

PLA DE MOBILITAT. Metodologia per a l'elaboració del pla

ANTECEDENTS

La mobilitat és conseqüència, essencialment, de la necessitat de desplaçar-se per tal de poder desenvolupar les activitats socials i econòmiques, i engloba tant a les persones com al transport de béns. Tanmateix, la mobilitat i el transport tenen un rol ambivalent, ja que al mateix temps que sostenen el funcionament del sistema social i econòmic, són també elements generadors de disfuncions socials i ambientals.

Els viatges al treball suposen un terç de la mobilitat general segons l'enquesta Movilia 2002 que va fer el Ministeri de Foment. Els treballadors van a treballar fonamentalment amb modes de transport motoritzat que suposen el 79,39% dels viatges essent el vehicle privat el gran protagonista amb un 61,35% del total de viatges. Els trasllats a peu no es poden menysprear ja que suposen un 20% dels viatges. De la mateixa manera el temps de viatge també ha augmentat, essent superior a una hora en el 17,21% dels treballadors. S'estima que a Europa les distàncies recorregudes han passat de 17km diaris el 1975 a 35km el 1998.

Segons el document "Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-12" del Ministeri d'Economia publicat el 2003, l'any 2002 el funcionament del transport en l'etapa de circulació a Espanya va suposar un 36% del consum final d'energia, mentre que a la dècada dels vuitanta només suposava un 29%. Fet que suposa un increment de les emissions d'efecte hivernacle i de la contaminació de l'aire de les nostres ciutats.

Segons dades del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo el 2010 es van produir 645.964 accidents de treball amb baixa, dels quals un 10,1% van ser accidents de trànsit. Així mateix l'índex d'incidència d'accidents laborals de trànsit sobre el número de treballadors donats d'alta a la seguretat social a Espanya faciliten la dada de 444,8 accidents per cada 100.000 treballadors. Per altra banda l'any 2009 els accidents laborals vials van suposar la pèrdua de 2.723.080 jornades de feina.

La Llei 9/2003, de la mobilitat, de la Generalitat de Catalunya, és la norma que estableix "els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies adreçada a la sostenibilitat i la seguretat".

La Llei defineix la mobilitat com "el conjunt de desplaçaments que les persones i els bens han de fer per motiu laboral, formatiu, sanitari, social, cultural o d'oci, o per qualsevol altre". En aquest sentit, la Universitat, com a centre generador de mobilitat (article 18 del Decret 152/2007), ha d'elaborar un Pla de Mobilitat Vial.

Paral·lelament, el Reial Decret 404/2010 de 31 de març, pel qual es regula l'establiment d'un sistema de reducció de les cotitzacions per contingències professionals a les empreses que hagin contribuït especialment a la disminució i prevenció de la sinistralitat laboral, planteja l'elaboració de plans de mobilitat vial a l'empresa, com a mesura per prevenir els accidents de treball en missió i *in itinere*.

OBJECTE

La Universitat Pompeu Fabra, com a signatària de la declaració de Talloires, es compromet a desenvolupar accions sostenibles èticament. Pot afirmar-se que un sistema és *econòmicament* sostenible quan no esgota el fons per a finançar-lo, *socialment* sostenible quan no condueix al conflicte social, i *ecològicament* sostenible quan el medi pot absorbir-ne la contaminació i renovar els recursos naturals sense esgotar-los.

Aquest informe té com a finalitat definir les fases de treball i la metodologia per a l'elaboració d'un Pla de Mobilitat Vial Sostenible de la UPF i definir els agents que hi intervenen, per tal de definir les accions necessàries per aconseguir una mobilitat sostenible efectiva.

ABAST

Aquest document és d'aplicació a la mobilitat generada per les dependències universitàries de la Universitat Pompeu Fabra a la ciutat de Barcelona: Campus de la Ciutadella, Campus de la Comunicació-Poblenou, Campus del Mar i edifici Mercè, seu del rectorat.

