

Pla de desplaçaments d'empresa de Barcelona Activa

Gener de 2021



Ajuntament de
Barcelona



Barcelona
Activa

ÍNDEX

1	→ INTRODUCCIÓ.....	4
1.1	Antecedents.....	4
1.2	Objectius	4
1.3	Marc normatiu	5
1.3.1	Llei 9/2003, de mobilitat	5
1.3.2	Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire	6
1.3.3	Pla director de mobilitat a l'àmbit SIMMB 2020-2025.....	6
1.3.4	Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2019-2024	6
1.3.5	Altres instruments	6
2	→ METODOLOGIA.....	7
3	→ DIAGNOSI	8
3.1	Característiques dels centres de treball	8
3.1.1	Ubicació	8
3.1.2	Plantilla	10
3.1.3	Lloc de residència de la plantilla.....	11
3.1.4	Mesures de conciliació i corresponsabilitat de la vida personal, laboral i familiar a Barcelona Activa.....	12
3.1.5	Altres aspectes rellevants	13
3.2	Xarxes de mobilitat d'accés al lloc de treball.....	15
3.2.1	Mobilitat a peu.....	15
3.2.2	Bicicleta.....	23
3.2.3	Transport públic	25
3.2.4	Principals infraestructures viàries.....	26
3.2.5	Mobilitat elèctrica i aparcament	27
3.2.6	Resum de les xarxes de mobilitat.....	29
3.2.7	Mobilitat i perspectiva de gènere	30
3.3	Mobilitat casa-treball	36
3.3.1	Aspectes generals	36
3.3.2	Repartiment modal.....	41
3.3.3	Persones usuàries del vehicle privat.....	48
3.3.4	Persones usuàries del transport públic.....	50

3.3.5	Persones usuàries dels modes no motoritzats	51
3.3.6	Mobilitat durant la pandèmia	52
3.3.7	Altres propostes de millora	56
3.4	Mobilitat en missió	59
3.4.1	Característiques bàsiques de la mobilitat en missió	59
3.5	Accidentalitat	61
3.6	Visites	62
3.7	Aspectes claus de diagnosi	62
3.8	Externalitats	64
3.8.1	Mobilitat casa-treball	64
3.8.2	Mobilitat en missió	66
3.8.3	Mobilitat de les persones usuàries	68
4	—> OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT	69
4.1	Objectius	69
5	—> PLA D'ACCIÓ	70
5.1	Foment de l'ús de modes no motoritzats	73
5.2	Foment de l'ús del transport públic	83
5.3	Reducció de les emissions derivades del vehicle privat	87
5.4	Gestió de la mobilitat	96
5.5	Resum del pla	109
5.6	Taula de referència de costos de les mesures	111
5.7	Resultats esperats	113
5.7.1	Mobilitat casa-treball	113
5.7.2	Altres mobilitats	114
5.8	Indicadors de seguiment	115

1_Introducció

1.1 ANTECEDENTS

L'actual model de mobilitat s'ha basat en un ús intensiu del vehicle privat motoritzat, tant en els desplaçaments dins de la ciutat com a fora. Aquest model desemboca en un augment del trànsit i de la congestió urbana, però sobretot en un conjunt d'externalitats que incideixen directament en el medi ambient i en la qualitat de vida de la ciutadania (increment de la contaminació atmosfèrica i sonora, exhauriment de recursos naturals no renovables, generació de residus, ocupació del sòl, pèrdua de funcionalitat de l'espai públic, accidents...).

La realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa (en endavant PDE), és un dels principals instruments per millorar la mobilitat en l'àmbit dels centres de treballs o estudis, a partir d'un conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat dels treballadors/ores, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat i racionalitzar l'ús del cotxe.

El PDE concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat laboral, és a dir, tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors/ores, empreses subcontractades o col·laboradores...

D'altra banda, en el marc les polítiques de prevenció de riscos laborals, la mobilitat esdevé un eix bàsic i clau per a la prevenció dels accidents tant d'accés al lloc de treball com durant la jornada laboral.

En aquest context, des de fa anys Barcelona Activa està implementant una Política de Responsabilitat Social orientada a la integració de la gestió econòmica, ètica, social i ambiental dins de l'organització, priorititzant el diàleg amb els grups d'interès per tal de crear un valor compartit a llarg termini.



Un dels seus punts rellevants és el compromís en la reducció de les desigualtats mitjançant l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible. També incorpora el desenvolupament d'un Pla d'actuació definit per cinc eixos estratègics que garanteixen el compromís amb el territori i les persones.

Un pas més dins d'aquesta estratègia és el foment de la mobilitat sostenible dins l'organització, amb l'elaboració del PDE, en el marc del Pacte per la mobilitat laboral impulsat per l'Ajuntament de Barcelona. El PDE incideix especialment en els ODS 3, 5 i 11.

El present Pla s'ha elaborat en les seves diferents fases al llarg de l'any 2020 i primer trimestre de l'any 2021.





1.2 OBJECTIUS

Els PDE són l'instrument bàsic i necessari per millorar les condicions dels desplaçaments que es donen al voltant d'un centre de treball o d'una organització, però també són molt importants per aconseguir una cultura de la mobilitat sostenible a les diferents àrees de l'organització.

El principal objectiu d'aquest estudi és el de disposar d'una estratègia integral per a implantar una mobilitat més sostenible i responsable, ha de permetre aconseguir:

- Disminució de les emissions de contaminants a l'atmosfera.
- Estalvis en el consum energètic.
- Estalvis econòmics (menor consum de combustible).
- Millorar la seguretat viària, reduir l'accidentalitat i millorar la salut.
- Facilitar la igualtat d'oportunitats i la incorporació de la perspectiva de gènere i diversitat.
- Millor gestió de la mobilitat en situacions complexes com l'actual (més resiliència).

1.3 MARC NORMATIU

1.3.1 LLEI 9/2003, DE MOBILITAT

La Llei 9/2003 de Mobilitat estableix els objectius i directrius per a la mobilitat del conjunt del país. Alhora, analitza les necessitats del territori per tal d'actuar de forma global i integrada, i fixa com a objectius:

- Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, residències i a punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.
- Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.
- Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.
- Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe compartit.
- Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.
- Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.
- Fomentar la reducció de l'accidentalitat.
- Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats de la ciutadania.



1.3.2 PLA D'ACTUACIÓ PER A LA MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE

El Departament de Territori i Sostenibilitat, organisme responsable de l'avaluació de la qualitat de l'aire a Catalunya, ha constatat que des de l'entrada en vigor del valor límit per al diòxid de nitrogen (NO₂) i de partícules de diàmetre inferior a 10 micròmetres (PM₁₀) determinat per directives europees, superacions d'aquests valors llindar en 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona declarats zona de protecció especial pel Decret 266/2006, de 23 de maig (anomenat àmbit 40).

El vigent Pla per a la millora de la qualitat de l'aire horitzó 2020, fixa que hauran de realitzar un Pla de Desplaçaments d'Empresa tots els centres generadors de mobilitat d'acord amb l'article 3.4 del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que generin més de 5.000 viatges al dia (art 3.4 del Decret 344/2006). Aquests són:

- Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m² (per aplicació del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials).
- Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
- Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
- Clíriques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- Edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 500 persones.
- Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

Actualment, Barcelona Activa no compta amb cap centre de treball amb una plantilla superior a 500 persones.

1.3.3 PLA DIRECTOR DE MOBILITAT A L'ÀMBIT SIMMB 2020-2025

El Pla Director de Mobilitat 2020-2025 proposa que es redactin aquests plans a totes les empreses de l'àmbit 40 (establert pel pla d'actuació per la millora de la qualitat de l'aire) amb 200 treballadors/ores o més, i de més de 500 persones treballadores a la resta de l'àmbit SIMMB (mesura EA6.3). També l'hauran de redactar aquelles empreses que es considerin que són una implantació singular, segons els requeriments del Decret que regula els estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Segons aquest requeriment seria necessària la realització del PDE a la Seu Central de Barcelona Activa.

1.3.4 PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2019-2024

El nou PMU de la ciutat de Barcelona (en fase d'aprovació inicial) proposa l'elaboració de PDE dins de les institucions públiques i organitzacions empresarials (acció TP10) i impulsar els PDE (acció SM04).

1.3.5 ALTRES INSTRUMENTS

Per altra banda, en la redacció dels presents treballs també s'han tingut en compte els requeriments del pla Director d'Infraestructures 2021-2020, encara en fase d'aprovació inicial, del Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2019-2024, així com d'altres instruments relacionats amb la planificació de la mobilitat en l'àmbit municipal (Pla local de seguretat viària 2019-2022, l'Estratègia de la Bicicleta de Barcelona...).

2_Metodologia



La metodologia emprada per a la realització del PDE de Barcelona Activa ha comptat amb les següents etapes:

Etapa 0. Anàlisi i diagnosi de l'escenari actual

Etapa 1. Definició d'objectius

Etapa 2. Proposta d'actuacions de millora de la mobilitat

Etapa 3. Proposta d'actuacions de gestió i seguiment

Etapa 4. Programació

ETAPA 0. ANÀLISI I DIAGNOSI DE L'ESCENARI ACTUAL

Consta de la recollida de la informació aportada sobre el conjunt de la plantilla (lloc de residència, accidentalitat, formació...) i anàlisi de l'estat de les xarxes de mobilitat al seu entorn, l'accessibilitat als centres del treball i altres variables que poden influir en la mobilitat casa-treball. S'ha caracteritzat la mobilitat d'accés al centre de treball per mitjà de la informació pel conjunt de la plantilla, complementat per mitjà de treball de camp, anàlisis SIG i informació pública sobre el transport i l'estat de l'entorn i vies d'accés.

Finalment, s'ha redactat un prediagnòstic dels aspectes més rellevants de l'anàlisi per a servir com a marc de referència de les futures propostes i actuacions.

ETAPA 1. DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

Previ a la definició d'objectius es fa una valoració qualitativa de les possibles actuacions a implantar per mitjà d'una taula de síntesi que incorpora l'anàlisi cost- benefici, es determinen les actuacions a incorporar en el PDE seguint l'estratègia definida.

ETAPA 2. PROPOSTA D'ACTUACIONS DE MILLORA DE LA MOBILITAT

Desenvolupament del pla d'actuació, jerarquitzat en programes d'actuació i accions. Cada acció es desenvolupa en format de fitxa.

ETAPA 3. PROPOSTA D'ACTUACIONS DE GESTIÓ I SEGUIMENT

Vinculat al punt anterior, s'afegeix un conjunt d'accions per a la gestió i seguiment del PDE. Aquestes actuacions han de garantir:

- L'execució i desenvolupament del PDE ajustat a les necessitats de Barcelona Activa.
- Disposar d'instruments de gestió i seguiment del PDE, per mitjà d'un sistema d'indicators d'avaluació tant del desenvolupament del PDE com de la seva efectivitat.
- Incorporar la mobilitat sostenible i segura en la política de l'organització.

ETAPA 4. PROGRAMACIÓ

Programació de les actuacions del PDE, en funció de l'horitzó temporal.

3_Diagnosi



3.1 CARACTERÍSTIQUES DELS CENTRES DE TREBALL

3.1.1 UBICACIÓ

En el moment de fer la diagnosi d'aquest Pla, Barcelona Activa comptava amb 13 equipaments repartits dins de la ciutat de Barcelona en 8 emplaçaments diferents. La taula següent també mostra la certificació energètica dels edificis (que en disposen).

Taula 3.1 Relació dels centres de treball de Barcelona Activa

EQUIPAMENT	ADREÇA	CERTIFICACIÓ ENERGÈTICA
Seu Central Incubadora Glòries Centre per a la iniciativa emprenedora Glòries Porta22	Carrer Llacuna, 156 - 162, 08018 BARCELONA	C
Ca n'Andalet	Passatge Andalet, 11, 08032 BARCELONA	C / D
Cibernàrium -MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	Carrer Roc Boronat, 117 - 127, 08018 BARCELONA	-
Convent de Sant Agustí	Plaça Pons i Clerch, 2, 1r 08003 BARCELONA	B
Incubadora Almogàvers	Carrer Almogàvers, 165, 08018 BARCELONA	B
InnoBA	Carrer Perú, 52, 08018 BARCELONA	-
Nou Barris Activa	Carrer Vilalba dels Arcs, 39, 08042 BARCELONA	A
Parc Tecnològic	Carrer Marie Curie, 8 - 14, 08042 BARCELONA	C

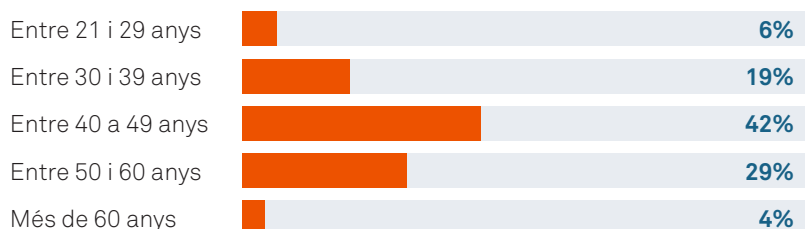
Figura 3.1 Ubicació dels centres de treball de Barcelona Activa



Font: Memòria de Responsabilitat Social 2019 de Barcelona Activa

3.1.2 PLANTILLA

A 31/12/2020 la plantilla de Barcelona Activa era de 403 persones treballadores. Segons sexe, el 81% són dones i el 19% són homes. Per franges d'edat la plantilla de Barcelona Activa era de:



Segons el nivell salarial, la distribució és la següent:

Taula 3.2 Plantilla de Barcelona Activa

NIVELL SALARIAL	DONES	HOMES	TOTAL
Alta Direcció (AD) i assimilables (Comissió de Serveis)	1	2	3
N.S.1 Directors/ores	12	8	20
N.S.2 Responsable A	17	5	22
N.S.3 Responsable B	7	1	8
N.S.4 Tècnics/iques superiors	74	27	101
N.S.5 Tècnics/iques mig	140	17	157
N.S.6 Experts docents	2	4	6
N.S.7 Secretaris/àries de Direcció	5	-	5
N.S.8 Administratius/ives	62	7	69
N.S.9 Administratius/ives júnior	7	4	11
N.S.10 Aux. Administratius/ives	1	-	1
TOTAL	328	75	403

Font: Memòria de Responsabilitat Social 2020 de Barcelona Activa

Segons els centres de treball, més de la meitat de la plantilla treballa a la Seu Central. També resulta rellevant la plantilla associada al centre del carrer Roc Boronat (prop del 22%). La resta de centres de treball compten amb percentatges molt més reduïts.

Segons el sexe, el 81% de la plantilla són dones i un 19% homes.
L'edat mitjana de la plantilla se situa prop dels 45 anys.

Taula 3.3 Relació dels centres de treball de Barcelona Activa

EQUIPAMENT	NRE. PERSONES TREBALLADORES
Seu Central / Incubadora Glòries / Centre per a la iniciativa emprenedora Glòries / Porta22	212
Ca n'Andalet	21
Cibernàrium-MediaTIC / Incubadora MediaTIC / Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	44
Convent de Sant Agustí	11
Incubadora Almogàvers	2
InnoBA	20
Nou Barris Activa	6
Parc Tecnològic	25
Altres equipaments	62

Excepte en la Seu Central de Glòries, la resta de centres de treball compten amb un nombre de persones treballadores associades força baix.

3.1.3 LLOC DE RESIDÈNCIA DE LA PLANTILLA

Segons el lloc de residència de la plantilla, destaca, en primer lloc, la ciutat de Barcelona. Aproximadament el 60% de la plantilla resideix en els diferents districtes de la ciutat. La resta del lloc de residència es troba molt atomitzat, si bé les principals polaritats corresponen a municipis de l'àmbit metropolità:

- Badalona i l'Hospitalet de Llobregat (4,0% cadascun d'ells)
- Sant Cugat del Vallès i Santa Coloma de Gramenet (2,5%)
- Mataró (2,0%)
- Mollet del Vallès, Sitges, Terrassa i Vilanova i la Geltrú (1,5%)

Tenint en compte la mobilitat casa-treball, destaca la importància de la mobilitat que té l'origen dins de la ciutat o molt proper. Gairebé el 80% de les persones treballadores tenen el seu lloc de residència a municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



3.1.4 MESURES DE CONCILIACIÓ I CORRESPONSABILITAT DE LA VIDA PERSONAL, LABORAL I FAMILIAR A BARCELONA ACTIVA

Barcelona Activa disposa de diferents mesures de conciliació i corresponsabilitat de la vida personal, laboral i familiar amb incidència directa o indirecta sobre la mobilitat de les persones treballadores. Les principals mesures són:

Flexibilitat en la jornada

- Possibilitat d'iniciar la jornada entre les 07:30 i les 09:30 h, i de l'hora de sortida entre les 17:00 i les 20:00 h.
- Es poden realitzar jornades laborals de 6 hores entre 07:30 i 15:30 h amb obligació de treballar dues tardes.
- Possibilitat d'utilitzar els 30 minuts d'esmorzar per 30 minuts per dinar, sempre que es faci abans de la finalització de la jornada.
- Possibilitat d'avançar l'horari de dinar. L'horari de referència dels àpats és entre les 13:00 i les 15:00 h. A tal efecte, en els equipaments on es disposa de menjador per a les persones treballadores, aquest estarà disponible a partir de les 13:00, per fomentar un horari més saludable.
- Els dinars de feina es reduiran a un màxim de 4 al mes, per l'estrès i millorar la salut.
- Els progenitors/ores amb fills o filles amb diversitat funcional física, psíquica o sensorial poden gaudir de fins a 2 hores de flexibilitat horària diària.

Reducció de la jornada

La jornada completa és de 37,5 hores setmanals de dilluns a divendres, i de 35 hores en l'horari d'estiu. Una part de la plantilla disposa de reducció de la jornada per algun dels següents motius:

- Atenció a fills i filles.
- Atenció a familiars i/o persones a càrrec dependents.
- Violència de gènere.
- Diversitat funcional legalment reconeguda.
- Diferents supòsits específics de reducció de jornada sense reducció de sou.

Treball a distància

Abans de la pandèmia de la COVID-19 no es feia teletreball tret d'alguna excepció no regulada. A causa de la situació actual de confinament, s'ha passat a fer treball a distància de forma completa.

Reunions virtuals

- Els horaris per a reunions convocades per personal de Barcelona Activa, es proposa que siguin entre les 9:30 i les 13:00 h i les convocatòries d'inici de reunions a les tardes es realitzin entre les 15:00 i les 16:30 h.
- Es fomenta la utilització de les conferències telefòniques i equips de vídeo conferència, contribuint a fer més productiu el temps de treball.
- Les sales de reunions disposen d'espais per a dipositar els telèfons mòbils i tauletes digitals a l'inici de les reunions.

Barcelona Activa té implementats elements de gestió amb incidència directa sobre la mobilitat: flexibilitat horària, reducció de jornada, reunions virtuals... En el cas del treball a distància, s'ha implementat en el marc de la pandèmia, si bé resulta necessari fer-ne la corresponent regulació i planificació.



3.1.5 ALTRES ASPECTES RELLEVANTS

Canals de comunicació

Barcelona Activa tenia - en el període en què es va elaborar la diagnosi del present Pla - diferents canals de comunicació i participació. Concretament al 2020 i en resposta a la situació de pandèmia, es van desenvolupar actuacions ad hoc, que van conviure amb eines comunicatives més estables.

- Comunicat 'la COVID-19 no ens atura'. Durant els primers mesos d'estat d'alarma es va activar un comunicat periòdic amb informació per a tota la plantilla - 'La COVID-19 no ens atura' - on s'informava d'eventuals casos de COVID-19 a la plantilla; s'incorporaven missatges de la Direcció; informacions d'activitat de l'empresa i també recomanacions i recursos de salut.
- Destacats. Es tracta d'un informe de totes les direccions de Barcelona Activa i que ofereix una informació ràpida i visual dels fets més rellevants de mes anterior. D'aquesta manera, es dona notorietat a les accions realitzades per part dels diferents equips i es comparteix informació rellevant per a tota la plantilla.
- Butlletí ComBA. Durant l'any 2020 s'han elaborat i compartit amb les persones treballadores de Barcelona Activa 2 butlletins ComBA de comunicació interna. En tots els casos, s'ha compartit un missatge de la Direcció General, s'ha informat de les principals notícies internes i externes rellevants per a la plantilla i s'ha demanat a les persones treballadores la participació activa, sigui compartint imatges de reunions virtuals o elaborant missatges coincidint amb l'època de Nadal.

Sales de videoconferències

Es disposen de sales de reunions que compten amb equips de videoconferència a pràcticament tots els equipaments (vegeu la taula següent). Les sales de videoconferència disposen de l'equip Polycom Studio el qual està compost per: càmera, conjunt de micròfons, LED, altaveus, palanca de l'obturador de privadesa i emparellament de control remot. No existeix un sistema de registre dels usos d'aquestes sales.

EQUIPAMENT	SALES
Seu Central	4
Incubadora Glòries	1
Centre per a la iniciativa emprenedora Glòries	0
Porta22	1
Ca n'Andalet	1
Cibernàrium-MediaTIC	1
Incubadora MediaTIC	1
Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	1
Convent de Sant Agustí	1
Incubadora Almogàvers	1
InnoBA (Can Jaumandreu)	1
Nou Barris Activa	1
Parc Tecnològic	1

Aparells portàtils

Arran de l'inici del treball a distància en situació de pandèmia es va avançar cap al model organitzatiu actual on cada persona treballadora disposa d'un ordinador portàtil.

Pantalles informatives

Bona part dels centres de treball de Barcelona Activa disposen de pantalles informatives, que incorporen informació de l'organització i d'interès per a les persones treballadores. Hi ha 17 pantalles distribuïdes a: 1 a Can Jaumandreu – InnoBA, 2 a Cibernàrium, 1 a Incubadora Almogàvers, 5 a Incubadora Glòries, 1 a Nou Barris Activa, 4 a l'Oficina Atenció a les empreses i 3 a Porta22.

Armaris per posar-hi bicicletes plegables, casc...

Durant el primer trimestre de 2021 s'ha posat en funcionament dos jocs de dos armaris als equipaments de la Seu Central i Incubadora Almogàvers.

Espais per menjar

A cadascun dels edificis es disposa d'un office amb microones i espai per menjar. Per contra cap edifici disposa de vestuaris o dutxes.

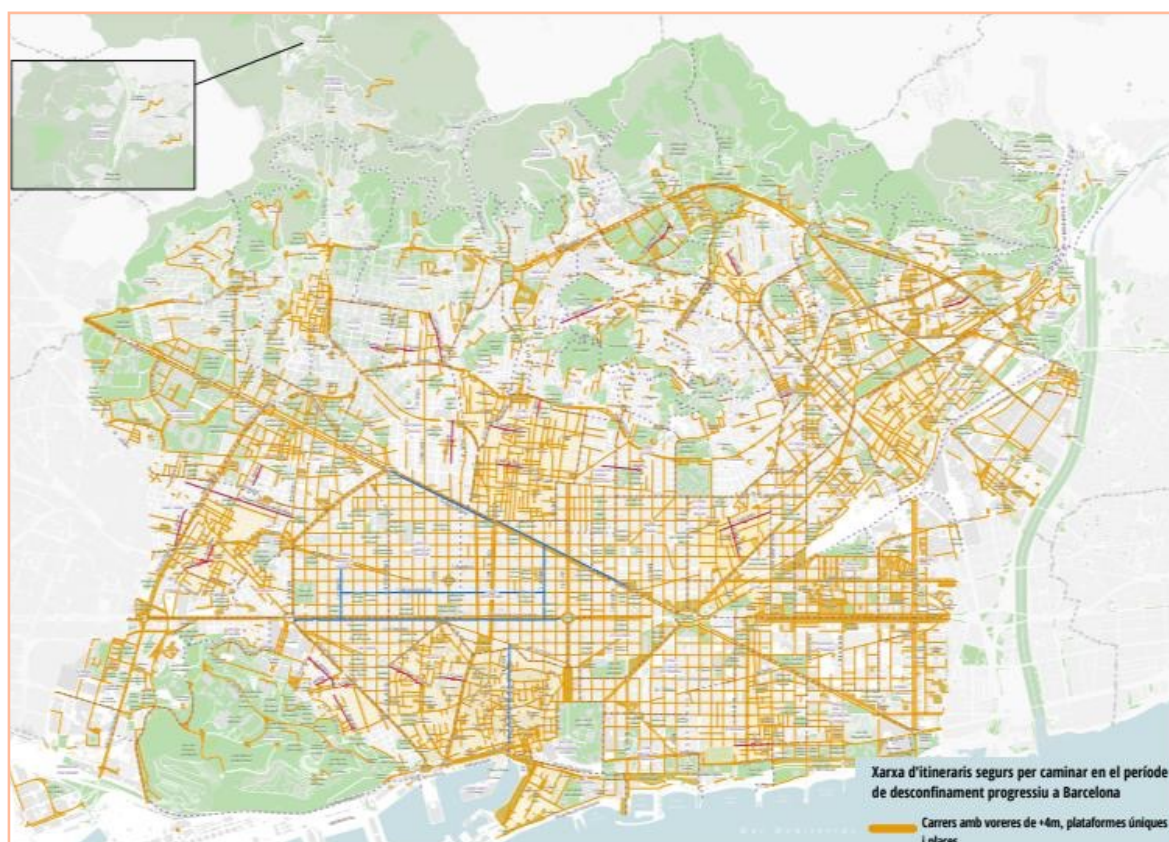
3.2 XARXES DE MOBILITAT D'ACCÉS AL LLOC DE TREBALL

A continuació, s'analitzen les xarxes de mobilitat existents properes als diferents centres de treball de Barcelona Activa a la ciutat de Barcelona. Si bé es consideraran els aspectes bàsics d'accessibilitat, es tindrà present una perspectiva de gènere en aquesta anàlisi. Aquesta perspectiva és especialment rellevant en el moment d'escriure el PDE per tal de tenir present la transversalitat, inclusió i els processos de vida dels diferents col·lectius, i donar així resposta a les necessitats de tota la plantilla.

3.2.1 MOBILITAT A PEU

La xarxa d'itineraris per a vianants de Barcelona és variada, i alterna zones pràcticament planes amb àrees on les condicions orogràfiques no faciliten aquesta accessibilitat. Malgrat això, des de fa anys i especialment de manera recent, Barcelona està treballant en la pacificació del trànsit, la creació de zones per a vianants, carrers de prioritat invertida i zones 30. A més, també es treballa en l'ampliació de voreres, la millora de la senyalització per a vianants, dels espais de trobada i de l'accessibilitat, entre d'altres, per esdevenir a una ciutat amb més opcions de desplaçament que eviten emissions de contaminants a l'aire i els sorolls, ocupen menys espai públic. L'espai públic esdevé un indret de relació, socialització i connexions que permet resoldre les necessitats de mobilitat. Afavorir els desplaçaments a peu millora la convivència i les relacions socials properes.

Figura 3.2 Principal Xarxa d'itineraris segurs a peu a la ciutat de Barcelona



Font: Ajuntament de Barcelona

En l'anàlisi de la xarxa d'itineraris per a vianants cal tenir en compte:

- Amplada total i amplada lliure de pas (en la qual cal restar els elements de mobiliari urbà).

Taula 3.4 Qualitat de l'espai per a vianants a partir de l'amplada total i lliure de pas de les voreres

AMPLADA TOTAL (AL)	AMPLADA LLIURE (ALL)	OBSERVACIONS
$Al = 1 \text{ m}$	$< 0,9 \text{ m}$	No accessibles.
$1 < Al \leq 2 \text{ m}$	$0,9 \leq All \leq 1,8 \text{ m}$	Millorable / no permet l'encreuament de dos vianants amb comoditat.
$2 < Al \leq 3 \text{ m}$	$1,8 < All \leq 2,5 \text{ m}$	Còmodes / permet l'encreuament de dos vianants amb comoditat
$Al > 3 \text{ m}$	$All > 2,5 \text{ m}$	

Font: Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona. Secció d'accessibilitat.

- La qualitat i l'estat de la urbanització (estat de conservació bo o correcte d'aquells que manca la urbanització de la vorera o presenta un estat de conservació deficient).
- El pendent, classificats de bona qualitat quan és inferior al 5%, acceptable entre 5% i 8% (llindar que fixa el codi d'accessibilitat) i amb mancances si supera el 8% o compta amb escales sense rampa.
- La configuració de les cruïlles i de tots els punts de conflictes entre vianants i vehicles motoritzats, diferenciant els punts sense pas per a vianants d'aquells que sí que en compten, així com la seva caracterització (pas adaptat amb senyalització vertical d'avís, pas adaptat sense senyalització d'avís, pas no adaptat (sense gual o gual no adaptat), pas no adaptat amb senyalització vertical d'avís i pas elevat).

