

Estudi sobre la implantació de mesures push & pull per a promocionar el transport públic als municipis de la província de Barcelona



Febrer de 2016

Redacció:

Direcció:



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Hugo Moreno Moreno

Enginyer de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Roger Torrell Domènech

Tècnic de mobilitat
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Mercè Taberna

Enginyera de Camins, Canals i Ports
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

AMTU

Sergi Martínez-Abarca Espelt

Enginyer Industrial
Director Tècnic de l'AMTU

Josep Lluís Castell

Enginyer Industrial
Departament tècnic de l'AMTU

Equip redactor

CINESI, SLU – Consultoria de transport

Francesc Xandri González

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Mayte Díaz Rodríguez

Enginyera Tècnica d'Obres Públiques

Marie-Françoise Guillaume

Llicenciada en Empresarials



ÍNDEX

1. EXPLICACIÓ I JUSTIFICACIÓ DE L'ESTUDI	6
2. LES DIFICULTATS PER REALITZAR POLÍTIQUES DE MOBILITAT QUE AFECTIN EL VEHICLE PRIVAT	8
2.1. Més de 40 anys d'hegemonia del cotxe	9
2.2. Creació d'un corpus normatiu	9
2.2.1. LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat	9
2.2.2. Estrategia Española de Movilidad Sostenible	10
2.2.3. Llibre verd de la mobilitat urbana	10
2.3. Millora del repartiment modal: un miratge a causa de la crisi?	11
2.4. Les reticències existents en polítiques de racionalització del vehicle privat	11
2.5. Canviar el model de mobilitat és possible, el cas d'Holanda i la bicicleta	18
2.6. Cap a una nova mentalitat	19
3. ACTUACIONS TIPUS PER TRENCAR AMB L'HEGEMONIA DEL VEHICLE PRIVAT	24
3.1. Pacificació de carrers	24
3.2. Regulació de l'aparcament	24
3.3. Taxes	25
3.3.1. Taxes al vehicle privat	25
3.3.2. Taxes a la propietat	25
3.3.3. Taxes a l'activitat econòmica	25
3.4. Sensibilització - comunicació	26
4. ESTRATÈGIES PER DUR A TERME ACTUACIONS DE MOBILITAT <i>PUSH & PULL</i>	30
4.1. Estratègia de base: la participació	35
4.2. Les etapes de l'estratègia	38
4.2.1. Fase 1: Punt de partida	40
4.2.2. Fase 2: Grau d'acceptació	45
4.2.3. Fase 3: Proposta tècnica inicial	50
4.2.4. Fase 4: Implemenciació/avaluació	57
A. ANNEX: ENTREVISTES EFECTUADES PER AQUEST ESTUDI	66
A.1 Municipi: Tarragona	67
A.2 Municipi: Terrassa (Rambla)	70
A.3 Municipi: Terrassa (Centre)	73
A.4. Municipi: Granollers	75
A.5 Àmbit: Universitat Autònoma de Barcelona, UAB (Bellaterra)	79
A.6 Municipi: Santa Coloma de Gramenet	82
A.7 Municipi: Argentona	84
A.8 Municipi: Vitoria	88
A.9 Municipi: Pontevedra	93
A.10 Municipi: Torrelodones (Comunitat de Madrid)	96
A.11 Àmbit: aglomeració Nantes Métropole (França)	100
A.12 Municipi: Gent (Bèlgica)	104
A.13 Municipi: Vilanova i la Geltrú	109

A.14 Àmbit: Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).....	111
A.15 Conversa amb: Francesc Narváez.....	114
A.16 Conversa amb: Ole Thorson	117
A.16 Municipi: Grenchen/Granges (Suïssa)	121
A.17 Transcripció del vídeo: How the Dutch got their cycle paths (com han assolit els holandesos la seva xarxa de carrils bici)	124
A.18 El “Versement Transport”, una especificitat francesa.....	127

1. EXPLICACIÓ I JUSTIFICACIÓ DE L'ESTUDI

Es parla d'estratègies *push&pull* per referir-se a grups d'actuacions encaminats a variar els hàbits ciutadans sobre un determinat aspecte, que conformen una dualitat de manera que entre elles n'hi ha:

- D'encaminades a **dissuadir** d'un determinat comportament que es considera que va en contra de l'interès general, restringint o dificultant les possibilitats de dur-la a terme (*push*).
- Les que per contra pretenen **incentivar** un nou ús considerat més racional i/o eficient pel conjunt de la societat (*pull*).

Aplicant aquest concepte a la gestió de la mobilitat urbana, podem considerar típicament les següents tipologies:

- Mesures push: restricció de la circulació de vehicles motoritzats en determinades zones, regulació de l'aparcament, discriminació de l'aparcament per tipologies d'usuaris, peatges per circular, taxes dels combustibles, etc.
- Mesures pull: creació de zones de vianants, eixos amb prioritat o ampliació de voreres; construcció de carrils bici i aparcaments segurs per a bicicletes; millora del servei de transport públic; campanyes de promoció dels modes més sostenibles en general; etc.

L'instrument que recull de manera més transversal aquestes polítiques des del punt de vista municipal és el Pla de Mobilitat Urbana (PMU), que té per objectiu la transformació de certs hàbits de mobilitat ciutadana, per tal de reduir els efectes perjudicials de la mobilitat (consum energètic, emissions, sorolls, accidentalitat) i potenciar-ne els positius (salut, espai públic, eficiència energètica, relació social, etc).

Per tal d'assolir-ho, quan es plantegen els diferents grups de propostes cal contraposar aquells que limiten l'ús dels modes motoritzats (accions push) amb aquells que potencien els modes no motoritzats o més sostenibles (transport col·lectiu o compartit). En aquest punt apareix sovint l'oposició de certs sectors del municipi, que dificulten l'aprovació i la posterior implementació d'aquelles mesures que tenen per objecte la reducció de l'ús del vehicle privat.

Aquesta oposició pot tenir el seu origen en motivacions molt diverses, per exemple:

- El pensar que sempre s'ha actuat d'una determinada manera i per tant no s'ha de canviar.
- Temor si s'és veí a veure restringida la mobilitat sobretot en casos extraordinaris.
- Creure que la reducció de la mobilitat motoritzada suposa una reducció de l'activitat econòmica i una menor afluència de ciutadans als nuclis urbans.
- Aspectes de caire més personal, com ara voler anar sempre arreu en cotxe sense atendre a arguments, així com pretendre d'aparcar davant de casa.

Aquestes postures en contra, per bé que no siguin necessàriament majoritàries, acostumen a fer-les valer agents de pes en el conjunt del municipi i es fan sentir perquè creuen que el greuge que els suposarà un determinat canvi de paradigma de la mobilitat els afectarà negativament en gran mesura, ja sigui des del punt de vista econòmic com de llibertat personal. Així, projectes

que són de gran interès general poden veure's estroncats si la pressió efectuada per aquests col·lectius no és degudament contrarestada amb arguments que defensin el projecte.

Tanmateix són nombrosos els casos en què sí s'ha reeixit en l'assoliment de l'aplicació d'aquestes mesures tendents a canviar els aspectes bàsics de la mobilitat. Per tant, si estem d'acord en què amb elles podem assolir uns entorns urbans més agradables i saludables, sorgeix l'interès per conèixer quins són els aspectes clau perquè aquests plantejaments puguin tirar-se endavant minimitzant el nombre d'afectats o fent-los veure que el perjudici no és el que inicialment es temen i que es pot solventar amb un canvi d'hàbits.

I en qualsevol cas es fa evident que, atesa la sensibilitat del ciutadà envers aquest tipus de transformacions, cal treballar prèviament una estratègia encarada a posar en valor els aspectes positius que suposen.

L'objectiu d'aquest estudi és identificar els elements claus que poden ajudar (o perjudicar) a la implementació d'actuacions de mobilitat *push & pull* i, a partir d'aquest elements, plantejar una estratègia genèrica que permeti anar consolidant les actuacions push & pull i anar minimitzant la possible oposició que puguin generar aquestes actuacions.

Per fer-ho, s'han dut a terme **una vintena d'entrevistes**, presencials o telefòniques, a un seguit de persones que poguessin aportar llur experiència de com afrontar la situació d'introduir un canvi substancial en els paràmetres de la mobilitat a nivell municipal i ajudar-nos a identificar aquells punts bàsics i com encarar-los.

Els casos analitzats de transformació en municipis i ciutats han estat:

- Tarragona
- Terrassa
- Granollers
- Universitat Autònoma de Barcelona
- Santa Coloma de Gramenet
- Argentona
- Vitòria
- Pontevedra
- Torrelodones (Madrid)
- Nantes (França)
- Gent (Bèlgica)

Com a experiència en participació ciutadana s'ha tractat amb:

- Vilanova i la Geltrú

També s'ha parlat amb:

- Lluís Alegre, ATM Barcelona
- Francesc Narváez, ex-regidor de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
- Ole Thorson, expert en mobilitat d'origen danès

I addicionalment s'ha analitzat els casos de:

- Granges (Suïssa)
- El Versement transport (França)
- Un curtmetrage documental que explica la recuperació de la mobilitat en bicicleta a Holanda

2. LES DIFICULTATS PER REALITZAR POLÍTIQUES DE MOBILITAT QUE AFECTIN EL VEHICLE PRIVAT

Durant més de 40 anys, el model de mobilitat de les nostres ciutats s'ha caracteritzat per una hegemonia del vehicle privat, desplaçant la resta de modes de transport a un paper secundari. Com veurem, a l'inici del segle XXI es va començar a posar en qüestió aquest model i a legislar i planificar tenint en compte tots els modes de transport, afavorint la mobilitat amb els més sostenibles.

Malgrat aquesta tendència, encara avui hi ha moltes reticències a aplicar mesures de mobilitat que impliquin alguna restricció al vehicle privat. Tot i això, diverses experiències municipals ens mostren que aplicant estratègies de *push & pull* (limitant la mobilitat en vehicle privat i promovent la mobilitat en d'altres mitjans de transport) es pot aconseguir superar-les.

L'aplicació d'una estratègia *push & pull* no és una tasca trivial i cal una bona planificació i comunicació a tots els nivells: tècnic, polític i social.

En aquest capítol es mostra una pinzellada de l'evolució de la mobilitat en les últimes dècades, les reticències que encara hi ha avui a tocar el vehicle privat i com aplicant estratègies de *push & pull* s'ha pogut anar superant l'oposició existent.

2.1. Més de 40 anys d'hegemonia del cotxe

A partir dels anys 60 del segle passat l'accés al cotxe es va anar fent més habitual amb la compra de vehicles de tipus turisme que cada cop estaven més a l'abast de les diferents capes socials. Això va afavorir-ne la proliferació, sobretot perquè la possessió d'un vehicle estava vista com un senyal de progrés, un major poder adquisitiu i una millora de la qualitat de vida. Tothom volia tenir el seu propi vehicle i per tant, calia promoure i facilitar la seva circulació.

Abans d'aquest *boom* del cotxe, les ciutats tenien un cert equilibri entre els diferents modes de transport: vehicles de transport públic, a peu, bicicleta, vehicles privats; però l'adveniment progressiu del cotxe va alterar aquest equilibri a favor d'aquest darrer. Cada cop es destinava més espai al vehicle privat, se li oferien més carrils de circulació i places d'aparcament pels centres de la ciutat, reduint l'espai disponible per a la resta de modes i creant autèntiques autopistes urbanes.

A Barcelona, la dècada dels anys 60 fou la del definitiu declivi dels tramvies que, d'entre altres raons, es considerava que destorbaven el trànsit!!! Un cop aquests van desaparèixer, van sorgir els carril bus per mirar que en alguns trams l'autobús no quedés definitivament engolit, si bé durant dècades la seva progressió fou mínima i el vehicle privat gaudia d'una total hegemonia.

Un altre fet que va impulsar l'ús del cotxe va ser la creació de grans polígons de vivendes a l'àmbit metropolità de les grans ciutats. Aquests nous barris perifèrics es van desenvolupar de manera precipitada, amb nul·la o escassa planificació en termes de mobilitat i sense pensar en on aparcarien els milers de vehicles que anys més tard adquiririen les famílies.

Durant dècades aquesta manca de planificació ha condicionat, i encara ho continua fent avui, la utilització de bona part de l'espai públic. Encara avui, molts barris consumeixen una quantitat desproporcionada d'espai públic per a encabir-hi desenes de vehicles aparcats l'un al costat de l'altre i que es passen la major part del temps aturats. Aquest fenomen és tant propi dels centres urbans d'una certa densitat com encara més en àmbits suburbans de baixa densitat en els quals la motorització és major per la necessitat de fer desplaçaments més llargs i amb poques alternatives de transport.

2.2. Creació d'un corpus normatiu

Avui en dia, el model de mobilitat on el cotxe té un domini hegemònic sobre la resta de modes de transport ja s'ha posat en qüestió a tot Europa i s'estan impulsant polítiques orientades a la mobilitat sostenible. Normatives com la Llei de mobilitat catalana (2003), la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009), o el Green Paper on Urban Mobility (2007) aposten per un model de mobilitat que segueix els postulats de la mobilitat sostenible.

També els diferents documents de planificació de la mobilitat, tant a nivell local (Plans de mobilitat urbana) com a nivell metropolità (Plans Directors de mobilitat), s'elaboren a partir de les pautes de la mobilitat sostenible.

2.2.1. LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat

Aquesta Llei aprovada pel Parlament de Catalunya té per objecte:

“La recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures; la visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat; la intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport; la seguretat integral de les persones; el respecte al medi i als seus valors; la minimització del consum de recursos energètics i de sòl; la incorporació de sistemes de transport intel·ligents, més eficients i segurs, o la voluntat d'aprofitar les oportunitats de generació d'activitat econòmica a tots els racons del país són alguns dels objectius bàsics d'aquesta Llei. Per assolir-los, articula un sistema de planificació que engloba tots els mitjans de transport, públics i privats, el qual ha d'establir mecanismes que garanteixin una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible i ha d'oferir als ciutadans i a les empreses una qualitat de servei d'acord amb els estàndards del país”.

2.2.2. Estrategia Española de Movilidad Sostenible

Anàlogament, el 2009 es va aprovar a nivell de l'Estat espanyol aquest document, que:

“Pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco habrá de tenerse en cuenta principalmente en los procesos planificadores que afecten al sector transporte, pero también influirá en otros sectores como el energético y urbanístico que tienen efectos directos sobre la movilidad y sus impactos (gases de efecto invernadero, ruido, contaminación atmosférica, seguridad energética, seguridad, salud, etc.). Se impone por tanto la necesidad de aplicar de manera coordinada entre los distintos sectores afectados, las directrices y medidas aquí contenidas”.

2.2.3. Llibre verd de la mobilitat urbana

La Comissió Europea va adoptar el Llibre verd “Cap a una nova cultura de la mobilitat urbana” el 2007, establint una nova agenda europea per tal d'identificar els obstacles que dificulten l'assoliment d'una millor mobilitat urbana i com superar-los.

