



# 50

## PROPOSTES PER A UNA MOBILITAT LOCAL MÉS SOSTENIBLE I SEGURA

Catàleg d'actuacions municipals



L'elaboració del present document respon a una reivindicació històrica dels ajuntaments davant la Comissió Institucional Promotora del "Dia Sense Cotxes" a Catalunya, i finalment ha estat assumida per la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat i la Diputació de Barcelona. L'any 2004, amb motiu de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, es va presentar la primera versió del catàleg, que incloïa una quarantena d'iniciatives del món local per millorar la mobilitat i l'accessibilitat municipal. Enguany, es presenta una segona versió, revisada i ampliada a 50 propostes, amb trenta noves experiències que posen de manifest la voluntat dels Ajuntaments i dels agents socials i econòmics de transformar el model de mobilitat actual.

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, o 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 importants per la demanda creixent de mobilitat, de serveis de transport i d'infraestructures viàries. En aquest escenari, el cotxe ha esdevingut un element omnipresent que ha configurat un model de mobilitat col·lectiu amb impactes ambientals i socials de rellevància, dels quals els pobles i ciutats són els primers en patir-ne 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 la unitat territorial més adequada per aplicar 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 ara, i que han anat capgirant una tendència insostenible, posen de manifest la capacitat dels municipis d'actuar i també 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 a 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 depenent del cotxe privat i més centrat en el benestar de la col·lectivitat i la qualitat ambiental de l'entorn urbà.

En aquest sentit, la nova versió del catàleg recull 50 propostes a dur a terme per assolir aquest objectiu, agrupades en 8 apartats que també han estat actualitzats i millorats: la mobilitat a peu i la seguretat dels vianants, la mobilitat en vehicles a motor privats, la mobilitat en transport públic col·lectiu, la mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes, la millora de la qualitat ambiental urbana, l'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana, l'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible, i la participació ciutadana. S'ha de tenir en compte que aquests àmbits no són compartiments estancs, ja que la mobilitat és una qüestió transversal que ha de ser considerada des d'una perspectiva global.

Aquest document 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 per a aquest tema i de l'esforç realitzat fins al 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 continuarà 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 col·laboració dels ajuntaments que s'han afegit enguany a la proposta, i continua oberta la línia d'actualització periòdica mitjançant el correu electrònic [sam.sma@diba.es](mailto:sam.sma@diba.es) a tots aquells 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.

### **Jordi Labòria**

President Delegat de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

*Juny de 2005*

# Continguts

---

## Àmbit 1

### **PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT A PEU I LA SEGURETAT DELS VIANANTS**

#### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 1.1 Ampliació de l'espai urbà dedicat als 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 i itineraris segurs per a escolars.
- 1.6 Creació de nous espais públics per a usos ciutadans.
- 1.7 Millora de la seguretat dels vianants en espais periurbans i interurbans.
- 1.8 Foment de la mobilitat a peu.

#### *Alguns exemples*

- Pla d'Accessibilitat Urbana a Castellar del Vallès.
- Pla de Vianalització del Centre Històric de Terrassa.
- Pla de Vianalització del nucli urbà de Gavà.
- Moderació de la velocitat al voltant de les escoles a Cerdanyola del Vallès.
- Estudi dels itineraris escolars a Sant Feliu de Llobregat.
- Estudi per a la implantació d'una xarxa de camins escolars a Mataró.
- Pla de Millora de l'Accessibilitat a Malgrat de Mar.
- El Bus a Peu a les escoles de Granollers.
- Cobriment de la via del tren a Vilafranca del Penedès.
- Arranjament de la carretera d'accés al municipi a Sant Pere de Torelló.
- Eixamplament de voreres en un pont urbà a Roda de Ter.
- Millora de l'espai per a vianants en una zona periurbana a Arenys de Munt.
- Millora dels espais de coexistència entre vehicles i vianants a Avinyonet del Penedès.

## Àmbit 2

### **PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN VEHICLES A MOTOR PRIVATS**

#### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 2.1 Promoció del cotxe compartit (*car-pooling*).
- 2.2 Promoció del *carsharing*.
- 2.3 Promoció de l'aparcament compartit.
- 2.4 Moderació de la velocitat i implantació de zones 30.
- 2.5 Tractament de les travessies i de les vies.
- 2.6 Execució de rotondes i minirotondes.
- 2.7 Creació de zones amb restriccions permanents del trànsit.
- 2.8 Regulació de la mobilitat dels vehicles de transport de mercaderies.
- 2.9 Regulació de l'aparcament en superfície.
- 2.10 Construcció d'aparcaments dissuasius.
- 2.11 Aplicació de sistemes de gestió del trànsit i creació de centres de control.

#### *Alguns exemples*

- Promoció del cotxe i aparcament compartits a Sant Cugat del Vallès.
- Promoció del cotxe i aparcament compartits a Esplugues de Llobregat.
- Promoció del cotxe compartit a Rubí.
- Construcció d'aparcaments urbans dissuasius a Vic.
- Xarxa d'aparcaments dissuasius a Mollet del Vallès.
- 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.
- Construcció d'una rotonda en una zona urbana a Premià de Mar.
- Implantació de la zona verda a Barcelona.

## Àmbit 3

### **PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU**

#### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 3.1 Ampliació o millora del servei de transport públic col·lectiu.
- 3.2 Creació i ampliació de la xarxa de carril bus.
- 3.3 Adaptació del servei de transport públic a persones amb mobilitat reduïda.
- 3.4 Foment de la intermodalitat cotxe-transport públic.
- 3.5 Connexió dels centres d'activitat econòmica amb transport públic.
- 3.6 Foment de la mobilitat transport públic col·lectiu.
- 3.7 Estudi de la demanda i dels serveis de transport públic.

### *Alguns exemples*

- Millora de l'accessibilitat al transport públic a Sant Feliu de Llobregat.
- Implantació de la xarxa de carril bus a Badalona.
- Aparcaments dissuasius a les estacions de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya .
- Ampliació del servei de transport públic col·lectiu urbà a Vallirana.
- Implantació d'un 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.
- Estudi de la xarxa de carril bus en ciutats mitjanes del Vallès Oriental.
- Anàlisi de la demanda del servei de transport públic col·lectiu a polígons industrials a Parells del Vallès-Montornès-Montmeló.
- Foment del transport públic intermunicipal (Consell Comarcal del Baix Llobregat).

### Àmbit 4

## **PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN BICICLETA I LA SEGURETAT DELS CICLISTES**

### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 4.1 Implantació o ampliació de la xarxa de carril-bici.
- 4.2 Instal·lació d'aparcaments i millora de la senyalització per a bicicletes.
- 4.3 Creació de carrils-bici segurs en vies interurbanes.
- 4.4 Incorporació de bicicletes a la flota de vehicles municipals.
- 4.5 Millora de la seguretat dels usuaris de la bicicleta.
- 4.6 Foment de l'ús de la bicicleta.

### *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.
- Creació de vies verdes al Gironès.
- Carretera amb un pas de ciclistes i vianants a Santa Eulàlia de Ronçana.
- Vial de protecció de ciclistes i vianants en una carretera a Sabadell.
- Servei gratuït de bicicletes a la Universitat de Girona.
- Servei de bicicletes comunitàries a la Universitat Politècnica de Catalunya.

## Àmbit 5

### **PROPOSTES SOBRE LA MILLORA DE LA QUALITAT AMBIENTAL URBANA**

#### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 5.1 Control de les emissions contaminants relacionades amb el trànsit.
- 5.2 Estudi de la contaminació acústica i elaboració de mapes de soroll.
- 5.3 Asfaltat amb paviment sonoreductor i aplicació de mesures antisoroll.
- 5.4 Ús de vehicles impulsats amb fonts renovables i noves tecnologies.
- 5.5 Definició de criteris ambientals del trànsit.

#### *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 de servei públic impulsats amb biodiesel a Mataró.
- Unitats de control de la contaminació atmosfèrica de la Diputació de Barcelona.
- Gestió d'una planta de tractament de biogàs per al seu ús com a combustible d'automoció a Barcelona.

## Àmbit 6

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

#### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 6.1 Estudi de la xarxa viària local i intermunicipal.
- 6.2 Elaboració de Plans de Mobilitat.
- 6.3 Incorporació de la mobilitat als Plans d'Ordenació Urbanística.
- 6.4 Ordenació de la mobilitat a través de la normativa municipal.
- 6.5 Definició i estudi d'indicadors de mobilitat local i supramunicipal.

#### *Alguns exemples*

- Pla de Mobilitat d'Amposta.
- Estudi de l'accessibilitat al Polígon de la Zona Franca de Barcelona.
- Estudi de la mobilitat a Santa Perpètua de Mogoda.
- Estudi de la mobilitat a Martorelles.
- Pla de Mobilitat Urbana de Manlleu.
- Estudi de l'accessibilitat als polígons industrials de l'Osona.
- Regulació del transport de mercaderies a través de l'ordenança de circulació a Mataró.

## Àmbit 7

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

#### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 7.1 Educació per a la mobilitat als centres educatius.
- 7.2 Realització de cursos o campanyes sobre seguretat viària.
- 7.3 Elaboració de materials i exposicions sobre mobilitat sostenible i segura.
- 7.4 Disseny i realització de pàgines web sobre mobilitat.
- 7.5 Realització d'estudis sobre els costos de la mobilitat local i supramunicipal.

#### *Alguns exemples*

- Programa d'educació vial als centres escolars a Castelldefels.
- Realització de cursos d'educació viària i seguretat vial a Gavà.
- Guies d'educació ambiental sobre mobilitat sostenible de Barcelona.
- Mapa de la ciutat per fomentar la mobilitat sostenible a Vic.
- Disseny i realització d'una pàgina web per fomentar la mobilitat a peu a Tarragona.
- Projecte "La mobilitat sostenible a l'escola" a Santa Perpètua de Mogoda.

## Àmbit 8

### **PROPOSTES SOBRE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA**

#### *Objectius socials i ambientals*

#### *Propostes d'actuació*

- 8.1 Estudi dels hàbits de mobilitat dels ciutadans.
- 8.2 Signatura de Pactes per la Mobilitat.
- 8.3 Definició de mecanismes de consulta ciutadana i constitució d'òrgans permanents de participació.

#### *Alguns exemples*

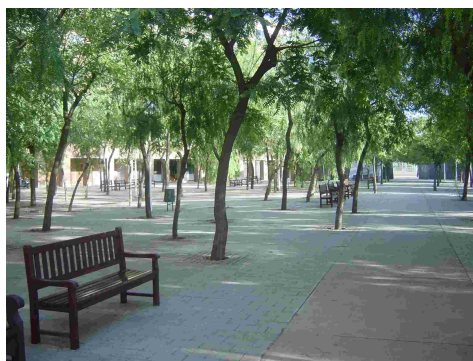
- Pacte per la Mobilitat de l'Hospitalet de Llobregat.
- Taula de la Mobilitat de Sabadell.
- Taula de la Mobilitat a Mollet del Vallès.
- Participació i mobilitat al Casc Antic de Parets del Vallès.
- Procés de participació ciutadana a Malgrat de Mar.
- Enquesta sobre els hàbits de mobilitat a Lleida.



## Àmbit 1

# PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT A PEU I LA SEGURETAT DELS VIANANTS

---



### Objectius socials i ambientals

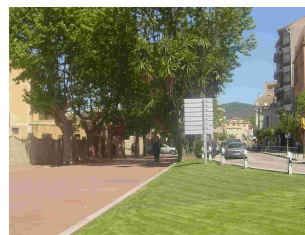
- Atorgar als desplaçaments a peu un paper protagonista en la mobilitat urbana, a l'objecte d'afavorir un entorn urbà més tranquil i segur.
- Millorar la seguretat viària i reduir el risc d'accident per als vianants.
- Donar prioritat als sectors d'edat més febles i amb major risc de patir un accident (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.

## Proposta 1.1 (1)

### AMPLIACIÓ DE L'ESPAI URBÀ DEDICAT ALS VIANANTS

#### Descripció

L'ampliació de l'espai viari destinat als vianants fomenta la mobilitat a peu, afavoreix el contacte humà i crea espais on 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.



La peatonalització de carrers, eixamplament de voreres, la creació d'illes o camins per a vianants i la implantació de zones de prioritat invertida 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.



En el cas, concretament, 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. 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.

#### Municipis que han actuat

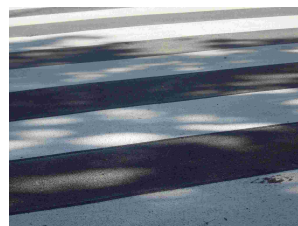
Ampostà, Arenys de Munt, Barcelona, La Bisbal d'Empordà, Caldes de Montbui, Cassà de la Selva, Castellbisbal, Castelldefels, Castelló d'Empúries, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esparreguera, Figueres, Flaçà, Gavà, Girona, Granollers, Igualada, Lleida, Manresa, Martorell, Matadepera, Mataró, Palamós, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Olesa de Montserrat, Palafrugell, Reus, Ripollet, Sabadell, 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 i Vilafranca del Penedès.

## Proposta 1.2 (2)

### INSTAL·LACIÓ DE PLATAFORMES I PASSOS DE VIANANTS ELEVATS

#### Descripció

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.



Així, l'opció més adequada per garantir la correcta mobilitat dels qui utilitzen aquests dos sistemes de transport 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 interactuar amb els vianants.

Aquests 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 amb mobilitat reduïda que es desplacen en cadira de rodes, ja que la seva alçada és inferior a la d'un vianant adult.

#### Municipis que han actuat

Cassà de la Selva, Castellbisbal, Celrà, Manresa, El Masnou, Mataró, Molins de Rei, Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Llobregat, Santa Margarida i els Monjos, Terrassa i Tossa de Mar.

### Proposta 1.3 (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 diferents. 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 que 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 cap 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 el seu risc de patir un accident és òbviament major. Els semàfors amb avis 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, Mataró, Pallejà, Sabadell, Sant Cugat Sescarrigues, Sant Joan Despí, Santa Perpètua de Mogoda, Valls i Vilassar de Dalt.

### Proposta 1.4 (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. A l'hora d'instal·lar els semàfors i adequar-ne el temps cal tenir en compte sobretot aquells vianants d'edat avançada o que pateixen d'algun tipus de disminució, ja que triguen més en travessar els carrers.



Així, 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 el carrer 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 (5)

## CREACIÓ DE CAMINS ESCOLARS I ITINERARIS SEGURS PER A ESCOLARS

### Descripció

Les escoles i l'entorn urbà que les envolta 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.

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.

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, i que els nens i les nenes puguin fer sols a partir de certa edat.



### Municipis que han actuat

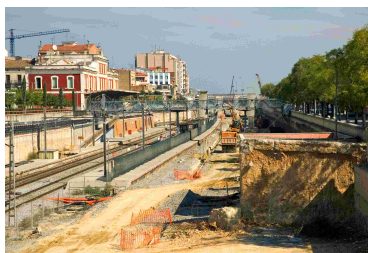
Barcelona, Cerdanyola del Vallès, Mataró, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat i Tossa de Mar.

## Proposta 1.6 (6)

### CREACIÓ DE NOU ESPAI PÚBLIC PER A USOS CIUTADANS

#### Descripció

L'espai públic i les zones urbanes que fomenten la convivència ciutadana són un bé escàs. En alguns casos, a més, els ciutadans veuen ocupat l'espai urbà per infraestructures que dificulten i entorpeixen la seva mobilitat i l'accessibilitat a determinades zones del municipi. És el cas, per exemple, de les vies de tren o de vies urbanes amb un gran volum de trànsit.



Per aquest motiu, el soterrament d'aquestes infraestructures viàries permet guanyar espai públic per a usos ciutadans i, alhora, alliberar la ciutat de problemes ambientals com les emissions contaminants o el soroll, sempre que aquestes zones de nova creació tinguin en compte les necessitats dels vianants.

Aquest tipus d'actuacions, si bé són complexes i tenen un cost econòmic molt elevat, transformen la fesomia de les ciutats i contribueixen a la millora de la qualitat ambiental i del paisatge urbà.

#### Municipis que han actuat

Vilafranca del Penedès.

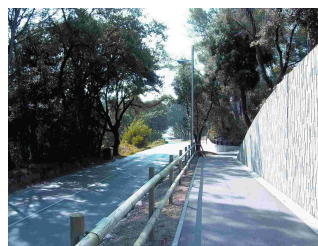
### Proposta 1.7 (7)

## MILLORA DE LA SEGURETAT DELS VIANANTS EN ESPAIS PERIURBANS I INTERURBANS.

### Descripció

La seguretat dels vianants no només s'ha de garantir en els nuclis urbans més compactes i on el nombre de vehicles a motor que circulen és elevat, sinó també a les zones periurbanes i interurbanes dels municipis, on la velocitat dels cotxes és més elevada i on la construcció de nous equipaments públics o d'urbanitzacions sovint no ha anat acompanyada d'actuacions urbanístiques que afavoreixin la circulació còmoda i segura dels vianants.

Bona part de les vies interurbanes estan mancades també d'espais que permetin el trànsit sense dificultats dels qui es desplacen a peu –o en bicicleta-, ja que les calçades acostumen a ocupar tota l'amplada de la via i obliguen als vianants a moure's en condicions poc segures.



### Municipis que han actuat

Arenys de Munt, Avinyonet del Penedès, Roda de Ter, Sant Pere de Torelló, Santa Eulàlia de Ronçana.



## Proposta 1.8 (8)

### FOMENT DE LA MOBILITAT A PEU

#### Descripció

Tots els ciutadans som, abans que res, vianants. Malgrat que, en determinats moments del dia, aquesta condició es pugui perdre temporalment en favor de la de conductor o d'usuari d'altres mitjans de transport, la mobilitat a peu –o en cadira de rodes- és l'única que es practica cada dia.

Els carrers, tanmateix, 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 és, de vegades, un actor secundari.

La Carta Europea dels drets dels vianants, aprovada pel Parlament Europeu l'any 1988, diu precisament que el vianant té dret a viure en un entorn sa i a gaudir en tota llibertat de l'espai públic dins les condicions de seguretat que requereix la seva salut física i psíquica.

Fomentar la mobilitat a peu ha de constituir, per tant, una de les actuacions prioritàries de les administracions locals, tot donant a conèixer als ciutadans els avantatges del caminar: per a la salut, per a l'ambient urbà, per a l'economia domèstica, per a la convivència...

L'objectiu final ha de ser satisfer una necessitat del conjunt de la població, garantint la seguretat en tot moment dels vianants, especialment d'aquells que tenen més risc davant la resta de mitjans de transport (nens, gent gran, persones amb mobilitat reduïda, etc.).



#### Municipis que han actuat

Barcelona, Gavà, Girona, Granollers, Lleida, Mataró, Tarragona, Terrassa.

## Alguns exemples

---

### PLA D'ACCESSIBILITAT URBANA Castellar del Vallès (Vallès Occidental)

#### Àmbit

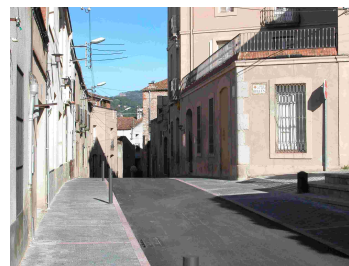
1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

#### Propostes relacionades

1.3

#### 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 i als mitjans de transport.



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 comerciants, 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 per 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](http://www.castellarvalles.org)

Esteve Font  
 Ajuntament de Castellar del Vallès  
 Àrea de Territori  
[efont@castellarvalles.org](mailto:efont@castellarvalles.org)  
 93 715 96 35

## PLA DE VIANALITZACIÓ DEL CENTRE HISTÒRIC Terrassa (Vallès Occidental)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.1, 1.2, 1.3

### 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 l'any 1992 fins ara, s'hi han invertit un total de 22 milions d'euros, dels quals 13 milions han estat destinats a 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 en 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.ajterassa.es](http://www.ajterassa.es)

Lluís Alegre  
 Ajuntament de Terrassa  
 Serveis d'Acció en Obres Públiques i Mobilitat  
 93 739 74 01  
[Lluís.Alegre@terassa.org](mailto:Lluís.Alegre@terassa.org)

## PLA DE VIANALITZACIÓ DEL NUCLI URBÀ Gavà (Baix Llobregat)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.1, 1.2, 1.3

### Descripció

La transformació del nucli urbà de Gavà en un espai per al passeig, per al descans i per a la dinamització comercial ha permès la recuperació de diversos carrers i la implementació d'un model de mobilitat més tranquil i segur per als veïns i vianants i d'una concepció d'urbanisme al servei del ciutadà.

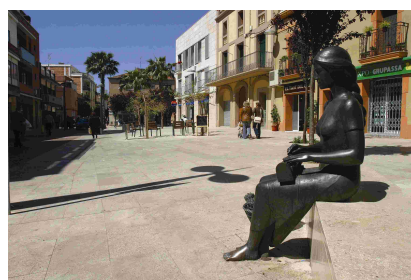
Les actuacions realitzades han consistit en la modernització i millora integral de la Rambla, la remodelació del petit eixample (ampliació de voreres, supressió de barreres arquitectòniques, instal·lació d'una nova il·luminació, millora de la jardineria urbana, etc.), la renovació del tram urbà d'algunes de les vies principals i l'ampliació de l'illa de vianants.

L'Illa del Centre ha estat el màxim exponent de la recuperació d'espais per a l'esbarjo i el passeig. L'actuació, iniciada l'any 1993, ha contribuït a dinamitzar el nucli antic de Gavà refermant-ne el valor cultural i històric. Les obres han significat la creació d'una nova zona d'estada de 700 metres quadrats i la creació d'un nou espai per a l'ús públic.

