



N

Transició Energètica i Mobilitat Urbana.

B

Novembre de 2018

C

Manuel Valdés





Per aconseguir un espai públic de màxima qualitat i uns serveis de primera línia, s'han de resoldre els problemes energètics i de mobilitat de manera conjunta



Barcelona consumeix 18.000 GWh/any

QUÈ CAL FER?

- Reduir al mínim els consum d'energia estèril (no aprofitada)
- Generar la màxima energia possible de manera distribuïda i neta aprofitant els recursos energètics locals (renovables o residuals)





$$\text{Autosuficiència} = \frac{\uparrow \text{Energia produïda a partir de recursos locals}}{\downarrow \text{Energia total consumida}}$$

Recursos
Renovables i
fonts
residuals

Mitjançant:

- >> **disminució de demanda i consum:** Minimitzar entrada xarxa gas i elèctric
- >> **producció renovable local:** Maximitzar aportació recursos renovables , propis i autogestionables
- >> **optimització infraestructures:** Minimitzar pèrdues i gestionar recursos

Pèrdues

Xarxa



Línies de treball

1

Maximitzar la generació d'energia

MAPES DE RECURSOS

ACTUACIONS EMBLEMÀTIQUES

APROFITAMENT D'ENERGIA RESIDUAL

FINANÇAMENT PRIVAT

2

Reducció del consum

MARC NORMATIU FAVORABLE

NOUS MODELS DE MANTENIMENT D'EDIFICIS I SERVEIS MUNICIPALS => SMART

NOU ENLLUMENAT PÚBLIC

VEHICLE ELECTRIC

INCORPORAR CRITERIS DE SOSTENIBILITAT EN LA CONTRUCCIÓ

3

Unificar generació i consum

NOUS MODELS DE CONSUM I GENERACIÓ

ACTUACIONS EMBLEMÀTIQUES D'AUTOSUFICIÈNCIA

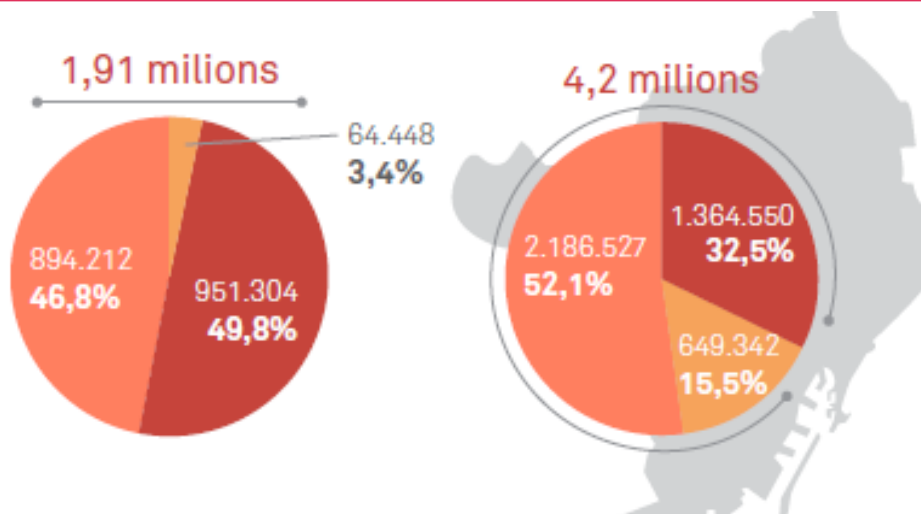
CENTRES UNIFICADORS DE GENERACIÓ I CONSUM



El vehicle motoritzat del futur, coherent amb aquest model energètic, serà elèctric, compartit, connectat i autònom



Transició Energètica i Mobilitat Urbana



Nombre de desplaçaments diaris segons l'EMEF 2016

Característiques de l'enquesta

- Enquesta telefònica a 9.490 individus a l'àmbit STI, dels quals 2.245 a la ciutat de Barcelona.
- No es tenen en compte els desplaçaments dels professionals del transport.
- No es tenen en compte els desplaçaments dels menors de 16 anys.

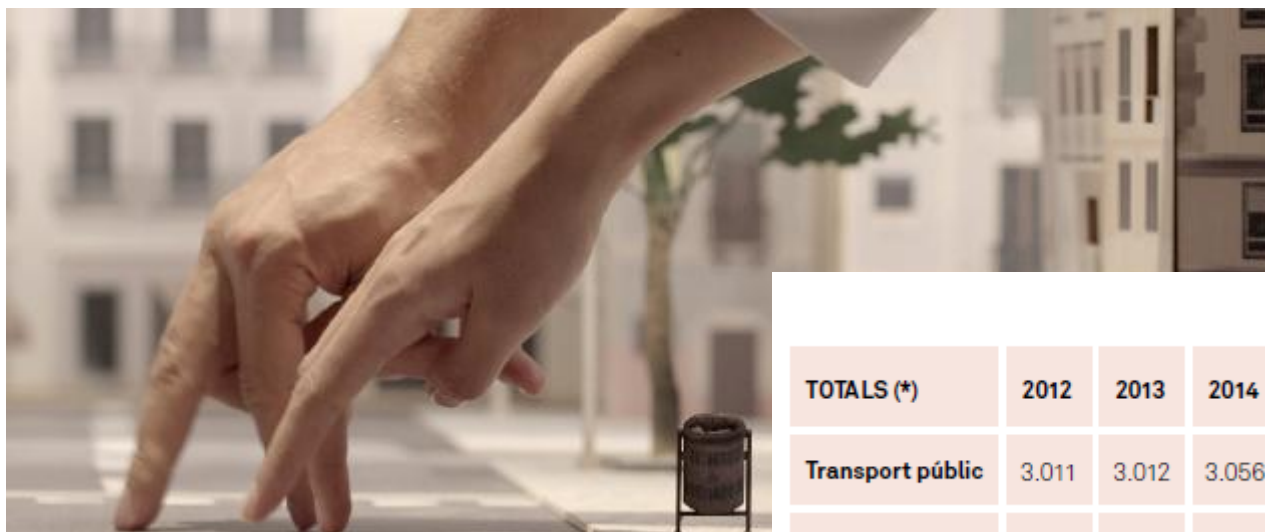
REPARTIMENT MODAL	BCN-BCN	BCN-EXTERNS	TOTAL
No motoritzat	52,1% (56,0%)	3,4% (2,9%)	36,8% (41,7%)
Transport públic	32,5% (29,6%)	49,8% (50,0%)	37,9% (35,1%)
Transport privat	15,5% (14,4%)	46,8% (47,1%)	25,3% (23,2%)

