



40

**PROPOSTES
PER A UNA
MOBILITAT LOCAL
MÉS SOSTENIBLE**

Catàleg d'actuacions municipals

**COMISSIÓ INSTITUCIONAL PROMOTORA DE LA
SETMANA DE LA MOBILITAT**

L'elaboració del present document respon a una reivindicació històrica dels ajuntaments davant la Comissió Institucional Promotora del Dia Sense Cotxes a Catalunya, i que finalment han assumit la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat i la Diputació de Barcelona.

Diàriament, milers de ciutadans es desplacen pel territori per dur a terme les seves activitats quotidianes. Aquest moviment ininterromput de persones i també de mercaderies comporta un flux constant de mitjans i vehicles de transport a través de la xarxa viària urbana i interurbana que garanteix l'activitat econòmica i el contacte social.

Tanmateix, el creixement de la trama urbana en forma de ciutat difusa, la descentralització de les activitats econòmiques i de lleure, la facilitat d'accés als vehicles a motor, entre d'altres factors, han modificat substancialment els hàbits de desplaçament dels ciutadans en les darreres dècades, fins al punt que el territori en general, i els municipis en particular, han experimentat canvis i transformacions per la demanda creixent de mobilitat, de serveis de transport i d'infraestructures viàries. En aquest escenari, els cotxes han esdevingut un element omnipresent que ha configurat un model de mobilitat col·lectiu amb impactes ambientals i socials de certa rellevància, dels quals els pobles i ciutats són els primers en patir les conseqüències.

La constatació dels efectes negatius d'un model de mobilitat basat en l'ús a gran escala del cotxe privat i en l'ocupació extensiva del territori ha demostrat la necessitat d'introduir els valors de la sostenibilitat també en la gestió de la mobilitat a l'objecte de configurar un nou model més tranquil, eficient, segur i equitatiu, que estableixi prioritats sobre l'accessibilitat o proximitat de totes les persones als llocs de treball i els serveis, que preservi la qualitat del medi urbà, i fomenti l'ús dels sistemes de transport públics col·lectius.

El municipi és, sens dubte, la unitat territorial més adequada per aplicar aquests nous criteris d'intervenció i transformar progressivament la realitat actual, amb la participació activa de les persones. Les nombroses actuacions que des de les administracions locals s'han dut a terme fins el moment, i que han anat capgirant una tendència insostenible, posen de manifest la capacitat dels municipis d'actuar i la resposta positiva dels ciutadans davant de canvis que fa uns anys eren certament difícils de portar a la pràctica.

La posada en marxa l'any 1999 de la jornada coneguda com el "Dia Sense Cotxes", i l'ampliació d'aquesta experiència l'any 2002 a través de la Setmana de la Mobilitat Sostenible, han contribuït a la consolidació d'aquest concepte i la seva assumpció per part de tots els nivells de l'Administració, que han incorporat tot un ventall de polítiques d'actuació innovadores per avançar vers un model de mobilitat menys dependent del cotxe privat i més centrat en el benestar de la col·lectivitat i la qualitat ambiental de l'entorn urbà.

En aquest sentit, el present document recull 40 propostes a dur a terme per assolir aquest objectiu, agrupades en 8 apartats: la mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants, l'ús més racional i eficient del cotxe, la circulació dels vehicles a motor, la mobilitat en transport públic col·lectiu, la mobilitat en bicicleta, la millora de la qualitat ambiental urbana, l'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana, i l'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible. S'ha de tenir en compte que aquests àmbits no són compartiments estancs, sinó que s'hi pot fer una aproximació transversal que observi la mobilitat des d'una perspectiva global. Cal afegir també que la pràctica totalitat de les propostes han estat executades i implementades amb èxit per un gran nombre de pobles i ciutats, la relació dels quals s'hi inclou.

El catàleg aplega també diverses actuacions que poden servir d'exemple per a altres municipis, i que són una petita mostra de la sensibilitat del món local pel tema i l'esforç realitzat fins el moment en favor d'una nova cultura de la mobilitat i l'accessibilitat (*els correus electrònics i adreces web són actives en aquest document PDF*). Cal apuntar que es tracta d'un document viu que pot anar canviant en el futur per modificar les actuals propostes, incorporar-ne de noves, i incloure totes aquelles experiències locals que sigui interessant de difondre. La mobilitat sostenible, al capdavant, es construeix dia a dia amb la participació de tots.

Finalment, volem agrair la seva col·laboració als ajuntaments que han participat i obrir una línia d'actualització periòdica mitjançant el correu electrònic sam.sma@diba.es a tots els que creguin convenient difondre les seves experiències en el catàleg.

Núria Buenaventura

Presidenta de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat
Comissió Institucional Promotora de la Setmana de la Mobilitat.

Setembre 2004

Continguts

Àmbit 1

PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT A PEU I L'ESPAI URBÀ PER ALS VIANANTS

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 1.1 Peatonalització de carrers, eixamplament de voreres o creació d'illes per a vianants.
- 1.2 Instal·lació de plataformes i passos de vianants elevats.
- 1.3 Millora de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- 1.4 Optimització del temps dels semàfors per als vianants.
- 1.5 Creació de camins escolars.

Alguns exemples

- Pla d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques a Castellar del Vallès.
- Pla de vianalització del Centre Històric de Terrassa.
- Reducció de la velocitat al voltant dels centres escolars i creació d'un camí escolar a Cerdanyola del Vallès.
- Estudi dels itineraris escolars a Sant Feliu de Llobregat.

Àmbit 2

PROPOSTES SOBRE L'ÚS MÉS RACIONAL I EFICIENT DEL COTXE

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 2.1 Promoció del cotxe compartit (*car-pooling*).
- 2.2 Promoció del *car-sharing*.
- 2.3 Promoció del pàrquing compartit.
- 2.4 Construcció d'aparcaments dissuasius.

Alguns exemples

- Promoció del cotxe i pàrquing compartits a Sant Cugat del Vallès.
- Promoció del cotxe compartit a Rubí.
- Construcció d'aparcaments urbans dissuasius a Vic.

Àmbit 3

PROPOSTES SOBRE LA CIRCULACIÓ DELS VEHICLES A MOTOR

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 3.1 Limitació de la velocitat màxima i creació de zones de prioritat invertida.
- 3.2 Tractament de les travessies i de les vies.
- 3.3 Execució de rotondes i minirotondes.
- 3.4 Creació de zones amb restricció del trànsit
- 3.5 Regulació de la mobilitat dels vehicles de transport de mercaderies.
- 3.6 Aplicació de sistemes de gestió del trànsit i creació de centres de control.

Alguns exemples

- Delimitació de zones amb restriccions setmanals de trànsit a Castellbisbal.
- Aplicació de mesures pacificadores del trànsit a Esparreguera.
- Modificació dels horaris de càrrega i descàrrega al barri Vell de Girona.
- Gestió de la distribució urbana de mercaderies a Barcelona.

Àmbit 4

PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 4.1 Ampliació o millora del servei de transport públic col·lectiu.
- 4.2 Ampliació de la xarxa de carril bus.
- 4.3 Adaptació del servei a persones amb mobilitat reduïda.
- 4.4 Foment de la intermodalitat.
- 4.5 Connexió dels polígons industrials i centres comercials o de lleure.

Alguns exemples

- Millora de l'accessibilitat al transport públic i adaptació del servei a persones amb mobilitat reduïda a Sant Feliu de Llobregat.
- Establiment de la xarxa de carril bus a Badalona.
- Aparcaments dissuasius a les estacions de ferrocarril i autobusos coordinats amb els serveis ferroviaris.
- Servei de transport públic col·lectiu en tot l'àmbit urbà a Vallirana.
- Servei de transport públic col·lectiu entre el nucli urbà i les urbanitzacions a Castellar del Vallès.
- Connexió del nucli urbà i les urbanitzacions amb l'estació de tren a Castellbisbal.
- Foment del transport públic per part dels comerciants a Girona.
- Ampliació de la xarxa de carril bus a Barcelona.

Àmbit 5

PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN BICICLETA

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 5.1 Implantació o ampliació de la xarxa de carril-bici.
- 5.2 Instal·lació d'aparcaments i millora de la senyalització per a bicicletes.
- 5.3 Creació de vies verdes o carrils-bici intermunicipals.
- 5.4 Incorporació de bicicletes a la flota de vehicles municipals i dels serveis de l'administració.

Alguns exemples

- Creació de rutes intermunicipals a la Comarca del Vallès Occidental.
- Ampliació de la xarxa de carril bici a Lleida.
- Pla Director de Carrils Bici de Badalona.
- Pla Director de Bicicletes de Terrassa.
- Incorporació de bicicletes a la flota municipal de Sabadell.
- Ampliació de la xarxa d'aparcaments de bicicletes a Manresa.
- Projecte Eurovelo.

Àmbit 6

PROPOSTES SOBRE LA MILLORA DE LA QUALITAT AMBIENTAL URBANA

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 6.1 Control de les emissions contaminants relacionades amb el trànsit.
- 6.2 Control de la contaminació acústica produïda pel trànsit i elaboració de mapes de soroll.
- 6.3 Asfaltat amb paviment sonoreductor i aplicació de mesures antisoroll.
- 6.4 Utilització de vehicles impulsats amb fonts d'energia renovables o tecnologies alternatives.

Alguns exemples

- Estudi de la contaminació acústica i elaboració d'una ordenança municipal de soroll a Martorelles.
- Vehicles municipals elèctrics a l'Hospitalet de Llobregat.
- Vehicles municipals elèctrics a Santa Coloma de Gramenet.
- Asfaltat amb paviment sonoreductor a Barcelona.
- Vehicles impulsats amb biodiesel a Mataró.
- Unitats de control de la contaminació atmosfèrica de la Diputació de Barcelona.

Àmbit 7

PROPOSTES SOBRE L'ORDENACIÓ I LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT URBANA

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 7.1 Estudi de la vialitat i reordenació de la xarxa bàsica local.
- 7.2 Elaboració de plans de mobilitat locals.
- 7.3 Incorporació de la mobilitat i accessibilitat a les ordenances municipals.
- 7.4 Elaboració de pactes per la mobilitat.
- 7.5 Definició i estudi d'indicadors de mobilitat local i supramunicipal.

Alguns exemples

- Pla de Mobilitat d'Amposta.
- Pacte per la Mobilitat de l'Hospitalet de Llobregat.
- Taula de la Mobilitat de Sabadell.
- Estudi de l'accessibilitat al Polígon de la Zona Franca de Barcelona.

Àmbit 8

PROPOSTES SOBRE L'EDUCACIÓ I LA INFORMACIÓ PER A UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

Objectius socials i ambientals

Propostes d'actuació

- 8.1 Educació per la mobilitat als centres educatius.
- 8.2 Realització de campanyes sobre seguretat viària.
- 8.3 Realització o exhibició d'exposicions sobre mobilitat sostenible
- 8.4 Edició de materials informatius o divulgatius.
- 8.5 Disseny i realització de pàgines web sobre mobilitat sostenible.
- 8.6 Realització d'estudis sobre els costos de la mobilitat local i intermunicipal.
- 8.7 Elaboració d'enquestes sobre els hàbits de mobilitat.

Alguns exemples

- Programa d'educació vial als centres escolars a Castelldefels.
- Cursos d'educació viària i seguretat vial a Gavà.
- Foment del transport públic intermunicipal (Consell Comarcal Baix Llobregat).
- Guies d'educació ambiental sobre mobilitat sostenible de Barcelona.
- Mapa de la ciutat per fomentar la mobilitat sostenible a Vic.
- Enquesta sobre hàbits de mobilitat a Lleida.
- Realització d'una pàgina web per fomentar la mobilitat a peu a Tarragona.

Àmbit 1

PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT A PEU I L'ESPAI URBÀ PER ALS VIANANTS



OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- ✓ Atorgar als desplaçaments a peu un paper protagonista en la mobilitat urbana, a l'objecte d'afavorir un entorn urbà més tranquil i segur.
- ✓ Millorar la seguretat viària i reduir el risc d'accident de vianants.
- ✓ Donar prioritat als sectors d'edat més febles i amb major risc de patir un accident (nens, gent gran, persones amb disminucions físiques o psíquiques, etc.).
- ✓ Aconseguir un espai públic a l'abast de tothom, en el que qualsevol ciutadà, sigui quin sigui el seu grau de mobilitat i accessibilitat, pugui desplaçar-se sense barreres arquitectòniques o urbanístiques.
- ✓ Afavorir les relacions socials i la convivència ciutadana tot fomentant el contacte humà i potenciant la vida comercial i lúdica dels barris.
- ✓ Augmentar la qualitat ambiental urbana (reducció de les emissions contaminants i del soroll).

PROPOSTA 1.1

PEATONALITZACIÓ DE CARRERS, EIXAMPLAMENT DE VORERES, I CREACIÓ D'ILLES PER A VIANANTS

DESCRIPCIÓ

Els carrers han passat a ser, amb l'augment del nombre de vehicles a motor i de desplaçaments, un espai de trànsit constant d'automòbils i motocicletes, en els que el vianant esdevé un actor secundari.



L'ampliació de l'espai viari destinat als vianants fomenta la mobilitat a peu afavoreix el contacte humà i crea espais en els que les persones es poden desplaçar de forma més segura. En alguns casos, i en determinades hores del dia, anar a peu es converteix en un mitjà de desplaçament tan ràpid com el vehicle privat, ja que el nombre creixent d'automòbils ha reduït molt significativament la seva velocitat mitjana durant els darrers anys.

La peatonalització de carrers, l'eixamplament de voreres o la creació d'illes o camins per a vianants contribueixen, doncs, a fer de la ciutat un entorn més tranquil en el que la mobilitat en vehicle privat a motor esdevé una alternativa de mobilitat i no pas el principal mitjà de transport al que es dedica gran part de la xarxa viària pública.

MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT

Amposta, Arenys de Munt, Barcelona, La Bisbal d'Empordà, Caldes de Montbui, Cassà de la Selva, Castellbisbal, Castelldefels, Castelló d'Empúries, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esparreguera, Figueres, Flaçà, Gavà, Girona, Granollers, Igualada, Lleida, Manresa, Martorell, Matadepera, Mataró, Palamós, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Olesa de Montserrat, Palafrugell, Reus, Ripollet, Sallent, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Llobregat, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç dels Horts, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Margarida i els Monjos, Santa Perpètua de Mogoda, Ripoll, Tarragona, Terrassa, Torredembarra, Torelló, Tortosa, Tossa de Mar, Vallirana, Viladecans, Vilafranca del Penedès, Vilassar de Dalt, Vic, Vilafranca del Penedès.

PROPOSTA 1.2
INSTAL·LACIÓ DE PLATAFORMES I PASSOS DE VIANANTS ELEVATS
DESCRIPCIÓ
<p>El volum de trànsit de determinades vies urbanes i d'entrada a les ciutats fa que la interacció vianant-cotxe sigui difícil de compatibilitzar, donat que la fluïdesa de la xarxa viària i la seguretat dels qui es mouen a peu es podrien veure afectades.</p> <p>Així, l'opció més adequada per garantir la correcta mobilitat dels qui utilitzen aquests dos sistemes de transports és instal·lar passos elevats que permetin als vianants creuar les vies sense risc per a la seva integritat física i als cotxes circular sense interaccionar amb els primers.</p> <p>Aquest tipus de plataformes permeten, a més, que els conductors tinguin una major visibilitat de les persones que transiten pel carrer, especialment dels nens i dels ciutadans que es desplacen en cadira de rodes, ja que no la seva alçada és inferior a la d'un adult o a la d'una persona que es mou a peu.</p>
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
Cassà de la Selva, Castellbisbal, Celrà, Manresa, Mataró, Molins de Rei, Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Llobregat, Santa Margarida i els Monjos, Terrassa, Tossa de Mar.

PROPOSTA 1.3

MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT I SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES

DESCRIPCIÓ

La ciutat és patrimoni de tots els qui hi viuen. A la ciutat hi conviuen grups de persones d'edat, gènere i característiques físiques molt diferent. Per aquesta raó, qualsevol espai públic ha de ser accessible per a tothom, sigui quina sigui la seva capacitat de mobilitat i desplaçament a peu o en cadira de rodes.



Tanmateix, molts carrers i edificis van ser dissenyats en el seu moment sense tenir en compte mesures urbanístiques i arquitectòniques per facilitessin una accessibilitat universal, motiu pel qual aquells que tenen alguna disminució física topen amb dificultats a l'hora de desplaçar-s'hi o accedir-hi.

En aquest sentit, l'elaboració de plans d'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques que impedeixen el lliure moviment de tots els ciutadans té com a objectiu fonamental fer de la ciutat un espai més habitable i transitable, de manera que handicap físic no sigui impediment per fer una vida normal, pel que fa a la mobilitat en un entorn urbà.

Un sector de la població que es troba amb dificultats són les persones cegues, ja que sovint les voreres i els espais de pas no han estat prou ben dissenyats per evitar que es trobin contínuament amb obstacles. La seva mobilitat es veu especialment dificultada a l'hora de creuar les vies urbanes, donat que tenen un risc major de patir un accident en no poder veure el flux de vehicles. Els semàfors amb avís sonor incorporat són, en aquest sentit, un element important per facilitar el seu pas, de forma tranquil·la i segura.

MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT

Badia del Vallès, Barcelona, Calafell, Cambrils, Castelldefels, Esparreguera, Figueres, Pallejà, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Joan Despí, Santa Perpètua de Mogoda, Valls, Vilassar de Dalt.

PROPOSTA 1.4

OPTIMITZACIÓ DEL TEMPS DELS SEMÀFORS PER ALS VIANANTS

DESCRIPCIÓ

Els semàfors no només regulen la circulació de vehicles, sinó també la dels vianants i dels ciclistes. En relació als primers, als pobles i ciutats hi ha persones amb algun tipus de disminució o que tenen una edat avançada, cosa que els dificulta el pas dels carrers.



En aquest sentit, la programació de la durada de cada llum dels semàfors ha de venir determinada per la velocitat mitjana dels diferents tipus de vianants a fi de permetre'ls creuar els carrers amb comoditat.

Cal tenir en compte que la velocitat mitjana de desplaçament dels vianants està al voltant d'1,2 m/s o, el que és el mateix, 4,3 km/h. Això vol dir que podem recórrer 1 quilòmetre en una mica més d'un quart d'hora. La velocitat, naturalment, va disminuint amb l'edat, fins a ser d'uns 1,16 m/s en el grup dels majors de 60 anys.

MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT

Barcelona.

PROPOSTA 1.5
CREACIÓ D'ITINERARIS SEGURS PER A ESCOLARS (CAMINS ESCOLARS)
DESCRIPCIÓ
<p>Les escoles i l'entorn urbà que les envolten són uns espais en els que la mobilitat ha de realitzar-se de forma encara molt més tranquil·la i segura que a la resta de la ciutat, degut a la presència de grups d'edat de risc, com són els nens i els joves.</p> <p>En aquest sentit, la disminució del volum de trànsit al voltant dels centres escolars, així com també de la velocitat dels vehicles, permet millorar la seguretat viària dels nens i nenes, tot estenent entre els pares, els professors i els veïns el valor pedagògic i humà d'una mobilitat urbana més sostenible.</p> <p>El camí escolar és, doncs, una proposta d'educació per la mobilitat que pretén afavorir un accés segur i agradable d'anada i tornada de l'escola, i fer del carrer un entorn acollidor i formatiu per als nens que hi circulen i, per extensió, per a totes les persones que s'hi desplacen. L'objectiu del camí escolar és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes la puguin fer sols.</p>

MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
Barcelona, Cerdanyola del Vallès, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat, Tossa de Mar

Alguns exemples

PLA D'ACCESSIBILITAT I SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES

Municipi:

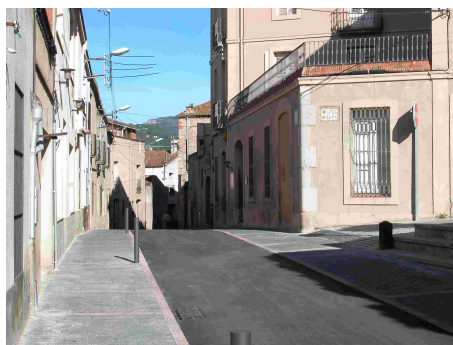
Castellar del Vallès

Descripció:

El Pla d'Accessibilitat elaborat per l'Ajuntament de Castellar del Vallès té per objectiu aconseguir un municipi més accessible per a tota la població mitjançant l'eliminació de barreres arquitectòniques als carrers i places, als edificis públics, als mitjans de transport i en la comunicació.

Es tracta d'un instrument que diagnostica i pressuposta totes les intervencions que són necessàries en aquests àmbits d'actuació, i afegeix nous paràmetres de qualitat, de seguretat i d'amabilitat del municipi. Implica també mesures de formació i de sensibilització de diversos agents socials i econòmics, com per exemple els constructors, els comerços, etc.

El procés de redacció ha comptat amb les aportacions de la ciutadania i, especialment, dels col·lectius amb mobilitat reduïda. El Pla es planteja com una eina flexible que mantindrà oberts de forma permanent diversos mecanismes de participació. El projecte està finançat pel consistori i la Fundació ONCE, i ha estat elaborat pel Consorci de Recursos per a la Integració de la Diversitat (CRID).