### Per a més informació

[www.gavaciutat.net](http://www.gavaciutat.net)

Jorge Alonso  
Ajuntament de Gavà  
93 263 91 00



## MODERACIÓ DE LA VELOCITAT AL VOLTANT DE LES ESCOLES Cerdanyola del Vallès (Vallès Occidental)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.2, 1.3, 1.4 (2.4)

### 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).

En el futur es continuarà amb aquest tipus d'actuacions amb la instal·lació de passos de vianants elevats en alguns vials sense regulació semafòrica, amb l'objectiu d'aconseguir la reducció efectiva de velocitat al voltant dels centres escolars.

### Escola Xarau



### Escola La Sínia



### Escola Montserrat



### Escola Saltells



### Per a més informació

[www.cerdanyola.org](http://www.cerdanyola.org)

Àngel Reyes  
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès  
[reyesla@cerdanyola.org](mailto:reyesla@cerdanyola.org)  
93 580 88 88

## ESTUDI DELS ITINERARIS ESCOLARS Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.5 (7.2, 9.1)

### 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 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 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, insegur; 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](http://www.santfeliu.org)

Lluís Carrasco  
 Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat  
 Mobilitat, Vialitat i Transport  
[carrascoml@santfeliu.org](mailto:carrascoml@santfeliu.org)  
 93 685 80 00



## ESTUDI PER A LA IMPLANTACIÓ D'UNA XARXA DE CAMINS ESCOLARS Mataró (Maresme)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.5 (5.2)

### Descripció

L'Ajuntament de Mataró ha portat a terme un estudi per a la implantació d'una xarxa de camins escolars. L'estudi ha consistit en la realització d'enquestes entre els nens per a conèixer el mitjà de transport que fan servir de forma habitual, el motiu pel que utilitzen aquest mitjà, els mitjans de transport que usen de forma esporàdica, el recorregut que fan i els problemes que detecten a l'hora de moure's.

Entre les actuacions realitzades arran de l'elaboració de l'estudi cal esmentar:

- La millora de la senyalització horitzontal i vertical.
- La creació de reclaus aparcament i d'"orelles" en alguns dels carrers.
- El pintat amb fons vermell dels passos de vianants i la instal·lació de bandes reductores.
- La instal·lació de nous aparcaments de bicicletes.
- La instal·lació de pilones per a regular l'accés dels vehicles privats a certes zones de la ciutat.

A partir d'aquestes conclusions, s'han començat a executar algunes accions de millora de l'entorn d'alguns centres educatius del municipi, com l'Escola Bressol Mentxu i l'Escola Balmes, a l'objecte de crear una xarxa de camins segurs per als escolars de la ciutat.

### Per a més informació

[www.mataro.org](http://www.mataro.org)

Salvador Serra  
 Ajuntament de Mataró  
[sserra@ajmataro.es](mailto:sserra@ajmataro.es)  
 93 758 21 00



## PLA DE MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT Malgrat de Mar (Maresme)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.3 (8.3)

### Descripció

L'Ajuntament de Malgrat de Mar ha elaborat, amb el suport del Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona, un Pla de Millora de l'Accessibilitat perquè les persones amb mobilitat reduïda (PMRs) puguin gaudir de les mateixes oportunitats que la resta de ciutadans. A Malgrat de Mar hi ha prop de 500 persones reconegudes legalment com a disminuïdes, de les quals el 27% tenen disminució física motòrica, el 9% visual i el 5% auditiva.



El Pla d'accessibilitat pretén planificar els àmbits d'urbanisme (via pública i platges) i de l'edificació (equipaments municipals), tenint en compte la realitat del municipi quant a mobilitat. Aquesta planificació estudia els edificis i la via pública amb l'objectiu de poder disposar de les dades i coneixements suficients per tal de programar un Pla d'Etapes, d'acord amb la llei.

Per a la redacció del Pla s'ha tingut en compte la legislació i normativa vigents en matèria d'accessibilitat: l'*European manual for an accessible built environment*; la Llei 20/91, de Promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques; i el Codi d'accessibilitat de Catalunya, Decret 135/1995 de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/91, de 25 de novembre de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del Codi d'accessibilitat

L'Agenda 21 de Malgrat de Mar es recullen 112 accions distribuïdes en 23 programes d'actuació i 7 línies estratègiques. L'acció 5.3.3 estableix també l'elaboració d'un Pla de supressió de barreres arquitectòniques, vetllant pel compliment del Decret 135/1995.

La primera part de la metodologia per analitzar l'accessibilitat a la via pública ha consistit en la recollida d'informació de diverses fonts, per tal de poder fer una diagnosi dels diferents aspectes de l'accessibilitat. Les diferents fonts d'informació han estat les reunions amb tècnics municipals i regidors, el procés de participació ciutadana, l'inventari dels carrers principals considerant tots els aspectes de l'accessibilitat a la via pública.

A partir de la informació obtinguda s'han diagnosticat els problemes i mancances que té el municipi. D'una banda, s'han analitzat elements de la via pública que afecten directament l'accessibilitat, com són les voreres, els passos de vianants i els guals, les rampes i les escales, la senyalització i el mobiliari urbà. De l'altra, s'han distingit diferents tipus de vials amb característiques comunes, per identificar mancances i problemes generals. Finalment, s'han analitzat les places d'aparcament reservades a PMRs. L'accessibilitat a les platges, tot i que també forma part de l'accessibilitat a l'espai públic, s'ha tractat per separat degut a la importància que té per un municipi turístic com Malgrat.

L'anàlisi dels edificis municipals per eliminar les barreres arquitectòniques s'ha realitzat utilitzant una fitxa per diagnosticar els problemes d'accessibilitat en els diferents àmbits de l'equipament: accés a l'edifici, mobilitat vertical, mobilitat horitzontal, serveis higiènics, aparcament, comunicació.

***Per a més informació***

[www.ajmalgrat.es](http://www.ajmalgrat.es)

Carme Aubanell  
Ajuntament de Malgrat de Mar  
[mcaubanell@ajmalgrat.es](mailto:mcaubanell@ajmalgrat.es)  
93 765 33 00

## EL “BUS A PEU” A LES ESCOLES Granollers (Vallès Oriental)

*Finalista Premi Mobilitat Sostenible 2004*

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.6, 1.8

### Descripció

L'Ajuntament de Granollers va posar en marxa el passat novembre de 2004 l'experiència “Bus a peu”, pionera a l'Estat Espanyol. La iniciativa va néixer a Austràlia l'any 1991, i posteriorment es va estendre per la Gran Bretanya, Irlanda, el Canadà, els Estats Units i França. Actualment, es porta a terme a una trentena de països de tot el món.

La iniciativa consisteix en establir uns recorreguts dissenyats per les pròpies escoles en funció de les seves necessitats. En els horaris d'anada i tornada del col·legi, uns voluntaris recullen els alumnes en uns punts prèviament determinats i indicats amb una senyalització específica, on els nens i les nenes s'esperen per tal d'anar tots junts i a peu fins a l'escola.

Els centres que hi participen són els CEIPs Ferrer i Guardia, Mestres Montaña i Pereanton.

Els avantatges del Bus a Peu són la seguretat –un aprenentatge quotidià de les normes de circulació, que complementa l'educació viària que es fa a les escoles-, la solidaritat –els trajectes són compartits per infants i pares i mares-, la convivència –creació de lligams comunitaris, un mitjà per conèixer-se i desenvolupar la confiança-, i la salut –anar a peu és bon per a la salut, ja que s'acostumen els nens i nenes a caminar.

Una línia es crea mitjançant l'AMPA de l'escola, s'informa a pares i mares sobre la voluntat de fer-se, es presenta a través d'una reunió amb alguna persona de les escoles que ja l'han provat i un responsable municipal, i s'organitza el funcionament. L'Ajuntament, per la seva banda, fa una assegurança pels nens i pels conductors, i instal·la les parades.



L'experiència ha estat inclosa a la pàgina web oficial del projecte de l'*International Walk to School* ([www.iwalktoschool.org](http://www.iwalktoschool.org)). En aquest web s'explica d'on va sorgir aquesta iniciativa, quins són els objectius que persegueix i recull els projectes concrets que s'han realitzat a diferents poblacions i països en el marc d'aquesta proposta, a més de fotografies d'aquestes experiències.

***Per a més informació***

[www.granollers.org](http://www.granollers.org)

Josep Lluís Castell  
Ajuntament de Granollers  
Regidoria de Mobilitat  
[mobilitat@ajuntament.granollers.org](mailto:mobilitat@ajuntament.granollers.org)  
93 860 61 14

## COBRIMENT DE LA VIA DEL TREN Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)

### Àmbit

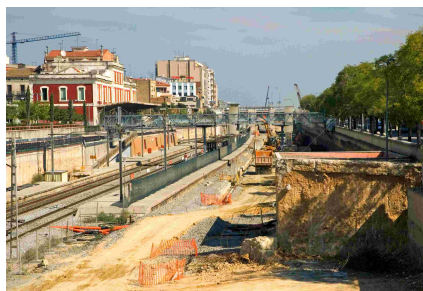
1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.1, 1.6

### Descripció

El pas del ferrocarril per Vilafranca ha estat, durant molts anys, una barrera que s'interposava entre diferents barris de la vila, ja que la Girada i el Molí d'en Rovira estaven separats de la resta per la línia del tren.



El pas del Tren d'Alta Velocitat, paral·lel a l'actual via, ha representat una oportunitat històrica per aconseguir cobrir ambdues línies ferroviàries. Aquesta obra, que permetrà cobrir gairebé 1,5 quilòmetres de via i guanyar uns 90.000 m<sup>2</sup> de nous espais d'ús ciutadà (60.000 de nova creació i 30.000 de reforma d'espais ja existents).

Aquest espai, que tindrà una longitud total de 1.318 metres, constituirà un nou eix de centralitat que dinamitzarà econòmicament i socialment tot el seu entorn. Es crearan noves àrees d'aparcament al llarg de tot l'eix de cobertura de les vies amb un aparcament soterrat. A l'entorn d'aquest projecte es reforçarà l'actual eix d'equipaments de la Girada/Molí d'en Rovira (estació d'autobusos, arxiu històric, jutjats nous, llar d'infants, nou institut i nova escola, residència per a gent gran, etc.), alguns dels quals ja estan en construcció. Els usos del nou espai públic es debatran i s'aniran definint amb major detall mitjançant un procés de participació durant l'any 2005.

L'actuació serà una realitat gràcies als convenis urbanístics signats amb les empreses promotores de les actuacions que es realitzaran en aquest nou espai, i a les aportacions del Ministeri de Foment, del propi Ajuntament i del Govern de la Generalitat.

### Per a més informació

[www.vilafranca.org](http://www.vilafranca.org)

Marta Vallès  
 Ajuntament de Vilafranca del Penedès  
[ajuntament@vilafranca.org](mailto:ajuntament@vilafranca.org)  
 93 892 03 58

## ARRANJAMENT DE LA CARRETERA D'ACCÉS AL MUNICIPI Sant Pere de Torelló (Osona)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.1, 1.7

### Descripció

L'actuació va consistir en l'arranjament de l'accés i la travessera de la carretera BV-5224 a Sant Pere de Torelló, a fi de fer-la més segura i adaptar-la a les necessitats de la població..



L'arranjament de la carretera serveix de connexió de la trama urbana del municipi amb el polígon industrial La Guàrdia, situat al terme municipal però separat lleugerament del nucli urbà.

Així, es van executar dues zones, sobre les que es va actuar de forma independent:

- Zona urbana: la secció de la carretera va passar de 8 metres a 6,60 metres, amb dues voreres d'1,50 metres i 3,90 metres, respectivament. En aquesta segona vorera, de més amplada, s'hi van plantar arbres, s'hi va instal·lar mobiliari urbà i s'hi van situar algunes zones.
- Zona passeig: s'hi va definir una calçada de 6,60 metres d'amplada, amb una cuneta accessible per als vianants a la banda del desmunt i una vorera de 3 metres d'amplada a la part exterior del terraplè. Aquesta vorera està formada per una franja de parterre continu amb plantació alterna d'arbres i arbusts, que vol servir com a element aïllant dels vehicles. A l'extrem de la zona s'hi va instal·lar barana metàl·lica de protecció dels vianants.
- Zona rotonda: aprofitant una esplanada lliure a la part interior del revolt, amb quatre vials d'accés, s'hi va projectar també una rotonda de 16 metres de radi interior, una calçada de 8 metres, una vorera interior d'1 metre i una vorera exterior també d'1 metre.



### Per a més informació

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
 Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
 93 402 21 95

## EIXAMPLAMENT DE VORERES EN UN PONT URBÀ Roda de Ter (Osona)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.1, 1.7 (2.5)

### Descripció

L'augment del nombre de vehicles que cada dia passen pel pont de la carretera C-153, a Roda de Ter, l'increment de la població del municipi, i la necessitat de millora de la comunicació entre ambdós marges del riu, va generar una situació conflictiva pel que fa a la mobilitat i l'accessibilitat dels ciutadans i visitants de la zona. Això va portar a l'ajuntament a proposar l'ampliació del pont i la seva adequació per a la satisfacció de les necessitats dels usuaris dels diferents sistemes de desplaçament.

El projecte d'ampliació del pont, encarregat per la Diputació de Barcelona -l'administració titular del pont-, consisteix en una estructura formada per quatre arcs de directriu circular de 28 m de longitud, més dos de direcció el·líptica de 18 m de longitud en cadascun dels extrems. Els arcs es recolzen als estreps situats als extrems del pont, i sobre tres piles centrals enclavades al llit natural del riu.

Aquesta actuació ha permès també l'ampliació de les voreres, de manera que els vianants poden desplaçar-se còmodament entre els dos marges del riu sense haver de patir els problemes que abans tenien com a conseqüència de les característiques de l'anterior pont.

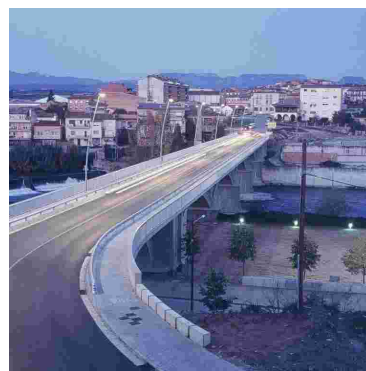
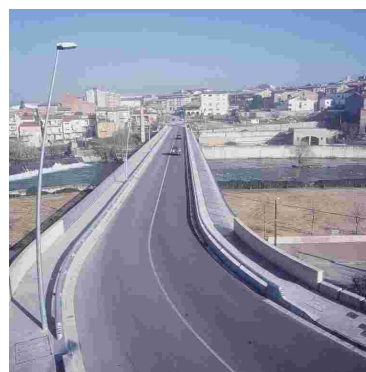
La secció nova de la carretera sobre el pont és la següent:

- Calçada: 2 carrils de 3,50 m d'ample
- Vorera esquerra: 2,50 m d'ample
- Vorera dreta: 2,50 m d'ample

### Per a més informació

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
 Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
 93 402 21 95





## MILLORA DE L'ESPAI PER A VIANANTS EN UNA ZONA PERIURBANA Arenys de Munt (Maresme)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

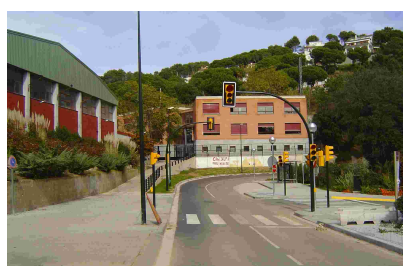
1.1, 1.7 (2.5)

### Descripció

L'ajuntament d'Arenys de Munt ha realitzat, amb el suport del Servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona, l'adequació dels serveis urbans i la urbanització de les voreres en dos sectors de la carretera BV-5031: la zona del seu encreuament amb la riera d'Arenys i la que envolta el poliesportiu del municipi.

El poliesportiu, situat en un espai de característiques periurbanes, estava poc urbanitzat i només tenia una vorera al carrer que entronca amb la carretera. El terreny afectat està delimitat pels murs del poliesportiu, el carrer perpendicular a la carretera, l'obra de pas del torrent que la creua i les finques i boscos dels seus voltants.

La totalitat del tram de carretera afectat tenia abans de l'actuació una amplada d'entre 4 i 5 metres que estava ocupat pràcticament tot per la calçada de circulació. Actualment, l'espai s'ha distribuït d'acord als criteris que aplica habitualment la Diputació de Barcelona. Així, s'han diferenciat tres tipologies de zona: espai per al trànsit rodat (carretera i carrers), espais d'aparcament de vehicles i espais per als vianants (voreres). La calçada de la carretera s'ha eixamplat fins arribar als 6,6 metres d'amplada. També s'ha realitzat una senyalització amb semàfors de vianants amb polsador, i de vehicles amb semàfors de pre-avis als dos sentits de circulació.



### Per a més informació

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
93 402 21 95

## MILLORA DELS ESPAIS DE COEXISTÈNCIA ENTRE VEHICLES I VIANANTS Avinyonet (Alt Penedès)

### Àmbit

1. La mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants.

### Propostes relacionades

1.1, 1.7

### Descripció

L'actuació ha consistit en la reforma de la Urbanització de la Travessera de Sant Sebastià dels Gorgs de la Carretera provincial BV-2429; concretament, s'ha redefinit la pavimentació i s'ha projectat la semaforització i senyalització.

L'agrupació de Sant Sebastià dels Gorgs és de reduïdes dimensions. La travessera que la creua té una longitud d'uns 115 metres, amb una lleugera forma d'"esse". La raó per la qual es va decidir realitzar la reforma era que l'amplada de la travessera en una de les corbes era molt reduïda, de manera que no es podien creuar dos vehicles pesats, ni tan sols un vehicle pesat i un de lleuger. Les vores, a més, no existien en algunes zones, i en d'altres estaven urbanitzades en formes de voreres de dimensions molt reduïdes.

El projecte ha mantingut la secció de via existent, l'ha urbanitzat completament i ha creat una calçada única de banda a banda, amb desguàs al centre. El projecte ha contemplat també la instal·lació, a l'inici i final de l'actuació, de dos semàfors sincronitzats, cadascun amb els colors vermell de prohibició i ambre de pas amb precaució. Altres dos semàfors amb llum d'intermitència s'han situat 100 metres abans dels anteriors.

Les obres realitzades s'han ajustat a les determinacions que en matèria d'accessibilitat s'estableixen en la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de Promoció de l'Accessibilitat i Supressió de Barreres Arquitectòniques, així com en el Reglament que la desenvolupa, el Codi d'accessibilitat de Catalunya, aprovat per Decret 135/1995, de 24 de març.

### Per a més informació

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
93 402 21 95



## Àmbit 2

# PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN VEHICLES A MOTOR PRIVATS

---



### Objectius socials i ambientals

- Reduir l'ocupació extensiva de l'espai viari públic per part dels vehicles a motor privats.
- Fomentar una 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.
- Disminuir el consum d'energia, les emissions contaminants i el soroll.
- Donar als ciutadans una alternativa en els seus desplaçaments en cotxe per promoure un ús més racional, eficient i econòmic del vehicle privat.
- Regular i millorar l'aparcament de superfície a la via pública.
- Millorar l'aprofitament de l'aparcament privat.
- Adaptar la velocitat dels vehicles a les característiques de la xarxa viària i l'espai urbà mitjançant elements físics o canvis en la via.
- Reduir els problemes sobre la mobilitat que causa la distribució urbana de mercaderies.

## Proposta 2.1 (9)

### PROMOCIÓ DEL COTXE COMPARTIT (CARPOOLING)

#### Descripció

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 com a *car-pooling*.



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. Malgrat això, el 75% dels desplaçaments urbans són realitzats per vehicles ocupats per una sola persona.

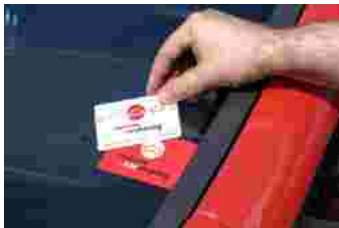
Diversos municipis s'han organitzat al voltant de la iniciativa "Compartir cotxe", a fi de promoure aquest servei a través d'una pàgina web ([www.compartir.org](http://www.compartir.org)). El servei consisteix en facilitar la trobada de persones que estan interessades a compartir el vehicle privat a l'hora de fer un desplaçament. El 15% de les ofertes/demandes que s'han fet a través d'aquest servei des que es va engegar han acabat essent un èxit.

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 CO<sub>2</sub> a l'atmosfera.

**Finalista Premi Mobilitat Sostenible 2004**

#### Municipis que han actuat

Banyoles, Barberà del Vallès, Cambrils, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esplugues 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 i Vilanova i la Geltrú.

<b>Proposta 2.2 (10)</b>	
<b>PROMOCIÓ DEL CARSHARING</b>	
<b>Descripció</b>	
<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 experimentat, en els darrers anys, un vigorós desenvolupament. En països com Alemanya, Àustria, Holanda, Dinamarca, Suècia o Suïssa, el <i>CarSharing</i> és ja una realitat.</p> <p>A Catalunya, la xarxa de <i>CarSharing</i> s'engega a Barcelona el novembre de 2004. S'hi pot entrar en contacte a través de la pàgina web <a href="http://www.catalunyacarsharing.com">www.catalunyacarsharing.com</a>, de la Fundació per a la Mobilitat Sostenible i Segura.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona (2004).	

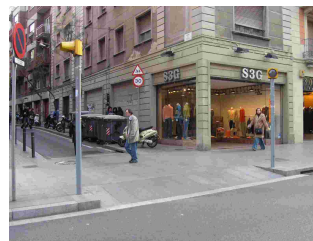
<b>Proposta 2.3 (11)</b>
<b>PROMOCIÓ DE L'APARCAMENT COMPARTIT</b>
<b>Descripció</b>
<p>L'augment del nombre de vehicles a les ciutats ha fet que molts carrers s'hagin acabat convertint en aparcaments a l'aire lliure en els que, de forma permanent, els cotxes ocupen els laterals de les vies i dibuixen 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 conductors 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 d'aparcament 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 d'aparcament, 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, es contribueix a alleugerir el carrer de cotxes i es soluciona parcialment el problema de l'aparcament al municipi, ja que s'incrementen les oportunitats de que els ciutadans puguin intercanviar llocs d'aparcament en franges horàries.</p>
<b>Municipis que han actuat</b>
Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Mataró i Terrassa.

