

Exposició **mobilitat2.0**

Cap a una nova cultura
de la mobilitat urbana



Millorant la mobilitat, guanyant en benestar

Quan es parla de mobilitat, molt sovint es pensa en les grans infraestructures de transport però no es té tan present la mobilitat més pròxima, la de petita escala. Aquest és l'àmbit on l'Administració local fa una tasca imprescindible i, en molts casos, poc visible per al ciutadà.

La present exposició té com a objectiu principal donar a conèixer com s'està treballant la mobilitat des de l'Administració local.

Per fer-ho, l'exposició planteja una sèrie de reflexions sobre el model de mobilitat actual i mostra, també, diferents actuacions dutes a terme als municipis de la província de Barcelona.

Des de l'any 2003, la Diputació de Barcelona té una línia de suport a l'Administració local amb els objectius següents:

Oferir suport tècnic en l'elaboració de plans de mobilitat i accessibilitat, estudis de transport públic, seguretat viària, etc.



Incentivar el treball en xarxa i l'intercanvi d'informació a través del lloc web de la Xarxa MOBAL (<http://xarxamobal.diba.cat>)



Fomentar la formació dels tècnics municipals mitjançant cursos i jornades.



Exposició organitzada per l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona

Edició i coordinació:
Direcció de Comunicació
de la Diputació de Barcelona

Disseny i producció:
La Guerrilla



Diputació
Barcelona

Àrea d'Infraestructures,
Urbanisme i Habitatge



La mobilitat és un dret

La mobilitat és el conjunt dels desplaçaments que fem diàriament per accedir als béns i serveis de la societat. Tots els ciutadans tenim dret a moure'ns lliurement per gaudir d'aquests béns i serveis.

La nostra vida és moviment. L'ús generalitzat del vehicle privat ha donat lloc a una mobilitat creixent i molt més àmplia i dispersa en el territori.

El repte dels municipis i de la Diputació de Barcelona és promoure una mobilitat equitativa, segura i respectuosa amb l'entorn.



La mobilitat és un deure

Els ciutadans tenim el deure de moure'ns d'una manera respectuosa amb el nostre entorn i amb la societat.

El creixement exponencial de la mobilitat també ha originat noves problemàtiques a les quals la societat ha de donar resposta.



La ciutat mediterrània com a model

Entre la mobilitat i l'urbanisme hi ha una relació directa.

El desenvolupament de noves infraestructures de transport facilita l'aparició d'uns creixements urbanístics que, al mateix temps, generen més mobilitat i, per tant, noves necessitats d'infraestructures de transport.



Una qüestió d'equilibri: territorial, social i ambiental

Ciutat compacta versus ciutat difusa



Densitat de població, transport públic



Població dispersa, dependència del vehicle privat

Ciutat diversa versus ciutat especialitzada



Diversitat d'usos: residencial, sanitari, educatiu, comercial, etc.



Ús especialitzat: aparcar i comprar

Ciutat activa versus ciutat dormitori



L'espai públic és el marc de múltiples activitats socials



L'espai públic és inert, la vida es desenvolupa a l'interior dels habitatges, en l'àmbit privat





La ciutat que volem

El pla de mobilitat urbana és l'eina que permet determinar com volem que siguin les xarxes que configuren la mobilitat de la ciutat (vianants, ciclistes, transport públic i vehicle privat).

No tots els carrers són iguals: alguns resulten idonis per desplaçar-se dins la ciutat, d'altres per passejar-hi, i d'altres per fer-hi activitats lúdiques. La tipologia de mobilitat d'un carrer en defineix l'ús.



■ Xarxa primària
■ Xarxa secundària
■ Xarxa veïnal

A cada carrer, el seu ús

La jerarquització viària (xarxa primària, xarxa secundària o xarxa veïnal) permet determinar la tipologia de cada carrer.

Xarxa primària



Equipat propi per al transport públic
Velocitat: 50 km/h
Xarxes amples
Carrer típic saguerat

Xarxa secundària



Cobertes i bancs compartimentats
Hi ha espai per aparcar
Pavimentació oïda i fresca
Velocitat: 30 km/h

Xarxa veïnal



Equipament urbà (banco, jocs, etc.)
Accés restringit al vehicle privat
Velocitat: 20 km/h
Carrer per a vianants

El pla de mobilitat, què i per què

Què és?

Més espai per als vianants, i més accessible

Més transport públic, i més ben gestionat

Millor gestió del trànsit i de l'aparcament

Reducció de la velocitat

Més infraestructures per a la bicicleta

L'elaboració del pla de mobilitat, un procés transversal i participatiu

FASE I. Anàlisi i diagnosi

Grup de treball transversal amb diferents àrees de l'ajuntament (mobilitat, urbanisme, etc.)

