi hagués un Bicing d'àmbit metropolità per ser utilitzat, per exemple, per persones treballadores que procedeixen de la ciutat veïna de Santa Coloma de Gramenet, cosa que, precisament, es durà a terme durant el transcurs del 2023. Es posarà en funcionament l'AMBici, el servei públic de préstec de bicicletes promogut per l'AMB i gestionat per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)¹⁰, però, malauradament, si bé l'abonament serà compatible amb el Bicing de Barcelona, les bicicletes, no, i, per tant, s'haurà de fer un canvi de bici en estacions d'intercanvi frontereres entre Barcelona i les poblacions contigües. Justament es preveu col·locar una d'aquestes estacions d'intercanvi a Baró de Viver que donarà servei a la zona. En definitiva, un pas endavant significatiu per promoure la bici a la ciutat real que va més enllà del terme municipal de Barcelona, però maldestre precisament per no ser un servei comú metropolità a tots els efectes, que és el que cal.

Sense ser majoritària, una mesura de les més esteses o que està previst que es posi en marxa en breu per incentivar l'ús del transport públic és oferir, per part de les empreses, l'anomenat tiquet transport a les persones treballadores, que consisteix a deixar exempt de pagament de l'IRPF l'import destinat a la compra de títols de transport, amb la qual cosa hi ha una reducció de l'impost en el salari.¹¹

Un cas diferencial és el que es dona a l'empresa TMB, atès que les persones treballadores tenen un passatge gratuït per al metro i els autobusos de la mateixa companyia i, a la vegada, tenen convenis amb altres operadors de transport que també els permeten accedir-hi gratuïtament. Això propicia que l'ús del

⁹ [Biciempresa. Fomentant l'ús de la bici per anar a la feina](#)

¹⁰ [AMBici: 2.600 bicicletes 100 % elèctriques de darrera generació per a 15 municipis de la metròpolis de Barcelona](#)

¹¹ Reial decret 1788/2010, de 30 de desembre, pel qual es modifiquen els reglaments dels impostos sobre la renda de les persones físiques, sobre societats i sobre la renda de no residents en matèria de rendes en espècie, deducció per inversió en habitatge i pagaments a compte.

transport públic, sense ser majoritari, sigui superior al que hem apreciat en la resta d'empreses, i està al voltant d'un 36 %. Cal tenir en compte que al pla de mobilitat dels polígons i el centre comercial, l'ús del transport públic estava en un 21 % i un 27 %, respectivament. Suposem que amb les millores a la xarxa d'autobusos en aquests darrers anys n'haurà augmentat l'ús, però, tot i així, molt probablement, encara quedarà lluny del percentatge assolit a TMB. Així doncs, concloem que la bonificació en el transport públic pot ser un bon incentiu per al seu ús.

D'altra banda, l'única empresa amb la qual hem tingut relació que compta amb autobús d'empresa és, precisament, TMB, però el seu ús és testimonial, ja que només l'utilitza un 1 % de les 1.100 persones que hi treballen, la qual cosa ens fa pensar que el servei no deu ser prou adequat a les necessitats reals de la plantilla i, en conseqüència, tal com es proposa al PDE que té TMB, s'hauria d'analitzar el servei i ajustar-lo a la demanda.

En una de les empreses que té PDE, i arran de la seva implantació, es duen a terme diferents mesures per promoure el transport públic, per exemple informar les persones treballadores de l'oferta propera d'autobusos, metro i rodalies per desplaçar-se al centre de treball. A més, això s'acompanya de sessions periòdiques de sensibilització i conscienciació sobre els beneficis de la mobilitat sostenible. Al mateix temps, disposen d'un pla d'acollida per a les noves incorporacions que inclou un apartat de mobilitat. Tot plegat està coordinat per la persona que exerceix les funcions de gestora de mobilitat de l'empresa, que a més fa d'interlocutora amb l'ajuntament, entre altres qüestions, per sol·licitar l'arribada de la xarxa de carrils bici al centre de treball.

Una altra de les mesures que ha anat sortint a les nostres trobades ha estat promoure el cotxe compartit per als desplaçaments a la feina. Si bé, generalment, més com una proposta que no pas com una realitat ja engegada. Fins i tot en un cas concret es va llançar la iniciativa, però amb el temps s'ha vist que no ha funcionat, ja que aquesta només consistia a posar cartells al taulell d'anuncis perquè s'hi apuntessin les persones treballadores. En canvi, no s'oferia reserva de places d'estacionament ni cap altre incentiu.