Per a més informació:

www.castellarvalles.org

(cerca per "transport" → Pla d'Accessibilitat)

Esteve Font
Ajuntament de Castellar del Vallès
Àrea de Territori
efont@castellarvalles.org
93 715 96 35

PLA DE VIANALITZACIÓ DEL CENTRE HISTÒRIC

Municipi:

Terrassa (Vallès Occidental)

Descripció:

El Pla del Centre és un projecte portat a terme per l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa. Les remodelacions han afectat diversos carrers i places de la ciutat, reconvertint totes aquestes zones en agradables espais de passejada i de creixent activitat comercial, potenciada gràcies a la conversió de molts dels carrers en zones o semizones per a vianants.



El Pla del Centre va ser aprovat per l'Ajuntament de Terrassa el setembre del 1991 amb la unanimitat de tots els grups polítics. El projecte es va començar a executar el 1992 amb la previsió de seguir sempre uns criteris comuns i uns eixos d'actuació concrets: l'embelliment de la zona, la potenciació del comerç, la supressió de les barreres arquitectòniques i la consolidació d'una imatge global i unificada dels diferents carrers i places que es troben al nucli històric de Terrassa. Des que es va posar en marxa el Pla del Centre a l'any 1992 fins ara hem invertit un total de 22 milions d'euros, dels quals 13 milions s'han destinat per aparcaments.



Des del seu inici l'any 1993, el Pla del Centre Històric de Terrassa ha realitzat remodelacions en un total de 43 carrers i places del centre de la ciutat. Les últimes actuacions corresponen a un primer tram del carrer del Nord per convertir-lo amb un carrer de prioritat per als vianants, i a la transformació del carrer del Vall en un carrer de plataforma única

Per a més informació:

www.ajterrassa.es

(cerca per "pla de mobilitat")

Lluís Alegre
Ajuntament de Terrassa
Serveis d'Acció en Obres Públiques i Mobilitat
93 739 74 01
Lluís.Alegre@terrassa.org

REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT AL VOLTANT DELS CENTRES ESCOLARS I CREACIÓ D'UN CAMÍ ESCOLAR

Municipi:

Cerdanyola del Vallès (Vallès Occidental)

Descripció:

L'actuació ha consistit en la creació de zones de moderació de la circulació a l'entorn dels centres escolars mitjançant la reducció de la velocitat a 30 km/h, i la diagnosi de la circulació de les vies i propostes de mesures de pacificació.

Les mesures adoptades han comportat una reducció global de la velocitat a les vies d'accés als centres escolars. En aquells centres on la senyalització no ha estat suficient, s'ha actuat mitjançant l'ampliació de voreres (CEIP Xarau), la instal·lació de bandes reductores (EM La Sínia) o la peatonalització de carrers (CEIP Saltells i Escola Montserrat). Aquest any es continuarà amb les actuacions per aconseguir la reducció efectiva de velocitat al voltant dels centres escolars amb la instal·lació de passos de vianants elevats en alguns vials sense regulació semafòrica.

Escola Xarau



Escola La Sínia



Escola Montserrat



Escola Saltells



Per a més informació:

www.cerdanyola.org

Àngel Reyes
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
reyesla@cerdanyola.org
93 580 88 88

ESTUDI DELS ITINERARIS ESCOLARS

Municipi:

Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat)

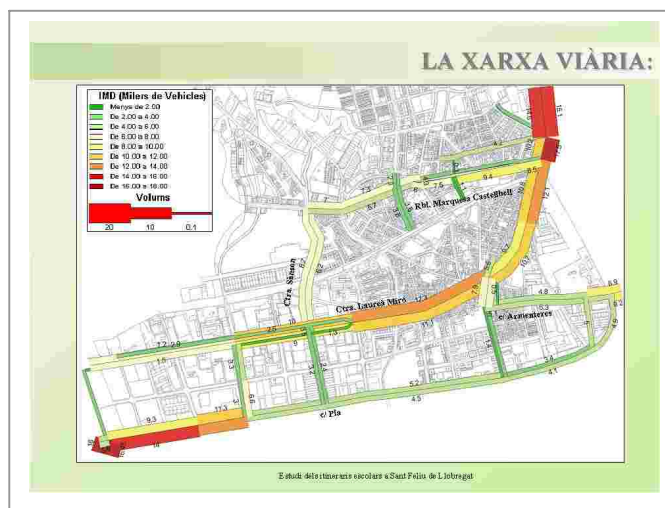
Descripció:

Per tal de millorar la seguretat dels nens i joves que van a l'escola, l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat ha elaborat un estudi d'alguns dels itineraris escolars. L'estudi s'inclou en el Pla Integral de Mobilitat Sostenible del municipi i s'ha concentrat en 7 dels 21 centres educatius de la vila, situats en dues zones escolars diferenciades geogràficament dins del nucli urbà: Zona de la Plaça de Catalunya, i la Zona del Parc del Llobregat. Les 7 escoles acullen en total prop de 2.200 alumnes.



L'estudi ha inclòs enquestes als alumnes i a les famílies per conèixer els problemes amb els que es troben a l'hora d'accedir a les escoles, i determinar els punts més conflictius dels recorreguts. En relació a les enquestes realitzades als alumnes, les conclusions són les següents: el 96% viuen a Sant Feliu, el grup de 10 a 13 anys és el majoritari (41%); es detecta la falta de passos de vianants i d'interseccions amb semàfors, problemes relacionats amb la via del tren, molèsties provocades pels cotxes mal aparcats, queixes per la brutícia dels carrers i poc respecte dels conductors pels vianants. Les propostes de millora plantejades, en aquest sentit, per l'estudi són les de crear una xarxa d'itineraris que uneixi les escoles amb les diferents zones del nucli urbà, i actuar sobre les interseccions dels itineraris dels vianants amb les vies de trànsit motoritzat.

En relació a les enquestes realitzades a les famílies, el 70% pensen que els seus fills no poden fer sols l'itinerari escolar, degut al perill de les vies i l'edat dels infants; el 42% dels pares el consideren, en general, insegurs; creuen també que manquen semàfors i passos de vianants en condicions, i que hi ha problemes d'ocupació de l'espai del vianant per part dels vehicles privats.



Els itineraris definits finalment a partir de les conclusions de l'estudi formen una xarxa que uneix els centres escolars amb les zones del nucli urbà que aporten més alumnes a les escoles. La localització del recorregut s'ha realitzat a partir de les aranyes d'intensitat obtingudes de la localització de la residència dels nens i joves. La consolidació dels itineraris depèn, no obstant, de què es realitzin altres actuacions puntuals com, per exemple, l'ampliació de voreres, la transformació d'alguns carrers amb paviment únic, o l'eliminació d'alguns obstacles físics, entre d'altres.

Exemple d'una de les actuacions proposades



Per a més informació:

www.santfeliu.org

Lluís Carrasco
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
Mobilitat, Vialitat i Transport
carrascoml@santfeliu.org
93 685 80 00



Àmbit 2

PROPOSTES SOBRE L'ÚS MÉS RACIONAL I EFICIENT DEL COTXE



OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- ✓ Reduir l'ocupació extensiva de l'espai viari públic per part dels vehicles a motor.
- ✓ Disminuir les emissions contaminants i del soroll.
- ✓ Facilitar als ciutadans alternatives per a fer un ús més racional i eficient del vehicle a motor privat.
- ✓ Reduir el consum d'energia i l'emissió de calor.
- ✓ Donar als ciutadans una alternativa en els seus desplaçaments en cotxe per promoure un ús més racional, eficient i econòmic del vehicle privat.
- ✓ Millorar l'aprofitament de l'aparcament privat.

PROPOSTA 2.1	
PROMOCIÓ DEL COTXE COMPARTIT (CAR-POOLING)	
DESCRIPCIÓ	
<p>Per reduir la despesa econòmica que representa utilitzar diàriament el cotxe privat, hi ha la possibilitat de compartir el vehicle amb altres persones que facin el mateix recorregut. És el que s'anomena tècnicament el <i>car-pooling</i>.</p> <p>Cada cotxe té una capacitat mitjana de 4 passatgers, a més del conductor, raó per la qual la seva màxima ocupació contribueix a reduir el nombre de vehicles en circulació (fins a 4), disminueix els impactes ambientals (emissions, soroll, etc.), millora la seguretat viària i permet estalviar molts diners i maldecaps. En canvi, el 75% dels desplaçaments urbans els fan vehicles amb una sola persona.</p> <p>Diversos municipis s'han organitzat al voltant de la iniciativa "Compartir cotxe", a fi de promoure aquest servei a través d'una pàgina web (www.compartir.org). El servei consisteix a facilitar la trobada de persones que estan interessades a compartir el vehicle privat a l'hora de fer un viatge. El 15% de les ofertes/demandes que s'han fet a través del servei des que es va engegar han acabat sent un èxit.</p> <p>Les persones usuàries del servei aconseguen compartir 500 viatges diaris a tota Espanya, cosa que suposa un estalvi global de més de 500.000 €. Només amb aquests trajectes compartits s'han deixat de consumir més de 2.000.000 de litres de combustible, i s'han deixat d'emetre més de 600 tones de CO₂ a l'atmosfera.</p>	 
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT	
<p>Banyoles, Barberà del Vallès, Cambrils, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Gavà, Girona L'Hospitalet de Llobregat, Mataró, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Olot, Palafrugell, Palamós, El Prat de Llobregat, Ripoll, Rubí, Sabadell, Sant Cugat del Vallès, Sant Joan Despí, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa, Torrelles de Llobregat, Viladecans, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú.</p>	

PROPOSTA 2.2
PROMOCIÓ DEL CARSHARING
DESCRIPCIÓ
<p>Una modalitat d'utilització del cotxe que s'està estenent a les principals ciutats europees és la del <i>CarSharing</i>. En el <i>CarSharing</i>, un grup de ciutadans fan ús de forma individual d'una flota de cotxes col·lectiva. No es tracta, tanmateix, d'un sistema de lloguer d'automòbils, sinó d'un servei de mobilitat.</p> <p>El fet de compartir la propietat d'un vehicle suposa necessàriament un increment dels estalvis en inversió i manteniment. La major part dels cotxes que no són utilitzats "professionalment" passen el 95% del seu temps de vida aparcats. Compartir l'ús d'un cotxe vol dir incrementar el seu nivell d'utilització, i per tant, disminuir els costos fixos unitaris.</p> <p>A Europa, les xarxes de flotes compartides han tingut, en els darrers anys, un vigorós desenvolupament. En països com Alemanya, Àustria, Holanda, Dinamarca Suècia o Suïssa el <i>CarSaring</i> són ja una realitat.</p> <p>A Catalunya, la xarxa de <i>CarSharing</i> s'engega a Barcelona el novembre de 2004; s'hi pot contactar a través de la pàgina web www.catalunyacarsharing.com, de la Fundació per a la Mobilitat Sostenible i Segura.</p>
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
Barcelona (2004).

PROPOSTA 2.3
PROMOCIÓ DEL PÀRQUING COMPARTIT
DESCRIPCIÓ
<p>L'augment del nombre de vehicles a les ciutats ha fet que molts carrers s'hagin acabat convertint en aparcaments a l'aire lliure en els que, de forma permanent, els cotxes ocupen els laterals de les vies i dibuixen un paisatge urbà poc confortable per als vianants i els ciutadans en general. La falta d'espai per a aparcar comporta també que una part del trànsit correspongui, durant algunes hores del dia, a persones que busquen un lloc on deixar temporalment el seu vehicle.</p> <p>Amb la intenció de resoldre, si més no parcialment, aquest problema, les borses de persones per a compartir plaça de pàrquing neixen amb l'objectiu de contribuir a la millora del problema de l'aparcament als nuclis urbans.</p> <p>Així, les persones que tenen una plaça de pàrquing, i que durant el dia (la nit, o part del dia o de la nit) la deixen lliure per anar a treballar o a estudiar fora de la ciutat, la poden compartir amb alguna altra que hi vingui cada dia. D'aquesta manera, s'obté un millor rendiment dels espais d'aparcament privat.</p>
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
Gavà, Mataró, Terrassa.



PROPOSTA 2.4	
CONSTRUCCIÓ D'APARCAMENTS DISSUASIU	
DESCRIPCIÓ	
<p>El fet de disposar lliurement de tot l'espai viari públic per a desplaçar-se, fomenta que els conductors optin per a utilitzar el vehicle en molts dels seus trajectes –fins i tot en trajectes que es podrien fer a peu- o en accedir amb el vehicle fins al seu punt de destinació, tot i els embussos habituals.</p>	
<p>L'aparcament és, per tant, un dels aspectes claus de la política de mobilitat. La construcció i gestió d'aparcaments públics dissuasius a la perifèria de les ciutats o en indrets allunyats dels centres urbans, conjuntament amb la restricció del trànsit en determinades zones dels municipis, fa que els conductors es vegin obligats a deixar el seu vehicle (excepte els de transports de mercaderies) i desplaçar-se a peu o en transport públic. D'aquesta manera s'allibera l'espai urbà de molts vehicles que, si no fos així, contribuirien a la congestió, a l'emissió de compostos contaminants i a la contaminació acústica urbana, alhora que es redueix de forma moderada el consum d'energia.</p>	
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT	
Agramunt, Badalona, Castellar del Vallès, Sabadell, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Tortosa, Vic, Vilafranca del Penedès.	

Alguns exemples

PROMOCIÓ DEL COTXE I DEL PÀRQUING COMPARTITS

Municipi:

Sant Cugat del Vallès (Vallès Occidental)

Descripció:

L'Ajuntament de Sant Cugat ofereix, des del mes de setembre de 2001, un servei que permet als diferents usuaris de vehicle privat posar-se en contacte per tal de compartir el cotxe, ja sigui en itineraris periòdics o en viatges puntuals. Així, els usuaris es poden posar d'acord per compartir vehicle i despeses a través de la pàgina web municipal.



Així mateix, des de setembre de 2003 s'ha impulsat també el servei de compartir pàrquing. El seu objectiu és possibilitar que les persones que tenen una plaça d'aparcament i que durant el dia (la nit, o part del dia o de la nit) la deixen lliure per anar a treballar fora de la ciutat la puguin compartir (o llogar) amb algú que vingui a treballar a la ciutat. D'aquesta manera es contribueix a treure cotxes del carrer i es soluciona parcialment el problema de l'aparcament al municipi, ja que s'incrementen les oportunitats que els ciutadans puguin intercanviar llocs d'aparcament en franges horàries.

El servei *Compartir Cotxe* té molt bona acollida entre les persones que fan desplaçaments periòdics de sortida o arribada a Sant Cugat. D'ençà que va entrar en funcionament, 55 persones han penjat al web anuncis amb ofertes relacionades amb Sant Cugat, el que representa l'1,5% del total d'anuncis penjats en el conjunt de l'Estat espanyol. En el que portem de 2004, el promig és de més de 600 visites mensuals al web.

Concretament, el web compta amb 23 anuncis de persones que fan trajectes d'entrada a Sant Cugat i que volen compartir el seu vehicle. Les ciutats d'origen d'aquestes propostes d'arribada a Sant Cugat són, entre d'altres, Barcelona, Badalona, Blanes, Corbera de Llobregat, La Llagosta, Vilafranca, Santa Perpètua, Rubí, Sabadell, Sant Quirze, Viladecans o Vic. Pel que fa als trajectes de sortida de Sant Cugat, s'han penjat un total de 32 anuncis. El 50% de les ofertes de sortida proposen compartir trajectes entre Sant Cugat i Barcelona. La resta són propostes per anar de Sant Cugat a ciutats com Badalona, Blanes, Castelldefels, Corbera de Llobregat, Igualada, Lliçà de Vall, Mollet, El Prat, Rubí, Sabadell o Sant Quirze.

El nombre total de santcugatencs que busquen anuncis que s'ajustin a les seves necessitats i que, per tant, estan donats d'alta al servei *Compartir Cotxe* és de 67. D'aquests, el 55% són homes, amb una mitjana d'edat de 37 anys, i el 45% són dones, d'uns 33 anys.

D'altra banda, pel que fa al servei *Compartir Pàrquing*, tot i portar menys temps en funcionament, es tracta d'una eina útil a l'hora de sensibilitzar els ciutadans sobre la necessitat d'aconseguir un desenvolupament urbà sostenible. A través d'un ús més eficient dels aparcaments privats s'aconsegueix millorar la qualitat de l'aire i realitzar un consum més racional dels recursos energètics.

Per a més informació:

www.santcugat.org

Sergi Cantó
Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Departament de Medi Ambient
sergicanto@santcugat.org
93 565 70 00

També a través de www.compartir.org

PROMOCIÓ DEL COTXE COMPARTIT

Municipi:

Rubí (Vallès Occidental)

Descripció:

L'Ajuntament de Rubí ofereix al municipi les iniciatives *Compartir cotxe* i *Compartir universitat*, a l'objecte de fomentar l'ús racional del cotxe privat en aquells casos en els que no és possible utilitzar el transport públic col·lectiu. La iniciativa es va prendre des de l'Institut Municipal de Medi Ambient tot aprofitant una de les jornades del Dia Sense Cotxe.



En relació, concretament, al projecte *Compartir universitat*, cal dir que segueix la línia marcada en el projecte *Compartir cotxe*, per bé que va adreçat específicament als estudiants de Rubí que es desplacen a alguna de les universitats de Catalunya.

Així, els joves amb cotxe propi que realitzen un itinerari regular fins a la Universitat Autònoma de Barcelona –o qualsevol de les altres universitats catalanes-, poden contactar o ser contactats per estudiants del mateix centre a fi de compartir cotxe -i, per tant, els costos de viatge-, o simplement de fer el viatge en companyia. Les estadístiques apunten, de moment, a què cada vegada hi ha més ciutadans que accedeixen a aquestes pàgines.

Davant dels avantatges que presenten aquests tipus d'actuacions a l'hora d'avançar vers un model de mobilitat més sostenible, l'Ajuntament de Rubí s'ha plantejat ampliar aquest servei per donar cabuda a tots aquells ciutadans que es desplacen diàriament fins alguns dels polígons industrials de Rubí, en especial aquells centres de treball on no arribar el transport públic.

Per a més informació:

www.rubiciutat.net

(→ Transports)

Montse Gallén
Ajuntament de Rubí
Institut Municipal de Medi Ambient
93 591 30 00
mgg@ajrubi.es

També a través de www.compartir.org

CONSTRUCCIÓ D'APARCAMENTS URBANS DISSUASISUS

Municipi:

Vic (Osona)

Descripció:

L'actuació ha consistit en la construcció de zones d'estacionament de vehicles destinades a reduir la intensitat de circulació a la zona centre de la ciutat. Els aparcaments estan situats de manera que els trajectes a peu fins al centre de la ciutat no tenen en cap cas una durada superior als 20 minuts. Excepte en el cas de dos dels aparcaments dissuasius, el seu ús és gratuït i no hi ha límit quant al temps d'estacionament.

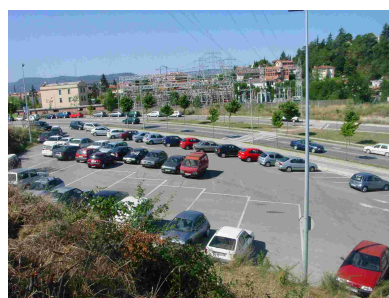
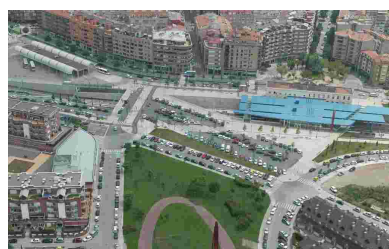
La relació d'aparcaments és la següent: Era d'en Sellés 1: 285 places (gratuït), Era d'en Sellés 2: 217 places (gratuït), Institut: 379 places (gratuït), Zona esportiva: 257 places (gratuït), Torre dels Frares 1: 91 places (gratuït), Torre dels Frares 2: 128 places (gratuït), Estació: 92 places (previst de pagament), Joan de Serrallonga: 125 places (previst de pagament), Països Catalans: 122 places (gratuït), Sant Pere: 35 places (gratuït), Blaqueig: 25 places (gratuït), Can Pau Raba: 48 places (gratuït)

Fins al moment, s'ha detectat una reducció significativa de la intensitat del trànsit al centre de la ciutat, per bé que no ha estat possible realitzar una quantificació acurada. Entre altres raons, pel fet que en els darrers mesos s'han portat a terme a la ciutat diverses obres que han tingut una incidència important sobre la mobilitat rodada que haurien falsejat els resultats.

Per a més informació:

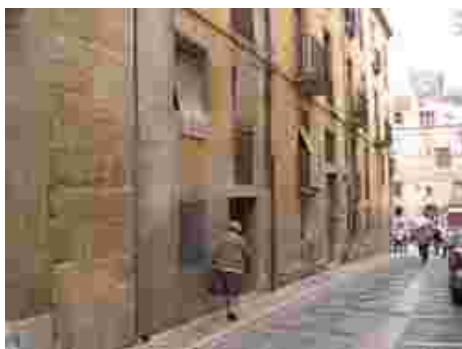
www.ajvic.es

Ramon de Planell
Ajuntament de Vic
Departament d'Urbanisme i Medi Ambient
planellr@ajvic.net
93 889 12 44



Àmbit 3

PROPOSTES SOBRE LA CIRCULACIÓ DELS VEHICLES A MOTOR




OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- ✓ Adaptar la velocitat dels vehicles a les característiques de la xarxa viària i l'espai urbà mitjançant elements físics o canvis en la via.
- ✓ Tractar el vehicle a motor privat com una alternativa de transport més i no com el principal sistema de desplaçament als nuclis urbans i a la xarxa viària.
- ✓ Fomentar un mobilitat més tranquil·la i segura per als conductors, sobretot a les vies més ràpides.
- ✓ Crear un entorn urbà més tranquil i menys sorollós que fomenti la vida ciutadana.
- ✓ Donar prioritat en el medi urbà a sistemes de transport públics i no contaminants.
- ✓ Millorar la seguretat dels vianants.
- ✓ Reduir les disfuncions sobre la mobilitat que provoca la distribució urbana de mercaderies.