Creació del pacte per la mobilitat i el consell municipal de la mobilitat integrat per les diferents entitats del municipi

FASE II. Programa d'actuacions

Diferents propostes d'actuació a curt, mitjà i llarg termini

Debat participatiu amb les entitats del municipi

FASE III. Aprovació i comunicació

Aprovació definitiva del pla de mobilitat
Formació específica dels tècnics municipals
Reunions de seguiment i avaluació per part del consell municipal de mobilitat





Tots som vianants

A la ciutat, la majoria dels desplaçaments es fan a peu. Sigui quin sigui el mitjà de transport utilitzat, en algun moment tots som vianants.

Espai públic vol dir...



comerç



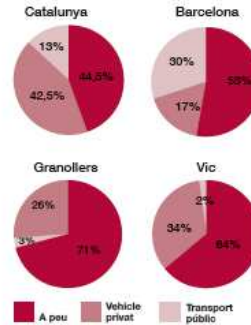
salut



joc



trobada



Carrer Barcelona de Granollers abans i després de transformar-lo en carrer per a vianants



Bona pràctica: La zona de vianants de Granollers

Granollers és una ciutat mitjana on la majoria de desplaçaments dins del municipi es poden fer en un temps d'entre 15 i 30 minuts. És una ciutat compacta i mediterrània, el centre urbà de la qual concentra gran part de l'activitat comercial i social.

Durant els darrers anys el municipi ha treballat en la creació d'una zona de vianants al centre urbà. Per fer-ho s'ha aplicat l'estratègia següent:

- Ampliar els carrers de prioritat per a vianants
- Crear zones 30 a l'entorn de l'àrea de vianants
- Crear aparcaments de dissuasió (aparcaments gratuïts fora del centre urbà, però a 10 minuts a peu del centre)
- Establir tarifes i bonificacions de l'aparcament regulat que afavoreixen l'aparcament subterrani respecte de la zona blava.

Amb aquesta estratègia s'ha aconseguit anar traient cotxes del centre urbà i guanyar espai públic per al conjunt de la ciutadania. Aquest guany ha incrementat l'activitat comercial, social i lúdica del centre urbà.

La bicicleta, símbol de modernitat

La bicicleta és el vehicle urbà per excel·lència i ja forma part del paisatge de les ciutats del segle XXI. És un vehicle net, versàtil, econòmic, ràpid, atractiu i saludable.

Però per millorar la mobilitat en bicicleta encara queden moltes coses per fer:

- Aparcaments segurs per a bicicletes.
- Una normativa específica per a la bicicleta.
- Una xarxa urbana connectada i senyalitzada d'itineraris per a bicicletes.

La bicicleta a Cardedeu

El municipi de Cardedeu (17.200 habitants) situat a la comarca del Vallès Oriental és un municipi de relleu pla idoni per al desplaçament en bicicleta. L'Ajuntament ha apostat per la bicicleta com a mitjà de transport urbà mitjançant diverses actuacions per afavorir-ne l'ús.

Carrils bici còmodes, segurs i connectats

Cardedeu disposa de 4 quilòmetres de carrils bici que connecten els principals equipaments del municipi, especialment les escoles, els instituts i les instal·lacions esportives.

Pacificar els carrers per compartir l'espai
altra estratègia desenvolupada a Cardedeu ha estat aplicar mesures per pacificar el trànsit



dels vehicles de motor i permetre que en els carrers secundaris les bicicletes i el trànsit motoritzat comparteixin la calçada, i deixin així les voreres per als vianants.

Aparcaments segurs

L'Ajuntament ha impulsat la creació d'aparcaments segurs per a bicicletes. Per fer-ho ha optat per instal·lar aparcaments segurs en els equipaments públics. Actualment hi ha més de 800 places d'aparcament segures per a bicicletes. L'Ajuntament de Cardedeu ha establert també convenis amb comunitats de veïns (28) per a instal·lar aparcabicis en els edificis





Semàfor verd al transport públic

Un dels grans reptes de les ciutats actuals és la gestió del transport públic. El desenvolupament de la societat basada en el vehicle privat l'ha anat arraconant.

L'usuari demana:

- VELOCITAT en el trajecte.
- FIABILITAT en els horaris.
- FREQUÈNCIA, per esperar menys.
- COBERTURA, per arribar a la destinació.
- COMODITAT en el trajecte.

El gestor aporta:

- PRIORITAT respecte al vehicle privat.
- TECNOLOGIA, per millorar la gestió.
- ESPAI RESERVAT, per anar més ràpid.