Un altre cas és el de l'empresa que ja hem comentat en relació amb l'ampliació de l'aparcament intern. Tenen una aplicació digital per connectar persones interessades a compartir cotxe, però té poca demanda. Ens diuen que amb l'horari flexible que tenen és difícil coincidir a l'entrada i a la sortida de la feina. Per altra banda, tenen places reservades per al cotxe compartit, però aquestes tenien més valor com a incentiu quan només comptaven amb un total de 10 places dins del recinte de l'empresa, ara que han augmentat a una cinquantena de places aquestes han perdut, en gran part, la seva condició de ser un privilegi estacionar-hi. En altres casos hi ha treballadors i treballadores d'empreses que ens comenten que tenen horaris rígids, per torns, cosa que fa que algunes persones treballadores comparteixin cotxe habitualment.

Pel que fa al teletreball podem dir que hi ha un abans i un després en relació amb la pandèmia, ja que abans hi havia empreses on no se'n feia gens o era molt esporàdic i ara, en canvi, se'n fa a diverses empreses de manera més habitual. Tot i així, la seva implantació és irregular. En general, ha augmentat entre aquells col·lectius que pel seu tipus de feina no és imprescindible la presencialitat. En concret, ens hem trobat casos d'empreses en què el teletreball és testimonial, en d'altres es fa un dia a la setmana, i, en un cas més extrem, la meitat de la plantilla aproximadament teletreballa 10 dies al mes.

4. PROPOSTES EN MOBILITAT SOSTENIBLE PER ALS POLÍGONS DE L'EIX BESÒS I LA MAQUINISTA

Per donar resposta a les necessitats i les mancances que ens han manifestat els nostres representants sindicals de les empreses amb els quals ens hem trobat, i arran d'aquelles qüestions pendents de resoldre que hem anat anotant, ara passem a fer una sèrie de propostes per fomentar la mobilitat sostenible entre les persones treballadores dels polígons de l'Eix Besòs.

De totes maneres, com hem explicat al principi, aquest document vol donar continuïtat al que vam realitzar des del sindicat anteriorment, el 2020, en el qual avaluàvem el grau d'execució de les diverses mesures previstes al pla de mobilitat del 2013 i en el qual formulàvem noves propostes i revisàvem les incloses al pla de mobilitat. Així doncs, tot allò que conté aquell document en forma de propostes d'actuació, i que a dia d'avui no s'ha dut a terme, continua sent vàlid, i aquí n'afegim de noves o bé actualitzem les anteriorment proposades.

4.1 Pla de mobilitat sostenible dels polígons de l'Eix Besòs

Tal com ja vam manifestar en l'estudi d'anàlisi dels avenços en mobilitat dels polígons i el centre comercial, després de gairebé 10 anys des de l'elaboració del primer pla de mobilitat, ara cal renovar-lo. I, actualment, amb més raó per ser coherents amb el que proposa el PMU de Barcelona, recentment aprovat, que, tal com hem vist, proposa impulsar plans de mobilitat als polígons d'activitat. El PMU, per altra banda, té vigència fins al 2024. En conseqüència, el pla s'hauria de desenvolupar dins d'aquest termini de temps.

D'entrada, ha d'incorporar tots els polígons que formen part de l'anomenat Eix Besòs per ser congruents amb el que hem explicat sobre que tenen una entitat pròpia compartida. És a dir, a més dels inclosos en l'anterior pla caldrà analitzar i fer propostes d'actuacions per als polígons de la Verneda Industrial i de Monsolís. Aquest darrer polígon pertany, en gran part, al municipi de Sant Adrià de Besòs, per tant ha de ser un pla intermunicipal. Per això, reiterem que el Consorci del Besòs, com a entitat supramunicipal, es faci responsable de l'elaboració del pla de mobilitat. De la mateixa manera que s'ha responsabilitzat del projecte intermunicipal per a la millora de la connexió cívica de l'eix Balmes

- Fra Juníper Serra - Ciutat d'Asunción, que travessa tres dels polígons de l'Eix Besòs per convertir-lo en un espai a favor del vianant i la bicicleta i limitar-hi el predomini del trànsit.

L'elaboració d'un nou pla de mobilitat es justifica perquè en aquest decenni que ha passat des que es va elaborar el primer pla la realitat de la zona ha canviat en molts aspectes amb una incidència clara en la mobilitat. A més, caldrà integrar al pla les previsions de l'impacte en la mobilitat que tindran projectes de grans centres generadors de mobilitat, com serà l'ampliació de La Maquinista i la gran transformació de l'espai anomenat de la Nova Mercedes, en el qual es preveu, entre altres usos, destinar un 40 % d'ús per a l'activitat econòmica.

L'elaboració d'un pla de mobilitat és una mesura transversal que pot abastar diversos dels punts en els quals hem detectat debilitats per promoure la mobilitat sostenible a les nostres trobades amb la representació sindical. Per aquest motiu creiem que ha de ser una prioritat realitzar un estudi rigorós i complet amb la participació dels diversos agents del territori per avançar sòlidament en tot allò que queda per fer en matèria de mobilitat sostenible.