A continuació es fa una síntesi de la xarxa per a vianants per cada centre de Barcelona Activa.

3.2.1.1 SEU CENTRAL

Es localitza dins del districte del 22@, on predomina una barreja d'usos entre empreses, centres d'investigació, equipaments, zones verdes, universitats i habitatges, en un clúster principalment dedicat a les TIC. La vialitat al voltant del recinte és accessible, les voreres són amples i els passos de vianants es troben senyalitzats i amb semàfors. No obstant això, un dels accessos a peu és a través de la Gran Via de les Corts Catalanes, malgrat que es troba senyalitzat, és una via d'accés de vehicles important. La zona és dinàmica i es troba concorreguda a causa de centres tractors de mobilitat propers, tals com el centre comercial Glòries, que també aconsegueixen atreure a un públic familiar i de diferents cultures i orígens. També ho fa el principal espai verd proper del Parc del Clot i de la plaça de les Glòries. D'altra banda, també es localitzen habitatges i zones verdes properes, hi ha oferta de transport públic al voltant i es pot accedir en modes actius. La proximitat a l'avinguda Diagonal, si bé comporta soroll i contaminació en ser una via d'accés a Barcelona, també és un espai molt utilitzat per persones que realitzen esport i passegen per aquest eix, augmentant la sensació de seguretat de l'entorn. No existeixen espais buits o passius en les seves proximitats, però sí que les obres a la Gran Via de les Corts Catalanes, afecten de manera temporal a l'accessibilitat i sensació de seguretat, per crear espais estrets, amb menor il·luminació o amb poca visibilitat. Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
C. Llacuna	☺ >3 m	☺ passos per a vianants i semàfors	-	-
C. Del Perú	☺ >3 m	☺ passos per a vianants i semàfors	-	-
Gran Via de les Corts Catalanes	☺ >3 m	☹ passos per a vianants i semàfors	Bus (H12) TRAM (4, 5, 6) Metro ()	50 m (bus) 240 m (TRAM) 500 m (Metro)
Avinguda Diagonal	☺ >3 m	☹ passos per a vianants i semàfors	Bus (7, 25) Metro ()	250 m (bus) 650 m (Metro)

3.2.1.2 CA N'ANDALET

Es localitza al districte d'Horta-Guinardó, a la part alta de la ciutat. Concretament en el barri de La Teixonera. En aquesta zona predominen les cases baixes i la densitat és molt menor. L'entorn és principalment residencial, malgrat que existeixen diversos equipaments i zones verdes. Destaca el fort pendent, principalment pel carrer de Lisboa, i la presència d'obstacles i voreres més estretes pels carrers d'Argimon o Serrallonga. Bona part dels passos de vianants no es troben amb semàfors i els vials secundaris tenen poca il·luminació. Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
C. Lisboa	☺ >3 m	☺ passos per a vianants i semàfors	Bus (112, 185) Metro (L5)	10 m (bus) 500 m (Metro)
C. De Serrallonga	☹ 1,5m – 3m	☺ passos per a vianants i semàfors	Bus (19, H2)	260 m (bus)
C. Argimon	☹ 1,5m – 3m	☹ passos per a vianants i semàfors	Bus (V21)	400 m (bus)

3.2.1.3 CIBERNÀRIUM_MEDIA TIC

Aquesta seu es localitza també del districte del 22@. Tot i això, la vialitat al voltant del recinte ha patit transformacions urbanístiques que han provocat una disminució de l'espai dedicat al vehicle privat, a favor d'espais de reunió i de prioritització del vianant i els modes actius, augmentant l'atractiu per a aquest tipus de desplaçaments. Les voreres són amples i es disposa de vies pacificades. Els passos de vianants es troben senyalitzats i amb semàfors. Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
C. De Roc Boronat	☺ >3 m	☺ passos per a vianants i semàfors	Bus (V25) TRAM (4)	10 m (bus) 400 m (TRAM)
C. De Sancho de Àvila	☺ >3 m	☺ passos per a vianants i semàfors	-	-
C. De Tànger	☺ >3 m	☺ passos per a vianants i semàfors	Bus (H14) TRAM (4)	50 m (bus) 500 m (TRAM)

3.2.1.4 CONVENT DE SANT AGUSTÍ

Es localitza a l'extrem del barri Gòtic. La vialitat al voltant del recinte consisteix en vies pacificades i amb restriccions al vehicle privat tant a la circulació com a la velocitat, i l'urbanisme al voltant segueix les característiques de la part més antiga de la ciutat, consistent en carrers estrets i irregulars, amb alguns culs de sac, dèficits d'il·luminació i voreres estretes. La presència de turisme a la zona ha limitat la presència d'habitatges permanents i veïns a la zona. L'altra banda d'accessos al recinte, és molt més ample i dona pas a l'espai verd del Parc de la Ciutadella i al Passeig de Lluís Companys. Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
C. Del Comerç	☹️ 1,5m – 3m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (V25)	10 m(bus)
Passeig de Lluís Companys	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (120, V19, H16) Metro () RENFE ( ,  , )	50 m (bus) 650 m (Metro) 650 m (RENFE)
C. De la Princesa	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (120) Metro ()	10 m (bus) 450 m (Metro)

3.2.1.5 INCUBADORA ALMOGÀVERS

Es localitza al Parc i la Llacuna de Poblenou. Malgrat ser pròxima a les seues localitzades al districte del 22@, als voltants d'aquesta predominen els usos industrials, tallers de vehicles i antigues fàbriques. És una zona amb activitat durant la jornada laboral, però menys concorreguda i amb menys equipaments i habitatges. Les voreres són amples, pròpies de l'ús industrial tradicional de la zona. Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
C. Dels Almogàvers	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Metro ()	850 m (Metro)
C. Àvila	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (V25, 7) Metro ()	250 m (bus) 750 m (Metro)
C. Àlaba	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (6, V23) Metro ()	400 m (bus) 550 m (Metro)

3.2.1.6 INNOBA

Aquesta seu comparteix les característiques de la Seu Central. Predomina la barreja d'usos, la vialitat al voltant del recinte és accessible, les voreres són amples i els passos de vianants es troben senyalitzats i amb semàfors. La zona és dinàmica i es troba concorreguda a causa de centres tractors de mobilitat propers, tals com el centre comercial Glòries. Hi ha oferta de transport públic al voltant. Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
C. Del Perú	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	-	-
C. de Castella	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	TRAM (4)	150 m (TRAM)
Rambla del Poblenou	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (7)	150 m (bus)
Gran Via de les Corts Catalanes	😊 >3 m	😞 passos per a vianants i semàfors	Bus (H12) TRAM (4, 5, 6) Metro ()	50 m (bus) 300 m (TRAM) 600 m (Metro)
Avinguda Diagonal	😊 >3 m	😞 passos per a vianants i semàfors	Bus (7, 25) Metro ()	300 m (bus) 750 m (Metro)

3.2.1.7 NOU BARRIS ACTIVA

Es localitza al límit del barri de la Guineueta amb Can Peguera, al districte de Nou Barris, a la part perifèrica de Barcelona. A la zona predominen els habitatges, zones verdes i equipaments. Els vials són accessibles, malgrat cap al sud, al Turó de la Peira, els carrers són estrets amb molt pendent i pràcticament sense voreres. Al voltant del recinte hi ha el gran espai verd del Parc de Nou Barris.

Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
Passeig de Fabra i Puig	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (122, V27, H2)	250 m (bus)
Passeig Urrutia	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (122, 47, D40, D50, V29) Metro (L4)	150 m (bus) 750 m (Metro)
Carrer de Marie Curie	😊 >3 m	☹ passos per a vianants i semàfors	-	-

3.2.1.8 PARC TECNOLÒGIC

Aquesta seu, molt pròxima a l'anterior, comparteix accessos, malgrat estar més orientada al nord i al passeig de Valldaura i, per tant, té un menor pendent i uns vials més amples i accessibles. Els principals itineraris d'accés al recinte són:

Via	Amplada voreres (m)	Encreuament	Accés a...	Distància Transport Públic
Passeig de Fabra i Puig	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (122, V27, H2)	600 m (bus)
Passeig de Valldaura	😊 >3 m	😊 passos per a vianants i semàfors	Bus (47, 76, H2, H4)	450 m (bus) 750 m (Metro)
Carrer de Marie Curie	😊 >3 m	☹ passos per a vianants i semàfors	-	-

3.2.1.9 TAULA RESUM MOBILITAT A PEU

La següent taula recull la diagnosi de la mobilitat a peu a les diverses seus de Barcelona Activa:

Centre de treball	Amplada voreres	Condicions voreres	Pas de vianants prox. centre	Estat pas de vianants	Espai verd / plaça / walkable proper	Pendent	Accés a
1. Seu Central	☺ >3 m	Bon estat	Si	Accessibles	Si	No	Bus (7, 192, H12, V23, V25) TRAM (4, 5, 6) Metro (L1)
2. Ca n'Andalet	☹ 1,5m – 3m	Millorables	Si	Accessibles	Si	Si	Bus (19, 112, 185, H2, v21) Metro (L5)
3. Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	☺ >3 m	Bon estat	Si	Accessibles	Si	No	Bus (7, 192, V25, H14,) TRAM (4)
4. Convent de Sant Agustí	☹ 1,5m – 3m	Bon estat	Si	Accessibles	Si	No	Bus (120, V19, H14, H16) Metro (L1 , L4) RENFE (R4 , R3 , R1)
5. Incubadora Almogàvers	☺ >3 m	Bon estat	Si	Accessibles	Si	No	Bus (6, 7, V23, V25,) Metro (L1 , L4)
6. InnoBA	☺ >3 m	Bon estat	Si	Accessibles	Si	No	Bus (7, 25, H12) TRAM (4, 5, 6) Metro (L1)
7. Nou Barris Activa	☹ 1,5m – 3m	Bon estat	Si	Accessibles	Si	No	Bus (122, 47, D40, D50, V27, V29, H2) Metro (L4)
8. Parc Tecnològic	☺ >3 m	Bon estat	Si	Accessibles	Si	No	Bus (47, 76, 122, v27 H2, H4)

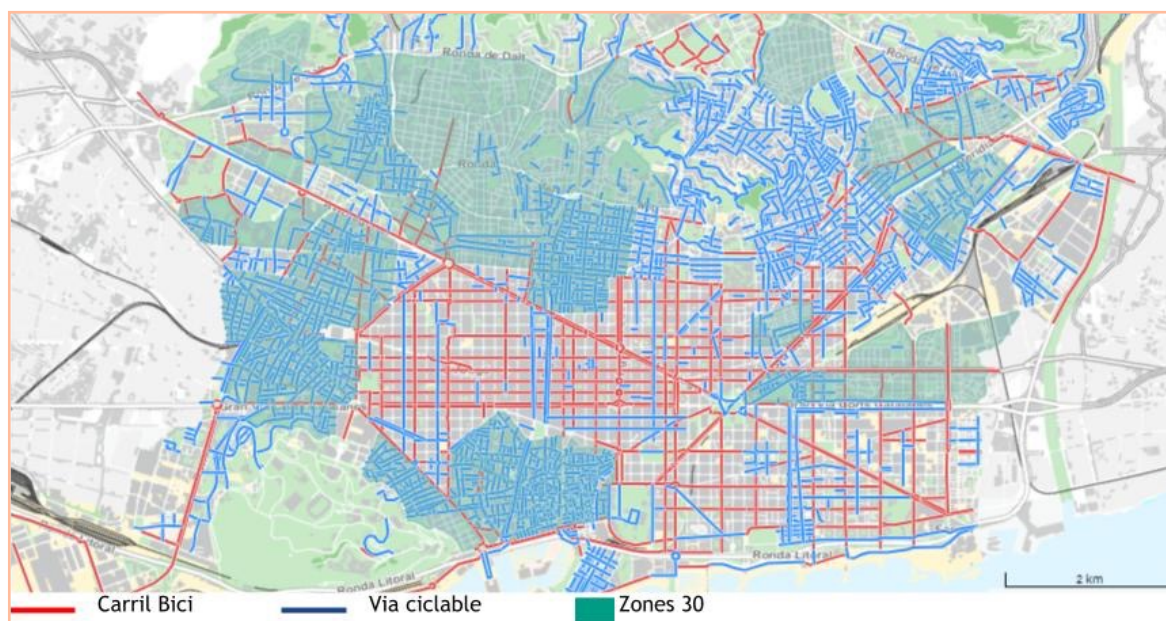
Es pot consultar l'anàlisi detallat de la xarxa per a vianants a l'annex I.

La mobilitat a peu entorn dels centres de treball presenta una qualitat notable, especialment a les seus ubicades en el districte 22@. La seu de Ca n'Andalet té un pendent important, i els accessos des del barri del Carmel tenen voreres estretes. Finalment, la seu de Nou Barris Activa també té pendent en els recorreguts des del Turó de la Peira i voreres estretes.

3.2.2 BICICLETA

Barcelona disposa de més de 200 km de carrils bici i el 99% de la població té xarxa *ciclable* (carrils bici, zones 30 o vies pacificades) a menys de 150 m de casa seva. Actualment continuen les millores en la senyalització, inclusió de zones avançades per a bicicletes, més zones i carrers amb límit de velocitat de 30 km/h.

Figura 3.3 Principal Xarxa pedalable a la ciutat de Barcelona



Font: Plànol BCN a partir d'Ajuntament de Barcelona

En relació amb la xarxa *ciclable* amb incidència sobre els diferents centres de Barcelona Activa, cal destacar que la majoria de centres disposen d'un carril bici o d'una zona pacificada al trànsit (zona 30 o zona de vianants *ciclable*) al seu entorn immediat (< 300 m).

Centre de treball	Rutes properes (<300 m)	Connexió resta de la ciutat	Aparcament (<50 m)	Servei bicig (300 m)
1. Seu Central Incubadora Glòries Centre per a la iniciativa emprenedora Glòries, Porta22	Zona 30 / Carril bici / Carril <i>ciclable</i>	Si	Si	Si
2. Ca n'Andalet	Carril <i>Ciclable</i>	Si	No	Si
3. <i>Cibernàrium</i> -MediaTIC Incubadora MediaTIC, Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	Carril bici/ Carril <i>Ciclable</i>	Si	Si	Si
4. Convent de Sant Agustí	Zona 30 / Carril bici / Carril <i>Ciclable</i>	Si	Si	Si
5. Incubadora Almogàvers	Carril bici/ Carril <i>Ciclable</i>	Si	Si	Si
6. InnoBA	Carril bici/ Carril <i>Ciclable</i>	Si	Si	Si
7. Nou Barris Activa	Carril <i>Ciclable</i>	Si	No	Si
8. Parc Tecnològic	Carril <i>Ciclable</i>	Si	No	Si

Es pot consultar l'anàlisi detallat de la xarxa *ciclable* a l'annex I.

Els centres de treball localitzats a les parts més perifèriques, com la seu de Ca n'Andalet, Nou Barris Activa i Parc Tecnològic no tenen aparcaments pròxims per a bicicletes ni carrils bici segregats per accedir-hi. No obstant això, totes tenen accés al servei Bicing.

En general, és possible accedir en bicicleta a les diverses seus de Barcelona Activa.

3.2.3 TRANSPORT PÚBLIC

El transport públic col·lectiu és la principal alternativa al vehicle privat de motor en ciutats denses com Barcelona, tant per moure's pel seu interior, com per interconnectar amb la resta de municipis metropolitans. El metro, el bus o el tramvia són la principal xarxa de transport públic urbà, i el tren els ferrocarrils i les línies de bus interurbanes, actuen com a transport de connexió amb la ciutat.

Si bé la xarxa interurbana no dona accés directe a totes les localitzacions, l'oferta de transport de Barcelona facilita la intermodalitat, ja sigui amb la resta de transport públic urbà com amb altres modes.

Les principals característiques dels centres de Barcelona Activa en relació amb la xarxa de transport públic són:

Centre de treball	Distància parada autobús	Distància parada Metro	Distància parada Tren/FGC	Distància parada TRAM	Accessibilitat fins parades
1. Seu Central Incubadora Glòries Centre per a la iniciativa emprenedora Glòries, Porta22	50 a 300 m	500 m	650 m	240 m	Correcte
2. Ca n'Andalet	10 a 400 m	500 m	2,7 km	-	Millorable
3. Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC, Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	10 a 50 m	550 m	1,2 km	400 m	Correcte
4. Convent de Sant Agustí	10 a 50 m	450 m	650 m	950 m	Correcte
5. Incubadora Almogàvers	250 a 400 m	550 m	1,5 km	650 m	Correcte
6. InnoBA	150 a 300 m	600 m	850 m	150 m	Correcte
7. Nou Barris Activa	150 a 250 m	750 m	1,8 km	-	Millorable
8. Parc Tecnològic	20 a 350 m	1,5 km	1,6 km	-	Correcte

Es pot consultar l'oferta principal detallada a l'annex I.

Tots els centres disposen de bona oferta de transport públic urbà, malgrat les seues més perifèriques, que tenen més dificultats amb els accessos en metro i amb els desplaçaments interurbans, i la seua oferta consisteix principalment en el bus urbà.

Les seues localitzades a la Llacuna de Poblenou i Provençals de Poblenou tenen la millor oferta, seguit de la seu de Convent de Sant Agustí, que destaca per la seua proximitat al pol de mobilitat d'Arc de Triomf.

3.2.4 PRINCIPALS INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

La ciutat de Barcelona disposa de més de 1.200 km de carrers amb una gran varietat de dissenys i funcions. Aquesta xarxa està immersa en un procés de renovació urbana basat en la recuperació per als vianants d'espais dedicats al vehicle privat, principalment per estacionar-hi.

La Xarxa Bàsica de Circulació de la ciutat de Barcelona és la que absorbeix la majoria del trànsit, en particular la pràctica totalitat dels desplaçaments interurbans i els urbans de més llarg recorregut en vehicle privat. Aquestes són les Rondes, vies d'accés i vies de connectivitat.

Figura 3.4 Volum de trànsit a la ciutat de Barcelona



Font: PMU BCN 2024

Pel que fa als centres de Barcelona Activa i la seva relació amb la xarxa, aquells localitzats a la perifèria o amb proximitat a les rondes, tenen més facilitat d'accés en vehicle privat per als desplaçaments intermunicipals, tals com les seus al districte 22@ o Nou Barris. Malgrat això, la recuperació d'espais d'estada per la mobilitat del vianant, la bicicleta, i el transport públic avança progressivament vers la mobilitat del vehicle privat, dificultant el seu ús.

3.2.5 MOBILITAT ELÈCTRICA I APARCAMENT

A 2020, Barcelona disposava de 596 punts de recàrrega elèctrica subterranis i 163 en superfície. D'altra banda, hi ha oferta àmplia de serveis de vehicle elèctric compartit (ciclomotors i cotxes) amb els quals la ciutadania pot realitzar trajectes que no pugui fer en transport públic, a peu o en altres modes actius.

Pel que fa a l'aparcament, i entès aquest com un instrument de gestió de la política general de mobilitat de la ciutat, el seu desenvolupament acompanya l'estratègia vers el vehicle privat, retornant espai d'aparcament als modes actius i el transport públic i vers una Regulació Integral d'Estacionament.

En aquest apartat es presenta una breu síntesi de les zones de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que hi ha a les proximitats dels diferents centres.

Centre de treball	Disponibilitat de punt de recàrrega en les proximitats	Nombre de punts
1. Seu Central Incubadora Glòries, Centre per a la iniciativa emprenedora Glòries, Porta22	✓	3
2. Ca n'Andalet	✓	1
3. Cibernàrium-MediaTIC, Incubadora MediaTIC, Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	✓	3
4. Convent de Sant Agustí	✓	2
5. Incubadora Almogàvers	✓	2
6. InnoBA	✓	3
7. Nou Barris Activa	✗	-
8. Parc Tecnològic	✗	-

Les seues localitzades al districte de Nou Barris no disposen de punts de recàrrega per a vehicle elèctric.



3.2.5.1 APARCAMENT DINS DELS CENTRES DE TREBALL

Alguns dels centres de treball de Barcelona Activa disposen d'aparcament dins de l'edifici. Aquest és el cas dels emplaçaments: Parc Tecnològic, Seu Central, Incubadora Almogàvers i Ca n'Andalet, i es tracta d'aparcament de propietat. La taula següent en mostra la dotació actual.

Emplaçament	Cotxe	Motocicleta	Bicicleta
Parc Tecnològic	25 (12 a la planta -1 i 13 a la -2). Hi ha dos punts de recàrrega, però encara pendents de la seva posada en funcionament	0	24 (ubicades en 2 patis diferents)
Seu Central	57 (39 per a les empreses, 4 per visites i 14 per BASA). Hi ha 2 places PMR i 1 punt de recàrrega per vehicles elèctrics	0	27 (15 a la plaça exterior i 12 al vestíbul escala). Hi ha 8 punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques
Incubadora Almogàvers	47 (33 per a les empreses i 14 per visites)	2 (per visites)	17 (per empreses i BASA)
Ca n'Andalet	5 (per empreses i BASA)	5 (per empreses i BASA)	5

3.2.6 RESUM DE LES XARXES DE MOBILITAT

A continuació, es recullen els aspectes principals de les xarxes de mobilitat als diversos centres de treball de Barcelona Activa.

Taula 3.5 Resum de les xarxes de mobilitat.

Centre de treball	Mobilitat a peu	Mobilitat en Bicicleta	Transport Públic	Punts de recàrrega
1. Seu Central	😊 >3 m	Zona 30 / Carril bici / Carril <i>ciclable</i>	Bus (7, 192, H12, V23, V25) TRAM (4, 5, 6) Metro (L1) Tren (R1 R2)	Si
2. Ca n'Andalet	😞 1,5m – 3m	<i>Carril Ciclable</i>	Bus (19, 112, 185, H2, v21) Metro (L5)	Si
3. Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC, Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	😊 >3 m	Carril bici/ <i>Carril ciclable</i>	Bus (7, 192, V25, H14,) TRAM (4) Metro (L4)	Si
4. Convent de Sant Agustí	😞 1,5m – 3m	Zona 30 / Carril bici / Carril <i>ciclable</i>	Bus (120, V19, H14, H16) Metro (L1 ,) RENFE (R4 R3 L4 , R1)	Si
5. Incubadora Almogàvers	😊 >3 m	Carril bici/ <i>Carril ciclable</i>	Bus (6, 7, V23, V25,) Metro (L1 , L4)	Si
6. InnoBA	😊 >3 m	Carril bici/ <i>Carril ciclable</i>	Bus (7, 25, H12) TRAM (4, 5, 6) Metro (L1) Tren (R1 R2)	Si
7. Nou Barris Activa	😞 1,5m – 3m	<i>Carril Ciclable</i>	Bus (122, 47, D40, D50, V27, V29, H2) Metro (L4)	No
8. Parc Tecnològic	😊 >3 m	<i>Carril Ciclable</i>	Bus (47, 76, 122, v27 H2, H4)	No

Font: Elaboració pròpia

Si bé totes les seus tenen bones xarxes de mobilitat, la seu de Ca n'Andalet és la que presenta més dificultats a la seva accessibilitat, especialment pel que fa als modes actius. Les seus de Nou Barris i Parc Tecnològic no disposen de punts de càrrega en les seves proximitats i no tenen xarxa *ciclable* més enllà que carrils compartits amb el trànsit. La resta de seus tenen molt bona accessibilitat en tots els modes de transport.

3.2.7 MOBILITAT I PERSPECTIVA DE GÈNERE

Aquesta anàlisi recull part dels criteris continguts al document “Manual d’urbanisme de la vida quotidiana: Urbanisme amb perspectiva de gènere” de l’Ajuntament de Barcelona. El document incorpora la perspectiva de gènere en les actuacions de millora de l’espai públic tenint present les etapes vitals de totes les persones, des de la infància fins a la tercera edat, sense distinció de sexe o capacitats físiques, però protegint les persones més vulnerables.

L’avenç en aquest àmbit s’ha d’encaminar cap a una ciutat més justa, segura, igualitària i sense barreres que ofereixi serveis per al joc i per a la cura de les persones, i convisqui a la convivència i a la participació i que no exclougui a ningú del dret a la ciutat.

Així doncs, es valorarà amb especial atenció la qualitat dels següents elements:

- **Perímetre:** Quina diversitat d’usos (comerç quotidià/residencial/oficines/ equipaments).
- **Vials:** connexió amb la resta del barri i la ciutat, passos de vianants suficients, infraestructura ciclista...
- **Elements urbans:** Bona il·luminació, parades de transport públic properes...
- **Entorn:** Bona visibilitat, netedat, bona qualitat propera.
- **Persones:** Persones amb diversitat funcional o els infants es poden moure sols per aquest espai, és un espai massificat o pel contrari és un espai amb poc trànsit de persones.
- **Usos de l’espai:** Es poden fer diverses activitats en les seves proximitats (xerrar, jugar, passejar...), és un espai de reunió, hi ha patrimoni cultural proper, espais verds...

3.2.7.1 SEU CENTRAL

La valoració qualitativa d’aquest centre de treball és la següent.

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l’espai
Correcte	Correcte	Millorable	Millorable	Correcte	Correcte
Entorn dinàmic amb ús per part de la ciutadania.	Permet la connexió amb la resta del barri i la ciutat, hi ha passos de vianants suficients, infraestructura ciclista propera i accessibilitat per a persones grans o amb diversitat funcional. La infraestructura ciclista és bona.	La il·luminació a les seves proximitats és bona, però les obres a la Gran Via de les Corts Catalanes presenten espais amb mancances. Hi ha parades de bus i espais verds i de trobada propers.	Entorn net i amb bon manteniment, però amb mancances vinculades a les obres. La qualitat de l’aire i el soroll de les proximitats es veu afectat per la Gran Via de les Corts Catalanes i l’av. Diagonal.	Hi ha equipaments educatius, centres comercials, zones verdes i eixos de pràctica esportiva, permet que sigui un espai amb trànsit de persones d’edats i origen diverses. Si bé persones amb diversitat funcional o infants poden tenir dificultats per moure’s sols pels espais de pas a l’av. Diagonal i a la Gran Via de les Corts Catalanes. En conjunt, es troba proper a un espai de trànsit de persones.	En les seves proximitats es poden fer diverses activitats (jugar, passejar, comprar...). Es troba a prop d’espais de reunió, i centres atractors, i hi ha patrimoni cultural proper i espais verds.

3.2.7.2 CA N'ANDALET

La valoració qualitativa d'aquest centre de treball és la següent.

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
Amb dèficits	Amb dèficits	Millorable	Millorable	Correcte	Millorable
No és un espai de trobada amb activitat, malgrat que a les hores punta d'entrada i sortida dels equipaments educatius hi ha més ús de l'espai per la ciutadania. La majoria del perímetre és residencial de baixa densitat amb façanes d'habitatges antics, pocs comerços, un pàrquing en superfície sense regular i espais buits i passius que poden generar inseguretat.	Es localitza al límit d'una zona elevada, separada per una reixa per evitar caigudes. La principal via d'accés cap al centre de la ciutat és el c/ de Lisboa que ha de passar per un túnel per connectar amb el metro d'Horta. El pendent és considerable, i la resta de vials del barri del Carmel són estrets i amb pendent.	La il·luminació a les seves proximitats és bona, però insuficient en el gran espai ocupat pel pàrquing en superfície. Hi ha parades de bus properes, però pocs espais verds i de trobada propers, tret de l'entorn immediat del centre, que disposa de bancs i un espai per a gossos.	Si bé l'entorn immediat és net, s'identifiquen signes de vandalisme i pintades en els espais buits de les proximitats. Pel que fa a soroll i contaminació, es localitza en una zona principalment residencial amb poc trànsit, tot i que a 1 km hi ha la Ronda de Dalt, un dels principals eixos de trànsit de la ciutat.	Hi ha equipaments educatius propers que promouen la trobada de persones d'edats i origen diverses, però no hi ha grans atractors de mobilitat que permetin que sigui un espai amb trànsit de persones o un lloc de trobada.	En les seves proximitats hi ha pocs usos més enllà del residencial i dels equipaments educatius, que fora de l'activitat lectiva fan que l'espai sigui buit, i en el cas concret del pàrquing en superfície, amb dèficit d'il·luminació.

3.2.7.3 CIBERNÀRIUM, MEDIA TIC

La valoració qualitativa d'aquest centre de treball és la següent.