PROPOSTA 3.1	
LIMITACIÓ DE LA VELOCITAT MÀXIMA I CREACIÓ DE ZONES DE PRIORITAT INVERTIDA	
DESCRIPCIÓ	
<p>Per a la seguretat dels vianants, no és convenient que tinguin la mateixa velocitat màxima. Cal tenir en compte, per exemple, que limitant la velocitat a 30 km/h, pràcticament es deixen de produir accidents mortals.</p> <p>La limitació de la velocitat no només millora la seguretat vial, sinó que redueix sensiblement el nivell de soroll i la contaminació ambiental. Les zones de 30 km/h, també anomenades àrees ambientals, s'apliquen generalment a àrees més o menys extenses com, per exemple, barris. En aquest cas, es subsisteix la separació entre vorera i calçada.</p> <p>En el cas de les zones de prioritat invertida, la mobilitat a peu i en vehicle a motor intercanvien els papers, de manera que és el vianant el que disposa de tota la calçada per al seu ús i el cotxe el que ha d'adaptar-se a la velocitat i al ritme de desplaçament del primer.</p> <p>En aquestes zones, els vehicles han de circular a una velocitat al pas d'uns 10-20 km/h, cosa que permet la cohabitació de tots els usuaris. El tractament d'aquests carrers és similar al dels carrers de vianants, o sigui amb paviment a nivell sense separació entre vorera i calçada.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat, Girona, Lleida, Tarragona.	

PROPOSTA 3.2	
TRACTAMENT DE LES TRAVESSIES I DE LES VIES	
DESCRIPCIÓ	
<p>El flux i la velocitat dels vehicles a motor depèn en gran mesura de les característiques físiques de la xarxa viària. Convertir el tram urbà d'una carretera en una via amb característiques urbanes permet, doncs, moderar les velocitats de circulació i millorar les condicions de seguretat.</p>	
<p>Així, la reducció del nombre de carrils de circulació, el tractament de les travessies, la incorporació d'elements físics dissuasius –com bandes reductores de la velocitat, per exemple- o la instal·lació d'advertiments o senyalitzacions especials són actuacions que permeten regular la mobilitat dels vehicles tot actuant directament sobre la via. D'aquesta manera, el conductor, al marge de quina sigui la seva actitud al voltant, es veu obligat a adaptar la seva conducció a la via per la que circula.</p>	
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT	
<p>Barcelona, Caldes de Montbui, Esparreguera, La Garriga, L'Hospitalet de Llobregat, Martorelles, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Flaçà, Girona, Lleida, Sant Adrià del Besòs, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Coloma de Cervelló, Santa Perpètua de Mogoda, Tarragona, Vilafranca del Penedès.</p>	

PROPOSTA 3.3
EXECUCIÓ DE ROTONDES I MINIROTONDES
DESCRIPCIÓ
<p>Les rotondes i minirotondes són un altre dels elements que participen en la regulació del flux dels vehicles a motor a la xarxa viària. La seva construcció a les vies urbanes i a les vies d'accés a les poblacions contribueix a adaptar la velocitat dels vehicles que hi circulen a les característiques de la via, i com a conseqüència millora la seguretat dels conductors i dels ciclistes que hi transiten.</p>  <p>Les rotondes permeten també convertir encreuaments de carreteres perillosos en zones de circulació regulades, sense que això afecti habitualment la fluïdesa de les vies que hi interactuen.</p>
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
Esparreguera, Girona, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Sant Sadurní d'Anoia, Torredembarra, Tortosa, Vallirana.

PROPOSTA 3.4
CREACIÓ DE ZONES AMB RESTRICCIÓ DEL TRÀNSIT
DESCRIPCIÓ
<p>La utilització del cotxe privat ha d'estar subjecte a limitacions, ja que ha de compartir l'espai públic viari amb altres sistemes de transport i desplaçament.</p> <p>La creació de zones restringides al trànsit a motor –com, per exemple, centres històrics, zones comercials, àrees escolars, etc.- crea illes urbanes més tranquil·les i segures en les es fomenta la mobilitat a peu, en bicicleta o en transport públic. En aquests espais, l'activitat comercial i de lleure i el contacte ciutadà es poden desenvolupar amb més llibertat d'acció, ja que el cotxe no interfereix en la vida del barri.</p>
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT
<p>Agramunt, La Bisbal d'Empordà, Castellbisbal, Figueres, Manresa, Martorelles, Palau-solità i Plegamans, Piera, Premià de Dalt, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès.</p>

PROPOSTA 3.5	
REGULACIÓ DE LA MOBILITAT DELS VEHICLES DE TRANSPORT DE MERCADERIES	
DESCRIPCIÓ	
<p>La distribució urbana de mercaderies és una de les causes més freqüents de conflicte en la mobilitat urbana. La falta d'espai en algunes zones urbanes per tal que els camions i vehicles comercials puguin aturar-se per carregar o descarregar fa que sovint hi hagi embussos en determinades vies que afecten la fluïdesa del trànsit.</p>	
<p>L'actuació sobre aquest sector permet, doncs, millorar el moviment dels vehicles que transporten mercaderies tot controlant el temps màxim permès per a l'estacionament en càrrega i descàrrega, adequant l'horari de distribució a cada barri, i reservant zones destinades a aquestes activitats a les noves actuacions urbanístiques.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
Barcelona, Girona.	

PROPOSTA 3.6	
APLICACIÓ DE SISTEMES DE GESTIÓ DEL TRÀNSIT I CREACIÓ DE CENTRES DE CONTROL	
DESCRIPCIÓ	
<p>La incorporació de les noves tecnologies de la comunicació al control i la regulació de la circulació dels vehicles ha obert nous camins en la gestió del trànsit. El desenvolupament i aplicació de sistemes de gestió té un paper important en l'augment de la seguretat viària, l'optimització de l'eficiència de la mobilitat i el transport, i la millora de les condicions ambientals de les zones urbanes.</p>	
<p>La creació de centres de control del trànsit municipals i supramunicipals ha esdevingut, doncs, una necessitat per tal de millorar la regulació del trànsit, donar una informació puntual del estat de les vies als conductors i fomentar un ús més racional del cotxe.</p>	
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT	
Barcelona, Girona, Sabadell.	

Alguns exemples

DELIMITACIÓ DE ZONES AMB RESTRICCIONS SETMANALS DE TRÀNSIT

Municipi:

Castellbisbal (Vallès Occidental)

Descripció:

Fa més de deu anys que una zona del nucli urbà de la població es talla al trànsit de vehicles durant algunes hores del cap de setmana; és l'anomenada illa de Vianants.

A l'igual que es va fer amb l'entrada en funcionament de l'illa, que es va iniciar amb un període de prova durant els mesos d'estiu, l'any 2003 es va engegar una experiència pilot per mantenir l'illa de vianants també durant les tardes dels dies laborables. L'objectiu final era valorar la possibilitat de tancar de forma definitiva aquesta zona al trànsit; una idea que es va englobar dins de la campanya de pacificació del trànsit urbà "Guanyem espai per als vianants".



Dins de l'horari de tancament de l'illa només hi podien circular els vehicles que estaven degudament acreditats amb una identificació, com ara les persones que accedien a algun dels aparcaments situats dins de l'illa. També estava permesa la circulació de vehicles en cas d'urgència mèdica o per causes especials degudament justificades, previ contacte amb la Policia Local. D'altra banda, els comerciants havien de preveure dur a terme la càrrega i descàrrega en horari de matí, per tal de garantir al màxim la seguretat dels vianants que circulaven per l'illa a la tarda. En fer el tancament de la zona es va aprofitar també per col·locar jardineres en alguns dels trams per tal d'ampliar el pas i millorar la seguretat dels vianants que circulaven per aquesta zona.

Un cop finalitzada aquesta prova pilot, l'Ajuntament es va proposar de tancar de forma definitiva la zona al trànsit privat per afavorir la mobilitat a peu. Prèviament, però, va encarregar un estudi per analitzar la mobilitat en vehicle privat i el paper del vianant i resident al nucli antic de Castellbisbal. Els objectius de l'estudi eren definir els sentits de circulació més adients a l'actual estructura viària del nucli antic; definir els itineraris de vianants que garantissin la comunicació entre les diferents zones del nucli antic i definir l'espai mínim destinat al vianants; analitzar els tipus de sistema d'accés més adient des de la perspectiva de la mobilitat en vehicle privat; avaluar les necessitats d'aparcament, tant de residents com de forans; definir l'esquema de mobilitat futur, incorporant les previsions de nova vialitat programades per l'Ajuntament; i establir el Pla de Fases d'implementació dels canvis proposats.

El dictamen, finalitzat el desembre de 2003, plantejava diverses propostes d'actuació en matèria de vianants, circulació en vehicle privat i aparcament, alhora que desestimava el tancament definitiu de la zona de vianants. Per contra, proposava un canvi en l'esquema de sentit de circulació del trànsit per evitar el trànsit pas, protegir l'espai destinat als vianants i no afavorir la mobilitat en cotxe.

Per a més informació:

www.castellbisbal.org

Lluís Vaquero / Sílvia Ribas
Ajuntament de Castellbisbal
Departament de Serveis Municipals
93 772 02 25
lluisvaquero@castellbisbal.org
silviaribas@castellbisbal.org



APLICACIÓ DE MESURES PACIFICADORES DEL TRÀNSIT

Municipi:

Esparreguera (Baix Llobregat)

Descripció:

Esparreguera és un municipi que ha experimentat durant els últims anys una transformació important pel que fa al trànsit de vehicles. Per una banda, la reconversió de l'antiga N-II -que travessava la ciutat pel casc urbà- en una via urbana, i per l'altra, el creixement sostingut de població, han comportat un increment del parc de vehicles i de la mobilitat interior. Aquests fets, afegits a la creença ferma de la necessitat de fer pobles i ciutats més habitables i segures pel vilatà (al seu rol de vianant), van portar l'equip de govern a apostar pel l'establiment de mesures de pacificació del trànsit.

Així, l'any 2000 es van començar a col·locar bandes de limitació de velocitat i senyalització preventiva als voltants dels centres escolars. De mica en mica es van anar estenent aquestes mesures a d'altres carrers de la xarxa viària principal i, posteriorment, en constatar el seu bon resultat a l'hora de contribuir a la reducció de la velocitat dels vehicles, es van aplicar també en algunes vies secundàries.

Durant els últims anys s'ha donat un pas endavant realitzant altres actuacions dirigides a la pacificació del trànsit, especialment a l'antiga travessia de l'N-II. Concretament, s'han eliminat tres semàfors de l'antiga travessia de la N-II, que s'han substituït per rotondes i semirotondes (tres en total) i passos elevats de vianants (cinc en total). La implementació també de zones blaves en aquest sector ha contribuït a fer més segur i tranquil en el trànsit en el sentit que, en existir més espais per estacionar, la circulació de rotació ha disminuït.

A l'hora de valorar les actuacions cal fer-ho des d'un doble vessant. Pel que fa al compliment dels objectius previstos inicialment -prioritat del vianant vers al vehicle, reducció de la velocitat dels vehicles per l'interior del casc urbà, i reducció de l'accidentalitat, entre d'altres- s'ha de dir que han tingut un resultat excel·lent.



Si ho considerem des de la perspectiva de la fluïdesa del trànsit, s'ha de dir que la instal·lació de passos elevats de vianants (principalment) i rotondes de petit diàmetre (secundàriament), han generat una major retenció de la circulació de vehicles. Això no obstant, aquests embussos només tenen importància en horaris punta, ja que durant la resta del dia no són significatius.

Per a més informació:

www.esparreguera.org

Josep Sánchez
Ajuntament d'Esparreguera
Policia Local
93 777 18 01
sanchezcjs@esparreguera.diba.es

MODIFICACIÓ DELS HORARIS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA AL BARRI VELL

Municipi:

Girona (Gironès)

Descripció:

Arran de les obres de remodelació de la plaça del Vi de Girona, finalitzades l'agost de 2003 (plaça que està situada al cor del barri Vell), l'Ajuntament va acordar amb les associacions de comerciants modificar l'horari de càrrega i descàrrega a tot l'àmbit del Barri Vell; abans era 8 a 12 hores, i actualment de 7 a 11h. Molts dels carrers del Barri Vell disposen de pilones automàtiques que es poden baixar durant l'horari de càrrega i descàrrega.

A partir de les 11 només es permet la circulació de vehicles de les persones que viuen al Barri vell i que disposen d'un distintiu. Pel que fa a clients de comerços que necessiten accedir amb vehicles (per exemple, a tallers de restauració) s'ha confeccionat un tiquet que el botiguer dóna al client perquè hi pugui arribar, i que mostra al policia municipal que fa el control.

Abans de les obres, en aquesta plaça es permetia la càrrega i descàrrega. Les obres vam comportar l'ampliació de la vorera de la banda oest, i també es va acordar amb l'associació de comerciants de la plaça prohibir les operacions de càrrega i descàrrega en aquesta zona.

La valoració global fins el moment és molt satisfactòria, ja que la reducció de l'horari ha millorat la qualitat de vida del barri. Cal, tanmateix, preveure i avaluar bé tots i cadascun dels casos particulars, i disposar de mecanismes per donar resposta als més especials.

Per a més informació:

www.ajuntament.gi

M. Mercè Teixidor
Ajuntament de Girona
Servei de Mobilitat i Coordinació territorial
mteixidor@ajgirona.org
972 419 030

GESTIÓ DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Municipi:

Barcelona (Barcelonès)

Descripció:

Els diferents modes de transport, els vianants, les operacions de distribució de mercaderies i els estacionaments de vehicles conflueixen en un espai comú i públic que cal compartir en les millors condicions possibles: els carrers de la ciutat.



Per donar resposta a les necessitats dels diferents agents urbans, i amb la voluntat de garantir la fluïdesa viària i la mobilitat, l'Ajuntament de Barcelona ha posat en marxa una sèrie de mesures per a gestionar la distribució urbana de mercaderies, de les quals destaquen l'estacionament amb horari limitat per a operacions de càrrega i descàrrega i el carril multiús.

En l'actualitat Barcelona té més de 8.500 places destinades exclusivament als vehicles comercials que realitzin operacions de càrrega i descàrrega, així com diversos carrers habilitats amb carril multiús, amb un recorregut total de 4.720 metres.

S'ha constatat que en els carrers on s'han implantat aquestes mesures es produeix una millora en la fluïdesa del trànsit i una disminució dels nivells d'indisciplina viària. Compartir l'ús de l'espai públic ha afavorit, doncs, el normal desenvolupament de l'activitat comercial de la zona, alhora que ha incrementat la qualitat de vida dels veïns més pròxims que han vist reduïts els inconvenients ambientals dels carrers amb gran densitat de trànsit.

Finalment, cal esmentar que des de l'Ajuntament es continua treballant en noves solucions per a la millora de la distribució de mercaderies a la ciutat mitjançant projectes propis o d'altres finançats parcialment per la Unió Europea, entre els que destaquen les proves de distribució nocturna de mercaderies amb vehicles especialment preparats o, en el seu moment, la implantació dels esmentats carrils multiús.

Per a més informació:

www.bcn.es/infotransit

Núria Mir
Ajuntament de Barcelona
Sector de Seguretat i Mobilitat
nmir@mail.bcn.es
93 402 34 63

Àmbit 4

PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU



OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- ✓ Donar prioritat al transport públic col·lectiu davant dels vehicles a motor privats.
- ✓ Facilitar l'accés als serveis de transport públic a tots els ciutadans, sigui quin sigui el seu grau de mobilitat.
- ✓ Millorar la qualitat del servei a fi d'augmentar el nombre d'usuaris del transport públic col·lectiu.
- ✓ Reduir progressivament l'ús del cotxe privat.
- ✓ Reduir les emissions contaminants i el soroll procedents del trànsit.

PROPOSTA 4.1

AMPLIACIÓ O MILLORA DEL SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC

DESCRIPCIÓ

L'aplicació de mesures d'ampliació i millora del servei de transport públic col·lectiu repercuteix en un millor servei al ciutadà i en un grau de satisfacció dels usuaris més elevat, atès que el transport és més eficaç i econòmic en el medi urbà que el cotxe.



L'existència d'una bona xarxa de transport públic garanteix en primer lloc, el dret a la mobilitat universal, i sobretot de totes aquelles persones que no disposen d'un vehicle privat o que tenen una mobilitat més limitada.




La creació de línies intermunicipal contribueix també a la millora del servei, ja que els hàbits i les necessitats actual de mobilitat fa que una persona al llarg del dia es pugui desplaçar diverses vegades entre el seu municipi i altres del mateix territori o comarca.

La integració del preu de les xarxes de transport públic que donen servei a una conurbació o àrea urbana ha esdevingut, en aquesta línia d'actuació, un element clau per fomentar-ne la seva utilització. L'efecte principal no ha estat el d'abaratir el preu del transport, sinó de projectar sobre l'usuari una imatge integrada de la xarxa, que en la pràctica es pot fer servir de forma il·limitada en un determinat desplaçament.

MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT

Ampostà, Argentona, Barcelona, Begues, Blanes, Calafell, Caldes de Montbui, Cassà de la Selva, Castellar del Vallès, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esparreguera, Esplugues de Llobregat, Figueres, Gelida, L'Hospitalet de Llobregat, Igualada, Lleida, Lliçà d'Amunt, Lliçà de Vall, Lloret de Mar, Martorell, Mataró, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Pallemà, El Papiol, Parets del Vallès, Piera, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Reus, Ripollet, Sabadell, Salou, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Feliu de Guíxols, Sant Just Desvern, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Coloma de Cervelló, Santa Perpètua de Mogoda, Tarragona, Terrassa, Tortosa, Vallès, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú, Vilassar de Dalt

PROPOSTA 4.2	
AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL BUS	
DESCRIPCIÓ	
<p>L'espai urbà que fan servir els vianants i el transport públic és unes 100 vegades inferior al que utilitzen els automòbils i les seves places d'aparcament. Per cada viatger transportat, per exemple, l'autobús necessita només el 5% de l'espai ocupat pel cotxe.</p>	
<p>La millor eficiència del transport públic respecte l'automòbil privat, tant pel que fa al consum d'energia per persona transportada com pel nombre d'usuaris que en poden fer ús alhora, demostra l'eficàcia d'ampliar la xarxa de carril bus urbana –conjuntament amb la millora del servei- per facilitar la mobilitat dels autobusos i augmentar la seva velocitat mitjana.</p>	
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT	
Badalona, Terrassa.	

PROPOSTA 4.3	
ADAPTACIÓ DEL SERVEI A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA	
DESCRIPCIÓ	
<p>Com en el cas dels carrers i dels accessos als edificis municipals, el transport públic col·lectiu ha d'estar lliure de barreres físiques que limitin l'accés de persones amb mobilitat reduïda als vehicles.</p> <p>Les darreres generacions d'autobusos incorporen també millores que faciliten la seva utilització per part d'aquest col·lectiu de ciutadans, de manera que poden desplaçar-se per la ciutat sense dependre d'un vehicle privat o de terceres persones que els ajudin contínuament. Aquest tipus d'actuacions fan més universal el transport públic i eviten discriminacions pel que fa a la mobilitat urbana.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
<p>Barcelona, Lleida, Reus, Sabadell, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Cervelló, Tarragona, Terrassa, Vilanova i la Geltrú.</p>	

PROPOSTA 4.4	
FOMENT DE LA INTERMODALITAT COTXE-TRANSPORT PÚBLIC	
DESCRIPCIÓ	
<p>Quan la tinença del cotxe es fa necessària, perquè el lloc de residència està allunyat d'una parada de transport públic, es pot recórrer a la intermodalitat, és a dir, a la combinació del cotxe amb altres mitjans de transport públic col·lectiu. Així, es pot realitzar el desplaçament en cotxe fins a la parada de tren o autobús més propera i, des d'allí, fer ús del transport públic col·lectiu per arribar fins al punt de destinació.</p>	
<p>La construcció d'aparcaments a prop d'algunes estacions de ferrocarril té com a objectiu precisament donar als ciutadans la possibilitat de practicar el transport intermodal per millorar el seu accés a la gran ciutat o a la perifèria. La intermodalitat, tanmateix, també es pot practicar entre l'autobús i el tren, o la bicicleta el tren, de manera que el ciutadà accedeix a l'estació que té més a prop no en cotxe, sinó en algun d'aquests dos mitjans.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
<p>Abrera, Arenys de Mar, Barcelona, Capellades, Castellbisbal, El Papiol, Figueres, Igualada, Manresa, Martorell, El Masnou, Olesa de Montserrat, Palau-solità i Plegamans, Pallejà, Piera, La Pobla de Claramunt, Premià de Dalt, Reus, Sabadell, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Esteve Sesrovires, Sant Quirze del Vallès, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú, Vilassar de Dalt.</p>	

PROPOSTA 4.5	
CONNEXIÓ DELS POLÍGONS INDUSTRIALS I DELS CENTRES COMERCIALS O DE LLEURE	
DESCRIPCIÓ	
<p>El trasllat de les indústries a la perifèria de les ciutats i el desenvolupament de nous polígons periurbans, ha comportat en les darreres dècades un procés de segregació en els usos dels territori. Aquesta separació exigeix la utilització a gran escala del cotxe per accedir als centres de treball situats fora del casc urbà o en indrets allunyats de la xarxa de transport públic col·lectiu, cosa que ha modificat substancialment en els darrers anys el model de mobilitat dels treballadors.</p> <p>D'altra banda, l'establiment de centres comercials i de lleure també en zones allunyades dels nuclis urbans, amb grans aparcaments en els que hi caben simultàniament centenars de cotxes, ha fomentat l'ús del vehicle privat per accedir-hi.</p> <p>Per canviar aquesta tendència és necessari dotar els polígons industrials i els centres lúdics de línies de transport públic col·lectiu que permetin accedir amb facilitat i rapidesa a aquests espais tot fomentant el valor d'una mobilitat no basada exclusivament en l'ús del cotxe. L'eficiència, la comoditat, el bon servei i l'estalvi econòmic haurien de ser raons suficients per modificar els hàbits dels ciutadans en relació a aquest tema.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
Barcelona, Gavà.	

