



El nou Pla Director de Mobilitat (pdM)

Fòrum Comarcal de la Mobilitat del Baix Llobregat

Maig 2026

ATM

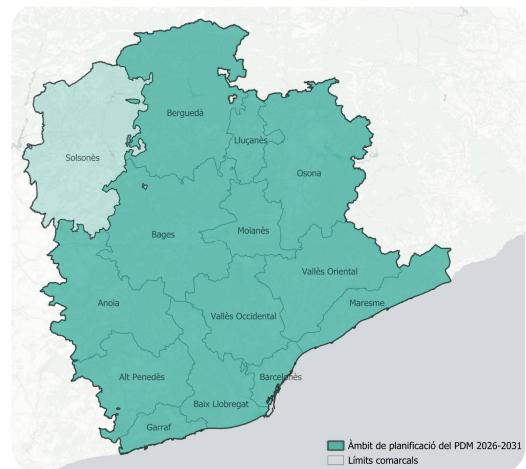
Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

Què és el pdM?

L'instrument recollit en la Llei 9/2003 de planificació territorial de la mobilitat.

Té per objecte planificar la mobilitat de l'àmbit de planificació de l'ATM (imatge adjunta), tenint present tots els modes de transport, el passatgers i les mercaderies.

Planifica la mobilitat d'un àmbit de 14 comarques que contenen prop del $\frac{3}{4}$ parts de la **població de Catalunya** (5,9 milions d'habitants).



Perquè fem un nou pdM?

- ❑ Pel mandat legal derivat de la Llei 9/2003 i les Directrius Nacionals de Mobilitat.
- ❑ Perquè el pdM actual (2020-2025) està a punt de vèncer i cal començar a dibuixar el 4t pla de l'ATM Barcelona.
- ❑ Perquè s'identifiquen nous reptes estratègics i elements de context que cal abordar.

2025



2019

2015

2008



Autoritat del Transport Metropolità

Planificant la mobilitat del 2031

pdM 2008-2012

pdM 2013-2018

pdM 2020-2025

- ❑ 3.984.717 persones que generen 13,5 milions de desplaçaments en dia feiner.
- ❑ 24,5% transport públic, 41,3% vehicle privat i 34,2% mobilitat activa.
- ❑ 2008, inauguració de la línia T6 de TRAM
- ❑ 2011, inauguració línia R8 de Rodalies
- ❑ 2012, Primera fase de la xarxa ortogonal de TB
- ❑ 2012, primeres 4 línies d'Exprés.cat

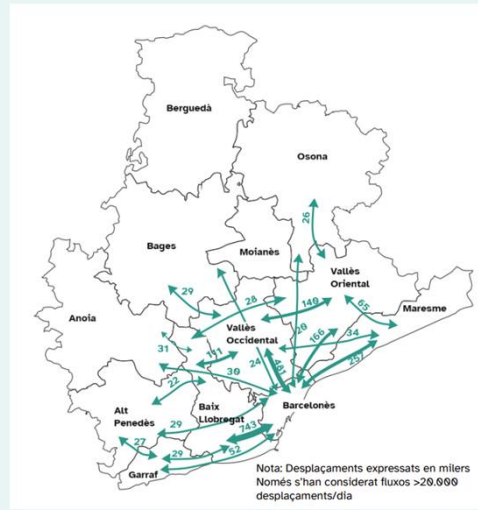
- ❑ 5.542.863 persones que generen 15,5 milions de desplaçaments en dia feiner.
- ❑ 21% transport públic, 39% vehicle privat i 40% mobilitat activa.
- ❑ 1.056,4 milions de validacions transport públic.
- ❑ 2021, Clic.cat
- ❑ 2024, el TRAM arriba fins a Verdaguer.
- ❑ 2025, 7ª corona tarifària

Autoritat del Transport Metropolità

Planificant la mobilitat del 2031

Algunes dades recents de la mobilitat comarcal (EMEF 2024):