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
Correcte	Correcte	Correcte	Correcte	Correcte	Correcte
Les millores en l'espai, creant espais de trobada, taules de pícnic, jocs als carrers... fan que sigui un entorn dinàmic que permet l'ús per part de la ciutadania.	Permet la connexió amb la resta del barri i la ciutat, hi ha passos de vianants suficients, infraestructura ciclista propera i accessibilitat per a persones grans o amb diversitat funcional.	La il·luminació a les seves proximitats és bona, hi ha parades de bus i espais verds i de trobada propers.	Entorn net i amb bon manteniment.	Hi ha equipaments educatius, zones verdes, espais de joc i zones residencials que permet que sigui un espai amb trànsit de persones d'edats i origen diverses.	En les seves proximitats es poden fer diverses activitats (comprar, jugar, passejar...), es troba a prop d'espais de reunió, i centres atractors, i hi ha patrimoni cultural proper i espais verds.

3.2.7.4 CONVENT DE SANT AGUSTÍ

La valoració qualitativa d'aquest centre de treball és la següent.

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
Millorable	Millorable	Correcte	Millorable	Correcte	Millorable
Hi ha espais de trobada a les proximitats, malgrat que hi ha signes de vandalisme. Les façanes són pròpies dels edificis del barri gòtic, malgrat en alguns casos que manca manteniment. Si bé la part oposada de l'emplaçament té un gran espai verd i de trobada de la ciutat, així com eixos concorreguts com l'avinguda Lluís Companys.	Les vies pacificades i les restriccions al vehicle privat faciliten l'accés. Per la part del barri Gòtic, els carrers estrets i irregulars, amb alguns culs de sac, dèficits d'il·luminació i voreres estretes poden afectar la seguretat.	Hi ha parades de bus properes i diversos espais verds i de trobada propers.	Si bé l'entorn immediat és net, la banda del Gòtic presenta deficiències per la visibilitat i manteniment que poden generar inseguretat.	Hi ha equipaments i serveis que promouen la trobada de persones d'edats i origen diverses, és un espai amb trànsit de persones o un lloc de trobada.	Hi ha un important espai verd de trobada i patrimoni cultural proper. En situacions normals és un espai amb forta afluència de turisme i hi ha una àmplia oferta de restauració que alhora comporta certa gentrificació i manca d'habitants en les proximitats i no facilita la vida quotidiana.

3.2.7.5 INCUBADORA ALMOGÀVERS

La valoració qualitativa d'aquest centre de treball és la següent.

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
Millorable	Millorable	Correcte	Millorable	Millorable	Millorable
Hi ha diversos espais buits o en construcció a la zona. Predominen els usos industrials, tallers i antigues fàbriques. És una zona amb activitat durant la jornada laboral. Hi ha presència de pintades.	Amplis, passos de vianants suficients i amb semàfors, malgrat que la tipologia industrial fa que els carrers siguin llargs i predomina l'espai del vehicle privat.	Hi ha parades de bus properes. Els espais verds, de joc i de trobada propers es troben a uns 200 m, malgrat que a les immediateses hi ha dèficits d'aquests elements.	L'entorn ha estat construït a escala del vehicle privat, amb gran espai dedicat al vehicle. Hi ha vandalisme i espais buits, malgrat que a pocs metres hi ha millores recents que afavoreixen els punts de trobada.	Els espais de joc i zones residencials diverses es troben al límit de la seu a l'est, malgrat que en l'altra direcció predomina l'ús industrial.	Té bona visibilitat, però la concurrència de persones es dona principalment pels tallers i fàbriques. Els accessos per l'est presenten millor qualitat d'usos de l'espai.

3.2.7.6 INNOBA

La valoració qualitativa d'aquest centre de treball és la següent.

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
Correcte	Correcte	Millorable	Millorable	Correcte	Correcte
Entorn dinàmic amb ús per part de la ciutadania.	Permet la connexió amb la resta del barri i la ciutat, hi ha passos de vianants suficients, infraestructura ciclista propera i accessibilitat per a persones grans o amb diversitat funcional. La infraestructura ciclista és bona.	La il·luminació a les seves proximitats és bona, però les obres a la Gran Via de les Corts Catalanes presenten espais amb mancances. Hi ha parades de bus i espais verds i de trobada propers.	Entorn net i amb bon manteniment, però amb mancances vinculades a les obres. La qualitat de l'aire i el soroll de les proximitats es veu afectat per la Gran Via de les Corts Catalanes i l'av. Diagonal.	Hi ha equipaments educatius, centres comercials, zones verdes i eixos de pràctica esportiva, permet que sigui un espai amb trànsit de persones d'edats i origen diverses. Les persones amb diversitat funcional o els infants poden tenir dificultats per moure's sols pels espais de pas a l'av. Diagonal i a la Gran Via. En conjunt, es troba proper a un espai de trànsit de persones.	En les seves proximitats es poden fer diverses activitats (jugar, passejar, comprar...), es troba a prop d'espais de reunió, i centres atractors, i hi ha patrimoni cultural proper i espais verds.

3.2.7.7 NOU BARRIS ACTIVA

Es localitza al límit del barri de la Guineueta amb Can Peguera, al districte de Nou Barris, a la part perifèrica de Barcelona. Al voltant del recinte hi ha el gran espai verd del Parc de Nou Barris.

La valoració qualitativa d'aquest centre de treball és la següent:

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
Correcte	Millorable	Correcte	Millorable	Correcte	Correcte
Al voltant del recinte hi ha el gran espai verd del Parc de Nou Barris. Predominen els habitatges, zones verdes i equipaments.	Vials són accessibles, malgrat cap al sud, al Turó de la Peira, els vials són estrets amb molt pendent i quasi sense voreres. Manca infraestructura ciclista.	L'espai verd on s'ubica permet que hi hagi diversos elements urbans per facilitar el joc i la trobada.	Alguns accessos al recinte es realitzen per la part interior dels edificis que envolten l'espai verd, restant visibilitat i il·luminació que poden provocar inseguretat.	Predomina l'ús residencial i no hi ha grans centres atractors propers, però l'espai verd permet la presència d'infants, gent gran i altres persones usuàries.	La possibilitat de realitzar activitats de joc i socialització, permet que sigui espai de trànsit.

3.2.7.8 PARC TECNOLÒGIC

La valoració qualitativa d'aquest centre de treball és la següent:

Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
Correcte	Correcte	Correcte	Millorable	Correcte	Correcte
Al voltant del recinte hi ha el gran espai verd del Parc de Nou Barris. Predominen els habitatges, zones verdes i equipaments.	Permet la connexió amb la resta del barri i la ciutat, hi ha passos de vianants suficients, infraestructura ciclista propera i accessibilitat per a persones grans o amb diversitat funcional. La infraestructura ciclista és bona.	L'espai verd on s'ubica permet que hi hagi diversos elements urbans per facilitar el joc i la trobada.	Alguns accessos al recinte es realitzen per la part interior dels edificis que envolten l'espai verd, restant visibilitat i il·luminació que poden provocar inseguretat.	Predomina l'ús residencial i no hi ha grans centres atractors propers, però l'espai verd permet la presència d'infants, gent gran i altres persones usuàries.	La possibilitat de realitzar activitats de joc i socialització, permet que sigui espai de trànsit.

3.2.7.9 TAULA RESUM MOBILITAT AMB PERSPECTIVA D'INCLUSIVITAT

La següent taula recull la diagnosi dels elements de mobilitat amb perspectiva d'inclusivitat les diverses seus de Barcelona Activa:

Taula 3.6 Resum de la mobilitat segons perspectiva de sexe.

Centre de treball	Perímetre	Vials	Elements urbans	Entorn	Persones	Usos de l'espai
1. Seu Central	Correcte	Millorable	Millorable	Correcte	Correcte	Correcte
2. Ca n'Andalet	Amb dèficits	Amb dèficits	Millorable	Millorable	Correcte	Millorable
3. Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC, Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	Correcte	Correcte	Correcte	Correcte	Correcte	Correcte
4. Convent de Sant Agustí	Millorable	Millorable	Correcte	Millorable	Correcte	Millorable
5. Incubadora Almogàvers	Millorable	Millorable	Correcte	Millorable	Millorable	Millorable
6. InnoBA	Correcte	Correcte	Millorable	Millorable	Correcte	Correcte
7. Nou Barris Activa	Correcte	Millorable	Correcte	Millorable	Correcte	Correcte
8. Parc Tecnològic	Correcte	Correcte	Correcte	Millorable	Correcte	Correcte

Font: Elaboració pròpia

Les seus localitzades al districte de Sant Martí disposen de menys barreres per a la mobilitat de totes les persones i, per tant, d'una millor qualitat quant a perspectiva d'inclusivitat. La seu de Ca n'Andalet, torna a ser la que presenta més dèficits.

3.3 MOBILITAT CASA-TREBALL

3.3.1 ASPECTES GENERALS

3.3.1.1 MOSTRA

Per caracteritzar la mobilitat casa – treball (in itinere) de les persones treballadores de Barcelona Activa es va realitzar a 2020 una enquesta. Globalment es van obtenir 199 respostes (50% sobre el total), que amb un nivell de confiança del 95%, el marge d'error és de $\pm 4,95\%$. A l'annex II es mostra el model d'enquesta utilitzada.

Segons el centre de treball, les respostes totals han sigut les següents:

Taula 3.7 Relació d'equipament i respostes totals

EQUIPAMENT	RESPOSTES	% SOBRE EL TOTAL DE RESPOTES
Seu Central	92	46%
Ca n'Andalet	6	3%
<i>Cibernàrium</i> -MediaTIC	8	4%
Convent de Sant Agustí	3	2%
Incubadora Almogàvers	1	1%
InnoBA	4	2%
Nou Barris Activa	3	2%
Parc Tecnològic	10	5%
Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)	15	8%
Porta22	17	9%
Incubadora MediaTIC	1	1%
Incubadora Glòries	8	4%
Altres centres de treball	31	16%
Total	199	100%

Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

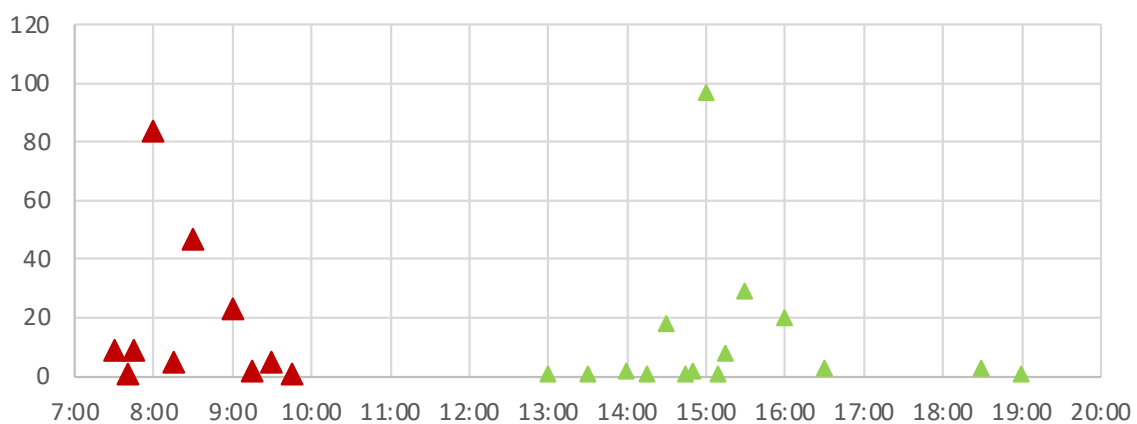
Cal destacar que algunes seus han obtingut un nombre molt baix de respostes que poden representar un marge d'error massa elevat per a tenir rellevància estadística. Malgrat això, l'anàlisi global permet obtenir una mostra representativa de la mobilitat de l'organització.

3.3.1.2 CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES

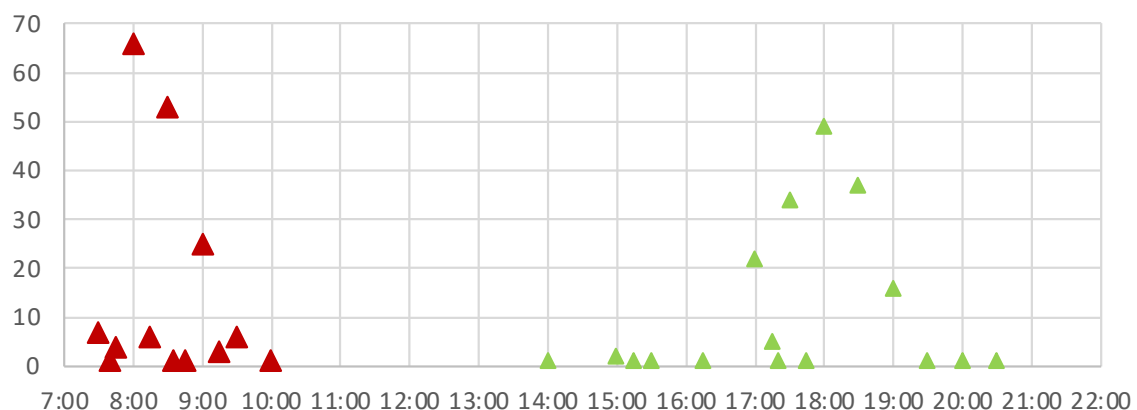
Les característiques bàsiques dels treballadors/ores que han contestat l'enquesta són:

- Per sexe, el 83% de les persones enquestades són dones i el 17% homes (el valor real del conjunt de l'organització és 81,4% dones i 18,6% homes).
- De les persones enquestades, el 72% té edats entre 40 i 59 anys, un 18% entre 30 i 39, un 6% entre 21-29 i un 4% més de 60, essent aquest un patró per edats molt similar al del conjunt de la plantilla.
- Segons el lloc de treball, el 46% treballa a la Seu Central, la resta es reparteix entre les diverses seus.
- El 100% dels enquestats/es treballen de dilluns a divendres i el 89% fa jornada completa, un 8% reduïda i un 3% parcial. El motiu de la reducció de la jornada és per tenir cura dels fills i filles, tret d'un únic cas.
- Durant les jornades intensives el 86% entren a la feina entre les 8 i les 9 h, i el 82% surten entre les 15 i les 16 h. En les jornades partides, el 87% entra en el període entre les 08:00 i les 09:00 h i el 75% en surt entre les 17:30 i les 18:30 hores.

Hores d'entrada i sortida al lloc de treball els dies de jornada intensiva

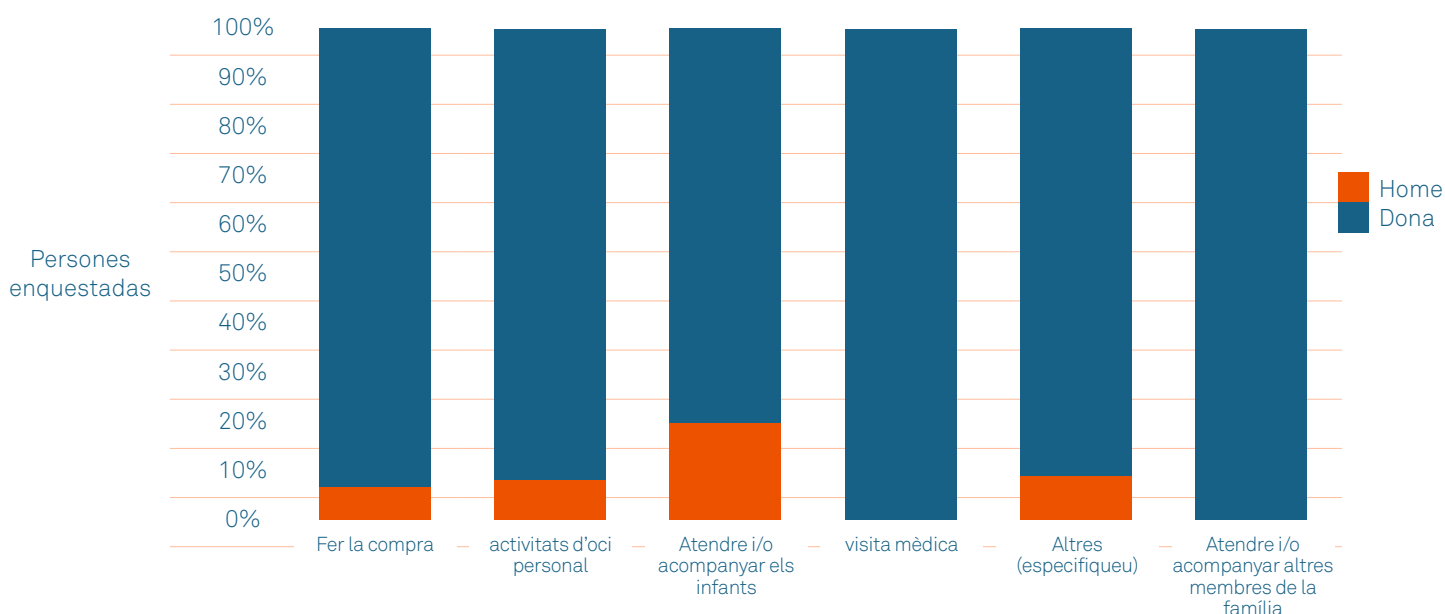


Hores d'entrada i sortida al lloc de treball els dies de jornada no intensiva



- Un 60% de les persones treballadores només fan un trajecte d'anada i de tornada entre casa i la feina. La majoria de les persones que es desplacen més d'un cop resideixen a Barcelona. El valor mitjà de desplaçaments casa-feina és de 2,8 desplaçaments/dia.
- Si bé tant dones com homes tenen percentatges similars de possessió de carnet de conduir, un 86% i 87% el tenen respectivament, sí que hi ha diferència amb disposar de vehicle propi. El 94% dels homes tenen disponibilitat de vehicle propi vers el 65% de les dones. En conjunt de la plantilla, el 70% disposa de vehicle propi.
- Durant la mobilitat casa-treball, el 43% de les persones enquestades realitzen altres activitats. Tal com es pot veure en la gràfica següent, la majoria dels enquestats/es aprofiten la mobilitat per comprar i realitzar activitats d'oci. Com a altres, inclouen l'esport, passejar i estudis/formació.

Figura 3.5 Configuració del trajecte de la feina amb altres activitats



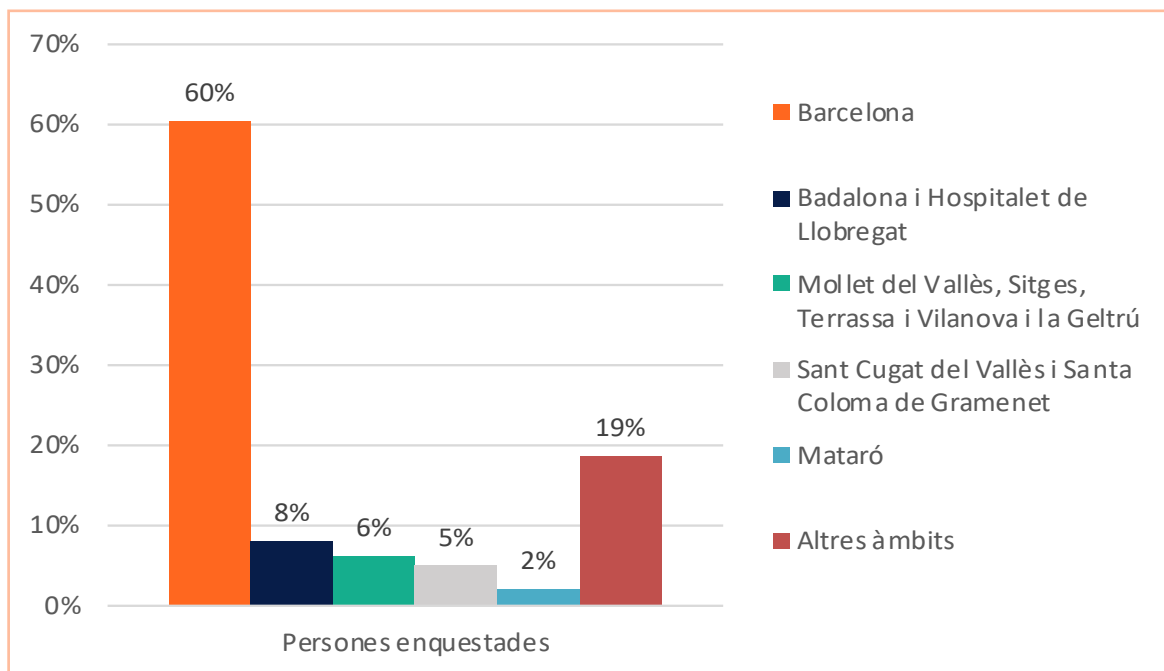
Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

Els principals horaris són entrada de 8:00 h-9:00 h i sortida de 15:00 h a 16:00 h en jornada intensiva i de 17:30 h a 18:30 h en partida. Més de la meitat no es desplacen a casa durant la jornada laboral i tant homes com dones tenen alt percentatge de carnet de conduir, i el 70% disposa de vehicle propi.

El 40% dels desplaçaments casa – feina tenen un desplaçament poligonal, el qual s'aprofita el desplaçament, sobretot, per anar a comprar, activitats d'oci personal i atendre i/o acompanyar als infants. Proporcionalment, les dones aprofiten més intensament el desplaçament casa-treball per fer altres activitats.

- Segons el lloc de residència de les persones enquestades, el repartiment territorial segueix les proporcions del conjunt de la plantilla. Barcelona segueix destacant, i els municipis de l'AMB són més del 80% dels orígens.

Figura 3.6 Lloc de residència respecte a l'enquesta

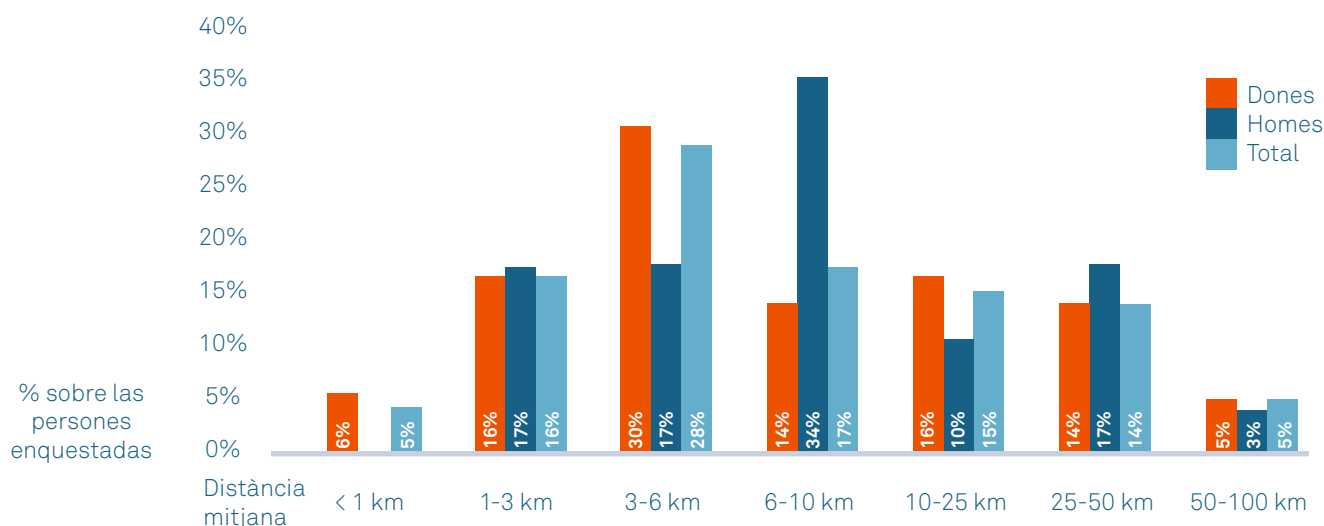


Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

- La distància mitjana dels desplaçaments casa-treball és de 14,6 km, amb un valor molt similar entre homes (14,74) i dones (14,55). Predominen els desplaçaments d'entre 3 i 10 km, representant quasi la meitat dels desplaçaments i sent aquest l'ombrall màxim de distància que afavoreix els desplaçaments actius. El 64% recorren menys de 10 km i un 20% de les persones compten amb una distància de desplaçament superior a 25 km/trajecte. La distància de desplaçaments segons el mode d'accés principal al lloc de treball és de:

- 1,9 km en els desplaçaments a peu
- 4,6 km en bicicleta
- 21,5 km en vehicle privat
- 16,1 km en transport públic

Figura 3.7 Distància mitjana entre el lloc de residència i el lloc de treball de les persones enquestades

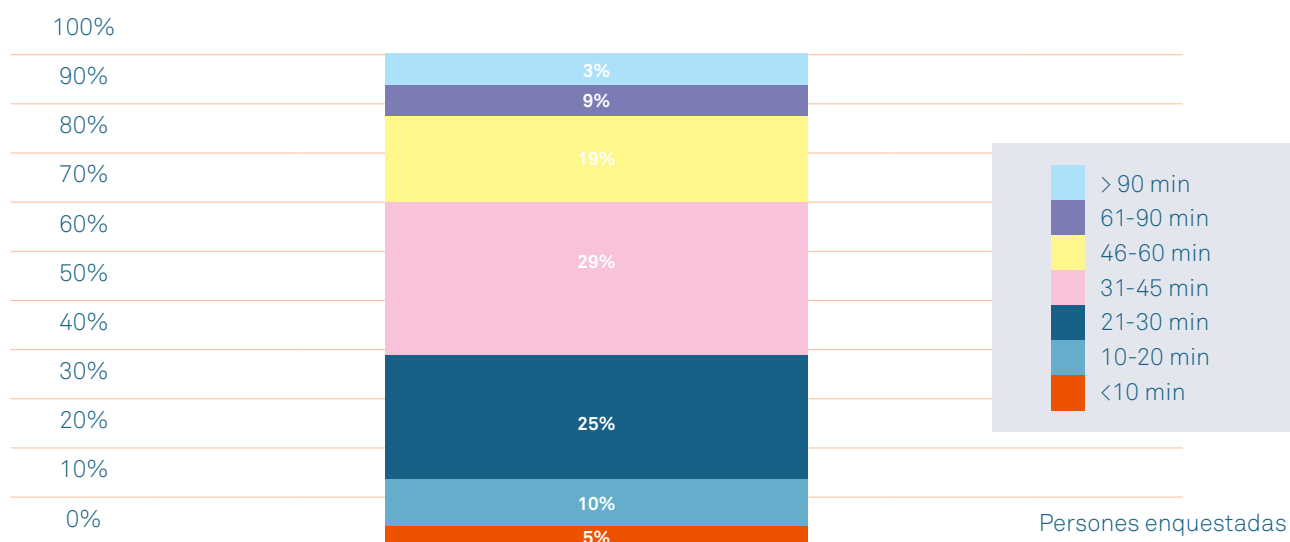


Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona

Pel que fa al temps mitjà de desplaçament entre la residència i el lloc de treball se situa en 38' (39' en les dones i 34' en els homes). Hi ha un desplaçament mitjà predominant d'entre 21 i 45 min. També és rellevant que un 12% dels treballadors/ores tarden més de 60' per arribar al centre de treball. Cal destacar, que hi ha un 5% que resideix a menys de 10' del centre i un 10% que resideix entre 10 i 20'. Segons el mode d'accés principal al lloc de treball els temps de desplaçament són de:

- 20' en els desplaçaments a peu.
- 24' en bicicleta
- 36' en vehicle privat i
- 46' en transport públic.

Figura 3.8 Temps mitjà de desplaçament (en minuts) entre la residència i el lloc de treball



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona

Les persones enquestades es desplacen cada dia gairebé 30 km i destinen 1 h i 15 minuts en la mobilitat casa-centre de treball.