Es pretén facilitar la cerca de solucions mitjançant la difusió de bones pràctiques, aportant eines per tal de millorar la qualitat del transport públic, com incrementar l'ús de tecnologies netes i energèticament eficients, com es pot promoure l'anar a peu i l'ús de la bicicleta o com protegir els drets dels usuaris del transport públic.

Posteriorment, l'any 2009 la Comissió Europea va adoptar el Pla d'Acció de la mobilitat urbana, que proposa vint mesures per promoure i ajudar les administracions locals, regionals i nacionals per assolir els objectius per una mobilitat urbana sostenible. Amb aquest Pla d'Acció la Comissió Europea va expressar per primer cop un explícit paquet de suport a mesures de mobilitat urbana.

Aquestes accions van ser llançades pels següents tres anys, i el Pla d'Acció va ser revisat per tal de desenvolupar el paquet de mobilitat urbana 2013.

2.3. Millora del repartiment modal: un miratge a causa de la crisi?

Des de l'any 2008 s'ha constatat un canvi modal aparent amb menor utilització del vehicle privat i en percentatge han pujat els modes d'anar a peu, en bicicleta i en transport públic, que o bé han augmentat en valor absolut o bé ho han fet en valors relatius en no reduir-se tant el nombre de viatges. Evidentment, aquest canvi ha estat degut a la menor activitat econòmica i per tant a la reducció dels desplaçaments més llargs per motiu feina (menys ús del vehicle privat) i en tot cas augment dels desplaçaments de proximitat (major ús de la resta de modes).

Tanmateix veiem com a la mínima que s'apunta la recuperació econòmica (8% més de viatges per motius laborals el 2014) es dispara novament l'ús del cotxe reduint-se el de la resta de modes.

EMEF 2013 – 2014 en 6 dades	
+7,9 %	mobilitat per motius laborals
-0,5 %	mobilitat total
-3,6 %	modos no motoritzats
-7,2 %	bicicleta
+3,5%	vehicle privat
-1,5%	de repartiment modal de la mobilitat no motoritzada

Fig. 1. La EMEF en sis dades. Quines conclusions en traiem? #mobilitat

Font: @XarxaMOBAL

És per tant evident que l'ús del vehicle privat té una tendència a l'alça si no es duen a terme actuacions transversals que potenciïn la resta de modes, i amb aquestes dades en tornem a veure la necessitat.

Per altra banda, i sobretot pels desplaçaments de proximitat, l'anar a peu és el mode preponderant en els nuclis urbans, i això que en molts casos les condicions no són les més adequades (voreres insuficients, obstacles, vehicles aparcats, itineraris no accessibles).

2.4. Les reticències existents en polítiques de racionalització del vehicle privat

Tot i els avenços constats a nivell legislatiu i en alguns casos en el dia a dia, malgrat que conceptualment ja s'ha fet el canvi cap a la mobilitat sostenible, a dia d'avui quan es posen en pràctica les noves polítiques de mobilitat seguim trobant reticències de molts tipus, sobretot en aplicar mesures que comporten una restricció i racionalització de l'ús del vehicle privat.

Fins i tot en el marc de la redacció dels plans de mobilitat urbana, és freqüent l'aparició de posicions que defensen l'estatus hegemònic del vehicle privat limitant la resta d'usuaris de la via pública (sobretot els no motoritzats) en un nivell inferior.

Els usuaris de la mobilitat no motoritzada són els més dèbils i, per tant, els que reben més directament els efectes negatius de la mobilitat motoritzada: contaminació, accidentalitat i incomoditats per desplaçar-se. Alhora veuen sacrificat l'espai públic com a espai per gaudir en tots sentits de la via pública (per desplaçar-se, per estar, per relacionar-se, per jugar-hi). És

paradoxal com els qui de manera més aferrissada defensen la preponderància del vehicle privat no s'adonen que tothom, en algun moment o altre, és un vianant, mentre que no tothom és usuari del vehicle privat.

Alguns dels arguments més freqüents que s'escolten de part dels qui defensen l'hegemonia del vehicle privat en l'espai públic són els següents:

- “Sempre s’hi ha pogut arribar / aparcar”.
- “Pagar impostos vinculats al vehicle dóna dret a un ús prioritari de l'espai públic” o “Aparcar el cotxe és un dret i com a tal l'administració té l'obligació de garantir-lo”.
- “Millorar la mobilitat en cotxe redueix la congestió i evita problemes de trànsit, cosa que fa que el transport públic millori”.
- “Aquí tots anem en cotxe per curt que sigui el desplaçament, sempre s’ha fet així. Això no és com a Barcelona”.
- “Els clients vénen tots a comprar amb el seu cotxe, si no poden aparcar davant la botiga no vindran”, o bé “El cotxe és molt còmode perquè des d’ell pots veure tots els aparadors”.
- “Els cotxes buscant aparcament donen vida a la plaça.”

Evidentment tots aquests arguments són totalment qüestionables i rebutjables. Avui en dia sabem, amb dades objectives, que potenciar la mobilitat no motoritzada té efectes positius:

- millora en la seguretat viària
- millora de la salut de les persones
- disminució de la contaminació atmosfèrica i acústica
- millora de la convivència i les relacions socials entre els veïns
- millora del comerç de proximitat
- millora de la qualitat de l'espai públic
- Fins i tot sabem que té efectes positius en la pròpia mobilitat en vehicle privat al fer-la més fluïda i ordenada.

Tanmateix ens trobem sempre amb la postura d'aquell qui es resisteix a aquesta millora, tot i haver-hi ja una bona sèrie d'exemples pràctics, que li costarà de reconèixer com a comparables al seu cas particular.

Ens trobem, doncs, en un punt complex de les polítiques de mobilitat: per una banda el model teòric de la mobilitat sostenible s'ha consolidat com el model vàlid i de futur; malgrat això, sovint succeeix que en el moment de l'aplicació pràctica d'aquests postulats de la mobilitat sostenible encara hi ha moltes reticències i dificultats per a tirar endavant actuacions que tenen incidència sobre la mobilitat en vehicle privat.

Diverses circumstàncies juguen en contra de l'aplicació de mesures de mobilitat sostenible. Més enllà de dificultats tècniques o pressupostàries, existeixen factors socials que actuen com a bloquejadors de les accions vinculades a la restricció del vehicle privat.

Alguns d'aquests factors són:

- 1) **Reticències al canvi per part d'alguns col·lectius socials o de la ciutadania en general.** Les actuacions que impliquen una reducció o racionalització de l'ús del vehicle privat acostumen a tenir un important impacte en els hàbits de la gent. Això pot generar postures d'oposició social, ja sigui per part de col·lectius organitzats o directament una corrent d'opinió negativa que pot considerar que la seva qualitat de vida s'ha vist reduïda.
- 2) **Manca de determinació política.** Precisament pel fet explicat en l'anterior punt, molts responsables polítics tendeixen a evitar les actuacions de mobilitat que impliquen restriccions a la mobilitat en vehicle privat ja que temen l'impacte negatiu que això pot tenir en forma de crítiques socials.
- 3) **Herència històrica del model hegemònic del vehicle privat.** Un fet que de vegades passa força inadvertit, però que té la seva importància, és l'herència històrica del model hegemònic del vehicle privat. Encara avui en dia, moltes de les solucions tècniques que es proposen per als problemes de mobilitat a les ciutats tenen una especial preocupació a no dificultar la mobilitat en vehicle privat i, en tot cas, el que sí que s'ha guanyat és que es dona tracte més acurat a la resta de mitjans de transport.

Només cal anar a l'hemeroteca per trobar-nos molts exemples de les dificultats que suposa tirar endavant actuacions que trenquen el concepte de mobilitat hegemònica del vehicle privat: "anar on vulguis i aparcar de franc".

El Periódico, 03/05/05

L'àrea verda obre amb places lliures i el 9% de parquímetres sabotejats

Els infractors no residents començaran a ser multats d'aquí a 15 dies, i els veïns, al setembre
CiU i PP reparteixen desenes de milers de targetes contra el nou pàrquing de pagament per a veïns

TONI SUST
BARCELONA

El nou sistema d'aparcament per a residents va entrar ahir en vigor, en una jornada en què va cridar l'atenció l'existència de places lliures al centre de Barcelona i en què el 9% dels nous parquímetres van aparèixer deteriorats per accions de sabotatge. També es van registrar protestes veïnals. I els regidors de CiU i el PP van començar a repartir desenes de milers de targetes contra el pàrquing de pagament.

L'alcalde, Joan Clos, que va firmar un conveni amb el RACC perquè estudiï el funcionament de l'àrea verda, va confiar que la mesura reduirà la congestió del trànsit i va assegurar que es reforçarà el transport públic. El regidor de Mobilitat i pare del nou sistema d'aparcament, Jordi Hereu, va afirmar que la jornada va transcórrer amb "tota normalitat, sense incidències destacades i amb un alt grau de civisme per part dels usuaris". Aquesta frase no inclou, amb tota certesa,



Un dels nous parquímetres, amb la pantalla plena d'adhesius mig arrencats, al carrer de Sicília.

Foto: CARLOS MONTAÑÉS

[www.diaridegirona.cat](#)

Diari de Girona

[Local](#)
[Més Notícies](#)
[Esports](#)
[Economia](#)
[Opinió](#)
[Oci](#)
[Tendències](#)
[Comun](#)

[Vídeos](#)
[Fotos](#)
[Àudios](#)

[Diari de Girona > Multimèdia > Fotos > Comarques](#)

Revolta contra la zona verda de Palamós



[f M'agrada](#)
[160](#)
[Compartir:](#)
[t](#)
[w](#)
[p](#)
[e](#)
[s](#)

[Identifica't / Registra't](#)

regió7.cat El diari de la Catalunya central NOTÍCIES **Comarques** HEMEROTECA

PORTADA ESPORTS CULTURA OCI ECONOMIA OPINIÓ

ELECCIONS Consulta els resultats electorals al teu municipi | Llistat dels futs

regió7.cat » Comarques

anòia

La líder de les firmes contra la zona blava a Igualada en presenta 10.750

☆☆☆☆☆  8+1  Tweet 0  Recomendar 0

L'Ajuntament assegurava que no les tenia, però des d'ahir ja han passat el tràmit de registre.

F. V. / IGUALADA La veïna d'Igualada Imma Canas va lliurar ahir a l'Ajuntament, a les onze del matí, una instància per la derogació dels 211 nous aparcaments de pagament, juntament amb les 10.750 firmes que ha recollit des de fa sis setmanes contra l'ampliació de la zona blava. Els caps dels partits de l'oposició van acompanyar-la en l'acte.

Després que a principi del mes de febrer s'anunciés per part del consistori igualadí la implantació de 211 noves places d'estacionament regulat, Canas, propietària d'un bar de la localitat, va encetar la recollida de firmes en contra de la mesura. Ara, el lliurament ha tingut lloc un dia després que el tinent d'alcalde Jordi Riba (PSC) qüestionés l'estat en què es trobava la campanya. En la compareixença, Riba va desmentir que les firmes ja s'haguessin lliurat a l'Ajuntament «per cap dels mecanismes de registre» i es preguntava «qui tenia les signatures». El membre de l'equip de govern afegia que «els ciutadans que havien firmat bé tenen dret a saber qui té les signatures i què se'n ha fet».

Ahir, Imma Canas, en declaracions a Regió7, afirmava que «les signatures ja les havíem portat a l'Ajuntament el dia 12, però van dir-nos que no estaven presentades correctament i que calia presentar-les en blocs i enumerades». La impulsora de la recollida de firmes va contestar que «vam tancar la recollida de firmes fa poc més d'una setmana. Durant aquest interval hem fet les còpies per poder lliurar-les i les hem validat, res més». Canas té el suport dels tres partits que estan fora del govern local, CiU, ERC i PP.

La recollida de firmes seguirà, tot i que amb les que s'han presentat ja s'ha formulat la instància perquè el govern d'Aymami reconsideri la decisió o es convoqui una consulta popular.

30/10/2008, Vallesoriental.com

La protesta per la supressió de l'aparcament del Pla de les Pruneres, arriba al ple



Membres de la campanya "Salvem el Pla de les Pruneres com aparcament gratuït", impulsada per Independents per Mollet (IxM) i EUIA de Mollet, van protagonitzar ahir vespre una acció de protesta per oposar-se a la pretensió municipal de "suprimir l'aparcament gratuït del Pla de les Pruneres, per construir-hi un aparcament soterrat de pagament, amb la meitat de les places actualment existents".

Durant l'acció, que va transcórrer en total silenci i sense cap mena d'incident, membres de la campanya, van desplegar una pancarta amb el text "NO al parking de pagament del Pla de les Pruneres!" i van mostrar i distribuir entre el públic assistent a la sessió plenària de l'Ajuntament, cartells identificatius de la campanya.

Jesús M. Carrasco, president d'Independents per Mollet (IxM) ha assenyalat que l'objectiu de l'acció va ser el de "portar al ple un missatge que ja compta amb el suport d'ara ja, prop de 8000 ciutadans, que amb les seves signatures estan dient que la supressió d'aquest important aparcament gratuït sense donar cap alternativa i en un context de crisi econòmica, és un greu error i que la supressió i reducció de places d'aparcament disponibles, escanyarà encara més la situació actual, perjudicant a milers de ciutadans, i als comerços i serveis de la ciutat".

Carrasco, ha denunciat que els responsables de l'Ajuntament molletà "no poden seguir mirant cap a una altra banda com si aquí no passés res, perquè estem davant d'una autèntica revolta veïnal", i ha reclamat a l'Equip de Govern municipal (PSC-CiU) que "escolti la veu d'aquests milers de ciutadans, que reclamen que es paritzi la construcció de l'aparcament de pagament a Les Pruneres, i s'arregli i es reobri aquest espai per recuperar l'ús que ha tingut a les darreres dècades, com aparcament gratuït i espai multiús".