## Proposta 2.4 (12)

### MODERACIÓ DE LA VELOCITAT I IMPLANTACIÓ DE ZONES 30

#### Descripció

Per a la seguretat dels vianants, no és convenient que tots els carrers 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.



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, i poden ser transformades també a posteriori en zones peatonals o de prioritat invertida

Una Zona 30 té una senyalització específica amb "portes d'entrada" que eviten el trànsit de pas i dissuadeixen els conductors de fer servir els carrers veïnals com a vies integrades a la xarxa bàsica. Aquestes zones actuen també com a revitalitzadores socials, ja que afavoreixen l'ús de la via pública com a espai de convivència ciutadana, i milloren la qualitat de vida urbana.

#### Municipis que han actuat

Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat, Girona, Mataró, Lleida i Tarragona.

## Proposta 2.5 (13)

### TRACTAMENT DE LES TRAVESSIES I DE LES VIES

#### Descripció

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.



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'avertiments 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 volant, es veu obligat a adaptar la seva conducció a la via per on circula.

#### Municipis que han actuat

Barcelona, Caldes de Montbui, Canovelles, Castellví de la Marca, Dosrius, Esparreguera, La Garriga, Gironella, Guardiola de Font-Rubí, L'Hospitalet de Llobregat, La Llacuna, Martorelles, Mataró, Mediona, Mollet del Vallès, El Papiol, Perafita, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Flaçà, Girona, Lleida, Parets del Vallès, La Roca del Vallès, Sant Adrià de Besòs, Sant Antoni de Vilamajor, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Esteve de Palautordera, Sant Martí Sarroca, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç de Castellet, Santa Coloma de Cervelló, Santa Maria de Martorelles, Santa Maria i els Monjos, Santa Perpètua de Mogoda, Santpedor, Sentmenat, Súria, Tarragona, Teià, Torelló, Torredembarra, Torrelles de Foix, Tortosa, Vallirana, Vallromanes, Vic i Vilafranca del Penedès.



## Proposta 2.6 (14)

### EXECUCIÓ DE ROTONDES I MINIROTUNDES

#### Descripció

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.



Les rotondes permeten també convertir encreuaments de carreteres perilloses en zones de circulació regulades, sense que això afecti la fluïdesa de les vies que hi interactuen. Sovint, fins i tot, la velocitat mitjana dels vehicles en aquestes zones s'incrementa amb la presència d'aquest element urbanístic.

#### Municipis que han actuat

Barcelona, Caldes de Montbui, Canovelles, Castellví de la Marca, Dosrius, Esparreguera, La Garriga, Gironella, Guardiola de Font-Rubí, L'Hospitalet de Llobregat, La Llacuna, Martorelles, Mataró, Mediona, Mollet del Vallès, El Papiol, Perafita, Pineda de Mar, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Flaçà, Girona, Lleida, Parets del Vallès, La Roca del Vallès, Sant Adrià de Besòs, Sant Antoni de Vilamajor, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Esteve de Palautordera, Sant Martí Sarroca, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç de Castellet, Santa Coloma de Cervelló, Santa Maria de Martorelles, Santa Maria i els Monjos, Santa Perpètua de Mogoda, Santpedor, Sentmenat, Súria, Tarragona, Teià, Torelló, Torredembarra, Torrelles de Foix, Tortosa, Vallirana, Vallromanes, Vic i Vilafranca del Penedès.

<b>Proposta 2.7 (15)</b>	
<b>CREACIÓ DE ZONES AMB RESTRICCIÓ PERMANENTS DEL TRÀNSIT</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>La utilització dels vehicles a motor privats ha d'estar subjecte a limitacions per a garantir la convivència equitativa i pacífica de totes les persones que es desplacen, ja que han 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 que 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, atès que el cotxe, i els impactes ambientals associats al seu ús –emissions i, sobretot, soroll-, no interfereix en la vida del barri.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
<p>Agramunt, La Bisbal d'Empordà, Castellbisbal, Figueres, Manresa, Martorelles, Mataró, Palau-solità i Plegamans, Piera, Premià de Dalt, Sant Climent de Llobregat i Sant Cugat del Vallès, Vilassar de Mar.</p>	

<b>Proposta 2.8 (16)</b>	
<b>REGULACIÓ DE LA MOBILITAT DELS VEHICLES DE TRANSPORT DE MERCADERIES</b>	
<b>Descripció</b>	
<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 en les noves actuacions urbanístiques.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona, Girona, Mataró.	

## Proposta 2.9 (17)

### REGULACIÓ DE L'APARCAMENT EN SUPERFÍCIE

#### Descripció

L'espai viari públic és limitat. No només no es poden eixamplar els carrers indefinidament per satisfer el nombre creixent d'usuaris dels cotxes privats, sinó que es molts casos és necessari ampliar les voreres per garantir la mobilitat còmoda dels vianants, de les persones amb mobilitat reduïda en cadira de rodes, i dels pares i mares que porten cotxes amb nens petits. Tots els ciutadans, en un moment o un altre del dia, exercim de vianants.



Aquesta disminució de l'amplada de la calçada fa que el nombre de places d'aparcament al carrer es vegi també reduït, cosa que contribueix a la millora del paisatge urbà, ja que evita que el carrer esdevingui un gran aparcament urbà al servei del vehicle privat. Un cotxe aparcats segresta un espai aproximat d'uns 6 m<sup>2</sup>.

La regulació de l'aparcament a la via pública es pot realitzar mitjançant la transformació de les places lliures en places de pagament, a fi d'evitar que uns pocs ciutadans ocupin de forma permanent l'espai públic. La rotació dels cotxes permet que tothom pugui tenir les mateixes oportunitats a l'hora d'accedir a una de les places, sobretot en el cas dels veïns. La limitació i la regulació d'aquesta oferta té també com a objectius reduir el soroll i les emissions de gasos contaminants, millorar l'ordre i la imatge de les ciutats, controlar la indisciplina i evitar els abandonaments de vehicles.


La regulació de l'aparcament de les motos ha de ser també una de les actuacions municipals, sobretot a les grans ciutats, ja que la proliferació del seu ús i la facilitat amb la que s'aparquen a les voreres fa que molts carrers estiguin pràcticament envaïts d'aquests vehicles.



#### Municipis que han actuat

Pràcticament tots els municipis (pràcticament tots els cotxes).

Barcelona (aparcament de motos).

<i>Proposta 2.10 (18)</i>	
CONSTRUCCIÓ D'APARCAMENTS DISSUASIU	
<b>Descripció</b>	
<p>El fet de disposar lliurement de tot l'espai viari públic per a desplaçar-se fomenta que els conductors optin per utilitzar el vehicle en molts dels seus trajectes –fins i tot en trajectes que es podrien fer a peu-, 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.</p> <p>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>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Agramunt, Badalona, Castellar del Vallès, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Tortosa, Vic i Vilafranca del Penedès.	

<b>Proposta 2.11 (19)</b>	
<b>APLICACIÓ DE SISTEMES DE GESTIÓ DEL TRÀNSIT I CREACIÓ DE CENTRES DE CONTROL</b>	
<b>Descripció</b>	
<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 i seguiment del trànsit 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 de l'estat de les vies als conductors i fomentar un ús més racional del cotxe.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona, Girona, Mataró.	

## Alguns exemples

### PROMOCIÓ DEL COTXE I DE L'APARCAMENT COMPARTITS Sant Cugat del Vallès (Vallès Occidental)

#### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

#### Propostes relacionades

2.1

#### 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 mateix, des del setembre de 2003 s'ha impulsat també el servei d'aparcament compartit.



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, 335 s'han donat d'alta. En el decurs de 2004, la mitjana de visites al web va ser de més de 610 mensuals. Un 16% de les persones que s'hi ha interessat han aconseguit trobar company de viatge per a fer el seu trajecte.

Les ciutats d'origen d'aquestes propostes d'anada fins 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. El 50% de les ofertes de sortida proposen compartir trajectes entre Sant Cugat i Barcelona. La resta són per anar des de Sant Cugat a ciutats com Badalona, Blanes, Castelldefels, Corbera de Llobregat, Igualada, Lliçà de Vall, Mollet, El Prat, Rubí, Sabadell o Sant Quirze. Amb relació al perfil dels usuaris del servei, el 55% són homes, amb una mitjana d'edat de 37 anys, i el 45% són dones, d'uns 33 anys.

L'estalvi anual de gasolina, comptant sobre la base del 16% esmentat abans, és d'uns 37.000 litres, amb un estalvi econòmic de 35.500 €. La reducció d'emissions ha estat de més de 38 tones de CO<sub>2</sub>.

#### Per a més informació

[www.santcugat.org](http://www.santcugat.org)

Sergi Cantó  
 Ajuntament de Sant Cugat del Vallès  
 Departament de Medi Ambient  
[sergicanto@santcugat.org](mailto:sergicanto@santcugat.org)  
 93 565 70 00

També a través de [www.compartir.org](http://www.compartir.org)

## PROMOCIÓ DEL COTXE I DE L'APARCAMENT COMPARTITS Esplugues de Llobregat (Baix Llobregat)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.1, 2.3

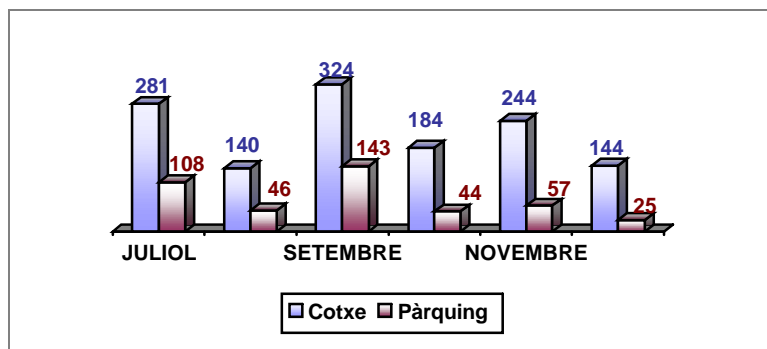
### Descripció

Des de juliol de 2004 la web de l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat ofereix *on-line* els serveis Compartir Cotxe i Compartir Aparcament.



Les estadístiques i l'enquesta realitzades en relació al primer servei evidencien que durant l'any 2004 el total de visites va ser 1.317, amb un promig mensual de 188 visites, i que, del total de persones que van cercar o van oferir un viatge, un 16% va aconseguir trobar companyia per a viatjar.

Això significa, pel que fa l'impacte ambiental esperat, que només amb aquests trajectes compartits es van deixar de consumir prop de 12.000 litres de combustible, i per tant es van deixar d'emetre 12 tones de CO<sub>2</sub>, amb un estalvi econòmic d'uns 11.400 €.



### Per a més informació

[www.ajesplugues.es](http://www.ajesplugues.es)

Damián Sánchez  
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat  
[dsanchez@ajesplugues.es](mailto:dsanchez@ajesplugues.es)  
93 371 33 50

També a través de [www.compartir.org](http://www.compartir.org)



## PROMOCIÓ DEL COTXE COMPARTIT Rubí (Vallès Occidental)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.1

### 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 Cotxes".



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 del desplaçament-, o simplement per 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 a alguns dels polígons industrials de Rubí, en especial aquells centres de treball on no arriba el transport públic.

### Per a més informació

[www.rubiciutat.net](http://www.rubiciutat.net)

Montse Gallén  
Ajuntament de Rubí  
Institut Municipal de Medi Ambient  
[mqq@ajrubi.es](mailto:mqq@ajrubi.es)  
93 591 30 00

També a través de [www.compartir.org](http://www.compartir.org)

## CONSTRUCCIÓ D'APARCAMENTS URBANS DISSUASISUS Vic (Osona)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.10

### 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.

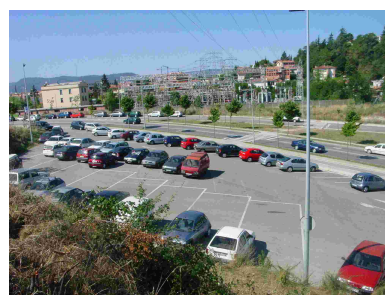
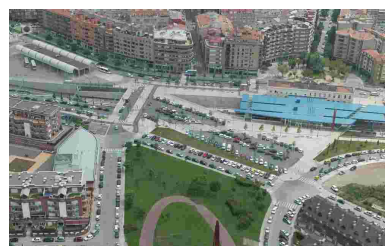
La relació d'aparcaments és la següent: Era d'en Sellés 1: 285 places (gratuït), Era d'en Sellés 2: 217 places (gratuït), Institut: 379 places (gratuït), Zona esportiva: 257 places (gratuït), Torre dels Frares 1: 91 places (gratuït), Torre dels Frares 2: 128 places (gratuït), Estació: 92 places (previst de pagament), Joan de Serrallonga: 125 places (previst de pagament), Països Catalans: 122 places (gratuït), Sant Pere: 35 places (gratuït), Blanqueig: 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 un càlcul acurat degut, entre d'altres raons, a què en els darrers mesos s'han portat a terme a la ciutat diverses obres que han tingut una incidència important sobre la mobilitat rodada, la qual cosa hauria fet falsejar els resultats.

### Per a més informació

[www.ajvic.es](http://www.ajvic.es)

Ramon de Planell  
Ajuntament de Vic  
Departament d'Urbanisme i Medi Ambient  
[planellrr@ajvic.net](mailto:planellrr@ajvic.net)  
93 889 12 44



## XARXA D'APARCAMENTS DISSUASIUS Mollet del Vallès (Vallès Oriental)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

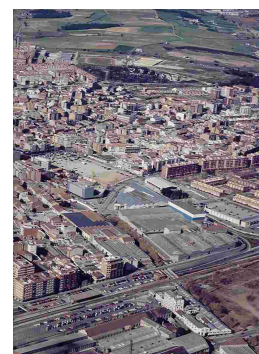
### Propostes relacionades

2.10

### Descripció

L'Ajuntament de Mollet ha previst en el seu Pla d'Ordenació Urbanística Municipal la construcció d'aparcaments que rodejaran el centre la ciutat (*vegeu plànol*). Això evitarà que els ciutadans usin el cotxe per moure's pel nucli urbà, alhora que fomentarà la mobilitat a peu o en bicicleta.

Actualment, existeixen dos aparcaments situats a les dues estacions de Renfe que hi ha a Mollet, i que corresponen a la línia de Girona i la de Vic. Es preveu que, a llarg termini, aquests aparcaments canviïn d'ubicació, ja que també es modificarà la situació de les estacions de tren, per bé que continuaran complint la funció de fomentar la intermodalitat cotxe-tren.



En breu començaran les obres dels aparcaments plantejats en el Pla d'Ordenació Urbanística, els primers dels quals són el de la Plaça de Joan Miro, amb 200 places soterrades, i el del Pla de les Pruneres, que contribuirà a la reducció de les places d'aparcament al carrer.

### Per a més informació

[www.molletvalles.net](http://www.molletvalles.net)

Departament d'Obres, Serveis i  
 Transports  
 Ajuntament de Mollet del Vallès  
[taulamobilitat@molletvalles.net](mailto:taulamobilitat@molletvalles.net)  
 93 571 95 00



## DELIMITACIÓ DE ZONES AMB RESTRICCIONS DE TRÀNSIT Castellbisbal (Vallès Occidental)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.7 (1.1)

### 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 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 millorar la seguretat dels vianants que hi circulaven.



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 de pas, protegir l'espai destinat als vianants i no afavorir la mobilitat en cotxe.

#### ***Per a més informació***

[www.castellbisbal.org](http://www.castellbisbal.org)

Lluís Vaquero / Sílvia Ribas  
 Ajuntament de Castellbisbal  
 Departament de Serveis Municipals  
 93 772 02 25  
[lluisvaquero@castellbisbal.org](mailto:lluisvaquero@castellbisbal.org)  
[silviaribas@castellbisbal.org](mailto:silviaribas@castellbisbal.org)

## APLICACIÓ DE MESURES PACIFICADORES DEL TRÀNSIT Esparreguera (Baix Llobregat)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.4, 2.5, 2.6 (1.6)

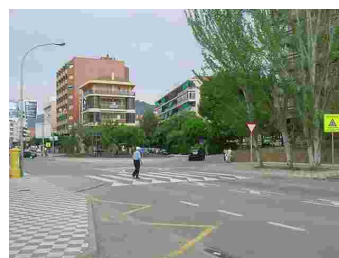
### Descripció

Esparreguera és un municipi que ha experimentat durant el 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 la 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 segurs per al vilatà (en el seu rol de vianant), van portar l'equip de govern a apostar per 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 la N-II. Concretament, s'han eliminat tres semàfors de l'antiga travessia de la N-II, que han estat substituïts per rotondes i semirotondes (tres en total) i passos elevats de vianants (cinc en total). La implementació de zones blaves en aquest sector també ha contribuït a fer més segur i tranquil 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, cal 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](http://www.esparreguera.org)

Josep Sánchez  
Ajuntament d'Esparreguera  
Policia Local  
93 777 18 01  
[sanchezcjs@esparreguera.diba.es](mailto:sanchezcjs@esparreguera.diba.es)

## MODIFICACIÓ DELS HORARIS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA Girona (Gironès)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.8

### 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 de 8 a 12 h., i actualment és 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 11h., només es permet la circulació de vehicles dels habitants del Barri vell els quals disposen d'un distintiu. Pel que fa a clients de comerços que necessiten accedir-hi 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 la remodelació, en aquesta plaça es permetia la càrrega i descàrrega. Les obres van 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](http://www.ajuntament.gi)

M. Mercè Teixidor  
Ajuntament de Girona  
Servei de Mobilitat i Coordinació territorial  
[mteixidor@ajgirona.org](mailto:mteixidor@ajgirona.org)  
972 419 030



## GESTIÓ DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES Barcelona (Barcelonès)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.8

### 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 un seguit 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](http://www.bcn.es/infotransit)

Núria Mir  
Ajuntament de Barcelona  
Sector de Seguretat i Mobilitat  
[nmir@mail.bcn.es](mailto:nmir@mail.bcn.es)  
93 402 34 63

## CONSTRUCCIÓ D'UNA ROTONDA PER REDUIR ELS ACCIDENTS Premià de Mar (Maresme)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

2.6 (1.1)

### Descripció

El projecte descriu la construcció d'una rotonda dins del nucli urbà de Premià de Mar per reduir la velocitat dels vehicles i protegir la circulació dels vianants. Cal tenir en compte que aquesta zona havia estat detectada com a Tram de Concentració d'Accidents (T.C.A.) a l'Estudi de Seguretat Viària realitzat en base als accidents succeïts durant els anys 1994, 1995 i 1996.

L'antiga semirotonda presentava unes característiques geomètriques que resultaven perilloses tan pels vehicles que sortien o accedien a la carretera, com per als nombrosos vianants que la creuaven. Els condicionants de la zona eren la falta de visibilitat degut a canvis de rasant, a la presència de construccions properes a la calçada, a l'amplada insuficient de les voreres d'amplada, la velocitat excessiva dels vehicles, els espais d'aparcament desordenats, l'elevada intensitat de trànsit i la proximitat de centres escolars i parcs públics, problemes que van produir nombrosos accidents.

La rotonda construïda està formada per un illot central de radi 9 metres, té 10 metres de calçada i voreres d'un ample mínim d'1,50 metres.

### Per a més informació

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
 Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
 93 402 21 95



## IMPLANTACIÓ DE L'ÀREA VERDA Barcelona (Barcelonès)

### Àmbit

2. La mobilitat en vehicles a motor privats.

### Propostes relacionades

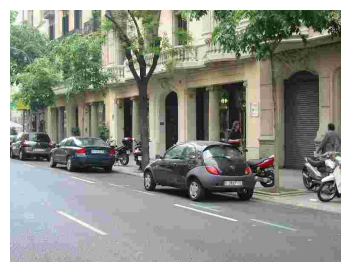
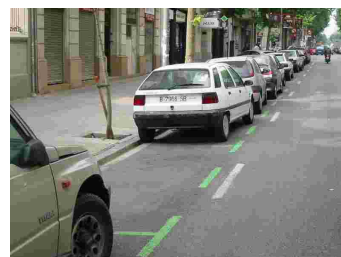
2.9

### Descripció

L'Àrea Verda és el nou sistema de regulació de l'estacionament al carrer que ha posat en marxa l'Ajuntament de Barcelona a la zona central de la ciutat per reduir la congestió de trànsit creant places d'estacionament per a residents. El sistema va entrar en funcionament el mes de maig de 2005 als districtes de Ciutat Vella –excepte la Barceloneta- i l'Eixample. En un futur s'ampliarà a zones d'altres districtes de la ciutat que suporten un nivell elevat de trànsit.

La implantació d'aquest nou sistema ha consistit en regular les 12.400 places d'estacionament lliure al carrer que hi havia fins a finals d'abril en la zona esmentada. La majoria d'aquest espai (un 81% de les places) es reserva ara per als veïns, ja sigui de manera exclusiva (a Ciutat Vella) o preferent (a l'Eixample), des de les 8 del matí fins les 20 hores (de dilluns a divendres, excepte a la zona central de l'Eixample, on l'horari també s'estén als dissabtes). La resta de les places fins ara no regulades es destinen a zona blava (per facilitar els estacionaments de curta durada), a motos (alliberant així espai a les voreres) i a operacions de càrrega i descàrrega.