AGENTS

El rector o rectora, com a màxima autoritat universitària a la UPF, ha de desenvolupar en les seves polítiques de govern les accions necessàries per aconseguir una mobilitat sostenible efectiva. No obstant això, delega la seva responsabilitat en el vicerectorat de Responsabilitat Social i Promoció, d'acord amb la resolució del Programa de Responsabilitat Social.

Per tal d'impulsar i tirar endavant el Pla de Mobilitat es crearà un grup de treball format per el Vicerectorat de Responsabilitat Social, un representant del professorat i un representant dels alumnes, el Servei de Recursos Humans, la Oficina Tècnica de Prevenció i Riscos Laborals i el Gestor de Mobilitat del Servei de Gestió Patrimonial i Contractació, aquests últims actuaran també com a representants del PAS.

El Gestor de Mobilitat redactarà el pla en base a les especificacions i guies que en surtin del grup de treball. Aquesta figura especialitzada està contemplada en les Estratègies i Plans de la Unió Europea, la Llei 2/2011 d'Economia Sostenible i el Pla d'Acció d'Estalvi i Eficiència Energètica 2011-2020 del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç.

El perfil d'aquest professional s'ha de caracteritzar per comptar amb la formació tècnica adequada i especialitzat en plans de gestió de la mobilitat. A tal efecte aquest gestor s'ha d'involucrar en les activitats següents:

- Diagnòstic de la situació de partida,
- Definició dels objectius a aconseguir
- Mesures a adoptar
- Desenvolupament del pla de mobilitat
- Comunicació d'objectius i mesures del pla de mobilitat i de la seva necessitat
- Aplicació del pla de mobilitat
- Seguiment i mesura de l'eficàcia

PROGRAMA DE TREBALL

1. Fase Preliminar

Modificar les pautes d'accessibilitat al treball és una aposta difícil en la societat actual. És necessari convèncer a la comunitat universitària per a que optin per un mitjà de transport diferent, que en un primer moment els hi pot semblar incòmode.

Per a garantir l'èxit de la mobilitat sostenible i segura als centres de treball és necessari comptar amb tots els afectats: comunitat universitària, administracions locals i autonòmiques així com les companyies operadores del transport públic. Sense la seva col.laboració directa serà impossible l'aplicació de mesures realment eficaces. Per a això s'ha d'obrir un procés que inclogui la informació, la participació i la col.laboració de tots els agents implicats.

a. *Objectius de l'organització, implicació i motivació del canvi*

Dins dels objectius s'haurà de donar resposta a qüestions com si incloure Estudiants, PDI, Pas i externs, si fem un Pla de Mobilitat per Campus o bé un per cada un d'ells. Si l'objectiu és complir estrictament la normativa o si, com diu l'article 18 del Decret 152/2007 el farem aprovar per l'Autoritat Territorial de Mobilitat. Així mateix si ens haurem d'adherir o vincular d'alguna manera a plans de mobilitat d'àmbit superior com el PMU 2013-2018 de Barcelona o el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana de l'AMB, actualment en redacció o encara al Pla Director de Mobilitat 2013-2018 de la Regió Metropolitana de Barcelona a través de l'Autoritat Metropolitana del Transport ATM. Així mateix haurem d'establir una durada del Pla de Mobilitat de la UPF, en els llocs consultats parla de sis anys

b. *Assignació de Responsabilitats*

A la UPF actualment existeixen unitats que tenen una responsabilitat evident dins del Pla de Mobilitat donades les seves competències o camp d'acció, parlem del Vicerectorat de Responsabilitat Social i Promoció, Vicegerència de Recursos Humans i Organització i la seva Oficina Tècnica de Prevenció de Riscos Laborals i el Servei de Gestió Patrimonial i Contractació. Així i tot, per al bon desenvolupament del Pla, s'hauran de crear tant un grup de treball de Mobilitat com la figura del gestor de Mobilitat, figura comentada a la Normativa però no desplegada

c. *Designació del Gestor de Mobilitat*

Cal designar un Gestor de Mobilitat, que per tal que sigui eficaç ha d'involucrar-se en les activitats següents:

- Diagnòstic de la situació de partida
- Definició dels objectius a aconseguir
- Mesures a adoptar
- Desenvolupament del pla de mobilitat
- Comunicació d'objectius i mesures del pla de mobilitat i de la seva necessitat
- Aplicació del pla de mobilitat
- Seguiment i mesura de l'eficàcia

A tal efecte, el perfil d'aquet professional s'ha de caracteritzar per comptar amb la formació tècnica adequada i especialitzat en plans de getió de mobilitat.