- ➔ 2,8 M de desplaçaments diaris
- ➔ 75,8% de la mobilitat interna
- ➔ D'entre els desplaçaments extern, més de 2/3 tenen com a destinació el Barcelonès i un 10% cap al Vallès Occidental. Es la comarca amb un major flux de mobilitat cap a Barcelona
- ➔ Segons el mode de transport:
 - 48,8% modes actius
 - 14,7% transport públic
 - 36,5% vehicle privat
- ➔ En els desplaçaments intracomarcals es fa 1 desplaçament en transport públic per cada 5 en vehicle privat

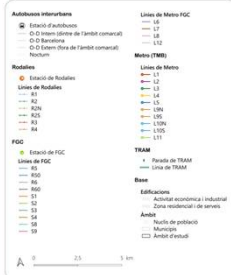


Autoritat del Transport Metropolità

Planificant la mobilitat del 2031

Una comarca, que incorpora alguns dels principals corredors de transport públic de Catalunya

Transport públic interurbà del Baix Llobregat i Barcelonès



Autoritat del Transport Metropolità

Planificant la mobilitat del 2031

Es parteix de la premissa que els objectius del pdM anterior són vigents



Mobilitat
saludable i
sostenible

- o Transvasament modal cap a modes més sostenibles i minimització distància desplaçaments
- o Menys consum energètic i menys impacte de la mobilitat al canvi climàtic
- o Millora de la salut de les persones i la minimització dels costos socials
- o Afavorir l'activitat física de la població



Mobilitat
eficient i
productiva

- o Incrementar l'eficiència del model de transport afavorint l'optimització socioeconòmica del sistema
- o Nous llocs de treball amb especial èmfasi en els sectors de les noves tecnologies
- o Fomentar nous models de negoci que aprofitin les oportunitats que sorgeixen de l'economia circular i innovadora



Mobilitat
segura i
fiable

- o Reduir l'accidentalitat i millorar la percepció de seguretat
- o Sistema de transport públic fiable i responsable amb la població usuària
- o Promoure espais segurs i de qualitat per als modes actius



Mobilitat
inclusiva i
equitativa

- o Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat
- o Garantir les necessitats dels diferents tipus de persones del sistema de mobilitat
- o Incorporar la perspectiva de gènere i d'edat en tot el sistema de mobilitat



Mobilitat
intel·ligent
i digital

- o Acostar les noves tecnologies de la mobilitat a la ciutadania i a les empreses
- o Impulsar una mobilitat digital al servei de les necessitats de mobilitat ciutadanes
- o Preparar el sistema de mobilitat pels reptes que suposen l'automatització de la mobilitat

Autoritat del Transport Metropolità

Planificant la mobilitat del 2031

Nous elements de context que fixen alguns dels nous reptes del pdM*



Acceleració en la **reducció de les emissions** (locals i globals)



Transició energètica i consolidació de l'electrificació



Entrada de ple en la integració modal i **nou sistema tarifari**



Impacte IA i altres aspectes innovadors (vehicle autònom, robòtica)



Variables socials de la mobilitat



Sistema ferroviari metropolità (liberalització del servei el 2033, compleció Pla Rodalies, titularitat servei...)



Nous models productius i laborals (**teletreball**) i noves pautes de consum (**augment del comerç electrònic**)



Nous períodes d'**emergència** i situacions de **crisi o d'episodis**



Nous elements de **planificació territorial**



Nou model de transport interurbà



Millora de la **governança** i eficiència de la planificació

*A partir de primers treballs i processos participatius preliminars

Autoritat del Transport Metropolità

8

Planificant la mobilitat del 2031

Per assolir aquests reptes, caldrà incidir en la millora de la governança i l'eficiència*



Reforçar el missatge comunicatiu i apropar-nos a sectors o perfils "anti-mobilitat-sostenible"



Millorar el vincle entre **l'urbanisme i la mobilitat** per incloure els principis de mobilitat sostenible des dels inicis del plantejament dels plans urbanístics i territorials



Alinear el pdM amb les estratègies per **contribuir a les ciutats zero emissions el 2030/2050**



Capil·laritzar les mesures del **pdM als PMU**



Articular i promoure la corresponsabilització per part d'empreses i altres agents clau



Millorar el sistema **finançament del TPU**



Millorar en la **gestió** i difusió de les **dades de mobilitat associades a la digitalització**



Prioritzar territorial i temàticament la implantació de les mesures per maximitzar l'eficiència