A més, la seva elaboració permetrà conèixer realment quina ha estat l'evolució en el comportament dels hàbits de mobilitat de les persones treballadores. A partir d'aquest coneixement, es podran fer enquestes periòdiques per avaluar com evoluciona la distribució modal en el transcurs del temps i així poder valorar la validesa de les actuacions proposades al pla que es vagin executant, tenint sempre present que el pla de mobilitat és una eina de planificació en permanent revisió i adaptació a l'evolució de la situació.

4.2 Taula de Mobilitat del polígons de l'Eix Besòs

Fa falta un espai estable de participació de tots els agents presents al polígon començant pels empresaris o empresàries, que, a més, ara, estan impulsant la creació de l'associació empresarial de l'Eix Besòs, la qual cosa enforteix la seva representativitat a tots els polígons; els sindicats, com a representants de les persones treballadores; les associacions de veïns de la zona; les administracions públiques encapçalades pels dos ajuntaments, el de Barcelona i el de Sant Adrià de Besòs, amb especial presència de l'Oficina de Mobilitat Laboral que pertany a l'Ajuntament de Barcelona i que compleix la seva tasca de coordinació i assessorament per aconseguir els objectius i els compromisos que té encomanats de potenciar una mobilitat més sostenible, eficient i segura. Així mateix, serà necessària la participació dels diferents operadors de mobilitat de la zona TMB, TUSGSAL i Renfe. Però, també, per la gran incidència que té i tindrà en la transformació de part d'aquest àmbit, farà falta la presència de la Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat.

La seva feina principal ha de ser promoure el diàleg i la concertació entre les parts per, entre altres coses, elaborar un nou pla de mobilitat, com dèiem anteriorment, i fer-ne el seguiment. Aquesta taula ha de permetre, per exemple, fer arribar a les persones treballadores els projectes que tingui previst dur a terme l'ajuntament i, a la inversa, fer arribar al consistori les demandes de les persones treballadores a través del seus representants sindicals. Interlocució directa que fins ara ha mancat, tal com ens han expressat els nostres representants sindicals.

D'altra banda, atès que la Taula de Mobilitat també està prevista en el PMU de Barcelona, per donar-li compliment s'haurà de reprendre al més aviat possible per fer front als reptes que es presenten.

4.3 Gestor de mobilitat del polígons de l'Eix Besòs

Tal com hem explicat, tant la figura del gestor de mobilitat que va haver-hi a la zona durant un curt període de temps com l'experiència de Barcelona Activa amb el seu Programa d'assessorament d'empreses en mobilitat, més recentment, han demostrat la utilitat i la necessitat de l'existència d'alguna persona o equip que sigui proactiu per anar a les empreses per promoure-hi l'elaboració de plans de desplaçaments d'empresa, per assessorar-les i per acompanyar-les en tot el procés d'elaboració i execució de les mesures del pla.

Així mateix, el gestor de mobilitat té la funció de dinamitzar el Pla de mobilitat dels polígons de l'Eix Besòs i es responsabilitza d'impulsar les mesures i fer-ne el seguiment. Així mateix, ha de ser l'interlocutor entre els diversos agents participants en el procés d'elaboració i execució del pla i mantenir-hi un diàleg constant.

Atès el desconeixement que hem percebut en alguns casos, entre les persones treballadores sobre l'oferta de transport públic per accedir als seus centres de treball, el gestor o gestora hauria d'exercir la responsabilitat d'informar sobre aquesta oferta i d'altres qüestions relacionades amb la mobilitat, així com conscienciar i sensibilitzar sobre la necessitat del canvi modal, en sessions que es fessin dins les mateixes empreses.

Per la seva banda, el gestor o gestora ha de rebre formació i informació, així com acompanyament per part de la ja esmentada Oficina de Mobilitat Laboral de l'Ajuntament de Barcelona.

Igualment, la designació d'un gestor o gestora de mobilitat per als polígons d'activitat econòmica és una de les propostes que recull el PMU de Barcelona. Així doncs, l'ajuntament ha fer efectiu allò que proposa per a complir la seva pròpia planificació en mobilitat.

4.4. Plans de desplaçaments d'empresa als centres de treball

Tal com hem explicat amb un exemple, les empreses que compten amb un pla de desplaçaments d'empresa realitzen accions favorables a la mobilitat sostenible, per això és essencial que més empreses elaborin el seu PDE. D'aquesta manera es compleix allò que sosté el Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona que les empreses a partir de 200 persones treballadores elaborin el seu PDE, la qual cosa també surt al PMU de Barcelona.

Així doncs, una de les primeres tasques que cal fer és identificar els centres de treball dels polígons del Bon Pastor, del Torrent de l'Estadella, de Monsolís i de la Verneda Industrial que superin el llindar de les 200 persones treballadores, perquè a través de l'Oficina de Mobilitat Laboral, conjuntament amb el gestor de mobilitat, se'ls comuniqui que han d'elaborar un PDE i se'ls doni suport tècnic en el seu desenvolupament.