Els veïns dels dos districtes on s'ha implantat l'Àrea Verda que tenen un vehicle en les condicions establertes disposen d'un distintiu que l'Ajuntament els ha lliurat gratuïtament als seus domicilis i que s'enganxa al parabrisa del cotxe. Per fer ús de les places verdes reservades dins l'horari de pagament, s'ha d'obtenir un tiquet al parquímetre. El preu és de vint cèntims al dia, o un euro a la setmana per als residents. Les persones que no són residents a la zona i volen estacionar el seu vehicle en les places d'ús preferent per veïns, tenen un preu més elevat i un temps màxim d'estacionament. D'aquesta manera, s'aconsegueix una disponibilitat de places lliures, especialment pels veïns.



En definitiva, l'Àrea Verda, té els següents objectius:

- descongestionar el centre de la ciutat, reduint la presència del cotxe i afavorint els desplaçaments en transport públic
- ordenar l'espai públic, facilitant l'aparcament per a veïns, disminuint la indisciplina relacionada amb l'estacionament i evitant activitats irregulars com la venda ambulat de cotxes al carrer o l'abandonament de vehicles.
- millorar la qualitat ambiental, rebaixant el nivell de les emissions de fums i soroll al carrer.

***Per a més informació***

[www.bcn.es/areaverda](http://www.bcn.es/areaverda)

Oficina de l'Àrea Verda  
Sector de Seguretat i Mobilitat  
010

## Àmbit 3

# PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

---



### Objectius socials i ambientals

- Donar prioritat als usuaris del transport públic col·lectiu davant dels qui es desplacen en vehicle a motor privat.
- Facilitar l'accés als serveis de transport públic col·lectiu 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.
- Avançar en la reducció progressiva de l'ús del cotxe privat en els desplaçaments urbans.
- Reduir les emissions contaminants i el soroll procedents del trànsit.

### Proposta 3.1 (20)

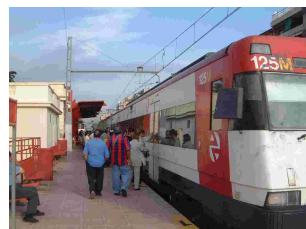
## AMPLIACIÓ O MILLORA DEL SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

### Descripció

L'aplicació de mesures d'ampliació i millora del servei de transport públic col·lectiu (freqüència, horaris, nombre de vehicles, servei nocturn, etc.) 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 intermunicipals contribueix també a la millora del servei, ja que els hàbits i les necessitats actuals 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.

### Municipis 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, Pallejà, El Papiol, Paret 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, Valls, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú i Vilassar de Dalt.

<b>Proposta 3.2 (21)</b>	
<b>CREACIÓ I AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL BUS</b>	
<b>Descripció</b>	
<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>L'eficiència més elevada del transport públic col·lectiu 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 la utilitat 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> <p>En tractar-se majoritàriament de carrils no segregats, l'ampliació de la xarxa de carril bus ha d'anar combinada, sovint, amb mesures de correcció de la indisciplina viària, ja molts conductors utilitzen aquest espai per aturar-se temporalment, cosa que dificulta la circulació dels grans vehicles de transport públic.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Badalona, Barcelona, Granollers, Manresa, Mataró, Sabadell, Terrassa.	

<b>Proposta 3.3 (22)</b>	
<b>ADAPTACIÓ DEL SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC A LES PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>Com en el cas dels carrers i dels accessos als edificis, el transport públic col·lectiu ha d'estar lliure de barreres físiques que limitin l'accés a les persones amb mobilitat reduïda.</p> <p>Les darreres generacions d'autobusos, de trens o de tramvies incorporen 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 permanentment.</p> <p>Aquest tipus d'actuacions fan més universal el transport públic col·lectiu i eviten discriminacions pel que fa a la mobilitat i l'accessibilitat urbanes.</p>	  
<b>Municipis que han actuat</b>	
<p>Barcelona, Lleida, Mataró, Reus, Sabadell, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Cervelló, Tarragona, Terrassa i Vilanova i la Geltrú.</p>	



### Proposta 3.4 (23)

## FOMENT DE LA INTERMODALITAT COTXE-TRANSPORT PÚBLIC

### Descripció

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.




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 i 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.

### Municipis que han actuat

Abrera, Arenys de Mar, Barcelona, Capellades, Castellbisbal, El Papiol, Figueres, Igualada, Manresa, Martorell, Mataró, 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 i Vilassar de Dalt.

<b>Proposta 3.5 (24)</b>	
<b>CONNEXIÓ DELS POLÍGONS INDUSTRIALS I DELS CENTRES COMERCIALS O DE LLEURE AMB EL NUCLI URBÀ</b>	
<b>Descripció</b>	
<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 del 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 aquest sentit.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona i Gavà.	

<b>Proposta 3.6 (25)</b>	
<b>FOMENT DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>La mobilitat en transport públic col·lectiu (autobús, tramvia, metro, tren) comporta avantatges socials, ambientals, energètics i econòmics per al conjunt de la ciutadania.</p> <p>La internalització dels costos socioambientals associats a l'ús intensiu del vehicle a motor privat en el balanç comptable dels territoris, posa en valor immediatament altres mitjans i sistemes de desplaçament que tenen un major nivell d'eficiència i que donen servei a un ampli nombre de persones. És el cas, naturalment, del transport públic col·lectiu.</p> <p>El foment d'aquest mitjà per part dels diferents nivells de l'administració ha de constituir una de les estratègies d'actuació de les polítiques de mobilitat, que ha d'anar acompanyada d'inversions en els serveis de transport a fi de donar als ciutadans una veritable alternativa a l'ús del vehicle privat a motor com a sistema de desplaçament quotidià.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
<p>Abrera, Badalona, Barcelona, Castellbisbal, Cerdanyola, Esparreguera, Girona, Granollers, L'Hospitalet de Llobregat, Igualada, Lleida, Manresa, El Prat de Llobregat, Rubí, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Vilanova i la Geltrú.</p>	

<b>Proposta 3.7 (26)</b>	
<b>ESTUDI DE LA DEMANDA I DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>La millora de la xarxa de transport públic col·lectiu i la creació de noves línies urbanes i interurbanes, s'ha de fonamentar en el coneixement de les veritables necessitats dels ciutadans pel que fa a recorreguts, horaris, freqüències i tipus de sistema de transport.</p> <p>L'estudi dels desplaçaments interns i externs que és realitzen a l'hora d'anar a la feina, al lloc d'estudis o en moments de lleure, ha de permetre dissenyar una xarxa de transport públic col·lectiu eficaç, eficient i adaptada a les demandes del major nombre de persones.</p> <p>Aquest coneixement és especialment rellevant en el cas dels hàbits de mobilitat dels treballadors, sobretot d'aquells que es desplacen a polígons industrials o centres d'activitat econòmica allunyats dels nuclis urbans, i que queden fora del territori abastat per les línies convencionals municipals.</p>	
<b>Municipis i comarques que han actuat</b>	
-	

## Alguns exemples

### MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat)

#### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

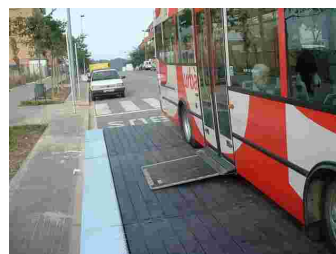
#### Propostes relacionades

3.3

#### 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 del temps d'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 segueixin tenint alguns problemes d'accessibilitat: les dificultats dels autobusos per accedir a les plataformes o parades, la presència de barreres físiques en les zones de baixada i pujada als autobusos (papereres, fanals, bancs, forats 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 engegar 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, hi juga un paper important la Policia Local, ja que ha d'aplicar les mesures de disciplina viària que siguin necessàries per evitar les accions dels conductors poc solidaris. 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)
  - 2.2 Programa de disciplina viària amb participació de la Policia Local: Operació "Parades segures" (2004-2005) (1<sup>a</sup> 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](http://www.santfeliu.org)

Lluís Carrasco  
 Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat  
 Mobilitat, Vialitat i Transport  
[carrascoml@santfeliu.org](mailto:carrascoml@santfeliu.org)  
 93 685 80 00

## IMPLANTACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL BUS Badalona (Barcelonès)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

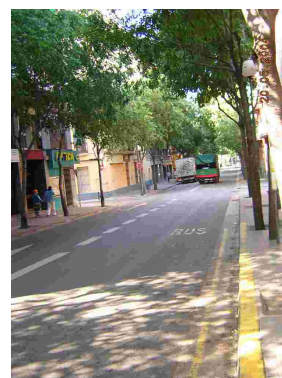
### Propostes relacionades

3.2

### 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.

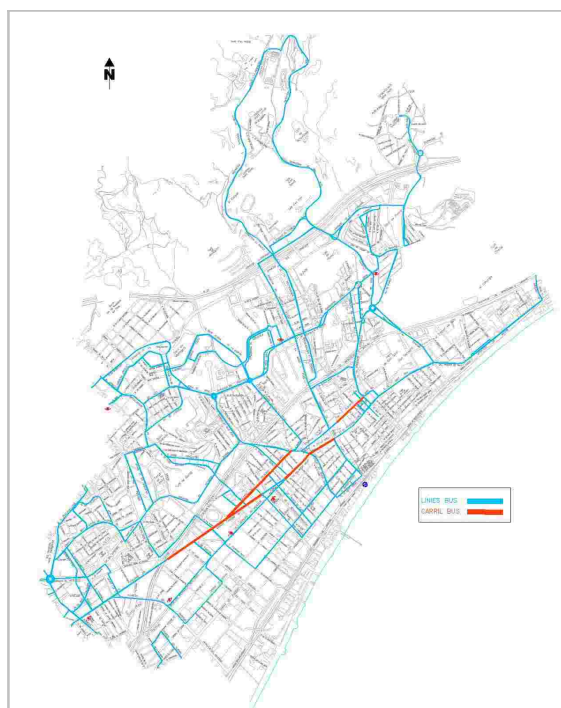


Durant les diferents edicions de la Setmana de la Mobilitat Sostenible, s'ha fet difusió del servei a fi de facilitar els desplaçaments dels autobusos i reduir el temps d'espera a les parades.

### Per a més informació

[www.aj-badalona.es](http://www.aj-badalona.es)

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



## APARCAMENTS DISSUASIS A LES ESTACIONS DE FERROCARRIL Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

### Propostes relacionades

3.4

### 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-ne 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 de Catalunya (FGC) 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	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, dóna servei entre les 7.30 i les 21.30 hores, de forma ininterrompuda. En hora punta, el servei realitza 22 viatges 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 d'espera del tren és, en aquest cas, de 7 minuts.



**Per a més informació**

[www.fgc.net](http://www.fgc.net)

Oriol Juncadella  
 Ferrocarrils de la Generalitat  
 Àrea d'Operacions  
[ojuncadella@fgc.net](mailto:ojuncadella@fgc.net)  
 93 205 15 15

## AMPLIACIÓ DEL SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU URBÀ Vallirana (Baix Llobregat)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

### Propostes relacionades

3.1

### Descripció

L'any 2000 va entrar en servei un nou bus urbà a 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.

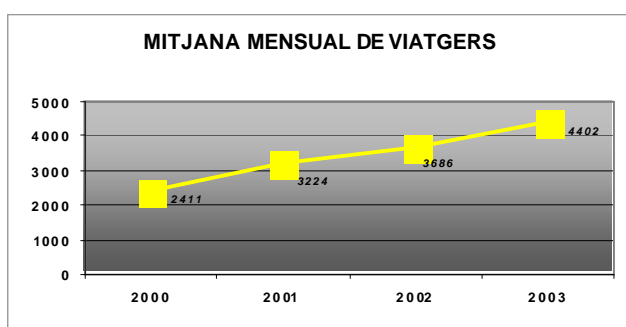
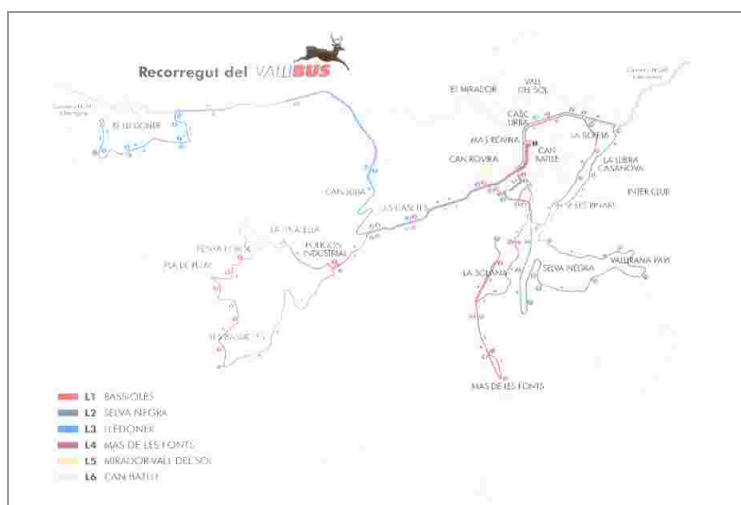
Aquesta aposta de transport ja va donar els seus primers fruits durant el primer any, ja que, tot i començar amb tres mesos de retard respecte l'any natural, va transportar en 9 mesos 21.704 passatgers; és a dir, el doble de la població de Vallirana.

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 un conveni amb l'Autoritat del Transport Metropolità per incorporar el municipi de Vallirana al 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, va 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 una nova planificació horària 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](http://www.ajvallirana.net)

Antoni Povea  
Ajuntament de Vallirana  
Àrea de Seguretat Comunitària i Via Pública  
[tpovea@ajvallirana.net](mailto:tpovea@ajvallirana.net)  
93 683 00 00

## IMPLANTACIÓ D'UN SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC COL-LECTIU ENTRE EL NUCLI URBÀ I LES URBANITZACIONS Castellar del Vallès (Vallès Occidental)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

### Propostes relacionades

3.1

### Descripció

Castellar del Vallès és un municipi amb menys de 20.000 habitants i, per tant, està per sota del llindar 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 el 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 situades al 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 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 de millorar, es van dissenyar les dues línies de connexió amb les urbanitzacions que feien 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 passant dels 166 passatgers el primer mes de servei als 642 de mitjana el darrer trimestre. L'any 2003 la mitjana mensual de passatgers 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](http://www.castellarvalles.org)

Marina Muntada  
Ajuntament de Castellar del Vallès  
Oficina 21. Àrea de Territori  
[mmuntada@castellarvalles.org](mailto:mmuntada@castellarvalles.org)  
93 714 40 40

## CONNEXIÓ DEL NUCLI URBÀ AMB L'ESTACIÓ DE TREN Castellbisbal (Vallès Occidental)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

### Propostes relacionades

3.1, 3.4

### 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 va anar augmentant de forma progressiva 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 dues estacions de trens que hi ha al terme municipal, com entre les diferents urbanitzacions i el nucli urbà.



les

### Per a més informació

[www.castellbisbal.org](http://www.castellbisbal.org)

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

[lluisvaquero@castellbisbal.org](mailto:lluisvaquero@castellbisbal.org)

[silviaribas@castellbisbal.org](mailto:silviaribas@castellbisbal.org)

## FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC PER PART AL COMERÇ Girona (Gironès)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

### Propostes relacionades

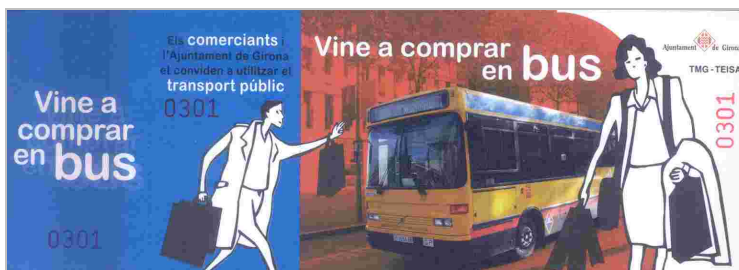
3.6

### 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.gj](http://www.ajuntament.gj)

M. Mercè Teixidor  
 Ajuntament de Girona  
 Servei de Mobilitat i Coordinació territorial  
[mteixidor@ajgirona.org](mailto:mteixidor@ajgirona.org)  
 972 419 030

## AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL BUS Barcelona (Barcelonès)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

### Propostes relacionades

3.2

### 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 una major 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 dels ciutadans i garantir al màxim possible la prioritat de l'autobús en els eixos de transport públic més importants. El creixement de la xarxa de carrils bus durant el període 2000-2004 va ser molt significatiu, ja que va passar d'un total de 71 km a principis del 2000, a prop de 100 km a finals del 2004.

### Per a més informació

[www.bcn.es/infotransit](http://www.bcn.es/infotransit)

Núria Mir  
 Ajuntament de Barcelona  
 Sector de Seguretat i Mobilitat  
[nmir@mail.bcn.es](mailto:nmir@mail.bcn.es)  
 93 402 34 63

## ESTUDI DE LA XARXA DE CARRIL BUS EN CIUTATS MITJANES

### Associació de Municipis titulars de Transport Urbà

#### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

#### Propostes relacionades

3.7

#### Descripció

L'Agrupació de Municipis titulars de Transport Urbà (de la 2<sup>a</sup> Corona metropolitana de Barcelona) és una associació de municipis lliurement adherits, que té per objecte la promoció del transport públic urbà de les seves ciutats. L'AMTU és membre del gran consorci pel transport públic de la regió metropolitana, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Ajuntament de Barcelona, l'Entitat Metropolitana del Transport, i l'Administració General de l'Estat com a observador.



A l'Associació hi pertanyen actualment els municipis d'Abrera, l'Ametlla del Vallès, Barberà del Vallès, Caldes de Montbui, Cardedeu, Castellar del Vallès, Castellbisbal, Esparreguera, Granollers, Igualada, Liça d'Amunt, Manresa, Mataró, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Paret del Vallès, Pineda de Mar, La Pobla de Claramunt, La Roca del Vallès, Rubí, Sabadell, Sant Celoni, Sant Cugat del Vallès, Sitges, Terrassa, Vacarisses, Vallirana, Vic, Viladecavalls, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, Vilassar de Mar.



L'AMTU i el Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona han realitzat un estudi sobre els carrils bus en les ciutats mitjanes per tal de determinar-ne la situació actual i la demanda. El carril bus d'aquests municipis té una longitud total de només 10 quilòmetres, un 1,25% de la xarxa de transport públic col·lectiu. El nombre de viatgers transportats cada any és de 36,6 milions (33,6 viatges per habitant), i els autobusos recorren anualment 9,8 milions de quilòmetres.



L'estudi proposa diversos sistemes de prioritat dels carrils bus dins la xarxa viària urbana, com els carrils completament segregats a través de segregadors físics, els semisegregats mitjançant separadores tous, o la integració en el viari urbà i la seva senyalització horitzontal mitjançant pintura. L'amplada recomanable del carril bus hauria de ser 3,30 metres (mínim 3,0 m), mentre que l'amplada dels carrils de la via exclusiva per a autobusos hauria de ser de 6 metres (mínim 5,5 m) per a permetre els avançaments. Els avantatges d'aquestes actuacions serien l'augment de la velocitat comercial, la millora de la puntualitat i l'apropament dels autobusos a les parades.



Altres sistemes per afavorir el transport públic col·lectiu que proposa l'estudi són la prioritat semaforica, la instal·lació de semàfors exclusius per als autobusos, els carrils de gir també exclusius per al transport públic, la prioritat en sortida de les parades davant la resta de vehicles, la instal·lació de plataformes davant de les parades, i la localització dels autobusos via satèl·lit per millorar la gestió i l'explotació de la xarxa.

Les conclusions de l'estudi són les següents: l'aplicació dels carrils bus és possible i recomanable en les anomenades ciutats mitjanes; l'experiència dels municipis AMTU -especialment Granollers, Manresa, Mataró, Sabadell i Terrassa- és exportable a d'altres municipis-; és possible l'aplicació d'actuacions que no suposin una gran inversió ni grans tecnologies; i les administracions supramunicipals i els operadors han de contribuir per fer possible la millora del servei

### ***Per a més informació***

[www.amtu.org](http://www.amtu.org)

Agrupació de Municipis titulars de Transport Urbà (AMTU)  
Granollers  
93 861 39 76

## ANÀLISI DE LA DEMANDA DE SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU A POLÍGONS INDUSTRIALS Parets del Vallès / Montmeló / Montornès (Vallès Oriental)

### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

### Propostes relacionades

3.7

### Descripció

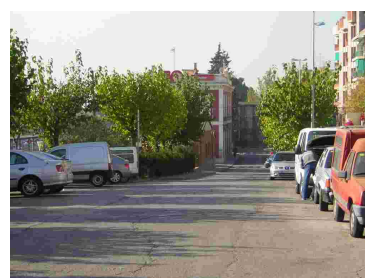
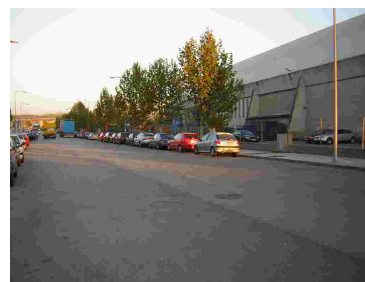
L'any 2004 la Fundació RACC va elaborar per als municipis de Parets del Vallès, Montmeló i Montornès, i la Diputació de Barcelona, un estudi que analitzava la demanda d'un servei de transport públic entre els nuclis urbans i els polígons industrials.

L'objectiu d'aquest servei seria oferir una alternativa de transport als treballadors de la zona, per tal de disminuir el volum de vehicles privats en circulació i contribuir a una mobilitat més sostenible. Cal tenir present que l'accés a aquests polígons es realitza fonamentalment en vehicle privat, contribuint a la saturació de les vies d'accés.

L'estudi es va iniciar amb la recollida d'informació sobre el nombre total d'empreses censades a la zona. Les fonts van ser els ajuntaments, l'Autoritat del Transport Metropolità i l'Associació del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. La demanda potencial del nou servei de transport públic es va avaluar en més de 16.000 treballadors de 377 empreses.