*A partir de primers treballs i processos participatius preliminars

Planificant la mobilitat del 2031

- Mobilitat rural
- Pobresa del transport
- Estandardització de dades
- Accessibilitat al transport públic des de nous punts de vista

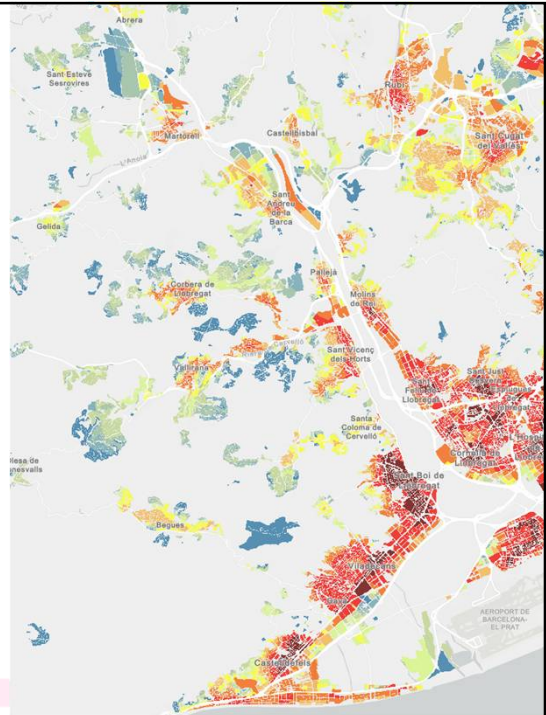
Mesures del pdM

Elaboració de l'índex d'accessibilitat al TP

L'índex d'accessibilitat al transport públic fa una anàlisi quantitativa del nivell d'accessibilitat al transport públic en relació amb el planejament urbanístic dins de l'àmbit de planificació, considerant tres modes d'accés al transport públic: 1. A peu, 2. En bicicleta fins a una estació ferroviària i 3. En vehicle privat fins a un aparcament dissuasiu.

Actualment s'ha fet una actualització d'aquest índex. El Baix Llobregat té una accessibilitat entre acceptable i bona les zones industrials del Delta, mentre que la situació és molt menys favorable en l'àmbit nord de la comarca.

Autoritat del Transport Metropolità



Mesures del pdM

El Pla de Mobilitat de l'aeroport

L'aeroport és un dels grans pols comarcals (>20.000 treballadors/es). S'ha treballat en la seva actualització, amb propostes relacionades amb:

- Governança de la mobilitat intermunicipal
- Mobilitat equitativa, segura i accessible
- Transició energètica i economia circular.
- Sandbox metropolitana d'intel·ligència en la mobilitat
- Potenciació i transversalitat en el desenvolupament regional
- Gestió del transport de mercaderies i la logística



Autoritat del Transport Metropolità

12

Mesures del pdM

En els darrers anys s'ha tramitat i aprovat 18 PMUS i prop de 30 PDE

Municipi	Any PMUS
Castelldefels	2018
Cornellà de Llobregat	2016
Esparreguera	2018
Gavà	2017
Martorell	2023
Molins de Rei	2015
Olesa de Montserrat	2013
Pallejà	2016
Papiol,	2017
Prat de Llobregat	2016
Sant Andreu de la Barca	2018
Sant Boi de Llobregat	2025
Sant Climent de Llobregat	2019
Sant Feliu de Llobregat	2016
Sant Joan Despí	2017
Sant Just Desvern	2019
Sant Vicenç dels Horts	2018
Viladecans	2016

Dels més de 200 centres de treball que han elaborat el seu PDE, aproximadament el 15% es troben al Baix Llobregat

Mesures del pdI

Àmbit Baix Llobregat

XT02

TRAM | T3 Pas per Laureà Miró

XT03

TRAM | T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins

IN03

Intercanviador del Prat de Llobregat

IN05

Intercanviador a Martorell Central (FGC) – Martorell (Rodalies)