Tot i així, s'hauria de ser més ambiciós i promoure la realització de PDE a les petites i mitjanes empreses que són la majoria de la zona, ja que, d'aquesta manera, el major nombre possible de desplaçaments quotidians que es generen als polígons de l'Eix Besòs estarien inclosos en una planificació per dur a terme actuacions favorables a la mobilitat sostenible.

Per incentivar la realització de PDE és oportú tenir en compte que l'ATM de Barcelona ofereix subvencions destinades a l'elaboració de plans de desplaçaments d'empresa. Els plans subvencionables poden ser elaborats per una sola empresa o per agrupacions de diverses empreses.¹²

4.5 Pla de desplaçaments d'empresa del centre comercial La Maquinista

Com ja hem explicat en pàgines precedents, el centre comercial La Maquinista supera els 5.000 m² de superfície de venda i segons el que marca el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire té l'obligació de fer un PDE. Així doncs, més enllà del que s'ha compromès a realitzar La Maquinista, en els EAMG supeditat a la seva futura ampliació ha d'elaborar el seu pla sense més retard.

Aquest PDE, més enllà de les actuacions de conjunt que són responsabilitat del centre comercial, hauria d'incloure el compromís efectiu i, per tant, la implicació amb mesures concretes dels principals centres de treball que hi tenen establiments al centre comercial. I, així mateix, comptar amb la representació de

¹² [RESOLUCIÓ de 13 d'octubre de 2022, per la qual s'aproven les bases reguladores de les subvencions destinades a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa](#)

les persones treballadores d'aquests centres de treball, tant en l'elaboració del PDE com en la seva implantació i l'avaluació dels resultats.

Per aquest motiu és molt necessari constituir una taula de mobilitat del centre comercial. Un espai de participació i concertació en temes de mobilitat on estigui present la mateixa direcció del centre comercial, una representació de les empreses establertes a La Maquinista, la representació de les persones treballadores i l'Ajuntament de Barcelona. Igualment, com a referent en la mobilitat, s'ha de designar un gestor o gestora de mobilitat del centre comercial.

S'ha de tenir en compte que al centre comercial hi treballen al voltant de 3.000 persones, xifra que augmentarà amb l'ampliació prevista, i serà l'emplaçament de la zona que generi més desplaçaments a la feina. Així doncs, intervenir en la seva mobilitat és essencial per canviar el model i per augmentar el pes dels modes sostenibles en tot l'àmbit dels polígons de l'Eix Besòs.

Com hem vist, l'oferta de transport públic amb autobús disminueix considerablement els dissabtes i festius, cosa que no s'ajusta amb l'increment potencial de demanda que genera el centre comercial. Per aquest motiu el PDE ha d'incloure un estudi acurat de l'oferta de serveis d'autobusos que li donen servei els dissabtes i dies festius i fer una programació conjuntament amb els operadors de transport per atendre la demanda dels dissabtes i dels festius que obri.

4.6 Millorar la sensació de seguretat ciutadana als desplaçaments

Des de fa anys constatem, i a les nostres trobades amb la representació sindical d'aquests dies ho hem tornat a fer, que la sensació d'inseguretat que perceben les persones treballadores en els seus desplaçaments caminant, especialment de les dones, en aquest àmbit és un fre a la mobilitat sostenible. I, al contrari, incentiva l'ús del vehicle privat, sobretot, quan aquest es pot estacionar dins del centre de treball. Així doncs, concloem que una mesura efectiva perquè creixin els desplaçaments a peu en la seva totalitat o per accedir al transport públic és reduir aquesta sensació d'inseguretat.

Per detectar els punts dels itineraris a peu més insegurs es poden tenir en consideració els mapes d'observació de l'espai públic de l'estudi sobre justícia de gènere als polígons del marge dret del Besòs, en el qual apareixen diferents mapes d'itineraris, ponts i passeres i parades d'autobús en els quals es valoren aspectes com el grau d'il·luminació.¹³

¹³ *Polígoneres. Diagnosi. Justícia de gènere als polígons del marge dret del Besòs.* Ajuntament de Barcelona 2021

Del que es tracta és d'actuar fent un pla de millora específic amb l'objectiu d'augmentar la percepció de seguretat en l'espai públic, amb mesures físiques, per exemple augmentar la il·luminació en els itineraris, però també amb altres mesures com estudiar la col·locació de les parades d'autobús en llocs amb màxima visibilitat, sense racons amagats i amb la màxima presència de persones, per exemple agrupant parades d'autobús en un mateix indret.

Una altra mesura pot ser establir parades intermèdies a demanda, que es pari al lloc més proper al destí, com ja es fa en diverses línies nocturnes de l'àrea metropolitana.¹⁴ Però, en aquest cas, a més d'establir-ho a l'N8, la línia nocturna que transcorre per la zona, també es podria oferir a les línies diürnes i als horaris nocturns o de matinada.