Alguns exemples

MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC I ADAPTACIÓ DEL SERVEI A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA

Municipi:

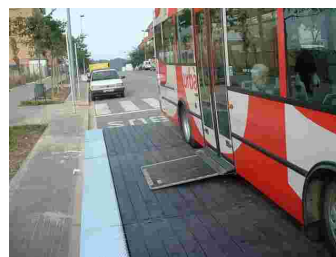
Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat)

Descripció:

En el marc del programa *Sant Feliu: parades de bus 100 accessibles 2002-2006*, durant els últims anys s'han fet esforços importants per adaptar el servei a les persones amb mobilitat reduïda. Les principals actuacions han consistit en l'adquisició d'autobusos de pis baix amb rampes i la instal·lació de nombroses marquesines i plataformes en les parades per millorar la qualitat de l'espera i l'accés als vehicles.

L'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat, conjuntament amb l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), ha estat treballant en aquesta direcció. Un dels fruits ha estat el pla d'instal·lació de marquesines i plataformes realitzat entre els anys 2002 i 2004. Tanmateix, hi ha encara altres factors que fan que les parades de bus segueixen tenint alguns problemes d'accessibilitat: les dificultats dels autobusos per accedir-hi a les plataformes o parades, la presència de barreres físiques en les zones de baixada i pujada als autobusos (papereres, fanals, bancs, escosells d'arbres sense protegir, etc.), l'ocupació de les voreres per part dels automòbils, l'ocupació de l'espai reservat als autobusos en les parades per part dels vehicles que realitzen operacions de càrrega i descàrrega, etc. L'objectiu, doncs, és engregar un conjunt de mesures d'actuació física i també de disciplina viària que permetin assolir l'accessibilitat al 100 % de les parades de l'autobús de la ciutat.

A tal efecte, el projecte pretén estudiar i analitzar de forma individualitzada cadascuna de les parades a fi de garantir que els ciutadans hi puguin accedir de forma còmoda i segura. En aquestes actuacions juga un paper important la Policia Local, ja que ha d'aplicar les mesures de disciplina viària que siguin necessàries per evitar que les accions dels conductors insolidaris. A més llarg termini, l'Ajuntament es proposa també actuar sobre les voreres i els passos de vianants més propers a les parades.



El programa *Sant Feliu: parades de bus 100 accessibles 2002-2006* s'ha estructurat en tres plans d'actuació específics:

- 1 - Pla d'instal·lació de marquesines i plataformes 2002-2004 (Ajuntament- EMT)
 - 1.1 Les millores efectuades fins el 2004
 - 1.2 L'experiència pilot de la plataforma de plàstic reciclat.
- 2 - Pla de millora de l'accessibilitat de les parades 2004-2005 (Ajuntament- EMT)
 - 2.1 Programa d'eliminació d'obstacles en l'espai de les parades (12 m)
 - 2.1.2 Fase de diagnosi i propostes (en execució actualment)
 - 2.1.3 Fase executiva: treballs bàsics a realitzar (2004-2005)
 - 2.1.4 L'experiència pilot: millora de la senyalització de les parades. (en execució)
 - 2.2 Programa de disciplina viària amb participació de la Policia Local: Operació "Parades segures" (2004-2005) (1^a campanya octubre-novembre 2004)
- 3 - Pla de millora de l'accessibilitat de la via pública en l'entorn més proper a les parades 2005 - 2006. (Ajuntament)
 - 3.1 Fase de diagnosi i propostes (2005)
 - 3.1 Fase executiva programa d'actuacions (2006)



Per a més informació:

www.santfeliu.org

Lluís Carrasco
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
Mobilitat, Vialitat i Transport
carrascoml@santfeliu.org
93 685 80 00

ESTABLIMENT DE LA XARXA DE CARRIL BUS

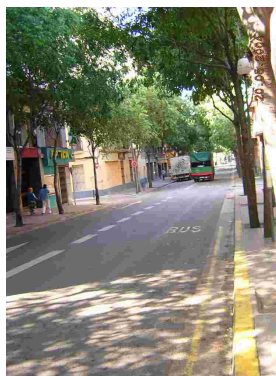
Municipi:

Badalona (Barcelonès)

Descripció:

Badalona és una ciutat amb una xarxa d'autobusos força extensa. Per promoure'n l'ús cal que els itineraris no es trobin amb les dificultats de trànsit que tenen habitualment els cotxes.

D'acord amb aquesta premissa, i en resposta a la demanda de la Plataforma pel Transport Públic de Badalona, l'any 2001 es va traçar el primer tram de carril bus de la ciutat. Des d'aleshores ençà s'ha definit una xarxa que ja arriba als 4,5 km de carrils bus, que transcorre per les zones urbanes on hi ha més línies d'autobús. El mapa adjunt mostra els carrils acabats.



Durant les diferents edicions de la Setmana de la Mobilitat Sostenible s'ha fet difusió del servei a fi de facilitar els desplaçaments dels autobusos i reduir el temps d'espera a les parades.

Per a més informació:

www.aj-badalona.es

Josep Montes
Ajuntament de Badalona
Departament d'Ecologia
Urbana, Sostenibilitat i
Participació Ambiental
jmontes@aj-badalona.es
93 483 28 72



APARCAMENTS DISSUASSIUS A LES ESTACIONS DE FERROCARRIL I AUTOBUSOS COORDINATS AMB ELS SERVEIS FERROVIARIS

Institució:

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

Descripció:

La construcció d'aparcaments a prop d'algunes estacions de ferrocarril (el que s'anomena *park and ride*) té com a objectiu donar als ciutadans la possibilitat de practicar el transport intermodal per millorar el seu accés. Així, es pot fer el desplaçament entre el lloc de residència i l'estació en cotxe i, des d'allí, fer ús del transport públic col·lectiu per arribar fins al punt de destinació.

Ferrocarrils de la Generalitat compta amb una xarxa d'aparcaments de cotxes situats a una trentena d'estacions, amb més de 2.500 places. Són els següents:

Aparcament	Capacitat aproximada	Nombre de viatges anuals (x 1.000)
<i>Línia Barcelona-Vallès:</i>		
- Baixador de Vallvidrera *	32	244,9
- Les Planes	40	234,2
- Valldoreix	115	1.012,4
- Sant Cugat	75	3.394,5
- Hospital General *	40	317,9
- Les Fonts *	60	237,8
- Sant Joan	170	758,2
- Sant Quirze	300	639,4
- Sabadell-Estació	165	564
<i>Línia Llobregat-Anoia:</i>		
- Sant Boi	349	1.911,6
- Molí Nou	72	593,2
- Santa Coloma de Cervelló	49	103
- Sant Vicenç dels Horts	50	374,3
- Quatre Camins	160 (+13 motos)	25,2
- Pallejà	35	205,6
- Sant Andreu de la Barca *	90 (+ 8 motos)	625,1
- El Palau	17	168,8
- Martorell-Vila	15	24,2
- Martorell-Enllaç	75	315,1
- Abrera	80	71,1
- Olesa de Montserrat	86 (+ 33 motos)	280,1
- Montserrat-Aeri *	50	58,4
- Monistrol de Montserrat *	25	126,2
- Sant Vicenç-Castellgalí	10	113,8
- Manresa-Alta	100	85,4
- Sant Esteve Sesrovires	25	69,9
- La Beguda	25	19,8
- Piera	30	195,1
- Vallbona d'Anoia	10	27,4
- Capellades	16	71,3
- La Pobla de Claramunt	50	26,4
- Vilanova del Camí *	65	34,2
- Igualada *	30	263,8

* aparcaments no propis de FGC

FGC gestiona també línies de transport de carretera, coordinades amb els serveis ferroviaris. Es tracta de l'autobús del Polígon Sant Joan a Sant Cugat del Vallès, l'autobús urbà de Martorell, el de Capellades, el que uneix Piera amb diverses urbanitzacions i l'autobús que uneix Piera amb Els Hostalets de Pierola. La idea de posar en marxa aquest servei va sorgir de la necessitat de donar



resposta a la demanda de transport detectada entre aquests punts per part dels treballadors de les empreses ubicades als diferents centres de treball o d'estudi.



L'autobús de Can Sant Joan, per exemple, dona servei entre les 7.30 i les 21.30 hores, de forma ininterrompuda. En hora punta, el servei realitza 22 viatgers d'anada i tornada (11 per hora), mentre que la freqüència durant la resta de la jornada és de 4 viatges per hora. Els horaris establerts permeten la coordinació del servei d'autobús amb els trens, amb un enllaç constant entre ambdós mitjans de transport. El temps d'espera a la parada de bus de Sant Joan, una vegada deixat el tren, fluctua entre 1 i 5 minuts, amb un temps mitjà d'espera de 3 minuts. En sentit contrari, en la correspondència bus-tren, el moment més crític es produeix a la tarda-vespre, quan la major part de treballadors i estudiants tornen a casa, de manera que el flux de viatgers resulta molt més esglaonat que durant el matí. El temps mitjà que els usuaris han d'esperar el tren és, en aquest cas, de 7 minuts.

Per a més informació:

www.fgc.net

Oriol Juncadella
Ferrocarrils de la Generalitat
Àrea d'Operacions
ojuncadella@fgc.net
93 205 15 15

SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU EN TOT L'ÀMBIT URBÀ

Municipi:

Vallirana (Baix Llobregat)

Descripció:

L'any 2000 va entrar en servei un nou bus urbà de Vallirana, inexistent fins aleshores. Tot i que la viabilitat econòmica del projecte feia pensar que no es podria dur a terme, després d'un exhaustiu estudi, es va posar en funcionament un sistema de transport urbà que, amb un microbús i mitjançant 5 trajectes diferenciats, permetia que les zones urbanes més allunyades del centre estiguessin connectades amb el casc urbà, amb una periodicitat en temps de 2 hores i de dilluns a dissabte.

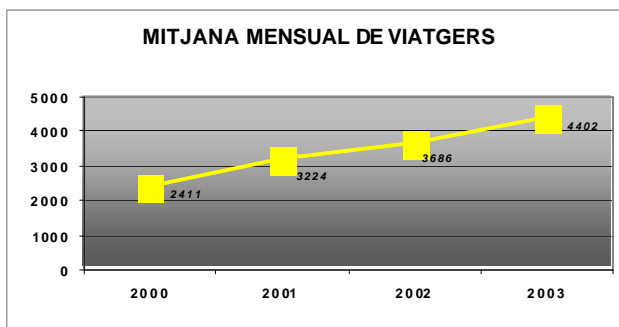
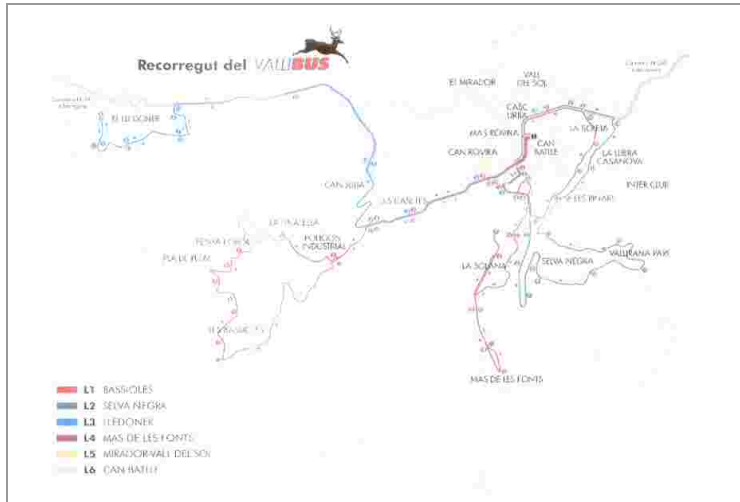
Aquesta aposta de transport ja va donar els seus primers fruits durant el primer any, ja que, tot i començar amb tres mesos de retard respecte a l'any natural, va transportar en 9 mesos 21.704 passatgers; és a dir, el doble de la població de Vallirana.

La tendència a l'alça pel que fa al nombre de desplaçaments va fer pensar en la necessitat de minimitzar el temps d'espera, així com d'afegir un altre vehicle a l'objecte de reduir la periodicitat de les línies just a la meitat. Això es va aconseguir el mes de març de 2003 mitjançant la incorporació d'un nou autobús i la instauració de la línia 6 (Can Batlle). També es va signar el conveni amb l'Autoritat del Transport Metropolità per incorporar el municipi Vallirana en el sistema tarifari integrat de transport.

Això no obstant, la posada en funcionament de la variant de la N-340 per Cervelló, l'increment de trànsit pesant de les pedreres i la necessitat de regular el passos de vianants pels punts més imprescindibles van fer que s'hagués de replantejar la periodicitat dels trajectes, ja que no es podien complir els horaris.

Al juliol de 2003, després d'estudiar diferents alternatives, es va establir un nou horari amb la finalitat de poder complir els horaris i permetre als usuaris enllaçar amb el transport interurbà. Actualment, doncs, el bus fa el seu trajecte aproximadament cada hora i mitja.





Per a més informació:

www.ajvallirana.net

Antoni Povea
 Ajuntament de Vallirana
 Àrea de Seguretat Comunitària i Via Pública
tpovea@ajvallirana.net
 93 683 00 00

SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU ENTRE EL NUCLI URBÀ I LES URBANITZACIONS

Municipi:

Castellar del Vallès (Vallès Occidental)

Descripció:

Castellar del Vallès és un municipi amb menys de 20.000 habitants i, per tant, està per sota del líndar de l'obligació de prestar el servei de transport públic urbà. L'any 2000, tanmateix, l'alcalde va adoptar el compromís de comunicar totes les urbanitzacions i nuclis aïllats amb nucli urbà. Es va aconseguir millorar la línia de Sant Llorenç, que fins al moment feia parada a diversos nuclis del municipi, i comunicar les urbanitzacions del nord del terme, amb un desdoblament de la línia. Mentre que la línia de Sant Llorenç ha augmentat notablement el seu nombre d'usuaris, la desdoblada té una mitjana de 27.000 usuaris a l'any.



La connexió de totes les urbanitzacions es completa amb la prestació d'una segona línia, finançada totalment amb recursos propis, que comunica el nucli amb dues urbanitzacions situades a 4 km del nucli urbà. Abans d'engegar la línia es va fer una enquesta telefònica entre els residents de les dues urbanitzacions per conèixer les necessitats que s'anaven a cobrir. Sabent que el nombre d'usuaris seria baix, i amb la intenció d'optimitzar el servei, es van dissenyar les dues línies de connexió amb les urbanitzacions de manera que fessin un recorregut urbà en sentits oposats i recorreguts complementaris, tot connectant el nombre màxim d'equipaments i serveis, així com també de polígons industrials. Ambdues línies de connexió amb les urbanitzacions funcionen amb un microbús.

La línia que uneix Can Font i Ca n'Avellaneda, amb el nucli urbà i el polígon industrial del Pla de la Bruguera, va funcionar de forma provisional durant el segon semestre de l'any 2001; va fer una ràpida evolució des dels 166 passatgers del primer mes de servei als 642 de mitjana del darrer trimestre. L'any 2003 la mitjana de passatgers mensual ja havia augmentat fins als 846. Amb aquesta acció es contribueix a reduir el nombre de desplaçaments interns dels pares en traslladar els fills a les seves múltiples activitats, alhora que es dona una alternativa a l'ús de motocicletes i cotxes.

Per a més informació:

www.castellarvalles.org

Marina Muntada
Ajuntament de Castellar del Vallès
Oficina 21. Àrea de Territori
mmuntada@castellarvalles.org
93 714 40 40

CONNEXIÓ DEL NUCLI URBÀ I LES URBANITZACIONS AMB L'ESTACIÓ DE TREN

Municipi:

Castellbisbal (Vallès Occidental)

Descripció:

El Bus de l'Estació és un bus urbà que va néixer l'any 1999 davant la necessitat que hi havia de connectar el nucli urbà amb les urbanitzacions i amb l'estació. Per tal d'afavorir la mobilitat sostenible i millorar la qualitat de vida dels ciutadans, l'Ajuntament de Castellbisbal paulatinament va anar augmentant la freqüència de viatges i ampliant els horaris del Bus de l'Estació: actualment, ja funciona els caps de setmana.



Amb la creació d'aquest servei de transport públic es faciliten les comunicacions tant cap a les dues estacions de trens que hi ha al terme municipal com entre les diferents urbanitzacions i el nucli urbà.



Per a més informació:

www.castellbisbal.org

(→ Transport)

Lluís Vaquero / Sílvia Ribas
Ajuntament de Castellbisbal
Departament de Serveis Municipals
93 772 02 25

lluisvaquero@castellbisbal.org

silviaribas@castellbisbal.org

CAMPANYA DE FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC PER PART DELS COMERCIANTS

Municipi:

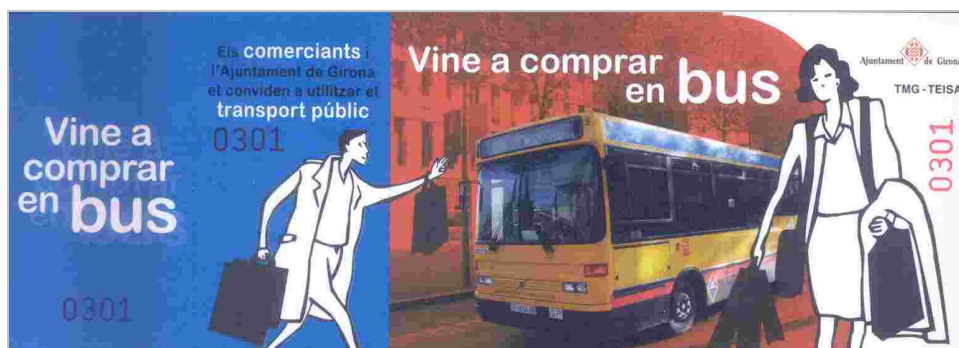
Girona (Gironès)

Descripció:

L'Ajuntament de Girona i les associacions de comerciants van portar a terme, entre els mesos de desembre de 2003 i febrer de 2004, la campanya "Vine a comprar en bus", a fi de fomentar la utilització del transport públic col·lectiu entre els clients de les botigues.

L'Àrea de Mobilitat, Coordinació Territorial i Seguretat de l'Ajuntament va enviar una carta a les associacions amb l'objectiu d'informar sobre el funcionament de la campanya, que consistia en el lliurament per part dels comerciants als compradors de bitllets vàlids per a totes les línies de bus urbà de la ciutat de Girona.

Cada comerciant que s'adheria havia d'omplir una fitxa i adquirir el nombre de talonaris que desitjava, al preu de 35 € els 50 bitllets. Els comerços rebien un distintiu en el qual es feia constar el lema següent: "Comerç adherit a la campanya *Vine a comprar en bus*"



Per a més informació:

www.ajuntament.gi

M. Mercè Teixidor
Ajuntament de Girona
Servei de Mobilitat i Coordinació territorial
mteixidor@ajgirona.org
972 419 030

AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL BUS

Municipi:

Barcelona (Barcelonès)

Descripció:

En ciutats denses i compactes com Barcelona, la xarxa de transport públic de superfície és un element bàsic a considerar per tal de garantir una mobilitat àgil, fiable i segura.

Una de les mesures més efectives per establir prioritats en matèria de transport públic és la implementació de carrils bus, fet que permet separar el trànsit dels autobusos de la circulació dels vehicles privats; disminuint el número d'interferències entre aquests dos modes de transport, augmentant la velocitat comercial dels autobusos, així com la freqüència i la regularitat dels mateixos. En definitiva, es pot donar més servei amb la mateixa quantitat de vehicles; millorant d'aquesta manera la satisfacció del ciutadà que percep un increment en la puntualitat i uns menors intervals de pas.



L'Ajuntament de Barcelona ha apostat per crear una xarxa de carrils bus que permet donar resposta a les necessitats de la ciutat i garantir en lo màxim possible la prioritat de l'autobús en els eixos de transport públic més importants. L'evolució de la xarxa de carrils bus durant el període 2000-2004 ha estat molt significativa, passant d'un total de 71,1 km a principis del 2000 fins a 98 km a finals del 2003.

Per a més informació:

www.bcn.es/infotransit

Núria Mir
Ajuntament de Barcelona
Sector de Seguretat i Mobilitat
nmir@mail.bcn.es
93 402 34 63

Àmbit 5

PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN BICICLETA



OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- Considerar la bicicleta com un mitjà de transport urbà més a l'abast dels ciutadans; no només com un element lúdic o de lleure.
- Afavorir els desplaçaments en bicicleta a l'entorn urbà mitjançant la creació de carrils bici o de vies segures per als ciclistes.
- Facilitar l'aparcament de la bicicleta per a totes aquelles persones que la utilitzen com a mitjà de desplaçament habitual per la ciutat.
- Fomentar, a través de l'actuació pedagògica municipal, l'ús de la bicicleta entre els ciutadans.
- Reduir l'ús del vehicle a motor privat.
- Reduir les emissions contaminants i el soroll.
- Contribuir a la pacificació del trànsit.