TRANSPORT PRIVAT	BCN-BCN	BCN-EXTERNS	TOTAL
Cotxe	50,5% (59,8%)	82,7% (84,8%)	73,5% (73,5%)
Moto	48,8% (39,3%)	14,7% (13,4%)	25,2% (25,2%)
Altres	0,7% (0,9%)	2,6% (1,8%)	1,3% (1,3%)

Un desplaçament es correspon amb un únic motiu i pot tenir una o més etapes realitzades amb mitjans de transport diferents.



El mode de màxima prioritat: el vianant



									% MITJA	
TOTALS (*)	2012	2013	2014	2015	2016	% 16/15	% 16/13	2016	2015	
Transport públic	3.011	3.012	3.056	3.127	3.179	1,7%	5,5%	39,6%	39,6%	
Transport privat	2.057	2.028	2.014	2.061	2.095	1,7%	3,3%	26,1%	26,1%	
A peu	2.518	2.496	2.483	2.565	2.597	1,3%	4,0%	32,3%	32,5%	
En bicicleta	124	127	136	145	165	14,1%	30,3%	2,1%	1,8%	
Total	7.710	7.662	7.690	7.897	8.036	1,8%	4,9%	100,0%	100,0%	



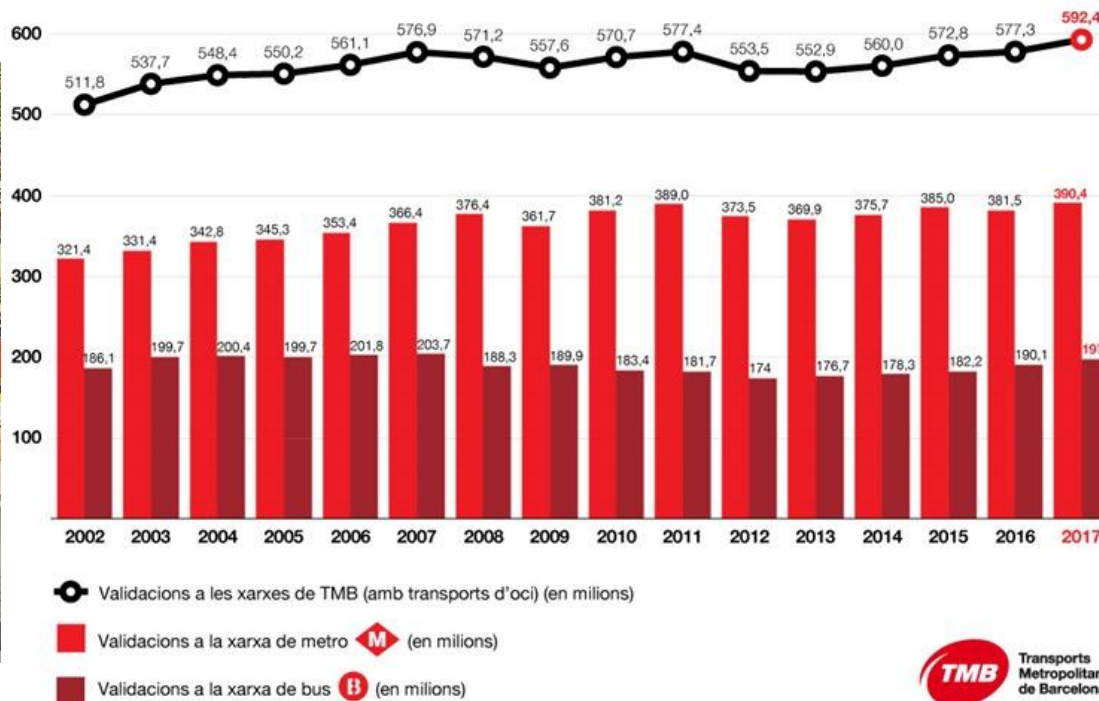
Les bicis i els VMP han arribat per quedar-se. La seva regulació és clau per garantir la seva harmonia i convivència



El transport públic ha de moure la major part de persones a mitges i llargues distàncies



Un any rècord en la utilització del transport públic





El desplaçament de les mercaderies s'ha de resoldre en coherència amb la resta de modes i seguint un model energètic i de mobilitat coherent.





I tots els sistemes integrats
de cara als usuaris;
el rol de les administracions públiques és clau