S'ha proposat nomenar en Martí Boleda com a aquest gestor.

d. *Programa de Treball*

En els punts següents es passa a desenvolupar les diferents etapes del programa de treball definit amb les següents fases establertes en el document preliminar:

- Etapa de diagnòstic

- Etapa d'avaluació de riscos
- Etapa d'elaboració
- Etapa d'implantació
- Etapa d'avaluació i seguiment

2. Etapa de diagnòstic

a. *Enquesta de Mobilitat*

Dins de la etapa de diagnòstic hi ha dues parts ben diferenciades que es poden desenvolupar de forma paral·lela, són l'enquesta de mobilitat i l'anàlisi de la situació. L'enquesta s'haurà de preveure si es fa exclusivament amb mitjans interns o hi involucrem mitjans externs, així mateix si es podrà disposar d'algun tipus d'incentiu per als que la responguin. Com a antecedents hi ha l'enquesta de mobilitat que es va fer per a l'Estudi per a la prevenció de robatoris de bicicletes i la promoció d'aparcaments segurs a la Universitat Pompeu Fabra, molt orientada a la mobilitat en bici i de la que no es disposen de dades mare per a explotar.

Com a dades interessants a obtenir podríem tenir: Modalitat d'ús del transport públic i privat, viatges in itinere i en missió. Km realitzats/temps invertit. Factors de risc amb què es troba, mesures que podrien facilitar fer més segur els desplaçaments. Motius d'elecció del transport i raons per canviar a públic. Accidents in itinere/en missió. Procedència. Interès en modalitats de carpooling (carpooling.es) i carsharing (avancar.es).

b. *Anàlisi de la situació de l'organització (desplaçaments in-itinere i en missió): Situació, dependències, activitat, zones d'aparcament, mitjans de transport, carreteres, rutes, condicions de desplaçament, actitud i aptituds dels conductors, distàncies i temps*

Es realitzarà un diagnòstic de la situació de mobilitat de l'empresa, que permeti descriure amb el major detall possible l'escenari actual de la mobilitat dels treballadors. Entre els aspectes que s'inclouran en el diagnòstic hi trobarem:

- Condicionants generals de la Universitat, funcions que desenvolupa, número de persones implicades, ubicació geogràfica, etc...
- Identificació dels grups objectius sobre els que s'haurà d'analitzar la situació actual de mobilitat i l'accessibilitat en el conjunt de la Universitat.
- Els condicionants de l'accessibilitat, analitzant tots aquells elements que puguin determinar l'accés al lloc de treball; ubicació geogràfica, distribució territorial de les persones que accedeixen diàriament, etc. Igualment es valoraran les situacions específiques de l'accessibilitat en aquells casos amb afluència de visitants externs.
- La situació dels principals indicadors de la mobilitat: repartiment modal, accessibilitat en transport públic/bicicleta/a peu.
- Polítiques de transport a la Universitat, senyalant si existeixen ajudes al transport públic o a l'ús del cotxe compartit, mesures de gestió de l'aparcament o cotxes en propietat
- Mapa d'accessibilitat als diferents campus i diferents modes de transport

Per a aconseguir la informació necessària per a l'elaboració del diagnòstic, a més de les fonts d'informació existents en organismes públics o en documents específics de la matèria, és necessari comptar amb eines de recolzament que ens mostrin les pautes de comportament per a accedir al lloc de treball. Així és imprescindible la confecció

d'una enquesta de mobilitat i la consulta individualitzada de cada un dels implicats en el Pla de Mobilitat mitjançant reunions o grups de discussió.