PREMI NACIONAL DE COMUNICACIÓ 2009 **osona.com** DIARI DIGITAL FUNDAT EL 1996

FIRA DEL TUPÍ

SECCIONS OPINIÓ FOTOS PARTICIPACIÓ HEMEROTECA SERVEIS

 M'agrada  Comparteix 5  Tweet 2  8+1 0  Pin it  guardeu l'article 

Sant Julià de Vilatorrada implanta la zona blava tot i les reticències dels veïns

- L'estacionament serà gratuït però limitat a una hora i mitja
- La mesura es començarà a aplicar aquest dilluns, de moment sense multes durant el primer mes

Irene Giménez Vinyet, Sant Julià de Vilatorrada | Actualitzat el 31/08/2014 a les 07:02h

Arxivat a: Municipis, Ajuntament de Sant Julià de Vilatorrada, trànsit, zona blava, aparcament



Els rellotges que es faran servir a la zona blava de Sant Julià de Vilatorrada. Foto: Adrià Costa

per millorar l'experiència d'usuari, mostrar publicitat adaptada als vostres interessos i recollir dades amb l'objectiu d

EL DIARI DIGITAL DEL VALLÈS ORIENTAL
NacióGranollers.cat

SECCIONS OPINIÓ FOTOS PARTICIPACIÓ HEMEROTECA SERVEIS

M'agrada Comparteix 0 Tweet 1 G+ 0 Pin it guardeu l'article PDF

Els veïns de Caldes reclamen més aparcaments al voltant de la reformada Pi i Maragall

- El govern local preveu construir, a mig termini, un aparcament permanent al carrer de Raval Canyelles
- Les obres a l'avinguda duraran 5 mesos

Redacció | Actualitzat el 15/07/2013 a les 19:00h

Arxivat a: Societat, reforma, obres, avinguda, Caldes de Montbui, Pi i Maragall, aparcaments



El dibuix de la nova avinguda conté voreres més amples. Foto: Aj. Caldes de Montbui

EL DIARI DIGITAL DEL VALLÈS ORIENTAL
NacióGranollers.cat

SECCIONS OPINIÓ FOTOS PARTICIPACIÓ HEMEROTECA SERVEIS

M'agrada Comparteix 0 Tweet 2 G+ 0 Pin it guardeu l'article PDF

630 firmes contra la zona blava del centre de Montornès

- Els veïns asseguren que els aparcaments de rotació «no tenen sentit» al bell mig del municipi

Lluís Vilardó/ACN | Actualitzat el 22/04/2013 a les 12:10h

Arxivat a: Societat, zona blava, centre, montornès, firmes, oposició



Una de les zones blaves del centre de Montornès del Vallès. Foto: Lluís Vilardó

EL PUNT AVUI+ M'agrada 29 mil Follow

Dimecres, 27 de maig del 2015

INICI BARCELONA AGENDA CINEMA SERVEIS CANALS PARTICIPACIÓ REGISTRE BLOGS VÍDEOS

Portada Territori Societat Punt divers Política Economia Cultura Comunicació Opinió Esports

Urbanisme

« Enrere

Enviar un comentari

Montgat estrena un passeig que manté dividida l'opinió dels veïns

Els botiguers, en contra de la conversió de la riera Sant Jordi en zona de vianants

14/06/10 02:00 - MONTGAT - GERARD ARIÑO

Va ser una estrena amb polèmica. Una de les obres més esperades pels veïns de Montgat, la canalització de la riera de Montgat, es va inaugurar ahir al migdia amb una societat dividida. D'una banda, els botiguers i alguns veïns lamenten que el passeig nou limiti la circulació de vehicles i que això faci disminuir, com diuen, el volum de vendes del comerç local. De l'altra, grups de veïns destaquen l'augment de seguretat que suposa canalitzar la riera i agraeixen que hi hagi un espai per poder-hi passejar.

Hi van haver xiulets i aplaudiments a parts iguals. Partidaris i detractors de la riera nova Sant Jordi van exterioritzar ahir els seus estats d'ànim just quan

Facebook Twitter Google+ LinkedIn



Desenes de persones van sortir ahir a estrenar la nova riera Sant Jordi de Montgat. Foto: ORIOL DURAN.

EL PUNT 19.01.06

Veïns de Mataró volen que s'elimini un carril bici perquè els treu aparcaments

Diu que la via de la ronda Cervantes és «inútil» perquè ningú la fa servir

LLUÍS MARTÍNEZ, Mataró

El carril bici que l'Ajuntament de Mataró acaba d'instal·lar a la ronda Cervantes no agrada a alguns veïns. Denuncien que és «inútil», perquè ningú el fa servir, i que ha obligat a eliminar places d'aparcament. Per això recullen signatures per aconseguir suprimir-lo.

El carril bici, que transcorre al llarg de les rondes Cervantes i Joan d'Àustria de Mataró, a tocar de la riera de Sant Simó, ha obligat a reduir l'amplada dels carrers +M. i a canviar de lloc els aparcaments. Els veïns consideren que els cotxes que abans estacionaven a la banda de la riera «ho fan ara gairebé al mig de la carretera», en un espai que s'ha delimitat entre la via ciclista i la calçada. A més, asseguren que gairebé ningú fa servir el carril, que és de doble sentit, exclusiu per a bicicletes. Segons explica Susana Cano, «els ciclistes continuen utilitzant les voreres per pujar i baixar la ronda». Per aquests motius, algunes botigues i bars de la zona estan recollint signatures perquè l'Ajuntament faci marxa enrere i tregui el polèmic carril, que fa només unes setmanes que va començar a funcionar. Cano assenyala que ja han recollit gairebé un miler de firmes i que en els pròxims dies les entregaran a l'Ajuntament.

Els veïns ja alerten que els problemes de trànsit que ara hi ha no seran res en comparació amb l'estiu, quan la gent vulgui anar a la platja i faci servir la ronda per accedir al passeig Marítim. El propietari d'un bar de la ronda Cervantes, Salvador Badó, lamenta també que l'Ajuntament no hagi aprofitat l'actuació per millorar el carrer, ja que hi ha un tram que no té vorera, i que, tot i ser una de les vies més transitades, hagi decidit reduir els carrils dels dos sentits.

JUEVES, 3 DE ENERO DE 1974

LA VANGUARDIA ESPAÑOLA

LA «ISLA DE PEATONES», TEMA POLEMICO

Antes del día 7, el Ayuntamiento debe resolver
si continúa o no la experiencia

DOS CRITERIOS TOTALMENTE OPUESTOS

¿Seguirá el día 7 de este mes la «isla de peatones»? Cabe formularse esta pregunta cuando el experimento —no olvidemos que como a tal ha sido calificado por el Ayuntamiento— lleva ya un par de semanas de rodaje y ya es posible advertir los resultados que haya producido. Pero, según el condicionamiento municipal inicial el que prosigiera más allá de la fecha citada el «régimen especial» para este sector del barrio antiguo barcelonés de 31 hectáreas, depende exclusivamente de la voluntad ciudadana.

Y aquí empiezan los problemas importantes. ¿Cómo debe expresarse esta voluntad ciudadana? ¿En ella debe tener más peso la mayoría barcelonesa o la minoría afectada directamente? Dado el hecho de que en el interior de la isla hay paz pero no acuerdo ya quién se atenderá preferentemente: a los que aceptan y defienden la medida o a aquellos que se oponen firmemente a ella?

La «isla» en este par de semanas que lleva de servicio ha mostrado una serie de virtudes externas extraordinariamente amables. La gente ha paseado por la zona placida y complacientemente y, en apariencia, los establecimientos del sector se han visto nutridamente concurridos. La apariencia ha sido de distensión: de alejamiento del tráfico y de sosiego. De un modo superficial la ciudad parece haber aceptado con simpatía la idea.

Sin embargo... no es lo mismo acudir a la «isla de peatones» y contemplarla como una agradable novedad que vivir en ella. La capacidad de movimientos de los

que allí residen se ha visto seriamente condicionada y limitada. La libertad de uso del vehículo y de tomar opciones ante cualquier contingencia resultante con el mismo como son las más o menos frecuentes idas y venidas en coche desde el lugar de residencia la han perdido los allí que pueden marcharse cuando quieran pero sólo les es doble regresar en coche a determinadas horas. Esto no ocurre con el resto de los barceloneses.

Igual sucede con las molestias que a veces llegan a condicionar —dicen— la vida de los negocios en muchos lugares de las 60 calles cerradas para los vehículos durante unas horas del día. Hoteles, garajes, pensiones, médicos y otros profesionales se sienten perjudicados. El suministro a los comercios no parece ser compatible con las preferencias de algunos industriales del sector.

En resumen, que la «isla de peatones» es actualmente la delimitación exacta de un nuevo sector polémico que pudiera llegar quizá a ser conflictivo. Porque sus habitantes están en desacuerdo. Muchos de ellos apoyan calurosamente la idea, en tanto que otros se oponen a que siga el ensayo y piden que el Ayuntamiento haga una encuesta para conocer soluciones e ideas que permitan prolongar la idea —si el Ayuntamiento lo estima oportuno— «con las mínimas molestias y perjuicios».

Como en definitiva lo esencial es, a nuestro juicio, que la medida que se adopte beneficie a Barcelona a través del mayor número de ciudadanos posible y que cause los mínimos perjuicios posibles, creemos que la decisión final debe ser sopesada con la mayor objetividad y ponderación.



Diputació
Barcelona

2.5. Canviar el model de mobilitat és possible, el cas d'Holanda i la bicicleta

El fet que aquest model de mobilitat hagi estat el predominant durant més de 40 anys no vol dir ni que sigui el millor, ni que sigui desitjable, ni molt menys, que no es pugui canviar. Un bon exemple el trobem en el cas d'Holanda.

Als Països Baixos, fins a mitjans del segle passat el nombre de ciclistes superava de llarg la resta del trànsit (tot i que històricament les vies ciclistes que hi havia eren estretes, perilloses, sense continuïtat i fins i tot absents a les cruïlles). Malgrat aquest protagonisme de la bicicleta, a partir dels anys 50 també es va produir l'augment exponencial del vehicle privat.

Els factors que més van incidir en aquest augment foren: la necessitat d'haver de reconstruir el país després de la Segona Guerra Mundial i l'increment del poder adquisitiu de la població. Tot això, va dur a refer les ciutats, en ocasions fins al punt d'enderrocar edificis per crear nous espais pels cotxes i sacrificar una part de la infraestructura existent per a bicicletes. Les places van convertir-se en aparcaments per a cotxes i els nous desenvolupaments urbanístics tenien grans avingudes per vehicular el trànsit motoritzat.

Però aquest "progrés" també va comportar un cost terrible: la bicicleta va ser marginalitzada i el seu ús va disminuir fins un 6% anual. A causa de l'increment del trànsit també es va produir un important augment d'accidents: el 1971 es van enregistrar 3.300 víctimes mortals i més de 400 foren nens de menys de 14 anys.

Aquesta elevada mortaldat dels infants va fer que la gent sortís al carrer per protestar, generant un important moviment social contrari a la proliferació indiscriminada del trànsit. La campanya Stop de Child Murder (aturem els assassinats de nens) (<http://www.streetsblog.net/2013/02/20/the-origins-of-hollands-stop-murdering-children-street-safety-movement/>) demanava carrers més segurs tant pels nens com pels vianants i ciclistes en general.

La seva crida va ser escoltada, especialment quan el 1973 la primera crisi del petroli va aturar el país. En aquestes circumstàncies el Primer Ministre holandès es va dirigir a la població amb un missatge clar: aquella crisi canviaria les seves vides, havien de canviar els seus hàbits i dependre menys de l'energia vinculada al petroli. Juntament amb aquest missatge, però, també se'n va transmetre un altre: el canvi de model era possible sense reduir necessàriament el nivell de qualitat de vida.

De la pressió popular exercida en aquells moments durs i de les decisions preses arran d'un seguit de circumstàncies n'ha resultat l'Holanda que coneixem avui dia, que és un dels països del món amb el major nombre d'usuaris de la bicicleta alhora que és també el lloc més segur per anar-hi, gràcies a la gran xarxa de carrils bici que es pot trobar arreu del país, però també gràcies a unes polítiques continuades que han situat els modes de transport no motoritzats en el centre dels hàbits de mobilitat de la ciutadania.

És doncs una mostra que la determinació dels ciutadans juntament amb l'aplicació de polítiques de llarg abast, pot servir per canviar un determinat model de mobilitat i crear-ne un altre que avui és un exemple on emmirallar-se.

2.6. Cap a una nova mentalitat

Sigui com sigui, una determinada situació que se sustenta sobre el tot permès al vehicle privat i que afecta en gran mesura el poder anar a peu, en bicicleta o limita l'ús del transport públic no és acceptable a dia d'avui i s'acaba traduint en socialment insostenible, veiem-ne alguns exemples més propers.

És el que va succeir a **Santa Coloma de Gramenet** als carrers al voltant del Mercat Municipal Sagarra: coincidint amb la necessària reforma del mercat i dels carrers adjacents, els veïns van estar d'acord a fer-los de plataforma única i amb accés restringit de vehicles, ja que abans hi havia la impressió que els cotxes molestaven per la mobilitat a peu en ser carrers estrets. L'èxit de la peatonalització es deu al fet que els veïns valoren més el poder anar a peu amb major comoditat que aparcar al carrer, i més encara si tenen una plaça d'aparcament fora calçada perquè l'espai públic no se l'apropriïn pel cotxe aquells que no en tenen.

Potser el més significatiu és que aquest raonament té també una explicació prèvia i una repercussió posterior:

- Com a explicació prèvia hi havia la impressió que la ciutat s'havia quedat enrere respecte a ciutats veïnes en termes d'arranjar de forma més amable els carrers, la gent ho comparava amb actuacions executades en d'altres municipis i es preguntava per què eren els últims a experimentar transformacions urbanes d'aquest tipus. Els propis comerciants veien que l'entorn no s'havia transformat com en d'altres municipis i s'havia demanat varies vegades la transformació de l'Avinguda de la Generalitat, que forma part de l'actuació ara executada.
- I com a explicació posterior el fet que recentment s'ha fet també una votació per tal de decidir quina secció es tria per la remodelació del carrer Pompeu Fabra, carrer situat a prop de l'àmbit de què parlem i que actualment té dos carrils d'aparcament amb voreres estretes. L'opció triada ha estat l'adopció de plataforma única sense cap aparcament. I l'opinió expressada per gent de tots els barris de la ciutat és que aquesta part del centre ha quedat molt bé.

Un altre context totalment diferent però on es demostra que els ciutadans no estan disposats a seguir aguantant certes situacions és el de **Torrelodones** (Comunitat de Madrid), municipi de baixa densitat en el qual el 75% dels habitatges són unifamiliars, i on a totes les enquestes sorgia la petició d'ampliar les voreres i el debat sobre l'espai públic és un tema que apareix constantment. Un dels aspectes agreujants del municipi és el fet que la majoria de centres escolars estan situats en un extrem d'un dels nuclis, de manera que l'ús predominant per anar a escola és el vehicle privat, el que generava situacions de conflicte entre els vianants i els vehicles sobretot al voltant de les escoles, on hi havia dificultats importants per poder accedir-hi a peu.

Aquesta remor de fons de voler canviar les coses s'ha canalitzat des de l'Ajuntament amb el plantejament d'anar transformant la situació mitjançant la generació de molta participació, carregar-se d'arguments i anar pas a pas perquè si es vol anar massa ràpid es pot tirar en contra de la pròpia iniciativa. Tanmateix en alguns casos els propis ciutadans són els que han accelerat el procés, per exemple demanant que al voltant d'una escola es repliqués la millora de l'espai públic aplicada a una altra.