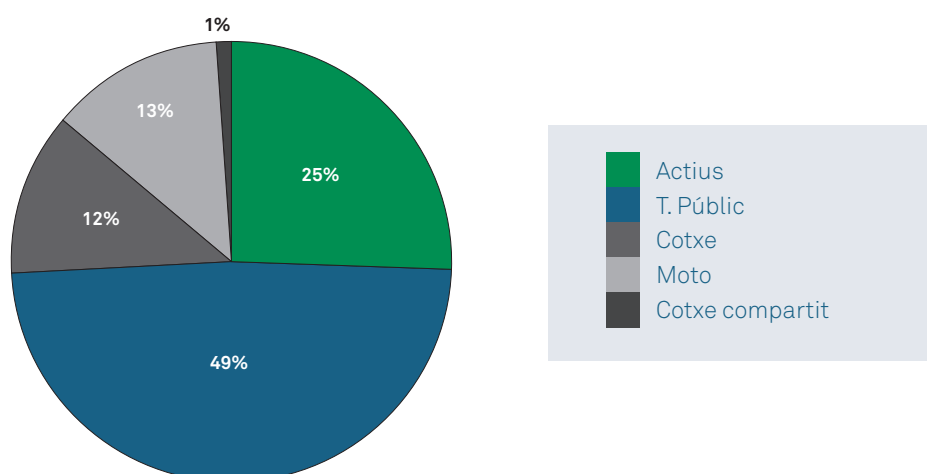
Per tant, la velocitat mitjana del desplaçament casa-treball és de 23,1 km/h. Segons modes s'observa les següents velocitats mitjanes:

- 5,6 km/h en els desplaçaments a peu.
- 11,5 km/h en bicicleta
- 35,8 km/h en vehicle privat i
- 21,0 km/h en transport públic.
- El 93% de les persones que han respost l'enquesta manifesten que coneixen l'oferta de transport públic per accedir al lloc de treball. Així mateix, el temps de desplaçament per accedir a l'oferta de transport és de 13'. No obstant això, resulta especialment rellevant conèixer el temps per accedir a l'oferta de transport públic entre les persones que habitualment utilitzen el vehicle privat, que en aquest cas se situa per damunt dels 20'. Així dins d'aquest col·lectiu, aproximadament la meitat tenen temps per accedir-hi igual o inferior a 10', una quarta part tarden entre 15 i 29' i la resta tarden més de 30'.
- El cost mitjà de desplaçament de la mobilitat in itinere és de 50 € mensuals (52 € en les dones i 35 € en els homes). No obstant això, aquests valors són molt diferents segons quin sigui el mitjà principal d'accés al lloc de treball:
 - 6,8 € mensuals per les persones usuàries de la mobilitat activa
 - 89,2 € mensuals entre les persones usuàries del vehicle privat (0,104 cèntims €/km)
 - 52,4 € mensuals entre les persones usuàries del transport públic (0,08 cèntims €/km).

3.3.2 REPARTIMENT MODAL

En el repartiment modal de la mobilitat in itinere, segueix la tendència de la ciutat de Barcelona. Les persones enquestades, utilitzen predominantment el transport públic, seguit dels modes actius. El 25-26% de la mobilitat es fa en modes actius (30% al conjunt de la ciutat en la mobilitat ocupacional), 49% en transport públic (43%) i 25% en vehicle privat (27-28%).

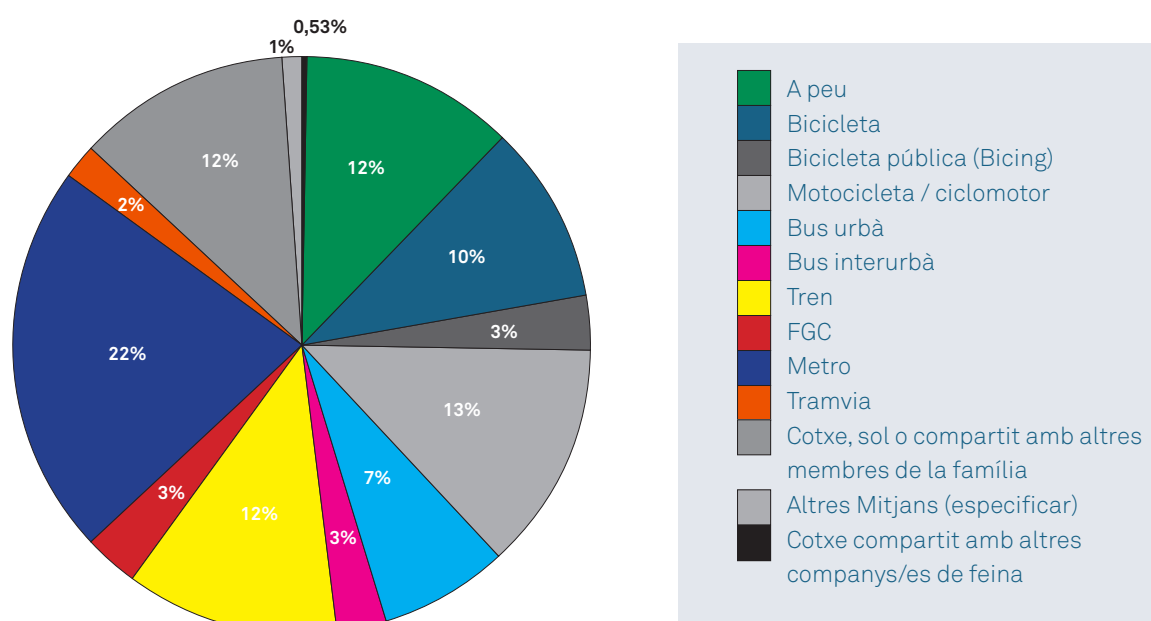
Figura 3.9 Distribució modal de la mobilitat casa-treball



Font: Enquesta de mobilitat de Barcelona Activa

Pel que fa al repartiment per tipus de transport, el més segregat és el transport públic, i dins aquest, el més predominant és el metro, utilitzat pel 22% de les persones enquestades i el tren (12%). Segueixen la motocicleta (13%), a peu (12%) i el cotxe sol (12%). El Bicing, el bus interurbà, els FGC, el tramvia i el cotxe compartit són els modes menys utilitzats.

Figura 3.10 Distribució per modes de transport de la mobilitat casa-treball



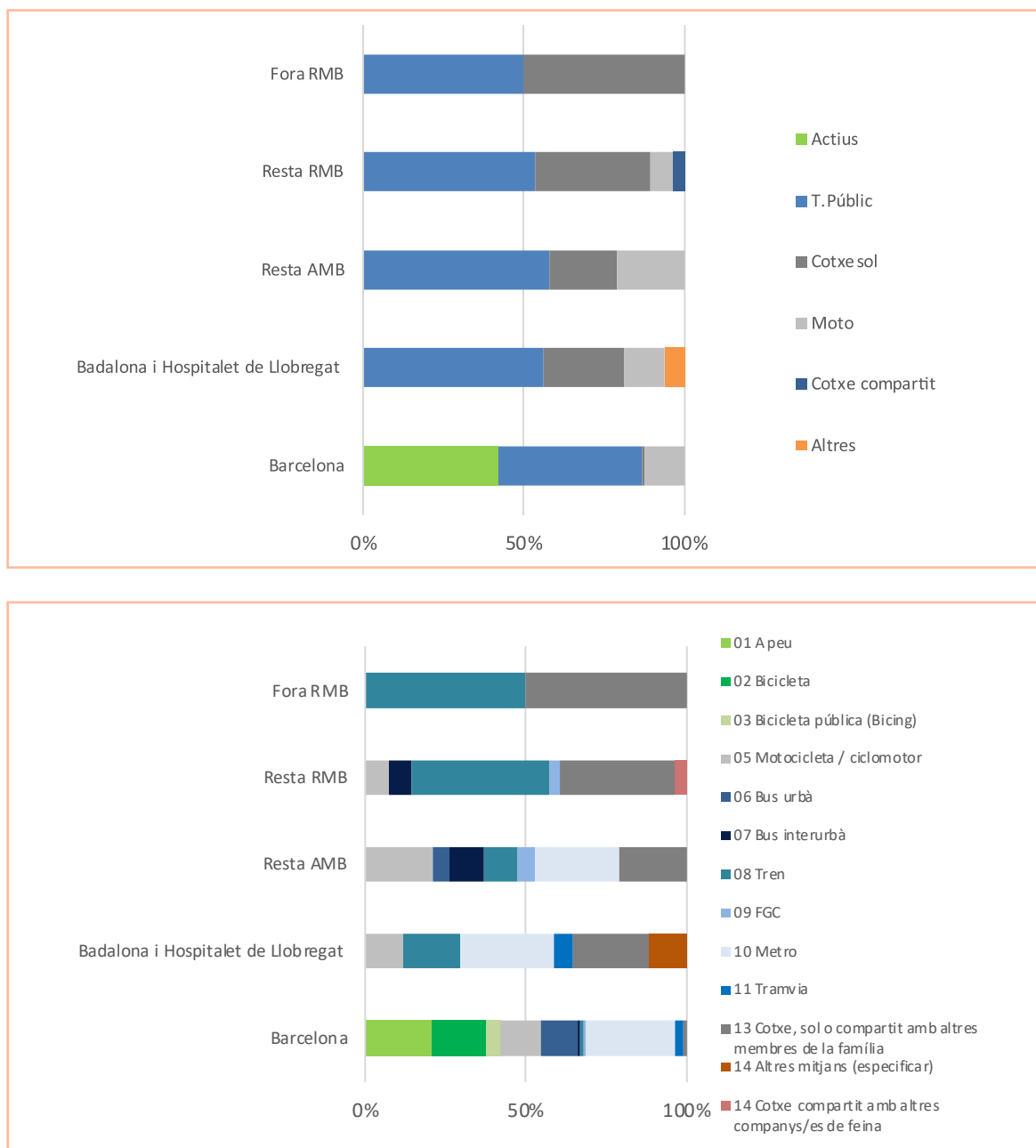
Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

El transport públic és el mode de transport predominant en el global de la plantilla, i és el metro i el tren dins d'aquests els més utilitzats per les persones enquestades. Dins la mobilitat activa pràcticament es reparteix a parts iguals entre la bicicleta i els desplaçaments a peu. Un fet similar succeeix en la mobilitat en vehicle privat, la qual es reparteix a parts iguals entre la motocicleta i el cotxe.

Tenint present la distribució territorial, el transport públic és el principal mode de transport, especialment als orígens des de l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona) i la RMB (Regió Metropolitana de Barcelona). Barcelona és l'únic origen on s'utilitzen els modes actius com a desplaçament, i el cotxe sol pren importància en els desplaçaments de més distància, de fora la RMB i des de la RMB. La moto s'utilitza principalment en els orígens a l'AMB i a la ciutat de Barcelona. Finalment, el cotxe compartit té presència només des de fora la RMB.

Analitzant més en detall els diferents tipus de transport, el tren és l'opció predominant dins del transport públic per als desplaçaments des de fora la RMB i la RMB. En canvi, el metro s'utilitza en més prioritat a la resta d'orígens i amb importància similar. El bus interurbà apareix principalment en els desplaçaments des de l'AMB i de la resta RMB, així com FGC. Finalment, el tram s'utilitza a Barcelona i en els orígens Badalona, Hospitalet del Llobregat, i el bus urbà només en el cas de Barcelona. Pel que fa als modes actius, presents només també a Barcelona, destaquen els desplaçaments a peu, seguit de la bicicleta i en menor mesura el Bicing.

Figura 3.11 Distribució modal de la mobilitat in itinere segons lloc de residència



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

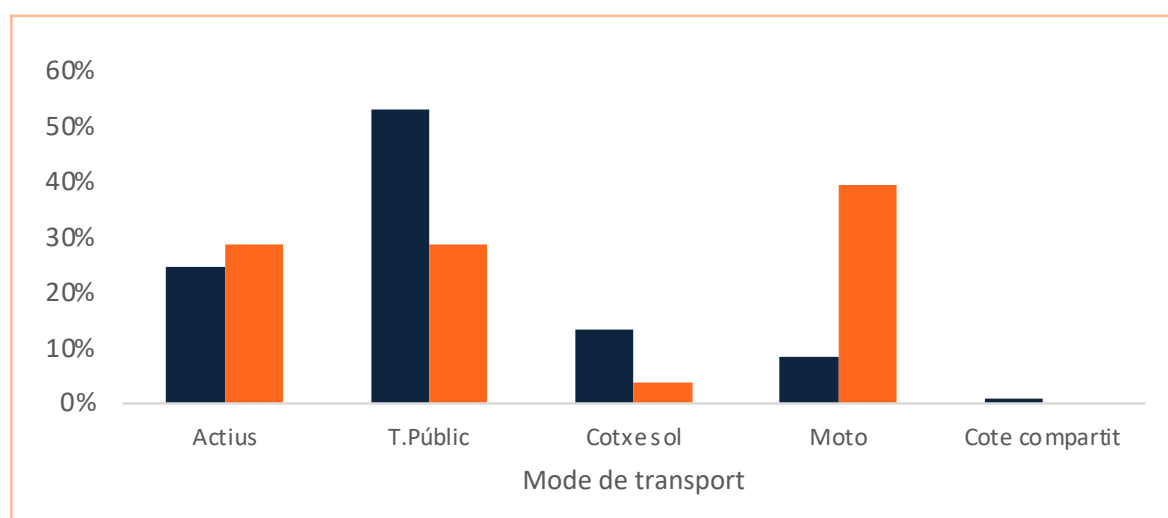
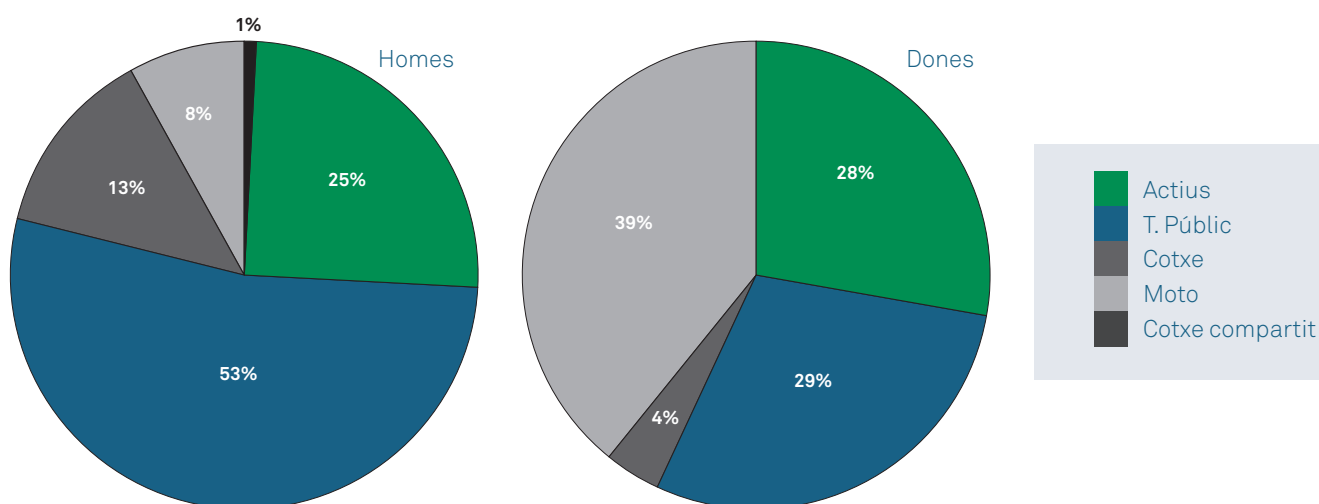
Segons distribució territorial, Barcelona és l'únic origen on hi ha presència de modes actius, a la resta predomina el transport públic. El tren és la principal opció per als desplaçaments més allunyats i el metro pels més propers. El cotxe té presència principalment a la RMB i fora d'aquesta.

3.3.2.1 REPARTIMENT SEGONS SEXE

Tenint present la distribució segons sexe, el repartiment modal d'homes i dones és similar, però amb els següents matisos:

- La mobilitat mostra diferències molt rellevants per sexe.
- Les dones utilitzen en major mesura el transport públic, amb més de la meitat de les enquestades que es desplacen en aquest mitjà.
- Els homes fa un ús molt més intensiu del vehicle privat, especialment rellevant en el cas de la motocicleta.

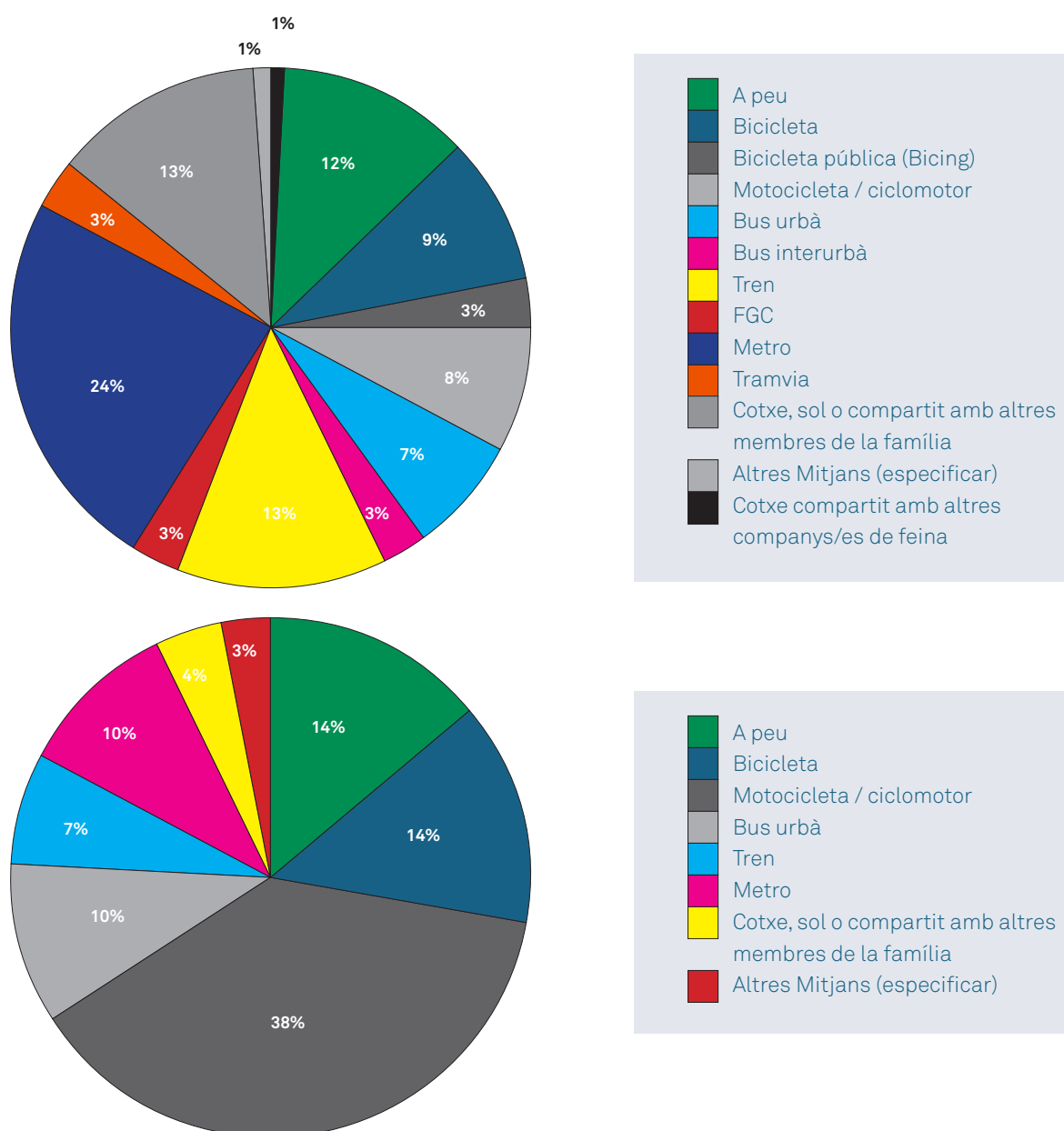
Figura 3.12 Distribució modal de la mobilitat in itinere segons sexe



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

Si analitzem segons els diversos mitjans de transport, les dones tenen més varietat de formes de desplaçament, sent el metro i el tren els més predominants dins el transport públic, el cotxe individual en el vehicle privat, i el desplaçament a peu pel que fa als modes actius. En el cas dels homes, domina la motocicleta, seguit dels desplaçaments a peu i bicicleta, i finalment, el metro i el tren són predominants dins del transport públic. En el cas dels homes, no s'utilitza el vehicle compartit.

Figura 3.13 Distribució per modes de transport i sexe de la mobilitat casa-treball



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

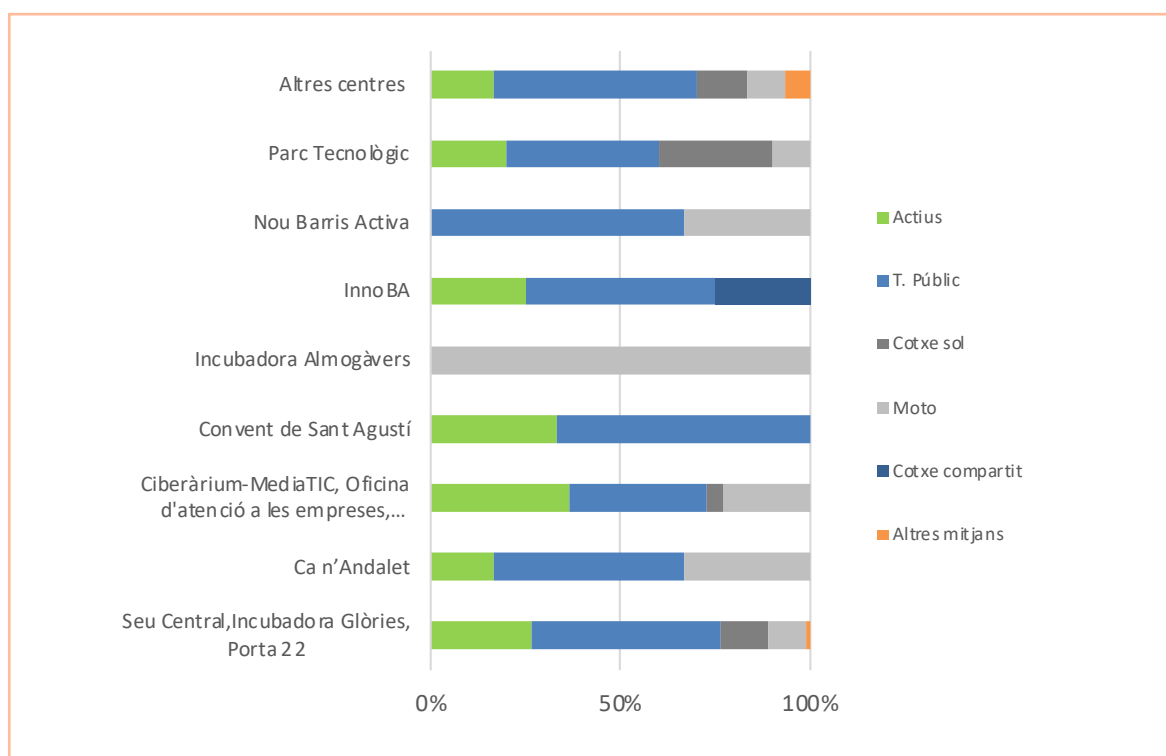
Hi ha diferències rellevants de mobilitat per sexe. El desplaçament de les dones es basa en transport públic, i el dels homes prioritza la motocicleta, seguit d'una igual importància de transport públic i modes actius. El metro i el tren són els més habituals dins el transport públic tant per a homes com per a dones.

3.3.2.2 REPARTIMENT MODAL SEGONS CENTRE DE TREBALL

El transport públic és el principal mode de transport a tots els centres, tret de la Incubadora Almogàvers. Malgrat això, cal tenir present, com s'ha esmentat anteriorment, que tant aquesta seu com d'altres han tingut un nombre de respostes no prou representatiu de la mobilitat de la plantilla d'aquesta seu.

La seu del Convent de Sant Agustí és l'única que presenta una mobilitat basada únicament en modes actius i transport públic. La següent figura mostra el repartiment modal de cada seu:

Figura 3.14 Distribució del repartiment global segons centre de treball



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

A l'annex III s'analitza en major detall el repartiment modal en detall per a cadascuna de les seus.

3.3.2.3 INTERMODALITAT

En ciutats com Barcelona, resulta habitual que per fer un desplaçament es combinin diferents mitjans de transport, tant pel que fa als desplaçaments urbans, com especialment els interurbans. En el cas dels centres de Barcelona Activa, les principals relacions s'han donat amb el metro, que participa de prop del 30% de les intermodalitats, seguit del bus urbà amb el 17% i el tren amb el 14% i els desplaçaments a peu que representen el 12%. Així doncs, la principal relació d'intermodalitat es produeix amb el transport públic.

Taula 3.8 Relació d'intermodalitat

TRANSPORT	RELACIONS D'INTER-MODALITAT	% SOBRE EL TOTAL
01 A peu	15	12%
02 Bicicleta	5	4%
03 Bicicleta pública (Bicing)	7	6%
05 Motocicleta / ciclomotor	1	1%
06 Bus urbà	21	17%
07 Bus interurbà	6	5%
08 Tren	18	14%
09 FGC	5	4%
10 Metro	38	30%
11 Tramvia	5	4%
13 Cotxe, sol o compartit amb altres membres de la família	4	3%
14 Cotxe compartit amb altres companys/es de feina	1	1%
Total	126	100%

Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

El metro, el bus urbà, el tren i els desplaçaments a peu són els principals transports pels quals es produeixen les relacions d'intermodalitat per part de les persones treballadores de Barcelona Activa.

3.3.3 PERSONES USUÀRIES DEL VEHICLE PRIVAT

3.3.3.1 CARACTERÍSTIQUES VEHICLE PRIVAT

Pel que fa al vehicle privat, un 13% utilitza la motocicleta, mentre que el 12% usa el cotxe i un 1% comparteix vehicle. L'ocupació mitjana del vehicle privat és d'1,14 ocupants per vehicle en el cas del cotxe i 1,00 en la motocicleta.

- El 81% dels vehicles que s'utilitzen per accedir al lloc de treball tenen **etiqueta C o B** de la DGT. El 9% disposa d'**etiqueta ECO** i un vehicle disposa d'**etiqueta de zero emissions**. El 8% restant no disposa d'etiqueta o els propietaris en desconeixen quina és. En cas que fossin sense etiqueta, cal recordar que des de setembre de 2020 i amb la implementació de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona no és permesa la seva circulació per l'àmbit d'intrarrondes.
- En relació amb el lloc d'estacionament dels vehicles, el 10% de les persones enquestades usen una zona d'aparcament gratuïta de fora el centre de treball. El 27% utilitza una zona d'aparcament de pagament de fora del centre de treball i l'11% una zona d'aparcament de dins del centre de treball. El 10% restant fan servir altres zones d'aparcaments com a estacions de tren, zones blaves.



La majoria de vehicles disposen d'etiqueta ambiental, malgrat que un 8% podria patir restriccions per contaminació. Un 27% utilitza una zona de pagament per al seu vehicle fora del centre de treball.



3.3.3.2 POTENCIALITAT DE CANVI MODAL

Entre les persones usuàries del vehicle privat s'ha preguntat si estarien disposades a venir en modes actius. El 55% no estaria disposat a fer aquest canvi, mentre que el 45% sí. Els principals motius que caldria millorar són:

- Sí, si hi hagués carrils bici millors i més segurs per anar a la feina (13 respostes).
- Sí, si l'empresa oferís places d'aparcament segures a dins del recinte de treball (9 respostes).
- Sí, si hi hagués una ruta més directa (5 respostes).
- Sí, si s'oferís un reemborsament o incentiu per anar amb bicicleta a la feina (5 respostes).
- Sí, si les necessitats de desplaçaments durant la jornada laboral no em condicionessin la mobilitat casa-treball (5 respostes).
- Sí, si l'empresa oferís informació i formació sobre les mesures de seguretat (2 respostes).

Una part important de persones treballadores no estarien disposades a canviar cap a modes actius, i una part ho farien si hi haguessin carrils bici millors i més segurs, i si l'empresa oferís espais d'aparcament segurs.

Per la seva banda, la potencialitat del canvi modal cap al transport públic és molt superior. El 22% no hi estaria disposat/da a fer aquest canvi, mentre que el 78% sí. Els principals motius que caldria millorar són:

- Sí, si el temps de desplaçament no fos molt superior al temps que tardo amb cotxe/motocicleta (27 respostes)
- Sí, si no veig que hi hagi una ocupació molt elevada del transport (per exemple vagons plens) (17 respostes)
- Sí, si el bus, tren, tramvia, metro compleix l'horari establert (14 respostes)
- Sí, si m'oferissin una compensació econòmica per anar en transport públic (5 respostes)
- Sí, si les parades del transport públic fossin més pròximes a la feina (4 respostes)
- Sí, si les parades/estacions, i l'accés a peu, estiguessin en millors condicions (il·luminació, seguretat...) (4 respostes)
- Sí, si l'empresa facilités mascaretes, guants, gel hidroalcohòlic... (4 respostes)
- Sí, si em donen informació sobre les diferents possibilitats (1 resposta)
- Sí, si es disposés de facilitats per a persones amb mobilitat reduïda (1 resposta)

Si el temps de viatge comparatiu amb el cotxe/moto fos inferior i si no hi hagués una ocupació molt elevada, són els principals motius pels quals les persones treballadores farien el canvi al transport públic.

