

# **EL PACTE PER A LA MOBILITAT A MATARÓ**

Novembre de 2000

## EL PACTE PER A LA MOBILITAT

### \_ PREÀMBUL

Davant la problemàtica creada per la creixent mobilitat de persones, vehicles i mercaderies i els problemes que se'n deriven de creixent saturació de les vies de circulació, increment de la contaminació atmosfèrica i acústica, reducció de l'espai lliure pels vianants, manca d'aparcament, etc.... i la consegüent pèrdua de qualitat de vida que això comporta, el Consell Municipal de Circulació i Transport, on es troben representats els grups municipals i les entitats relacionades i interessades amb la Mobilitat, han impulsat la redacció d'aquest Pacte per a la Mobilitat a Mataró.

Un pacte que es defineix bàsicament com un compromís mutu entre els seus signants de treballar en un model de mobilitat àmpliament consensuat per a Mataró que ens permeti el correcte desenvolupament social i econòmic de la ciutat, un model que sigui sostenible i proposi solucions i alternatives als problemes apuntats anteriorment.

El pacte pretén fixar els criteris que han d'orientar les actuacions de les administracions, especialment la municipal, en matèria de mobilitat i que hauran de quedar reflectits en els Plans d'Actuació Municipals que anualment elabora el govern municipal.

Al mateix temps el Pacte per a la Mobilitat de Mataró es dota dels mecanismes de control que permetin l'avaluació del nivell de compliment dels compromisos adquirits.

### \_ ANTECEDENTS

La mobilitat de persones, vehicles i mercaderies s'ha convertit en un dels grans problemes de les ciutats grans i mitjanes.

#### MATARÓ: TOTAL DE VEHICLES

	1996	1997	1998	1999	<b>2000</b>
TURISMES	36.021	36.811	37.316	37.175	39.488
MOTOS	13.354	13.075	13.214	13.333	13.952
ALTRES	6.295	6.533	6.901	7.242	7.561
<b>TOTAL</b>	<b>55.670</b>	<b>56.419</b>	<b>57.431</b>	<b>57.750</b>	<b>61.001</b>

#### MATARÓ: TOTAL PLACES D'APARCAMENT (són dades aproximades)

Lliures al carrer	35.000
Zona blava amb parquímetre	457
Públics de rotació	1.168
Públics de residents	530
Privats	16.800

(Caldria disposar de les dades distribuïdes per districtes)

## **\_ OBJECTIUS DEL PACTE**

L'increment dels desplaçaments de vehicles i vianants, així com l'augment del parc mòbil fa necessari que es prenguin mesures estructurals i legislatives que perfilin un **model de mobilitat** que a curt i mig termini:

- 1. - Ens permeti mantenir el dinamisme social i econòmic de la ciutat**
- 2. - Sigui sostenible i respongui als criteris marcats en el marc de l'agenda 21**
- 3. - Vetlli per la Seguretat Viària**
- 4. - Garanteixi la qualitat de vida de tots els ciutadans i ciutadanes**
- 5. - Fomenti un canvi d'actituds tant de les administracions com dels ciutadans i ciutadanes que garanteixin la disciplina viària, complint i fer complir les normes bàsiques de convivència en la mobilitat.**

Aquest model de mobilitat cal que sigui àmpliament consensuat amb les forces polítiques, socials i amb el conjunt de la ciutadania a través del **PACTE PER LA MOBILITAT**.

Per això cal fixar els **objectius específics** de les **7 grans línies d'actuació**:

- 1. - El Transport Públic:** ofertar una xarxa de transport públic, urbà i interurbà eficaç i eficient, capaç de dissuadir l'ús del transport privat.
- 2.- Les Infraestructures Bàsiques i l'Urbanisme:** completar i millorar les infraestructures d'accés i mobilitat a la ciutat.
- 3. - Distribució i Ús de la Xarxa Viària:** jerarquització de les vies establint les prioritats d'ús de cadascun dels carrers en funció de la seva categoria, amb atenció especial als vianants i altres modalitats alternatives de desplaçament.
- 4. - Polítiques d'Aparcament:** augmentar el nombre de places d'aparcament i millorar-ne la qualitat, crear les places d'aparcament per a residents i de rotació suficients que ens permeti alliberar espai públic als carrers i recuperar-lo per als vianants i les places d'aparcament que permetin i facilitin l'intercanvi modal en el transport interurbà.
- 5. - La Gestió del Transport i Distribució de Mercaderies:** alliberar els carrers de la ciutat del transport pesant i facilitar la distribució de les mercaderies en vehicles de càrrega petita.