Posteriorment, es va realitzar un inventari de les places d'aparcament, distingint entre les que ofereix l'empresa i les que es localitzen fora d'ella, en vial o en solar. El procediment per a avaluar les places existents a les vies (calçada) va consistir en determinar la seva localització i la disposició dels vehicles. Es va procedir també a fer un inventari d'ocupació, que va consistir en el recompte de tots els vehicles que hi havia estacionats al carrer (en calçada o en solars de l'entorn). Per a saber com s'utilitzaven les places d'aparcament, i quantificar i caracteritzar el tipus de demanda existent, es van fer estudis de rotacions de matrícules. En total, es van comptabilitzar més de 10.500 places d'aparcament, de les quals dos terços estaven ubicades a la calçada.

Finalment, es va realitzar un estudi de mercat que va consistir en entrevistes als responsables de les principals empreses ubicades als polígons i en enquestes als treballadors. L'objectiu d'aquest estudi era conèixer amb detall les característiques de la mobilitat produïda pels polígons i l'interès en el servei objecte d'estudi.



A partir de l'anàlisi de la informació recopilada, es van proposar tres alternatives de nova línia de transport públic avaluant els costos d'explotació, cobertura tarifària i manteniment entre d'altres. També es van realitzar altres propostes per tal d'impulsar la utilització de la nova línia:

- Integració tarifària del servei, ja que molts dels usuaris potencials provenen d'altres municipis.
- Subvenció del transport públic per part dels empresaris mitjançant l'oferiment als treballadors de títols de transport gratuïts per la utilització d'aquest nou servei d'autobús.
- Aplicació d'una taxa de transport públic a les empreses, de la qual quedarien exempts aquelles que no tinguessin una oferta de transport públic propera (menys de 500 metres) o disposessin de transport col·lectiu.
- Cobrament pels aparcaments d'empresa. Els guanys de l'aparcament es reinvertien en el finançament d'abonaments gratuïts pels usuaris que anaven en transport públic.
- Potenciació del car-pool (major ocupació del vehicle). Només es deixaria que aparquessin a l'aparcament de l'empresa els vehicles amb més d'un ocupant. Creació també d'una web que faciliti la utilització compartida del vehicle privat.
- Creació de la figura del gestor de mobilitat i d'una taula sobre la mobilitat, d'acord amb el que diu la Llei de Mobilitat. Aquest gestor hauria de dirigir una taula on estiguin representats treballadors, empresaris, operadors de transport públic i administració, on després de la realització d'un pla de mobilitat, s'acordin les actuacions a realitzar i es faci un seguiment d'aquestes.
- Creació de la figura del delegat o gestor de transport a les empreses.
- Realització de seminaris, difusió en premsa, exposicions a les empreses per incentivar la utilització del transport públic col·lectiu.
- Aplicació d'un símbol o segell, similar a l'ISO, que fes una distinció d'aquelles empreses amb una política de mobilitat sostenible.
- Construcció de noves estacions de tren. Amb la situació actual, molts polígons queden molt lluny de les estacions de RENFE, la qual cosa provoca que des de l'estació a algunes indústries es trigui 30 minuts o més, essent poc competitiu respecte al vehicle privat.
- Ampliació de l'horari de la línia de tren Granollers - Montornès.

### ***Per a més informació***

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
 Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
 93 402 21 95

## FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC INTERMUNICIPAL

### Consell Comarcal del Baix Llobregat

#### Àmbit

3. La mobilitat en transport públic col·lectiu.

#### Propostes relacionades

3.6 (7.3)

#### Descripció:

El Consell Comarcal del Baix Llobregat ha editat un joc de fulletons que informen de les modalitats de transport més eficaces entre diversos municipis de la comarca i aquells on es donen els majors fluxos de desplaçament. Les poblacions són: Castelldefels, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Molins de Rei, Pallejà, 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 i Viladecans.

Cada fullet inclou la informació següent:

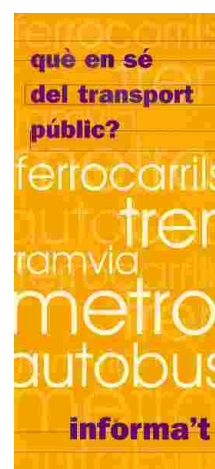
- municipis o punts de d'origen i de destinació,
- mitjans de transport públic col·lectiu que es poden utilitzar,
- freqüència aproximada de pas,
- durada aproximada del trajecte,
- enllaços amb el tren i metro,
- cost del trajecte en transport públic (tarjeta T10),
- cost del trajecte si es fa en cotxe.

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](http://www.elbaixllobregat.net)

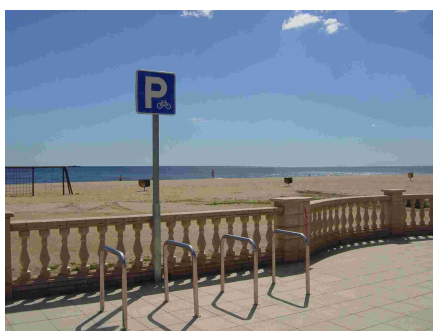
Joan Anton Tineo  
 Consell Comarcal del Baix Llobregat  
[jtineo@elbaixllobregat.net](mailto:jtineo@elbaixllobregat.net)  
 93 685 24 00



## Àmbit 4

# PROPOSTES SOBRE LA MOBILITAT EN BICICLETA I LA SEGURETAT DELS CICLISTES

---



### 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 en 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 als nuclis urbans.

## Proposta 4.1 (27)

### IMPLANTACIÓ O AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL-BICI

#### Descripció

S'ha constatat que la bicicleta és un mitjà de transport més ràpid que el cotxe, si es calcula el temps de desplaçament 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.



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.

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 desplaçar-se.

#### Municipis que han actuat

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 i Vilassar de Dalt.

## Proposta 4.2 (28)

### INSTAL·LACIÓ D'APARCAMENTS I MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ PER A BICICLETES

#### Descripció

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.

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.



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.

#### Municipis que han actuat

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, Linyola, 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 Sescarrigues, 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 i Vic.

### Proposta 4.3 (29)

## CREACIÓ DE CARRILS-BICI SEGURS EN VIES INTERURBANES

### Descripció

Els carrils-bici intermunicipals, coneguts en alguns casos com a vies verdes, fomenten no només la component lúdica i esportiva de la bicicleta, sinó també el seu vessant com a mitjà de transport urbà i interurbà.



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 o vies de poca circulació faciliten els desplaçaments en bicicleta o, simplement, la passejada.

Tenir en compte la seguretat dels usuaris de la bicicleta és especialment important en carreteres interurbanes, on l'espai de la vies és compartit pels conductors i pels ciclistes alhora. En aquestes vies, cal actuar de forma que la bicicleta estigui protegida davant del vehicle a motor mitjançant la creació de carrils o la instal·lació d'elements que evitin que les diferències de velocitat suposin un perill constant.


### Municipis i institucions que han actuat

Argentona, Mataró, Castelló d'Empúries, Figueres, Llagostera, Roses, Tossa de Mar, Consell Comarcal del Baix Empordà, Consell Comarcal del Vallès Occidental i Diputació de Girona.



<b>Proposta 4.4 (30)</b>	
<b>INCORPORACIÓ DE BICICLETES A LA FLOTA DE VEHICLES MUNICIPALS I DELS SERVEIS DE L'ADMINISTRACIÓ</b>	
<b>Descripció</b>	
<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, la difusió del seu ús com a mitjà de desplaçament habitual entre els 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 en l'entorn urbà per les seves característiques clarament diferenciades respecte el vehicle a motor.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Lliçà de Vall, Mataró, Sabadell.	

<b>Proposta 4.5 (31)</b>	
<b>MILLORA DE LA SEGURETAT DELS USUARIS DE LA BICICLETA</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>La bicicleta no és un mitjà de transport perillós. Ho és l'entorn urbà motoritzat en el qual es mouen els ciclistes, especialment les vies urbanes i interurbanes on la velocitat permesa o a la que van els conductors és més alta que la dels nuclis més compactes.</p>	
<p>Per raons òbvies, els ciclistes són els que, en cas d'accident, habitualment reben la pitjor part quan circulen per la calçada i comparteixen l'espai amb els vehicles a motor.</p> <p>A banda de les mesures de protecció i preventives que els usuaris de la bicicleta poden adoptar per garantir la seva seguretat mentre es desplacen per la ciutat, l'administració local pot actuar en favor d'aquest col·lectiu protegint els espais pels que circulen, senyalitzant adequadament les vies i actuant contra aquells que posen en perill la seguretat dels ciclistes.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona.	

<b>Proposta 4.6 (32)</b>	
<b>FOMENT DE L'ÚS DE LA BICICLETA</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>L'eficiència energètica de la bicicleta, el seu reduït cost econòmic d'adquisició en comparació amb els vehicles a motor, i la rapidesa amb la que es desplaça en un entorn urbà –a més dels avantatges que comporta per a la salut-, fa que la bicicleta sigui un mitjà de transport ideal per a ser usat de forma habitual per la ciutat.</p> <p>El foment de la bicicleta per part dels diferents nivells de l'administració, amb la participació activa de les organitzacions d'usuaris i les associacions de promoció, és una de les vies per estendre el seu ús entre la ciutadania, i alhora potenciar el seu paper de mitjà de transport urbà, al mateix nivell que la resta de sistemes de desplaçament.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona, Badalona, Sabadell, Terrassa.	

## Alguns exemples

### CREACIÓ DE RUTES INTERMUNICIPALS Consell Comarcal del Vallès Occidental

#### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

#### Propostes relacionades

4.3

#### 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 dissenyades fonamentalment per 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, contribuir al gaudi d'una mobilitat més segura, eficient i saludable, i 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 i de desplaçament alternativa a les vies motoritzades.

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 sostenible i turisme esportiu.

**Per a més informació**

[www.ccvoc.org/vallesnatural](http://www.ccvoc.org/vallesnatural)

Tània Caravaca  
Consell Comarcal del Vallès Occidental  
Oficina Vallès Natural  
[vallesnatural@vodafone.es](mailto:vallesnatural@vodafone.es)  
93 727 35 34



## AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE CARRIL-BICI Lleida (Segrià)

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

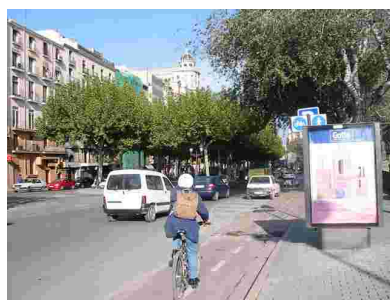
### Propostes relacionades

4.1

### Descripció

L'Ajuntament de Lleida ha projectat i executat fins al moment més de 20 km de xarxa de carril bici, i és 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 habilitat 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](http://www.paeria.es)

Ester Fanlo  
 Ajuntament de Lleida  
 Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient  
[efanlo@paeria.es](mailto:efanlo@paeria.es)  
 973 700 455

## PLA DIRECTOR DE CARRILS BICI Badalona (Barcelonès)

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### Propostes relacionades

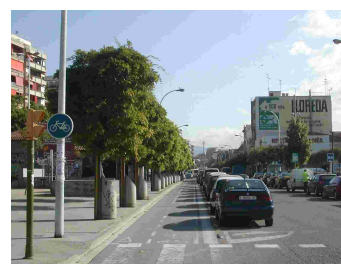
4.1, 4.2, 4.6

### Descripció

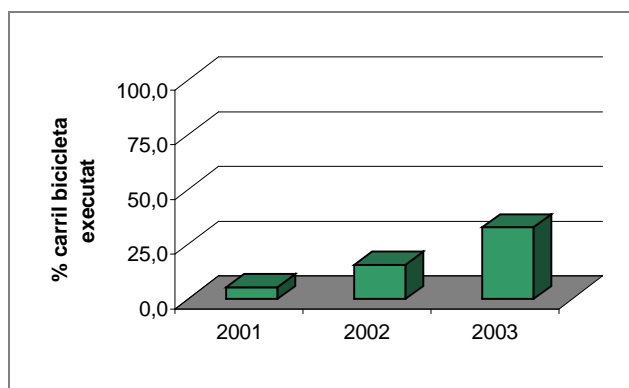
El Pla Director de carrils bicicleta va ser aprovat pel Ple municipal el febrer del 2003. Aquest pla defineix el traçat dels carrils a la zona urbana de Badalona, la seva senyalització, la tipologia i els aparcaments a instal·lar. Es preveu que s'acabin fent 37,6 km a tota la trama urbana.

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.

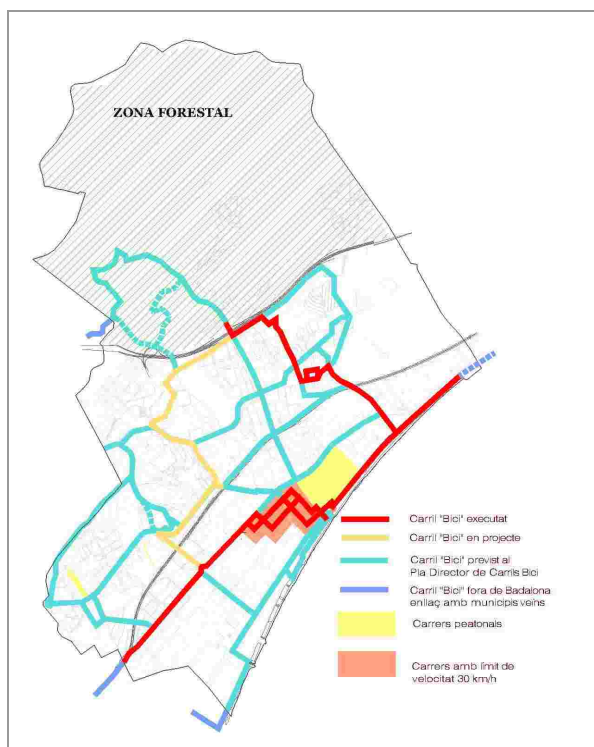
En el redactat del pla director s'ha comptat amb la col·laboració del Fòrum de Medi Ambient, BADABICI, Club Ciclista de La Salut, i el Consell Comarcal del Barcelonès.



*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 bicicletes populars que transcorren pels trams senyalitzats



**Per a més informació**

[www.aj-badalona.es](http://www.aj-badalona.es)

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



## PLA DIRECTOR DE BICICLETES Terrassa (Vallès Occidental)

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### Propostes relacionades

4.1, 4.2

### 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,...).

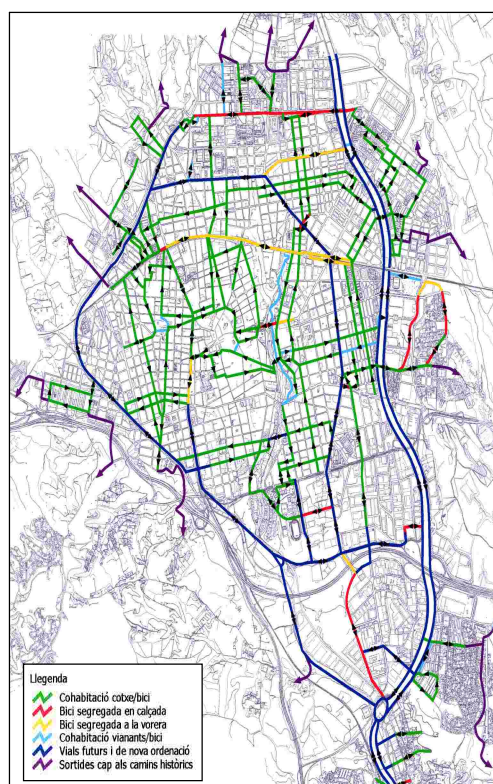
### Característiques de la xarxa de bicicletes

- 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](http://www.ajterrassa.es)

Susi López  
Ajuntament de Terrassa  
Secció de Trànsit  
[Susi.Lopez@terrassa.org](mailto:Susi.Lopez@terrassa.org)  
93 780 55 55



## INCORPORACIÓ DE BICICLETES A LA FLOTA MUNICIPAL Sabadell (Vallès Occidental)

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### Propostes relacionades

4.4

### 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 municipals 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 bicicletes es fan servir per a viatges dels tècnics en hores de feina. Durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible que es va celebrar el mes de maig, es van deixar en préstec gratuït.

### Per a més informació

[www.sabadell.net](http://www.sabadell.net)

Rafael Requena  
Coordinador de la Taula de Mobilitat  
[rrequena@ajsabadell.es](mailto:rrequena@ajsabadell.es)  
93 745 32 30

## AMPLIACIÓ DE LA XARXA D'APARCAMENTS DE BICICLETES Manresa (Bages)

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### Propostes relacionades

4.2

### Descripció

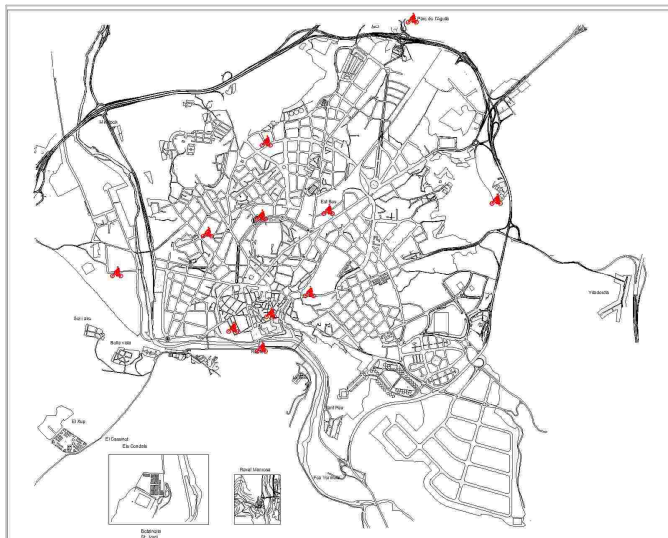
Manresa té una topografia amb molts desnivells, la qual cosa no permet utilitzar amb comoditat la bicicleta. No obstant això, i amb l'objectiu de fomentar el seu ús, s'han creat trams de carril bici als nous vials i s'han anat habilitant diversos aparcaments per tota la ciutat. S'han disposat com a prioritats, tanmateix, 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 aparcaments següents:

- 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](http://www.ajmanresa.org)

Jordi Segovia  
Ajuntament de Manresa  
93 878 24 48  
[jsegovia@ajmanresa.org](mailto:jsegovia@ajmanresa.org)

## PROJECTE EUROVELO

### Diputació de Barcelona/Consell Comarcal del Barcelonès

#### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

#### Propostes relacionades

4.1, 4.3, 4.6

#### Descripció

EuroVelo és un projecte per desenvolupar 12 rutes ciclistes trans-europees, que travessen tots els països del continent europeu i que tenen 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 d'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 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 d'EuroVelo.

#### Per a més informació

[www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

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

## CREACIÓ DE VIES VERDES Gironès

*Finalista Premi Mobilitat Sostenible 2004*

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### Propostes relacionades

4.3, 4.6

### Descripció

Les vies verdes són infraestructures de comunicació destinades al trànsit no motoritzat –bàsicament ciclistes i vianants–, que acostumen a utilitzar antics traçats en desús.

Actualment, les tres vies verdes de Girona totalitzen en el seu conjunt prop de 120 km de recorregut. Aquests senders fan servir en la seva major part la traça d'antigues línies de ferrocarril, les quals han estat recuperades i condicionades per iniciativa de la Diputació de Girona i els ajuntaments implicats, i en tots els casos amb el suport financer del Ministeri de Medi Ambient.

Les rutes obertes al pas de ciclistes i vianants:

- La Ruta del Ferro, que va de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses. Es va posar en servei l'any 1999. Té una longitud de 12 km i està previst que en un futur pròxim aquesta ruta arribi fins al poble d'Ogassa.
- La Ruta del Carrilet, amb un traçat que va d'Olot a la ciutat de Girona, tot passant per les valls dels rius Brugent i Ter. Té un recorregut de gairebé 60 km i fou inaugurada l'any 1997. En el futur, aquesta via connectarà amb la Ruta del Ferro mitjançant. L'enllaç, de 18 km de recorregut, passarà per la collada de Santigosa, l'ermita de Santa Llúcia i la vall de Bianya.
- La Ruta de la Via del Tren, que enllaça les ciutats de Girona i Sant Feliu de Guíxols. Té una longitud de 40 km i és la més recent, ja que es va posar en servei l'any 2000.

El número d'usuaris de les vies verdes ha anat incrementant paulatinament des dels seus inicis. Les últimes dades són de la tardor de 2003 i donen una xifra de 350.000 usos/any en el conjunt de les tres rutes.



Un dels usos que s'intenta potenciar és el dels desplaçaments obligats (treball, centres docents). En aquest sentit es va signar durant la primavera del 2004 un conveni amb la companyia d'autobusos TEISA que gestiona el transport públic per carretera de les línies més properes a la via verda, pel qual és pot carregar la bicicleta a la bodega de l'autobús a les rutes que coincideixen amb algun tram de la via verda.

***Per a més informació***

[www.ddgi.org/viesverdes](http://www.ddgi.org/viesverdes)

Emili Mató

Consorci de les Vies Verdes de Girona. Diputació de Girona

[info@iesverdes.org](mailto:info@iesverdes.org)

972 18 50 00

## CARRETERA AMB UN PAS DE CICLISTES I VIANANTS INTEGRAT

### Santa Eulàlia de Ronçana (Vallès Oriental)

#### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

#### Propostes relacionades

4.3, 4.5

#### Descripció

El municipi de Santa Eulàlia de Ronçana té la seva població dispersa en diversos nuclis de població, els més importants dels quals són els del Rieral i la Sagrera, separats uns 900 metres i comunicats per la carretera BV-1435, per on passa el trànsit a peu i en bicicleta entre els dos nuclis.