Finalment, també s'ha preguntat si hi ha potencial per fomentar el cotxe compartit. El 36% de les persones enquestades que actualment utilitzen el vehicle privat per accedir al lloc de treball no estarien disposats a compartir el cotxe i el 66% sí. D'entre aquests les opcions més valorades són:

- 34% si trobés persones que fessin la mateixa ruta
- 11% ho faria si l'empresa trobés companys/es per compartir cotxe
- 10% si l'empresa facilités mascaretes i eines de desinfecció
- 6% ho faria i disposés d'informació i formació sobre les mesures de seguretat.

3.3.4 PERSONES USUÀRIES DEL TRANSPORT PÚBLIC

Per copsar l'opinió de les persones usuàries del transport públic, l'enquesta demanava suggeriments per tal de poder millorar el servei. Cal recordar que actualment gairebé el 50% de la plantilla usa aquest mode de transport per accedir al lloc de treball. Els principals suggeriments aportats són:

- Que s'ofereixi un incentiu per anar amb transport públic (51 respostes)
- Que el temps de desplaçament sigui més breu (38 respostes)
- Els horaris haurien de ser més fiables (sense retards) (36 respostes)
- M'agradaria fer menys transbords o que aquests fossin més curts (23 respostes)
- M'agradaria tenir garantia de trobar un seient (17 respostes)
- La parada de transport públic hauria de ser més pròxima a la feina (12 respostes)
- Els horaris d'arribada i sortida haurien d'ajustar-se més als meus horaris laborals (10 respostes)
- La parada de transport públic hauria de ser més pròxima a casa meva (10 respostes)
- La parada/estació, i la ruta per arribar a peu, haurien d'estar en millors condicions (il·luminació, accessibilitat, seguretat...) (9 respostes)
- El transport públic hauria de tenir facilitats per a persones amb mobilitat reduïda (7 respostes)

Amb relació a quin títol de viatge utilitzen habitualment per a desplaçar-se en transport públic, els resultats són:

Taula 3.9 Tipologia de bitllets utilitzats

BITLLET	RESPOSTES	% SOBRE EL TOTAL
T-Usual	58	52%
T-Casual	46	41%
T-Jove	3	3%
Passis gratuïts (T-Verda, altres...)	2	2%
Bitllet senzill	1	1%

Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

Oferir un incentiu per al transport públic, que el temps de desplaçament sigui més breu i horaris més fiables són els principals suggeriments per a la millora del transport públic.



3.3.5 PERSONES USUÀRIES DELS MODES NO MOTORITZATS

Per tal de copsar l'opinió de les persones treballadores sobre els modes no motoritzats, l'enquesta demanava suggeriments de millora per tal d'incentivar l'ús dels desplaçaments a peu o en bicicleta. Els aspectes més destacats han estat:

- Carrils bici i rutes a peu millors i més segures (28 respostes).
- Aparcament de bicicletes/patinets segur (antirobatori) a disposició (al centre de treball) (23 respostes).
- Si hi hagués un incentiu per anar amb bicicleta, patinet o a peu a la feina (21 respostes).

Carrils bici i rutes a peu millors i més segures i aparcaments de bicicletes/patinets segurs són els principals suggeriments de les persones usuàries de modes actius com a millores en aquests desplaçaments.

3.3.6 MOBILITAT DURANT LA PANDÈMIA

3.3.6.1 REPARTIMENT MODAL DURANT LA PANDÈMIA

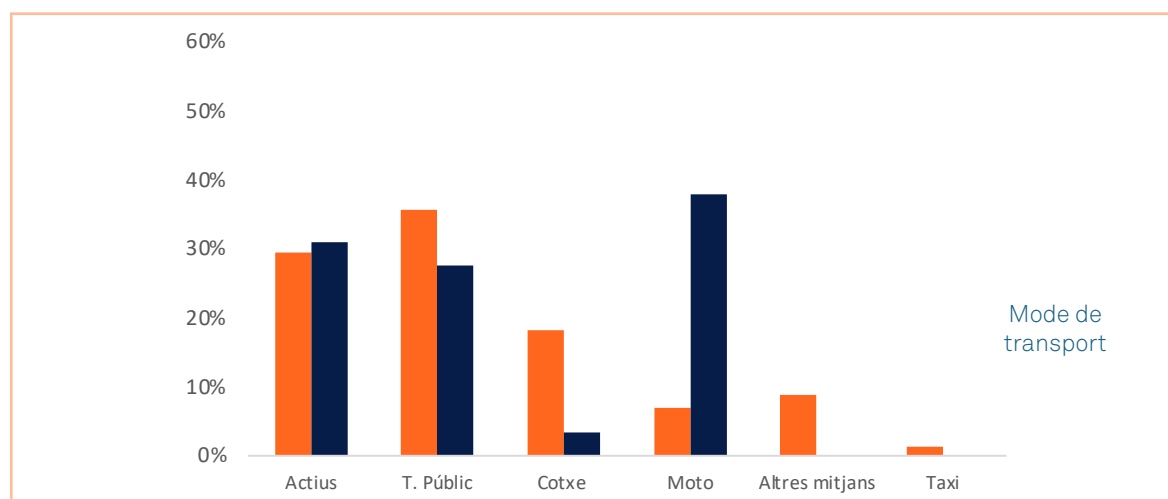
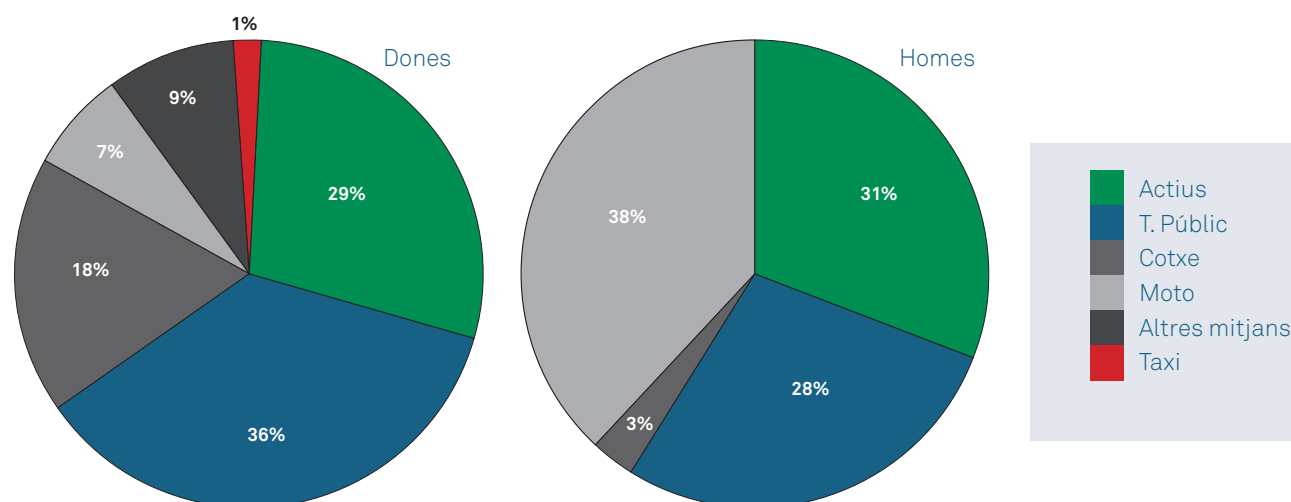
Durant la pandèmia, en molts casos, han canviat els hàbits de mobilitat de la ciutadania. Per tal de plasmar els efectes d'aquesta en la mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa, es va analitzar el repartiment modal de la plantilla en els seus desplaçaments al lloc de treball quan havien de realitzar jornades presencials.

Els principals més destacables són:

- Increment de la mobilitat activa en un 4% en el conjunt del repartiment modal.
- Disminució superior al 10% en l'ús del transport públic.
- Lleuger augment del vehicle privat (2%)
- Una part de la plantilla no s'ha desplaçat i, per tant, no ha tingut mobilitat.

En el cas de les dones, el transport públic ha perdut pes, tot i que encara segueix sent el principal mode de transport, i l'han guanyat el cotxe i els modes actius. També cal destacar, com en els altres mitjans, la gran majoria han indicat que no s'han desplaçat al lloc de treball i han fet treball a distància. En el cas dels homes, hi ha hagut poca variació. La moto continua sent el principal mode de desplaçament, seguit dels modes actius i el transport públic.

Figura 3.15 Distribució modal de la mobilitat in itinere durant la pandèmia segons sexe



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

3.3.6.2 INTERMODALITAT DURANT LA PANDÈMIA

En analitzar la intermodalitat, els modes de transport públic també han perdut més pes. Si bé el metro encara és el principal pel que fa a relacions d'intermodalitat, ara el següent són els desplaçaments a peu. El bus urbà també s'ha reduït tot i que és el tercer en importància, i tots els actius tenen un percentatge lleugerament superior. El taxi ha sorgit també com una opció d'intermodalitat per a una part de les persones treballadores de Barcelona Activa.

La següent taula mostra totes les relacions d'intermodalitat:

Taula 3.10 Relació d'intermodalitat

TRANSPORT	RELACIONS D'INTERMODALITAT	% SOBRE EL TOTAL
01 A peu	19	19%
02 Bicicleta	5	5%
03 Bicicleta pública (Bicing)	7	7%
05 Motocicleta / ciclomotor	1	1%
06 Bus urbà	15	15%
07 Bus interurbà	5	5%
08 Tren	10	10%
09 FGC	4	4%
10 Metro	21	21%
11 Tramvia	3	3%
12 Taxi	2	2%
13 Cotxe, sol o compartit amb altres membres de la família	7	7%
14 Altres mitjans (especificar)	1	1%
Total	100	100%

Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

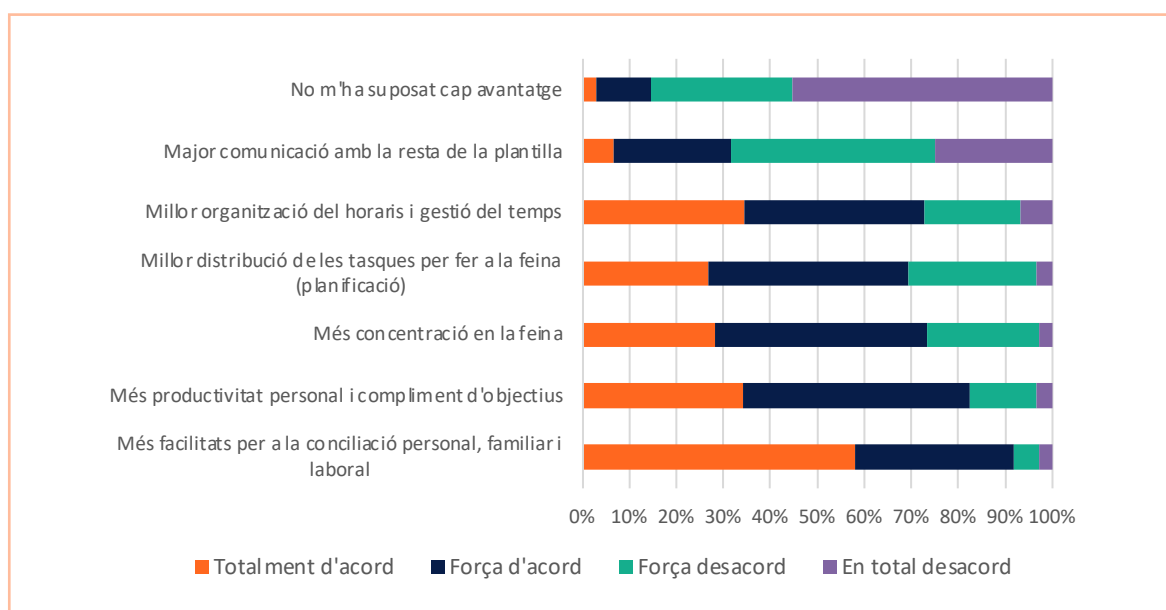
El transport públic ha perdut pes, tot i que el metro continua sent la principal opció per als trajectes intermodals. Els modes actius han guanyat lleugera importància i els desplaçaments a peu ara són la segona opció, seguit del bus urbà.

3.3.6.3 VALORACIÓ DE LA REDUCCIÓ DE DESPLAÇAMENTS DURANT LA PANDÈMIA

S'ha demanat a les persones enquestades que valoressin què ha suposat la situació de reducció de desplaçaments diaris o setmanals durant la pandèmia, combinats amb l'assistència al seu lloc de feina en determinats dies i/o setmanes.

- Conciliació personal, familiar i laboral: el 90% de les persones enquestades estan d'acord o completament d'acord que la reducció de desplaçaments dona més facilitats per a conciliar.
- Més productivitat personal i compliment d'objectius: El 83% estan d'acord o completament d'acord que la reducció de desplaçaments a la feina ha millorat la seva productivitat. Un 34% està totalment d'acord.
- Més concentració a la feina: Un 73% està d'acord o completament d'acord amb l'augment de concentració, davant un 27% que no està d'acord o no completament. Tot i això, les posicions intermèdies de força d'acord i força desacord representen el 70%.
- Millor distribució de les tasques per fer a la feina (planificació): El 69% estan d'acord o completament d'acord, malgrat que el força d'acord i força desacord junts representen el 70%.
- Millor organització dels horaris i gestió del temps: El 73% està d'acord que la reducció de desplaçaments al lloc de treball ha suposat una millora en aquest àmbit. D'aquests, el 34% està completament d'acord.
- Major comunicació amb la resta de la plantilla: El 68% de les persones enquestades no està d'acord amb aquesta informació, i el 25% es troba en total desacord.
- No m'ha suposat cap avantatge: El 85% està en desacord amb aquesta afirmació, i el 55% en total desacord.

Figura 3.16 valoracions dels canvis provocats per la nova organització



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

Taula 3.11 Resum de les valoracions dels canvis provocats per la nova organització

TRANSPORT	Totalment d'acord	Força d'acord	Força desacord	En total desacord
Més facilitats per a la conciliació personal, familiar i laboral	58%	34%	6%	3%
Més productivitat personal i compliment d'objectius	34%	48%	14%	3%
Més concentració en la feina	28%	45%	24%	3%
Millor distribució de les tasques per fer a la feina (planificació)	27%	42%	27%	3%
Millor organització del horaris i gestió del temps	34%	38%	21%	7%
Major comunicació amb la resta de la plantilla	7%	25%	43%	25%
No m'ha suposat cap avantatge	3%	12%	30%	55%

Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

De manera general, la reducció dels desplaçaments al lloc de treball ha suposat per a les persones enquestades una major conciliació de manera clara. Si bé la resta d'afirmacions es troben més ajustades, gran part de la plantilla està d'acord que la modalitat de treball a casa ha servit per ser més productius a la feina, més concentració i millor planificació millora en la gestió dels horaris.

Finalment, les persones enquestades no creuen que hi hagi major comunicació amb la resta de la plantilla, i sí que creuen que ha suposat un avantatge.



3.3.7 ALTRES PROPOSTES DE MILLORA

3.3.7.1 PROCÉS DE RETORN A LA NORMALITAT

En una pregunta oberta de l'enquesta, s'aportava un espai perquè les persones treballadores de Barcelona Activa poguessin valorar el procés de retorn a la nova normalitat i oferir propostes de millora de la mobilitat. Les aportacions més repetides han estat:

- Estudiar la possibilitat d'implantar o augmentar el teletreball (26 respostes).
- Disposar d'aparcaments segurs de bicicletes/patinets (9 respostes).
- Necessitat de millores en el transport públic (9 respostes).
- Incorporar incentius (9 respostes).

També s'han donat altres suggeriments com ajuts a l'aparcament, flexibilitat per escollir el lloc de treball segons residència, realitzar campanyes de comunicació i sensibilització i valorar la incorporació del tiquet transport.

Millorar el teletreball ha estat identificada com la principal millora per les persones treballadores de Barcelona Activa.

3.3.7.2 COMENTARIS I/O SUGGERIMENTS

Finalment, es va introduir a l'enquesta una pregunta oberta final fent esmena a si les persones enquestades tenien algun comentari relatiu a l'enquesta o suggeriment. A la taula a continuació, es troben recopilades les aportacions:

Taula 3.12 Recull de respostes obertes

RESPOSTES OBERTES ENQUESTA
A la ciutat caldria utilitzar més el transport públic i deslocalitzar desplaçaments de les hores puntes, flexibilitzant horaris. Pels que venen de fora de la ciutat, la xarxa de trens moltes vegades és deficitària i impuntual. Un repte a assumir: millorar aquests desplaçaments per no agafar el cotxe de manera individual. Pensar a compartir, en què formem part d'una comunitat i que la millora del medi ambient la construïm entre tots i totes canviant hàbits.
Actualment estem teletreballant al 100%.
Amb la COVID-19 hi ha hagut moments en què hi havia mobilitat casa-treball i d'altres que no.
El teletreball pot ser un element clau per reduir la mobilitat especialment en aquells que viuen a 1 hora de la feina, i, per tant, una gran rellevància des del punt de vista ambiental.
Aparcament de bicicletes al centre de treball.
L'enquesta està molt focalitzada a la situació actual en la qual només faig presencial 1 cop per setmana.
Aquesta és una foto de la meva mobilitat concreta, en aquest moment determinat i ocupant el lloc de treball actual. Això pot canviar, en funció que les direccions operatives o altres agents dins l'empresa decideixin canviar-me novament de destinació. Hi ha equipaments que no tenen una bona combinació de transport, ni aparcament en cas de venir amb vehicle privat, amb la qual cosa la meva situació particular podria canviar molt. Caldria tenir en compte la "mobilitat funcional" en aquest pla general.
Cal tenir en compte la dificultat que tenim les persones que vivim fora de Barcelona (més de 30 km) i sobretot la xarxa de transport públic pèssima i ineficient.
Caldria preguntar quant temps trigues a la feina en les diferents modalitats de mobilitat, així es podria entendre perquè se selecciona un mitjà o un altre.
Crec que combinar treball presencial amb teletreball és molt positiu per a les persones per conciliar i reduir la contaminació.
Facilitar la possibilitat de compartir vehicle amb persones de l'organització, em sembla molt útil i sostenible.
En el meu cas particular la distància entre casa i feina, així com la meva situació de reducció de jornada, no em permet millorar la mobilitat. La situació de teletreball m'ha facilitat moltíssim poder dedicar més temps i millorar la qualitat de la meva feina. Així com estalviar en desplaçaments: temps, cost econòmic i no haver d'agafar transport públic ni cotxe.
En el meu cas, la mobilitat no és personal sinó que és familiar (3 membres).
Espero que es facin debats participatius i no només una enquesta.
Facilitar aparcament per a vehicles dins de l'empresa.
Fixar de manera permanent 2 dies (3 màxim) de teletreball setmanals, disminuiria molt la contaminació i medi ambient en disminuir la mobilitat i milloraria la conciliació vida laboral i personal. La conseqüència és una productivitat superior per part de la plantilla en eliminar la pèrdua de temps de trasllats... Val la pena aprofitar la feina feta (eines digitals, organització i planificació dels equips de treball virtuals...).

RESPOSTES OBERTES ENQUESTA
Foment de la moto elèctrica com a alternativa no contaminant: més àgil, multiresposta a necessitats (pots moure en entorns metropolitans, fer compres, moure a 2 persones, vehicle personal únic per a múltiples propòsits, pots arribar a l'aeroport amb ella!!). Trobo que no s'ha valorat correctament aquest mitjà de transport, amb potser més funcionalitats i versatilitat que la bici o el patinet elèctric, i més inclusiu sens dubte per edats, situacions físiques i llocs de residència. El dogma de la dualitat entre cotxe (contaminant i ocupador de lloc) o bici-patinet-transport públic (no contaminant i no ocupador de lloc) crec que no ajuda a cercar millors solucions en un entorn urbà metropolità com el nostre.
Gratuïtat transport públic per a tothom, ja que estem en emergència climàtica
<i>Hi ha zones de la ciutat que no estan ben comunicades, sembla mentida que estan a la mateixa ciutat i vivint tan a prop, trigui molt més que altres companyes que viuen fora de Barcelona. S'haurien de mirar millor els transports públics per a enllaçar correctament totes les zones de la ciutat.</i>
Important que aquest estudi s'ampliï a totes les persones usuàries dels nostres equipaments, incubadores i parc tecnològic. Té més impacte ambiental que nosaltres. Són més.
Jo he contestat l'inici de l'enquesta en la situació prèvia a la COVID-19. Ara faig teletreball i ocasionalment vaig un dia a la feina a la setmana.
La bici és, segurament, el millor mitjà de transport a la ciutat, donada la poca incidència de pluja. Les persones usuàries freqüents de Bicing haurien de tenir algun tipus de descompte en el transport públic aplicable als dies de pluja. Haurien d'haver-hi més bicis disponibles doncs ha augmentat considerablement el nombre d'usuaris/àries. És imprescindible que les persones que fan servir bici i patinet hagin de fer algun test sobre normes de circulació, és evident que alguns els desconeixen totalment i són un perill tant per a vianants, per a altres persones usuàries d'aquest tipus de transport i per a ells mateixos. Seria perfecte que la targeta de Bicing Barcelona fos compatible amb els serveis tipus Bicing dels municipis de l'AMB.
L'enunciat de la pregunta "5.4. La situació de reducció de desplaçaments diaris o setmanals durant la pandèmia, combinats amb l'assistència al teu lloc de feina en determinats dies i/o setmanes, t'ha suposat..." no sé si seria més clar com "5.4. La reducció de desplaçaments diaris o setmanals durant la pandèmia t'ha suposat..." El "combinats amb l'assistència al teu lloc de feina en determinats dies i/o setmanes" no tinc clar a què es refereix. "Desplaçaments combinats amb assistència determinats dies i/o setmanes"? No tinc clar el significat. Si no vol dir això, no queda clar què concorda en gènere i nombre amb "combinats", a part de "desplaçaments". "La situació de reducció" no sé si aclareix gaire respecte a "La reducció".
Les preguntes de l'apartat 2 (condicions laborals) les he respost tenint en compte la situació prèvia a la pandèmia, però no quedava massa clar crec.
M'agradaria combinar amb teletreball 2/3 dies per no haver de passar tant temps in itinere
Oferir bicicletes de l'empresa
Proposo mantenir el teletreball, encara que es pugui retornar a la presencialitat en un futur. Estalvia costos, estalvia temps, permet la conciliació i augmenta productivitat (així ho he viscut en el meu cas)
Quan he indicat els dies de la setmana que treballa presencialment, ho he fet en estat sense pandèmia.
Seria bo que el Bicing fos bonificat per a les persones treballadores de Barcelona Activa.
Valorar la meua productivitat o conciliació familiar, així com la resta de preguntes d'aquest apartat no té cap sentit, ja que la pandèmia és el que més ha afectat a això. No el fet de no agafar el transport per anar a la feina.

Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

3.4 MOBILITAT EN MISSIÓ

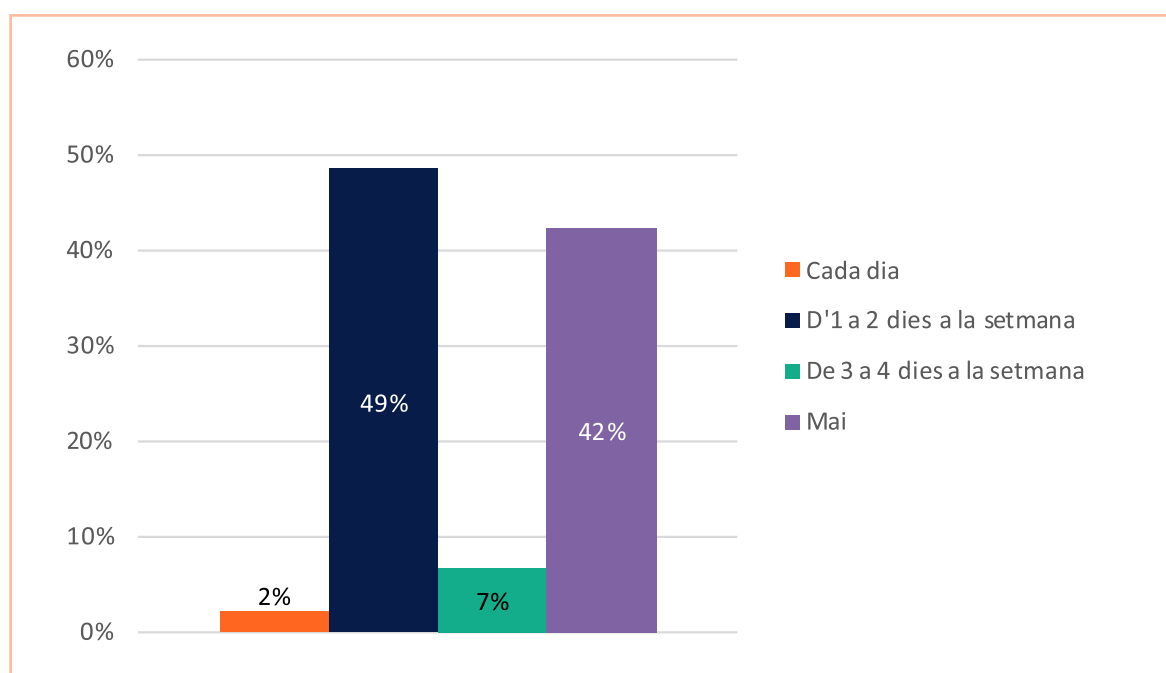
Barcelona Activa no disposa de cap flota de vehicles pròpia vinculada a la mobilitat durant la jornada laboral. En aquest sentit, la mobilitat en missió s'efectua per mitjà de taxi, transport públic o amb el propi vehicle de la persona treballadora.

El cost de la mobilitat en missió realitzada en transport públic va ser l'any 2019 de 12.342 €, corresponent a 1.210 T-10. En canvi, no s'ha pogut quantificar el cost vinculat a l'ús del taxi.

3.4.1 CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT EN MISSIÓ

Actualment, hi ha una mobilitat rellevant associada a la jornada laboral. De fet, el 58% de les persones enquestades realitzen algun desplaçament durant la jornada laboral, repartits de la següent manera:

Figura 3.17 Freqüència de desplaçaments durant la jornada laboral



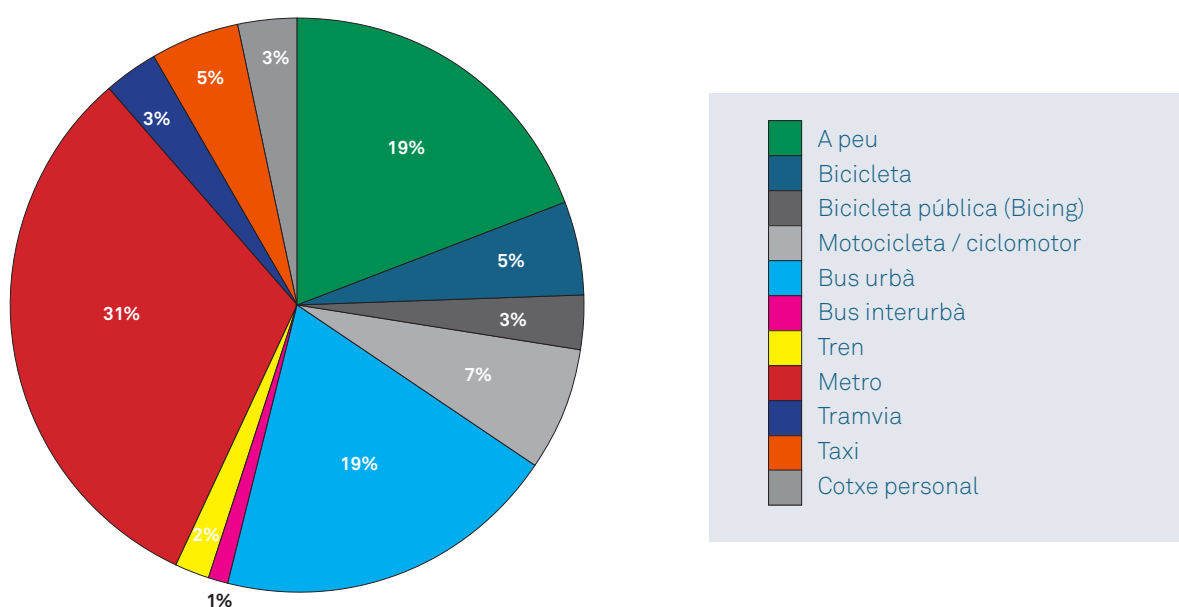
Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

El 58% de les persones enquestades realitzen algun desplaçament setmanal durant la jornada laboral.

Les principals característiques d'aquesta mobilitat en missió són:

- Pel que fa a la distància d'aquests desplaçaments, el 54% realitza menys de 5 km, seguit d'un 38% que realitza desplaçaments de desplaçaments d'entre 5 i 10 km. Són distàncies curtes que recorren la majoria de persones treballadores.
- El principal mode de transport utilitzat per a la mobilitat en missió és el metro (32%) i el bus urbà i a peu (19%). El cotxe personal s'utilitza per un 3%, la motocicleta un 7% i la bicicleta un 8%.