**6. - Seguretat Viària:** adoptar les mesures preventives, educatives, senyalitzadores, informatives i sancionadores necessàries per garantir la seguretat viària de persones i vehicles, aplicant les noves tecnologies en la senyalització viària per dotar la ciutat dels sistemes més moderns que afavoreixin la mobilitat.

**7. - Desenvolupar la sisena línia estratègica de l'agenda 21:** minimitzar la problemàtica ambiental associada al transport i a la mobilitat

La consecució d'aquest objectius implicarà necessàriament la **revisió del Pla de Circulació** existent i la elaboració del **Pla de Desplaçament Urbà de Mataró**.

Per aconseguir aquests objectius s'estableix el **Pacte per la Mobilitat**:

## **ABAST DEL PACTE**

1. Definir els criteris d'actuació de l'Ajuntament en relació a tot allò que és de la seva competència en temes de mobilitat d'acord amb totes les entitats i organismes cívics involucrats en la mobilitat de la ciutat.
2. Liderar canvis i modificacions en les infraestructures i la legislació en tot allò que afecta als àmbits municipals i sobre els que no té competències.
3. Realitzar un seguiment i valoració dels criteris aplicats als diferents plans d'Actuació Municipals que tindran els seus propis objectius, calendari i identificació pressupostària amb la participació de les diferents entitats en el sí d'una comissió específica del Consell de Circulació i Transports.
4. El desenvolupament global del Pacte serà debatut i actualitzat com a mínim amb una periodicitat anual en el sí del Consell de Circulació i Transports. Es presentarà un informe sobre aspectes de mobilitat i la incorporació de noves mesures per a la seva millora. El Consell es definirà sobre la prioritització de determinades mesures.
5. El Pacte per la Mobilitat es constitueixi com un acord obert a tothom, amb vocació de ser subscrit per altres grups, associacions o entitats que estiguin a favor dels seus principis i accions. Es realitzarà una àmplia campanya d'informació a tota la població dels objectius i importància del pacte per la mobilitat.

## **DEFINICIÓ DE CRITERIS**

**1. EL TRANSPORT PÚBLIC → Els criteris d'actuació del Pacte:**

**② Increment de la freqüència, especialment millorant la fluïdesa (velocitat comercial) en el recorregut**

- ② **Assegurar i millorar la interconnexió entre els diferents barris de la ciutat, i la connexió d'aquells amb el centre i els punts principals de destinació (Hospital, Estació RENFE, Universitat,...)**
- ② **Accessibilitat dels vehicles en el transport urbà i també en el interurbà**
- ② **Qualitat del servei**
- ② **Mantenir la freqüència dels trens i millorar la velocitat comercial**
- ② **Permetre la penetració fins els punts de centralitat urbana dels autobusos interurbans amb recorreguts que assegurin una correcte distribució del passatge**
- ② **Aconseguir la integració tarifària que permeti el bitllet únic per a diversos transports públics**