PROPOSTA 5.1	
IMPLANTACIÓ O AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL-BICI	
DESCRIPCIÓ	
<p>S'ha constatat que la bicicleta és un mitjà de transport més ràpid que el cotxe, si es calcula el temps de porta a porta, i que té a més uns efectes molt beneficiosos per a la salut de les persones i per al medi urbà. Això no obstant, mentre que a moltes ciutats europees més del 25% dels seus ciutadans fan servir diàriament la bicicleta, a Catalunya menys d'un 1% dels desplaçaments es fan en aquest mitjà.</p>	
<p>Es considera que la bicicleta és adequada per a distàncies inferiors als 8 km, distància en la que pot substituir còmodament el vehicle privat. La bicicleta és un mitjà compacte, relativament ràpid (velocitat mitjana en zona urbana de 15-25 km/h), accessible, flexible, sa i ecològic.</p> <p>La implantació o l'ampliació de la xarxa de carril bici d'un municipi reflecteix la voluntat de l'administració local de fomentar l'ús d'aquest vehicle i incorporar-lo al ventall d'alternatives que els ciutadans tenen al seu abast a l'hora de moure's.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
<p>Arenys de Munt, Badalona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Barcelona, Blanes, Calafell, Calella, Cambrils, Cardedeu, Castelló d'Empúries, Celrà, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Girona, L'Hospitalet de Llobregat, Lleida, Llinars del Vallès, Malgrat de Mar, Martorell, Martorelles, Mataró, Montmeló, Palau-solità i Plegamans, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Reus, Ripollet, La Roca del Vallès, Malgrat de Mar, Martorell, Premià de Dalt, Reus, Ripollet, Sabadell, Salt, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Guíxols, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan Despí, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç de Montalt, Santa Coloma de Gramenet, Santa Margarida i els Monjos, Tarragona, Terrassa, Torredembarra, Tortosa, Tossa de Mar, Vic, Viladecans, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú, Vilassar de Dalt.</p>	

PROPOSTA 5.2	
INSTAL·LACIÓ D'APARCAMENTS I MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ PER A BICICLETES	
DESCRIPCIÓ	
<p>La bicicleta és un element silenciós que no afecta la fluïdesa del trànsit ni contribueix als embussos habituals. És també el més eficient dels sistemes de desplaçament a la ciutat, fins i tot més que la mobilitat a peu.</p> <p>Per aquesta raó, el progrés cap a un model de mobilitat urbana més pacífic, eficient i segur -és a dir, més sostenible- implica considerar la bicicleta com un mitjà de transport urbà més, en igualtat de condicions amb la resta de vehicles i mitjans.</p> <p>La bona senyalització dels carrils i la instal·lació de semàfors que regulin el trànsit de les bicicletes, sobretot en els punts de confluència amb altres mitjans de transport, contribueix a ordenar la mobilitat i millorar la seguretat col·lectiva.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
<p>Agramunt, Amposta, Arenys de Munt, Argentona, Barcelona, Badalona, Banyoles, Begues, La Bisbal d'Empordà, Blanes, Caldes de Montbui, Calella, Cambrils, Cardedeu, Cassà de la Selva, Castellbisbal, Castelldefels, Castelló d'Empúries, Castellví de Rosanes, Celrà, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Figaró-Montmany, Figueres, Gavà, La Garriga, Granollers, L'Hospitalet de Llobregat, Lliçà d'Amunt, Llinyola, Manresa, Martorell, Martorelles, El Masnou, Matadepera, Mataró, Molins de Rei, Montornès del Vallès, Olesa de Montserrat, Olot, Palau-solità i Plegamans, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Reus, Sabadell, Salou, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Llobregat, Sant Fruitós de Bages, Sant Julià de Ramis, Sant Just Desvern, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç de Montalt, Santa Coloma de Cervelló, Santa Margarida i els Monjos, Santpedor, Tarragona, Tortosa, Torredembarra, Viladecans, Vilanova del Camí, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, Vic.</p>	

PROPOSTA 5.3	
CREACIÓ DE VIES VERDES O CARRILS-BICI INTERMUNICIPALS	
DESCRIPCIÓ	
<p>Les vies verdes i els carrils-bici intermunicipals fomenten no només la component lúdica i esportiva de la bicicleta, sinó també el seu vessant com a mitjà de transport urbà i interurbà.</p> <p>Donat que l'ús de la bicicleta per determinades vies comporta un risc per a la seguretat del ciclista degut al volum de trànsit i a la velocitat dels vehicles a motor, les rutes d'interconnexió entre municipis a través d'espais lliures i paratges naturals o vies de poca circulació faciliten els desplaçaments en bicicleta o, simplement, la passejada.</p>	
MUNICIPIS I INSTITUCIONS QUE HAN ACTUAT	
<p>Argentona-Mataró, Castelló d'Empúries-Empuriabrava-Roses-Parc Natural del Cap de Creus, Tossa de Mar-Llagostera, Consell Comarcal del Vallès Occidental.</p>	

PROPOSTA 5.4	
INCORPORACIÓ DE BICICLETES A LES FLOTES MUNICIPALS I SERVEIS DE L'ADMINISTRACIÓ	
OBJECTIU	
<p>La incorporació de bicicletes a les flotes municipals és un dels instruments pedagògics que l'administració local té al seu abast per estimular la utilització d'aquest vehicle entre la ciutadania.</p> <p>Així, el seu ús com a mitjà de desplaçament habitual d'alguns dels treballadors municipals, contribueix a fomentar la bicicleta com un sistema de transport alternatiu al cotxe privat i no només com un element lúdic que no té espai a l'entorn urbà.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Lliçà de Vall, Sabadell.	

Alguns exemples

CREACIÓ DE RUTES INTERMUNICIPALS

Institució

Consell Comarcal del Vallès Occidental

Descripció:

El Consell Comarcal del Vallès Occidental ha desenvolupat una proposta de rutes d'interconnexió entre municipis a l'objecte de fomentar l'ús de la bicicleta, a més de les passejades a peu o els desplaçaments en cavall.

Si bé algunes de les rutes estan adreçades fonamentalment a ciclistes que utilitzen la bicicleta com a element lúdic, d'altres poden ser emprades com a vies de comunicació entre municipis, ja que tenen una dificultat baixa. Són, per exemple, els itineraris entre Castellar del Vallès i Sabadell, Matadepera i Terrassa, Polinyà i Barberà del Vallès, Polinyà i Palau-solità i Plegamans, Ripollet i Santa Perpètua de Mogoda, Sabadell i Barberà del Vallès, Sabadell i Terrassa, Sant Quirze del Vallès i Badia del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda i Polinyà, Castellar del Vallès i Sentmenat, i Ullastret i Castellbisbal.

Les Rutes d'Interconnexió contribueixen a la promoció de l'ús de la bicicleta, motiva a les persones a pedalejar i fer exercici, i proporciona a les autoritats un mitjà per a fomentar eficaçment els desplaçaments de baix risc. Les raons que han portat al Consell Comarcal a proposar els criteris i línies mestres d'aquestes rutes d'interconnexió han estat, fonamentalment, la de contribuir al gaudi d'una mobilitat més segura, eficient i saludable, i la de donar un sentit de continuïtat a les infraestructures ciclistes per tal que deixin de ser merament testimonials (d'ús i utilitat limitades), lligades a l'àmbit recreatiu, i es converteixin per a moltes persones en una infraestructura territorial alternativa a les vies motoritzades.

Per a això, la major part dels trams d'aquestes rutes es basen en infraestructures ja existents, que uneixen camins rurals i locals amb una senyalització comuna. El projecte a escala comarcal ha comptat amb el suport d'ens locals i comarcals que veuen amb bons ulls el pas d'aquestes rutes pels seus territoris com un element de promoció del turisme verd o turisme sostenible i turisme esportiu.



Per a més informació:

www.ccvoc.org/vallesnatural

(→ Rutes → Rutes d'interconnexió)

Tània Caravaca
Consell Comarcal del Vallès Occidental
Oficina Vallès Natural
Ctra. N-150, km 15 (08227 – Terrassa)
Tel. 93 727 35 34
vallesnatural@vodafone.es



AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL-BICI

Municipi:

Lleida (Segrià)

Descripció:

L'Ajuntament de Lleida ha projectat i executat fins al moment més de 20 km de xarxa de carril bici, i hi ha previst que la xarxa bàsica de la ciutat de Lleida arribi pràcticament als 45 km.

La xarxa de carril bici connecta, entre d'altres punts, els centres universitaris (ETSEA, Hospital Universitari, Edifici del Rectorat i Campus Universitari de Cappont), el centres d'ensenyament secundari, els equipaments esportius (pavellons municipals d'esports, polisportius, camp d'esports, etc.), els equipaments culturals (biblioteca pública, centre de titelles, teatre de l'Escorxador...) i els principals parcs de la ciutat (Camps Elisis, Parc de la Mitjana, Parc de Gardeny, Turó de la Seu Vella).

La xarxa urbana de carril bici connecta en 8 punts amb les rutes per l'horta, que proposen 15 recorreguts senyalitzats de dificultat variable, per descobrir els racons de l'horta de Lleida. A més del carril bici, s'han ubicat aparcaments de bicicletes, coincidint especialment amb punts cèntrics i comercials de gran demanda i amb centres educatius i edificis universitaris amb gran afluència de joves



Per a més informació:

www.paeria.es

Ester Fanlo
Ajuntament de Lleida
Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient
efanlo@paeria.es
973 700 455

PLA DIRECTOR DE CARRILS BICI

Municipi:

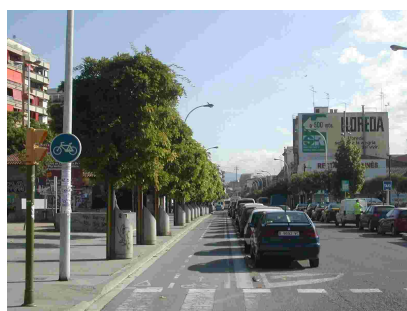
Badalona (Barcelonès)

Descripció:

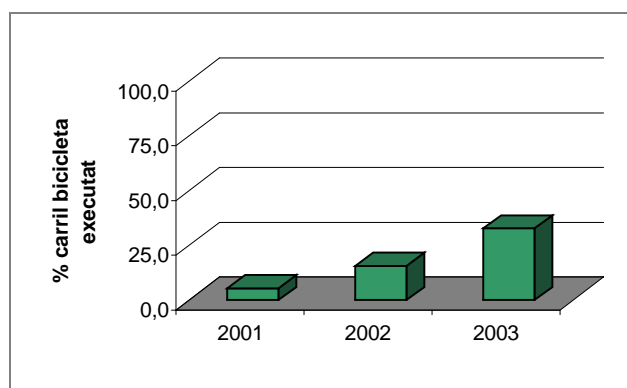
El Pla Director de carrils bicicleta va ser aprovat pel Ple municipal el febrer del 2003. Aquest pla defineix el traçat dels carrils a la zona urbana de Badalona, la seva senyalització, la tipologia i els aparcaments a instal·lar. Es preveu que s'acabin fent 37,6 km a tota la trama urbana.

Paral·lelament a la seva elaboració, l'any 2001 es va iniciar la implantació de carrils bici amb el tram que transcorre paral·lel al passeig marítim. Posteriorment, se n'han executat de nous d'acord amb el Pla. També s'ha creat una xarxa d'aparcaments per a bicicletes que abasta tota la ciutat. Algunes d'aquestes actuacions formen part de la Ronda Verda i han comptat amb el suport del Consell Comarcal del Barcelonès.

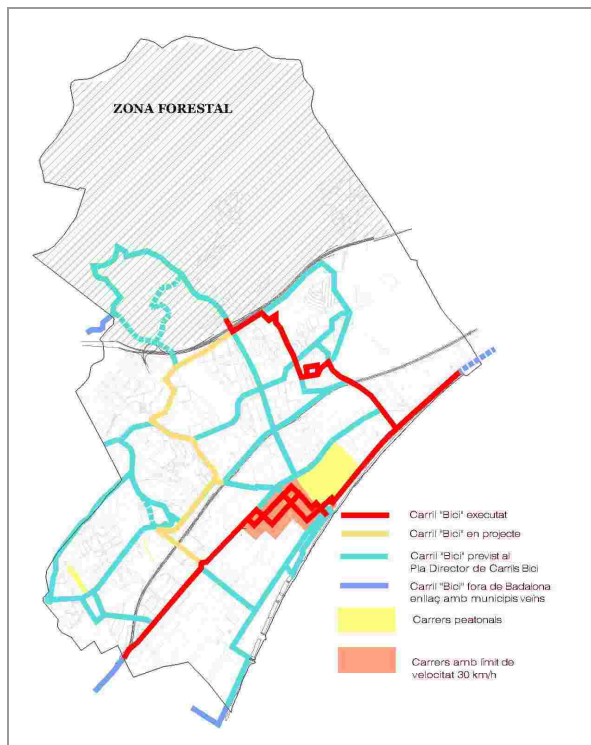
En el redactat del pla director s'ha comptat amb la col·laboració del Fòrum de Medi Ambient, BADABICI, Club Ciclista de La Salut, i el Consell Comarcal del Barcelonès.



Carril bicicleta executat/carril bicicleta previst en el Pla Director



S'ha fet difusió dels trams acabats a través dels medis de comunicació locals, televisió de Badalona, Ràdio Ciutat de Badalona i premsa escrita local. En el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible també s'han fet bicicletades populars que transcorren pels trams senyalitzats



Per a més informació:

www.aj-badalona.es

(→ Medi Ambient)

Josep Montes

Ajuntament de Badalona

Departament d'Ecologia Urbana, Sostenibilitat i Participació Ambiental

jmontes@aj-badalona.es

93 483 28 72

PLA DIRECTOR DE BICICLETES

Municipi:

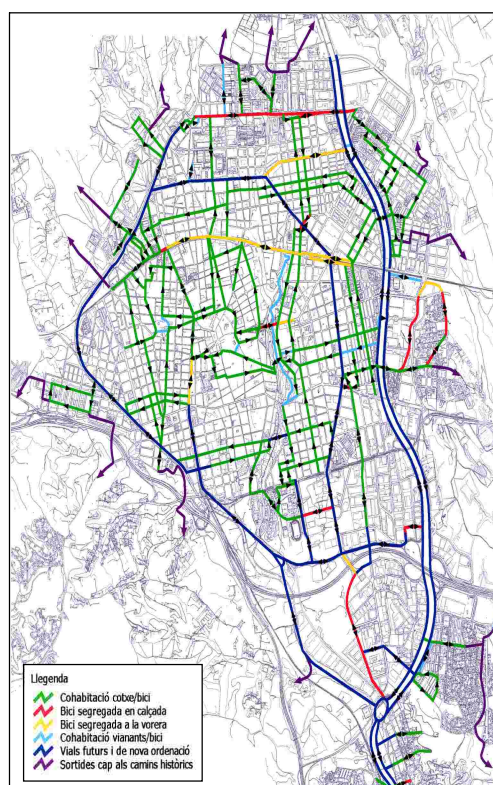
Terrassa (Vallès Occidental)

Descripció:

Terrassa presenta unes distàncies idònies per ser recorregudes en bicicleta.

El Pla Director de Bicicletes defineix una xarxa d'itineraris que connecta les diferents polaritats de Terrassa i els camins de les rodalies, tot evitant els carrers de fort pendent.

En general, el model de mobilitat en bicicleta a Terrassa, es basa en la cohabitació segura, garantint velocitats inferiors als 30 km/h. Cal també apuntar que el teixit urbanístic de Terrassa amb carrers de 8 m no permet la segregació de la bicicleta. En el cas específic del centre històric la bicicleta podrà accedir-hi a una velocitat màxima de 10 km/h i en tot cas la prioritat serà sempre del vianant. Per garantir la màxima seguretat dels ciclistes, es proposa la segregació dels carrils bici en coincidència amb la xarxa viària bàsica (Ronda Ponent, Av. del Vallès, Av. Barcelona,...).



Característiques de la xarxa de bicicletes

- Cohabitació amb cotxes:	65 km
- Cohabitació amb vianants	4,8 km
- Segregat en calçada	19,7 km
- Segregat en vorera	15 km
- Nous vials	47,4 km
- Total	151,9 km

Per a més informació:

www.ajterrassa.es

Susi López
Ajuntament de Terrassa
Secció de Trànsit
Susi.Lopez@terrassa.org
93 780 55 55

INCORPORACIÓ DE BICICLETES A LA FLOTA MUNICIPAL

Municipi:

Sabadell (Vallès Occidental)

Descripció:

L'Ajuntament de Sabadell ha incorporat bicicletes a la seva flota de vehicles municipals perquè els treballadors d'alguns dels serveis en facin ús en el seus desplaçaments. El nombre total de bicicletes és actualment de 14.

La distribució per departaments és la següent:

- Àrea de Territori (mobilitat, manteniments, obres públiques, jardineria, etc.): 6
- Educació: 1
- Medi Ambient:1
- Serveis Interns:2
- Desenvolupament local:1
- Esports:1
- Urbanisme:1
- Cementiri municipal:1



En general, totes les bicis es fan servir per a viatges dels tècnics en hores de feina. Durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible que es va fer al maig es van deixar en préstec gratuït.

Per a més informació:

www.sabadell.net

Rafael Requena
Coordinador de la Taula de Mobilitat
rrequena@ajsabadell.es
93 745 32 30

AMPLIACIÓ DE LA XARXA D'APARCAMENTS DE BICICLETES

Municipi:

Manresa (Bages)

Descripció:

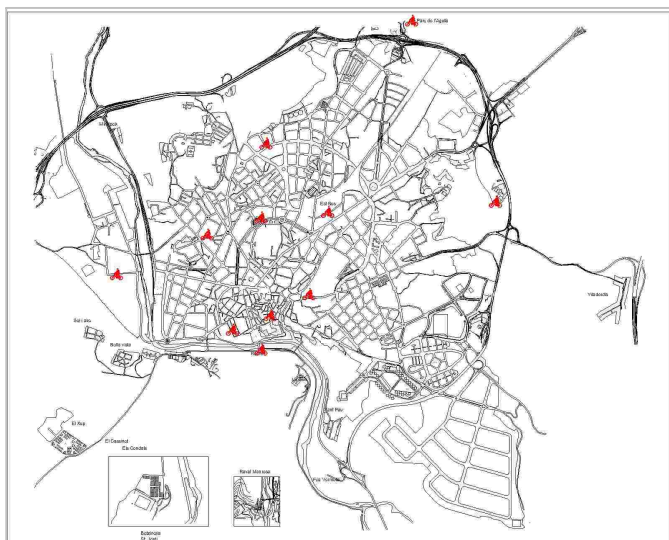
Manresa té una topografia, amb molts desnivells, que no permet utilitzar amb comoditat la bicicleta. No obstant això, amb l'objectiu de fomentar el seu ús, s'han creat trams de carril bici als nous vials i s'han anat disposant diversos aparcaments per tota la ciutat. S'han prioritzat, però, els principals nuclis potencials d'usuaris, així com els serveis, tant administratius com culturals i d'oci, i els transports públics.

Actualment, es disposa dels següents aparcaments:

- Pl. Major, al costat de l'Ajuntament.
- Pl. de la Música, dintre de l'àmbit del barri antic i al costat del nou Conservatori Municipal de Música.
- Zona esportiva del Congost, envoltada de les principals instal·lacions esportives a les afores de la ciutat.
- Pavelló Municipal el Pujolet, un dels pavellons interiors a la trama urbana.
- I.E.S. Lluís de Peguera.
- I.E.S. Lacetània.
- Escola Oficial d'Idiomes.
- Parc de l'Agulla.
- Estació d'autobusos
- Piscines Municipals
- Estació Renfe



Situació dels aparcaments a la ciutat



Per a més informació:

www.ajmanresa.org

Jordi Segovia
Ajuntament de Manresa
93 878 24 48
jsegovia@ajmanresa.org

PROJECTE EUROVELO

Institucions:

Diputació de Barcelona
Consell Comarcal del Barcelonès

Descripció:

EuroVelo és un projecte per desenvolupar 12 rutes ciclistes trans-europees, que travessen tots els països del continent europeu i amb una llargària total de més de 60.000 km. Les rutes EuroVelo es construeixen aprofitant rutes ciclistes existents i d'altres planificades a nivell local, regional i nacional, per tal de proporcionar una xarxa coherent i fiable. Aquestes rutes inclouen tant llargs trams de rutes sense trànsit adients fins i tot per a ciclistes amb poca experiència com altres trams compartits amb el trànsit a les ciutats o tranquil·les carreteres rurals.



Donat que moltes rutes EuroVelo estan encara en una fase inicial de desenvolupament, la bicicleta ha de ser combinada amb altres modes de transport per tal de facilitar la continuïtat de les rutes en viatges de llarga distància. Combinant la bicicleta amb el tren, es poden enllaçar els diferents trams de rutes ciclistes operatius. Networks Integration for Cycling in Europe - Xarxes de Ciclisme Integrades a Europa (NICE) identifica les connexions entre les estacions de tren i els trams operatius de les rutes ciclistes europees, i les xarxes ciclistes locals incorporades en una guia ciclista electrònica.