Una altra possibilitat és organitzar caminades conjuntes nocturnes, per exemple, determinant un punt i una hora de trobada al centre comercial La Maquinista, perquè en sortir de la feina diverses persones treballadores caminessin plegades fins a les estacions o a les parades de transport públic de l'entorn.

4.7 Transport col·lectiu nocturn

A conseqüència del que hem explicat sobre la manca d'oferta de serveis de transport públic en horaris nocturns i de matinada, es fa necessari estudiar la implantació de nous serveis o allargar els existents per cobrir la demanda existent.

D'entrada, s'ha de fer un estudi minuciós de les necessitats, segons els horaris laborals nocturns d'entrada i sortida de la feina de les diverses empreses de la zona i del volum de persones implicades per establir els itineraris dels desplaçaments més demanats. Al mateix temps, cal analitzar l'oferta actual per veure si es correspon amb la demanda, és a dir, identificar la demanda potencial no servida actualment pel transport públic. A partir d'aquí cal formular propostes d'ampliació horària i increment de freqüències de les línies actuals existents.

Així mateix, s'ha de valorar la possibilitat d'implantar nous serveis específics d'autobusos nocturns de polígon compartits per diferents empreses i, per tant, gestionats i finançats per les mateixes empreses.

¹⁴ [L'AMB amplia el servei de parades intermèdies a demanda del NitBus i l'incorpora a les línies N13, N14, N16, N17 i N18](#)

4.8 Autobusos llançadora des de les rodalies ferroviàries

Per donar resposta als desplaçaments a la feina que s'originen a l'exterior de la ciutat de Barcelona i del seu entorn metropolità més immediat, s'ha d'estudiar la implantació de possibles serveis d'autobusos llançadora com a prolongació de les rodalies ferroviàries. Es tracta d'una extensió del ferrocarril com si l'autobús fos la continuïtat sense ruptura del servei ferroviari i entre tots dos formessin un únic servei de transport públic.

El ferrocarril, per les seves prestacions, velocitat, capacitat i regularitat, seria el mode de transport per recórrer la major part del viatge i penetrar a la ciutat central, i l'autobús faria el darrer trajecte, més curt, d'aproximació als centres de treball. Es tractaria d'autobusos laborals concebuts específicament per als desplaçaments a la feina per substituir els trajectes que ara es fan íntegrament amb vehicle privat.

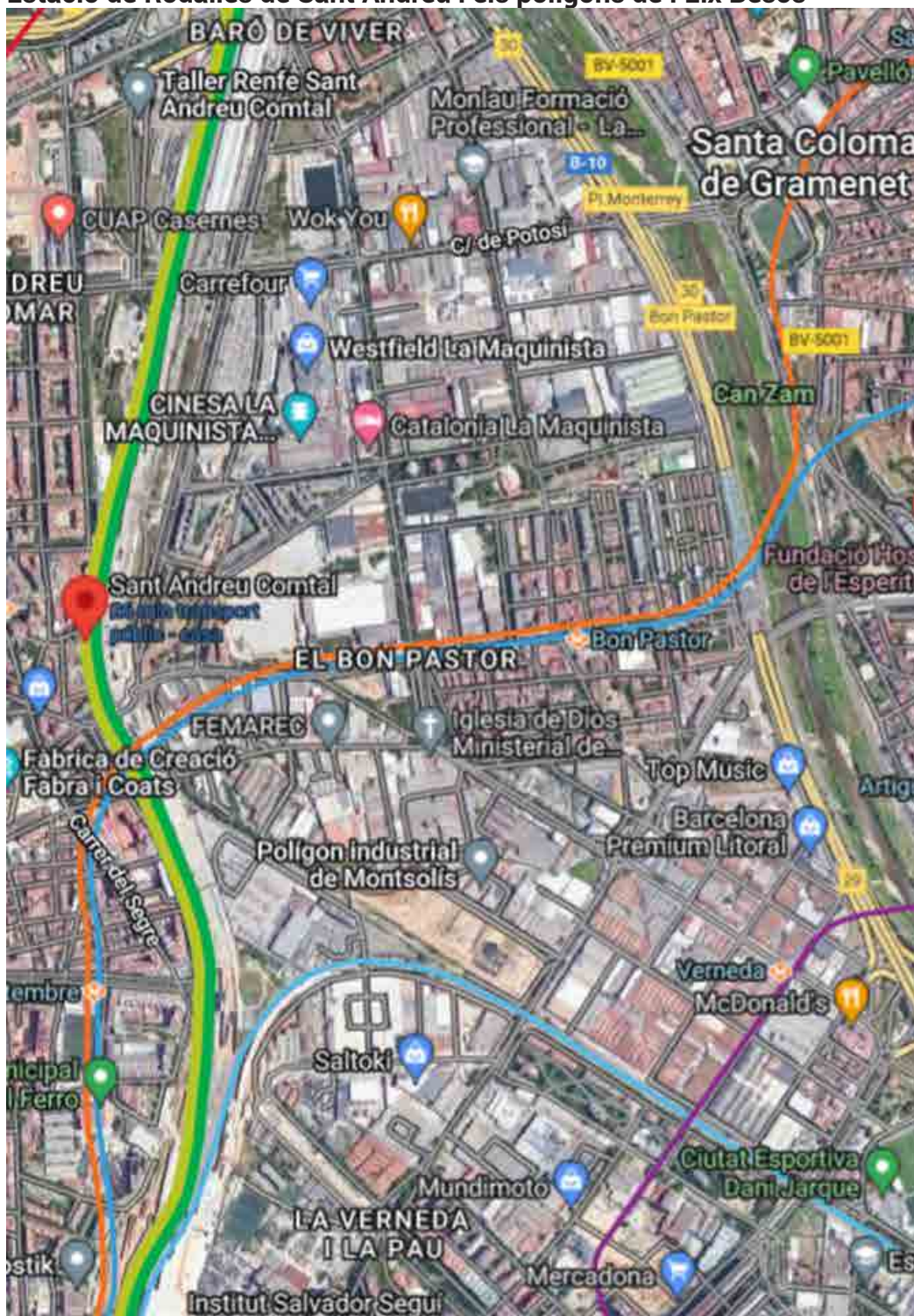
En concret, proposem estudiar tres possibles alternatives de servei de bus llançadora des de tres estacions ferroviàries per cobrir el territori més extens possible d'on procedeixen les persones treballadores.