<b>La Situació Actual</b>	<b>Les Actuacions</b>
<p><b>L'autobús urbà:</b> nova concessió des de maig 1998 amb 17 autobusos, 6 línies i 3.850.000 viatges/any.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Índex de qualitat percebut: Enquesta de qualitat</li> <li>- Índex de qualitat mesurable</li> </ul> <p><b>Transport interurbà:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 15.000 viatges/dia per RENFE, alta freqüència trens i ampliació nocturna</li> <li>- Diversificació de línies bus interurbà <ul style="list-style-type: none"> <li>_ C1: centre i part baixa de la ciutat</li> <li>_ C2: part alta de la ciutat amb sortida per la variant de la NII</li> <li>_ Noves línies a l'hospital</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>② Incrementar la freqüència els dissabtes i dies festius i en hores punta.</li> <li>_ Redefinició de la xarxa del Mataró-Bus</li> <li>_ Estudi de la necessitat d'incrementar el nombre d'autobusos</li> <li>_ Estudiar la possibilitat d'introduir autobusos de menors dimensions que permetin una major accessibilitat a la trama urbana</li> <li>_ Reclamar la habilitació de carril-bus a l'A-19</li> <li>_ Estudiar la millora de les parades amb la introducció de plataformes.</li> <li>_ Establir coordinació semafòrica de prioritat per al transport públic quan la demanda ho requereixi</li> <li>_ Millores en el disseny urbanístic per facilitar la circulació dels autobusos: el gir, la prioritació semafòrica, etc..</li> <li>_ Realitzar les gestions necessàries que permeti els trens directes i semidirectes entre Mataró i Barcelona i que permeti millorar la velocitat comercial dels trens.</li> <li>_ Introduir noves fórmules que incentivin l'ús del transport públic per sobre de l'ús del vehicle privat.</li> </ul>

**2. LES INFRASTRUCTURES BÀSIQUES I URBANISME → Els criteris d'actuació del Pacte:**

- ② **Liderar la construcció de les infraestructures pendents d'accessibilitat externa**
- ② **Adhesió a la campanya de participació i sensibilització que realitza la Plataforma trasllat N-II, A-19 gratuïta**
- ② **Afavorir un urbanisme compacte que minimitzi la mobilitat obligada i que millori la eficàcia del transport públic.**
- ② **Afavorir una trama urbana que permeti la coexistència de diversos modes de transport**

<b>La Situació Actual</b>	<b>Les Actuacions</b>
<p><b>Variante de la NII:</b> La Ronda de Mataró 30.000 vehicles diaris Tancament de l'anella de Rondes amb la incorporació de l'antiga NII (avinguda Maresme) : Permeabilitat al centre permetent grans entrades i sortides al casc urbà (St. Pere, Lepanto, rda. Barceló): 10.000 vehicles/dia. Permeabilitat a l'estació de RENFE Permeabilitat a la platja</p> <p><b>Enllaç Oest</b> (plaça de França) Entrada i sortida de 43.000 vehicles/dia Accés a l'hospital i zona comercial Consolidació sector Via Europa Reducció del trànsit a l'eix rda. Bellavista-Rocablanca-dr. Ferran-Frederic Mistral-Sant Oleguer.</p> <p>- <b>Autovia de Granollers B-40</b> Nou Accés pel Camí del Mig Conversió de Puig i Cadafalch i rda. Tarradellas en vials més urbans</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>② Estudi global de l'accessibilitat del Nord de la ciutat, que inclogui la sortida nord direcció Girona de la variant de la NII i el desdoblament de l'enllaç Nord A-19-NII</li> <li>② Accés Sud al Port</li> <li>② Desviar el trànsit de pas cap a la variant de la N-II</li> <li>② Redistribuir el trànsit intern en funció del seu origen i destinació per les vies de la Xarxa bàsica.</li> <li>② Preveure l'espai per Carril-Bus en noves actuacions urbanístiques.</li> <li>② Preveure la possibilitat del Carril-Bici en tots els nous projectes urbanístics.</li> <li>② Crear els aparcaments de rotació necessaris en les noves actuacions urbanístiques quan la seva dimensió ho faci possible.</li> <li>② Màxima permeabilitat per accedir al passeig marítim amb l'estudi d'alternatives a la via del tren</li> <li>② Crear els aparcaments perifèrics que permetin l'intercanvi modal.</li> <li>② Completar les actuacions urbanístiques previstes en l'acord sobre "Mobilitat al Centre" de maig de 1996</li> </ul>

### 3. DISTRIBUCIÓ I ÚS DE LA XARXA VIÀRIA → **Els criteris d'actuació del Pacte:**

- ② **Jerarquització de les vies** a partir de la distribució modal i ús de la xarxa viària: definició de la **xarxa bàsica**, en ella s'estableixen les següents prioritats, que es materialitzen en funció de l'espai existent:

#### **Carrers de passar**

1. Circulació de vehicles (nombre de carrils en funció de la IMD)
2. Transport públic (segregat en funció de l'espai disponible i el nombre d'autobusos/hora)
3. Carril multi-ús que permeti la circulació o l'aparcament en funció de l'horari.
4. Carril bici

#### **Carrers d'estar**

1. Circulació de vianants
2. Aparcament per a residents
3. Carril bici
4. Circulació vehicles

- ② **La distribució de l'espai corresponent a cada tipus d'usuari i del mitjà de transport:**

#### **Vianant:**

L'amplada mínima de vorera útil haurà de situar-se al voltant dels 2 metres i serà funció de l'amplada del carrer.