Les rutes de Barcelona, que formen part de la Ruta EuroVelo 8, varien en qualitat al llarg de la província:

- NICE Barcelonès: Els trams de ruta que travessen la ciutat han millorat molt en els darrers anys gràcies al projecte Ronda Verda subvencionat per l'Ajuntament de Barcelona i gestionat pel Consell Comarcal del Barcelonès. Aquests trams compleixen clarament les normes EuroVelo però encara no estan senyalitzats a nivell nacional o europeu.
- NICE Garraf: Barcelona no té actualment un pla a nivell provincial per integrar els trams de ruta de la ciutat amb els desenvolupaments d'infraestructura a les altres Comarques per les quals està proposat que passi la Ruta EuroVelo 8. El recorregut proposat a la Comarca del Garraf a la guia NICE té com a objectiu enllaçar les rutes ciclistes amb els serveis de tren seguint les recomanacions de EuroVelo.

Per a més informació:

www.eurovelo.org

(Mapa que mostra la xarxa de rutes proposada, i exemples de parts de la xarxa ja construïdes)

Àmbit 6

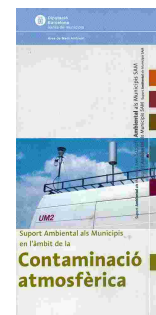
PROPOSTES SOBRE LA MILLORA DE LA QUALITAT AMBIENTAL URBANA



OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- Reduir els factors de risc per a la salut dels ciutadans que tenen a veure amb l'exposició continuada a nivells elevats de soroll causats pel trànsit.
- Disminuir les emissions contaminants procedents del trànsit.
- Contribuir a la reducció del soroll provocat per la circulació de vehicles a motor.
- Avançar en l'ús de tecnologies i fonts d'energia més netes que no generin emissions contaminants, a l'objecte d'avançar en la progressiva millora de l'ambient urbà.
- Crear un entorn urbà de qualitat, més habitable i saludable.

PROPOSTA 6.1
CONTROL DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS RELACIONADES AMB EL TRÀNSIT
DESCRIPCIÓ
<p>A les ciutats, el transport és, amb diferència, la principal causa de contaminació, degut al gran nombre de vehicles que hi circulen diàriament. Les emissions dels tubs d'escapament dels vehicles a motor generen la major part de la contaminació atmosfèrica urbana i més d'una quarta part de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.</p> <p>El diòxid de carboni (CO₂), el metà (CH₄), l'òxid nítrós (N₂O), el diòxid de sofre (SO₂), el monòxid de carboni (CO), el plom, els compostos orgànics volàtils (COV), les partícules sòlides i alguns hidrocarburs són els principals compostos que la combustió de carburants d'origen fòssil - com ara la gasolina o el gasoil- allibera a l'atmosfera.</p> <p>Tot i la millora que s'ha produït en els darrers anys en matèria d'eficiència dels motors i qualitat dels combustibles, l'increment del parc de vehicles i de desplaçaments, la introducció de motors més potents i una menor ocupació dels vehicles ha comportat que el volum d'emissions hagi continuat augmentant.</p>
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
Barcelona, Cornellà, Santa Margarida i els Monjos



PROPOSTA 6.2

CONTROL DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA PRODUÏDA PEL TRÀNSIT I ELABORACIÓ DE MAPES DE SOROLL

DESCRIPCIÓ

El trànsit produeix el 80% del soroll ambiental en determinades zones urbanes. El soroll produït per les motos és, dins del trànsit rodat, el que més incomoda als ciutadans. El nivell de contaminació acústica que suporten algunes vies i barris fa que la utilització del carrer com a espai de relació sigui difícil, i que provoqui el aïllament dels habitatges a fi de reduir les molèsties del soroll.



La contaminació acústica s'ha relacionat, concretament, amb les malalties cardiovasculars i amb la pèrdua d'oïda, així com també amb alteracions del sistema nerviós (estrès, irritabilitat, tensió...), fatiga, insomni crònic i sensació de malestar general, problemes de concentració, alteració dels processos d'aprenentatge i dificultats de comunicació i relació social.

La detecció i el control de les fonts de soroll relacionades amb el trànsit més habituals –camions d'escombraries, tubs d'escapament de cotxes o motos, etc.- permet als ajuntaments aplicar mesures disciplinàries, informatives o educatives que facin prendre consciència a la ciutadania dels impactes ambiental i social causats pel soroll i contribueixin a millorar progressivament la qualitat ambiental urbana i el benestar de la població.



En aquest sentit, els mapes de soroll per a determinar les zones urbanes més afectades per aquest tipus de contaminació són un instrument important per valorar la qualitat ambiental d'un municipi o barri. Sovint, la constatació científica del grau de molèstia acústica que suporta un determinat espai urbà posa de manifest la necessitat de prendre mesures urgents que redueixin i pal·liïn els efectes del soroll sobre la qualitat de vida dels ciutadans, tant a les hores diürnes com a les de la nit.

MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT

Barcelona, Cornellà, Santa Margarida i els Monjos, Tortosa, Valls.

PROPOSTA 6.3	
ASFALTAT AMB PAVIMENT SONOREDUCTOR I APLICACIÓ DE MESURES ANTISOROLL	
DESCRIPCIÓ	
<p>El fregament dels pneumàtics dels vehicles amb l'asfalt és una de les causes del soroll produït pel trànsit. Actualment, existeixen materials asfàltics que tenen la capacitat de reduir aquest nivell de contaminació acústica fins a 5 decibels; és a dir, disminueixen el soroll més d'un 50%.</p>	
<p>Els paviments consisteixen habitualment en aglomerats asfàltics que minimitzen els dos factors bàsics causants del soroll del trànsit rodat: les vibracions del pneumàtic en entrar en contacte amb l'asfalt i el fenomen de la ressonància de l'aire "bombejat" pel pneumàtic.</p> <p>En primer lloc, per les seves característiques superficials, ja que la seva textura minora les vibracions. En segon lloc, per les seves característiques estructurals, atès que, en ser un paviment porós, els buits redueixen aquest efecte de la ressonància. A més, aquests nous tipus d'asfalts milloren les prestacions superficials del paviment, com ara l'adherència.</p> <p>D'altra banda, també es poden aplicar altres mesures per protegir els ciutadans del soroll del trànsit, com per exemple la plantació d'arbres o la instal·lació de plafons protectors. Tanmateix, aquestes actuacions no eviten el problema, sinó que només minimitzen els seus efectes sobre els vianants i la població que viu en els carrers més sorollosos.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
Barcelona, Martorelles, El Prat de Llobregat.	

PROPOSTA 6.5

UTILITZACIÓ DE VEHICLES IMPULSATS AMB FONTS D'ENERGIA RENOVABLES O TECNOLOGIES ALTERNATIVES

DESCRIPCIÓ

Les previsions sobre l'augment del nombre de vehicles, i els problemes ambientals derivats del seu ús, han estimulat la investigació sobre fonts d'energia alternatives als combustibles convencionals. Aquestes alternatives constitueixen una solució de gran interès, tant pel que fa a la diversificació energètica del sector, com per la millora de l'impacte ambiental que comporten. El gas natural, el gas líquid de petroli (GLP) o els biocombustibles com el biodiesel són algunes de les que ja existeixen en el mercat.



Una de les alternatives tecnològiques que hi ha també a l'abast són els vehicles elèctrics, la utilització dels quals s'ha orientat fins al moment a àmbits específics en les que la recarrega ràpida i els llargs recorreguts no són factors primordials: flotes captives, vehicles de serveis municipals, etc. Si bé la producció d'energia elèctrica comporta un grau més o menys reduït de contaminació ambiental en els indrets on es genera, l'ús dels vehicles elèctrics per ciutat està lliure d'emissions.

Des de fa uns anys, s'està investigant també l'ús de la pila d'hidrogen en el sector del transport. La pila d'hidrogen es basa en la reacció conjunta d'hidrogen i oxigen per produir aigua i electrons, és a dir, electricitat. Aquests vehicles, considerats com una de les solucions idònies per fer front als problemes de contaminació de les ciutats, tenen una autonomia similar a la dels vehicles convencionals.

D'altra banda, cal afegir que en adquirir un vehicle amb motor de combustió convencional també es pot exigir actualment informació sobre el seu consum relatiu, el qual s'expressa mitjançant una etiqueta semblant a la que s'utilitza en el cas dels electrodomèstics. El consum oficial d'un cotxe es compara amb un valor mig assignat per càlculs estadístics als cotxes amb igual superfície i carburant. A la diferència d'aquests valors, expressada en percentatge, se li assigna una lletra (de la A a la G) i un color (del verd fosc fins el vermell, passant pel groc). Així, las classificacions A, B, C corresponen als cotxes que consumeixen per sota del valor mig, i les classificacions E, F, G als que consumeixen per sobre del valor mig.

MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT

L'Hospitalet de Llobregat, El Masnou, Mataró, Montmeló, El Prat de Llobregat, Sabadell Rubí, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Coloma de Gramenet, Tarragona, Terrassa, Vic, Tortosa, Tossa de Mar, Vilafranca del Penedès.

Alguns exemples

ESTUDI DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I ELABORACIÓ D'UNA ORDENANÇA MUNICIPAL DE SOROLL

Municipi

Martorelles (comarca).

Descripció:

A partir de la Llei 16/2002 i l'ordenança tipus del 1995, Martorelles ha desenvolupat "L'ordenança municipal reguladora de la contaminació per soroll i vibracions", publicada en el Butlletí Oficial de la Província (156) el 30 de juny de 2004.

Aquesta ordenança aposta per una millora de la qualitat ambiental i social, doncs, té en compte molts aspectes com ara els vehicles a motor, condicions acústiques exigibles a l'edificació, treballs a la via pública, soroll a l'interior dels habitatges, activitats d'oci, etc.

Així, l'Ajuntament es compromet a prevenir, corregir i millorar els nivells d'avaluació mitjançant actuacions com les següents: apantallaments acústics, pavimentació de les vies de circulació urbana amb materials absorbents, equipaments urbans de baixa emissió sonora i gestió del trànsit.

Per a més informació:

www.martorelles.org

Mercè Raïch i Rialp
Ajuntament de Martorelles
Àrea de Medi Ambient
93 570 57 32
raichrm@martorelles.org



VEHICLES MUNICIPALS ELÈCTRICS

Municipi

L'Hospitalet de Llobregat (Barcelonès)

Descripció:

El municipi disposa d'una flota de vehicles – furgoneta i motocicletes- que van ser començats a adquirir l'any 1998. La furgoneta és utilitzada per la brigada de manteniment de parcs i jardins, i treballa unes set hores al dia –de 7 a 14 hores-, raó per la qual hi ha temps suficient per recarregar completament les bateries.



Els aspectes que es van considerar a l'hora de plantejar l'adquisició d'un vehicle van ser els següents:

- Utilització en un medi totalment urbà, en zones que presenten la necessitat d'aconseguir baixos nivells de contaminació acústica i atmosfèrica.
- Distància total diària a recórrer inferior a 80 km.
- Temps entre serveis superior a les vuit hores.
- Càrrega útil màxima inferior a 500 kg, incloent-hi el conductor.

Fins a l'actualitat, el consum mitjà dels vehicles elèctrics ha estat d'uns 0,033 €/km, considerant un preu per kWh de 0,084 €. Cal tenir en compte, però, que aquest consum, com passa amb els vehicles convencionals de combustió interna, el determinen una sèrie de factors entre els quals hi ha la forma de conduir el vehicle, l'orografia del municipi, la càrrega que porta el vehicle i les característiques del trànsit. Per calcular el cost d'explotació dels vehicles, s'han tingut en compte les operacions de revisió dels diferents components elèctrics – incloses en el manteniment ordinari del vehicle previst pel fabricant- i la reparació de les anomalies detectades durant el funcionament normal del vehicle.

En general, es valora positivament l'experiència. Per aquesta raó la nova contracta de recollida de residus i neteja viària ha adquirit nous vehicles elèctrics que donen suport a la brigada de neteja manual de vials i zones de vianants. Quan finalitzin el treball diari, aquests vehicles recarregaran les bateries en el futur Parc de Vehicles de Sanejament, la teulada del qual aviat disposarà d'una instal·lació de generació d'energia elèctrica mitjançant plafons fotovoltaics que produirà uns 8.000 kWh anuals d'electricitat. Aquesta actuació s'ha portat a terme en col·laboració amb l'Institut Català d'Energia.

Per a més informació:

www.l-h.es/a21

(Oficina de Medi Ambient → Mobilitat sostenible)

Manuel de Zarobe
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
Oficina de l'Agenda 21 de l'Hospitalet
mzarobe@l-h.es
93 402 94 00

VEHICLES MUNICIPALS ELÈCTRICS

Municipi

Santa Coloma de Gramenet (Barcelonès)

Descripció:

En el marc del procés de l'Agenda 21 Local, l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet va aprovar l'any 1999 el seu Pla d'Acció Ambiental, una de les línies estratègiques del qual és fomentar un model de mobilitat més sostenible per a la ciutat. En aquest sentit, una de les actuacions a dur a terme consisteix en l'ús de tecnologies de transport que contribueixin reduir el consum de combustibles fòssils, com per exemple els vehicles amb propulsió 100% elèctrica.



En aquests moments, la ciutat compta amb una unitat de vehicle elèctric adscrita al Server de Medi Ambient i Higiene Ambiental, i en un futur proper està previst d'ampliar la flota amb nous vehicles d'aquestes característiques. Es tracta d'un Citroën Berlingo amb un motor tipus SA18, una potència nominal de 15,5 kW i una potència màxima de 28 kW. El cotxe té una autonomia de 75 km, un consum mig 26 kW/100 km i una càrrega útil de 500 kg.

Per a més informació:

www.grame.net/agenda21

Francesc Bernet
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet
Servei de Medi Ambient i Higiene Ambiental
93 462 40 00
bernetvf@gramenet.diba.es

PAVIMENT SONOREDUCTOR A BARCELONA

Municipi

Barcelona (Barcelonès)

Descripció:

Des de l'any 1996, Barcelona implanta un paviment asfàltic a les principals vies i eixos viaris de la ciutat a fi de reduir el soroll del trànsit –tant el soroll exterior com la percepció sonora des de l'interior del vehicle- i disminuir les vibracions en els automòbils.

El paviment consisteix en un aglomerat asfàltic (mescla d'àrids, betum i pols mineral) que redueix el soroll produït pel trànsit rodat. Des del punt de vista experimental, també s'han fet algunes actuacions amb cautxú triturat de pneumàtic, per promoure el seu reciclatge, i amb àrids minerals provinents de la demolició d'asfalts vells.

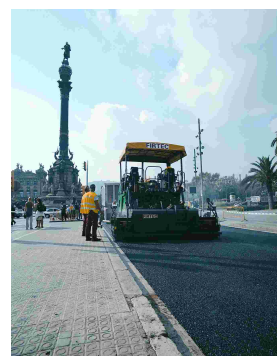
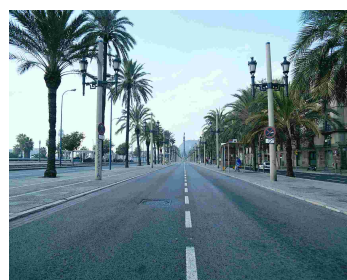
La reducció del soroll ambiental és de 2-3 decibels, i pot arribar als 4-5 decibels en carrers de volum de trànsit alt. Cal tenir en compte que l'escala decibèlica respon a una expressió matemàtica logarítmica, de manera que la duplicació del soroll no es produeix quan es dobla el nombre de decibels, sinó amb un simple augment de 3 decibels.

Fins el moment, ja s'han pavimentat amb aquest nou material més de 2 milions de metres quadrats de carrers de la ciutat.

Per a més informació:

www.bcn.es/mediambient

Josep M. Cabré
Ajuntament de Barcelona
Departament de Vialitat
jcabre@mail.bcn.es
93 291 41 99



VEHICLES DE SERVEI PÚBLIC IMPULSATS AMB BIODIESEL

Municipi

Mataró (Maresme)

Descripció:

Mataró va ser l'any 1992 la primera ciutat de l'Estat espanyol amb vehicles de transport públic i de serveis municipals impulsats per combustible vegetal. Aquest combustible s'obté a partir dels olis vegetals extrets de la soja, la colza i el girasol, i es pot emprar en motors diesel substituint el gas-oil. Els resultats assolits van mostrar en el seu moment que l'ús de biodiesel contribuïa a reduir les emissions de gasos contaminants a l'atmosfera, principalment les de partícules, hidrocarburs no cremats i CO, alhora que s'eliminen completament les de SO₂.

L'any 2003 es van realitzar noves proves a fi d'utilitzar biodiesel a la flota de Mataró Bus. Els objectius prioritaris de l'operació van ser comprovar la viabilitat de l'ús del biodiesel (concretament BDP30: 30% biodiesel i 70% gas-oil) per al seu ús extensiu a tota la flota de transport públic de la ciutat de Mataró, mitjançant l'estudi de l'eficiència energètica del combustible, l'avaluació del funcionament i les prestacions dels motors diesel, i l'avaluació de la disminució d'emissions.

Amb les dades obtingudes durant el seguiment de l'operació es va realitzar un balanç en relació al consum i als avantatges ambientals de l'ús del BDP30, a través del qual es va observar que no hi havia variacions significatives quant al consum, però sí una millora ambiental molt significativa. La conclusió principal de l'experiència va ser que el BDP30 compleix totes les prestacions tècniques necessàries per a ser utilitzat com a combustible a tota la flota de transport públic de l'empresa Mataró Bus.

Respecte al funcionament en el període de proves, les conclusions derivades de les observacions realitzades per part dels conductors van ser que els vehicles van tenir un comportament normal pel que feia a les prestacions de velocitat, potència, acceleració i al funcionament en fred, per bé que es va detectar un canvi en el nivell i olor dels fums d'escapament.



Balanç ambiental de l'actuació

kg/100 km	Emissions BDP30	Emissions gas-oil	Variació (%)
CO	0,43	0,46	-6
HC	0,040	0,043	-7
NO _x	3,37	3,65	-8
Fums	1,48	1,85	-20
CO ₂	3,53	4,67	-24
SO ₂	1,14	1,62	-30

Font: Projecte Altener

El consum total va ser de 4.800,66 litres de BDP30 i es van recórrer un total de 8.700 km amb un consum mig de 55,18 l/100km. La variació respecte del consum mig del mateix autobús quan circulava utilitzant gas-oil va ser insignificant, de manera que es pot concloure que el consum energètic és el mateix en el cas d'utilitzar BDP30 respecte al consum quan s'utilitza gas-oil.

Per a més informació:

www.mataro.org

Joan Miró
Ajuntament de Mataró
jimiro@ajmataro.es
93 758 21 93

UNITATS DE CONTROL DE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Institució

Diputació de Barcelona

Descripció:

El Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona compta amb unitats mòbils de vigilància de la contaminació atmosfèrica. Aquestes estacions enregistren les dades de contaminants en continu, per la qual cosa són una bona eina per fer una valoració de les variacions d'aquestes emissions segons les actuacions i mesures que es prenen en matèria de foment d'una mobilitat més sostenible



Els compostos més directament relacionats amb el trànsit que es mesuren són els següents: el diòxid de nitrogen (NO₂), les partícules en suspensió totals (PST), el monòxid de carboni (CO), l'ozó, el diòxid de sofre (SO₂), i els compostos orgànics volàtils (COV; els hidrocarburs mesurats són el benzè –el més significatiu respecte el trànsit-, el toluè, l'etilbenzè i els xilens.

Per a més informació:

www.diba.es/mediambient/mobil.asp

David Casabona
Àrea de Medi Ambient (Programa SAM)
Diputació de Barcelona
casabonafd@diba.es

Podeu obtenir també més informació a través de:
mediambient.gencat.net
(→ Atmosfera)

Àmbit 7

PROPOSTES SOBRE L'ORDENACIÓ I LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT URBANA



OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- Planificar i ordenar la ciutat i l'espai urbà d'acord a les necessitats de transport i mobilitat del conjunt dels ciutadans i de la diversitat d'activitats que hi tenen lloc.
- Establir prioritats sobre els conceptes de proximitat i accessibilitat sobre els de mobilitat o transport.
- Reduir la tendència a la dispersió i dissociació de persones i activitats sobre el territori.
- Impulsar polítiques i actuacions que preservin el dret a l'accessibilitat de tots els ciutadans i usuaris de l'espai públic.
- Fomentar la participació ciutadana en el disseny i planificació de la ciutat.
- Garantir una mobilitat tranquil·la, segura i respectuosa amb la salut de les persones i la qualitat del medi urbà, dins i fora dels límits municipals, amb criteris d'eficàcia i eficiència.

PROPOSTA 7.1	
ESTUDI DE LA VIALITAT I REORDENACIÓ DE LA XARXA BÀSICA LOCAL	
DESCRIPCIÓ	
<p>Un primer pas important per a la millora de la mobilitat en la xarxa viària local té a veure amb l'estudi de la vialitat local: fluxos i velocitat dels vehicles, direcció de les vies, repartiment modal, grau de satisfacció dels usuaris de la via pública, nivell d'utilització del transport públic, etc.</p>	
<p>Aquesta informació és fonamental per introduir canvis en l'ordenació de la xarxa bàsica, a fi que el trànsit sigui més fluid i la convivència entre tots els mitjans i sistemes de desplaçament sigui tranquil·la, segura i satisfactòria per a totes les parts.</p> <p>L'estudi de la vialitat recomana sovint efectuar, per exemple, restriccions de trànsit temporals o permanents, peatonalitzar determinades vies, crear illes de vianants o carrers de prioritat invertida, fomentar la mobilitat en bicicleta, construir aparcaments dissuasius, entre altres mesures a aplicar en favor d'una mobilitat local més sostenible.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
Amposta, Barcelona, Cornellà, Esparreguera, Sant Feliu de Guíxols, Vic.	