Veient-ho en termes de planificació, l'Ole Thorson explica que històricament la mobilitat es planificava segons la tendència dels anys anteriors, de manera que si el vehicle privat estava guanyant quota el que es feia era donar-li més espai perquè continués creixent. Aquesta manera de fer és totalment contrària a la mobilitat sostenible. El que cal és establir un objectiu de

distribució modal i actuar en conseqüència per executar unes mesures que permetin d'aconseguir-la.

El fet d'haver pres la decisió de fer aquest canvi d'enfocament ja és important per si sola. Les primeres experiències a casa nostra es van dur a terme pels volts de l'any 2000 en municipis com l'Hospitalet de Llobregat i Mataró. És de fet el fons pel qual es redacten els Plans de Mobilitat Urbana, però hi ha ajuntaments que encara no ho han assumit i per tant no ho afronten com cal.

Amb l'inici de la creació d'un corpus legislatiu a Catalunya ara fa 10 anys, es va emprendre un nou camí sense retorn que permet controlar les emissions i l'ús del vehicle privat. Tanmateix es van produint alt i baixos, en moments en què les decisions depenen de polítics que no creuen en aquests plantejaments i eviten alguns aspectes, fet aquest que fa perdre alguns anys, com per exemple no parlar en termes de contaminació, però per una altra banda es va en la direcció sostenible, de limitar el vehicle privat.

Així mateix, des del punt de vista del disseny urbà, algunes actuacions no estan suficientment ben pensades per l'ésser humà (espai lliure per a vianants), però segueixen un dels conceptes acceptats de millores pels vianants, com és l'ampliació de les voreres. El problema és que qui ho dissenya pensa només en una dimensió, moure's al llarg d'un eix, però el vianant no va recte, necessita creuar el carrer i en algunes reformes no es pensa com es creuarà. La ciutat és una trama, si no es visualitza com a tal la mobilitat no guanya en qualitat, ja que els accidents es produeixen a les cruïlles.

Una estratègia push & pull

Per tot el que s'ha comentat fins ara sembla obvi, doncs que, per tal de promoure un model de mobilitat sostenible real a mig i llarg termini, cal anar introduint, no només mesures que fomentin la mobilitat amb mitjans de transport sostenibles, sinó també mesures de restricció de la mobilitat en vehicle privat, especialment en l'àmbit urbà. És el que s'anomena una estratègia *push & pull*, és a dir, per una banda es racionalitza i/o limita la mobilitat en vehicle privat (*push*) i, per l'altra, s'incentiva la mobilitat en els mitjans de transport sostenibles (*pull*).

Cal tenir en compte que per tal de poder dur a terme actuacions d'aquest tipus és necessari que no es faci de manera improvisada sinó que s'ha de dissenyar una estratègia a diversos nivells:

- **Nivell tècnic:** les solucions *push & pull* que es proposin han de ser viables i creïbles. No té sentit plantejar una estratègia *push & pull* si les actuacions de pressió al vehicle privat no són prou intenses, o bé si les actuacions pull no són prou atractives com a alternativa real al vehicle privat.
- **Nivell polític:** les solucions proposades han de gaudir de prous arguments al seu favor per tal que els representants polítics que les assumeixin les puguin defensar i generin un cert consens al seu voltant.
- **Nivell social:** les solucions proposades s'han d'entendre per part de la ciutadania. Si el ciutadà només percep la part *push* (la que limita la mobilitat en vehicle privat), pot considerar l'actuació com una pèrdua de qualitat de vida. En canvi si percep en primer lloc l'actuació *pull* (la que beneficia els modes de transport més sostenibles) pot acceptar i, fins i tot, exigir l'aplicació de mesures *push*.

Un exemple paradigmàtic d'aquesta estratègia *push & pull* i de la transformació de les percepcions sobre la mobilitat la trobem en el sector del comerç. Tradicionalment aquest sector

sempre ha estat un dels més contraris a les actuacions que afecten a la mobilitat en vehicle privat (com ara la creació de zones de vianants, l'eliminació de places d'aparcament o la seva regulació) per la percepció, sovint equivocada, que la majoria de gent va a comprar al petit comerç amb el seu vehicle.

És veritat que de cara al comerç els darrers temps han sigut més difícils per assumir canvis, ja que a la progressiva obertura de superfícies de venda més grans (centres comercials, hipermercats, supermercats) s'hi ha afegit la crisi. En aquest context, l'execució per una banda d'obres a la via pública que en dificulten el pas i omplen de pols i soroll, així com posteriorment el necessari canvi d'hàbits per una part dels clients amb la supressió-trasllat de places d'aparcament, suposa el temor que es converteixi en l'estocada final a una tendència a la baixa de l'activitat.

Tanmateix des d'algunes associacions de comerciants també han començat a veure la transformació de la via pública en un espai d'ús col·lectiu per estar-hi, tranquil i sense la pressió de la circulació rodada, com una oportunitat per fer més atractiu el carrer i per atraure el client potencial a llurs comerços, considerant que un aspecte clau és el de crear un espai públic agradable, que permeti la seva utilització per a proposar activitats que atreguin tot tipus de públic (botigues al carrer amb activitats de tota mena, jornades temàtiques, etc). En són alguns exemples les activitats empreses a Igualada, Vic, Terrassa o Granollers, les campanyes de les quals es mostren tot seguit.

IGUALADA COMERÇ

Segueix-nos a:
 






**M'AGRADA
IGUALADA**



ACTUALITAT IGUALADA COMERÇ • NOTÍCIES • 20ª EDICIÓ DE LA BOTIGA AL CARRER

20ª EDICIÓ DE LA BOTIGA AL CARRER



Ambient de la Botiga al Carrer d'hivern de 2006

La UBIC informa a tots els igualadins, anoiens i visitants d'Igualada que la Botiga al Carrer d'estiu es farà el dissabte, dia 2 de setembre. Amb aquesta activitat es marca el tancament de les rebaixes de temporada. Aquesta és la vintena edició i ja són deu anys que en la nostra ciutat s'organitza aquesta popular activitat. Per aquest motiu l'entitat comercial igualadina vol fer una edició especial, tant en respecte a la publicitat com en respecte a les activitats.

Recordem que la Botiga al Carrer és una de les campanyes amb més èxit que organitza la UBIC i és l'oportunitat única per comprar els productes de la temporada vigent amb uns preus realment atractius. La Botiga al Carrer que la UBIC organitza aplega públic de pràcticament tot Catalunya. L'activitat comercial i promocional i la campanya amb més ressò exterior de la UBIC ja és referència i trobada ineludible per a molta gent.

I com a prova, només cal passejar per Igualada i veure nombrós públic, molt del qual és de Martorell, Sta. Coloma de Queralt, Tàrraga, Barcelona, Cervera, Berga, Reus, Esparraguera, Abrera, Olesa de Montserrat i un llarg etc. Amb aquest públic la projecció exterior que està aconseguint el comerç d'Igualada ja és una realitat.

La Unió de Botiguers i Comerciants d'Igualada va ser una de les primeres associacions que va organitzar la Botiga al Carrer. L'activitat es va estendre arreu de Catalunya amb anys posteriors, però el poder d'atracció que té l'edició igualadina és tan gran que l'afluència del públic supera un pur interès comarcal.

Aquesta activitat ha estat premiada el 2005 amb el Primer Premi Igualada Esdeveniments 2004.

cercar

IGUALADA COMERÇ
 CIUTAT PER VISITAR
 CIUTAT COMERCIAL
**ACTUALITAT IGUALADA
COMERÇ**
 AGENDA
NOTÍCIES
 MONTA EL TEU NEGOCI
 CONTACTAR
 FEINA
 BUTLLETÍ IGUALADA
COMERÇ
 ERROR 404

extranet associats
 usuari:
 clau:

Ajuntament de Vic

VICCC
 Capital de la Cultura Catalana 2016

Cerca en el lloc

[Inici](#) | [Notícies](#) | [Agenda](#) | [Bústia ciutadana](#) | [Plànol](#) | [Galeria d'imatges](#) | [Telèfons d'interès](#)

[Ajuntament](#) | [Oficina virtual](#) | [Turisme](#) | [La ciutat](#)

sou aquí: [inici](#) → [notícies](#) → vic celebra la sisena edició de la botiga al carrer

Vic celebra la sisena edició de la Botiga al Carrer

La Botiga al Carrer aplegarà 80 parades, fet que la consolida com una mostra de comerç multisectorial

Aquest dissabte, dia 14 de febrer, Vic acollirà la sisena edició de la Botiga al Carrer, que comptarà amb 80 parades, fet que amplia la diversitat de sectors comercials representants en aquesta edició. Segons els representants de Centre Vic, és una bona oportunitat per les botigues per fer marca pròpia i treure estocs després de les rebaixes. La presentació va anar a càrrec del regidor de Comerç i Món Rural, Jaume Puig, el gerent de Centre Vic, Roger Noguer i Mita Homs, representant de Centre Vic. Puig va explicar que en aquesta edició "l'organització de la Botiga al Carrer recau en Centre Vic, a través d'un conveni." Per la seva banda, Roger Noguer, va explicar que és una "edició ja consolidada per la participació de 71 botigues amb 80 parades" i va explicar que hi haurà coca i xocolata per a totes les persones que comprin a les parades. Els horaris de la Botiga al Carrer són de 9.30h a 13.30h i de 17.00h a 20.00h. Durant aquest horari, el carrer Manlleu quedarà tancat al trànsit de cotxes.

EL PUNT AVUI+

Economia
[« Enrere »](#)
[Enviar un comentari](#)

★
A-
A
A+

Terrassa promou turisme i comerç amb una fira del texà

El Denim Shop-Art es farà del 2 al 5 d'octubre amb botigues a dins de grans contenidors situats a la Rambla i diverses activitats

Les marques crearan productes amb texà per vendre en la mostra

19/07/14 02:00 - TERRASSA - JORDIALEMAN

L'associació Comerç Terrassa Centre, amb l'exregidora Maria Costa al capdavant, organitzarà en col·laboració amb l'Ajuntament entre el 2 i el 5 d'octubre una mostra d'activitats entorn de la roba texana –teixit denim– a la rambla d'Ègara per promocionar els comerços adherits i el turisme al municipi. La iniciativa, en què fa més d'un any que treballen, es va presentar ahir i s'anomena Denim Shop-Art Terrassa, i neix amb la voluntat de diferenciar-se de l'oferta comercial d'altres ciutats.

La idea és oferir una experiència de compra diferent, moderna i que permeti fugir del disseny actual de "les ciutats clons", que tenen uns centres urbans idèntics, amb la mateixa pavimentació i la mateixa tipologia de botigues i marques. "Hem de fer coses diferents per seduir la gent", va dir Costa, principal investigadora de la iniciativa i que ja va establir amb èxit al municipi la Fira Modernista.

Maria Costa, l'alcalde Jordi Ballart, l'arquitecte Pau Duran i membres de Neptuno Films amb el cartell del certamen Foto: CTC.

Notícies de ...
[Terrassa](#)

SALVATGE
GRN15
 GRANOLLERS

24/10
 ITINERARI URBÀ DE MoDA I TENDÈNCIES

Així, veiem com el model de centre de la ciutat pacificat i amb un gran dinamisme comercial s'ha anat imposant com el model a seguir, cosa que demostra la transformació de la percepció del sector del comerç respecte a les mesures de restricció del vehicle privat.

Aquesta transformació s'ha produït, en gran part, gràcies a posar en valor les bondats que aporten aquest tipus d'actuacions més que per una sensibilitat especial per a la mobilitat sostenible. És, doncs, un bon exemple que ens mostra com l'aplicació de polítiques de mobilitat de restricció del vehicle privat són viables i generen acceptació social si els avantatges que aquestes aporten són percebudes com a millors que els perjudicis que poden ocasionar.

Al llarg de l'elaboració de l'estudi s'ha percebut igualment com en diferents municipis els residents també han començat a plantejar-se obertament la necessitat de suprimir places d'aparcament per tal de gaudir tots plegats d'un espai públic de major qualitat i més segur, sense patir davant de casa els efectes de l'ocupació de l'espai que suposa el vehicle aparcats.

En aquest sentit, l'Ole Thorson manifesta que a dia d'avui ningú dubta que les superilles (o zones ambientals) han de servir per:

- Reduir la velocitat
- Reduir la utilització del cotxe
- Reduir la contaminació
- Millorar la seguretat viària

I en general els veïns demanen pel seu barri, i amb aquest ordre de preferència:

- Equipaments
- Com arribar-hi bé a peu
- Camins escolars
- Adequar itineraris per a bicis
- Millora del transport públic
- Menys cotxes

Conclusió:

La pacificació dels carrers requereix d'un canvi de mentalitat dels diferents usuaris de la via pública (veïns, comerciants, visitants, transportistes) que han d'anar interioritzant el concepte que l'espai públic és compartit i que cal afavorir una convivència raonable entre tots els diferents usos. Potenciant els modes no motoritzats estem afavorint el que aquests tenen de positiu respecte a la mobilitat (reducció de la contaminació, salut, qualitat de l'espai públic, etc.), però també ens mostren una manera diferent d'entendre l'espai públic des d'una perspectiva molt més comunitària. Els espais públics compartits basen el seu funcionament i èxit en l'establiment de relacions de convivència, tolerància i confiança entre els seus usuaris i això contribueix a incorporar aquests valors a la societat.

Si agafem l'exemple de països on aquesta idea del bé comú ja fa temps que està incorporada, es pot veure com, treballant en aquesta perspectiva, a mig termini la societat va incorporant els valors de civisme i de respecte necessaris per a poder relacionar-nos en espais públics comunitaris. Un exemple d'aquesta actitud de civisme i tolerància en l'ús en l'espai públic la trobem a Dinamarca, on malgrat que en un determinat tram hi hagi carril bici segregat de la vorera, està comunament acceptat que una persona gran circuli per l'espai dels vianants sí així se sent més segura i a més se li cedirà el pas, tot i que no hi ha cap norma que així ho reguli, és només una relació de prioritzar el bé comú, el civisme i la tolerància entre els usuaris de la via pública.

En definitiva, doncs, la creació d'espais públics compartits, on es prioritza la mobilitat a peu i en bicicleta, no només serveix per a millorar la mobilitat de l'entorn, sinó que és una manera de transmetre els valors de convivència i civisme en el conjunt de la societat.

3. ACTUACIONS TIPUS PER TRENCAR AMB L'HEGEMONIA DEL VEHICLE PRIVAT

Una relació de les actuacions més generals que es duen a terme són:

- Pacificació de carrers, limitació de l'espai públic per als vehicles
- Regulació de l'aparcament
- Taxes
- Sensibilització

3.1. Pacificació de carrers

Entenem aquí per la pacificació de carrers una modificació de la secció habitual de calçada central i voreres a diferent nivell (amb el que pot dur associat de velocitat dels vehicles poc controlada, voreres estretes, aparcament sobre les voreres, etc), de la que en resulta una secció més còmoda i segura pels modes no motoritzats.