Carrers d'amplada entre façanes inferior a 7 metres paviment a un sol nivell i prioritat a favor del vianant

Carrers amb una clara especialització d'itineraris de vianants (camí escolar, camí accés a centre d'activitat social, comercials, parades Bus,...)

#### **Bicicleta:**

Amplada estàndard dels carrils bici en funció de la seva uni o bidireccionalitat

Els carrils per a bicicletes, sempre que sigui possible, hauran d'estar segregats de la resta d'usuaris de la via pública (vianants, vehicles, transport públic).

#### **Transport públic:**

L'amplada del carril bus haurà d'ésser de 3,20 metres

Es plantejarà segregat sempre que el volum d'autobusos/hora ho recomani i l'espai ho permeti.

#### **Vehicle privat:**

Amplada del carril de circulació reduïda en funció del nombre de carrils i de la seva uni o bidireccionalitat. (3,20 metre carril únic o bidireccional, per tal de no hipotecar la possibilitat que en un futur circuli el transport públic, i una amplada màxima de 3 metres, quant hi hagi més d'un carril en el mateix sentit de la marxa).

<b>La Situació Actual</b>	<b>Les Actuacions</b>
<p>Segons les dades de l'enquesta de mobilitat de l'ATM del 1996 es produeixen diàriament uns 350.000 desplaçaments distribuïts de la següent manera:</p> <p>1.- A peu: 44'4%, 150.000 viatgers/dia  2.- Transport urbà: 3%, 12.000 viatgers/dia (actualment són més de 15.000)  3.- Transport interurbà: 5'2%      Tren: 15.000 viatgers/dia      Autobús: 5.000 viatgers/dia  4.- Vehicle privat:      Cotxe: 42,6 %, 140.000 viatgers/dia      Moto: 3'1%, 15.000 viatgers/dia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pla de Circulació vigent</li> <li>- Xarxa bàsica de mobilitat de vehicles pactada amb els grups municipals i amb el Consell de Circulació i Transports (document adjunt)</li> <li>- Voreres en mal estat.</li> <li>- Obstacles a les voreres: pals elèctrics, pals de senyals de trànsit, etc.</li> <li>- Obres públiques i privades que dificulten o impedeixen la mobilitat dels vianants i el transport públic</li> </ul>	<p><b>Polítiques de prioritació del transport públic</b>  Pla d'actuacions pas prioritari bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Increment carril bus</li> <li>- Semaforització preferent</li> <li>- Zones actuació preferent grua</li> <li>- Adequació xarxa mobilitat</li> </ul> <p><b>Polítiques de prioritació del vianant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pla d'eixamplament i millora de voreres</li> <li>- Pla de protecció física de voreres</li> <li>- Creació de zones de vianants</li> <li>- Itineraris arbrats allà on sigui possible.</li> <li>- Plans d'actuació especials per millorar l'estat de les voreres.</li> <li>- Possibilitat de construir passos per a vianants a nivell de voreres</li> <li>- Increment en la vigilància i sanció als vehicles estacionats sobre les voreres.</li> <li>- Eliminació d'obstacles de les voreres i ordenació del mobiliari urbà</li> <li>- Anàlisi dels semàfors per a que donin prou temps de pas a les persones amb mobilitat limitada</li> <li>- Exigir un pla de mobilitat en totes les obres públiques i privades que afectin la via pública</li> </ul> <p><b>Polítiques de potenciació de l'ús de la bicicleta</b>  Creació de la xarxa bàsica de carril bici.</p>