IN06

Aparcaments d'intercanvi modal a la xarxa d'FGC

IN07

Aparcaments d'intercanvi modal a la xarxa de RENFE



Mesures del pdl

Àmbit Baix Llobregat

XE01

Nou traçat a Sant Feliu de Llobregat

XE02

Nou accés a l'Aeroport de Barcelona El Prat – Josep Tarradellas

XE10

Nova línia Castelldefels – Cornellà de Llobregat – Zona Universitària

IN08

Nova estació de Can Amat (FGC)

IN10

Nova estació Ribera Salines (FGC)



Mesures del pdl

Àmbit Baix Llobregat

TPC01

Carril C-31 Nord

TPC02

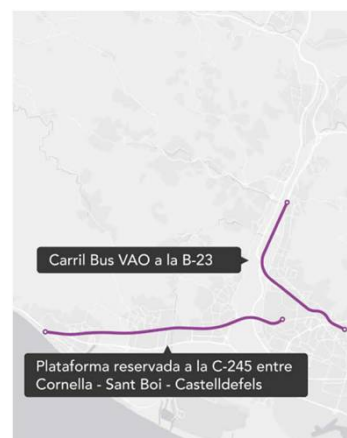
Intercanviadors a l'àmbit Llobregat

TPC04

Plataforma reservada a la C-245

TPC07

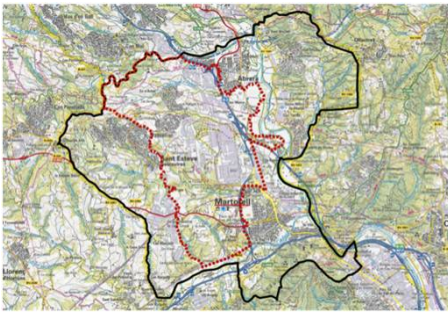
Carril Bus VAO a la B-23



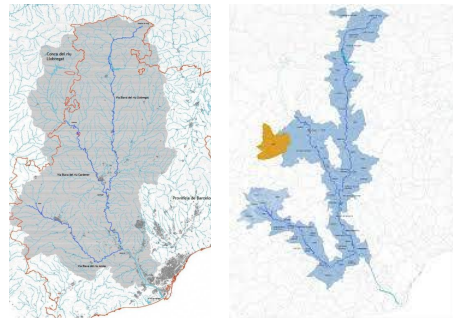
Altres mesures

Àmbit Baix Llobregat

- PDU de l'activitat econòmica del Baix Llobregat Nord



- PDU Vies Blaves Barcelona



Impacte de la nova Llei de Mobilitat

Aprovació de la Llei

La Llei 9/2025, de 3 de desembre, de Mobilitat Sostenible, estableix per primera vegada un marc normatiu regulador de la mobilitat a escala de tot l'Estat.

Té per objectiu el d'establir un marc legal per garantir el dret a la mobilitat sostenible, equitativa, eficient, digitalitzada i inclusiva, alineat amb compromisos climàtics, socials i econòmics d'Espanya i la UE.

La Llei estableix un caràcter principal o programàtic, deixant un ampli espai per al posterior desenvolupament normatiu derivat per part de les administracions competents.

Disposició final vuitena de la Llei indica que es tracta d'una **Llei bàsica i per tant, la normativa territorial o de rang inferior no pot ser menys restrictiva que la indicada en l'articulat de la Llei.**



Llei bàsica però amb caràcter supletori (respecta a la normativa de rang inferior però aquesta no pot ser menys restrictiva)

Impacte de la nova Llei de Mobilitat

Instruments de planificació

La Llei estableix els següents instruments de planificació següents amb una incidència directa sobre la mobilitat del territori:

- Instruments de Planificació Estratègica Estatal en Mobilitat (IPEEM)
- Instrument de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes
- Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals
- Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat
- Plans de Mobilitat sostenible al treball