El desencadenant per dur a terme l'actuació pot ser:

- Per necessitat infraestructural (renovació dels serveis del carrer, carrer molt deteriorat).
- Accessibilitat: aplicació de la normativa d'accessibilitat que porta a fer una plataforma única.
- Aplicació d'un pla de pacificació, reduint la circulació per determinats carrers, induint a una circulació més lenta i garantir una major seguretat per vianants i ciclistes.

3.2. Regulació de l'aparcament

Cada vegada la gent pren més consciència de la dificultat d'aparcar en aquells àmbits més concorreguts, alhora que com a veí es reclamen mesures de discriminació positiva per aparcar al barri de residència, argumentant que s'ha de poder deixar el cotxe en algun lloc.

Les àrees verdes d'aparcament, que actuen en aquest sentit de reduir la presència de vehicles forans, són ja prou conegudes arreu i cada vegada són més els municipis que s'atreveixen a instaurar-les alhora que són també més els veïns que les demanen com a possible solució.

L'aparcament té un altre vessant, i és que per tal de reduir el nombre de places en un àmbit en el que es vol fer més amable pels vianants, cal pensar abans la creació de bosses d'aparcament alternatiu.

Entre els casos analitzats hi ha exemples on, complementàriament a la regulació de les places d'aparcament a la via pública, s'està duent a terme la creació de bosses d'aparcament dissuasòries a l'exterior del nucli, gratuïtes o de tarifa reduïda, amb la possibilitat ja sigui de continuar el desplaçament amb una línia d'autobús, o bé de fer-ho a peu per les reduïdes dimensions del nucli urbà (màxim 10 minuts a peu).

3.3. Taxes

Les taxes al vehicle privat, a la propietat o a l'activitat econòmica poden tenir dues finalitats, no necessàriament excloents:

- La de ser dissuasòries en el moment de pagar-les.
- La de finançar les actuacions i la gestió dels modes de transport més sostenibles.

3.3.1. Taxes al vehicle privat

Es percep clarament com a tal el peatge urbà, és a dir l'haver de pagar per accedir a l'àmbit central de la ciutat. Però en substitució també ho pot ser la regulació de l'aparcament a la gran majoria de places d'aparcament a la via pública, és a dir, el pagar per aparcar substitueix el pagar per circular.

És una taxa clarament dissuasòria a l'hora d'utilitzar el cotxe i per tant incita a buscar alternatives; i s'acostuma a argumentar que la recaptació va destinada a actuacions en transport públic o modes no motoritzats.

3.3.2. Taxes a la propietat

N'és un exemple el recàrrec de l'Impost de Béns Immobles (IBI) que paguen tots els propietaris dels municipis de la primera corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

El raonament és el mateix que puguin tenir altres serveis municipals com l'impost de la recollida d'escombraries, pel fet que per residir en un determinat indret l'administració ha de proveir un seguit de serveis.

No és dissuasòria pel fet que independentment dels hàbits de mobilitat es paga igualment.

3.3.3. Taxes a l'activitat econòmica

El cas més conegut és el del "versement transport" francès, segons el qual en la mesura que la mobilitat laboral genera per la col·lectivitat unes despeses importants, esdevé un recurs econòmic assignat al finançament de les despeses d'inversió i de funcionament del transport públic urbà.

Per això, han de pagar aquesta taxa sobre la massa salarial totes les empreses de més de 9 treballadors situades en el perímetre urbà on el "versement transport" està instaurat, sigui quin sigui el nivell d'oferta de transport públic urbà del qual disposin.

No és dissuasòria pel fet que independentment dels hàbits de mobilitat es paga igualment.

3.4. Sensibilització - comunicació

Les mesures anteriors multipliquen el seu efecte si van acompanyades de campanyes de comunicació i sensibilització. És així com ho han afrontat molts dels municipis i ens consultats, i des de la **UAB** es resumeix com que és bàsic a nivell de comunicació que s'entengui el missatge que el que es fa és pel bé comú, que amb un petit esforç per part de cadascú s'obté un benefici comú.

A **Vitòria** es considera que una de les claus del nou model de mobilitat és que tots els agents veuen que s'està actuant per l'interès general.

Aquesta idea és una de les que recull la campanya recentment endegada per l'Ajuntament de **Tarragona**:





Font: Ajuntament de Tarragona, 2014

En la mateixa línia a **Nantes** es considera bàsic l'explicar conceptes que tothom pot entendre: si no es regula l'estacionament, sempre estarà ocupat i per tant no es trobarà lloc per aparcar.

La sensibilització no només es crea amb la campanya final, sinó també durant la seva concepció. És el cas de **TorreloDONEs** (Madrid), on es procura d'implicar al màxim de gent a l'hora de fer la tria dels projectes a dur a terme i de les campanyes, com ho demostra el procés d'elecció del nom, lema i logotip del Camí Escolar.

CONCURSO

para la elección de un nombre, lema y logotipo para el

CAMINO ESCOLAR DE TORRELODONEs



El ayuntamiento de TorreloDONEs ha puesto en marcha un proyecto para mejorar el acceso a los centros educativos, pero **sin vuestra ayuda no será posible**.

Si eres estudiante de secundaria o bachillerato del IES Diego Velázquez o del colegio Peñalar, inscríbete en el concurso que hemos convocado para el diseño del nombre, lema y logo del Camino Escolar de TorreloDONEs.

EL PREMIO PARA CADA UNO DE LOS INTEGRANTES DEL EQUIPO GANADOR SERÁ UNA BICICLETA

Podrás acceder a las bases del concurso en las siguientes direcciones:
www.torreloDONEs.es o en caminoescolartorreloDONEs.blogspot.com.es



Font: Ajuntament de TorreloDONEs

Fins i tot quan s'ha dut a terme una restricció de la circulació i l'aparcament cal cercar el costat positiu del missatge, com en aquesta informació de **Pontevedra** que redirecciona cap a les bosses d'aparcament gratuït al voltant del nucli urbà.



Font: Ajuntament de Pontevedra

La possibilitat d'emetre un missatge que agrupi les diferents actuacions en facilita la coherència i que els ciutadans en puguin entendre el per què, com també s'ha fet a **Pontevedra**:

- Salut
- Zones verdes
- Disponibilitat d'aparcament relativament a prop d'on es vol anar
- Promoure que la canalla sigui autònoma en els seus desplaçaments
- Velocitat limitada, ciutat totalment adaptada a la bicicleta
- Possibilitat d'ús extens de la bicicleta
- Reconeixement internacional



Font: Ajuntament de Pontevedra

Finalment, a Nantes es considera com un factor clau el fet que hi hagués un regidor molt pedagògic per explicar les raons de l'actuació.

4. ESTRATÈGIES PER DUR A TERME ACTUACIONS DE MOBILITAT *PUSH & PULL*

Com s'ha comentat en l'apartat introductori, l'objectiu d'aquest estudi és el d'identificar els diferents passos a seguir per tal de teixir una estratègia que permeti d'assolir els objectius de millora de la mobilitat al municipi, sabent d'entrada que les mesures a implementar toparan segurament amb determinades postures que s'hi oposin.

Tot i que ens hem basat en casos pràctics per tal d'identificar els punts claus de l'estratègia, no pretenem analitzar les solucions tècniques, i fins i tot els procediments més exitosos per assolir el consens entre tots pot diferir segons el context local.

Podem pensar que algunes de les estratègies que s'estan duent a terme en matèria de mobilitat no són fruit tant d'una visió transversal que de manera deliberada vulgui canviar el repartiment modal com del fet que s'actuï en algun mode en concret que reverteix, en ocasions sense pretendre-ho d'entrada, en el conjunt de la mobilitat. En són exemples:

- Quan realitzem un pla d'accessibilitat i ens trobem amb una secció de carrer que fa menys de 7 metres d'ample, cal adoptar la plataforma única perquè altrament les voreres serien massa estretes. Això porta associada l'adopció de mesures per tal de pacificar tot el carrer o zona, i és una aplicació estrictament tècnica de la normativa vigent.
- L'ampliació de voreres per tal de millorar el confort en determinats eixos, per posar en relleu determinats espais públics o potenciar que la gent hi passegi, així com la instal·lació d'arbres, la creació de places d'aparcament per a motos en calçada, la instal·lació de contenidors de reciclatge, la protecció del punt de parada de l'autobús, etc, redueix el nombre de carrils de circulació o de places d'aparcament.
- La carència de places d'aparcament en determinats barris que es veuen afectats per la pressió d'algun equipament en el que hi treballa i/o es desplaça de manera assídua molta gent (hospitals, universitats, centres esportius), porta a què els veïns demanin mesures per discriminar l'aparcament entre residents i forans, de manera que s'està dificultant l'accés en vehicle privat a través de l'aparcament, que es considera el factor clau en destinació a l'hora d'optar per aquest mode.

Però és important el nombre de municipis que emprèn accions d'abast pensant de manera transversal en tots els modes. Per conèixe'ls de prop i saber quins són els punt clau en el procés per assolir la pacificació de la via pública i poder dur endavant l'actuació (alhora que també conèixer quins han estat els punts febles, aquells plantejaments que poden posar en risc el projecte) s'ha entrevistat una o més persones relacionades amb el municipi, així com dos experts que ens poden aportar llur punt de vista. Tot seguit es fa una breu ressenya de l'aspecte més important de cada cas:

Tarragona

Habitants: 130.000

Pla de mobilitat urbana: des de l'any 2011

Actuació: regulació de l'aparcament a tot el nucli central del municipi

Objecte d'interès: per tal de millorar la mobilitat i la circulació es va optar per regular la major part de les places d'aparcament a la via pública en el nucli central del municipi.

Terrassa

Habitants: 215.000

Pla de mobilitat urbana: des de l'any 2002

Actuació: elevada restricció del trànsit a la Rambla

Objecte d'interès: arran del tall de la Rambla per les obres de prolongació del ferrocarril, es va replantejar la mobilitat en aquest eix i quan es va reobrir fou amb una elevada restricció al vehicle privat.

Granollers

Habitants: 60.000

Pla de mobilitat urbana: des de l'any 2008

Actuació: creació de l'illa de vianants

Objecte d'interès: la peatonalització del centre de la ciutat ha suposat un canvi radical tornant a alguns les ganes de fer vida a la ciutat.

Universitat Autònoma de Barcelona

Cominutat universitària: 45.000 persones entre treballadors i estudiants

Pla de mobilitat: des de l'any 2008

Actuació: gestió de la mobilitat per la recuperació de l'espai públic

Objecte d'interès: la gestió de la mobilitat amb visió de racionalització del vehicle privat ha permès trencar la dinàmica en què alguns espais pensats inicialment pels vianants quedessin envaïts per vehicles o l'aparcament salvatge.

Santa Coloma de Gramenet

Habitants: 120.000

Pla de mobilitat urbana: en redacció

Actuació: peatonalització d'un barri a petició dels veïns

Objecte d'interès: davant la reforma d'un barri, els veïns van demanar obertament la peatonalització dels carrers i aquesta idea es transmet ràpidament a d'altres àmbits, que demanen actuacions similars.

Argentona

Habitants: 12.000

Pla de mobilitat urbana: estudi de mobilitat i accessibilitat de l'any 2000

Actuació: peatonalització del carrer Gran

Objecte d'interès: el tram principal del Carrer Gran d'Argentona es va pacificar amb una elevada restricció del vehicle privat (únicament accés a veïns i càrrega i descàrrega en determinades franges horàries). És per tant una mostra d'una actuació important en un municipi metropolità petit.

Vilanova i la Geltrú

Habitants: 65.000

Pla de mobilitat urbana: pendent d'aprovació definitiva

Actuació: llarga experiència en processos de participació ciutadana.

Objecte d'interès: l'experiència en processos de participació ciutadana ens aporta algunes claus de quins són els plantejaments de fons que cal tenir ben presents.

Vitòria

Habitants: 245.000

Pla de mobilitat urbana: des de l'any 2008

Actuació: transformació de la via pública associada a una revolució en la mobilitat

Objecte d'interès: davant d'una evolució no satisfactòria del repartiment modal i de l'amenaça d'empitjorar amb el creixement de la ciutat es va optar per una pacificació de la mobilitat a gran escala. D'un dia per l'altre es canvia la xarxa de transport públic (coincidint amb la posada en servei del tramvia), es canvia la prioritat a l'hora de circular i les condicions per aparcar.

Pontevedra

Habitants: 85.000

Pla de mobilitat urbana: des del 2009

Actuació: aplicació del model “disappearing traffic”

Objecte d'interès: en aquesta capital gallega no es va aplicar pròpiament la idea del *push & pull*, sinó la de “*disappearing traffic*”, és a dir, suprimir del nucli urbà tot el trànsit que no era estrictament imprescindible, creant un miler de places d'aparcament a tocar dels eixos d'entrada a la ciutat, des dels quals en 10 minuts a peu s'arriba al centre.

Torreldones (Madrid)

Habitants: 25.000

Pla de mobilitat urbana: des del 2011

Actuació: creació de camins escolars en un municipi de baixa densitat

Objecte d'interès: aquest cas ens mostra com la mobilitat i l'espai públic van íntimament relacionats i les millores en un reverteixen en el mateix sentit en l'altre. Així, s'associa mobilitat a la millora de l'espai públic i a la seguretat dels infants, el missatge és sempre en positiu a favor del vianant i mai cap actuació es presenta en sentit negatiu en contra de vehicle, de manera que l'ampliació de les voreres (tema central en la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana) o la creació de llocs per estar es converteixen en elements que sumen a favor dels diferents punts de vista; d'aquesta manera es van aconseguir més adeptes que inicialment no veuen clars els canvis.

Nantes (França)

Habitants: 290.000 (la ciutat)

Pla de mobilitat urbana: des del 1991

Actuació: actuacions a la via pública per millorar les prestacions de la xarxa d'autobús

Objecte d'interès: per tal d'implementar una nova xarxa de línies d'autobús anomenada Chronobus, amb una elevada velocitat comercial, calia fer actuacions en cruïlles, carrers, etc, per facilitar el pas de l'autobús de manera que podia caldre eliminar places d'aparcament, prohibir la circulació en algun sentit, etc.

Gent (Bèlgica)

Habitants: 250.000

Pla de mobilitat urbana: des del 1997

Actuació: processos de participació arran del projecte de transformació de l'estació central

Objecte d'interès: el projecte de remodelació de l'estació central de ferrocarril portava associat una reconversió de la mobilitat al seu voltant, i va suposar l'aprofundiment en noves formes de participació.

Lluís Alegre (ATM Barcelona)

L'experiència en la realització dels plans de mobilitat de polígons.

Objecte d'interès: tot i que s'han realitzat força plans de mobilitat de polígons industrials i de serveis, costa molt assolir canvis modals en aquests àmbits per les seves característiques específiques de localització, comunicació amb l'exterior i alternatives de transport.