Figura 3.18 Modes de transport utilitzats en la mobilitat en missió



Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

També es va preguntar a les persones enquestades quin tipus de transport utilitzen quan han de desplaçar-se per agafar un tren o avió per realitzar viatges llargs. En aquest cas, també el principal mode de transport utilitzat és el transport públic (48%), seguit del taxi (32%) i el vehicle privat (20%).

El 32% de les persones enquestades utilitzen el metro per a la mobilitat en missió, seguit del bus urbà i a peu amb un 19%.

3.5 ACCIDENTALITAT

Durant els anys 2018, 2019 i 2020, s'ha registrat diferents accidents vinculats a la mobilitat de les persones treballadores. La taula següent resumeix aquesta accidentalitat:

Any	Nre. accidents i dies de baixa	Mitjà de transport	Cost accidentalitat (seguretat social)
2018	2 (120 dies)	A peu i accedint al transport públic	3.035 €
2019	5 (221 dies)	A peu (1), en cotxe (2) i motocicleta (2)	7.113 €
2020	1 (56 dies)	A peu	1.954 €

Durant els darrers 3 anys, s'ha registrat 8 accidents in itinere: 4 en vehicles privat, 3 de mobilitat activa i 1 en l'accés al transport públic.

Barcelona Activa ha dut a terme, en els darrers 3-4 anys, diverses formacions realitzades des de l'àmbit de Prevenció de Riscos Laborals. En concret:

2017 Prevenció de Riscos Laborals: Treball en oficines

2018 Prevenció Riscos Laboral: Treball en oficines

2019 Prevenció de Riscos Laborals: Treball en oficines Suport vital bàsic i ús de desfibril·lador

2020 Prevenció de Riscos Laborals: Treball en oficines Suport vital bàsic + ús de desfibril·lador extern semiautomàtic Curs bàsic d'extinció d'incendis Socorrisme i primers auxilis

Encara que en algunes d'elles s'hagi tractat de forma indirecta algun aspecte de mobilitat, cap d'elles era específica de mobilitat sostenible i segura.



3.6. VISITES

L'activitat de Barcelona comporta una relació permanent amb la ciutadania, si bé una part important dels tràmits són en línia. Fins al moment no es disposa de cap informació sobre el patró de mobilitat associat a les visites.

Durant l'any 2019 es varen atendre de forma presencial a 152.000 persones. Per centres de treball o equipaments els que registren un major nombre de visites són:

- Porta 22: 31,3% del total de visites
- Centre per a la iniciativa emprenedora Glòries: 17,1%
- Cibernàrium-MediaTIC: 12,3%
- Nou Barris Barcelona Activa: 4,2%
- Ca n'Andalet: 3,5%
- Convent de Sant Agustí: 3,4%

Segons la situació laboral, el 50,7% eren persones a l'atur i el 30,4% eren persones amb una ocupació en el moment de fer la visita.

Segons el lloc de residència de les visites:

- Barcelona: 83,7%, d'entre els quals predominen les persones residents al districte de Sant Martí (15,2%), Eixample (12,2%), Nou Barris (9,8%), Sant-Montjuïc (9,6%), Sant Andreu (8,3%), Horta-Guinardó (6,8%)...
- Hospitalet de Llobregat: 1,9%
- Badalona: 1,3%
- Sant Cugat del Vallès: 0,7%
- Santa Coloma de Gramenet: 0,7%

La mobilitat que generen les visites és tant o més important que la mobilitat casa – treball (en nombre de desplaçaments), de l'ordre de 700 visites/ dia laborable.

3.7 ASPECTES CLAU DE DIAGNOSI

A continuació s'agrupen de forma sintètica els aspectes clau per a fer una diagnosi de la mobilitat casa-treball (o in itinere) dels centres de treball Barcelona Activa.

- Barcelona Activa disposa de 13 equipaments repartits dins de la ciutat de Barcelona en 8 emplaçaments. Aquests es troben repartits en 4 localitzacions, entre el Parc i la Llacuna de Poblenou i Provençals del Poblenou, el Gòtic, la Teixonera i la Guineueta.
- En total hi ha 403 persones treballadores (data 31/12/2020). Segons sexe, el 81% són dones i el 19% són homes. Més de la meitat de la plantilla treballa a la Seu Central. També resulta rellevant la plantilla associada al centre del carrer Roc Boronat (prop del 22%). La resta de centres de treball compta amb percentatges molt més reduïts.
- Les persones treballadores disposen de flexibilitat horària jornada entre les 07:30 i les 09:30, i entre les 17:00 i les 20:00.
- Segons el lloc de residència de la plantilla, destaca, en primer lloc, la ciutat de Barcelona. Aproximadament el 60% de la plantilla resideix en els diferents districtes de la ciutat. La resta del lloc de residència es troba molt atomitzat, si bé les principals polaritats corresponen a municipis de l'àmbit metropolità, i com a més destacats, Badalona i l'Hospitalet del Llobregat (4% a cadascun d'ells), Sant



Cugat del Vallès i Santa Coloma de Gramenet (2,5%), Mataró (2%), Mollet del Vallès, Sitges, Terrassa i Vilanova i la Geltrú (1,5%).

- Els diferents centres es localitzen, generalment, en zones accessibles des del punt de vista dels vianants, on puntualment es detecten algunes mancances, relacionades, especialment, amb l'amplada lliure de pas de les voreres i el pendent, com en el cas de la seu de Ca n'Andalet i la seu de Nou Barris Activa.
- La majoria de centres de la Barcelona Activa disposen, a les seves proximitats (<300 m), d'una via *ciclable* que permet la connexió amb els altres centres i amb la resta de la xarxa de la ciutat. Gairebé tots els centres també compten amb punts d'ancoratge per a bicicletes en els seus accessos. Els centres de treball localitzats a les parts més perifèriques, com la seu de Ca n'Andalet, Nou Barris Activa i Parc Tecnològic no tenen aparcaments pròxims per a bicicletes ni carrils bici segregats per accedir-hi. No obstant això, totes tenen accés al servei Bicing.
- Tots els centres disposen de bona oferta de transport públic, malgrat les seues més perifèriques que tenen més dificultats amb els accessos en metro i amb els desplaçaments interurbans. Les seues localitzades a la Llacuna de Poblenou i provençals de Poblenou tenen la millor oferta, seguit del Convent de Sant Agustí, que destaca per la seva proximitat a Arc de Triomf.
- Es disposa d'aparcament a 4 dels 8 emplaçaments, i totes les seues tenen punts de recàrrega propers, tret de Nou Barris Activa i Parc Tecnològic.
- Les seues localitzades al districte de Sant Martí tenen menys barreres per a la mobilitat de totes les persones i, per tant, d'una millor qualitat quant a perspectiva de gènere. La seu de Ca n'Andalet, torna a ser la que presenta més déficits.
- La distància mitjana dels desplaçaments casa-treball és de 14,6 km. Predominen els desplaçaments d'entre 3 i 10 km, representant quasi la meitat dels desplaçaments i el temps mitjà de desplaçament entre la residència i el lloc de treball se situa en 38', amb un cost mitjà de la mobilitat de gairebé 50 €/mensuals.
- El 40% dels desplaçaments casa-feina són poligonals, el qual s'aprofita el desplaçament per anar a comprar, oci personal, atendre i/o acompanyar als infants...
- El transport públic és predominant en el global de la plantilla, i és el metro i el tren dins d'aquests els més utilitzats per les persones enquestades. Dins la mobilitat activa pràcticament es reparteix a parts iguals entre la bicicleta i els desplaçaments a peu. Un fet similar ocorre en la mobilitat en vehicle privat, la qual es reparteix a parts iguals entre la motocicleta i el cotxe.
- Segons distribució territorial, Barcelona és l'únic origen on hi ha presència de modes actius, a la resta predomina el transport públic. El tren és la principal opció per als desplaçaments més allunyats i el metro en els propers. El cotxe té presència principalment a la RMB i fora d'aquesta.
- Hi ha diferències molt rellevants en la mobilitat segons sexe. El desplaçament de les dones es basa en transport públic, i el dels homes prioritza la motocicleta, seguit d'una igual importància de transport públic i modes actius. El metro i el tren són els més habituals dins el transport públic tant per a homes com per a dones.
- L'ocupació del vehicle privat en els treballadors/ores és d'1,14 ocupants/vehicle en el cas del cotxe i 1,00 en la motocicleta.
- El 58% de les persones enquestades realitzen algun desplaçament durant la jornada laboral al llarg de la setmana. El 40% de les persones enquestades utilitzen el metro per a la mobilitat en missió, seguit del bus urbà amb un 23%.
- De manera general, la reducció dels desplaçaments al lloc de treball ha suposat per a les persones enquestades una major conciliació de manera clara. Si bé la resta d'afirmacions es troben més ajustades, gran part de la plantilla està d'acord en obtenir més productivitat, més concentració, millor planificació millora en la gestió dels horaris. Finalment, les persones enquestades no creuen que hi hagi major comunicació amb la resta de la plantilla, i sí que creuen que ha suposat un avantatge.
- La mobilitat que generen les visites és tant o més important que la mobilitat casa – treball (en nombre de desplaçaments), de l'ordre de 700 visites/ dia laborable.

3.8 EXTERNALITATS

3.8.1 MOBILITAT CASA-TREBALL

Per al càlcul de les externalitats de la mobilitat casa-treball de les persones treballadores de Barcelona Activa, s'ha realitzat a partir de la distribució modal per cada treballador/a i centre de treball, assignant el quilometratge obtingut en l'enquesta.

Per al càlcul del nombre de km anuals s'ha considerat 210 jornades laborals/anuals i s'ha comptat un factor d'ocupació del vehicle privat d'1,14 ocupants en els cotxes i 1,00 en les motocicletes.

Els valors de km/any obtinguts són els següents:

ÀMBIT	DISTÀNCIA ANUAL
Barcelona	455.204
Badalona i Hospitalet de Llobregat	161.677
Resta AMB	329.103
Resta RMB	1.305.107
Fora RMB	178.908
Total	2.430.000
Repartiment modal: A peu: 93.479 km Bici/Bicing: 107.649 km Autobús: 202.086 km Metro/tren/tramvia: 1.071.225 km Cotxe: 715.943 km Moto: 239.617 km	

Font: Enquesta de mobilitat de les persones treballadores de Barcelona Activa

Aquests valors són els que s'utilitzen en el càlcul de les externalitats, utilitzant l'instrument per al càlcul dels impactes ambientals i socials de la mobilitat que proposa l'ATM de Barcelona en la seva pàgina web (<https://www.atm.cat/web/ca/PDE-metodologia.php>).

Taula 3.1 Externalitats generades en la mobilitat casa – treball de Barcelona Activa

FACTORS UTILITZATS (VALORS PER PERSONA)						
MODE	ENERGIA TEP	CO2 TN	NOX KG	NO2 KG	PM2,5 KG	FACTOR OCUPACIÓ
No motoritzat	0	0	0	0	0	0
Moto particular	24,69	78,27	198,42	0,00	28,74	1
Cotxe particular	42,56	134,91	474,62	85,41	11,39	1,14
Autobús públic	13,87	43,95	346,96	40,87	7,6	20
Modo ferroviari	9,15	32,78	45,55	8,83	2,55	28,22

RESULTATS CONJUNT PERSONES TREBALLADORES BARCELONA ACTIVA:		
Paràmetre	Total	Total/persona
Energia (Tep)	48,99	0,121
CO2 (tones)	159,34	0,395
NOx (kg)	506,25	1,256
NO2 (kg)	78,87	0,196
PM2,5 (kg)	19,31	0,048

Font: Elaborat a partir dels factors de l'ATM

L'eina de càlcul d'impactes ambientals i socials de la mobilitat de l'ATM també mostra els següents valors guia dels costos teòrics associats a la mobilitat casa-treball.

Figura 3.19 Costos teòrics associats a la mobilitat in itinere

Mode	Tarifes (€/passatgers-km)	Altres percebuts (€/vehicle-km)	Interns no percebuts (€/vehicle-km)	Valor del temps (€/passatger-km)	Externs (€/vehicle-km)
Bicicleta	0,000	0,000	0,111	0,686	0,110
Moto	0,000	0,072	0,371	0,208	0,253
Cotxe	0,000	0,254	1,055	0,567	0,130
Furgoneta	0,000	3,450	3,319	0,000	0,226
Camió	0,000	0,749	0,698	0,000	0,032
Autobús públic	0,140	0,000	2,808	0,792	0,020
Autocar d'empresa*	0,137	0,000	2,487	0,157	0,020
Modes ferroviaris **	0,084	0,000	3,365	0,466	0,020

S'ha considerat el cost mitjà d'un desplaçament que trasncorre un 50% per àmbit urbà i un 50% per àmbit interurbà

* S'ha considerat les ràtios per als autobusos discrecionals. En tot cas es poden modificar a partir de les dades de l'empresa

** En aquests modes s'ha considerat el cost mig per al conjunt de la mobilitat

Font: ATM. Estimació dels costos mitjans urbans per a l'RMB corresponents a l'any 2012.

Font: ATM

A partir d'aquesta eina es fa un el càlcul teòric i orientatiu dels costos associats a la mobilitat in itinere de les persones treballadores de Barcelona Activa.

Taula 3.2 Costos teòrics associats a la mobilitat in itinere de Barcelona Activa

CONJUNT DE LA PLANTILLA					
MODE	TARIFES (€)	ALTRES PERCEBUTS(€)	INTERNS NO PERCEBUTS(€)	VALOR DEL TEMPS (€)	EXTERNOS (€)
No motoritzat	0	0	11.949	73.847	11.841
Moto	0	17.252	88.898	49.840	60.623
Cotxe	0	181.850	755.320	405.940	93.073
Autobús públic	28.292	0	565.841	160.052	4.042
Modes ferroviaris	60.139	0	2.409.148	333.629	14.319
Total	0	0	11.949	73.847	11.841

Font: Elaborats a partir dels factors de l'ATM

3.8.2 MOBILITAT EN MISSIÓ

Per al càlcul de les externalitats de la mobilitat en missió de les persones treballadores de Barcelona Activa, s'ha fet una aproximació a partir de la distribució modal declarada a l'enquesta.

Per al càlcul del nombre de km anuals s'ha considerat que el 58% de la plantilla es desplaça durant la seva jornada laboral, i s'ha considerat 210 dies laborables/any. Els valors de km/any obtinguts són:

TRANSPORT	DISTÀNCIA ANUAL
Total	213.108 km
Repartiment modal: Mobilitat activa (a peu, bicicleta, bicicleta pública...): 20.821 km Autobús: 51.440 km Metro/tren/tramvia: 97.981 km Taxi: 13.472 Cotxe: 8.573 km Moto: 19.596 km	

Fon: elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per Barcelona Activa

Aquests valors són els que s'utilitzen en el càlcul de les externalitats, utilitzant l'instrument per al càlcul dels impactes ambientals i socials de la mobilitat que proposa l'ATM de Barcelona en la seva pàgina web (<https://www.atm.cat/web/ca/PDE-metodologia.php>).

Taula 3.3 Externalitats generades en la mobilitat en missió de Barcelona Activa

FACTORS UTILITZATS (VALORS PER PERSONA)						
MODE	ENERGIA TEP	CO2 TN	NOX KG	NO2 KG	PM2,5 KG	FACTOR OCUPACIÓ
No motoritzat	0	0	0	0	0	0
Moto particular	24,69	78,27	198,42	0,00	28,74	1
Cotxe particular	42,56	134,91	474,62	85,41	11,39	1,14
Autobús públic	13,87	43,95	346,96	40,87	7,6	20
Modo ferroviari	9,15	32,78	45,55	8,83	2,55	28,22

RESULTATS CONJUNT PERSONES TREBALLADORES BARCELONA ACTIVA:	
Paràmetre	Total
Energia (Tep)	2,961
CO ₂ (tones)	9,758
NOx (kg)	35,950
NO ₂ (kg)	4,756
PM2,5 (kg)	1,415

Font: Elaborat a partir dels factors de l'ATM

L'eina de càlcul d'impactes ambientals i socials de la mobilitat de l'ATM també mostra els següents valors guia dels costos teòrics associats a la mobilitat casa-treball.

Figura 3.20 Costos teòrics associats a la mobilitat in itinere

Mode	Tarifes (€/passatgers-km)	Altres percebuts (€/vehicle-km)	Interns no percebuts (€/vehicle-km)	Valor del temps (€/passatger-km)	Externs (€/vehicle-km)
Bicicleta	0,000	0,000	0,111	0,686	0,110
Moto	0,000	0,072	0,371	0,208	0,253
Cotxe	0,000	0,254	1,055	0,567	0,130
Furgoneta	0,000	3,450	3,319	0,000	0,226
Camió	0,000	0,749	0,698	0,000	0,032
Autobús públic	0,140	0,000	2,808	0,792	0,020
Autocar d'empresa*	0,137	0,000	2,487	0,157	0,020
Modes ferroviaris **	0,084	0,000	3,365	0,466	0,020

S'ha considerat el cost mitjà d'un desplaçament que transcorre un 50% per àmbit urbà i un 50% per àmbit interurbà

* S'ha considerat les ràtios per als autobusos discrecionals. En tot cas es poden modificar a partir de les dades de l'empresa

** En aquests modes s'ha considerat el cost mig per al conjunt de la mobilitat

Font: ATM. Estimació dels costos mitjans urbans per a l'RMB corresponents a l'any 2012.

Font: ATM

A partir d'aquesta eina es fa un el càlcul teòric i orientatiu dels costos associats a la mobilitat in itinere de les persones treballadores de Barcelona Activa.

Taula 3.4 Costos teòrics associats a la mobilitat en missió de Barcelona Activa

CONJUNT DE LA PLANTILLA					
MODE	TARIFES (€)	ALTRES PERCEBUTS(€)	INTERNS NO PERCEBUTS(€)	VALOR DEL TEMPS (€)	EXTERNIS (€)
No motoritzat	0	0	2.311	14.283	2.290
Moto	0	1.411	7.270	4.076	4.958
Cotxe	0	5.600	23.258	12.500	2.866
Autobús públic	7.202	0	144.032	40.740	1.029
Modes ferroviaris	8.230	0	329.705	45.659	1.960
Total	15.432	7.011	506.576	117.258	13.102

Font: Elaborats a partir dels factors de l'ATM

3.8.3 MOBILITAT DE LES PERSONES USUÀRIES

Per al càlcul de les externalitats de la mobilitat de les persones usuàries s'ha considerat:

- 152.000 visites a l'any, de les quals 127.000 eren de persones residents a Barcelona i 25.000 de fora de la ciutat.
- Per les residents a la ciutat, s'han considerat una distància de 2,5 km per desplaçament.
- Pels residents a fora de la ciutat, s'han considerat una distància de 10 km per desplaçament.

El resultat d'aquestes estimacions seria que aproximadament cada any les persones usuàries generarien una mobilitat equivalent a més de 600.000 km.

Tenint en compte que no es disposa d'informació del repartiment modal d'aquesta mobilitat resulta oportú que l'aprofundiment d'aquesta actuació sigui una pròpia mesura del PDE.

Fon: elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per Barcelona Activa

4_ Objectius del pla de mobilitat



4.1 OBJECTIUS

A continuació, s'enumeren els objectius quantitatius que ha de complir el PDE Barcelona Activa.

Promoure la mobilitat activa

- Fidelitzar les actuals persones usuàries de la mobilitat activa
- Incrementar la quota modal dels desplaçaments de mobilitat activa en >5%

Promoure l'ús del transport públic

- Fidelitzar les actuals persones usuàries de la mobilitat en transport públic
- Incrementar la quota modal dels desplaçaments en transport públic en >2,5%

Ús eficient del vehicle privat

- Incrementar l'ocupació del vehicle privat (a com a mínim 1,25 ocupants per vehicle)
- Aconseguir accelerar l'electrificació de la mobilitat en vehicle privat (>5%)
- Aconseguir reduccions de consum vinculat a la conducció eficient (>1%)

Gestió de la mobilitat

- Estudiar la possibilitat d'implementar el teletreball a Barcelona Activa
- Valorar la possibilitat de realitzar atencions en línia a les persones usuàries.
- Reduir l'accidentalitat en la mobilitat casa-treball més d'un 30%.

5_Pla d'acció



A continuació, es descriuen les actuacions proposades, amb l'objectiu d'afavorir una mobilitat més sostenible i segura associada a les persones treballadores. Aquestes s'engloben en un total de 4 programes i 28 accions. Si bé les actuacions plantejades fan referència especialment a la mobilitat casa-treball, també s'incideix en la mobilitat en missió i la de les persones usuàries.



Programa	Mesures
Foment de l'ús dels modes no motoritzats Inici d'execució de les actuacions any 2022 	1.1. Disposar d'aparcaments per a bicicletes i patinets dins dels edificis/instal·lacions. 1.2. Estudiar la possibilitat d'incorporar l'ús de bicicletes elèctriques per a la mobilitat en missió. 1.3. Estudiar la implementació del servei biciempresa AMB. 1.4. Difusió del servei de bicicleta pública. 1.5. Estudiar la possibilitat de disposar de serveis addicionals per a la mobilitat activa. 1.6. Difondre informació dels itineraris disponibles per a desplaçar-se en modes actius (tant per les persones treballadores com persones usuàries). 1.7. Campanyes periòdiques de foment de la bicicleta i els modes actius entre les persones treballadores i persones usuàries. 1.8. Creació d'un grup de caminants/ciclistes in itinere.
Foment de l'ús del transport públic inici d'execució de les actuacions any 2022 	2.1. Fomentar i difondre l'oferta del transport públic i avantatges del seu ús entre els treballadors/ores. 2.2. Incorporar informació del transport públic en temps real a les oficines.
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat Inici d'execució de les actuacions 2022, (exceptuant 3.2.2) 	3.1. Iniciatives per a fomentar el vehicle compartit: 3.1.1. Valorar la incorporació d'una plataforma que faciliti el car-pooling. 3.1.2. Facilitar i promoure els vehicles de sharing més eficients. 3.2. Iniciatives vinculades a la gestió de l'aparcament propi de Barcelona Activa: 3.2.1. Establir reserves d'aparcament propi per als vehicles d'alta ocupació. 3.2.2. Valorar la implementació de punts de recàrrega elèctrica en les places d'aparcament pròpies -Seu Central-. 3.3. Sensibilització per a la mobilitat sostenible així com conducció eficient. 3.4. Recomanacions vinculades al foment de vehicles de baixes emissions: 3.4.1. Establir recomanacions en la renovació del vehicle dels treballadors/ores i aconseguir condicions favorables en la seva adquisició. 3.4.2. Promoure la mobilitat en vehicle de baixes emissions.

Programa	Mesures
Gestió de la mobilitat Inici d'execució de les actuacions any 2022 (exceptuant 4.3) 	4.1. Incorporació de la mobilitat com a àmbit específic de la Política de Responsabilitat Social Corporativa de Barcelona Activa. 4.2. Actualització periòdica del PDE i realització d'una enquesta de mobilitat a les persones treballadores. 4.3. Obtenir informació més precisa de la mobilitat de les persones usuàries (pendent d'execució any 2024). 4.4. Dissenyar un pla de comunicació i de foment de la mobilitat sostenible (incloure empreses proveïdores). 4.5. Incorporar en el Pla d'acollida a les persones treballadores, informació en relació amb el Pla de mobilitat sostenible. 4.6. Donar continuïtat a la flexibilitat horària i horari compactat, i ampliar-la en situacions de necessitat extra de la plantilla. 4.7. Impulsar l'ús de videoconferències tant en la comunicació interna com externa (teleatenció). 4.8. Estudiar la possibilitat d'incorporar el teletreball a Barcelona Activa. 4.9. Estudiar la possibilitat d'incorporar incentius (no econòmics) per a les persones que es desplacen de manera sostenible a la feina, així com implementació d'actuacions i/o proves pilot per potenciar la mobilitat activa i la micromobilitat. 4.10. Plantejar actuacions per tal de contrarestar l'impacte mediambiental de l'organització. 4.11. Elaborar un document de recomanacions i polítiques de mobilitat sostenible de Barcelona Activa.

5.1 FOMENT DE L'ÚS DE MODES NO MOTORITZATS

A Barcelona Activa hi ha un important ús dels modes no motoritzats i especialment amb la recent aparició de patinets, bicicletes i altres ginys elèctrics. En l'actualitat l'accés al centre amb aquest mode de transport es troba al voltant del 25%. D'altra banda, les persones enquestades van proposar en diverses ocasions la necessitat d'aparcaments segurs de bicicletes/patinets. Així doncs, aquesta línia estratègica engloba mesures que permeten millorar el seu accés i faciliten l'ús de modes actius al centre, així com la intermodalitat amb el transport públic.



Aquest programa es desenvolupa per mitjà de les següents actuacions:

- **Acció 1.1.** Disposar d'aparcaments per a bicicletes i patinets dins dels edificis/instal·lacions.
- **Acció 1.2.** Estudiar la possibilitat d'incorporar l'ús de bicicletes elèctriques per a la mobilitat en missió.
- **Acció 1.3** Estudiar la implementació del servei biciempresa AMB.
- **Acció 1.4** Difusió del servei de bicicleta pública.
- **Acció 1.5** Estudiar la possibilitat de disposar de serveis addicionals per a la mobilitat activa.
- **Acció 1.6.** Difondre informació dels itineraris disponibles per a desplaçar-se en modes actius (tant per les persones treballadores com persones usuàries).
- **Acció 1.7.** Campanyes periòdiques de foment de la bicicleta i els modes actius entre les persones treballadores i persones usuàries.
- **Acció 1.8** Creació d'un grup de caminants/ciclistes in itinere.

Objectius esperats:

Fidelitzar les actuals persones usuàries de la mobilitat activa.

Incrementar la quota modal dels desplaçaments de mobilitat activa en 5% (aproximadament 20 persones). Aproximadament el 70% de les noves persones usuàries procediran del transport públic i la resta del vehicle privat (especialment motocicleta).

S'estima un estalvi equivalent en l'ús del vehicle privat >15.000 km

Programa 1
Foment de l'ús de modes no motoritzats

Acció 1.1
DISPOSAR D'APARCAMENTS PER A BICICLETES I PATINETS DINS
DELS EDIFICIS/INSTAL·LACIONS.

Descripció

Per facilitar l'accés als centres de treball en bicicleta, es proposa implementar una dotació d'aparcaments per a bicicletes i patinets segurs per a persones treballadores i persones usuàries. Es recomana que aquest segueixi criteris tals com:

- Ubicar-lo dins del recinte o de les instal·lacions, en un punt proper a l'accés dels treballadors/ores. Aquest aparcament es pot aconseguir habilitant un espai a dins de l'edificació o bé en l'espai d'aparcament d'aquells centres de treball que en disposin. En aquells centres en els quals no sigui possible disposar d'aquests aparcaments dins dels recintes, caldrà estudiar la possibilitat de disposar d'aquesta infraestructura en un punt proper al centre de treball (per exemple en aparcaments soterrats pròxims), instant a l'Ajuntament la disposició d'aparcaments segurs a la via pública (tipus Vadebike).
- Disposar de taquilles per a patinets i bicicletes plegables. Aquest recurs esdevé important també per fomentar el transport públic i facilitar la intermodalitat.
 - Habilitar algun punt de càrrega per a bicicletes i patinets elèctrics.
- Disposar d'un espai on les persones treballadores puguin canviar-se de roba en cas necessari (estudiar-ho a la Seu Central).
- Dimensionar la necessitat de nous aparcaments als diferents centres de treball a partir de la informació del seguiment del PDE i la implantació d'una nova enquesta de mobilitat (veure acció 4.2). En tot cas caldrà pensar en una solució ampliable segons la demanda.





