

EL PACTE PER LA MOBILITAT

PREÀMBUL

L'Ajuntament de Terrassa, mitjançant la Regidoria de Mobilitat Urbana, engegà l'any 1.999 un procés de debat sobre l'estat de la mobilitat present i futura a la nostra ciutat, en un marc de motorització creixent. En aquest debat, denominat *Pacte per la mobilitat*, s'hi convocà totes aquelles institucions, entitats i associacions interessades, per tal que entre tots es debatessin les idees i propostes sobre el que cal fer. L'alta participació a la convocatòria ha permès elaborar un document de recull de les idees-força sobre la mobilitat, que han estat fornides pels propis membres, analitzades, debatudes i acceptades per tothom.

Aquest document esguarda el futur de la mobilitat de la nostra ciutat d'una manera esperançada però amantent; preveu una ciutat en la qual la mobilitat sigui un dels elements cabdals de la seva definició transformadora, cosa que evitarà el creixement de la demanda de mobilitat, especialment de la motoritzada. Aposta decididament per la mobilitat sostenible, basada en les persones que caminen o van amb bicicleta, i que opten pel transport públic, si fan l'opció d'utilitzar mitjans mecànics; imposa que els criteris d'accessibilitat, d'eliminació de barreres físiques i arquitectòniques, i de salvaguarda de les zones per a vianants siguin prioritàries; i es manifesta decididament per estendre els criteris de les zones per a vianants a tota la ciutat, especialment en aquells indrets amb una presència comercial consolidada.

El document fa seus els principis de control i paulatina eliminació de la contaminació atmosfèrica i acústica provocada pel trànsit a la ciutat; també fa una crida a augmentar la conscienciació cívica dels conductors en l'observança de les normes de circulació i a respectar els llocs per als vianants, i a les autoritats a vigilar-ne el compliment. El document compta, també, amb el vehicle privat; li reconeix la seva utilitat i el col·loca en el lloc on aquest mitjà pot ser eficaç, encaminant-lo cap a les vies de decisió d'entrada, de trànsit, i de sortida de la ciutat, bo i evitant els itineraris urbans innecessaris; també s'apunten criteris perquè s'aparqui fora de les vies urbanes.

Voluntàriament, les idees del present document tenen un caràcter genèric i estratègic; se n'ha deixat el desenvolupament concret i el de les accions específiques que se'n derivin per a un document posterior - que denominarem *el Pla de la mobilitat*. Precisament aquest caràcter genèric ha permès assolir la unanimitat de totes les entitats participants al voltant dels objectius que el componen.

PRINCIPIS I OBJECTIUS

- 1- La mobilitat ha de constituir un element fonamental de la planificació urbanística i l'ordenació integral del territori, per tal de minimitzar la generació de mobilitat induïda motoritzada i afavorir el transport públic col·lectiu.
 - Les iniciatives que suposin un important pol d'atracció de trànsit hauran de resoldre eficaçment l'accessibilitat en transport públic i l'aparcament dels vehicles privats.
- 2- Es promourà un model de mobilitat que permeti un desenvolupament sostenible i equitatiu per a cadascun dels barris de la ciutat, i per a Terrassa en general.
 - Planificació d'espais urbans per tal d'aconseguir una barreja de residència, activitat comercial, serveis i activitat industrial compatibles entre si, i que per tant disminueixin la mobilitat en vehicle privat.
- 3- Es fomentaran espais de prioritat per als vianants en tots els barris de Terrassa i, especialment, en els diferents emplaçaments amb presència comercial intensa.
 - Millora qualitativa i quantitativa de l'espai dels vianants al carrer, mitjançant l'ampliació de voreres i creació de zones de vianants; i l'aplicació de mesures urbanístiques que impedeixin l'aparcament de cotxes al damunt de les voreres.
- 4- S'afavoriran els desplaçaments a peu i amb bicicleta en les actuacions de mobilitat.
 - Disseny d'una xarxa d'itineraris amb preferència per als vianants, que uneixin els pols d'interès de la ciutat entre si i amb els barris que els circumden.
- 5- Paulatina adaptació dels carrers i places de Terrassa per tal que tothom pugui gaudir-ne amb plena autonomia.
 - Elaboració d'un Pla d'Accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques i de comunicació als carrers de la ciutat, als edificis públics, i al transport.
 - Incorporació de l'accessibilitat per a tothom com un element bàsic en la redacció dels plans i projectes constructius.
- 6- Serà necessari posar una atenció especial a garantir la protecció i la seguretat dels vianants en els nous dissenys urbanístics, i durant les ocupacions temporals de les voreres i els carrers per l'execució d'obres a la via pública o la construcció de noves edificacions.