Francesc Narváez (ex-regidor de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona)

L'experiència acumulada en càrrecs polítics a nivell municipal.

Objecte d'interès: la visió d'una persona ex-regidora de mobilitat i de districte, que coneix la millor manera d'enfocar les actuacions relacionades amb la mobilitat.

Ole Thorson (expert en mobilitat d'origen danès)

La visió d'algú d'aquí que coneix molt altres maneres de fer.

Objecte d'interès: pel seu coneixement tant de la nostra manera de fer com la dels països nòrdics, ens ajuda a contextualitzar en quin moment estem de la nostra evolució de la percepció de la mobilitat.

I també s'ha analitzat els casos de:

- Granges (Suïssa), com a exemple de pacificació d'una travessera d'un poble, amb elevada intensitat, simultàniament a l'entrada en servei de la variant.
- El Versement transport (França), com a exemple conegut d'una taxa a l'activitat econòmica que reverteix en el transport públic.

- El curtmetratge documental *How the Dutch got their cycle paths* que explica com Holanda ha arribat a dia d'avui a ser un referent mundial en l'ús de la bicicleta, resultat de la voluntat de la societat de transformar la mobilitat.

4.1. Estratègia de base: la participació

Abans de res volem apuntar que la participació s'erigeix com l'estratègia fonamental en el sentit d'implicar els diferents agents ciutadans en la presa i validació de decisions, si bé amb diferents graus d'implicació a l'hora de definir les directrius a seguir o les propostes en concret. Això dona legitimitat a la posterior implementació de decisions a l'hora de defensar-ho com un tema acordat per consens.

L'experiència adquirida al llarg dels anys al Servei de Participació i Cooperació de **Vilanova i la Geltrú** permet afirmar respecte de la participació, que:

- Evita problemes futurs
- Permet guanyar temps en el conjunt del procés, precisament perquè s'eviten problemes durant la fase d'implementació.
- Cal que sigui ben planificada: agents a qui va dirigida i informació que es dona
- Els tècnics de participació interns a l'Ajuntament han d'estar disposats a implicar-se molt
- I en cas d'haver-hi tècnics externs, aquests han de donar garanties igualment d'implicació en el desenvolupament de tot el procés
- Alhora que és crític que els responsables polítics assumeixin el procés de participació
- Els processos de participació han de ser flexibles perquè tot canvia:
 - o Buscar estratègies per implicar la gent
 - o Imaginació
 - o Ganes que tot funcioni
 - o Que les coses que es facin siguin útils
- La participació s'ha d'explicar programada però també de manera flexible: s'han de donar dates i tempos orientatius
- Alhora s'ha de parlar també molt a nivell polític de Comissió Informativa, implicant els diferents partits a cada pas i en els tallers, aspecte molt positiu en tot el procés

Veiem-ne alguns exemples concrets:

- En el cas de la **Universitat Autònoma de Barcelona**, per revertir la situació de col·lapse progressiu del campus pel cada cop major ús indiscriminat del vehicle privat, es va

acordar que la mobilitat fos un tema fonamental a la UAB ja que respecte d'altres universitats té en contra que està allunyada de nuclis urbans i per tant és clau per garantir-ne la competitivitat i la integració social. I arran d'això es va determinar que els objectius principals de gestió eren:

- reduir la contaminació
- incrementar la seguretat
- incrementar la salut
- incrementar la integració social

D'aquí es va derivar l'anàlisi de quins són els mitjans de transport que més s'hi adequen, i la resposta és els més sostenibles (no motoritzats i transport públic) acompanyat d'un ús més racional del cotxe. Aquest consens va permetre posteriorment l'aprovació del pla de mobilitat 2008-2014, que s'ha implementat en la seva totalitat pel que li pertocava a la UAB.

L'experiència a la UAB porta a assegurar que és bàsic a nivell de comunicació que s'entengui el missatge que el que es fa és pel bé comú, que amb un petit esforç per part de cadascú s'obté un benefici comú.

- En el cas del municipi d'**Argentona**, en l'estudi de mobilitat i accessibilitat de l'any 2000 s'havia fet participació per tal de consensuar les actuacions, que incloïen la transformació dels carrers del centre en preferents pels vianants. Tanmateix no s'havien pogut dur a terme les actuacions per no disposar de partides pressupostàries, fins que l'any 2009 va sorgir l'oportunitat de tirar endavant l'actuació de peatonalització del carrer Gran recurrent al Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL). En certa manera es pot dir que el procés de participació efectuat 9 anys abans havia legitimat l'actuació.
- L'ensenyament de l'experiència de **Pontevedra** diu que:
 - La informació directa té molt de valor que evita altres interpretacions, i el fet de donar la veu a tothom i no només a aquells que es volen atribuir la representativitat d'un col·lectiu que a l'hora de la veritat es demostra que no és tal.
 - Quan es reuneix a tots els comerciants l'oposició acostuma a ser mínima, i aquells que de vegades s'erigeixen en portaveus a la pràctica no sempre tenen el suport que se'ls suposa.
 - Després d'una assemblea en la que la immensa majoria dels assistents mostrava el seu acord, es va adquirir una gran legitimitat en el projecte que va desfer tots els intents obstruccionistes.
 - La implicació i la defensa del projecte per part de la societat va permetre de tirar endavant el procés i executar-lo amb tanta velocitat.

Al final un dels aspectes claus que s'acaba veient és que la participació s'aprèn aplicant-la (a **Tarragona**, després de l'experiència de la gestió de la regulació de l'aparcament, si es fes novament el PMU es replantejaria el format de la participació ciutadana, ja que poca gent s'hi va implicar), de manera que **per un Ajuntament el més oportú és el manteniment d'un cert nivell continuat de participació encara que sigui amb continuïtat de temes diferents entre ells.**

I no només a nivell ciutadà, sinó també a nivell polític: a **Terrassa** posteriorment a l'actuació de la remodelació de la Rambla i restricció del trànsit s'ha creat una comissió política de mobilitat on hi ha tots els grups representats i en la que es tracten els temes importants de ciutat, per tal de procurar trobar un consens, si és possible.

A **Vilanova i la Geltrú**, després de 35 anys de fomentar la participació des de les diferents associacions de veïns, s'ha arribat al punt en què setmanalment es fa una reunió amb una de les 18 associacions de veïns del municipi en la que hi assisteix l'alcalde i personal del Servei de Participació i Cooperació. Aquestes reunions van molt bé per saber de primera mà què vol el ciutadà alhora que es pot donar resposta directament i explicar moltes coses.

Per la seva banda, fa uns anys la ciutat de **Gent** va crear un nou departament per organitzar la participació amb els diferents agents i especialment amb els veïns. Cada barri té el seu propi coordinador d'àrea que organitza activitats i té un contacte personal amb la gent. Això ajuda a percebre com seran d'acceptats els canvis i quins són els punts conflictius. L'enfocament és diferent en cada cas, segons la idiosincràsia de cada barri. Com a conseqüència, en aquesta ciutat actualment disposen de tota mena de mitjans per tal de comunicar amb els diferents agents implicats de cara als diferents projectes que van desenvolupant-se:

- panel amb persones representatives dels diferents grups
- punts d'informació on la gent s'hi pot atansar després de treballar i preguntar als experts que hi hagi
- enquestes
- cartes als residents quan es produeixen canvis
- pàgina web i facebook
- tallers i diàlegs-cafè

Cal tenir present però que la interacció amb els diferents agents, amb les seves bondats, té algunes limitacions:

- Gairebé sempre són les mateixes persones les que estan disposades a participar i es perd l'opinió de la resta. S'intenta resoldre aquesta manca de representativitat mitjançant enquestes on-line i es reben moltes respostes, sobretot de gent jove.
- S'ha de ser conscient que la gent més ben organitzada és la que més es fa notar i que alguns residents es poden sentir desatesos.
- La gent amb nens petits o segons els horaris de feina no poden anar a les trobades.
- Hi ha gent que no li ve de gust de participar en tallers o anar a informar-se, però després es queixa quan alguna cosa no li va bé.
- Alguns agents tenen molta influència a l'hora de prendre decisions, tot i que a ells els sembla que aquesta influència és massa limitada.

També a **Nantes** cada vegada es pretén més d'associar els ciutadans al desenvolupament dels projectes. En cada cas cal veure com integrar-los: pel nou servei Chronobus es partia d'un projecte definit en el que calia fer una concertació per fer ajustaments de detall, celebrant-se unes 80 reunions amb diferents col·lectius. En futurs projectes similars es pretén que hi hagi una

major implicació dels ciutadans i a partir de l'experiència es considera que la comunicació ha de tenir dues vessants:

- Directa cap al ciutadà sobre el projecte
- Establir relacions privilegiades amb la premsa local per procurar de respondre a totes les demandes, efectuant rodes de premsa amb detall de totes les informacions

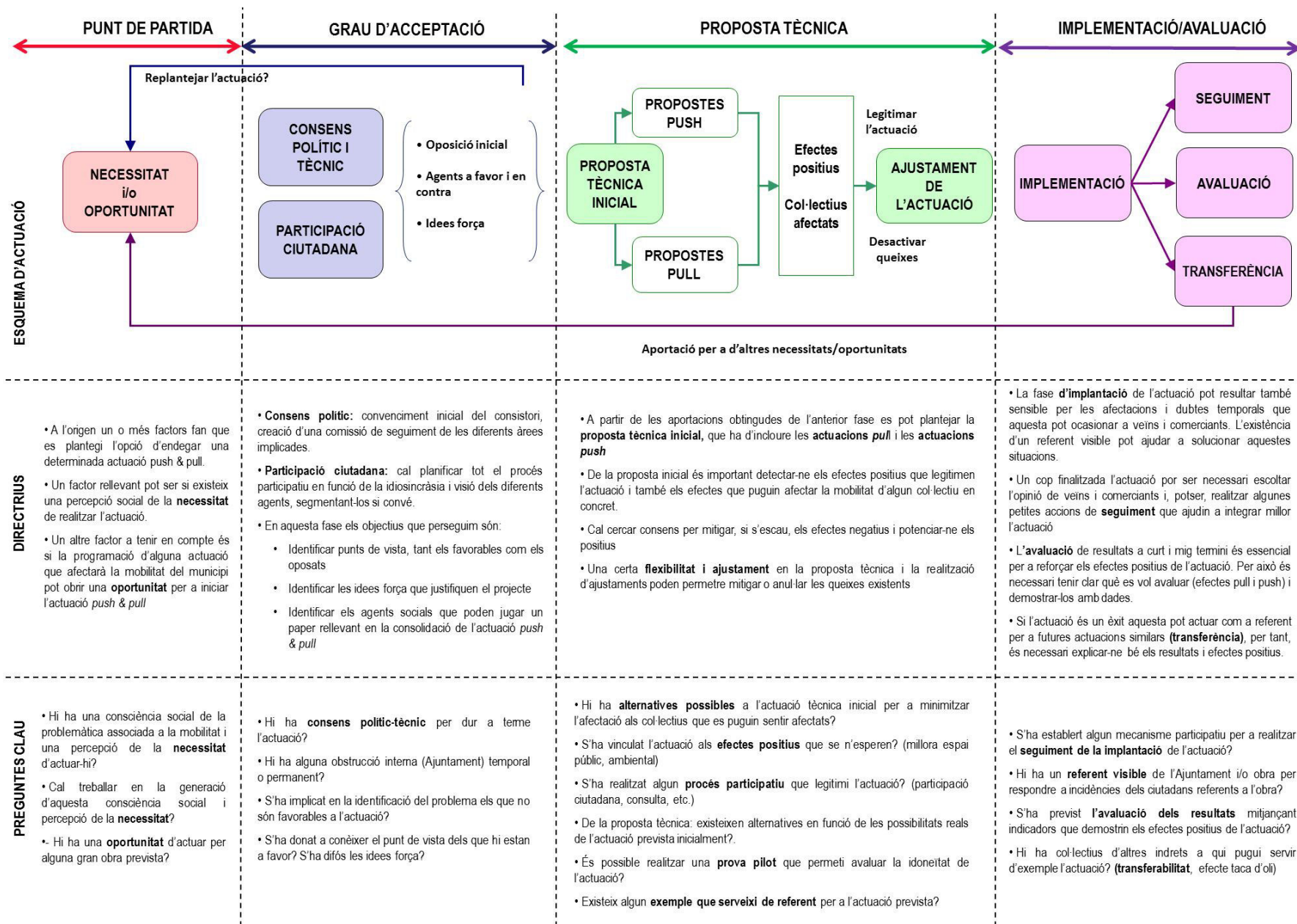
4.2. Les etapes de l'estratègia

Tenint present doncs la participació com a element principal, diferenciem el conjunt de l'estratègia de desenvolupament d'una actuació *push & pull* en 4 etapes:

- Punt de partida
- Grau d'acceptació
- Proposta tècnica
- Implementació/avaluació

Per tal de visualitzar-ho millor, amb la relació de les principals tasques incloses a cada etapa (tant les que són de treball intern com les de comunicació i participació amb els diferents agents), s'ha concebut el següent esquema que les integra totes i del qual en els següents apartats se'n fa una descripció una per una.

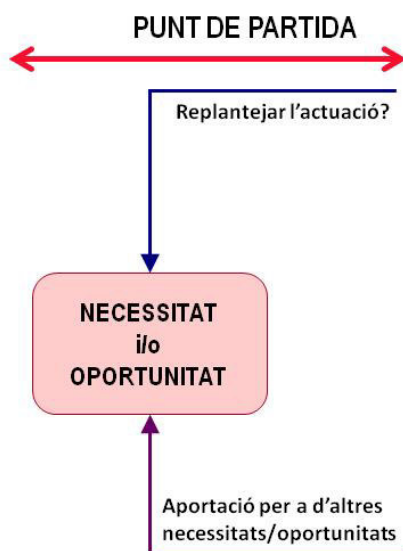
El desitjable és tenir en compte les 4 etapes abans de començar tot el procés, i anar avançant de manera progressiva un cop anem avançant i tancant cada aspecte per trepitjar en ferm. Ara bé, si es dóna el cas que ja tenim el procés iniciat es pot procurar d'incorporar-se en el punt més adequat en funció de la situació real.



4.2.1. Fase 1: Punt de partida

El moment inicial és bàsic per conèixer d'on partim i poder fer-nos una idea de si d'entrada el conjunt del procés pot tenir una major o menor acceptació. Per això és important que ens plantejem si es manifesta com a mínim un d'aquests dos aspectes, que ens pot facilitar la tasca per justificar el desencadenant de l'actuació:

- Necessitat
- Oportunitat



Un primer aspecte que cal tenir present en el moment d'iniciar la implantació d'alguna actuació de mobilitat *push & pull* és valorar fins a quin punt aquesta actuació que es preveu dur a terme està justificada i es pot entendre per part del conjunt de la ciutadania.