Rambra d'Ègara de Terrassa, només per al bus

Situació inicial: una rambla per a vianants amb molts cotxes

La rambla d'Ègara de Terrassa és una de les vies més importants de la ciutat. S'hi concentra una activitat comercial important i, per tant,



és un carrer amb molt de trànsit de vianants.

Abans de l'actuació, també era una via de la xarxa bàsica per la qual passaven 25.000 vehicles cada dia.

Tall de la rambla d'Ègara per les obres d'ampliació del tren

El tall de la rambla d'Ègara va durar un any i va comportar dues grans mesures:

- L'habilitació de carrils bus/taxi en carrers paral·lels, per tal de mantenir el nivell de servei del bus.
- Una campanya informativa adreçada als conductors, per animar-los a buscar rutes alternatives i a utilitzar el bus urbà en lloc del cotxe.

Reobertura de la rambla només per al transport públic

Un cop acabades les obres, es va iniciar un procés participatiu amb els agents socials de la ciutat per decidir com havia de ser la nova rambla d'Ègara.

Finalment, es va acordar obrir la rambla només per al transport públic i reurbanitzar-la a fi d'incrementar l'espai reservat als vianants.

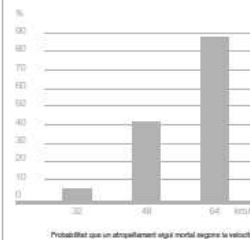


Imatge virtual de la rambla d'Ègara

Menys velocitat, més seguretat

Pacificar vol dir eliminar la violència. Pacificar el trànsit vol dir eliminar la conducció agressiva i perillosa d'alguns conductors que posen en risc la resta dels usuaris.

Petites actuacions... amb grans resultats.



Esparreguera, 10 anys pacificant Els vianants com a prioritats

Des de l'any 2000 s'han dut a terme diverses actuacions orientades a la protecció dels vianants i a la pacificació del trànsit.

La majoria dels carrers de la xarxa secundària tenen la velocitat limitada a 30 km/h, i els de la xarxa bàsica, a 40 km/h.



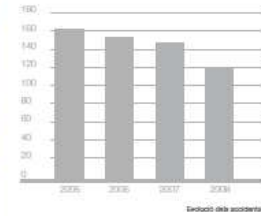
L'antiga N-II s'ha pacificat reduint el nombre de carrils de circulació, limitant la velocitat a 40 km/h i instal·lant diversos passos de vianants elevats.

La carretera B-331, per la seva banda, s'ha pacificat mitjançant semàfors equipats amb limitadors de velocitat.

A més, s'han instal·lat passos de vianants elevats a l'entorn d'equipaments com ara escoles o mercats municipals.

El resultat: un 30% de reducció de la xifra d'accidents

Entre els anys 2005 i 2008, els accidents registrats a Esparreguera van passar de 171 a 129, dada que suposa una reducció del 30%.





Aparcar: l'interès comú o l'individual?

En el model de mobilitat actual, basat en el vehicle privat, dispondre de places d'aparcament és necessari. La gestió d'aquest aspecte de la mobilitat, però, no està exempta de contradiccions.

- Podem aparcar tots a la porta de casa?
- Podem aparcar allà on volem durant tot el temps que volem?
- A què dediquem l'espai públic, a aparcar o a passejar?

Gestió de l'aparcament per a la millora de l'espai públic

El cas de Tiana

L'any 2007, després d'un procés participatiu entre Ajuntament, veïns i comerciants, es va decidir implantar l'aparcament gratuït de rotació en tres carrers propers a la zona comercial del municipi.

El resultat ha estat una ocupació del 70 % de les places d'aparcament, percentatge que cobreix la demanda existent en aquest sector. L'espai alliberat ha permès reconvertir les vies del centre comercial en carrers per a vianants.

El cas de Castellar del Vallès

A Castellar del Vallès, la gestió de l'aparcament ha tingut per objectiu revitalitzar la zona comercial. En concret, s'han dut a terme les actuacions següents:

- Nou aparcament soterrat, per donar servei a la zona comercial del centre.
- Eliminació d'aparcament en superfície al centre de la ciutat, per ampliar la zona de vianants.
- Zona blava als carrers propers al centre, amb la primera mitja hora gratuïta.
- Increment de les places d'aparcament als carrers residencials, aplicant sentits únics de circulació.



A l'escola a peu

El camí escolar és un projecte que pretén oferir autonomia per anar a l'escola als nens i a les nenes.

El seu objectiu principal és millorar la seguretat i la comoditat en els desplaçaments de casa a l'escola i a l'inrevés.