Programa 1 Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.1 DISPOSAR D'APARCAMENTS PER A BICICLETES I PATINETS DINS DELS EDIFICIS/INSTAL·LACIONS.					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores • Persones usuàries					
Condicionants, restriccions: • Difondre i senyalitzar l'existència de la dotació d'aparcaments i de les condicions d'ús, tant per a treballadors/ores com a persones usuàries. • En aquelles seus on ja es disposa de places d'aparcament, es proposa millorar-lo (incorporant videovigilància, cadenats, millor comunicació...).					
Indicador de seguiment: • Nre. places totals de bicicletes/patinets. • Nre. total de punts de recàrrega.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central Porta22	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 1					
Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.2					
ESTUDIAR LA POSSIBILITAT D'INCORPORAR L'ÚS DE BICICLETES ELÈCTRIQUES PER A LA MOBILITAT EN MISSIÓ.					
Descripció					
Per tal de promoure els modes no motoritzats per als desplaçaments curts durant la jornada laboral, es proposa estudiar la possibilitat d'incorporar l'ús de bicicletes elèctriques per part de les persones treballadores. Es proposa que sigui de bicicletes plegables per a facilitar la intermodalitat, sobretot amb metro, que és el principal mode de transport per a aquest tipus de desplaçament segons les persones enquestades a Barcelona Activa. El programa MOVES, ha subvencionat aquest tipus d'iniciatives en les seves primera i segona convocatòria.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions:					
• Es recomana que les persones que vagin a utilitzar la flota per primer cop rebin una petita formació de com circular en bicicleta per Barcelona o que se'ls facilitin recursos tals com els presents al web de l'ajuntament.					
Indicador de seguiment:					
• Nre. bicicletes utilitzades					
• Repartiment modal de la mobilitat en missió.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC		Convent de Sant Agustí	
	InnoBA	Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Parc Tecnològic	

Programa 1 Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.3 ESTUDIAR LA IMPLEMENTACIÓ DEL SERVEI BICIEMPRESA AMB					
Descripció El servei biciempresa de l'Àrea Metropolitana de Barcelona consisteix en la cessió temporal i gratuïta de bicicletes, per promoure'n l'ús per a itineraris de mobilitat obligada. Podran ser beneficiaris o beneficiàries d'aquesta subvenció les persones jurídiques públiques o privades que tinguin un centre de treball en un o més d'un dels 36 municipis de l'AMB, amb un màxim de 5 bicicletes per empresa. Es proposa implementar aquesta mesura a mode de pilot en un dels centres de treball (per exemple Seu Central).					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: • L'última bonificació d'aquest servei va ser a l'octubre de 2020. Cal realitzar la sol·licitud a través del portal de l'AMB de subvencions.					
Indicador de seguiment: • Implantació del programa en un centre de treball.					
ODS IMPACTATS   					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central					

Programa 1					
Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.4					
DIFUSIÓ DEL SERVEI DE BICICLETA PÚBLICA					
Descripció La bicicleta pública és exemple d'economia d'ús, on es prioritza moure's en comptes d'adquirir un producte per a la mobilitat. Alhora, és un servei actualment utilitzat per part de les persones treballadores de Barcelona Activa i tots els centres de treball compten amb una estació del servei de Bicing a menys de 300 m. La mesura consisteix a donar difusió del servei Bicing, dels procediments per a accedir al servei, costos..., per tal de facilitar que més persones treballadores s'incorporin i l'utilitzin tant per a la mobilitat en missió com in itinere, a més dels seus desplaçaments diaris per la ciutat. D'altra banda, es pot complementar aquesta mesura amb la difusió dels diversos serveis d'aparcament de bicicletes públiques com Bicibox, Vadebike.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: • Aquest servei és especialment incident per a les persones residents a Barcelona, que poden utilitzar el servei tant per a la mobilitat in itinere com per als seus desplaçaments quotidians.					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS   					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 1 Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.5 ESTUDIAR LA POSSIBILITAT DE DISPOSAR DE SERVEIS ADDICIONALS PER A LA MOBILITAT ACTIVA					
Descripció Per promoure i incentivar l'ús de la bicicleta entre les persones treballadores, es planteja estudiar la possibilitat d'incorporar un punt d'autoreparació per tal de poder fer un manteniment bàsic de la bicicleta en el mateix centre (eines bàsiques, inflador...). D'aquesta manera, qui accedeixi al centre de treball amb bicicleta podrà fer-hi algun petit ajust quan sigui necessari (inflar pneumàtics, ajustar frens, altres...). Es proposa la implantació d'aquest servei a la Seu Central i segons l'ús estudiar la possibilitat d'estendre-ho a altres centres. Allargar la vida de les bicicletes i patinets facilita que més persones i durant més temps es puguin moure amb aquest mitjà de transport.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: • Cal establir un protocol d'utilització i compartir amb les persones usuàries, petits manuals de reparació o vídeos d'ajuda per a poder conèixer els passos d'aquest manteniment i reparació.					
Indicador de seguiment: • Nre. de punts d'autoreparació.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central			Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Parc Tecnològic

Programa 1					
Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.6					
DIFONDRE INFORMACIÓ DELS ITINERARIS DISPONIBLES PER A DESPLAÇAR-SE EN MODES ACTIUS (TANT PER LES PERSONES TREBALLADORES COM PERSONES USUÀRIES).					
Descripció: Per promoure i incentivar l'ús del transport en modes no motoritzats, es planteja la realització de diverses actuacions informatives, com per exemple: • Informar de les possibilitats existents per accedir a cadascun dels centres de treball (recorreguts <i>ciclables</i>, zones més segures, carrils bici, zones 30...), tant en mitjans físics interns (plafons) i en els mitjans digitals (intranet) a més de la informació repartida en el procediment de benvinguda i incorporació a l'empresa. • Informar dels aparcaments de bicicletes o patinets per als i les persones usuàries. • Difondre les externalitats i avantatges ambientals de la mobilitat en modes no motoritzats en relació amb el vehicle privat (estalvi energètic, estalvi econòmic, menor accidentalitat, reducció de l'exclusió social...) posant èmfasi en els beneficis a la salut de desplaçar-se en modes actius • Compartir novetats pel que fa a la normativa referent a bicicletes i patinets, o canvis favorables de l'entorn.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions: • Disposar d'informació actualitzada i difondre al conjunt dels treballadors/ores de canvis o millores aplicades en les vies <i>ciclables</i> o recorreguts a peu que afectin a les proximitats de les seus. • El mapa col·laboratiu Openstreetmaps, mostra informació addicional per als desplaçaments de bicicletes, tals com establiments comercials dedicats a la bici, llocs per refrescar-se, aparcament...					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS  					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	



Programa 1					
Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.7					
CAMPANYES PERIÒDIQUES DE FOMENT DE LA BICICLETA I ELS MODES ACTIUS ENTRE LES PERSONES TREBALLADORES I PERSONES USUÀRIES					
Descripció Els reptes i campanyes permeten incentivar l'ús de modes no motoritzats i que alguns treballadors/ores descobreixin o provin l'accés al centre de treball en un mode de transport alternatiu al vehicle privat per tal de participar en la campanya. El fet que les campanyes coincideixin amb altres programes globals pot contribuir a fer que més treballadors/ores i persones usuàries s'hi sumin. La setmana europea de la mobilitat, els 30 dies en bici o el dia mundial de la bicicleta són exemples de campanyes a les quals Barcelona Activa pot adherir-se per a participar de la seva comunicació i proposta d'activitats, tant per a persones treballadores com per als i les persones usuàries.					
EUROPEAN MOBILITY WEEK					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions: • Cal una bona difusió i invertir-hi en una campanya de comunicació per tal que arribi l'acció al nombre més gran de persones.					
Indicador de seguiment: • Nre. d'accions realitzades. • Persones participants					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 1					
Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 1.8					
CREACIÓ D'UN GRUP DE CAMINANTS/CICLISTES IN ITINERE					
Descripció La seguretat és un factor que influeix en el moment de desplaçar-se en modes actius, trajectes intermodals o en transport públic en la mobilitat in itinere, vers la percepció de seguretat del vehicle privat o taxi, especialment en aquells moments de l'any on l'accés o sortida al lloc de treball es produeix en situacions de foscor o menys hores de llum. En aquells centres amb una diagnosi amb perspectiva de gènere amb més deficiències, pot resultar adequat fer més actuacions que millorin la percepció de seguretat (Ca n'Andalet, Convent de Sant Agustí, Incubadora Almogàvers). Amb aquest objectiu, aquesta mesura consisteix a organitzar grups de caminants o altres modes actius on es comparteixi el trajecte d'anada i tornada al lloc de treball o fins als pols de mobilitat en el cas dels orígens fora de Barcelona per, d'una banda, augmentar la seguretat d'aquests desplaçaments, i de l'altra, fer que altres persones experimentin el fet de desplaçar-se en modes actius al lloc de treball i puguin generar l'hàbit d'aquests desplaçaments.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: • Cal facilitar el contacte entre les persones treballadores interessades per veure les possibilitats de compartir trajecte. Es pot establir un dia setmanal on es realitzin aquests grups en un inici, per després augmentar la seva periodicitat.					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no. • Nre. de persones participants en el grup.					
ODS IMPACTATS   					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	



5.2 FOMENT DE L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC

El transport col·lectiu és el principal mode de desplaçament de les persones treballadores de Barcelona Activa, encara que amb la pandèmia s'hagi disminuït el seu ús. Totes les seus disposen d'oferta per accedir-hi, i la potencialitat del canvi modal cap al transport públic és de les més superiors, ja que el 78% de les persones enquestades estarien disposades a fer servir aquest mode. Aquesta línia estratègica es basa a facilitar aquests desplaçaments, així com propiciar el canvi modal de les persones usuàries del vehicle privat cap a aquest mode.



Aquest programa es desenvolupa per mitjà de les següents actuacions:

- **Acció 2.1.** Difondre l'oferta del transport públic i avantatges del seu ús entre els treballadors/ores.
- **Acció 2.2.** Fomentar l'ús del transport públic entre els treballadors/ores.
- **Acció 2.3.** Incorporar informació del transport públic en temps real a les oficines.

Objectius esperats:

Fidelitzar les actuals persones usuàries de la mobilitat en transport públic

Incrementar la quota modal dels desplaçaments en transport públic en 2,5% (aproximadament 10 persones). Pràcticament el 100% de les noves persones usuàries procediran del vehicle privat.

S'estima un estalvi equivalent en l'ús del vehicle privat d'uns 80.000-90.000 km

Programa 2 Foment de l'ús del transport públic					
Acció 2.1 FOMENTAR I DIFONDRE L'OFERTA DEL TRANSPORT PÚBLIC I AVANTATGES DEL SEU ÚS ENTRE ELS TREBALLADORS/ORES.					
Descripció					
Per promoure i incentivar l'ús del transport col·lectiu, es planteja la realització de diverses actuacions informatives. Algunes de les actuacions a comunicar poden ser:					
• Informar del servei de transport col·lectiu i del seu recorregut. • Informar dels horaris i rutes per accedir a cada centre de treball, tant en format físic (plafons) com en la futura intranet i aplicatius que disposin les persones treballadores. • Incloure al web de Barcelona Activa les línies de bus/metro que donen accés als equipaments. • Difondre al conjunt de la plantilla de canvis o millores aplicades en el transport públic amb cobertura al centre de treball. • Difondre les externalitats i avantatges ambientals de la mobilitat en transport públic en relació amb el vehicle privat (estalvi energètic, estalvi econòmic, menor accidentalitat, reducció de l'exclusió social...).					
					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions:					
• Difondre els avantatges de l'ús del transport públic.					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 2 Foment de l'ús del transport públic					
Acció 2.1 FOMENTAR L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC ENTRE ELS TREBALLADORS/ORES					
Descripció					
La mesura consisteix a fer difusió i foment del transport públic i impulsar-lo entre les persones treballadores de Barcelona Activa.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions: • Cal una bona comunicació de l'existència del servei tant en les noves integracions com de forma periòdica entre les persones treballadores i a la intranet si s'escau.					
Indicador de seguiment: • Nre. de persones usuàries del transport públic.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 2 Foment de l'ús del transport públic					
Acció 2.2 INCORPORAR INFORMACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC EN TEMPS REAL A LES OFICINES					
Descripció					
Bona part dels centres de treball de Barcelona Activa disposen de pantalles informatives, que incorporen informació de l'organització i d'interès per a les persones treballadores. Per tal que les visites i treballadors/ores puguin organitzar millor els desplaçaments en transport públic, aquesta mesura consisteix a donar visibilitat als horaris en temps real del transport per mitjà de pantalles i altres aplicatius als equipaments de Barcelona Activa. Alguns recursos per tal d'incorporar les dades en temps real són els accessos a l'API de TMB i la seva App de transport.					
5	L'H1	Tanatori	3 min		
2	L10	St. Just D. / St. Feliu de L.	6 min		
3	L81	Barcelona - Pl. Espanya	8 min		
1	L72	St. Boi de Llobregat	10 min		
4	L10	El Prat de Llobregat	12 min		
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions:					
• El fet de disposar d'aquesta mesura, possibilita que les persones puguin romandre dins el recinte fins que s'aproximi el seu transport, incrementant la percepció de seguretat vers estar esperant a la parada.					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS					
5 IGUALTAT DE GÈNERE 11 CITUTATS I COMUNITATS SOSTENIBLES					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

5.3 REDUCCIÓ DE LES EMISSIONS DERIVADES DEL VEHICLE PRIVAT

L'ús del cotxe sense compartir és el mode de desplaçament de prop d'un 15% de les persones enquestades. D'aquestes, només un 9% ho fan amb vehicle de combustibles alternatius. Així doncs, aquest programa inclou mesures orientades a potenciar l'estalvi i eficiència en l'ús del vehicle privat, tot potenciant la mobilitat elèctrica i compartida.



Aquest programa es desenvolupa per mitjà de les següents actuacions:

- **Acció 3.1.** Iniciatives per a fomentar el vehicle compartit:
 - 3.1.1. Incorporar una plataforma que faciliti el car-pooling.
 - 3.1.2. Promoure vehicles de sharing més eficients.
- **Acció 3.2.** Iniciatives vinculades a la gestió de l'aparcament propi de Barcelona Activa:
 - 3.2.1. Establir reserves d'aparcament propi per als vehicles d'alta ocupació.
 - 3.2.2. Valorar i/o implementar punts de recàrrega elèctrica en aquestes places.
- **Acció 3.3.** Sensibilització per a la mobilitat sostenible així com conducció eficient.
- **Acció 3.4.** Recomanacions vinculades al foment de vehicles de baixes emissions:
 - 3.4.1. Establir recomanacions en la renovació del vehicle dels treballadors/ores i aconseguir condicions favorables en la seva adquisició.
 - 3.4.2. Promoure la mobilitat en vehicle de baixes emissions.
- **Acció 3.5.** Establir criteris de mobilitat sostenible en les empreses proveïdores (taxi elèctric/híbrid, flotes certificades, empreses amb PDE, empreses neutres en carboni...).

Objectius esperats:

- Incrementar l'ocupació del vehicle privat (a com a mínim 1,25 ocupants per vehicle)**
- Aconseguir accelerar l'electrificació de la mobilitat en vehicle privat (>5%)**
- Aconseguir reduccions de consum vinculat a la conducció eficient (>1%)**

Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.1.1					
INCORPORAR UNA PLATAFORMA QUE FACILITI EL COTXE COMPARTIT					
Descripció					
L'augment de l'ocupació de vehicle privat esdevé un altre element prioritari per a reduir el nombre de vehicles al lloc de treball. Per facilitar aquesta acció, es proposa disposar d'una aplicació exclusiva per a la plantilla de Barcelona Activa que permeti gestionar l'oferta i la demanda i posar en contacte les persones disposades a compartir (indicant origen, hora d'entrada i sortida al lloc de treball, disponibilitat de cotxe, places, recorregut...). En l'àmbit dels centres universitaris s'ha desenvolupat el projecte FESEEDIT per facilitar i promoure el car-pooling. També existeixen solucions especialment desenvolupades per a empreses. Com a alternativa, existeixen plataformes amb bases de dades sobre conductors i itineraris que permeten establir contacte per a compartir recorregut, tals com Compartir, Comunto, Viajamos juntos, Amovens, Shareling, Compartocoche, Roadsharing,					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores					
Condicionants, restriccions:					
• Es pot implementar aquesta mesura amb altres recursos disponibles de la pròpia organització (plantilles online amb horaris, fulls de càlcul...) • Cal tenir en compte la massa crítica dels equipaments. En aquells centres amb menys persones treballadores serà difícil que puguin coincidir en horaris, orígens, etc. • Cal establir mesures alternatives en cas que una persona es quedi sense opció d'anada o tornada pel fet que la persona amb qui compartia no estigui present de manera sobtada (no s'ha presentat a recollir-la, emergències...). En aquest cas, es pot proposar que l'empresa faciliti un taxi o car-sharing per poder tornar a casa, o faciliti la flexibilitat d'horaris.					
Indicador de seguiment:					
• Nre. de persones que utilitzen l'aplicatiu. • Ocupació del vehicle privat.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.1.2					
PROMOURE ELS VEHICLES DE SHARING MÉS EFICIENTS					
Descripció Promoure la mobilitat com a servei permet reduir espai d'aparcament i fer de la mobilitat més sostenible i eficient, especialment per a la mobilitat en missió i de les persones usuàries. Amb aquest objectiu, es proposa contactar amb plataformes de sharing de baixes emissions (tant de cotxes com motocicletes) per obtenir beneficis per a les persones treballadores de Barcelona Activa, i també fer difusió del seu ús. Algunes d'aquestes empreses són Cooltra, Acciona, Cityscoot, Movo, Ubeeqo.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: -					
Indicador de seguiment: • Actuació implementada o no.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.2.1					
ESTABLIR RESERVES D'APARCAMENT PROPI PER ALS VEHICLES D'ALTA OCUPACIÓ (VAO)					
Descripció					
Com a mesura complementaria a l'anterior, aquesta acció consisteix a incentivar el vehicle compartit per mitjà d'establir reserves d'aparcament propi per a vehicles d'alta ocupació. A més dels beneficis ambientals, aquest benefici a les persones treballadores pot incentivar que més persones vulguin incorporar-se a l'estratègia de vehicle compartit. Es pot complementar la mesura amb un sistema de reserva de places, ja sigui per mitjà de l'aplicatiu de carpooling o altres a disposició de l'organització.					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores					
Condicionants, restriccions:					
• Es pot estudiar l'augment del nombre de places VAO en funció del seu ús. • Aquesta mesura només es pot aplicar als centres amb aparcament propi.					
Indicador de seguiment:					
• Nre. de places VAO. • Ocupació del vehicle privat.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet				
Incubadora Almogàvers					Parc Tecnològic

Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.2.2					
VALORAR I/O IMPLEMENTAR PUNTS DE RECÀRREGA ELÈCTRICA EN LES PLACES D'APARCAMENT PRÒPIES					
Descripció					
Donada la creixent però encara limitada oferta de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, disposar d'un punt als centres de treball pot incentivar que les persones treballadores abandonin els seus antics vehicles de combustió per vehicles zero emissions o Eco, que avui representen l'11% segons les persones enquestades. Així doncs, per tal d'augmentar l'eficiència del vehicle privat, es proposa implementar alguns punts de recàrrega elèctrica en els equipaments amb aparcament. En cas que la demanda de places sigui superior al nombre de places reservades, es recomana establir un sistema que fixi en nombre màxim de reserves mensual. A continuació s'enumeren diverses empreses proveïdores/es de punts de recàrrega: • Aparcar • Circontrol • Conduce tu ciudad • Enchufing • Etecnic / Ingeteam / Lafon • EPS Electric Parking Solutions • Evectra • Inkoo • Más Energia Mobilitat Elèctrica • Piris/DBT • Place to Plug • Pluggo • Saltoki • Scame • Simon • Wallbox					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions: • Un cop implantades, es recomana informar d'aquestes places al mapa de punts de recàrrega de l'ICAEN i també el recurs d'electromaps • Es proposa també augmentar el nombre de places en funció de la demanda.					
Indicador de seguiment: • Nre. punts de recàrrega.					
ODS IMPACTATS		 			
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet				
Incubadora Almagàvers					Parc Tecnològic

Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.3					
SENSIBILITZACIÓ PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE AIXÍ COM CONDUCCIÓ EFICIENT					
Descripció					
Es proposa formar a la plantilla en seguretat viària i conducció eficient, i sensibilitzar sobre el cost real de la mobilitat efectuada en vehicle privat (tant econòmicament com de les externalitats associades).					
Es recomana també disposar d'informació en panells físics i virtuals per a fer la informació accessible en tot moment, i elaborar un manual de conducció eficient (en forma de decàleg) per a repartir-lo als treballadors/ores, especialment per a aquells que realitzen visites a domicilis.					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores					
Condicionants, restriccions:					
• Es poden difondre les principals aplicacions de suport per a la conducció eficient (DriveSmart, EcoDrive Free Speedometer, Ecodrive, Geco - The eco driving guide, etc.) i compartir recursos existents com els creats per IDAE, ICAEN i la DGT.					
Indicador de seguiment:					
• Nre. de persones formades.					
• Dades d'accidentalitat.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.4.1					
ESTABLIR RECOMANACIONS EN LA RENOVACIÓ DEL VEHICLE DELS TREBALLADORS/ORES I ACONSEGUIR CONDICIONS FAVORABLES EN LA SEVA ADQUISICIÓ					
Descripció Es proposa informar els treballadors/ores de tots aquells aspectes relacionats amb la mobilitat elèctrica i vehicles de combustibles alternatius per tal d'assessorar a les persones treballadores per a l'elecció del seu vehicle. D'altra banda, es proposa el contacte amb empreses proveïdores/es de vehicles elèctrics o empreses de rènting per aconseguir condicions favorables en la seva adquisició.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: • Es proposa facilitar informació d'ajuts i subvencions, tals com el programa MOVES 3					
Indicador de seguiment: • Nre. vehicles ECO i Zero emissions. • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS  					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	



Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.4.2					
PROMOURE LA MOBILITAT EN VEHICLE DE BAIXES EMISSIONS					
Descripció Aquesta mesura consisteix a complementar les mesures anteriors per mitjà de campanyes de difusió dels beneficis de la mobilitat zero emissions i més eficient. La promoció es pot complementar amb els beneficis del vehicle de baixes emissions (accés a la ZBE, peatges reduïts al 75%, manteniment reduït, exempció de l'impost de circulació, zona blava gratuïta...).					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: • Es recomana compartir l'aplicatiu Endolla amb tota la informació per al vehicle elèctric a Barcelona.					
Indicador de seguiment: -					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 3					
Reducció de les emissions derivades del vehicle privat					
Acció 3.5					
ESTABLIR CRITERIS DE MOBILITAT SOSTENIBLE EN LES EMPRESES PROVEÏDORES (TAXI ELÈCTRIC/ HÍBRID, FLOTES CERTIFICADES, EMPRESES AMB PDE, EMPRESES NEUTRE EN CARBONI...)					
Descripció La proposta consisteix a incorporar criteris ambientals a les empreses proveïdores per tal de minimitzar les externalitats derivades d'aquesta mobilitat. Es recomana, en els casos possibles, prioritzar aquells que: • Disposin del distintiu de garantia de qualitat ambiental a les flotes de vehicles. • Siguin empreses neutres en carboni. • Es prioritzin empreses amb PDE aprovat. • Utilitzin vehicles de baixes emissions (empreses d'eco missatgeria...) • En el cas del taxi, adherir-se a taxi ecològic per prioritzar l'ús de taxis elèctrics o híbrids.					
 Garantia de qualitat ambiental 					
Principal beneficiari/ària: • Organització.					
Condicionants, restriccions: • Dificultats per incorporar aquests criteris a totes les empreses proveïdores/es.					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS  					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	



5.4 GESTIÓ DE LA MOBILITAT

Aquest programa inclou un conjunt d'actuacions que persegueixen una reducció de la mobilitat generada, tant d'accés al lloc de treball com en missió, així com aquelles mesures necessàries per al correcte desenvolupament i seguiment del pla.

La reducció dels desplaçaments al lloc de treball ha suposat per a les persones enquestades una major conciliació de manera clara. Si bé la resta d'afirmacions es troben més ajustades, gran part de la plantilla està d'acord que la modalitat de treball a casa ha servit per ser més productius a la feina, més concentració i millor planificació i millora en la gestió dels horaris.

D'altra banda, com a propostes per part de les persones treballadores, va destacar estudiar la possibilitat d'implementar o augmentar el teletreball.



Aquest programa es desenvolupa per mitjà de les següents actuacions:

- **Acció 4.1.** Incorporació de la mobilitat com a àmbit específic de la Política de Responsabilitat Social Corporativa de Barcelona Activa.
- **Acció 4.2.** Actualització periòdica del PDE i realització d'una enquesta de mobilitat a les persones treballadores.
- **Acció 4.3.** Obtenir informació més precisa de la mobilitat de les persones usuàries.
- **Acció 4.4.** Dissenyar un pla de comunicació i de foment de la mobilitat sostenible.
- **Acció 4.5.** Incorporar al Pla d'acollida a les persones treballadores informació en relació amb el Pla de mobilitat sostenible.
- **Acció 4.6.** Donar continuïtat a la flexibilitat horària i horari compactat, i ampliar-la en situacions de necessitat extra de la plantilla.
- **Acció 4.7.** Impulsar l'ús de videoconferències tant en la comunicació interna com externa (teleatenció).
- **Acció 4.8.** Estudiar la possibilitat d'implementar el teletreball a Barcelona Activa.
- **Acció 4.9.** Estudiar la possibilitat d'incorporar incentius per a les persones que es desplacen de manera sostenible a la feina, així com la Implementació d'actuacions i/o proves pilot per potenciar la mobilitat activa i la micromobilitat.
- **Acció 4.10.** Plantejar actuacions per tal de contrarestar l'impacte mediambiental de l'organització.
- **Acció 4.11.** Escriure un document de recomanacions i polítiques de mobilitat sostenible de Barcelona Activa.

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.1 INCORPORACIÓ DE LA MOBILITAT COM A ÀMBIT ESPECÍFIC DE LA POLÍTICA DE RESPONSABILITAT SOCIAL CORPORATIVA DE BARCELONA ACTIVA					
Descripció Es proposa incorporar la mobilitat com a element clau de les actuacions de Responsabilitat Social Corporativa (RSC) a Barcelona Activa, especialment dins de l'eix de Medi Ambient. En aquest sentit, des de l'àrea d'RSC es vetllarà per: • Gestionar el compliment de les accions i assegurar l'execució del PDE. • Impulsar i avaluar les actuacions vinculades a reduir l'accidentalitat. • Dinamitzar un canal obert empresa-persones treballadores en relació amb aspectes que afecten la mobilitat. • Gestionar i impulsar el cotxe compartit entre la plantilla. • Actuar com a facilitador d'informació relacionada amb la mobilitat a Barcelona Activa. • Elaborar els informes anuals de seguiment i avaluació del pla. • Proposar i redactar els protocols per a les mesures del pla. • Supervisar l'estat i manteniment de les infraestructures de mobilitat (punts de recàrrega, aparcaments de bicicletes patinets, estat de la flota...). • Coordinar i dinamitzar les campanyes de foment de la mobilitat sostenible. • Informar i gestionar les possibles línies d'ajut o subvencions relacionades amb la mobilitat de l'organització. • Garantir el compliment de les enquestes de mobilitat a la plantilla i persones usuàries.					
Principal beneficiari/ària: • Organització. • Persones treballadores. • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions: • És recomanable que la persona gestora tingui coneixements de mobilitat i capacitat de planificació i execució de projectes. • Cal que disposi del finançament, temps i de les eines necessàries per a realitzar la seva tasca.					
Indicador de seguiment: • Nivell d'implementació del pla o nombre d'actuacions realitzades.					
ODS IMPACTATS 					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4
Gestió de la mobilitat

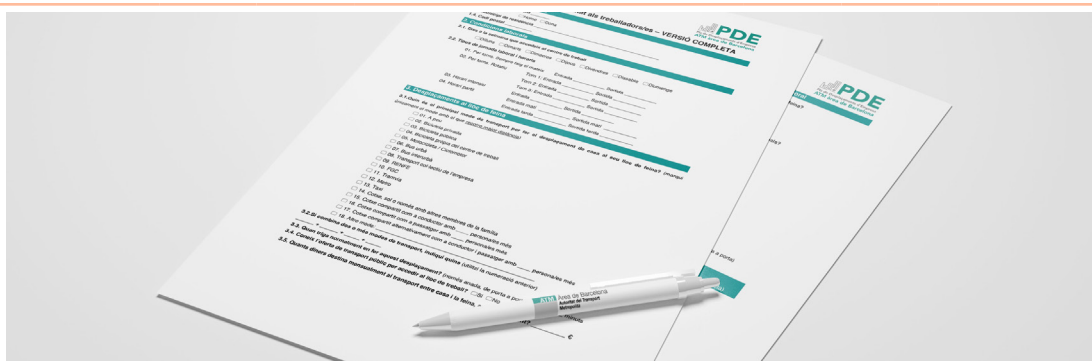
Acció 4.2

ACTUALITZACIÓ PERIÒDICA DEL PDE I REALITZACIÓ D'UNA ENQUESTA DE MOBILITAT
A LES PERSONES TREBALLADORES.