La proposta passa per implantar serveis directes des de les estacions fins als polígons de l'Eix Besòs, sense parades intermèdies, i consisteix en un primer tram de l'itinerari de connexió de l'estació amb els polígons sense parades i que un cop dins l'àmbit només calgui efectuar el mínim possible de parades per no alentir els serveis, però, al mateix temps, buscant la màxima cobertura dels centres de treball. És a dir, trobar l'equilibri entre la màxima rapidesa possible i la màxima cobertura territorial possible.

L'objectiu hauria de ser establir desplaçaments de les estacions ferroviàries als centres de treball d'entre 10 i 15 minuts perquè realment fossin serveis competitius. Els horaris de servei s'haurien d'adaptar a les hores punta d'entrada i sortida de la feina. Així mateix, cal mantenir una freqüència elevada per eliminar al màxim els possibles temps d'espera, això voldria dir que, en hora punta, en el trajecte d'anada i en el de tornada, cada tren que arribés o sortís de l'estació tingués el seu corresponent autobús.

D'entrada es podria analitzar un servei desdoblant amb dos itineraris des de l'estació de Sant Andreu (R2 i R2 Nord) la més propera a la zona. Un itinerari podria donar servei als dos polígons del nord, del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i un altre als polígons del sud, la Verneda Industrial i Monsolís. Amb aquest servei es cobriria territorialment el Vallès Oriental i les poblacions del delta del Llobregat, que és per on transcorren les dues línies de rodalies que hi tenen parada.

Estació de Rodalies de Sant Andreu i els polígons de l'Eix Besòs



Font: Google maps

Una altra de les possibilitats és un autobús llançadora des de l'estació de Sant Andreu Arenal (R3, R4 i R7). Amb aquesta línia s'abastarien, per una banda, els desplaçaments procedents de rodalies de les comarques d'Osona i el Vallès Occidental i, per l'altra banda, les del Baix Llobregat i l'Alt Penedès. En aquest cas, també permetria el transbordament amb les línies d'autobús interurbanes

A1, A2 i A4, que també procedeixen del Vallès Occidental. Així mateix, permetria l'enllaç amb l'L1 de metro. També en aquest cas podria tractar-se d'un servei diferenciat amb dos recorreguts un pels polígons del nord i un altre pels del sud.

D'altra banda, quan es completi la intervenció al corredor ferroviari de la Sagrera i s'enllacin el vials que ara estan interromputs per la infraestructura del ferrocarril, com serà el cas de la rambla de Prim amb la rambla de l'Onze de Setembre, el recorregut podrà ser més directe i ràpid entre l'estació i els polígons de la Verneda Industrial i de Monsolís.