PROPOSTA 7.2	
ELABORACIÓ DE PLANS DE MOBILITAT URBANA	
DESCRIPCIÓ	
<p>Un pas important per a la millora de la mobilitat d'un municipi és l'elaboració d'un Pla Director de Mobilitat (PDM) que contempli tant l'estat del territori actual com les previsions de futur. El PDM ha de ser el resultat d'una reflexió pluridisciplinària entre urbanisme, transports i ambient que permeti posar en marxa una política de mobilitat sostenible per trobar un equilibri entre les necessitats de les persones i les funcions de la ciutat i el conjunt del territori.</p> <p>Els plans de circulació dissenyats sota la premissa de la moderació de la circulació i millora de la seguretat es basen en la creació de compartiments en la trama urbana. Aquesta opció és la més adequada per garantir l'equilibri entre l'accessibilitat i la qualitat ambiental. Cada mitjà de desplaçament ha de ser integrat en una estratègia de xarxa que contempli la intermodalitat i la continuïtat dels itineraris a l'objecte de superposar i fer compatibles els diversos elements que en formen part (circulació general, transport públic, xarxa d'aparcaments, vianants, bicicletes).</p> <p>D'altra banda, l'impuls a un model de mobilitat urbana més sostenible i segur passa també per l'elaboració de plans que integrin els polígons industrials i els centres comercials o de lleure en la xarxa de mobilitat i d'accessibilitat global del municipi. Com en el cas dels plans de mobilitat urbans, les actuacions que es poden dur a terme per avançar-hi no depenen d'un sol agent social o econòmic, sinó que s'han de realitzar a partir de la col·laboració i cooperació de tots els sectors implicats: indústries i empreses, operadors de transport, administracions competents, sindicats i usuaris.</p>	
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT	
<p>Aiguafreda, Argentona, Barcelona, Castellbisbal, Castellgalí, Castellví de Rosanes, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Igualada, Manlleu, Matadepera, Mollet del Vallès, Montgat, Palafolls, Palau de Plegamans, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Ripollet, La Roca del Vallès, Roda de Ter, Sant Adrià de Besòs, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Pere de Ribes, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Perpètua de Mogoda, Sitges, Terrassa, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú, Vilassar de Dalt.</p>	

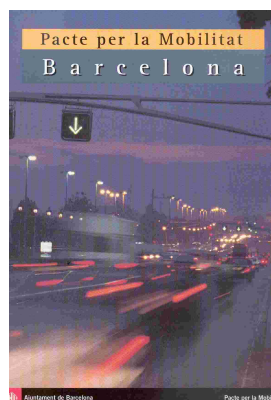
PROPOSTA 7.3	
INCORPORACIÓ DE LA MOBILITAT I L'ACCESSIBILITAT A LES ORDENANCES MUNICIPALS	
DESCRIPCIÓ	
<p>La mobilitat és una qüestió transversal i transdisciplinar que té a veure amb diversos aspectes de la vida dels municipis i les persones: la qualitat ambiental urbana, la seguretat viària o l'urbanisme, entre d'altres, són àmbits en els que la mobilitat hi participa activament.</p>	
<p>Per aquesta raó, qualsevol intervenció local que afecti la capacitat de desplaçament o d'accés dels ciutadans ha d'incorporar la mobilitat com una de les variables prioritàries, i ha d'analitzar totes les possibilitats a fi de trobar aquella que no només no creï nous problemes a la mobilitat global, sinó que introdueixi millores en el funcionament quotidià.</p> <p>Un dels àmbits en els que cal actuar de forma activa és, precisament, en el de l'ordenació urbanística, el disseny de la trama urbana i les polítiques de desenvolupament local. L'ordenança municipal és, en aquesta sentit, un instrument idoni per a introduir canvis en la forma d'actuar de tots els agents socials i econòmics que participen en el disseny i urbanització dels municipis, atès que qualsevol actuació que no tingui en compte la mobilitat dels ciutadans conduirà a disfuncions de difícil solució a posteriori.</p>	
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT	
Sabadell.	

PROPOSTA 7.4

ELABORACIÓ DE PACTES PER LA MOBILITAT

DESCRIPCIÓ

El concepte de Pacte de Mobilitat va néixer a la ciutat de Barcelona, amb el suport de l'Ajuntament el 1998, després d'una llarga trajectòria del Consell Municipal de Circulació. La seva iniciativa s'ha difós ràpidament en un bon nombre de ciutats. L'any 2001, el grup de treball d'Ecologia Urbana de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat va elaborar un model de pacte que en facilités l'elaboració als municipis.



Des d'aleshores ençà, diversos municipis catalans han impulsat els seus respectius pactes de mobilitat amb la participació activa de tots els agents socials de la ciutadania. Podeu consultar tots els models Pactes de Mobilitat a la pàgina web de la Diputació de Barcelona: www.diba.es/mediambient/mobil.asp.

A grans trets, l'objectiu prioritari d'un pacte per la mobilitat local és el d'impulsar polítiques i actuacions que preservin el dret a l'accessibilitat de tots els ciutadans -sigui quin sigui el mitjà de transport que utilitzin-, tot garantint el respecte entre els usuaris de tots els mitjans. Aquest propòsit ha de garantir la bona convivència entre tots els sistemes de desplaçament i ha de permetre avançar vers un model de mobilitat local més segur, pacífic, eficient i respectuós amb la salut de les persones i la qualitat del medi urbà, dins i fora dels límits municipals.

MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT

Badalona, Barcelona, Caldes de Montbuí, L'Hospitalet de Llobregat, Lleida, Manresa, Mataró, Olot, Reus, Sabadell, Sant Vicenç dels Horts, Terrassa, Viladecans, Vilanova i la Geltrú.

PROPOSTA 7.5
DEFINICIÓ I ESTUDI D'INDICADORS DE MOBILITAT LOCAL I SUPRAMUNICIPAL
DESCRIPCIÓ
<p>Tota estratègia de desenvolupament sostenible necessita un seguit d'instruments per poder realitzar una monitorització continuada del procés d'actuació. Els indicadors són una de les eines que permeten establir el grau d'adequació de les accions dutes a terme en relació als objectius preestablerts. S'entén per indicador aquelles dades que ens aporten una informació útil per a poder avaluar l'estat i l'evolució d'una variable ambiental, social o econòmica. Els indicadors han de ser fàcilment mesurables, repetibles, entenedors i fiables.</p> <p>Cada municipi ha de definir una bateria pròpia d'indicadors a fi d'avaluar l'evolució de cadascun i l'èxit o el fracàs de les mesures portades a terme. Molts municipis disposen actualment d'indicadors elaborats en el marc d'auditories ambientals locals, ja que la mobilitat és un dels àmbits que es diagnostica.</p> <p>Alguns dels indicadors proposats són, per exemple: nombre de desplaçaments totals, nombre de desplaçaments per sistema de transport, parc automobilístic, superfície viària amb moderació de la circulació, superfície total de la xarxa viària urbana, entre d'altres.</p>
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT
<p>Abrera, Badalona, Castellar del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esplugues, Girona, Granollers, L'Hospitalet de Llobregat, Igualada, Lleida, Malgrat de Mar, Manlleu, Mataró, Manresa, Pallejà, Rubí, Sabadell, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Subirats, Terrassa, Tiana, Viladecans, Vilafranca del Penedès, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú.</p> <p><i>La Diputació de Barcelona ha definit un Sistema Municipal d'Indicadors per tal de poder dibuixar i avaluar el procés d'avenç cap a la sostenibilitat en els municipis. Aquest sistema incorpora també indicadors de mobilitat, com són els de desplaçament i mobilitat de la població (indicador de model): www.diba.es/xarxasost/indi/home.asp</i></p>

Alguns exemples

PLA DE MOBILITAT D'AMPOSTA

Municipi

Amposta (Montsià)

Descripció:

El Pla de Mobilitat d'Amposta és un exemple de l'aplicació de la planificació de la mobilitat sostenible en municipis petits. El Pla defineix àrees de mobilitat ambiental en les que s'estableix una jerarquitització de la xarxa viària de manera que un conjunt de carrers tinguin una accessibilitat reduïda, cosa que s'aconsegueix mitjançant la implantació de mesures que dissuadeixin el trànsit de pas.

Una àrea ambiental està dissenyada perquè els factors que afecten la qualitat ambiental urbana (soroll, emissions contaminants, etc.) assoleixin uns nivells mínims. Els carrers, per tant, no es valoren només en funció de la seva capacitat d'absorbir fluxos de trànsit, sinó en termes de capacitat ambiental; és a dir, del nombre, tipus i velocitat dels vehicles que hi transiten.

Durant l'elaboració del Pla es van realitzar enquestes als diferents usuaris de la via pública (conductors, vianants, comerciants, clients, etc.), a fi de recollir informació sobre els recorreguts que feien de forma habitual i tenir en compte les seves demandes i queixes.

L'actuació es va presentar l'any 2002 a la III Conferència Internacional WALK 21, celebrada a la ciutat de Sant Sebastià. En aquest fòrum internacional es debaten tots els aspectes relacionats amb la mobilitat sostenible, la salut i el medi ambient.

Per a més informació:

www.ajuntamentamposta.org

(Policia Local → Pla de Mobilitat)

Sr. Octavi Ruano
Ajuntament d'Amposta
Policia Local

pol.amposta@altanet.org

977 70 04 76



PACTE PER LA MOBILITAT

Municipi

L'Hospitalet de Llobregat (Barcelonès)

Descripció:

El Pacte per la Mobilitat de l'Hospitalet de Llobregat és una eina de treball per definir el model de mobilitat futur de la ciutat, elaborat i aprovat a partir del consens de tots els agents implicats: administració, associacions i representants de la societat civil.

L'acceptació d'uns principis i objectius comuns pretén afavorir el desenvolupament social i econòmic del municipi, i superar les deficiències detectades en els estudis de mobilitat que van servir de base per a l'elaboració del Pla Director de Mobilitat Sostenible de l'Hospitalet de Llobregat, aprovat l'any 2002.

Els principis que orienten el pacte, i que emmarquen els objectius que determinen el model de mobilitat, són els següents: sostenibilitat, accessibilitat, seguretat, eficiència, garantia de la qualitat de vida, garantia del dinamisme econòmic, integració de tots els col·lectius i administracions, i disposar d'alternatives de transport.

El Pacte es dota també de mecanismes de control i seguiment de les actuacions pactades, de manera que periòdicament es realitza una avaluació de l'estat de compliment dels compromisos adquirits.



Repartiment dels desplaçaments dels ciutadans de l'Hospitalet (en %)

SISTEMA DE TRANSPORT	% L'H – L'H	% L'H – REGIÓ METROPOLITANA
A peu	70,3	8,1
Metro	7,6	30,0
Renfe	---	2,3
FGC	0,4	2,5
Bus urbà	5,9	---
Bus interurbà	0,1	9,3
Bus empresa/escola	0,6	0,7
Cotxe conductor	9,7	25,3
Cotxe acompanyant	3,7	10,8
Moto	0,8	7,7
Taxi	0,2	1,3
Altres	0,7	2,0
Total	100	100

Font: Auditoria Ambiental de l'Hospitalet de Llobregat, 2002

Per a més informació:

www.l-h.es/a21

(Oficina de Medi Ambient → Mobilitat sostenible)

Manuel de Zarobe
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
Oficina de l'Agenda 21
mzarobe@l-h.es
93 402 94 00

TAULA DE LA MOBILITAT

Municipi:

Sabadell (Vallès Occidental)

Descripció:

La Taula de la Mobilitat és un òrgan de participació i debat ciutadà entorn de la mobilitat i accessibilitat a la ciutat de Sabadell. El caràcter d'aquest òrgan de participació és informatiu i consultiu, és a dir, té com a funció principal la d'assessorar l'Ajuntament pel que fa al disseny de les seves polítiques de mobilitat. També es pot definir com a òrgan de reflexió (reflexió sobre la mobilitat a Sabadell a partir de la informació aportada) i proposta (proposta d'actuacions concretes o generals a partir del debat entre les entitats).



La Taula de la Mobilitat pretén, doncs, fomentar el debat sobre la mobilitat de persones i mercaderies a la ciutat de Sabadell i les disfuncionalitats que genera. Aquest debat inclou, de manera preferent, tots els aspectes relacionats amb la mobilitat interna i l'accessibilitat de la ciutat, si bé també es tenen en compte temes d'abast supramunicipal, atès que la ciutat té un àmbit d'influència territorial molt ampli. La Taula té també un caràcter pedagògic, ja que una de les seves funcions principals és la de facilitar la informació necessària als seus integrants per tal d'assolir un coneixement el més ampli possible sobre un tema tan complex com el de la mobilitat i fomentar la deliberació com a pas previ al debat.



Algunes de les propostes i actuacions sorgides en el marc de la Taula han estat fins al moment el Pacte per la Mobilitat de Sabadell, un camí escolar, la campanya de multes simbòliques, el disseny d'horaris i plànols adaptats a persones amb deficiències visuals, la setmana de promoció de la bicicleta a Sabadell, el Pla d'aparcaments per bicicleta, el manteniment i senyalització de la xarxa existent, la construcció de uns 4 km de nous carrils bici a Sabadell, la creació de l'Observatori de la Mobilitat de Sabadell, l'edició de material pedagògic, la incorporació d'activitats sobre mobilitat sostenible i segura al programa *Ciutat i Escola*, la distribució de material editat sobre conceptes de la mobilitat sostenible i segura entre les entitats de la ciutat, la nova redacció dels impresos per demanar llicències per garantir el compliment del la Llei d'accessibilitat, i la proposta de nova ordenança de construcció d'edificis i obertura d'establiments segons criteris d'accessibilitat.

El Pacte per la Mobilitat, concretament, és el document on la ciutat de Sabadell en el seu conjunt (administració, grups municipals, associacions i entitats cíviques i empreses interessades) ha concertat el model de mobilitat del futur, que permeti construir una ciutat de qualitat, habitable i integradora sense comprometre el desenvolupament econòmic i social de la ciutat i els seus ciutadans i ciutadanes.

Aquest Pacte, on es recullen els principals objectius i línies estratègiques a seguir per la ciutat per arribar a un model de mobilitat més sostenible, més integrador i més segur, és el marc de referència del debat que es desenvolupa en el si de la Taula de la Mobilitat. És a dir, el debat ciutadà i les possibles propostes que se'n deriven han de tenir com a finalitat caminar cap als principis estratègics establerts pel Pacte per la Mobilitat.

Per a més informació:

www.sabadell.net

(cercar "Taula de la Mobilitat")

Rafael Requena
Ajuntament de Sabadell
Coordinador de la Taula de Mobilitat
rrequena@ajsabadell.es
93 745 32 30

ESTUDI DE L'ACCESSIBILITAT AL POLÍGON DE LA ZONA FRANCA

Municipi

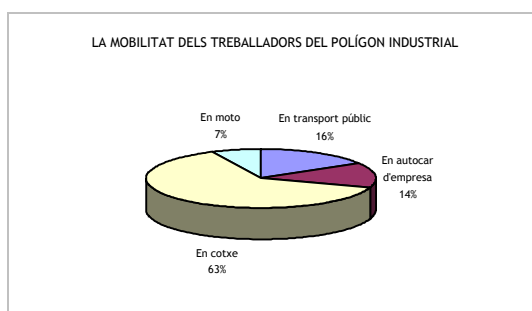
Barcelona
Polígon Industrial de la Zona Franca (Barcelonès)

Descripció:

Comissions Obreres de Catalunya, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, el Consorci de la Zona Franca i l'Ajuntament de Barcelona, van analitzar l'any 2003 les pautes de mobilitat dels treballadors del polígon industrial a l'hora d'accedir al seu lloc de treball.

L'estudi responia a la voluntat del sindicat d'avançar en la realització d'aquest tipus de projectes, atès que s'ha constatat el fet que algunes de les millores que els treballadors aconseguen a través de la negociació col·lectiva es perden progressivament, en temps i diners, pels costos associats al desplaçament entre el lloc de residència habitual i la feina. Cal tenir en compte, a més, que des del punt de vista social la presumpció d'accés universal a la feina en cotxe és discriminatòria, ja que gairebé la meitat de la població adulta no té permís de conduir.

A través d'un qüestionari que els treballadors van complir durant la realització de l'estudi, s'ha pogut conèixer amb detall com accedeixen al Polígon Industrial de la Zona Franca els treballadors de cinc grans empreses, així com també les seves opinions en relació a diverses mesures de canvi. L'objectiu final era discutir les propostes formulades per l'equip tècnic amb els representants dels treballadors i de les empreses, a fi d'arribar a acords que millorin els seus hàbits de mobilitat i els serveis de transport col·lectiu.



El Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona ocupa una superfície de 600 hectàrees situades entre la muntanya de Montjuïc, el riu Llobregat i el port, i limita amb els municipis de l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. A les 250 empreses del Polígon hi treballen més de 43.000 persones (l'1,8 per cent de la població activa catalana), nombre equivalent, aproximadament, a la població de ciutats com Castelldefels o Gavà. El Polígon dona feina també de forma indirecta a més de 275.000 persones. Tanmateix, només disposa de cinc línies d'autobús diürnes i una de nocturna, mentre que el 25% de la superfície del Polígon està dedicada a aparcament.

L'Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, el Consorci de la Zona Franca, l'Entitat Metropolitana del Transport i Comissions Obreres han editat una guia pràctica sobre les alternatives de transport sostenible que els treballadors del Polígon Industrial de la Zona Franca tenen al seu abast.



Per a més informació:

www.conc.es/nou/transport_collectiu.htm

Manel Ferri
mferri@conc.es
Coordinador de Mobilitat
Comissió Obrera Nacional de Catalunya

Àmbit 8

PROPOSTES SOBRE L'EDUCACIÓ I LA INFORMACIÓ PER A UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE



OBJECTIUS SOCIALS I AMBIENTALS

- Promoure hàbits de comportament i de conscienciació cívica per millorar els desplaçaments per al via pública i evitar els accidents de trànsit.
- Difondre informació, consells i bones pràctiques sobre mobilitat sostenible urbana a través de la xarxa, així com dels diversos mitjans de desplaçaments per la ciutat.
- Fomentar una mobilitat sostenible entre els ciutadans, especialment els nens i joves.
- Millorar la seguretat viària i reduir el nombre d'accidents de trànsit.
- Fomentar l'aprenentatge bàsic de les normes de circulació i dels senyals de trànsit.
- Garantir la formació de tots els sectors socials en matèria de tecnologies de la informació, perquè s'integrin en la nova economia.