#### 4.-POLÍTIQUES D'APARCAMENT → Els criteris d'actuació del Pacte:

- ② **Tota nova creació d'aparcaments públics fora de calçada comportarà la recuperació d'espai en calçada per altres usos (preferentment peatonals), previ estudi dels dèficits inicials i prioritant els criteris de rentabilitat social respecte d'altres**
- ② **Les tarifes de la zona regulada de superfície han d'ésser superiors a les dels aparcaments subterranis.**
- ② **Mesures fiscals que afavoreixi l'aparcament dels residents fora de la via pública.**
- ② **Establir nous paràmetres habitatge/aparcament i serveis/aparcament que incrementin la disponibilitat de places privades.**
- ② **L'accessibilitat ha de ser universal, per això cal garantir l'existència de reserves per a minusvàlids allà on siguin necessàries..**
- ② **Exigir un nivell de qualitat en els aparcaments d'ús públic.**

La Situació Actual	Les Actuacions
<p><b>Aparcament en superfície:</b>  Aparcaments de dissuasió  Aparcament d'intercanvi modal:  RENFE  Zona blava (450 places) amb més marge per residents (13-16:30 i 18-20)</p> <p><b>Aparcament subterrani existent:</b>  Aparcament de rotació:  Amb bon resultat econòmic: plaça Tereses, plaça Santa Anna, carrer Montserrat, la Riera  Amb resultat econòmic dolent: Tomàs y Valiente  Aparcament de residents: resultat econòmic molt dolent: Rocafonda i 11 de Setembre</p>	<p><b>- Pla d'aparcaments subterranis</b>  En construcció: Can Xammar, Rocafonda, Plaça Espanya  En estudi: plaça Granollers, Puig i Cadafalch, Francesc Macià-Biada, plaça Gatassa.  Construcció d'aparcaments en sòl públic i cessió de la gestió a comunitats de propietaris, AA.VV., etc...</p> <p>-Estudi viabilitat noves zones blaves, mantenint els marges horaris i considerant la possibilitat de gratuïtat en determinada època.  -Aplicació de les noves fórmules de gestió en els aparcament públics que resultin acceptades dels estudis en curs.  -Mesures de foment de l'aparcament per a residents.  -Nova ordenança de guals i nova fiscalitat dels guals: pagament pel manteniment i eliminació de la taxa.</p>

## 5. LA GESTIÓ DEL TRANSPORT I DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES → Els criteris d'actuació del Pacte:

- ② Creació de zones de càrrega i descàrrega en carrers comercials i zones amb presència d'indústries amb horaris adaptats a l'horari de les activitats predominants a l'entorn.
- ② Polítiques d'incentivació del trasllat d'empreses als polígons industrials.
- ② Incentivar el trasllat de transportistes i magatzems de distribució al Centre Logístic de Transport.
- ② Prohibició del trànsit de vehicles pesats per l'interior de la ciutat.
- ② Regulació de les zones periurbanes d'estacionament de camions.

La Situació Actual	Les Actuacions
No existeixen dades fiables de la quantitat de vehicles pesats que circulen diàriament per la ciutat. Molt avançat el projecte del Centre Logístic de Transport	Construcció del Centre Logístic del Transport Elaboració del reglament de transport de mercaderies urbanes i de l'estacionament de camions

## 6. SEGURETAT VIÀRIA → Els criteris d'actuació del Pacte:

### ② Disciplina viària

- ② Donar suport a la implantació del carnet de punts
- ② Incrementar la pressió sancionadora sobre els multireincidents
- ② Tractar en les ordenances municipals com a conducció temerària la circulació per les voreres, i passar els semàfors en vermell i donar trasllat de les denúncies a l'autoritat judicial
- ② Enduriment de la sanció econòmica de les infraccions que dificultin la mobilitat de persones, vehicles i especialment transport públic: voreres, passos de vianants, dobles files, ...

### ② Educació viària

- ② Estendre-la a nous segments de població, incidint en la formació dels grups de risc
- ② Fomentar les campanyes en els valors del civisme i la tolerància per davant del coneixement de les Normes vigents.