Aquesta via tenia una única calçada de set metres, sense un espai reservat per a vianants i ciclistes; fins i tot en algun tram, els usuaris de la bicicleta havien de circular per la cuneta, amb el consegüent risc per a la seva integritat.

Per aquest motiu, l'Ajuntament i el Servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona van encarregar un projecte per a la realització d'un vial de vianants que transcorregués paral·lel a la carretera, i que permetés a les persones desplaçar-se entre els nuclis del Rieral i la Sagrera en condicions de seguretat.

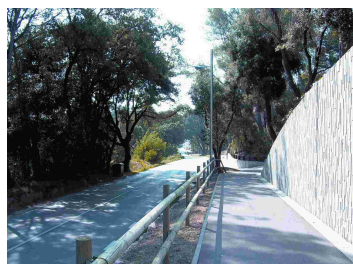
La longitud total del vial construït és de 822 metres, longitud inferior a la distància que separa els dos nuclis, degut a què es va decidir iniciar les obres a 95 metres de la sortida del nucli del Rieral per les dificultats que comportava l'actuació en aquest primer tram.

La carretera es creua amb un pas de vianants semaforitzat accionat per polsador, i per altres passos pintats. Aquest pas està senyalitzat per semàfors intermitents a uns 150 metres en cada sentit. El pas de vianants està constituït per una calçada de dos metres d'amplada limitada a cada costat per vorada de formigó prefabricat.

#### Per a més informació

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
 Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
 93 402 21 95





## VIAL DE PROTECCIÓ DE CICLISTES I VIANANTS EN UNA CARRETERA Sabadell (Vallès Occidental)

### **Àmbit**

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### **Propostes relacionades**

4.3, 4.5

### **Descripció**

L'any 1999, l'Ajuntament de Sabadell va elaborar un projecte bàsic per a plantejar un recorregut peatonal alternatiu a la carretera de Matadepera, en el tram comprès entre el final de l'Avinguda de Matadepera i la companyia d'Aigües Cassa. Aquesta ampliació de viari tenia com a objectiu potenciar el trajecte que uneix la ciutat amb l'ermita de Sant Julià d'Altura, creant una camí ciclista i peatonal parcialment aïllat de la carretera, en contacte directe amb els camps i el bosc de Can Deu.

El projecte es va concentrar en dos punts bàsics: la funcionalitat del recorregut per a convidar als ciclistes i vianants a fer servir la nova via, i la formalització del conjunt mitjançant actuacions paisatgístiques concretes.

L'any 2004, la Diputació de Barcelona va executar les obres de la primera fase d'aquest projecte. La reforma del viari va donar lloc a la creació de :

- Una cuneta tipus "via verde" amb llambordes de 2 m d'amplada.
- Un vial exclusiu per a ciclistes de 3,5 m
- Un vial exclusiu per a vianants de 3,5 m

D'altra banda es van col·locar punts de llum, arbres i mobiliari urbà al carril de vianants per tal de millorar la qualitat de l'itinerari. Hi ha certa permeabilitat, entre la carretera i el camí, ja que es va considerar bàsic el respecte de la interacció entre els tres trànsits: peatonal, ciclista i motoritzat. Mitjançant punts de connexió, el conductor i el ciclista poden aparcar els seus respectius vehicles i accedir al camí i als espais de repòs.

Una duna vegetal separa el trànsit rodat del peatonal, alhora que dona lloc i segueix donant lloc a diferents places amb buscant els camins ja existents i deixant pas als punts de connexió.

### **Per a més informació**

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
93 402 21 95

## SERVEI GRATUÏT DE BICICLETES “RECICLADES” Universitat de Girona

*Finalista Premi Mobilitat Sostenible 2004*

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### Propostes relacionades

4.3, 4.6

### Descripció

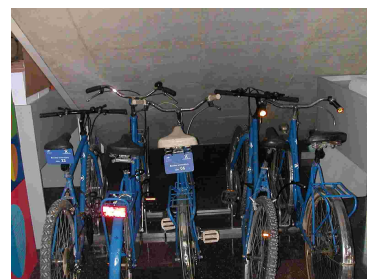
El projecte posa a disposició de tota la comunitat universitària un servei gratuït de préstec de bicicletes. Les bicicletes procedeixen de dipòsits municipals (Banyoles, Girona, Salt, etc.) i són rehabilitades per empreses d'economia social i associacions (AISL, ASTRID, ASTRES, etc.).

Tots els membres de la Universitat de Girona (UdG) poden beneficiar-se del préstec d'una bicicleta durant cinc dies, lliurant el carnet universitari en qualsevol dels punts de control situats en els diferents campus on hauran de retornar-la abans del divendres a la tarda.

La flota consta de 25 bicicletes blaves per a ús quotidià i 15 bicicletes taronges per a sortides de pràctiques, amb el cademat corresponent. Els punts de control es troben situats a les consergeries de la Facultat de Ciències, Facultat de Lletres i Escola d'Infermeria, on es disposa de llibre de registre i de les claus del cademat. Hi ha un aparcament complementari a l'estació de RENFE, fet que fomenta la intermodalitat tren-bicicleta. Les bicicletes s'han de retornar al punt de control en perfecte estat, de manera que les possibles reparacions corren a càrrec de l'usuari.

Els beneficis de l'actuació són tant de caire ambiental, com social i econòmic. La reintroducció d'un "residu" destinat a l'abocador (la bicicleta usada), comporta una reducció dels costos energètics i d'emissió de contaminants derivats de la seva fabricació.

Des del punt de vista social, cal tenir en compte que les tasques de reparació són realitzades per part d'empreses d'economia social (Projecte Onyar), mentre que l'adequació per associacions dedicades a la inserció de col·lectius desfavorits (Fundació ASTRID 21, en conveni amb l'Ajuntament de Girona).

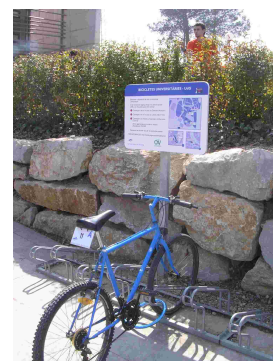


Finalment, des de l'òptica econòmica, cal valorar el fet que no hi ha costos d'adquisició (bicicletes cedides pels Ajuntaments de Banyoles, Salt i Girona), i els costos derivats del projecte, tant d'adequació com de seguiment, són mínims. S'hi afegixen, a més, els beneficis pel sector de la mecànica i reparació de bicicletes i venda de complements

***Per a més informació***

[www.udg.es/ov/Mobilitat](http://www.udg.es/ov/Mobilitat)

Josep Juandó/Jordi Ribas  
Oficina Verda. Universitat de Girona (UdG)  
Pla d'Ambientalització  
[ofinaverda@udg.es](mailto:ofinaverda@udg.es)  
972 419 850



## SERVEI DE BICICLETES COMUNITÀRIES (BICIZOOM) Universitat Politècnica de Catalunya (Terrassa)

*Finalista Premi Mobilitat Sostenible 2004*

### Àmbit

4. La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

### Propostes relacionades

4.3, 4.6

### Descripció

L'objectiu del projecte Bicizoom és posar en funcionament una flota de bicicletes per als estudiants i treballadors que van des de l'estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya fins al campus de la Universitat Politècnica de Catalunya a Terrassa.

Aquest projecte s'emmarca dins d'un objectiu més ampli com és el de contribuir a canviar els hàbits de transport de la ciutadania en favor d'un ús creixent de la bicicleta i el transport públic, en detriment d'altres mitjans de transport poc sostenibles com els cotxes i les motos.

L'entitat que ha promogut el projecte i que el gestiona és Bicicleta Club de Catalunya, associació que treballa per promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual per a la mobilitat i el lleure en l'àmbit de tota Catalunya

### Per a més informació

[www.bacc.info](http://www.bacc.info)

Haritz Ferrando  
Bicicleta Club de Catalunya - BACC  
[haritz.ferrando@bacc.info](mailto:haritz.ferrando@bacc.info)  
93 307 71 00



**bicizoom**

## Àmbit 5

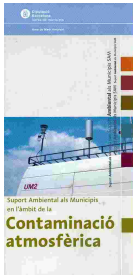
# PROPOSTES SOBRE LA MILLORA DE LA QUALITAT AMBIENTAL URBANA

---



### 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.
- Millorar la qualitat ambiental urbana mitjançant la reducció de les emissions contaminants i del soroll.
- 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.

<i>Proposta 5.1 (33)</i>	
<b>CONTROL DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS RELACIONADES AMB EL TRÀNSIT</b>	
<b>Descripció</b>	
<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 (CO<sub>2</sub>), el metà (CH<sub>4</sub>), l'òxid nítrós (N<sub>2</sub>O), el diòxid de sofre (SO<sub>2</sub>), 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 ha comportat que el volum d'emissions hagi continuat augmentant.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona, Cornellà i Santa Margarida i els Monjos.	

## Proposta 5.2 (34)

### ESTUDI 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 obligui a l'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 més habituals relacionades amb el trànsit –camions de brossa, 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 ambientals i socials 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 nocturnes.



#### Municipis que han actuat

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

### Proposta 5.3 (35)

## ASFALTAT AMB PAVIMENT SONOREDUCTOR I APLICACIÓ DE MESURES ANTISOROLL

### Descripció

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 en més d'un 50%.



Els paviments consisteixen habitualment en aglomerats asfàltics que minimitzen els dos factors bàsics causants del soroll del trànsit rodat: les vibracions dels pneumàtics en entrar en contacte amb l'asfalt i el fenomen de la ressonància de l'aire "bombejat" pel pneumàtic.

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 ressonància. A més, aquests nous tipus d'asfalts milloren les prestacions superficials del paviment, com ara l'adherència.

D'altra banda, també es poden aplicar d'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 solucionen el problema, sinó que només minimitzen els seus efectes sobre els vianants i la població que viu en els carrers més sorollosos.

### Municipis que han actuat

Barcelona, Martorelles, Mataró, El Prat de Llobregat.



### Proposta 5.4 (36)

## ÚS DE VEHICLES IMPULSATS AMB FONTS RENOVABLES I NOVES TECNOLOGIES

### 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 a 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 vehicles específics en els que la recàrrega 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, cal destacar que l'ús dels vehicles elèctrics per ciutat està lliure d'emissions.

Des de fa uns anys, s'està investigant també en 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.

### 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 i Vilafranca del Penedès.

<b>Proposta 5.5 (37)</b>	
<b>DEFINICIÓ DELS CRITERIS AMBIENTALS DEL TRÀNSIT</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>Els carrers no són vies en les que encabir cotxes i aconseguir que la fluïdesa del trànsit permeti incrementar el nombre de vehicles a motor que hi circulen, sinó espais de convivència en els que s'ha de garantir el benestar dels ciutadans que hi transiten i, en especial, dels veïns que hi viuen.</p> <p>Els conductors, certament, han d'utilitzar aquestes vies aquestes vies per a desplaçar-se en els seus vehicles, però el nombre dels que ho fan en un determinat període no pot superar la capacitat de càrrega ambiental i social del carrer. Els nivells de soroll, d'emissions contaminants o la distorsió que crea en el paisatge urbà la presència constant de cotxes, motos o camions han de ser tolerables des d'un punt de vista de salut pública i de qualitat de vida urbana.</p> <p>En aquest sentit, cada administració municipal ha de definir els criteris ambientals del trànsit en els diferents barris i zones del seu municipi, en funció de la tipologia i característiques del carrer, nombre d'habitants i d'habitatges, etc.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
-	

## Alguns exemples

---

### ESTUDI DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I ELABORACIÓ D'UNA ORDENANÇA MUNICIPAL DE SOROLL Martorelles (Vallès Oriental)

#### Àmbit

5. La millora de la qualitat ambiental urbana.

#### Propostes relacionades

5.2

#### 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, ja que 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](http://www.martorelles.org)

Mercè Raïch i Rialp  
 Ajuntament de Martorelles  
 Àrea de Medi Ambient  
[raichm@martorelles.org](mailto:raichm@martorelles.org)  
 93 570 57 32

## VEHICLES MUNICIPALS ELÈCTRICS L'Hospitalet de Llobregat (Barcelonès)

### Àmbit

5. La millora de la qualitat ambiental urbana.

### Propostes relacionades

5.4

### Descripció

El municipi disposa d'una flota de vehicles –furgoneta i motocicletes- que es van començar 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 d'aquest tipus 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](http://www.l-h.es/a21)

Manuel de Zarobe  
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat  
Oficina de l'Agenda 21 de l'Hospitalet  
[mzarobe@l-h.es](mailto:mzarobe@l-h.es)  
93 402 94 00

## VEHICLES MUNICIPALS ELÈCTRICS

### Santa Coloma de Gramenet (Barcelonès)

#### Àmbit

5. La millora de la qualitat ambiental urbana.

#### Propostes relacionades

5.4

#### 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 a 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 Servei 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](http://www.grame.net/agenda21)

Francesc Bernet  
 Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet  
 Servei de Medi Ambient i Higiene Ambiental  
[bernetvf@gramenet.diba.es](mailto:bernetvf@gramenet.diba.es)  
 93 462 40 00

## ASFALTAT AMB PAVIMENT SONOREDUCTOR Barcelona (Barcelonès)

### Àmbit

5. La millora de la qualitat ambiental urbana.

### Propostes relacionades

5.3

### 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 procedents de la demolició d'asfalts vells.

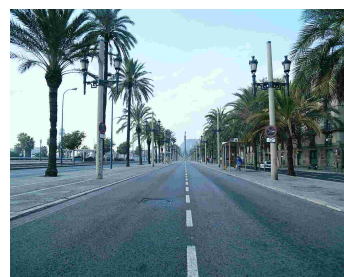
La reducció del soroll ambiental és de 2-3 decibels, i pot arribar als 4-5 decibels en carrers de volum de trànsit alt. Cal tenir en compte que l'escala decibèlica respon a una expressió matemàtica logarítmica, de manera que la duplicació del soroll no es produeix quan es dobla el nombre de decibels,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

Fins ara, 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](http://www.bcn.es/mediambient)

Josep M. Cabré  
 Ajuntament de Barcelona  
 Departament de Vialitat  
[jcabre@mail.bcn.es](mailto:jcabre@mail.bcn.es)  
 93 291 41 99



## VEHICLES DE SERVEI PÚBLIC IMPULSATS AMB BIODIESEL Mataró (Maresme)

### Àmbit

5. La millora de la qualitat ambiental urbana.

### Propostes relacionades

5.4

### 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'eliminaven completament les de SO<sub>2</sub>.

L'any 2003 es van realitzar noves proves a fi d'utilitzar biodiesel a la flota de Mataró Bus. Els objectius 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 que era molt significativa la millora ambiental. 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 <sub>x</sub>	3,37	3,65	-8
Fums	1,48	1,85	-20
CO <sub>2</sub>	3,53	4,67	-24
SO <sub>2</sub>	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](http://www.mataro.org)

Joan Miró  
Ajuntament de Mataró  
[jmiro@ajmataro.es](mailto:jmiro@ajmataro.es)  
93 758 21 93



## UNITATS DE CONTROL DE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

### Diputació de Barcelona

#### Àmbit

5. La millora de la qualitat ambiental urbana.

#### Propostes relacionades

5.1

#### 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 (NO<sub>2</sub>), les partícules en suspensió totals (PST), el monòxid de carboni (CO), l'ozó, el diòxid de sofre (SO<sub>2</sub>), 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](http://www.diba.es/mediambient/mobil.asp)

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

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

## GESTIÓ D'UNA PLANTA DE TRACTAMENT DE BIOGÀS PER AL SEU ÚS COM A COMBUSTIBLE D'AUTOMOCIÓ

Centre de Recursos de Coll Cardús (Vacarisses)

*Finalista Premi Mobilitat Sostenible 2004*

### Àmbit

5. La millora de la qualitat ambiental urbana.

### Propostes relacionades

5.4

### Descripció

El Grup HERA ha construït en el seu Centre de Recursos de Coll Cardús, a Vacarisses, una planta de tractament del biogàs procedent del dipòsit controlat, amb l'objectiu d'aprofitar-lo com a combustible d'automoció.

La planta té una capacitat de tractament de biogàs brut de 100 Nm<sup>3</sup>/h, a partir del qual es produeixen 60 Nm<sup>3</sup>/h de biogàs combustible amb una concentració de metà superior al 90%. Amb aquesta quantitat es poden satisfer les necessitats energètiques diàries d'una flota de 35 vehicles. Cada vehicle té un dipòsit de 32 Nm<sup>3</sup> (uns 160 litres), i una autonomia d'uns 300 km.

El biogàs com a combustible per a l'automoció té un potencial de reducció de combustibles fòssils d'entre un 15% i un 20%, avantatge que contribueix a reduir el consum d'aquests recursos no renovables, a minimitzar les emissions de CO<sub>2</sub>, i a disminuir també les emissions de metà, donat que el biogàs s'aprofita com font energètica enlloc de ser abocat a l'atmosfera.



### Per a més informació

[www.heraholding.com](http://www.heraholding.com)

Joan Plans  
 Departament de Biogàs  
 Grup HERA  
[comunicacion@heraholding.com](mailto:comunicacion@heraholding.com)  
 93 205 10 10

## Àmbit 6

# 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.
- 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 6.1 (38)

### ESTUDI DE LA XARXA BÀSICA LOCAL I INTERMUNICIPAL

#### Descripció

Un primer pas important en la millora de la mobilitat urbana té a veure amb l'estudi de la vialitat local: els fluxos i la velocitat dels vehicles, el sentit de les vies, el repartiment modal, el grau de satisfacció dels usuaris de la via pública, etc.



Aquesta informació és fonamental per introduir canvis en l'ordenació de la xarxa bàsica, a fi que el trànsit sigui més fluid, respongui a criteris socials i ambientals, i la convivència entre tots els mitjans i sistemes de desplaçament sigui tranquil·la, segura i satisfactòria per a tots els qui fan servir diàriament la via pública.

El coneixement d'aquestes dades ha de permetre també, en una fase posterior, elaborar plans de mobilitat i accessibilitat que donin resposta a les necessitats dels ciutadans, per bé que afavorint els mitjans de transport més eficients i saludables.

#### Municipis que han actuat

Aiguafreda, Ametlla del Vallès, Amposta, Argentona, Barcelona, Cabrera de Mar, Castellbisbal, Castellgalí, Castellví de Rosanes, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Dosrius, Esparreguera, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Gavà, Granollers, L'Hospitalet de Llobregat, Igualada, Manlleu, Matadepera, Mataró, Mollet del Vallès, Montgat, Palafolls, Palau de Plegamans, Parets del Vallès, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Ripollet, La Roca del Vallès, Roda de Ter, Sant Adrià de Besòs, Sant Climent de Llobregat, Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Pere de Ribes, Sant Pere de Torelló, Sant Quirze del Vallès, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Perpètua de Mogoda, Sant Vicenç de Montalt, Sitges, Terrassa, Vic, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú i Vilassar de Dalt.

## Proposta 6.2 (39)

### ELABORACIÓ DE PLANS DE MOBILITAT

#### Descripció

Els Plans Directors de Mobilitat (PDM) són un bon instrument per diagnosticar l'estat de la xarxa viària local i definir els objectius 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 que trobi l'equilibri entre les necessitats individuals i el funcionament de la ciutat.



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 (circulació general, transport públic, xarxa d'aparcaments, vianants, bicicletes).

D'altra banda, l'impuls d'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 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 de tots els sectors implicats.

#### Municipis que han actuat

Aiguafreda, Ametlla del Vallès, Amposta, Argentona, Barcelona, Cabrera de Mar, Castellbisbal, Castellgalí, Castellví de Rosanes, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Dosrius, Esparreguera, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Gavà, Granollers, L'Hospitalet de Llobregat, Igualada, Manlleu, Matadepera, Mataró, Mollet del Vallès, Montgat, Palafolls, Palau de Plegamans, Parets del Vallès, El Prat de Llobregat, Premià de Dalt, Ripollet, La Roca del Vallès, Roda de Ter, Sant Adrià de Besòs, Sant Climent de Llobregat, Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Pere de Ribes, Sant Pere de Torelló, Sant Quirze del Vallès, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Perpètua de Mogoda, Sant Vicenç de Montalt, Sitges, Terrassa, Vic, Vilanova del Camí, Vilanova i la Geltrú i Vilassar de Dalt.

<b>Proposta 6.3 (40)</b>	
<b>INCORPORACIÓ DE LA MOBILITAT ALS PLANS D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>Un dels principals instruments que contribueix a la bona gestió de l'àmbit municipal és el pla d'ordenació urbanística. Aquest document recull i compendia els valors, l'estratègia política i les actuacions tècniques que defineixen una determinada forma d'interpretar i planificar el territori local.</p>	
<p>La mobilitat, com a qüestió transversal que afecta molts aspectes de la vida quotidiana de les persones, ha de ser incorporada en aquests plans a fi d'ordenar l'espai públic també en funció quin és el model cap al qual es vol que avanci el municipi.</p> <p>De la mateixa manera que els estudis d'impacte ambiental no poden ser realitzats una vegada ja ha estat elaborat el projecte constructiu d'una determinada obra pública, la mobilitat no es pot deixar com un tema a tractar a posteriori quan s'hagi decidit com s'actuarà urbanísticament en una determinat espai públic. La planificació de la mobilitat ha de ser incorporada des de les etapes inicials als plans d'ordenació, ja que això permet evitar disfuncions a mig i llarg termini que exigrien la inversió de nous recursos i la implementació de mesures correctores.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
-	

### Proposta 6.4 (41)

## ORDENACIÓ DE LA MOBILITAT A TRAVÉS DE LA NORMATIVA MUNICIPAL

### Descripció

La mobilitat és una qüestió transversal i transdisciplinària 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.