Cal tenir present que si el ciutadà no percep una necessitat real d'actuació, les primeres preguntes que es farà en el moment en què aquesta es comenci a implantar seran del tipus: "Per què s'està fent això?", o "Cal gastar diners en això?" o d'altres de similars, i aquesta incertesa o manca de justificació pot derivar fàcilment en crítiques que d'entrada ja dificultin el desenvolupament futur de l'actuació.

Al llarg de les entrevistes realitzades en el present estudi s'ha detectat dues grans realitats que faciliten els arguments per a iniciar una actuació de mobilitat *push & pull*:

- L'existència d'una consciència social (necessitat) per resoldre un problema derivat d'algun aspecte de la mobilitat del municipi.
- L'existència d'alguna oportunitat (per exemple una gran obra al municipi) que alteri temporalment el funcionament normal de la mobilitat i que permeti repensar quin es vol que sigui el model futur de mobilitat.

4.2.1.1. Necessitat: hi ha una consciència social?

Quan parlem de consciència social, ens referim a una opinió, més o menys estructurada i concreta, de la ciutadania envers un problema derivat del model de mobilitat de la ciutat.

El fet que existeixi aquesta consciència social facilita la implantació de mesures *push & pull* ja que, en la mesura que el ciutadà tingui consciència d'un problema entendrà la necessitat d'actuar-hi per part de l'administració.

La generació d'una consciència social no és una responsabilitat pròpia de l'administració pública i, en alguns casos, aquesta apareix fruit de moviments socials. És el cas per exemple d'Holanda, on les polítiques a favor de la bicicleta i de la mobilitat sostenible en general van començar gràcies a una gran consciència social sobre els accidents de trànsit, que es va estructurar i organitzar a través de diversos moviments socials que van acabar exercint de grup de pressió per a promoure canvis profunds en les polítiques de mobilitat en aquell país.

A escala més local:

- Veïns del voltant del Mercat de Sagarra a **Santa Coloma de Gramenet** tenien la consciència que calia arranjar els carrers i suprimir places d'aparcament per tal de fer-los més amables i transitables a peu. Així, la transformació de l'espai públic no s'ha vist mai com un gran debat o un gran problema, ja que la necessitat de posar al dia alguns trams i la manca d'espai no permeten massa alternatives i més si la gent ho percep com una necessitat.
- En el cas del municipi de **Torreldones** a totes les enquestes sorgia reflexada la consciència d'un dèficit en l'espai públic i la petició d'ampliar les voreres i, en general, el debat sobre la qualitat de l'espai públic era un tema que apareixia constantment. És a dir, la ciutadania tenia una certa preocupació per assolir un entorn urbà més amable i que afavorís la mobilitat a peu.

Aquesta necessitat latent va servir com a punt de partida per tal que l'equip de govern iniciés una campanya de millora de l'espai públic per al vianant, centrant el missatge en positiu en aquells aspectes que més es repetien en les enquestes de percepció. En definitiva, en un municipi on preval la mobilitat en vehicle privat per la preponderància de l'edificació residencial de baixa densitat, va ser possible tirar endavant polítiques pro vianants, amb una gran acceptació per part de la ciutadania.

- A **Pontevedra** la situació era de congestió viària, inhòspita i amb disfuncionalitats. A més el centre de la ciutat perdia habitants perquè no era agradable. Arran de tot això existia una certa opinió que la situació era insostenible i calia canviar-la.
- En el cas d'**Argentona** des de feia més de vint-i-cinc anys que es parlava de la remodelació del carrer Gran per convertir la via en un espai de prioritat per als vianants. De fet una de les mesures principals de l'Estudi de mobilitat i accessibilitat d'Argentona de l'any 2000 era la transformació dels carrers del centre en vies per a vianants. Tanmateix no s'havien pogut dur a terme les actuacions per no disposar de partides pressupostàries. La situació era que el carrer Gran disposava de voreres estretes, un carril d'aparcament i de vegades l'autobús havia de pujar a la vorera per poder passar segons com estiguessin aparcats alguns vehicles, sobretot de distribució de mercaderies. Tot plegat prou caòtic.
- A **Vitòria** hi havia certa sensibilització respecte de la problemàtica relacionada amb l'ús del vehicle privat, disminució de l'anar a peu, estancament de l'ús del transport públic i ús molt incipient de la bicicleta. En general es reconeixia el problema i es veia necessari el

fet de plantejar estratègies de mobilitat sostenible, però hi havia un cert temor de dur-ho endavant (entre d'altres coses, perquè els governs municipals sempre s'han hagut de formar a partir de l'acord amb diferents partits perquè no hi ha hagut majories clares).

El factor desencadenant va ser l'aprovació el 2001 del Pla General d'Ordenació Urbana, que preveia un increment d'una tercera part en nombre d'habitants, que també va fer veure que calia un canvi de rumb en la mobilitat de la ciutat.

D'altres vegades senzillament es posa de manifest els efectes negatius d'un determinat model de mobilitat, com en el cas de la **UAB**, en què el progressiu increment de les places d'aparcament en funció de la demanda va portar que alguns espais pensats inicialment pels vianants quedessin envaïts per vehicles. En d'altres ocasions s'aparcava en seccions de carrers insuficients i accedir-hi induïa a col·lapsar el seu entorn.

En d'altres casos, malgrat existir una clara problemàtica, aquesta no ha generat una consciència social prou forta i, en certa manera, s'ha induït des de l'administració pública, com un pas previ a la implantació d'actuacions *push & pull*, com per exemple:

- A la ciutat de **Granollers** l'estratègia que es va seguir fou la de generar una demanda prou forta que portés, quasi de manera natural, a la solució de tancar el carrer Anselm Clavé ("la carretera") al trànsit rodat. En les èpoques de més aflluència de vianants als comerços es van realitzar talls de trànsit temporals, concretament els divendres i dissabtes a la tarda. Aquests talls van permetre consolidar l'entorn com una zona comercial i es va anar generalitzant la idea que aquell tram de carrer funcionava molt millor, tant a nivell comercial com a nivell social, com a carrer de vianants.

Amb el temps, es van trobar els mitjans econòmics per dur a terme l'actuació de vianalització, però el treball previ de consolidació de la demanda de mobilitat a peu en aquesta zona ja era prou evident per a tothom, cosa que va facilitar la implantació de l'actuació. La reurbanització va ser com el final d'un procés de maduració que va durar gairebé 20 anys, i arribats el moment tampoc va suscitar gaire controvèrsia, tot i que sí alguna posició totalment enfrontada i dubtes per part de residents.

- A Gent es va fer una campanya prèvia a la presentació de l'esborrany del pla de mobilitat per tal de fer aflorar els "problemes" de mobilitat que patia el municipi. Un cop presentat el pla hi ha molts comentaris positius, i el que ha ajudat molt a la seva acceptació és que en els darrers mesos hi ha hagut articles als diaris sobre l'increment de la congestió viària a tota la ciutat, els problemes d'aparcament, la manca de seguretat viària per a ciclistes i d'espai pels vianants, etc.

Com a exemple de cas contrari, de falta de percepció d'una determinada necessitat, podem exposar dos casos concrets:

- L'Ajuntament de **Tarragona** es va plantejar d'actuar en la millora de la gestió de l'aparcament de la ciutat, creant zones de regulació d'aparcament i actualitzant el sistema tarifari.

Per tal de dur a terme aquesta actuació es va efectuar una prova pilot, però es va triar un barri en el qual no hi havia problemes d'aparcament, de manera que els veïns no van entendre per què havien de començar a pagar per aparcar, si abans tampoc hi havia una necessitat percebuda d'aparcament. És a dir, el ciutadà va percebre la part "*push*" (restricció) de l'actuació, sense trobar la part "*pull*" (incentiu).

- Un altre cas de manca de necessitat percebuda és la implementació dels **plans de mobilitat als polígons industrials** i de serveis, en què la no implicació de les empreses

(rarament hi ha participat les grans) ni en ocasions els propis municipis la qüestió no s'ha assumit prou, n'ha dificultat el procés. En darrer terme per accedir a aquests indrets els treballadors opten pel cotxe per temps, horaris i també per una seguretat percebuda enfront d'algunes alternatives, aspecte que no es té prou en compte.

Conclusió:

En el cas de les actuacions de mobilitat que d'alguna manera o altra afectaran la quotidianitat de la ciutadania, sempre és molt necessari analitzar fins a quin punt el ciutadà és conscient de les problemàtiques associades a un determinat model de mobilitat.

En cas que no hi hagi cap mena de consciència social de la problemàtica ni tampoc una demanda social d'actuació, cal plantejar-se si és el moment indicat per dur a terme una actuació del tipus *push & pull* o cal treballar, prèviament, en la generació d'aquesta consciència social.

Com hem vist, molts municipis han avançat en aquest sentit, ja sigui incentivant una demanda latent (Granollers) o utilitzant diferents canals i mitjans de comunicació (Gent) o bé percebent de la ciutadania sobre quin aspecte es vol actuar (Torrelodones).

4.2.1.2. Oportunitat: es pot actuar arran d'alguna gran obra prevista?

Un dels casos que ens permet de plantejar la qüestió amb un cert avantatge és quan la programació d'una actuació de mitjà o gran abast ens afecta la mobilitat en un tram de carrer o àmbit de la ciutat. Sol ser una actuació necessària a nivell tècnic, de serveis, i l'execució de la qual rarament es posarà en dubte, com pot ser:

- Renovació del clavegueram.
- Soterrament de línies de serveis.
- Construcció d'infraestructures soterrades (túnel viari o ferroviari, aparcament).
- Reconstrucció de la secció per elevat deteriorament del paviment-voreres.

De resultes d'aquesta actuació, cal plantejar amb els agents de l'àmbit d'afectació quins seran els paràmetres de disseny de la nova secció i altres espais existents o de nova creació (places, cruïlles), i per tant suggereix la realització d'un debat a fons de les necessitats-possibilitats que l'obra ofereix.

Sens dubte un cas extrem és el que va representar a **Terrassa** la construcció de la prolongació de la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per sota de La Rambla, ja que suposava la interrupció del trànsit pel tram principal d'aquesta artèria durant 1 any, amb el que va caldre desviar tot el trànsit per carrers laterals.

Aprofitant aquesta ocasió, es va plantejar que quan es reobris la Rambla es fes amb una nova secció més amable pel vianant i elevada restricció del vehicle privat.

En la primera campanya pel tall de la Rambla es va transmetre el missatge que no es podia garantir que amb el cotxe es pogués arribar a l'hora, però sí en canvi en autobús perquè s'havia creat un carril específic pel transport públic.

Al cap de 4-5 mesos del tall es va fer una valoració veient que hi havia hagut una part del trànsit que havia “desaparegut” i que la Rambla no era tan vital pel funcionament del trànsit a la ciutat.

En definitiva, el fet que hi hagués una obra necessària i de llarga durada va donar prou temps per avaluar un funcionament alternatiu al que hi havia.

En el cas de **Santa Coloma de Gramenet** l'oportunitat va sorgir de la impressió que hi havia que la ciutat s'havia quedat enrere en termes d'arranjar de forma més amable els carrers, la gent ho comparava amb actuacions executades en d'altres municipis i es preguntava per què eren els últims a experimentar transformacions d'aquest tipus.

En concret la zona al voltant del mercat de Sagarra requeria clarament d'una inversió per posar al dia els carrers (serveis, voreres) i tot el que fos arranjar-ho era benvingut. Els propis comerciants veien que l'entorn no s'havia transformat com en d'altres municipis i s'havia demanat varies vegades la transformació de l'Avinguda de la Generalitat, que forma part de l'actuació que es va acabar executant.

Un tercer cas d'obra pública és la possibilitat que ofereix l'execució d'una via de circumval·lació o variant exterior al nucli urbà, fet que redueix la intensitat de trànsit i per tant es pot actuar de manera coordinada pacificant l'antiga travessera urbana. És el que va passar, per exemple, a la població suïssa de **Granges** quan es va inaugurar l'autopista el 2002, de manera que els més de 14.000 vehicles que creuaven la ciutat es van reduir a menys de 5.000, cosa que va permetre de transformar els 4 carrils que hi havia en l'eix principal amb actuacions de reducció de la velocitat i donant prioritat als vianants, supressió del pas inferior per creuar-lo, arranament de places centrals del poble així com diversos carrers que es van transformar en zones de convivència (zona 20 km/h, amb prioritat per als vianants).

Finalment, les oportunitats també poden presentar-se en forma de disposar dels fons per a una actuació ja acordada en el passat, com aquests dos casos prou semblants:

- A **Argentona** va sorgir l'oportunitat de tirar endavant l'actuació de peatonalització del carrer Gran l'any 2009 recurrent al Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL), una iniciativa del govern de l'Estat que perseguia crear ocupació.

Atesos els terminis ajustats per acollir-se al Fons, i com que el document d'estudi de l'any 2000 ja recollia l'actuació, es va fer el projecte constructiu en un mes i es va executar l'obra en vuit mesos.

- A **Vitòria** l'any 2009 hi havia certs dubtes sobre com finançar les actuacions previstes en el Pla de Mobilitat, i es va decidir utilitzar més del 80% dels fons del Plan E de l'Estat per desenvolupar-les, així com més de 3 M€ del programa CIVITAS per treballs de consultoria i campanyes de comunicació.

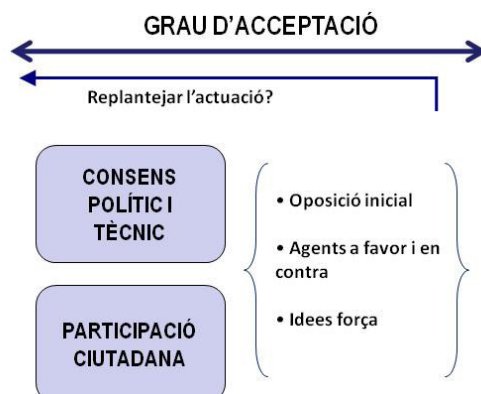
Conclusió:

Davant de qualsevol obra d'envergadura és convenient d'aturar-se un moment i pensar en quina organització es vol posteriorment per la mobilitat i què ens permet l'obra de fer. És una oportunitat que cal aprofitar.

4.2.2. Fase 2: Grau d'acceptació

Un cop superada la fase d'avaluació de la necessitat/oportunitat, ens plantejem quin és el grau d'acceptació de l'obra des del punt de vista dels diferents agents:

- Consens polític i tècnic
- Participació ciutadana



4.2.2.1. Hi ha consens polític i tècnic per dur a terme l'actuació? Hi ha alguna obstrucció interna a l'Ajuntament temporal o permanent?