Estació de Rodalies de Sant Andreu Arenal i els polígons de l'Eix Besòs

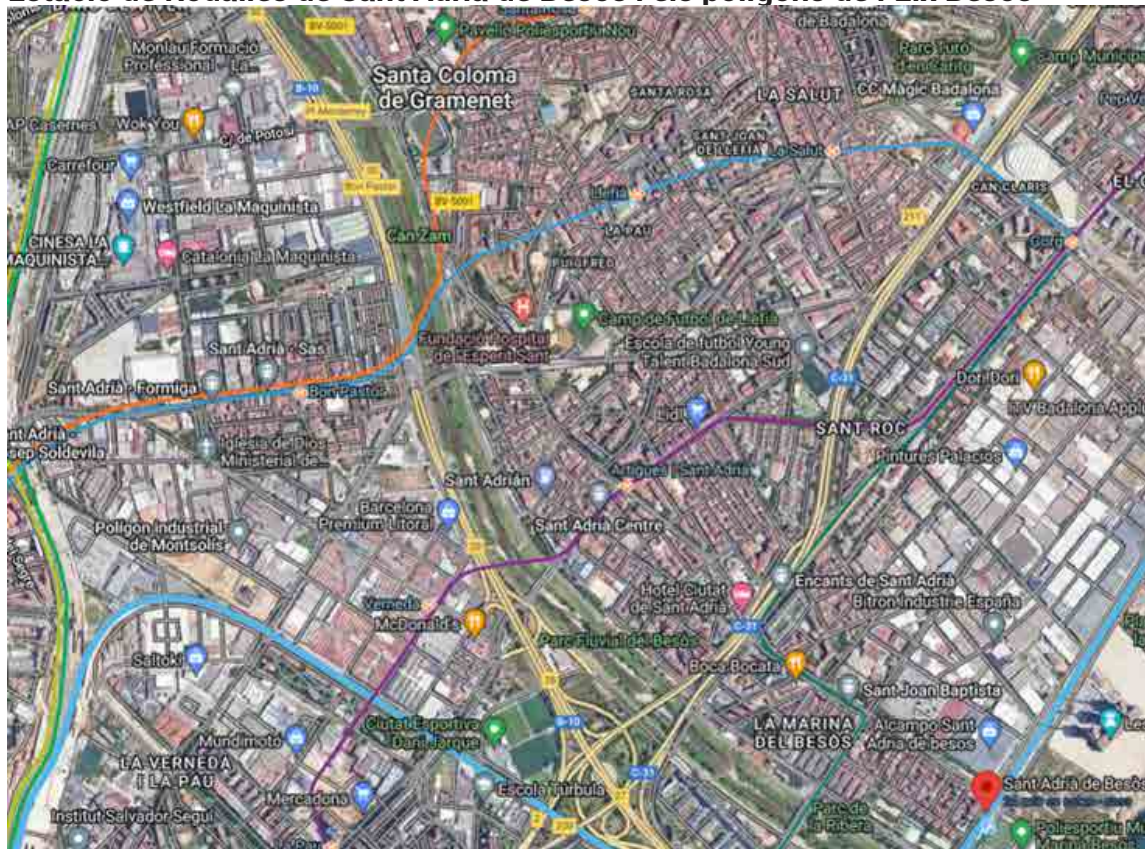


Font: Google maps

Finalment, es podria implantar un autobús llançadora des de l'estació de Rodalies de Sant Adrià de Besòs (R1) per poder cobrir els viatges de rodalies procedents de la comarca del Maresme i d'alguns municipis del Baix Llobregat. Aquest autobús també permetria enllaçar amb les línies T4 i T6 del TRAMbesòs. Quan

entri en funcionament la nova estació intermodal de la Sagrera que inclourà l'R1, ja que estarà més propera a la zona dels polígons, aquesta estació podria substituir la de Sant Adrià de Besòs.

Estació de Rodalies de Sant Adrià de Besòs i els polígons de l'Eix Besòs



Font: Google maps

Per assolir una intermodalitat eficaç entre el ferrocarril i l'autobús s'han de respectar uns principis bàsics:

- Integració tarifària. No s'han de penalitzar econòmicament els transbordaments.
- Integració horària. Hi ha d'haver una bona coordinació horària, s'han de reduir al màxim els temps d'espera entre el servei ferroviari i el d'autobús i a la inversa.
- Integració física. L'intercanvi modal s'ha de fer en un mateix espai, i en la mínima distància possible s'han de localitzar l'estació i la parada del bus.
- Integració informativa. La informació dels serveis de transport ha de ser homogènia, actualitzada, unificada, dinàmica i de fàcil comprensió.

Per garantir aquesta integració màxima entre els dos modes de transport públic, el mateix operador ferroviari podria gestionar ambdós serveis unificant-los en un de sol.

També, una de les dificultats que ens ha manifestat la representació sindical per optar per les rodalies ferroviàries són les dificultats per accedir amb transport públic a l'estació d'origen del desplaçament amb ferrocarril, sobretot, quan les persones treballadores resideixen a zones allunyades de l'estació o de baixa densitat de trànsit. Per això, creiem oportú que al més aviat possible es desenvolupin els aparcaments dissuasius aprovats recentment per facilitar l'intercanvi modal vehicle privat - transport públic a la regió metropolitana de Barcelona.¹⁵

¹⁵ [El Govern impulsa 14.677 noves places de 'park&ride' a 102 estacions ferroviàries i d'autobús a la regió metropolitana de Barcelona](#)

5. CONSIDERACIONS FINALS

Un cop elaborat l'estudi ens ratifiquem en el fet que són diverses les actuacions dutes a terme els darrers anys, les que s'estan executant actualment o bé les que estan en projecte, que ens permeten afirmar que s'han produït i es produiran avenços en el foment de la mobilitat sostenible a la feina en els polígons de l'Eix Besòs. És a dir, s'està treballant en la bona direcció, malgrat que sigui molt lentament i encara quedi molt per fer, però, certament, s'ha avançat favorablement per desplaçar-s'hi a peu, amb bicicleta i amb transport públic. Tot i així, els resultats disten molt de ser satisfactoris pel que fa a l'efecte que han tingut fins ara aquestes millores.