Un cop es disposi de tota la informació es procedirà a definir l'escenari de mobilitat a la Universitat i al balanç ambiental del conjunt dels desplaçaments. Un cop completat i consensuat el diagnòstic de la situació actual, es podrà realitzar la presentació pública per tal de procedir a la següent etapa.

Una altra dada interessant a obtenir i disposar és l'accidentalitat de la població universitària. S'ha fet la consulta i des de la Oficina tècnica de Prevenció de Risos Laborals només es disposa de dades dels treballadors de la UPF, no així dels externs ni dels estudiants. S'ha fet la consulta a l'Instituto Nacional de la Seguridad Social i estem pendents de resposta

3. Etapa d'avaluació de riscos

a. *Assignació del Nivell d'exposició al risc d'accident.* → No s'han trobat mètodes de càlcul ni descripció als PM de UAB i UPC

No s'han trobat mètodes de càlcul i d'avaluació del risc en els diferents Plans consultats (UPC, UAB, Ajuntament de Barcelona, AMB i RMB) es proposa consultar si es troba el pla del Port de Barcelona i sino aplicar el mètode de Finey o de la matriu de 3x3 molt extès en temes de seguretat i salut laboral. De totes formes vista la importància que se li dona des d'altres plans anàlegs es proposa no dedicar-hi grans esforços a aquesta etapa.

b. *Selecció dels col·lectius prioritaris*

No es considera cap col·lectiu per a prioritzar a priori, tinguent tots ells una importància destacable dins del Pla de la UPF

4. Etapa d'Elaboració

a. *Definició dels objectius a assolir.*

La mobilitat és un sistema en procés dinàmic i com a tal s'ha d'analitzar més enllà de les seves expressions en un temps i en un lloc determinats. Per això, per avaluar amb rigor els efectes de les mesures no és suficient estimar els efectes sobre un mitjà de transport, un espai o un període de temps particulars, sinó que és imprescindible ampliar el punt de vista i avaluar les conseqüències de les mesures sobre el conjunt del sistema de mobilitat, la qual cosa suposa tenir en compte una sèrie de fenòmens indesitjables com la inducció, el rebot, la succió i la migració dels desplaçaments.

L'avaluació dels resultats previsibles de les propostes o els plans de mobilitat és un autèntic camp de mines teòric i pràctic en el qual cal caminar amb molta cura per no pervertir els objectius declarats inicialment. En particular, cal considerar la complexitat de les dinàmiques psicosocials de la mobilitat, a més de la complexitat de la sostenibilitat.

No només ocorre que el que és sostenible en l'escala local pot ser insostenible en la global o en la social, sinó que fins i tot una conseqüència positiva en un camp pot anar acompanyada d'una conseqüència negativa en un altre camp.

En el cas de la mobilitat és molt freqüent que la introducció de noves tecnologies es tradueixi en ambivalència ambiental, i generi millores en unes facetes i n'agregui d'altres. Així succeeix, per exemple, amb la parella soroll-consum energètic; certes millores per reduir el soroll que emet un vehicle es tradueixen en un augment de pes

del vehicle i, per tant, en un major consum energètic. També es comporta d'una manera similar la parella qualitat de l'aire-emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Per a la definició dels objectius a assolir es recomana fer una recerca dels objectius definits a nivell metropolità per al període del Pla i mirar com es fa una traslació als objectius concrets de la Universitat pel que fa als grans objectius i afegir aquells de intrínsecs que es considerin interessants.

Entre els aspectes que es considera que el Pla hauria d'incidir especialment es consideren:

- Foment del transport públic
- Millora de les infraestructures peatonals i ciclistes
- Estímul de l'ús de la bicicleta oferint serveis suplementaris als ciclistes
- Promoció del cotxe compartit
- Reducció dels desplaçaments entre el domicili i la Universitat a través de diferents fórmules com el teletreball
- Gestió dels desplaçaments en missió oferint alternatives al cotxe
- Gestió de l'espai destinat a aparcament
- Ús energèticament racional del cotxe

Els objectius inclosos en el Pla d'Infraestructures 2011-2020 que ens afecten són:

- Augmentar la quota del transport públic col·lectiu en els repartiments modals del transport de passatgers
- Minimitzar el consum general d'energia, la intensitat energètica i l'ús de combustibles derivats del petroli.
- Minimitzar les emissions de GEH
- Minimitzar les emissions de MOx i PM10 d'acord amb els objectius normatius de qualitat atmosfèrica.
- Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.