El projecte incideix en la formació i el canvi d'hàbits de les persones (vessant educatiu) i en la morfologia dels carrers (vessant urbanístic).

Camins escolars al Maresme

El camí escolar a Cabrera de Mar

En el moment d'entrada i sortida dels nens i les nenes de l'escola Sant Feliu es creaven importants problemes de trànsit que comportaven situacions d'inseguretat per als infants; per això, es va implantar el camí escolar.

El camí consta d'una senyalització específica i amigable per als nens i les nenes, i inclou una barana de protecció i diversos elements de reducció de la velocitat a l'entorn de l'escola.

El camí escolar compta amb la col·laboració de nombrosos voluntaris que faciliten l'entrada i sortida dels nens i nenes a l'escola.

El camí escolar a Alella

El procés d'elaboració del Pla de camins escolars d'Alella es va desenvolupar en dues línies de treball. D'una banda, es van identificar els itineraris d'accés a les escoles, amb propostes per millorar la seguretat dels nens i les nenes.

D'altra banda, es van organitzar diferents activitats pedagògiques adreçades als escolars, com, per exemple, la mesura de les velocitats dels vehicles o la identificació dels vehicles mal aparcats.

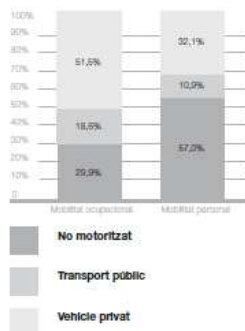




L'accés als polígons industrials

La mobilitat ocupacional està molt lligada al vehicle privat, i això comporta algunes conseqüències:

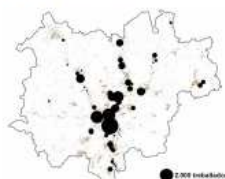
- Accidents de trànsit *in itinere* (68.276 a Espanya).
- Exclusió social dels qui no disposen de cotxe o de carnet de conduir per anar a treballar.
- Pèrdues de temps i econòmiques degudes als embussos de circulació.



La mobilitat als polígons industrials del Bages

Situació dels polígons industrials del Bages

- 95 polígons industrials.
- 1.300 empreses.
- 23.000 treballadors (1/3 de la població ocupada de la comarca).
- 80% de desplaçaments interns dins la comarca (molta autocontenció).
- Només un 8% dels desplaçaments en transport públic.



Programa de foment de la mobilitat sostenible en àrees d'activitat econòmica



ACCESSIBILITAT
- Definició de 20 itineraris accessibles, amb voreres suficientment amples, entre els polígons industrials i el municipi més proper.



TRANSPORT PÚBLIC

-Tres noves línies de bus llançadora entre Manresa i els polígons del voltant. Noves parades en polígons industrials de les línies existents.



SISTEMES FLEXIBLES DE TRANSPORT

- Creació d'un sistema de *car pooling*, perquè els treballadors dels polígons industrials puguin compartir trajectes en cotxe.



PLANS DE MOBILITAT A LES EMPRESES

- Els plans de mobilitat a les empreses són una eina per desenvolupar accions de gestió de la mobilitat. Per exemple, algunes empreses han implantat l'aparcament d'alta ocupació, amb prioritat per als vehicles amb més d'un ocupant.

Accessibilitat, una millora per a tothom

Un 5% de la població té alguna discapacitat física que li dificulta la mobilitat.

Tothom pot tenir la mobilitat reduïda en algun moment de la seva vida.

La millora de l'accessibilitat és un benefici per al conjunt de la població.

L'accessibilitat és com una cadena: tan feble com feble sigui alguna de les seves etapes.



Exemple d'itinerari no accessible



Intervenció integral al barri del Castell

• Millora de l'accessibilitat dels carrers del barri.

• Nova línia de bus per connectar el centre de Malgrat i el barri del Castell.

• Construcció de l'elevador del Castell, element de connexió vertical entre diferents zones del barri. L'elevador té una capacitat de 15 persones i supera un desnivell d'uns 25 metres. La seva ubicació és estratègica, ja que connecta amb el carrer principal del municipi.



Ascensor inclinat a Malgrat de Mar

Procés participatiu

El barri del Castell és un espai urbà afectat per déficits urbanístics i socioeconòmics.

El disseny i l'impuls del projecte de millora de l'accessibilitat han anat acompanyats d'un procés participatiu destinat a fomentar la implicació dels diferents col·lectius i entitats.

Abans de l'actuació, el sector, situat a la part alta del municipi, presentava dificultats en l'accessibilitat derivades de les seves característiques topogràfiques.