PROPOSTA 8.1
EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS
DESCRIPCIÓ
<p>En el medi urbà el trànsit de cotxes té una presència permanent. Això exigeix a les persones, sigui quin sigui el seu mitjà de transport, aprendre a moure's amb facilitat i sense riscos per a la seva integritat física.</p> <p>L'educació viària o l'educació per a la mobilitat és un instrument clau per a millorar la capacitat dels individus d'enfrontar-se amb l'actual model de mobilitat, ja que la seva seguretat o la dels seus conciutadans -segons el rol que hi jugui cada moment- pot dependre de la seva actitud i de la seva forma d'actuar.</p> <p>No es tracta només d'aprendre un seguit de normes i senyals de trànsit per circular millor, sinó de canviar de mentalitat i d'actitud per arraonar progressivament l'actual model de mobilitat en favor d'un model sostenible que transmeti valors i actituds de civisme, tolerància i respecte pels espais urbans col·lectius.</p>

MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT
<p>Arenys de Munt, Barberà del Vallès, Barcelona, Begues, Caldes de Montbui, Cassà de la Selva, Castellbisbal, Castelldefels, Esplugues de Llobregat, Figaró-Montmany, Gavà, Linyola, Malgrat de Mar, Martorell, Martorelles, Olesa de Montserrat, Olot, Palau-solità i Plegamans, Pareds del Vallès, Piera, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Roses, Sabadell, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Climent de Llobregat, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Coloma de Cervelló, Santa Margarida i els Monjos, Tortosa, Vilassar de Dalt</p>

PROPOSTA 8.2	
REALITZACIÓ DE CAMPANYES SOBRE SEGURETAT VIÀRIA	
DESCRIPCIÓ	
<p>De cada quatre accidents, tres tenen lloc a les vies urbanes. La ciutat, per tant, a causa de la concentració humana i de l'elevat nombre de desplaçaments que fan cada dia els seus habitants, té un risc elevat de ser l'escenari d'algun tipus d'accident viari, ja que vianants, ciclistes, cotxes privats, vehicles de transport de mercaderies i vehicles de transport públic comparteixen un espai urbà limitat.</p>	
<p>Els accidents estan íntimament relacionats amb els riscos associats a l'ús habitual d'un vehicle i a la mobilitat en un entorn urbà. Aquest risc es veu multiplicat quan hi intervenen elements mecànics com ara un automòbil, ja que la seva utilització temerària o en condicions inadequades, o el seu mal funcionament, generen un perill afegit, especialment, per als qui es desplacen a peu o en bicicleta.</p>	
<p>Perquè un model de mobilitat sigui sostenible no només cal que s'utilitzi de forma racional el vehicle a motor, que es faci un ús eficient de l'energia o que es minimitzen les emissions contaminants i el soroll, sinó també que tingui un nivell elevat de seguretat. Així, doncs, una mobilitat sostenible ha de ser també, per definició, una mobilitat segura.</p>	
MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT	
Barcelona	

PROPOSTA 8.3
REALITZACIÓ O EXHIBICIÓ D'EXPOSICIONS SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE
DESCRIPCIÓ
<p>Les exposicions, tant si són estàtiques com interactives, permanents o itinerants, són un vehicle idoni de transmissió d'informacions i bones pràctiques entre els ciutadans.</p> <p>La diversitat de temes i qüestions que tenen a veure amb la mobilitat permeten, precisament, dissenyar i exhibir un ampli ventall de propostes expositives per fomentar, per exemple, el bon ús del cotxe, donar a conèixer les actuacions locals, o difondre els avantatges de mitjans i sistemes de desplaçament eficients i econòmics.</p> <p>La ubicació d'aquestes exposicions en indrets estratègics dels municipis, i la seva visita per part dels nens i dels joves, permeten, a més, aproximar el discurs de la mobilitat sostenible a la població en general tot sensibilitzant els sectors socials i els grups d'edat que més poden fer per canviar el model de mobilitat actual.</p>
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
<p>Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Vilafranca del Penedès</p> <p><i>Municipis pels que ha itinerat l'exposició de la Comissió Institucional de la Setmana de la Mobilitat.</i></p>



PROPOSTA 8.4
EDICIÓ DE MATERIALS INFORMATIUS O DIVULGATIUS
DESCRIPCIÓ
<p>La divulgació i la informació són instruments que permeten fomentar entre la població la conscienciació social i ambiental, els comportaments i les actituds que calen per assumir els valors del desenvolupament sostenible.</p> <p>L'accés a l'educació i la informació dels ciutadans s'ha de contemplar, doncs, com un factor determinant per capacitar la ciutadania per a l'acció. També en l'àmbit de la mobilitat sostenible.</p> <p>L'edició de fullets, opuscles o guies d'educació ambiental d'àmplia divulgació són materials que, distribuïts adequadament, permeten fer arribar a la població missatges i informacions conceptuals o pràctiques que fomentin la utilització del transport públic o de la bicicleta, l'ús racional del cotxe, la mobilitat a peu, o el cotxe compartit, entre d'altres.</p> <p>Aquestes propostes, tanmateix, han d'anar acompanyades de mesures per part de l'administració local o la competent en una determinada matèria, ja que de no ser així poden produir una reacció contrària a l'esperada per part de la població. La participació activa de la ciutadania en el canvi progressiu de model de mobilitat només s'aconsegueix quan tots els agents hi actuen de forma corresponsable en favor del mateix objectiu.</p>
MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT
Barcelona, Lliçà de Vall, Olot, Sant Sadurní d'Anoia, Santpedor, Vic



PROPOSTA 8.5

DISSENY I REALITZACIÓ DE PÀGINES WEB SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE

DESCRIPCIÓ

Les tecnologies de la comunicació i la informació ofereixen actualment la possibilitat de realitzar des de casa algunes activitats que habitualment depenen del desplaçament de la persona afectada.



Estudiar, treballar o anar de compres cada vegada és més senzill fer-ho des de casa a través de l'ordinador, cosa que redueix sovint el nombre de desplaçaments, per bé que encara de forma modesta.

Aquestes tecnologies donen també la possibilitat de posar a l'abast dels ciutadans tot tipus de dades sobre l'estat del trànsit, els itineraris i la freqüència dels transports públics, les actuacions que es realitzen a la via pública o, fins i tot, la situació d'ocupació dels carrers o dels aparcaments.

Aquest ventall d'informació permet als ciutadans que el consulten moure's de forma més eficient, segura i econòmica pel seu municipi o des del seu lloc de residència fins a la seva destinació, ja sigui a peu, en bicicleta, en transport públic o fent un ús més racional del cotxe.

MUNICIPIIS QUE HAN ACTUAT

[Barcelona](#), [Gavà](#), [Girona](#), [Tarragona](#), [Vilafranca del Penedès](#).

Vegeu també www.compartir.org

Associació per a la Promoció del Transport Públic: www.laptp.org.

PROPOSTA 8.6
REALITZACIÓ D'ESTUDIS SOBRE ELS COSTOS DE LA MOBILITAT LOCAL I SUPRAMUNICIPAL
DESCRIPCIÓ
<p>La mobilitat té un cost, tant per als ciutadans com per al conjunt de la societat. El model de mobilitat d'un territori, tanmateix, condiona en gran mesura els costos socials, ambientals i estrictament econòmics col·lectius i individuals.</p> <p>La contaminació atmosfèrica, el consum de recursos energètics no renovables –els combustibles fòssils-, els accidents de trànsit, els efectes sobre la salut causats per la contaminació i el soroll, el consum de territori per la construcció i ampliació de les vies, l'ocupació de l'espai urbà, les hores de treball perdudes en els embussos, són alguns dels costos que no són tinguts en compte a l'hora de valorar els avantatges o desavantatges d'un determinat model de mobilitat actual.</p> <p>A nivell individual, l'automòbil és el mitjà de desplaçament menys econòmic, si és utilitzat habitualment per una sola persona. Si tenim en compte totes les despeses associades a l'ús habitual del cotxe - amortització del vehicle, cost de l'assegurança, revisions mecàniques, carburant, impostos, aparcament, peatges, etc.-, un viatge en transport públic costa aproximadament una tercera part que en vehicle privat.</p> <p>La determinació aproximada d'aquests costos per part dels ajuntaments i de les institucions supramunicipals permet avaluar més acuradament l'impacte econòmic de cada model de mobilitat, ja que internalitza en el balanç variables que no són tingudes en compte, sovint per la falta d'estudis i treballs que aportin dades concretes.</p>
MUNICIPIIS O INSTITUCIONS QUE HAN ACTUAT
Autoritat del Transport Metropolità (www.atm-transmet.es)

PROPOSTA 8.7

REALITZACIÓ D'ENQUESTES SOBRE HÀBITS DE MOBILITAT

DESCRIPCIÓ

La definició de polítiques de mobilitat local o supramunicipal té en el coneixement exhaustiu dels hàbits de desplaçament dels ciutadans un instrument capital a l'hora de concretar les línies d'actuació.

Malgrat el que de vegades pugui semblar si atenem al brogit que el trànsit de vehicles a motor genera als pobles i ciutats, no tothom es mou habitualment en cotxe. Més aviat es tracta d'una minoria si considerem els desplaçaments que es fan a l'interior dels municipis. A la gran majoria de ciutats i poblacions, el percentatge de persones que es desplaça en transport públic, a peu o en bicicleta, arriba a superar el 75%. Ara bé, si atenem a la mobilitat entre pobles i ciutats o els desplaçaments als centres lúdics i comercials, es constata que el nombre de viatges en vehicle a motor privat augmenta de forma molt significativa.

L'elaboració d'enquestes i estudis sobre els hàbits de mobilitat dels ciutadans, ja sigui a escala local o a escala de barris o indrets concrets –com els centres d'ensenyament, per exemple- permet conèixer amb detall com i per què les persones es mouen d'una determinada manera. Així, es poden detectar mancances en els serveis de transport públic, punts de risc que no faciliten la mobilitat a peu o en bicicleta, falta d'hàbits o d'interès d'alguns ciutadans per moure's de forma més sostenible, etc.

Tota aquesta informació ha de servir, doncs, per desenvolupar estratègies polítiques i actuacions tècniques que vagin encaminades a implementar un model de mobilitat més eficient, segur, net i econòmic.



MUNICIPIS QUE HAN ACTUAT

Barcelona, Lleida

Alguns exemples

PROGRAMA D'EDUCACIÓ VIAL ALS CENTRES ESCOLARS

Municipi

Castelldefels (Baix Llobregat)

Descripció:

Amb l'objectiu global de reduir el nombre d'accidents de trànsit i millorar la seguretat viària del municipi, l'Ajuntament de Castelldefels porta a terme un programa d'educació vial adreçat a tots els cicles formatius. Hi participen 13 centres de primària amb 2.400 alumnes, que realitzen un total de 870 sessions formatives, i 500 alumnes d'educació secundària obligatòria i batxillerat, amb un nombre aproximat de 300 sessions. El programa es va engegar el curs escolar 1991-92, i des d'aleshores ençà s'ha anat adaptant a les noves necessitats dels nens i del joves.



Els objectius específics dels cursos adreçats als alumnes de primària –cicle inicial, cicle mitjà i cicle superior- són, a grans trets, el de donar a conèixer l'entorn vial i les normes de circulació, i adquirir hàbits de comportaments com a vianant, ciclista i usuari de transport públic i privat. En el cas de les sessions adreçades a educació secundària obligatòria s'afegeix l'objectiu d'analitzar i reflexionar sobre les conseqüències dels accidents de circulació.



La Policia Local imparteix també el crèdit variable *El ciclomotor*, de 35 hores, homologat per la Direcció General de Trànsit per a l'obtenció de la llicència de conducció d'aquest vehicle. El curs consisteix en sessions teòriques sobre el coneixement del medi, la senyalització i la normativa, en classes de primers auxilis, en pràctiques amb ciclomotor i en una conferència-debat amb víctimes d'accidents.

Cal esmentar també que es porten a terme altres activitats amb gent gran, nens d'escoles bressols i alumnes d'autoescoles. En el cas concret de la tercera edat, l'objectiu és informar les persones grans sobre aquelles mesures de seguretat que poden prendre en funció de la seva capacitat de mobilitat.

Per a més informació:

www.castelldefels.org

Pedro Tenor
Ajuntament de Castelldefels
Policia Local. Departament d'Educació Vial
tenor@castelldefels.org
93 636 14 44

CURSOS D'EDUCACIÓ VIÀRIA I SEGURETAT VIAL

Municipi

Gavà (Baix Llobregat)

Descripció:

L'actuació, impulsada per la Policia Municipal amb el suport i supervisió del Departament d'Educació de l'Ajuntament, persegueix crear hàbits de comportament i de conscienciació cívica per millorar els desplaçaments per la via pública i evitar els accidents de trànsit (bàsicament, atropellaments i incidents amb la bicicleta); contribuir a l'aprenentatge bàsic de normes de circulació, i donar a conèixer les funcions que exerceix la policia municipal. Aquest treball es realitza mitjançant sessions teòriques i pràctiques guiades per monitors de la Policia Municipal de Gavà.



El programa "Educació viària" va néixer el curs 1996-97 i s'adreça als alumnes de d'educació primària. Una primera fase teòrica es realitza als centres educatius amb materials específics a càrrec de la Policia Municipal i una segona fase d'aplicació pràctica dels continguts treballats, amb bicicletes, per als alumnes de 3r. Per als alumnes de 5è d'educació primària, l'aplicació pràctica es fa al Parc Infantil de Trànsit de Viladecans.

Es porta a terme també el programa "Autoprotecció davant el risc" que té com a objectius promoure actituds positives vers la protecció d'un mateix i dels altres, i interioritzar comportaments adequats i així prevenir accidents. Durant tres sessions al centre educatiu amb activitats formatives es donen a conèixer tècniques d'autoprotecció bàsiques a diferents indrets, entre els quals hi ha el carrer. L'activitat s'adreça als alumnes de 4t i 6è d'educació primària.

D'altra banda, s'organitzen sessions sobre "La circulació amb bicicletes i karts", amb una primera fase teòrica als centres educatius amb materials específics a càrrec de la Policia Municipal, i una segona fase d'aplicació pràctica dels continguts treballats, amb bicicletes i karts, al Parc infantil d'educació viària de Viladecans. Finalment, es realitza un cicle de tres conferències, en les quals participen diferents especialistes i tècnics implicats en la seguretat viària, amb els continguts següents: El trànsit i la prevenció: l'ús del casc i del cinturó de seguretat; L'alcohol, les drogues i la conducció; Els accidents i les seves conseqüències. Les conferències s'adrecen a alumnes de 2n i 4t d'ESO.

Per a més informació:

www.gavaciutat.net

(cerca per "mobilitat sostenible" → Actuacions municipals)

Carme Prats
Ajuntament de Gavà
Patronat Municipal de Serveis Comunitaris
93 263 91 00
cprats@aj-gava.net

FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC INTERMUNICIPAL

Institució:

Consell Comarcal del Baix Llobregat

Descripció:

Joc de fulletons que informen de les modalitats de transport més eficaces entre un diversos municipis de la comarca i aquells amb els que hi ha els major fluxos de desplaçament. Les poblacions són: Castelldefels, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Molins de Rei, Pallegà, La Palma, El Prat de Llobregat, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Vallirana, Viladecans.

Cada fullet inclou la informació següent:

- municipis o punts de d'origen i de destinació,
- mitjans de transport públic col·lectiu que es poden utilitzar,
- freqüència aproximada de pas,
- durada aproximada del trajecte,
- enllaços amb el tren i metro,
- cost del trajecte en transport públic (tarja T10),
- cost del trajecte si es fa en cotxe.

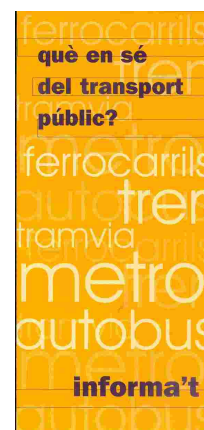
El cost en vehicle privat correspon a un recorregut equivalent, considerant els costos d'operació i propietat, a raó de 0,54 €/km, d'acord amb criteris utilitzats per altres institucions i universitats.

Per a més informació:

www.elbaixllobregat.net

(→ Transport públic)

Joan Anton Tineo
Consell Comarcal del Baix Llobregat
jtineo@elbaixllobregat.net
93 685 24 00



MATERIALS DIVULGATIUS SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE

Municipi

Barcelona (Barcelonès)

Descripció:

L'Ajuntament de Barcelona, dins la col·lecció Guies d'Educació Ambiental, ha editat diversos materials divulgatius per a promoure hàbits de mobilitat més sostenibles, i fomentar el respecte entre tots els mitjans de transport i sistemes de desplaçament urbans.

Les guies publicades fins el moment han estat *La mobilitat sostenible*, que fa un repàs als impactes ambientals i socials de l'actual model de mobilitat, i proposa alternatives per a avançar vers un model més tranquil, eficient i segur; *En moto, mou-te B*, que analitza el paper de les motos en el medi urbà, i dóna consells als motoristes per a fer més segura la seva conducció; *Barcelona en Bici*, a través de la qual es reflexiona sobre el paper de la bicicleta com a mitjà de transport, es donen consells per al seu bon ús i es proposen activitats que es poden realitzar a la ciutat.



L'Ajuntament ha editat també, en el marc del Pacte per la Mobilitat de Barcelona, diverses publicacions com, per exemple, *Moure's a peu per Barcelona*; *A Barcelona sense el meu cotxe. Elements per a la reflexió i l'acció a l'escola*; *El camí escolar*; *Ens movem per Barcelona. VII Audiència Pública*; o *Per moure't, informa't*.



Per a més informació:

www.bcn.es/agenda21

(→ Guies d'educació ambiental)

Txema Castiella
Ajuntament de Barcelona
Direcció d'Educació i Participació Ambiental
tcastiella@mail.bcn.es
93 291 40 50

www.bcn.es/infotransit

(→ Pacte per la Mobilitat → Publicacions)

Núria Mir
Ajuntament de Barcelona
Sector de Seguretat i Mobilitat
nmir@mail.bcn.es
93 402 34 63

MAPA PER FOMENTAR LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Municipi:

Vic (Osona)

Descripció:

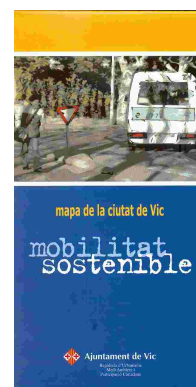
L'Ajuntament de Vic ha editat un mapa de la ciutat que incorpora diverses dades i recursos per fomentar una mobilitat urbana més sostenible: la Carta Europea dels Drets dels Vianants, els objectius del Pacte per la Mobilitat de Vic, consells útils de seguretat pels ciclistes i els vianants, els cost econòmic de tenir cotxe, referències de temps i distàncies en desplaçaments a peu fins a la Plaça Major, carrils bicicleta, carrils bus, etc.



Per a més informació:

www.ajvic.es

Ramon de Planell
Ajuntament de Vic
Departament d'Urbanisme i Medi Ambient
planellr@ajvic.net
93 889 12 44



ENQUESTA SOBRE ELS HÀBITS DE MOBILITAT

Municipi

Lleida (Segrià)

Descripció:

Coincidint amb la setmana sobre la mobilitat sostenible i segura de l'any 2002, les regidories de Medi Ambient i d'Educació de l'Ajuntament de Lleida van fer una enquesta entre els nens dels centres de primària i secundària de la ciutat per conèixer quins mitjans de transport utilitzaven els alumnes a l'hora de desplaçar-se a l'escola.



En el qüestionari es preguntaven, entre d'altres variables, el nombre de vehicles que hi ha a cada llar, el mitjà més habitual de transport de l'alumne, el nombre de bicicletes que hi ha a les cases o la periodicitat amb que s'utilitzen els autobusos. L'any 2001 ja es va realitzar aquesta enquesta a prop 10.000 alumnes i professors de la ciutat. D'aquesta primera aproximació als hàbits de desplaçament urbà dels alumnes se n'extrau que un 68,52% van a peu a l'escola, un 21,80% en cotxe i un 7,19% en bus.

L'any 2002 també es va posar en marxa l'activitat didàctica "Com ens desplaçem per la ciutat", adreçada als alumnes d'entre 6 i 16 anys, que tenia com a objectiu promoure la reflexió sobre com els hàbits de desplaçament per la ciutat afecten a la qualitat ambiental del municipi. Aquesta activitat consistia en què els escolars mesuraven diferents paràmetres indicadors de la qualitat ambiental del carrer (sorolls, densitat i velocitat dels cotxes, amplada de les voreres, zona verda...) i a partir dels resultats qualificaven el carrer de verd, groc o vermell. Els escolars estaven guiats per l'Equip Municipal d'Educació Ambiental.

Per a més informació:

www.paeria.es

Ester Fanlo
Ajuntament de Lleida
Fundació Lleida 21
efanlo@paeria.es
973 700 455

DISSENY I REALITZACIÓ D'UNA PÀGINA WEB PER FOMENTAR LA MOBILITAT A PEU

Municipi

Tarragona (Tarragonès)

Descripció:

La Fundació privada Tarraco Energia Local, en col·laboració amb el Departament de Medi Ambient de l'Ajuntament de Tarragona, ha creat la pàgina web *La ciutat a Peu*.

L'objectiu és fomentar l'anar a peu per la ciutat de Tarragona i, alhora, tenir informats als ciutadans, ciutadanes i visitants dels diversos itineraris que es poden fer caminant.

La pàgina estarà estructurada en tres parts, la primera calcula la distància i els minuts que es triga d'anar d'un punt de la ciutat a un altre. A la segona, hi trobem diversos recorreguts d'interès per fer a peu o en bicicleta per Tarragona, itineraris turístics, rutes arqueològiques (romana, de l'Edat Mitjana...), itinerari de la façana marítima (a peu, bicicleta...).

La darrera inclou la xarxa de camins rurals, estudi que el Departament de Medi Ambient de l'Ajuntament de Tarragona pretén dur a terme. En acabar, s'hauran recuperat 40 km de senders que connectaran tot el terme de les Gavarres.



Per a més informació:

www.ajtarragona.es

(→ La ciutat a peu)

Araceli Saigí
Ajuntament de Tarragona
Departament de Medi Ambient
asaigi@Tgna.altanet.org
977 29 61 70

Coordinació:

Imma Pruna i Salvador Fuentes

Àrea de Medi Ambient. Diputació de Barcelona

Continguts:

Antoni París -Comunicació Ambiental-

Agraïments:

Octavi Ruano	Ajuntament d'Ampostà
Josep Montes i Gregori Muñoz	Ajuntament de Badalona
Txema Castiella, Joan Garcia i Núria Mir	Ajuntament de Barcelona
Pilar Córdoba i Marina Muntada	Ajuntament de Castellar del Vallès
José Luis Jiménez i Judith Solana	Ajuntament de Castellbisbal
Montse Coronas i Pedro Tenor	Ajuntament de Castelldefels
Àngel Reyes	Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
Josep Sánchez	Ajuntament d'Esparreguera
Carme Prats	Ajuntament de Gavà
M ^a Mercè Teixidor	Ajuntament de Girona
Manuel de Zarobe	Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
Esther Fanlo	Ajuntament de Lleida
Carles López i Jordi Segovia	Ajuntament de Manresa
Mercè Raïch	Ajuntament de Martorelles
Lluïsa Boatell i Joan Miró	Ajuntament de Mataró
Dolors Pérez	Ajuntament de Molins de Rei
Montse Gallén	Ajuntament de Rubí
Rafael Requena	Ajuntament de Sabadell
Rosa M. Cifuentes	Ajuntament de Sant Boi
Francesc Bernet	Ajuntament de Sta. Coloma de Gramenet
Sergi Cantó	Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Lluís Carrasco	Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
Araceli Saigí	Ajuntament de Tarragona
Lluís Alegre i Antonio López	Ajuntament de Terrassa
Antoni Povea	Ajuntament de Vallirana
Ramon de Planell	Ajuntament de Vic
Josep Anton Tineo	Consell Comarcal del Baix Llobregat
Tània Caravaca	Consell Comarcal Vallès Occidental
David Casabona	Diputació de Barcelona
Oriol Juncadella	Ferrocarrils de la Generalitat