Els objectius inclosos dins del pdM de l'ATM en els que hi tenim alguna capacitat d'incidència són:

- Afavorir un transvassament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles
- Fomentar un ús més eficient del vehicle privat
- Moderar el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport a la RMB
- Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic
- Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport

b. Selecció d'accions

Un informe que sintetitza les investigacions en matèria de transport urbà que s'han dut a terme en el si del 4t Programa marc d'investigació indica que: "les mesures incentivadores (pull), com l'increment dels serveis de transport públic, si s'apliquen en solitari són força inefectives a l'hora d'estimular un transvasament d'usuaris des de l'automòbil privat. En comparació, les mesures de dissuasió (push), com taxes sobre l'aparcament o peatges, alteren significativament el repartiment modal. Però les majors reduccions dels viatges en automòbil resulten de la combinació d'incentius i

restriccions". ("Thematic synthesis of transport research results. Urban transport". EXTRA Project. European Community's Transport RTD Programme (juliol de 2001).)

En aquesta fase s'especificaran les mesures concretes a realitzar per tal d'aconseguir els objectius marcats i els escenaris de futur plantejats. Cada una d'aquestes accions s'ha d'adaptar a la realitat de la Universitat i del seu funcionament i usuaris per a que tingui èxit la seva implantació. Es redactarà un document més detallat per a començar a implantar el Pla i que inclogui un desenvolupament al detall de cada una de les accions que inclourà:

- Descripció de la mesura
- Agents implicats en la posada en funcionament de la mesura
- Recursos necessaris
- Mecanismes de gestió i coordinació amb les administracions públiques responsables
- Disseny per a la creació o millora d'una nova infraestructura (itineraris ciclistes o peatonals) o de nous serveis (reorganització dels transports públics)

c. *Cerca de sinergies i suport.* →

Tant per al desenvolupament i elaboració del Pla de Mobilitat com per a la concreció i implantació de mesures per tal d'assolir els objectius marcats, és bo tenir disponibilitat o accés a un seguit de persones enteses en el camp i fins i tot operadores de transports col·lectius que puguin incidir en el desenvolupament del Pla de la Universitat Pompeu Fabra. Alguns d'aquests agents que seria interessant disposar d'accés que s'han trobat en la recerca e bibliografia són els següents: Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo o del IDAE. Aquest institut sembla que té ajudes a la financiació. En dates recents s'ha publicat la Orden INT/864/2014, de 21 de maig, per les que s'estableixen les bases reguladores de la concessió d'ajudes per a la investigació, desenvolupament i innovació en matèria de trànsit, mobilitat i seguretat vial, que portaran a la publicació de la convocatòria d'ajuts. Així mateix seria interessant preguntar a la mútua de la Universitat MC Mutual si té incentius. Col·laboradors Mobilitat UAB Manel Nadal i Farreres secretari per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Lluís Alegre Valls Cap del servei de Mobilitat de l'ATM, Miguel A. Dombriz Lozano responsable mobilitat i grans infraestructures DPTOP, Maite Pérez Pérez cap de l'Àrea de mobilitat de l'IERMB (Institut d'estudis regionals i metropolitans de Barcelona) Novembre del 2008. Així mateix en dates recents des de la Universitat ens hem posat en conatcte amb l'empresa Fast Parc Motor per oferir un curs de conducció segura als estudiants que, a través del Pla, el podríem fer extensiu a tota la comunitat universitària.