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 que tenen prioritats, 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.

Un dels àmbits en els quals cal actuar de forma activa és, precisament, el de l'ordenació urbanística, el disseny de la trama urbana i les polítiques de desenvolupament local. L'ordenança municipal és, en aquest 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.

### Municipis que han actuat

Barcelona, Mataró.

## Proposta 6.5 (42)

### DEFINICIÓ I ESTUDI D'INDICADORS DE MOBILITAT LOCAL I SUPRAMUNICIPAL

#### Descripció

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 aquell conjunt de 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.



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.

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.

#### Municipis que han actuat

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 i Vilanova i la Geltrú.

*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](http://www.diba.es/xarxasost/indi/home.asp)



## Alguns exemples

### PLA DE MOBILITAT Amposta (Montsià)

#### Àmbit

6. L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana.

#### Propostes relacionades

6.1, 6.2

#### 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 quals s'estableix una jerarquització 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.

Durant l'elaboració del Pla es van realitzar enquestes als diferents usuaris de la via pública (conductors, vianants, comerciants, consumidors, 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.

#### Per a més informació

[www.ajuntamentamposta.org](http://www.ajuntamentamposta.org)

Sr. Octavi Ruano  
Ajuntament d'Amposta  
Policia Local  
[pol.amposta@altanet.org](mailto:pol.amposta@altanet.org)  
977 70 04 76



## ESTUDI DE L'ACCESSIBILITAT AL POLÍGON DE LA ZONA FRANCA

### Polígon Industrial de la Zona Franca. Barcelona (Barcelonès)

#### Àmbit

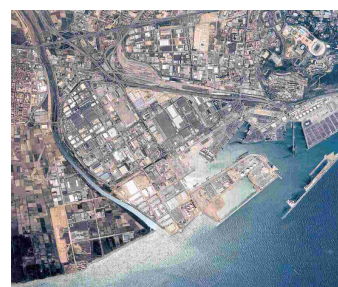
6. L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana.

#### Propostes relacionades

6.1

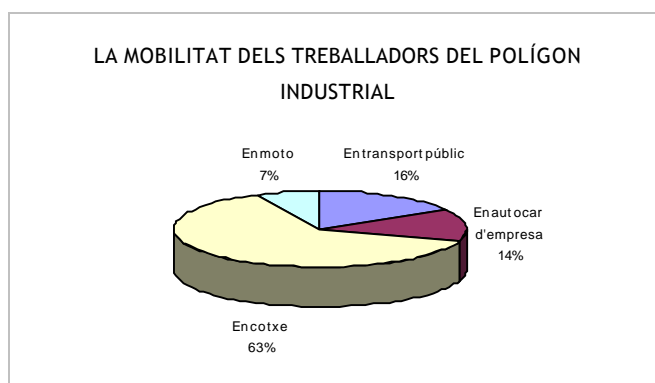
#### Descripció

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 del 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'havia constatat el fet que algunes de les millores que els treballadors aconseguien a través de la negociació col·lectiva es perdien progressivament, en temps i diners, pels costos associats als desplaçaments entre el lloc de residència habitual i el lloc de treball. 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 complimentar 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 milloressin 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](http://www.conc.es/nou/transport_collectiu.htm)

Manel Ferri

[mferri@conc.es](mailto:mferri@conc.es)

Coordenador de Mobilitat

Comissió Obrera Nacional de Catalunya

## ESTUDI DE LA MOBILITAT Santa Perpètua de Mogoda (Vallès Occidental)

### Àmbit

6. L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana.

### Propostes relacionades

6.1, 6.2

### Descripció:

L'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda ha engegat l'elaboració d'un estudi sobre la mobilitat al municipi amb l'objectiu d'impulsar la màxima participació ciutadana en el procés d'implementació d'un model de mobilitat més sostenible. El Pla es fonamenta en uns principis inspiradors definits i assumits per un grup d'acció de mobilitat format per ciutadans de la vil·la, i aprovats en el Consell Municipal de Medi Ambient. Són els següents: la sostenibilitat, l'accessibilitat, la seguretat, l'eficiència, la garantia de qualitat de vida, la garantia del dinamisme econòmic i la integració de tots els col·lectius.



En el procés d'ordenació de la mobilitat s'han definit els següents objectius:

- Projectar eixos cívics que connectin els diferents barris, les zones de lleure, etc.
- Jerarquitzar els carrers prioritzant l'ús del vianant i el dinamisme econòmic.
- Foment del bus urbà (seleccionant vies preferents, adaptabilitat, horaris...).
- Creació d'un centre intermodal (tren, bus-interurbà, bus-indústria, taxis).
- Creació de connexions entre els carrils bicis urbans i els itineraris de natura.
- Millora de la seguretat vial.
- Crear una xarxa d'aparcaments de vehicles privats als centres d'interès.
- Coordinació amb el Pla d'accessibilitat del municipi.
- Integració de tots els col·lectius i sectors en el Pla i el futur Pacte per la Mobilitat.

Amb relació, concretament, al Pla d'accessibilitat del municipi, cal apuntar que va ser elaborat l'any 2000 en col·laboració amb la ONCE i el Consorci de Recursos i documentació per a l'Autonomia Personal (CRID). En aquest pla s'assenyalen tots les punts que requereixen intervenció per a la millora de l'accessibilitat tant dels carrers, parcs i edificis públics com dels edificis particulars de pública concurrència.

### Per a més informació

[www.santaperpetua.diba.es](http://www.santaperpetua.diba.es)

Teresa Martínez  
 Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda  
[martinezbt@stperpetua.diba.es](mailto:martinezbt@stperpetua.diba.es)  
 93 574 32 34

## ESTUDI DE LA MOBILITAT Martorelles (Vallès Oriental)

### Àmbit

6. L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana.

### Propostes relacionades

6.1

### Descripció

Martorelles és un municipi peculiar pel que fa a la seva situació geogràfica, ja que si bé forma part de la regió metropolitana de Barcelona, es troba delimitat per dos elements geogràfics de rellevància: el riu Besòs i la Serralada Litoral, enmig d'una xarxa densa de comunicació viàries. Aquest fet configura la distribució dels pendents dels carrers de la ciutat: una part del municipi es troba en zona de muntanya (el casc urbà), mentre que l'altra es troba pràcticament a la zona del riu (polígon industrial).

L'any 2004, la Regidoria de Medi Ambient de l'Ajuntament de Martorelles, en col·laboració amb el Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona, va elaborar un estudi a l'objecte de determinar els punts forts i els punts febles del municipi respecte a la mobilitat. Aquest estudi era una de les accions aprovades al Pla d'Acció de l'Agenda 21 de Martorelles.

L'estudi posa de manifest que la dispersió urbana del municipi al voltant d'una avinguda que actua d'eix vertebrador permet que els barris hagin de suportar bàsicament la circulació rodada dels veïns, i no pas de vehicles que facin servir els vials de pas cap a altres destinacions. Aquest fet facilita la realització d'actuacions que facilitin la pacificació del trànsit rodad.

Tanmateix, a Martorelles no existeix actualment cap illa de vianants ni carrer de prioritat invertida, per la qual cosa la situació del vianant es d'inferioritat respecte el vehicle privat. Els forts pendents que caracteritzen el municipi fan complicada la connexió a peu entre els diferents barris, especialment en el cas de les persones amb mobilitat reduïda. Tampoc no hi ha cap carril bici, per bé que compta amb alguns itineraris o vies verdes que permeten practicar el cicloturisme.

L'estudi va incloure també una sessió de participació a l'objecte de recollir l'opinió dels ciutadans sobre la mobilitat al municipi. Segons els participants en la sessió, entre les actuacions que caldria dur a terme destaquen la millora de les voreres i els passos zebra, la creació de zones de vianants, la creació de carrils bici urbans i interurbans, l'ampliació del servei d'autobús públic i de la seva freqüència, i la instal·lació de ponts de vianants.

### Per a més informació

[www.martorelles.org](http://www.martorelles.org)

Mercè Raïch i Rialp  
Ajuntament de Martorelles  
Àrea de Medi Ambient  
[raichm@martorelles.org](mailto:raichm@martorelles.org)  
93 570 57 32

## PLA DE MOBILITAT URBANA Manlleu (Osona)

### Àmbit

6. L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana.

### Propostes relacionades

6.1, 6.2

### Descripció

El municipi de Manlleu ha elaborat un Pla de Mobilitat Urbana per tal d'avançar vers un model més adaptat i respectuós amb l'entorn urbà, que permeti trobar un nou equilibri entre els diferents mitjans i sistemes de transport (vehicle privat, transport públic, bicicleta i vianants).

La complexitat del fenomen requereix la intervenció sobre el conjunt dels diferents àmbits que tenen relació amb la mobilitat urbana (transport, medi ambient, territori), a fi de definir una estratègia capaç d'assegurar un model més sostenible socialment, ambientalment i, també, des de l'òptica del desenvolupament econòmic.

En aquests moments, s'està elaborant la Diagnosi de la Mobilitat al municipi de Manlleu, amb la participació de l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona. En un futur proper, es redactarà el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) del Municipi en el marc de la revisió del Pla d'Ordenació Urbana Municipal (POUM).

Els objectius del Pla de Mobilitat són els següents:

- Racionalitzar i ordenar la mobilitat actual al municipi.
- Cercar una alternativa a l'entrada sud de Manlleu.
- Determinar els itineraris per als vehicles pesants que es dirigeixen als polígons industrials.
- Dinamitzar l'economia local, a través de la millora del paisatge urbà.
- Elaborar un Pla Director de Bicicletes.
- Millorar la qualitat ambiental.

Fins al moment, s'han realitzat ja diverses actuacions urbanístiques al municipi entre les que cal destacar el Pla de Vianalització d'un part del centre històric, la implantació de mesures reductores de la velocitat (passos elevats), l'ampliació d'algunes voreres i de l'espai públic reservat als vianants, la construcció de rotondes en cruïlles on es regula el trànsit.



Cal afegir que el "Pla Manlleu, centre XXI" elaborat pel municipi defineix una actuació global en el Centre Històric amb la previsió de seguir sempre uns criteris comuns i uns eixos d'actuacions concrets. Aquest Pla va ser inclòs en el seu moment en el Fons Estructural Europeu a través del programa FEDER.



***Per a més informació***

[www.manlleu.org](http://www.manlleu.org)

Ester Bofias  
Àrea d'Urbanisme  
Ajuntament de Manlleu  
[bofiasae@manlleu.diba.es](mailto:bofiasae@manlleu.diba.es)  
93 850 66 66

## L'ACCESSIBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS

### Osona

#### Àmbit

6. L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana.

#### Propostes relacionades

6.1

#### Descripció

Des de l'any 2002, a l'Osona s'han realitzat dos estudis sobre la mobilitat laboral dels treballadors dels polígons industrials de la comarca, a l'objecte de determinar els impactes que causa la dispersió dels centres de treball sobre el territori.



Els estudis han estat encarregats per l'Observatori del Mercat de Treball d'Osona, i han estat elaborats per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans i l'empresa de serveis ambientals La Vola. El primer estudi –“Anàlisi de la mobilitat laboral a Osona”- va analitzar la mobilitat laboral al polígons industrials fent una anàlisi de la demanda potencial i detectant el transport col·lectiu existent. A finals del 2003, es va encetar una nova fase de l'estudi que va consistir en la realització d'una enquesta detallada a una selecció dels polígons, d'acord a criteris de proximitat, dimensió i representativitat territorial.

En aquest polígons, s'hi localitzen 223 empreses (17% sobre el total de la comarca) amb 3.648 treballadors, que representen el 20% de la població ocupada. La mostra es va centrar en aquells polígons amb un major nombre de treballadors (amb una mitjana pròxima als 400 per centre productiu), cosa que va permetre obtenir dades més precises sobre l'origen i la destinació dels treballadors, així com determinar el potencial de transport col·lectiu i d'altres sistemes de desplaçament.

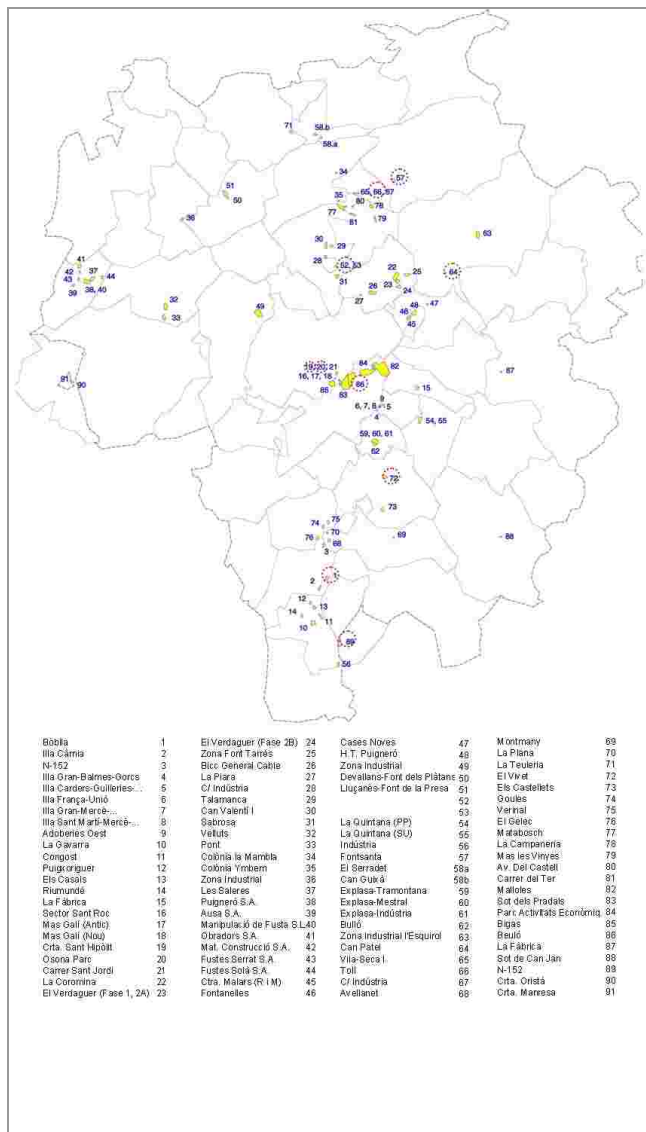
A fi d'avançar en el coneixement dels hàbits i les pautes de mobilitat dels treballadors de la comarca, el Consell Comarcal d'Osona, que actua com a òrgan de coordinació, representació i gestió del conjunt d'actors de la comarca, s'ha proposat donar continuïtat a l'actuació. Les empreses que va participar des dels inicis en el projecte, han mostrat el seu interès en portar a la pràctica algunes de les propostes sorgides dels estudis i realitzar proves pilot. A tall d'exemple, una empresa ha ofert el seu servei de transport públic a la resta d'empreses ubicades en el mateix polígon.

D'altra banda, el Consell Comarcal també té previst crear en un futur proper, amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona, una agència/servei de mobilitat i implantar la figura del gestor de mobilitat.

Cal afegir que l'Observatori del Mercat de Treball d'Osona, és un organisme constituït per tots els ajuntaments, entitats i institucions que formen part del Pacte d'Osona “Centre”, del Pacte de la Vall del Ges, Orís i Bisaura, del Pacte d'Osona Sud-Alt Congost i del Pacte del Lluçanès. Els sindicats majoritaris de Comissions Obreres i Unió General de Treballadors, el Consell Empresarial d'Osona, i el Consell Comarcal d'Osona també hi són representats. Han col·laborat també en el finançament dels estudis la Diputació de Barcelona (Àrea de Medi Ambient), la Generalitat de Catalunya (Departament de Treball i Indústria) i l'Empresa Sagalés, SA.



## Situació dels polígons industrials de la comarca d'Osona



### Per a més informació

[www.ccosona.es](http://www.ccosona.es)

Marta Presseguer  
 Promoció Econòmica  
 Consell Comarcal d'Osona  
[mpresseguer@ccosona.net](mailto:mpresseguer@ccosona.net)  
 93 883 41 31

## REGULACIÓ DEL TRANSPORT DE MERCADERIES A TRAVÉS DE L'ORDENANÇA DE CIRCULACIÓ Mataró (Maresme)

### Àmbit

6. L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana.

### Propostes relacionades

6.4

### Descripció

L'Ajuntament de Mataró ha tramitat la nova Ordenança de Circulació, que té en compte la regulació de la mobilitat dels vehicles de transport de mercaderies. L'objectiu és evitar el trànsit "de pas" de vehicles pesants pel casc urbà.



El capítol 5è, "Supòsit especials de circulació", diu el següent:

#### *Article 24.- Transports de gran tonelatge.*

"Els vehicles de Pes Màxim Autoritzat superior a les 16 tones tenen, amb caràcter general, prohibida la circulació pel casc urbà de Mataró (el perímetre del casc urbà s'estableix a l'annex 1).

Els vehicles de Pes Màxim Autoritzat superior a les 3,5 tones i inferior o igual a 16 tones no podran circular en trànsit pel casc urbà de Mataró, autoritzant-se tan sols la circulació (sempre que la senyalització específica dels vials ho permeti) quan l'origen o destinació del transport sigui a l'interior de l'esmentat casc urbà. L'itinerari d'accés i/o sortida s'haurà de realitzar sempre (en absència de senyalització específica), per aquest ordre, per la xarxa viària principal, xarxa de connexió i vials d'especial atenció (annex 2), i només poden abandonar aquest viari bàsic per accedir a la destinació final o a l'inici del trajecte per incorporar-s'hi. Aquests vehicles tenen prohibit l'accés al centre urbà (el perímetre del centre urbà s'estableix a l'annex 1).

Del compliment de les prescripcions del present Article s'exclouen els vehicles destinats al transport públic i resta de serveis urbans (recollida de brossa, bombers...). En qualsevol altre cas, s'haurà d'obtenir autorització municipal prèvia justificació i pagament de la taxa corresponent".

La senyalització que es preveu instal·lar a l'entrada de la ciutat, un cop aprovada l'Ordenança, serà la de prohibit circular els vehicles amb el tonatge especificat, "en trànsit", o bé amb l'excepció de càrrega i descàrrega.

#### **Per a més informació:**

[www.mataro.org](http://www.mataro.org)

Salvador Serra  
Ajuntament de Mataró  
[sserra@ajmataro.es](mailto:sserra@ajmataro.es)  
93 758 21 00

## Àmbit 7

# 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 la 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 més petits i els 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 7.1 (43)

### EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS

#### Descripció

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.



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 en cada moment- pot dependre de la seva actitud i de la seva forma d'actuar.

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.

#### Municipis que han actuat

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, Mataró, Olesa de Montserrat, Olot, Palau-solità i Plegamans, Parets 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 i Vilassar de Dalt.

<b>Proposta 7.2 (44)</b>	
<b>REALITZACIÓ DE CURSOS O CAMPANYES SOBRE SEGURETAT VIÀRIA</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>De cada quatre accidents, tres d'ells tenen lloc a les vies urbanes. La ciutat, per tant, a causa de la concentració humana i de l'elevat nombre de desplaçaments que hi 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 estretament 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 minimitzin 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>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
Barcelona.	

### Proposta 7.3 (45)

## ELABORACIÓ DE MATERIALS I EXPOSICIONS SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

### Descripció

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. 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.



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.

Les exposicions, tant si són estàtiques com interactives, permanents o itinerants, són també un vehicle idoni de transmissió d'informacions i bones pràctiques entre els ciutadans. 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.



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.

Un exemple d'aquest tipus d'actuacions és l'exposició "La mobilitat, sostenible i segura: Mou-te amb intel·ligència", presentada l'any 2002 durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, i que des d'aleshores ha recorregut diversos municipis de Catalunya.

### Municipis que han actuat

Badalona, Barcelona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Girona, L'Hospitalet de Llobregat, Manresa, Lliçà de Vall, El Prat de Llobregat, Palafrugell, Reus, Rubí, Sabadell, Santpedor, Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Llobregat, Santa Perpètua de Mogoda, Sant Sadurní d'Anoia, Terrassa, Vic i Vilafranca del Penedès

**Proposta 7.4 (46)**

**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 comprar des de casa a través de l'ordinador resulta cada cop més senzill, 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 ho 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.

**Municipis que han actuat**

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

Vegeu també [www.compartir.org](http://www.compartir.org)

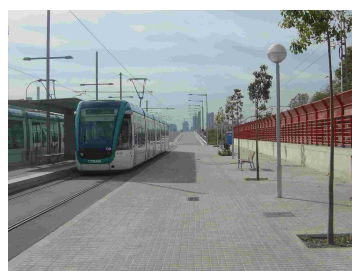
Associació per a la Promoció del Transport Públic: [www.laptp.org](http://www.laptp.org).

## Proposta 7.5 (47)

### REALITZACIÓ D'ESTUDIS SOBRE ELS COSTOS DE LA MOBILITAT LOCAL I SUPRAMUNICIPAL

#### Descripció

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.



La contaminació atmosfèrica, el consum de recursos energètics no renovables –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.

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.

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 hi aportin dades concretes.