Precisament, quan hem repassat les dades de què disposem i hem preguntat a la representació sindical de les empreses sobre com han afectat aquests avenços en la manera de desplaçar-se les persones treballadores, comprovem que tot i que l'ús dels modes sostenibles alternatius a l'ús predominant del vehicle privat han guanyat pes, aquest és encara insuficient i queda molt lluny del que seria desitjable. El que confirmem, si ho comparem amb l'ús que es fa dels diferents modes en el conjunt de la ciutat de Barcelona, on l'ús del transport públic i la mobilitat activa superen clarament l'ús del vehicle privat, que queda relegat al darrer lloc, tot el contrari del que passa als polígons de l'Eix Besòs.

Així doncs, concloem que el estem fent no és suficient i que cal accelerar les actuacions propícies a la mobilitat sostenible, donant-los un nou impuls i aprofundint-hi.

Les causes que cal corregir per evitar aquest diferencial en l'ús dels modes de mobilitat entre la ciutat en general i els desplaçaments als polígons poden ser moltes i variades. Justament a través de les converses que hem mantingut amb la representació sindical n'hem pogut conèixer algunes. Arran d'això hem fet una sèrie de propostes que sorgeixen per donar resposta, principalment, a allò que ens ha manifestat la representació sindical i que aquí exposem de nou de manera resumida.

- **Pla de mobilitat sostenible dels polígons de l'Eix Besòs.** Cal actualitzar el pla de mobilitat perquè sigui més eficaç, adaptant-lo als canvis, atès que aviat hauran passat 10 anys des de l'elaboració de l'anterior pla i d'aleshores ençà s'han produït i s'estan produint importants transformacions a la zona amb efectes en la mobilitat.

- **Taula de Mobilitat dels polígons de l'Eix Besòs.** Cal reprendre l'activitat de la taula amb l'objectiu principal de ser l'espai de participació i, per tant de comunicació, entre les empreses, les persones treballadores i l'ajuntament.

Així mateix, ha de ser el marc a través del qual es pugui elaborar el nou pla de mobilitat.

- **Gestor de mobilitat dels polígons de l'Eix Besòs.** Cal designar un nou gestor o gestora amb la funció de conscienciar i assessorar les empreses perquè duguin a terme actuacions de foment de la mobilitat sostenible. Ha de ser el referent en la mobilitat dels polígons i, per tant, l'interlocutor amb tots els agents. Al mateix temps, s'ha de responsabilitzar d'impulsar les mesures del nou pla de mobilitat.

- **Plans de desplaçaments d'empresa als centres de treball.** Com a mínim les empreses a partir de 200 persones treballadores han de fer un pla de desplaçaments d'empresa, tal com recull el Pla director de mobilitat de la regió de Barcelona. El compromís ferm de les empreses és imprescindible per avançar eficaçment en el canvi de model de mobilitat.

- **Pla de desplaçaments d'empresa del centre comercial de La Maquinista.** Atès que té unes característiques diferencials i és el principal centre generador de mobilitat de la zona, a més per donar compliment al pla de qualitat de l'aire, La Maquinista s'ha de dotar d'un pla de desplaçaments d'empresa que inclogui la implicació dels establiments que hi tenen seu.

- **Millorar la sensació de la seguretat ciutadana als desplaçaments.** Cal actuar en l'espai públic per reduir la sensació d'inseguretat en els desplaçaments a peu. Cal implantar a les hores nocturnes parades intermèdies dels autobusos a demanda per fer-ho al més a prop possible dels centres de treball. Cal organitzar caminades conjuntes nocturnes als transports públics per augmentar la sensació de seguretat.

- **Transport col·lectiu nocturn.** A conseqüència de la manca de serveis de transport públic nocturns, tot i haver-hi demanda potencial de diversos col·lectius de persones treballadores, tal com hem detectat, cal ampliar l'oferta adaptant-la a aquestes necessitats horàries.

- **Autobusos llançadora des de les rodalies ferroviàries.** Per facilitar el transvasament modal d'un gran gruix de persones treballadores que es desplacen des de l'exterior de la ciutat central de Barcelona, s'ha de potenciar el paper de les Rodalies. Per això proposem implantar serveis d'autobusos llançadora des de les estacions més properes als polígons de l'Eix Besòs cobrint el màxim territori factible on es generen els desplaçaments.