Descripció

Una part determinant per a una actualització efectiva de la diagnosi i de l'evolució del pla és realitzar una nova enquesta de mobilitat a les persones treballadores, que a banda del repartiment modal i altres característiques bàsiques de la mobilitat actual, es demani també aspectes relacionats amb l'experiència de les actuacions en matèria de mobilitat implementades en l'organització fins aquell moment.

Segons els avenços en el pla i el resultat de l'enquesta i dels indicadors del pla, serà necessari actualitzar el PDE prioritzant, reforçant o afegint altres mesures en cas que apliqui.



Principal beneficiari/ària:

- Organització.

Condicionants, restriccions:

-

Indicador de seguiment:

- Nre. respostes a l'enquesta.
- Estat dels indicadors globals del pla.
- Nre. d'actuacions realitzades.

ODS IMPACTATS

Desenvolupament temporal

2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.3 OBTENIR INFORMACIÓ MÉS PRECISA DE LA MOBILITAT DE LES PERSONES USUÀRIES					
Descripció La mobilitat que generen les visites és tant o més important que la mobilitat casa – treball (en nombre de desplaçaments), de l'ordre de 700 visites/ dia laborable. Per això, és pertinent disposar d'informació precisa de com és aquesta mobilitat. Aquesta mesura consisteix a establir mecanismes per determinar quina és aquesta mobilitat, ja sigui per mitjà d'enquestes in situ en recepció o enquestes a les persones usuàries de Barcelona Activa. Així doncs, es planteja realitzar aquesta enquesta de mobilitat a persones usuàries durant el període del pla, i actualitzar-la per veure la seva evolució.					
Principal beneficiari/ària: Organització.					
Condicionants, restriccions: Cal establir una campanya de difusió i comunicació potent per tal de rebre el nombre més gran possible de respostes.					
Indicador de seguiment: Percentatge de respostes sobre el total de persones usuàries.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.4 DISSENYAR UN PLA DE COMUNICACIÓ I DE FOMENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE					
Descripció					
En moltes ocasions, l'èxit de les mesures del pla es deriva de la quantitat de persones treballadores i persones usuàries que coneixen el mateix. Es proposa informar de les actuacions a tota la plantilla, tant de les desenvolupades com les de futur. També informar de les bones pràctiques, els protocols i incidir en l'accés als centres de treball en modes actius, transport públic/col·lectiu i vehicle privat més eficient, informant dels avantatges de compartir cotxe, ambientals, de salut... Per transmetre la informació, és molt recomanable calendaritzar els missatges i desenvolupar la comunicació en paral·lel a les actuacions. Una estratègia de comunicació esdevé un element clau per compartir tota la informació relacionada amb el pla amb les persones usuàries, perquè coneguin les formes d'accés alternatives al vehicle privat així com les regulacions a l'aparcament i les millores en transport públic o d'aparcament de bicicletes, entre d'altres accions que s'implantin en l'estratègia de mobilitat. Algunes actuacions de comunicació poden ser: • Creació d'una pàgina web o site de mobilitat. • Newsletter per a la plantilla (això es podria fer de forma periòdica cada 3 o 6 mesos). • Reunions amb els i les representants de la plantilla. • Plafons informatius. • Mitjans digitals • Informació al portal web					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores • Persones usuàries • Organització					
Condicionants, restriccions: • Per transmetre cada informació caldrà valorar quins són els canals més adequats.					
Indicador de seguiment: • Actuacions de comunicació (tendència desitjada: mínim 4 accions/any).					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.5 INCORPORAR AL PLA D'ACOLLIDA A LES PERSONES TREBALLADORES INFORMACIÓ EN RELACIÓ AMB EL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE					
Descripció					
La mesura consisteix a incorporar aspectes relacionats amb la mobilitat en el moment de contractació del nou personal, perquè des de les primeres setmanes coneguin les possibilitats de les quals disposen per a desplaçar-se a Barcelona Activa. Aquest pla d'acollida pot disposar de diverses informacions, tals com:					
• Les actuacions realitzades i les futures relacionades amb la mobilitat i el desenvolupament del PDE. • Els protocols d'ús de les diverses mesures (cotxe compartit, punts de recàrrega, transport col·lectiu, pàrquing de bicicletes). • Comunicar informació vinculant a la mobilitat sostenible, així com els canals interns per resoldre dubtes i aportar suggeriments en relació tant a la mobilitat in itinere com in labore. • Comunicar els diferents accessos en transport públic i la presència d'aparcaments VAO i altres serveis. • Comunicar l'ús de les sales de videoconferències per a fer reunions.					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores • Organització					
Condicionants, restriccions:					
• Cal adaptar el protocol als canvis en el transport públic i altres xarxes de mobilitat, i actualitzar-lo segons les actuacions implementades.					
Indicador de seguiment:					
• Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.6 DONAR CONTINUÏTAT A LA FLEXIBILITAT HORÀRIA I HORARI COMPACTAT, I AMPLIAR-LA EN SITUACIONS DE NECESSITAT EXTRA DE LA PLANTILLA.					
Descripció					
Barcelona Activa disposa de diverses mesures de conciliació entre les quals destaca la flexibilitat en la jornada. Aquesta mesura facilita l'accés en transport públic i modes actius, i també el vehicle compartit, per tal que les persones treballadores puguin adequar les seves jornades i la seva mobilitat sostenible a les necessitats personals. L'horari compactat també permet que no s'hagi de realitzar un desplaçament a l'hora de dinar, amb el consegüent augment de quilometratge. Es proposa continuar amb la flexibilitat horària i l'horari compactat com a elements que faciliten la mobilitat sostenible a totes les persones treballadores. D'altra banda, es proposa valorar l'ampliació d'aquesta flexibilitat en circumstàncies que així ho requereixin, adaptant-les a les necessitats de la plantilla.					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores					
Condicionants, restriccions:					
• Augmentar la flexibilitat horària per a facilitar l'accés en transport públic en episodis de contaminació o situacions excepcionals (veure actuació 3.1), així com en situacions de necessitat vinculades a l'organització del temps i del treball i la conciliació de la vida laboral, personal i familiar de les persones treballadores.					
Indicador de seguiment:					
• Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.7 IMPULSAR L'ÚS DE VIDEOCONFERÈNCIES TANT EN LA COMUNICACIÓ INTERNA COM EXTERNA (TELEATENCIÓ)					
Descripció					
Actualment diversos centres de Barcelona Activa disposen de sales i aparells per fer videoconferències, i el seu ús resulta força generalitzat. Aquesta mesura consisteix a continuar instal·lant eines informàtiques (projectors, connexió ràpida a internet, sistemes d'àudio i so...) i establir un protocol d'ús per tal de minimitzar els desplaçaments per a reunions. Pel que fa a l'ús de les telecomunicacions per a implementar el teletreball, es fomenta la utilització de les conferències telefòniques i equips de video conferència, contribuint a fer més productiu el temps de treball. Les sales de reunions disposaran d'espais assenyalats per a dipositar els telèfons mòbils i tauletes digitals a l'inici de les reunions. Hi haurà pautes que regularan els moments per a consultar possibles urgències i es garanteix el dret a la desconnexió digital. Finalment, es planteja mantenir l'ús de videoconferències per a la comunicació externa amb les persones usuàries de Barcelona Activa, amb el consegüent estalvi de desplaçaments.					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores. • Persones usuàries.					
Condicionants, restriccions:					
• Cal establir els protocols adients per adaptar aquesta mesura a tota la plantilla i tots els centres.					
Indicador de seguiment:					
• Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.8 ESTUDIAR LA POSSIBILITAT D'IMPLEMENTAR EL TELETREBALL A BARCELONA ACTIVA					
Descripció					
A més de ser una eina de reducció de desplaçaments i de quilòmetres en vehicle privat (especialment per als orígens fora de Barcelona), les persones treballadores perceben aquesta acció com a pertinent pel que fa a la millora del seu lloc de treball. Dins de l'apartat de retorn a la normalitat, implementar o augmentar el teletreball va ser una proposta de les persones enquestades de Barcelona Activa (major nombre de recurrència: 26 respostes). Les persones enquestades, en la seva majoria, creuen que els hi permet més facilitats per a la conciliació personal, familiar i laboral i més productivitat personal i compliment d'objectius. Així doncs, aquesta mesura consisteix a estudiar la possibilitat d'implementar el teletreball a Barcelona Activa de manera continuada per mantenir els beneficis ambientals i humans a l'organització.					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores • Organització					
Condicionants, restriccions:					
• Prèvia la seva valoració, caldria establir els protocols adients per adaptar aquesta mesura a tota la plantilla.					
Indicador de seguiment:					
• Actuació realitzada o no. • Nombre mitjà de dies teletreballats.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.9 ESTUDIAR LA POSSIBILITAT D'INCORPORAR INCENTIVS (NO ECONÒMICS) PER A LES PERSONES QUE ES DESPLACEN DE MANERA SOSTENIBLE A LA FEINA					
Descripció					
De manera similar a la gamificació en modes actius, es proposa estudiar la viabilitat d'establir incentius (no econòmics) per a les persones que es desplacen de manera sostenible a la feina. Es proposa valorar incloure aquests beneficis també dins del programa de foment del vehicle compartit i transport públic, a més dels que ho fan en modes actius, i tant incorporar-ho de manera puntual (en campanyes de foment de la mobilitat), com de manera permanent.					
Principal beneficiari/ària:					
• Persones treballadores.					
Condicionants, restriccions:					
• Cal garantir totes les mesures d'accessibilitat en modes sostenibles abans de llançar el programa d'incentius.					
Indicador de seguiment:					
• Actuació implementada o no.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 1					
Foment de l'ús de modes no motoritzats					
Acció 4.10					
IMPLEMENTACIÓ D'ACTUACIONS I/O PROVES PILOT PER POTENCIAR LA MOBILITAT ACTIVA I LA MICROMOBILITAT.					
Descripció Seguint les propostes de millora rebudes en el procés d'elaboració del PDE de Barcelona Activa, aquesta mesura consisteix en la implantació d'actuacions i/o proves pilot per tal de potenciar la mobilitat activa i la micromobilitat. Diversos aplicatius permeten fer el seguiment i establir recompenses de manera automàtica per mitjà del registre de km. Alguns exemples portats a terme per altres empreses i organismes són: • ULMA: Recompensa en forma de regals i productes de mobilitat. D'altra banda, es proposa estudiar el contacte amb empreses proveïdores/es de mobilitat activa (comerços, tallers de reparació...) per tal d'aconseguir condicions favorables per a les persones treballadores de Barcelona Activa.					
					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores					
Condicionants, restriccions: • Es recomanable implementar les mesures per a garantir l'accessibilitat als centres abans d'incentivar els desplaçaments.					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS  					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.11 PLANTEJAR ACTUACIONS PER TAL DE CONTRARESTAR L'IMPACTE MEDIAMBIENTAL DE L'ORGANITZACIÓ					
Descripció Pel fet de desenvolupar la seva tasca com a organització, Barcelona Activa genera un impacte ambiental tant d'abast directe com indirecte. Aquesta mesura consisteix a establir accions per restaurar espais i protegir la biodiversitat. A partir d'aquestes, a més de generar un impacte positiu en aquestes zones, es pot desenvolupar una tasca de sensibilització tant a les persones treballadores com als i les persones usuàries. Aquestes activitats formaran part de l'estratègia d'RSC de l'organització. Alguns exemples d'actuacions són: • Activitats de sensibilització ambiental. • Instal·lació de caixes niu. • Neteja de rius i zones humides • Replantacions. • Eliminació d'espècies invasores. • Neteja de platges i recollida de residus.					
					
Principal beneficiari/ària: • Organització.					
Condicionants, restriccions: • Diverses organitzacions ambientals donen suport a l'execució d'aquestes tasques.					
Indicador de seguiment: • Nre. de persones participants en les jornades.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

Programa 4 Gestió de la mobilitat					
Acció 4.12 ELABORAR UN DOCUMENT DE RECOMANACIONS I POLÍTIQUES DE MOBILITAT SOSTENIBLE DE BARCELONA ACTIVA					
Descripció					
La política de mobilitat té com a objectiu fomentar un comportament mediambientalment responsable de totes les persones de l'organització per a minimitzar l'impacte dels aspectes ambientals derivats de la mobilitat en el desenvolupament de l'activitat diària. Així doncs, es proposa establir un document que reculli el compromís de desplaçaments sostenibles de l'organització perquè les persones treballadores s'hi puguin acollir. Aquest document pot contenir aspectes tals com: • Priorització de videoconferències vers els desplaçaments per reunions. • Establiment d'un protocol per a episodis de contaminació. • Recomanació d'utilitzar modes actius per a les persones que viuen pròximes al lloc de treball. • Recomanació d'accedir en transport públic per als desplaçaments de més distància. • Recomanació d'utilitzar transport públic i modes actius per a la mobilitat in labore. • Priorització de taxi híbrid o eco o vehicle de lloguer de baixes emissions en cas necessari. • Recomanació de vehicle compartit en cas de desplaçaments conjunts a esdeveniments o visites. • Recomanació de passar-se a vehicles més eficients en el moment de renovar el vehicle.					
Principal beneficiari/ària: • Persones treballadores • Organització					
Condicionants, restriccions: • Es proposa adaptar les polítiques i actualitzar-les a mesura que avança i s'actualitza el PDE.					
Indicador de seguiment: • Actuació realitzada o no.					
ODS IMPACTATS					
Desenvolupament temporal					
2021	2022	2023	2024	2025	2026
Centres de treball on implementar la mesura:					
Seu Central	Ca n'Andalet	Cibernàrium-MediaTIC Incubadora MediaTIC Oficina d'Atenció a les Empreses (OAE)		Convent de Sant Agustí	
Incubadora Almogàvers	InnoBA	Nou Barris Activa		Parc Tecnològic	

5.5 RESUM DEL PLA

Mesura	COST	TERMINI IMPLANTACIÓ	DIFICULTAT	TERMINI RESULTATS	BENEFICI	VALORACIÓ GLOBAL
Programa 1. Foment de l'ús dels modes no motoritzats						
1.1. Disposar d'aparcaments per a bicicletes i patinets dins dels edificis/instal·lacions.	€€€	⌚	•	⌚	•	**
1.2. Estudiar la possibilitat d'incorporar l'ús de bicicletes elèctriques per a la mobilitat en missió.	€€	⌚⌚	••	⌚⌚	•	*
1.3. Estudiar la implementació del servei biciempresa AMB.	-	⌚⌚	•	⌚⌚	•	*
1.4. Difusió del servei de bicicleta pública.	-	⌚	•	⌚⌚	•	*
1.5. Estudiar la possibilitat de disposar de serveis addicionals per a la mobilitat activa.	€€	⌚⌚	•	⌚⌚	•	**
1.6. Difondre informació dels itineraris disponibles per a desplaçar-se en modes actius (tant per les persones treballadores com persones usuàries).	€	⌚	•	⌚⌚⌚⌚	•	*
1.7. Campanyes periòdiques de foment de la bicicleta i els modes actius entre les persones treballadores i persones usuàries.	€€	⌚	••	⌚	•	**
1.8. Creació d'un grup de caminants/ciclistes in itinere.	-	⌚	•	⌚⌚	•	**
Programa 2. Foment de l'ús del transport públic						
2.1. Difondre l'oferta del transport públic i avantatges del seu ús entre els treballadors/ores	€	⌚	•	⌚⌚⌚⌚	•	*
2.2. Fomentar l'ús del transport públic entre els treballadors/ores.	€	⌚	•	⌚⌚	•	***
2.3. Incorporar informació del transport públic en temps real a les oficines.	€	⌚⌚	•	⌚⌚⌚⌚	•	**
Programa 3. Reducció de les emissions derivades del vehicle privat						
3.1.1. Valorar la incorporació d'una plataforma que faciliti el car-pooling.	€€	⌚⌚	•	⌚⌚	•	***
3.1.2. Facilitar i promoure els vehicles de sharing més eficients.	€€	⌚⌚⌚⌚	•	⌚⌚⌚⌚	•	*
3.2. Iniciatives vinculades a la gestió de l'aparcament propi de Barcelona Activa	€€	⌚⌚	••	⌚⌚	•	**
3.3. Sensibilització per a la mobilitat sostenible així com conducció eficient.	€	⌚	•	⌚⌚⌚⌚	•	*
3.4. Recomanacions vinculades al foment de vehicles de baixes emissions.	€	⌚⌚⌚⌚	•	⌚⌚⌚⌚	•	*
3.5. Establir criteris de mobilitat sostenible en les empreses proveïdores (taxi elèctric/híbrid, flotes certificades, empreses amb PDE, empreses neutres en carboni...).	-	⌚⌚⌚⌚	••	⌚⌚	•	**

Mesura	COST	TERMINI IMPLANTACIÓ	DIFICULTAT	TERMINI RESULTATS	BENEFICI	VALORACIÓ GLOBAL
Programa 4. Gestió de la mobilitat						
4.1. Incorporació de la mobilitat com a àmbit específic de la Política de Responsabilitat Social corporativa de Barcelona Activa.	€€€	🕒	• • •	🕒🕒	•	***
4.2. Actualització periòdica del PDE i realització d'una enquesta de mobilitat a les persones treballadores.	€	🕒🕒🕒	• •	🕒	•	*
4.3. Obtenir informació més precisa de la mobilitat de les persones usuàries.	€	🕒	• •	🕒	•	**
4.4. Dissenyar un pla de comunicació i de foment de la mobilitat sostenible.	€€	🕒	• •	🕒🕒	•	**
4.5. Incorporar al Pla d'acollida a les persones treballadores informació en relació amb el Pla de mobilitat sostenible.	-	🕒	•	🕒🕒🕒	•	**
4.6. Donar continuïtat a la flexibilitat horària i horari compactat, i ampliar-la en situacions de necessitat extra de la plantilla.	-	🕒	•	🕒	•	***
4.7. Impulsar l'ús de videoconferències tant en la comunicació interna com externa (teleatenció).	-	🕒	•	🕒	•	****
4.8. Estudiar la possibilitat d'implementar el teletreball a Barcelona Activa.	-	🕒	•	🕒	•	****
4.9. Estudiar la possibilitat d'incorporar incentius (no econòmics) per a les persones que es desplacen de manera sostenible a la feina, així com implementació d'actuacions i/o proves pilot per potenciar la mobilitat activa.	€€€	🕒🕒🕒	• •	🕒	•	***
4.10. Plantejar actuacions per tal de contrarestar l'impacte mediambiental de l'organització.	€€€	🕒	• •	🕒🕒🕒	•	**
4.11. Elaborar un document de recomanacions i polítiques de mobilitat sostenible-	-	🕒	• •	🕒🕒	•	*

Cost	€ Baix	€€ Mitjà	€€€ Elevat
Termini implantació	🕒 Curt	🕒🕒 Mig	🕒🕒🕒 Llarg
Dificultat implantació	• Baixa	• • Mitja	• • • Alta
Termini resultats	🕒 Llarg	🕒🕒 Mig	🕒🕒🕒 Curt
Benefici	• Baix	• Mig	• Alt
Valoració global	* Baixa incidència	**Mitja	***Alta **** Molt alta

5.6 Taula de referència de costos de les mesures

Mesura	Rang de costos
Programa 1. Foment de l'ús dels modes no motoritzats	
1.1. Disposar d'aparcaments segurs per a bicicletes i patinets dins dels edificis/instal·lacions.	• Aparcament de bicicletes barra tipus "U": 120€/unitat (2 places). • Guixetes per a patinets i bicicletes: 500€/unitat (3 places). • Mòdul tipus box d'aparcament segur per a bicicletes 2.000 €/unitat (6 places).
1.2. Estudiar la possibilitat d'incorporar bicicletes elèctriques per a la mobilitat en missió.	A valorar.
1.3 Estudiar la implementació del servei biciempresa AMB.	Gratuït. Costos operacionals i de gestió de la mesura.
1.4 Difusió del servei de bicicleta pública.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
1.5 Estudiar la possibilitat de disposar de serveis addicionals per a la mobilitat activa.	Estació d'autoreparació de bicicleta: 500€-1.500€/unitat.
1.6. Difondre informació dels itineraris disponibles per a desplaçar-se en modes actius (tant per les persones treballadores com persones usuàries).	Costos operacionals i de gestió de la mesura. Cost dels elements de comunicació
1.7. Campanyes periòdiques de foment de la bicicleta i els modes actius entre les persones treballadores i persones usuàries.	Cost variable de la campanya i de la inversió desitjada.
1.8 Creació d'un grup de caminants/ciclistes in itinere.	Gratuït. Costos operacionals i de gestió de la mesura.
Programa 2. Foment de l'ús del transport públic	
2.1. Difondre l'oferta del transport públic i avantatges del seu ús entre els treballadors/ores	Costos operacionals i de gestió de la mesura. Cost dels elements de comunicació.
2.2. Fomentar l'ús del transport públic entre els treballadors/ores.	Costos de gestió associats.
2.3. Incorporar informació del transport públic en temps real a les oficines.	Costos operacionals i de gestió de la mesura
Programa 3. Reducció de les emissions derivades del vehicle privat	
3.1.1 Valorar la incorporació d'una plataforma que faciliti el car-pooling.	Costos operacionals i de gestió de la mesura si es realitza de manera interna.
3.1.2. Facilitar i promoure els vehicles de sharing més eficients.	Costos operacionals i de gestió de la mesura. Inversió en minuts per a la plantilla (paquets de minuts mensuals o anuals).
3.2.1. Establir reserves d'aparcament propi per als vehicles d'alta ocupació.	Costos operacionals i de gestió de la mesura. 8€/ml pintures i marques.
3.2.2. Valorar la implementació de punts de recàrrega elèctrica en les places d'aparcament pròpies.	1.500€ - 3.000€ / punt de recàrrega.

Mesura	RANG DE COSTOS
3.3. Sensibilització per a la mobilitat sostenible així com conducció eficient.	Costos operacionals i de gestió de la mesura si es realitza de manera interna.
3.4. Recomanacions vinculades al foment de vehicles de baixes emissions.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
3.5. Establir criteris de mobilitat sostenible en les empreses proveïdors (taxi elèctric/híbrid, flotes certificades, empreses amb PDE, empreses neutres en carboni...).	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
Programa 4. Gestió de la mobilitat Costos operacionals i de gestió de la mesura.	
4.1. Incorporació de la mobilitat com a àmbit específic de la Política de Responsabilitat Social corporativa de Barcelona Activa.	Costos operacionals i de gestió de la mesura. 4h-8h mensuals de mitjana.
4.2. Actualització periòdica del PDE i realització d'una enquesta de mobilitat a les persones treballadores.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
4.3. Obtenir informació més precisa de la mobilitat de les persones usuàries.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
4.4. Dissenyar un pla de comunicació i de foment de la mobilitat sostenible.	Cost variable de la campanya i de la inversió per a l'abast desitjat.
4.5. Incorporar al Pla d'acollida a les persones treballadores informació en relació amb el Pla de mobilitat sostenible.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
4.6. Donar continuïtat a la flexibilitat horària i horari compactat, i ampliar-la en situacions de necessitat extra de la plantilla.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
4.7. Impulsar l'ús de videoconferències tant en la comunicació interna com externa (teleatenció).	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
4.8. Estudiar la possibilitat d'implementar el teletreball a Barcelona Activa.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.
Estudiar la possibilitat d'incorporar incentius (no econòmics) per a les persones que es desplacen de manera sostenible a la feina, així com implementació d'actuacions i/o proves pilot per potenciar la mobilitat activa i la micromobilitat	Costos operacionals i de gestió de la mesura. Es pot establir un import màxim per persona.
4.10. Plantejar actuacions per tal de contrarestar l'impacte mediambiental de l'organització.	Cost variable de la campanya i de la inversió per a l'abast desitjat.
4.11. Elaborar un document de recomanacions i polítiques de mobilitat sostenible de Barcelona Activa.	Costos operacionals i de gestió de la mesura.

5.7 RESULTATS ESPERATS

5.7.1 MOBILITAT CASA-TREBALL

Aplicant la metodologia de l'ATM i els objectius especificats en cadascuna de les línies estratègiques s'obté els següents resultats esperats:

MODE	KM 2019-2020	KM 2026	ENERGIA (TEP)	CO2 (TN/KM)	NOX (KG/KM)	NO2 (KG/KM)	PM2,5 (KG/KM)
No motoritzat	201.128	182.607	0	0	0	0	0
Moto particular	239.617	165.789	4,09	12,98	32,90	0,00	4,76
Cotxe particular	715.943	478.981	20,39	64,62	227,33	40,91	5,46
Autobús públic	202.086	183.405	2,54	8,06	63,63	7,50	1,39
Mode ferroviari	1.071.225	962.688	8,81	31,56	43,85	8,50	2,45
Total	2.430.000	1.973.470	35,83	117,21	367,71	56,91	14,07
Total/persona	6.030	4.897	0,089	0,291	0,912	0,141	0,035

Els resultats esperats superen àmpliament els objectius fixats per l'ATM en el seu document de metodologia:

Objectiu	Taxa total de referència a 6 anys (%)	PDE BASA a 6 anys
Mobilitat anual en vehicle privat (veh·km/any)	-10%	-32,5%
Emissions de diòxid de carboni (Kg CO2/any)	-15%	-26,4%
Emissions de diòxid de nitrogen (Kg/ NOx/any)	-6%	-27,4%
Emissions de partícules inferiors a 10 micres (Kg PM10/ any)	-13%	-27,1%
Consum energètic derivat del transport (Tep/any)	-8%	-26,9%



5.7.2 ALTRES MOBILITATS

En relació amb la mobilitat en missió no s'ha realitzat el càlcul de la reducció de les externalitats, si bé es pot considerar que:

- La reducció vinculada al teletreball, suposaria una reducció similar dels desplaçaments de les persones treballadores durant la mobilitat en missió, donat que una part rellevant de la seva mobilitat és entre centres de Barcelona Activa.
- Les actuacions de sensibilització vers als mitjans més sostenibles, també ha d'incidir en incrementar la quota modal d'aquests mitjans durant la mobilitat en missió.
- Les actuacions d'impuls de la conducció eficient i la mobilitat elèctrica també ha d'incidir indirectament en la mobilitat en missió.

Respecte a les visites, l'impuls de la tele atenció es fixa com a objectiu reduir com a mínim 1 de cada 4 desplaçaments, per tant, un estalvi de mobilitat de com a mínim el 25%.

5.8 INDICADORS DE SEGUIMENT

El següent quadre d'indicadors permet aproximar tant el seguiment de la implantació del PDE com el control dels seus objectius.

INDICADOR	UNITAT	MODE DE CÀLCUL
Grau de compliment del PDE	% d'actuacions realitzades	Accions realitzades cada any
DISTRIBUCIÓ MODAL		
% de desplaçaments a peu	% de persones usuàries	Enquesta de seguiment anual o com a màxim cada 3 anys
% de desplaçaments en bicicleta / VMP		
% de desplaçaments en transport públic		
% de desplaçaments en vehicle privat motoritzat		
BICICLETA		
Places d'aparcament de bicis/patinets	Nre. de places	Inventario de l'aparcament (cada mes)
Ocupació de l'aparcament	% d'ocupació	
TRANSPORT PÚBLIC		
Nre. de persones treballadores	Nre. persones Import destinat	Registre d'ús
VEHICLE PRIVAT		
Places per a vehicles elèctrics	Nre. de punts	Inventari nre. de places
Nre. d'accidents / any	Nre. accidents	Dades de recursos humans
Dies de baixa per accident/any	Nre. dies	
MEDI AMBIENT I COST DEL TRANSPORT		
Consum energètic	Tep/any	Enquesta de seguiment
Emissions de diòxid de carboni	Kg CO2/any	
Emissions de contaminants atmosfèrics: NOx	Kg/any	
Emissions de contaminants atmosfèrics: PM10	Kg/any	
Costos derivats del transport (€/any)	Cost/any	
Accidentalitat (€/any)	Cost/any	



Així mateix, com a resultat de l'aplicació del PDE es vol obtenir:

- Un augment de gairebé el 20% en la mobilitat no motoritzada en km recorreguts (de 289.000 km anuals a més de 345.000).
- Augment de prop d'un 36% en la mobilitat en transport públic / col·lectiu en km recorreguts (de 3.245.463 km a 4.423.346).
- Reducció de la mobilitat en vehicle privat en un 21%.
- Reducció del consum energètic en 19%.
- Reducció de les emissions de CO2 en gairebé un 19%.
- Reducció de les emissions de NO2 en un >19%.
- Reducció de les emissions de PM2,5 en un 17,5%.
- Important disminució dels costos, de l'ordre del 20% (de 39 a 31 M€).
- Reducció de l'accidentalitat del 16% (de 971.000 a 806.000).