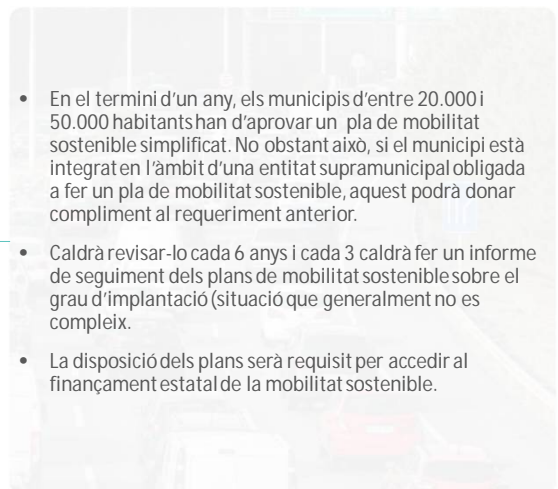
Impacte de la nova Llei de Mobilitat

Instruments de planificació

La Llei estableix els següents instruments de planificació següents amb una incidència directa sobre la mobilitat del territori:

- Instruments de Planificació Estratègica Estatal en Mobilitat (IPEEM)
- Instrument de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes
- Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals
- Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat
- Plans de Mobilitat sostenible al treball

- En el termini d'un any, els municipis d'entre 20.000 i 50.000 habitants han d'aprovar un pla de mobilitat sostenible simplificat. No obstant això, si el municipi està integrat en l'àmbit d'una entitat supramunicipal obligada a fer un pla de mobilitat sostenible, aquest podrà donar compliment al requeriment anterior.
- Caldrà revisar-lo cada 6 anys i cada 3 caldrà fer un informe de seguiment dels plans de mobilitat sostenible sobre el grau d'implantació (situació que generalment no es compleix).
- La disposició dels plans serà requisit per accedir al finançament estatal de la mobilitat sostenible.



Impacte de la nova Llei de Mobilitat

Instruments de planificació

La Llei estableix els següents instruments de planificació següents amb una incidència directa sobre la mobilitat del territori:

- Instruments de Planificació Estratègica Estatal en Mobilitat (IPEEM)
- Instrument de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes
- Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals
- Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat
- Plans de Mobilitat sostenible al treball

- El MITMA establirà quins grans centres d'activitat, i una vegada definits, en un període de 18 mesos, hauran de disposar d'aquests plans.
- Els criteris seran: superfície del centre d'activitat, número d'empreses, persones treballadores, afluència de visitants, mobilitat en hores i dies punta.
- S'hauran de revisar cada 5 anys.
- Caldrà designar un gestor de mobilitat.
- El pla estarà aprovat a la entitat local on pertanyi.
- Les comunitats podran establir centres que no estiguin inclosos en els criteris de la Llei

Impacte de la nova Llei de Mobilitat

Instruments de planificació

La Llei estableix els següents instruments de planificació següents amb una incidència directa sobre la mobilitat del territori:

- Instruments de Planificació Estratègica Estatal en Mobilitat (IPEEM)
- Instrument de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes
- Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals
- Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat
- Plans de Mobilitat sostenible al treball

- L'han de fer tots els centres de treball >200 persones o 100 per torn.
- L'obligatorietat de fer els plans era als 24 mesos d'entrada en vigor de la Llei (desembre 2027). No obstant això, amb l'aprovació del Reial decret Llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla Integral de Resposta a la Crisi a l'Orient Mitjà, a l'article 63, es redueix el termini per a l'elaboració i aprovació d'aquests plans a **12 mesos**, és a dir, fins al desembre de 2026.
- Cal fer un informe biennal.
- Aquests plans seran negociats amb la representació legal de les persones treballadores a cada centre de treball.
- Hi ha règim sancionador.

Impacte de la nova llei de Mobilitat

Resum de com impacte sobre el territori

- Impacte baix respecte als PMUS però la vinculació al finançament pot agilitzar la revisió cada 6 anys i la realització de l'informe de seguiment (cada 3 anys).
- Impacte moderat respecte als plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat donat que no està regulat a Catalunya. No obstant això, la manca de definició dels criteris pels quals fer aquest plans, poden ser un aspecte amb llargues demores.
- Impacte rellevant respecte als Plans de mobilitat dels centres de treball, donat que aporta nous requisits i règim sancionador, fet que ho farà accelerar (especialment a partir de l'aprovació del Reial decret llei 7/2026).
- Manca de definició en l'espai de dades (EDIM).
- Des de l'ATM ens caldrà aprofitar tots els mecanismes de participació que proporciona aquesta llei, per estar al màxim a prop del seu desplegament reglamentari (per exemple participant al Forum Territorial de Mobilitat Sostenible).