La Situació Actual				Les Actuacions
Denuncies 1999	Vh.Mataró	Vh. Fora Mataró	<b>Total</b>	- Pla de prevenció i control de trànsit: casc, documentació, cinturó, ... - Pla de control de sorolls - Pla de control de fums - Conveni amb ITV - Cursos alternatius a la denúncia - Pla d'Educació viària: escoles, casals d'avis, empreses, ... - Adequació de l'ordenança de circulació vigent als nous criteris
Circulació	27.635 (46,64%)	32.921 (54,36%)	<b>60.556</b>	
Parquímetres	8.837 (41,61%)	12.398 (58,38%)	<b>21.235</b>	
200 sol·licituds de retirada de permís de conduir presentades davant la PPT 10.413 arrossegaments de grua durant l'any 1999 17 accidents amb víctimes durant l'any 1999 Cursos alternatius a la denúncia Cursos d'educació viària				

### ② Senyalització viària:

- ② Entendre la senyalització amb criteris de seguretat i conducció del trànsit i sota els següents criteris:
- ② Visibilitat: un senyal ha de ser perfectament visible per als destinataris
- ② Llegibilitat: cal racionalitzar i minimitzar la informació. Un excés d'informació és difícilment assimilable per l'usuari
- ② Comprensibilitat: un senyal ha de ser sempre entès per l'usuari
- ② Seqüència/freqüència: s'ha de garantir la continuïtat de l'itinerari preestablert.

La Situació Actual	Les Actuacions
② Elevat grau de deteriorament de les senyals de trànsit.	- Execució Pla de senyalització informativa

<ul style="list-style-type: none"> <li>② Excessiu nombre de pals verticals a la via pública.</li> <li>② Aprovació projecte Pla de senyalització informativa de la ciutat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pla de manteniment dels equips semafòrics</li> <li>- Pla de manteniment i millora de la senyalització viària</li> <li>- Centralització semafòrica</li> <li>- Incorporació de senyals acústiques en totes les noves semaforitzacions i pla d'incorporació a les antigues.</li> <li>- Instal·lació senyalització dinàmica que informi de l'estat d'ocupació dels aparcaments.</li> </ul>
--	---

## 7.EL TRANSPORT INTELIGENT:→ Els criteris d'actuació del Pacte:

- ② **Desenvolupar la sisena línia estratègica de l'agenda 21: Minimitzar la problemàtica ambiental associada al transport i a la mobilitat**
- ② **Reduir les emissions de soroll i de contaminants atmosfèrics dels vehicles**
- ② **Fomentar els desplaçaments a peu i en bicicleta i l'ús del transport públic com a alternativa al vehicle privat**
- ② **Introduir en el disseny urbà elements que disminueixin la incidència acústica del trànsit**
- ② **Ordenar la circulació de vehicles pesants**
- ② **Potenciar l'ús de la A-19 com a variant i fluidificar la circulació urbana**

La Situació Actual	Les Actuacions
Agenda 21 aprovada	Desenvolupar les actuacions previstes en la línia sisena de l'agenda 21

## \_ SEGUIMENT DEL PACTE

Definició dels **indicadors i auditories temporals** de qualitat que garanteixin la consecució del Pacte.

1.- Seguretat Vial:

- ② Confecció del mapa de Punts negres d'accidentalitat, evolució i valoració.

2.- Mobilitat:

- ② Confecció del diagrama de càrregues ("aranya")
- ② Avaluació dels indicadors de velocitat i dels nivells d'indisciplina.
- ② Avaluació de l'estat dels circuits de vianants: nivell de protecció de les voreres, passos de vianants, etc...

3.- Vigilància ambiental:

- ② Seguiment dels indicadors i controls del Pla de Seguiment de l'Agenda 21 que directament i indirecta tenen a veure amb la mobilitat, tal i com foren aprovats en el seu dia.

4.- Aparcament:

- ② Seguiment dels dèficits (residencial i forà).
- ② Seguiment de l'índex de qualitat dels aparcaments.

5.- Transport Públic:

- ② Seguiment de l'índex de qualitat del servei del transport públic percebut pels usuaris: enquesta de qualitat
- ② Índex de qualitat mesurable

6.- Avaluació de les partides pressupostàries destinades al pacte per la Mobilitat