#### Municipis i institucions que han actuat

Autoritat del Transport Metropolità ([www.atm-transmet.es](http://www.atm-transmet.es))



## Alguns exemples

### PROGRAMA D'EDUCACIÓ VIAL ALS CENTRES ESCOLARS Castelldefels (Baix Llobregat)

#### Àmbit

7. L'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible.

#### Propostes relacionades

7.1

#### Descripció

Amb l'objectiu de contribuir a la reducció del 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, i 500 alumnes d'educació secundària obligatòria i batxillerat. El programa es va engegar durant 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, donar a conèixer l'entorn vial i les normes de circulació, i adquirir hàbits de comportament com a vianant, ciclista i usuari de transport públic i privat. En el cas de les sessions adreçades a ls alumnes d'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, classes de primers auxilis, pràctiques amb ciclomotor i 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'autoscoles. 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](http://www.castelldefels.org)

Pedro Tenor  
Ajuntament de Castelldefels  
Policia Local. Departament d'Educació Vial  
[tenor@castelldefels.org](mailto:tenor@castelldefels.org)  
93 636 14 44

## REALITZACIÓ DE CURSOS D'EDUCACIÓ VIÀRIA I SEGURETAT VIAL Gavà (Baix Llobregat)

### Àmbit

7. L'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible.

### Propostes relacionades

7.1, 7.2

### 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 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" i "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](http://www.gavaciutat.net)

Carme Prats  
Ajuntament de Gavà  
Patronat Municipal de Serveis Comunitaris  
[cprats@aj-gava.net](mailto:cprats@aj-gava.net)  
93 263 91 00

## GUIES D'EDUCACIÓ AMBIENTAL SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE Barcelona (Barcelonès)

### Àmbit

7. L'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible.

### Propostes relacionades

7.3

### 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 ara 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 dona consells als motoristes per a fer més segura la seva conducció; i *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](http://www.bcn.es/agenda21)

Txema Castiella  
Ajuntament de Barcelona  
Direcció d'Educació i Participació Ambiental  
[tcastiella@mail.bcn.es](mailto:tcastiella@mail.bcn.es)  
93 291 40 50

[www.bcn.es/infotransit](http://www.bcn.es/infotransit)

Núria Mir  
Ajuntament de Barcelona  
Sector de Seguretat i Mobilitat  
[nmir@mail.bcn.es](mailto:nmir@mail.bcn.es)  
93 402 34 63



## MAPA DE LA CIUTAT PER FOMENTAR LA MOBILITAT SOSTENIBLE Vic (Osona)

### Àmbit

7. L'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible.

### Propostes relacionades

7.3

### 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 per als ciclistes i els vianants, el 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](http://www.ajvic.es)

Ramon de Planell  
Ajuntament de Vic  
Departament d'Urbanisme i Medi Ambient  
[planellr@ajvic.net](mailto:planellr@ajvic.net)  
93 889 12 44



## **DISSENY I REALITZACIÓ D'UNA PÀGINA WEB PER FOMENTAR LA MOBILITAT A PEU Tarragona (Tarragonès)**

### **Àmbit**

7. L'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible.

### **Propostes relacionades**

7.4

### **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 la mobilitat 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 tercera part 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](http://www.ajtarragona.es)

Araceli Saigí  
 Ajuntament de Tarragona  
 Departament de Medi Ambient  
[asaigi@Tgna.altanet.org](mailto:asaigi@Tgna.altanet.org)  
 977 29 61 70

## PROJECTE “LA MOBILITAT SOSTENIBLE A L’ESCOLA” Santa Perpètua de Mogoda (Vallès Occidental)

### Àmbit

7. L'educació i la informació per a una mobilitat més sostenible.

### Propostes relacionades

7.1

### Descripció

El projecte “La mobilitat sostenible a l'escola” neix amb l'objectiu de cercar accions a nivell individual i col·lectiu que afavoreixin conductes de mobilitat sostenible entre tots els membres d'una comunitat educativa. Els agents implicats en el projecte són l'administració municipal, els alumnes, el professorat i les associacions de pares i mares.



El procediment d'actuació es fonamenta en la realització de cinc fases:

- Fase d'estudi: A partir de documents com *La Carta del Vianant*, *La Declaració d'Amsterdam* i *La Declaració de Principis per una mobilitat sostenible*, s'inicia un cicle de xerrades adreçades al professorat, obertes a les associacions de pares i mares de totes les escoles de primària i secundària.
- Fase d'anàlisi: Els alumnes implicats en el projecte (decidits pel professorat de cada centre), s'analitzen els elements de mobilitat urbana dels carrers propers l'escola (nombre de vehicles que circulen, hores punta, aparcaments, amplades, etc.). A partir d'enquestes sobre els sistemes de desplaçaments utilitzats pels nens per a anar a l'escola, i segons el grau d'implicació de l'escola en projectes de mobilitat, s'estudia tant l'entorn com els usuaris del carrer més proper.
- Fase de conclusions: Es recullen les conclusions i es redacten els plans d'acció de cada centre escolar. S'elaboren plans a nivell d'escoles i plans a nivell municipal.
- Fase de consens: Els representants dels alumnes dels centres educatius de primària consensuen els plans d'acció a nivell de municipi en el Consell Municipal Infantil, òrgan de participació exclusiva d'alumnes de primària. Els representants dels alumnes dels centres de secundària, consensuen les propostes en el Consell Municipal d'Educació. El professorat i les associacions de pares i mares participen en el Grup d'Acció d'Educació del Consell Municipal de Medi Ambient.
- Fase d'inclusió: Les propostes de plans d'acció entren a formar part del Pacte per la Mobilitat Local i en la nova fase de desenvolupament actiu de les noves conductes i infraestructures adients.

### Per a més informació

[www.santaperpetua.diba.es](http://www.santaperpetua.diba.es)

Teresa Martínez  
Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda  
[martinezbt@stperpetua.diba.es](mailto:martinezbt@stperpetua.diba.es)  
93 574 32 34

## Àmbit 8

# PROPOSTES SOBRE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA

---



### Objectius socials i ambientals

- Millorar la informació i la formació de la ciutadania en temes de mobilitat.
- Fomentar la participació ciutadana en la planificació de la mobilitat i l'accessibilitat urbanes.
- Millorar la seguretat viària i el respecte entre els usuaris i usuàries dels diferents modes de transport.
- Crear òrgans de participació estables als municipis en els que hi estiguin representats tots els agents socials i econòmics.
- Impulsar la signatura i aplicació de pactes de mobilitat a totes les ciutats.

## Proposta 8.1 (48)

### 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 i Sabadell.



<b>Proposta 8.2 (49)</b>	
<b>SIGNATURA DE PACTES PER LA MOBILITAT</b>	
<b>Descripció</b>	
<p>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.</p>	
<p>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: <a href="http://www.diba.es/mediambient/mobil.asp">www.diba.es/mediambient/mobil.asp</a>.</p>	
<p>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 utilitzat-, 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.</p>	
<b>Municipis que han actuat</b>	
<p>Badalona, Barcelona, Caldes de Montbui, L'Hospitalet de Llobregat, Lleida, Manresa, Mataró, Olot, Reus, Sabadell, Sant Vicenç dels Horts, Terrassa, Viladecans i Vilanova i la Geltrú.</p>	

<b>Proposta 8.3 (50)</b>
<b>DEFINICIÓ DE MECANISMES DE CONSULTA CIUTADANA I CONSTITUCIÓ D'ÒRGANS PERMANENTS DE PARTICIPACIÓ</b>
<p><b>Descripció</b></p> <p>La participació ciutadana juga un paper clau com a element creador de capital social a l'hora d'avançar vers una societat basada en els principis del desenvolupament sostenible. Així, la participació activa de tots els agents socials i econòmics en la definició del model de mobilitat de cada ciutat ha de ser uns requisits de l'actuació municipal, ja que les persones són els principals actors de les ciutats.</p> <p>A totes les ciutats del món s'estudien mesures per a resoldre els impactes derivats de l'actual model de mobilitat. La solució a aquests problemes no es pot entendre, tanmateix, sense la corresponsabilitat de la ciutadania. La capacitat de mantenir una ciutat saludable i confortable no està només en mans de les administracions, sinó també en mans de les persones, ja que són les que diàriament fan ús cada dia dels carrers i la xarxa viària.</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>La definició de mecanismes i de sistemes de consulta ciutadana, i la constitució d'òrgans permanents de participació, permeten aproximar-se a la realitat quotidiana pel que fa a la mobilitat i conèixer amb detall els problemes i mancances amb què es troben els ciutadans a l'hora de desplaçar-se pel municipi. L'accés a aquesta informació ha de servir als responsables polítics i tècnics per a planificar i dur a terme un model de mobilitat local més sostenible i segur.</p> </div> <div style="flex: 0.5; text-align: center;">  </div> </div>
<p><b>Municipis que han actuat</b></p> <p>Barcelona, Mataró, Parets del Vallès, Sabadell, Terrassa.</p>

## PACTE PER LA MOBILITAT L'Hospitalet de Llobregat (Barcelonès)

### Àmbit

8. La participació ciutadana.

### Propostes relacionades

8.2

### 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 disponibilitat 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.

### Per a més informació

[www.l-h.es/a21](http://www.l-h.es/a21)

Manuel de Zarobe  
 Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat  
 Oficina de l'Agenda 21  
[mzarobe@l-h.es](mailto:mzarobe@l-h.es)  
 93 402 94 00



## TAULA DE LA MOBILITAT Sabadell (Vallès Occidental)

### Àmbit

8. La participació ciutadana.

### Propostes relacionades

8.3

### 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 els problemes i impactes 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 d'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 de 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 sí de la Taula de la Mobilitat. És a dir, el debat ciutadà i les possibles propostes que se'n derivin han de tenir com a finalitat caminar cap als principis estratègics establerts pel Pacte per la Mobilitat.

***Per a més informació***

[www.sabadell.net](http://www.sabadell.net)

Rafael Requena  
Ajuntament de Sabadell  
Taula de la Mobilitat de Sabadell  
[rrequena@ajsabadell.es](mailto:rrequena@ajsabadell.es)  
93 745 32 30

## TAULA DE LA MOBILITAT Mollet del Vallès (Vallès Occidental)

### Àmbit

8. La participació ciutadana.

### Propostes relacionades

8.2

### Descripció

Mollet del Vallès es troba situat a la Regió Metropolitana de Barcelona, en la zona del Baix Vallès, en la intersecció de les tres comarques més industrialitzades i econòmicament més fortes de Catalunya: el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Barcelonès.



En aquest context, la dinàmica territorial metropolitana (ocupació extensiva i especialitzada del sòl), genera un increment de la mobilitat, de manera que cada vegada un major nombre de persones es desplaça –més i més lluny-, a destinacions més diverses, combinant els seus desplaçaments de manera més complexa i utilitzant de manera progressiva i en augment el vehicle privat.



Aquesta dinàmica ha portat a l'Ajuntament de Mollet del Vallès a constituir una Taula de la Mobilitat per fomentar el diàleg i la participació dels ciutadans entorn de la mobilitat i accessibilitat a la ciutat. La Taula està impulsada pel propi Ajuntament i té caràcter informatiu i consultiu, és a dir, té com a funció principal la de fixar uns objectius i unes accions, i col·laborar amb l'administració municipal pel que fa al disseny de les seves polítiques de mobilitat.

Si bé el debat se centra en la mobilitat interna i l'accessibilitat (l'àmbit de responsabilitat de l'Ajuntament), també es tenen en compte els temes d'abast supramunicipal i les relacions de mobilitat que es generen al Baix Vallès, l'àmbit territorial en el qual es troba Mollet del Vallès. Per aquesta raó, no només es troben representats a la Taula els col·lectius i agents socials de la ciutat, sinó també les diferents administracions amb responsabilitat sobre aquest ampli territori.

Els objectius de la Taula són, doncs, els següents:

- Aconseguir la implicació i el compromís de tots els integrants de la Taula per garantir un debat actiu i positiu que permeti avançar cap a la generació de propostes concretes.
- Diagnosticar els problemes municipals relacionades amb la mobilitat, tant de persones com de mercaderies.
- Tenir un coneixement acurat de l'opinió de la ciutadania respecte de la seva mobilitat i accessibilitat, mitjançant la realització d'enquestes i consultes periòdiques a d'altres òrgans de participació municipals (Consell Municipal de la Gent Gran, de la Dona, de Joventut, de Comerç i Escolar).

- Organitzar activitats d'informació en col·laboració amb els agents que la integren i l'Ajuntament.
- Elaborar un Pacte per la Mobilitat com a document de referència a través del qual la ciutat concerta el model de mobilitat que desitja.
- Avaluar i mesurar periòdicament l'evolució de la Taula de la Mobilitat.

El Plenari és l'òrgan motor de la Taula de la Mobilitat, que procura el seu funcionament. És l'espai on es posen en comú els resultats de l'activitat de les diferents comissions de treball (conclusions, propostes, etc.) per al seu debat i, si s'escau, la seva aprovació. El Plenari està format per la Presidència, exercida pel Regidor de Serveis Urbanístics i Obra Pública, i pels representants de les entitats, institucions, empreses i grups municipals que formen part de les comissions de treball, i els tècnics municipals.



L'activitat de la Taula de la Mobilitat s'organitza en diferents comissions de treball per àrees temàtiques, amb la finalitat de centrar el debat, facilitar la concreció de propostes i aconseguir un bon funcionament operatiu. Cada entitat s'inscriu a les comissions que són del seu interès.

Els principis inspiradors de la Taula de Mobilitat són el desenvolupament sostenible, l'accessibilitat, la garantia de qualitat de vida, la limitació de l'ús del cotxe dins la ciutat, la promoció de la mobilitat a peu, en transport públic i en bicicleta, la seguretat viària, l'eficiència, la garantia de dinamisme econòmic i, finalment, el reforç de la identitat de Mollet com la capital del Baix Vallès.

### ***Per a més informació***

[www.molletvalles.net](http://www.molletvalles.net)

Taula de la Mobilitat de Mollet del Vallès  
 Ajuntament de Mollet del Vallès  
[taulamobilitat@molletvalles.net](mailto:taulamobilitat@molletvalles.net)  
 93 571 95 00

## PARTICIPACIÓ I MOBILITAT AL CASC ANTIC Paredes del Vallès (Vallès Occidental)

### Àmbit

8. La participació ciutadana.

### Propostes relacionades

8.3

### Descripció

L'Ajuntament de Paredes del Vallès, a través de la Regidoria de Participació Ciutadana, va encarregar l'any 2004 a la Universitat Autònoma de Barcelona un projecte per promoure la discussió i la reflexió entorn a un futur Pla de Mobilitat concretat al casc antic del municipi. El resultat va ser una proposta basada en un procés compartit amb els diferents agents socials de Paredes del Vallès que es va desenvolupar en quatre fases durant sis mesos de treball.



La primera fase (juny-setembre 2004) va consistir en l'aproximació a la realitat social del territori a partir de la documentació existent i la realització d'entrevistes obertes a representants d'entitats, institucions i serveis. La segona fase (setembre-octubre 2004) va consistir en la presentació pública del procés participatiu i de la seva agenda, així com en una fase de debat i contrast mitjançant sessions formatives i informatives que van aportar orientacions a considerar a l'hora d'establir criteris generals en la mobilitat, a partir del coneixement d'altres experiències.



La tercera fase (novembre-desembre 2004) es va centrar en la realització de sessions de participació per a l'elaboració de criteris generals del Pla de Mobilitat del Casc Antic. La quarta i última fase (gener-febrer 2005) ha consistit en la redacció i presentació pública de l'informe final. El nombre total de participants va estar entre 35 i 40 persones, amb una heterogeneïtat al voltant de polítics, tècnics, comerciants, associacions i ciutadans no associats.



Les propostes sorgides d'aquest procés participatiu, pel que fa als criteris de mobilitat, són les següents:

- Cal prioritzar el vianant per sobre del cotxe, a través de la creació de zones de vianants, o de prioritat al vianant, i l'ampliació de les voreres.
- Regular les zones d'aparcament públic, tenint en compte també l'aparcament perifèric i les zones específiques de càrrega i descàrrega.
- Descarregar de trànsit el Cas Antic, desviant el trànsit de pas, facilitant una bona comunicació amb l'Eixample, potenciant els carrils bici, i clarificant les direccions dels carrers.



- Millorar el transport públic col·lectiu urbà, incrementant els horaris i els itineraris, i ampliant el servei als caps de setmana.
- Millorar l'espai públic com a zona de relació i de trobada per als ciutadans.

Totes aquestes propostes s'han estudiat i avaluat en la redacció del pla de mobilitat de Parets.

***Per a més informació***

[www.diba.es](http://www.diba.es)

Servei de Vies Locals  
Diputació de Barcelona  
[Sanchezcontadorep@diba.es](mailto:Sanchezcontadorep@diba.es)  
93 402 21 95

## PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA Malgrat de Mar (Maresme)

### Àmbit

8. La participació ciutadana.

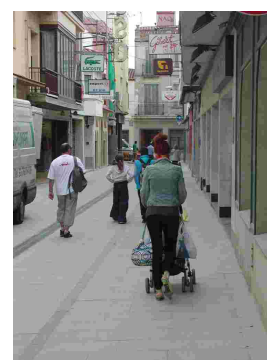
### Propostes relacionades

8.3 (1.3)

### Descripció

L'Ajuntament de Malgrat de Mar ha elaborat, amb el suport del Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona, un Pla de Millora de l'Accessibilitat perquè les persones amb mobilitat reduïda (PMRs) puguin gaudir de les mateixes oportunitats que la resta de ciutadans.

En el marc d'aquest Pla, s'ha portat a terme un procés de participació que es va engegar el novembre de 2004, amb la participació de deu persones amb mobilitat reduïda (el nombre de ciutadans convocats va ser de 40). L'objectiu era conèixer la seva percepció i vivències amb relació a l'accessibilitat a la ciutat i els principals problemes que detecten, a fi de tenir en compte les seves propostes en la diagnosi del Pla.



Posteriorment, la diagnosi i el Pla de Millora de l'Accessibilitat van ser presentats al Consell Municipal de Medi Ambient, sessió a la que van ser convidades les persones amb mobilitat reduïda que havien participat en el procés de consulta. El consell de medi ambient està integrat per representants d'associacions de veïns, dels sectors econòmics, entitats i partits polítics (19 membres). La comissió de mobilitat del consell va treballar posteriorment el tema, especialment en l'apartat de la mobilitat general.

El Pla ha de constituir, per tant, una eina útil per a les futures actuacions urbanístiques i de planificació de la ciutat, ja que ha de marcar les directrius generals i les pautes d'actuació a l'hora de resoldre alguns punts concrets que són de difícil solució. De la diagnosi se'n desprèn que són en el casc antic i el centre de la ciutat els indrets on s'han de concentrar les accions, en tractar-se de les zones on es concentren les voreres més estretes amb carrers d'amplada reduïda, els equipaments i espais més concorreguts, així com el major nombre de desplaçaments a peu i amb bicicleta. Totes les actuacions passen també per avançar en l'execució el pla de mobilitat aprovat l'any 1998, creant una zona de vianants al centre de la ciutat i definint una xarxa d'aparcaments dissuasoris.

### Per a més informació

[www.ajmalgrat.es](http://www.ajmalgrat.es)

Carme Aubanell  
 Ajuntament de Malgrat de Mar  
[mcaubanell@ajmalgrat.es](mailto:mcaubanell@ajmalgrat.es)  
 93 765 33 00

## ENQUESTA SOBRE ELS HÀBITS DE MOBILITAT Lleida (Segrià)

### Àmbit

8. La participació ciutadana.

### Propostes relacionades

8.1

### 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 alumnes dels centres de primària i secundària de la ciutat per conèixer quins mitjans de transport utilitzaven a l'hora de desplaçar-se a l'escola.



En el qüestionari es preguntava, 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 de 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 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](http://www.paeria.es)

Ester Fanlo  
Ajuntament de Lleida  
Fundació Lleida 21  
[efanlo@paeria.es](mailto:efanlo@paeria.es)  
973 700 455

*Coordinació:*

**Imma Pruna i Salvador Fuentes**

Àrea de Medi Ambient. Diputació de Barcelona

*Continguts:*

**Antoni París** -Comunicació Ambiental-

*Agraïments:*

Octavi Ruano	Ajuntament d'Amposta
Josep Montes i Gregori Muñoz	Ajuntament de Badalona
Txema Castiella, J.M. Cabré 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
Damián Sánchez	Ajuntament d'Esplugues
Jorge Alonso i Carme Prats	Ajuntament de Gavà
M <sup>a</sup> Mercè Teixidor	Ajuntament de Girona
Josep Lluís Castell	Ajuntament de Granollers
Manuel de Zarobe	Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
Esther Fanlo	Ajuntament de Lleida
Carme Aubanell	Ajuntament de Malgrat de Mar
Ester Bofias	Ajuntament de Manlleu
Carles López i Jordi Segovia	Ajuntament de Manresa
Mercè Raïch	Ajuntament de Martorelles
Lluïsa Boatell, Joan Miró i Salvador Serra	Ajuntament de Mataró
Dolors Pérez	Ajuntament de Molins de Rei
Conxa Bohigas i Jordi Guimerà	Ajuntament de Mollet del Vallès
Montse Gallén	Ajuntament de Rubí
Rafael Requena	Ajuntament de Sabadell
Rosa M. Cifuentes	Ajuntament de Sant Boi
Sergi Cantó	Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Lluís Carrasco	Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
Francesc Bernet	Ajuntament de Sta. Coloma de Gramenet
Teresa Martínez	Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda
Araceli Saigí	Ajuntament de Tarragona
Lluís Alegre i Antonio López	Ajuntament de Terrassa
Antoni Povea	Ajuntament de Vallirana
Ramon de Planell	Ajuntament de Vic
Marta Vallès	Ajuntament de Vilafranca del Penedès
Josep Anton Tineo	Consell Comarcal Baix Llobregat
Marta Presseguer	Consell Comarcal Osona
Tània Caravaca	Consell Comarcal Vallès Occidental
David Casabona	Diputació de Barcelona (Servei de Medi Ambient)
Paloma Sánchez i Hugo Moreno	Diputació de Barcelona (Servei de Vies Locals)
Emili Mató	Diputació de Girona (Consorti Vies Verdes)
Haritz Ferrando	Bicicleta Club de Catalunya
Manel Ferri	Comissió Obrera Nacional de Catalunya
Oriol Juncadella	Ferrocarrils de la Generalitat
Joan Plans i Mar Vivó	Grup HERA
Josep Juandó i Jordi Ribas	Universitat de Girona