5. Etapa d'implantació

a. *Planificació de les activitats a desenvolupar*

Per tal d'assolir els objectius marcats dins del Pla de Mobilitat s'hauran de marcar un seguit d'activitats per a aquest propòsit. Aquestes activitats s'hauran de pautar en el temps i fer-ne una planificació condicionada a un seguit de paràmetres per establir. Es proposa agrupar les activitats en tres grups: Mesures a curt termini (menys de 2 anys), mig termini (entre 2 i 4 anys) i llarg termini (més de 4 anys)

- b. *Comunicació inicial a la institució*

Abans d'iniciar les mesures contemplades al Pla de Mobilitat s'haurà de comunicar a la Universitat la concreció i planificació d'aquestes mesures així com el contingut sencer del Pla. Ja amb motiu de la constitució del grup de treball de mobilitat es va fer una publicació al Breus
 - c. *Adequació, si s'escau, d'instal.lacions i equips*

De les accions a emprendre en sorgiran, o no, unes adequacions a realitzar a les instal.lacions. Aquestes actuacions s'hauran de pressupostar, planificar i executar dins del calendari del pla.
 - d. *Establiment de processos per a la gestió*

Per tal de portar a terme totes les accions i mesures contemplades al pla s'hauran d'establir uns processos per a fer-ne la gestió i portar-les a bon port
 - e. *Adaptació de la institució als canvis*

La institució i els seus integrants, com a receptors d'aquest pla de mobilitat s'hauran d'adaptar als canvis que comportarà, en cas contrari s'hauran d'aplicar mesures correctores o bé canviar els objectius o mesures a emprendre
6. Etapa d'avaluació i seguiment
- a. *Definició dels indicadors del pla*

Per tal de poder evaluar i fer el seguiment dels objectius i de les accions a emprendre s'hauran d'instaurar i fer el seguiment d'un seguit d'indicadors. De bones a priori i sense que sigui limitador del que el futur portarà els possibles indicadors que es suggereixen passen per: % de viatges amb transport públic sobre el total, % de viatges en bici i a peu sobre el total, núm d'ancoratges per a bici sobre el total de població, km recorreguts per persona i dia, minuts dedicats al transport (movilitat) per persona i dia, viatges/persona i dia, accidentats en missió i in itinere sobre el total de població
 - b. *Obtenció del valor dels indicadors*

Es proposa obtenir els indicadors una vegada al principi, un altra al mig del pla i una última al final
 - c. *Anàlisi i avaluació del resultat dels indicadors*

De la mateixa manera que en la obtenció dels indicadors es proposa fer-ne l'anàlisi i l'avaluació dels resultats amb la mateixa periodicitat, al principi, al mig i al final de la vigència del pla
 - d. *Establir, si s'escau, mesures correctives*

En funció d'aquest anàlisi i avaluació dels indicadors dels diferents objectius i mesures a emprendre s'hauran de proposar, si s'escau, mesures correctores

Martí Boleda Torrent
Tècnic de Medi Ambient i Seguretat
Servei de Gestió Patrimonial i Contractació

REFERÈNCIES

Referents Legals

1. Estatals:

- Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia Sostenible
- Reial Decret 404, de 31 de març,
- Llei 51/2002, de 27 de desembre, de Reforma de les "Haciendas Locales"

2. Catalans:

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat
- Llei 3/2007, d'obra pública
- Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius nacionals de mobilitat
- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada
- Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat
- Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire en els municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el 226/2006, de 23 de maig.

Referents Tècnics

- Estudi per a la prevenció del robatori de bicicletes i la promoció d'aparcaments segurs a la Universitat Pompeu Fabra.
- Dirección General de Tráfico. Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica
- Fundación Movilidad. Guía de movilidad sostenible para la empresa responsable
- Egarsat. Guía práctica para elaborar un Plan de Movilidad
- MC Mutual. Materials del seminari "Cómo hacer un plan de movilidad"
- IDAE. Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible
- Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient i Habitatge. Avaluació Ambiental en la Planificació de la Mobilitat.
- Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018 de Barcelona
- Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) de l'AMB
- Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (2013-2018)
- Pla de Seguretat Viària del Servei Català de Trànsit