- 7- Es promourà i difondrà la cultura de la bicicleta com a mitjà de transport.
- Disseny d'un pla d'itineraris, de carrils i d'aparcaments per a bicicletes.
 - Elaboració d'un Pla de promoció de la utilització de la bicicleta.
 - Connexió d'itineraris urbans per a bicicletes amb els camins periurbans.
- 8- Es fomentará l'ús del transport públic col·lectiu accessible per a tothom amb mesures que el prioritzin i que en millorin la qualitat.
- Establiment de mesures que permetin augmentar la velocitat comercial i la regularitat del transport públic col·lectiu
 - Millora de la qualitat en la prestació del servei.
- 9- Caldrà augmentar la cobertura del transport públic col·lectiu millorant la connectivitat amb altres mitjans.
- Millora dels punts d'intercanvi entre la xarxa d'autobusos i les dels ferrocarrils.
 - Consecució de les infraestructures previstes que permetin el funcionament com una xarxa de metro de les dues línies de ferrocarril -RENFE i FGC- que circulen per la ciutat.
 - Desenvolupament de la integració tarifària en el marc físic de la Regió Metropolitana de Barcelona.
 - Consecució d'un disseny adequat de les xarxes de transport ferroviari, de manera que els seus serveis siguin complementaris i no coincidents, garantint la intermodalitat amb la resta de mitjans de transport.
- 10- L'aplicació de les tecnologies d'informació i regulació ha de significar una millora de l'eficàcia dels mitjans de transport.
- Extensió dels sistemes de gestió de trànsit i aparcament a tota la ciutat. - Prioritat del transport públic en el sistema de regulació de semàfors.
 - Incorporació de sistemes automàtics d'informació del transport públic i privat (informació d'aparcament, informació de l'estat del trànsit, informació accessible per a tothom, informació en parades Bus, i també a través d'Internet).

11- La reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica provocada pel trànsit tindrà un caràcter prioritari.

- Foment d'accions pedagògiques i campanyes de sensibilització als diferents usuaris de vehicles de motor per a la reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica.
- Promoció dels sistemes de transport que minimitzin els consums energètics i la pol·lució atmosfèrica, i que siguin menys sorollosos.
- Foment de l'ús de paviments antisoroll i altres mesures de caràcter urbanístic en les zones de major contaminació acústica.

12- Cal fomentar la participació ciutadana en les decisions de mobilitat de la ciutat.

- Realitzar campanyes de comunicació i sensibilització per fomentar la col·laboració en la consecució dels objectius definits al pacte.
- Crear un fòrum de consens ciutadà per debatre i opinar sobre la mobilitat de la ciutat, participant activament el seguiment del present Pacte en l'elaboració del Pla de la Mobilitat.

13- És del tot necessari augmentar el compliment de la normativa viària.

- Elaboració de campanyes periòdiques de sensibilització pel compliment de la normativa viària i la prevenció d'accidents, adreçades als diferents usuaris. - Incentivar els plans d'educació vial a les escoles
- Actuació al carrer, inicialment de forma preventiva i més endavant amb l'aplicació del règim disciplinari amb especial incidència vers aquelles infraccions que generen més sinistralitat, per aconseguir aquest objectiu.
- Elaboració de plans d'aplicació de mesures alternatives a les sancions per a determinades infraccions

14- Es procedirà a ordenar les vies urbanes de Terrassa, amb l'objectiu de garantir les intensitats i velocitats de trànsit apropiades a les condicions del seu entorn i dels habitatges i activitats que s'hi localitzin.

- Millora de la senyalització informativa per aconseguir una canalització òptima del trànsit cap als seus destins
- Extensió de l'aplicació de polítiques moderadores del trànsit (traffic-calming).

- 15- Terrassa s'ha de dotar de les places d'aparcament que requereixen tant les activitats econòmiques com les residencials. Les noves implantacions residencials i econòmiques de la ciutat han d'autocontenir solucions per a les necessitats d'aparcament que elles mateixes generen.
- Elaboració del Pla d'aparcaments i d'estacionament integrat en els objectius de mobilitat i accessibilitat.
 - En la trama urbana antiga de Terrassa caldrà promoure aparcaments fora de calçada, usant el subsòl públic o privat, o en l'interior de les illes de cases.
- 16- Es reordenarà la xarxa viària actual per tal de permetre una bona accessibilitat a tots els barris de la ciutat i una reducció gradual del trànsit per aquelles vies avui més congestionades.
- Acompliment del sistema de rondes i les seves connexions amb la xarxa bàsica.
 - Recuperar la rambla d'Egara com a espai de retrobament dels ciutadans, reduint els trànsit de vehicles i millorant la qualitat d'aquest espai
 - Ordenar la circulació dels barris garantint els trànsit de serveis i residencial bo i minimitzant el de pas.
- 17- Es millorarà la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes per tal de minimitzar els recorreguts pels carrers interns de la ciutat.
- Enllaços de les vies interurbanes: N-150, A-18, carreteres de Rubí, Olesa i Martorell, amb les rondes sud i oest de la ciutat, per tal de promoure-les com a distribuïdors dissuasoris de la penetració del trànsit de pas pel centre de Terrassa.
 - Fomentar l'ús de l'autopista A-18, com a elements de circumval·lació exterior per descongestionar les rondes.
 - En aquest aspecte, la supressió del peatge de Rubí a la E-9 pel trànsit comarcal, i la compleció de les connexions d'aquesta amb la carretera de Rubí, i la de Rubí a Sabadell per St. Feliu, seria un gran alleugeriment per la carretera de Rubí pel trànsit que suporta.

18- La distribució urbana de mercaderies necessita noves mesures per a la seva racionalització i eficàcia.

- Elaboració d'un Pla d'utilització, regulació i ordenació de la xarxa viària per a la distribució de mercaderies.
- Implantació de sistemes avançats de gestió de la distribució de mercaderies. - Regulació i control de la circulació del transport pesant a la ciutat. - Foment de la distribució compartida de mercaderies.