En temes relacionats amb la mobilitat tothom té la seva opinió, i el que cal d'entrada és que des de l'Ajuntament hi hagi un convenciment per part de tots els departaments, tècnics i polítics de dur endavant l'actuació. Poden haver-hi sobretot dues raons que facin que algú del consistori no estigui prou decidit:

- La idea que tingui personalment amb la gestió de la mobilitat no s'addiu amb el que s'està proposant, sinó que més aviat pot anar en sentit contrari.
- Temor a un rebuig de l'actuació per part dels agents implicats (veïns, comerciants, transportistes, visitants, etc) que el freni per sumar-se plenament al projecte.

Des de **Terrassa**, per exemple, es recomana que per emprendre aquest tipus d'actuacions primerament cal que els tècnics tinguin una visió clara de cap on es vol anar en termes de mobilitat, amb una visió àmplia i a més llarg termini.

En segon terme cal que els tècnics facin molta pedagogia interna amb els seus superiors per tal de fer-los comprendre la necessitat de les actuacions; moltes vegades és en aquest procés intern on s'aturen les propostes.

A **Vilanova i la Geltrú** pel Pla de Mobilitat Urbana s'ha parlat també molt a nivell polític no només amb l'equip de govern, sinó també a la Comissió Informativa, on hi ha membres de tots els partits amb representació al consistori, implicant-los tots ells a cada pas i en els tallers, aspecte molt positiu en tot el procés.

4.2.2.2. Participació ciutadana

El processos participatius no només serveixen perquè cadascú expressi el seu punt de vista, sinó per ajudar a madurar la idea i argumentar entre tots sobre els avantatges i inconvenients de l'actuació. Així, es dona l'oportunitat de reflexionar al voltant d'una realitat que potser sempre hem vist des de la mateixa perspectiva i no hem analitzat mai les causes d'una determinada problemàtica, no ens hem situat al lloc de l'altre o no ens hem visualitzat a nosaltres mateixos fent les coses de manera diferent i potser millor.

Dels diferents casos analitzats en resulta que a cadascun li ha funcionat millor una determinada estratègia de participació que en un altre cas va estar a punt d'arruïnar el procés, i viceversa. Per tant, és clau trobar en cada cas els formats adients de sessions per exposar i madurar el projecte.

A continuació s'ofereixen unes pautes que puguin servir de manera general, sabent que caldrà fer un esforç previ per identificar les més idònies en cada cas.

A Vilanova i la Geltrú consideren que:

- a) A l'hora d'organitzar la participació la configuració dels grups de discussió és molt important i es procura de barrejar tots els perfils en grups de 8-10 persones perquè es creï un debat obert entre ells, per tal d'arribar a una conclusió conjunta, i després en facin una posada en comú.
- b) Per aquesta segona part és preferible una convocatòria en gran format per recollir totes les veus i que vingui tothom qui vulgui.

En general els tallers no han descobert res de nou, però els diferents aspectes latents s'han verbalitzat i posat en comú, i permet de corroborar la visió que es pugui tenir quant a diagnòstic.

A Tarragona destaquen com a element clau de tot el procés el fet d'explicar i escoltar molt:

- Al principi es va fer una primera reunió per explicar el projecte amb més de 100 persones, cosa totalment desaconsellable: les reunions massives són impossibles de gestionar i no es pot transmetre de manera adequada la informació.
- Després es va passar a un format de reunions de 25 persones com a màxim, amb associacions de veïns, comunitats específiques de veïns, etc. En aquest format és més factible de transmetre els arguments i són molt efectives, ja que donen peu a un intercanvi més serè de punts de vista i a poder contraposar els arguments. En aquest format es va donar aforament a més de 6.000 persones. En d'altres ocasions sorgia de manera imprevista una conversa individualitzada amb algun veí o comerciant per tal d'exposar-li els arguments.

També a **Nantes** per donar a conèixer el projecte es van fer unes 80 reunions amb diferents tipus de formats:

- reunions específiques amb comerciants
- reunions en certs sectors amb diferents associacions de l'àmbit
- reunions de gran format

Segons el sector, el comportament fou diferent. Així, en algun cas el format de reunions en grups reduïts es va mostrar contraproductiu ja que a cadascuna hi havia algú que s'oposava al projecte, i després quan es va fer la reunió de gran format es van aglutinar tots els que s'hi oposaven.

Per contra, en molts barris es va començar amb una reunió de gran format on es podien sentir posicionaments diferents afavorint l'intercanvi entre els diferents punts de vista, cosa que facilitava l'acostament entre posicions divergents.

Per la seva banda, els aprenentatges del procés a **Granollers** són:

- Quatre dies abans de la inauguració oficial es va fer una presentació davant de 150 persones de com funcionaria la mobilitat a partir d'aquell moment. En general va haver-hi una elevada acceptació i comprensió del sistema, però un reduït nombre de persones van exposar de manera reiterada el seu descord per temes puntuals, de manera que la gent va sortir-ne amb un cert mal regust per la insistència en aquests aspectes.
- A part que la trobada era massa nombrosa, hi havia tant gent resident a l'illa de vianants com de fora. A més de fer grups més reduïts, hagués convingut de separar els uns dels altres, perquè la informació que es volia transmetre no era la mateixa. Per exemple, als veïns se'ls volia explicar les alternatives que hi havia, però que no fossin obertament conegudes pels de fora l'àmbit.

En aquesta línia, en Francesc Narváez és partidari d'un enfocament diferenciat de les sessions segons si el públic objectiu són comerciants o veïns, perquè tenen punts de vista diferents i, de vegades, divergents, i per tant és millor no ajuntar-los, almenys en les reunions inicials:

- Els veïns: han de considerar que estant fent el projecte, han d'exposar què és el que voldrien trobar-hi:
 - Que aportin les primeres idees.
 - Després s'elabora una proposta a partir d'aquestes aportacions.
- Els comerciants: han de demandar el projecte:
 - Presentar-los un avantprojecte amb informació gràfica molt potent, que comuniqui bé.
 - Que facin les seves aportacions en temes de detall.

A **Pontevedra** es van adoptar diferents formats per transmetre la idea del projecte valorant les que poguessin resultar més eficaces en cada cas:

- En un àmbit amb pes del moviment associatiu i capacitat per transmetre l'opinió ciutadana, es van fer reunions amb les directives.
- En altres entorns sense suficient teixit associatiu, es feien assemblees obertes a tots els ciutadans o a tots els membres de determinats col·lectius.

En el cas de **Torrelodones**, focalitzat d'entrada a millorar l'accessibilitat a peu a les escoles, es va implicar molt especialment les AMPAS, tot i que es parteix d'una aposta decidida per la participació amb molta discussió prèvia també implicant associacions, comerciants i particulars,

així com tots els grups polítics, de manera que el que en resulta d'aquests processos queda molt legitimat. Altres recomanacions són:

- Generar molta participació, carregar-se d'arguments i anar pas a pas perquè si es vol anar massa ràpid es pot tirar en contra de la pròpia iniciativa.
- Convocar reunions presencials perquè, tot i que siguin pocs els assistents, permet de relaxar l'intercanvi de punts de vista.
- Difondre àmpliament els projectes a través de la pàgina web, la revista municipal i fer força enquestes.
- Evitar de presentar cap actuació en sentit negatiu en contra del vehicle, el discurs és sempre en positiu a favor del vianant.
- Per dur a terme la peatonalització de la Calle Real i regenerar una de les zones més centríques i transitades del municipi, es va efectuar un concurs obert amb la col·laboració del Col·legi d'Arquitectes, creant un jurat format per tots els grups polítics i quatre arquitectes.
- Es va convocar un concurs per escollir el logo i el nom per identificar els camins escolars. Periòdicament es van fer campanyes a les escoles per promocionar també l'ús de la bicicleta i del transport públic: campanyes de formació, setmana del transport públic, concursos literaris sobre temes de mobilitat, concursos per incitar a la resta d'anar a peu, en bici o transport públic, dies de major promoció del mode a peu o en bicicleta (Ciclobus) per anar a l'escola, etc.

La participació pot acabar paradoxalment amb majors restriccions a la circulació o l'aparcament que les inicialment previstes, com va passar a **Santa Coloma de Gramenet**, on després d'haver dut a terme la pacificació dels carrers al voltant del mercat de Sagarra es va fer una votació per tal de decidir quina secció es triava per la remodelació del carrer Pompeu Fabra, que actualment té dos carrils d'aparcament amb voreres estretes. L'opció triada ha estat l'adopció de plataforma única sense cap plaça d'aparcament.

Per contra, la manca d'informació als veïns pot donar peu a interpretacions errònies sense que hi hagi necessàriament cap mala intenció. A **Gent** l'any 2006 els residents al voltant de l'estació van protestar perquè pensaven que el futur aparcament atrauria més cotxes al barri. En aquella època la comunicació encara no estava prou organitzada i els veïns van iniciar un plet contra la construcció de l'aparcament, que tanmateix va ser guanyat pels promotors.

Posteriorment es va valorar de la importància de comunicar molt bé en les etapes inicials dels projectes i donar els arguments correctes: no s'havia tingut prou cura d'explicar als residents els avantatges que tindrien com ara disposar de més espai d'aparcament al carrer perquè els usuaris del tren ja no ho podrien fer més. Actualment estan duent a terme una publicació per preveure el trànsit quan tot el projecte estigui acabat, i aquest document es transmet als veïns.

A **Vitòria** es va establir un full de ruta amb dos vessants fonamentals:

- un procés d'anàlisi estratègica a mode de diagnòstic per copsar els diferents interessos enfrontats i veure si tots els agents se sentien reconeguts
- un procés participatiu, creant-se el 2006 el fòrum ciutadà per la mobilitat sostenible

El fòrum ciutadà va possibilitar punts de trobada per exemple pels comerciants, que a poc a poc van anar assumint els plantejaments generals de l'actuació. També es van fer fòrums específics per a comerciants i transportistes per consensuar solucions.

A **Granollers** els veïns tenien dubtes de com funcionaria la restricció del trànsit, traduïts en una sensació d'angoixa pel fet que es tanquessin els accessos i es manifestés en “si ho necessito, per on he d'entrar?”. La fase de participació és doncs una bona ocasió per diluir aquestes pors exposant clarament quina serà l'operativa pel cas concret dels veïns i, si tindran restriccions, de quin tipus. En efecte, de cara als veïns els dubtes es van resoldre explicant-los cas per cas i mostrant sempre molta voluntat d'atenció cap al ciutadà. Així mateix, se'ls va fer veure que els accessos sempre estarien oberts, tot i que no segons la lògica habitual, sinó per punts alternatius; això ja va servir per tranquil·litzar-los. Finalment, un cop exposades les normes de funcionament se'ls va dir que davant de qualsevol eventualitat exposessin la situació per tractar de resoldre-la conjuntament (i de fet com veurem més endavant el que va acabar passant sense que necessàriament estigués previst, és que es van consensuar fins a quatre mesures que anaven tant en el sentit de relaxar la restricció pels veïns com en el d'incrementar-la allà on era possible).

Respecte la redacció dels **Plans de polígons industrials** i de serveis:

- Primerament cal integrar en tot el procés els diferents agents implicats en la mobilitat dels treballadors.
- I en segon lloc cal garantir-hi la presència de les empreses directament, fins i tot abans d'iniciar el procés de redacció del pla, sobretot les grans per concentrar un major nombre de treballadors.

Cercar complicitats amb l'actuació:

La cerca de complicitats amb el projecte té per objectiu que determinades persones referents del ciutadà o d'altres col·lectius implicats vegin amb bons ulls l'actuació i per tant remen a favor del projecte.

Aquestes complicitats poden ser a diferents nivells i més o menys intrínseques als agents del procés. Tot seguit enumerem un ventall a partir dels casos analitzats:

- Comerciants: el fet que hi hagi un grup de comerciants a favor de l'actuació, i més encara si són els que encapçalen el col·lectiu, permet que els comerciants tinguin com a interlocutors d'altres comerciants i per tant que facin la tasca d'explicar ells mateixos els avantatges i la manera de minimitzar o resoldre els inconvenients. En són exemple l'Associació Gran Centre de Granollers, que va encapçalar la iniciativa de peatonalitzar “la carretera”; associacions de comerciants de Pontevedra que hi van col·laborar entusiasmament; o el representant dels comerciants de Nantes que estava convençut que calia un plantejament alternatiu al tot vehicle privat, demanant un millor servei d'autobús que s'acostés als eixos comercials urbans.
- Líders d'opinió: que es poden identificar mitjançant el moviment associatiu organitzat (associacions de veïns, AMPAs, altres associacions) o bé a través de les xarxes socials. Amb aquests líders d'opinió es poden mantenir sessions específiques per exposar-los el projecte, com es va fer a Tarragona.
- Mitjans de comunicació: per fer entendre a la premsa local el procés de transformació, atès que són una veu que diàriament transmeten el seu missatge als ciutadans (cas en el que es va tenir especial cura a Terrassa).

- Finalment a la UAB van cercar aliats en els centres concernits per cada actuació, atès que per cada tipus de centre i col·lectiu (alumnes, professorat, altres treballadors, investigadors, etc) hi podien haver casuístiques diferents.

Conclusió:

Els processos participatius i la seva gestió són un punt bàsic en tot el procés, que requereixen de trobar-hi el to i el ritme adequat per tal de convèncer quants més ciutadans millor de la bondat del projecte, tot i que posteriorment cal estar disposat a ajustar determinats elements.

Que durant aquesta etapa s'hagin teixit llaços de complicitat entre les persones i els col·lectius i es treballi amb plena confiança farà que a partir d'aquí la resta faci baixada.

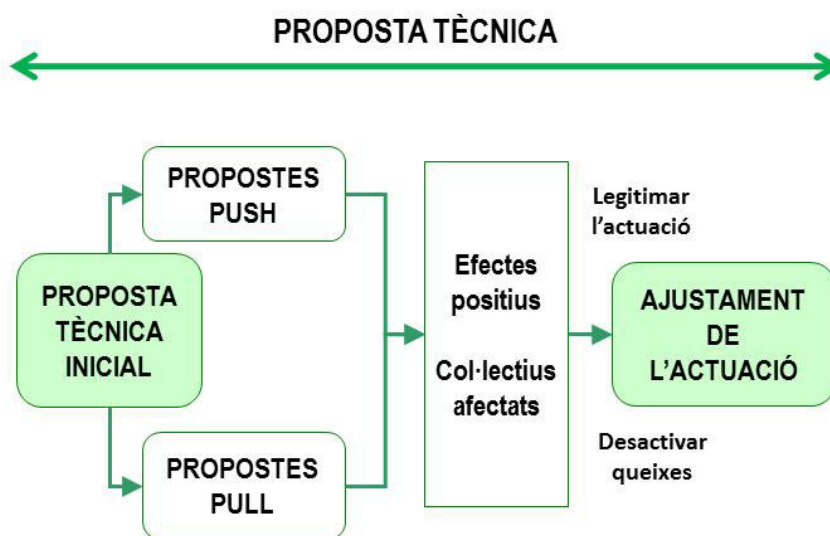
Aquesta fase que s'ha anomenat "grau d'acceptació" i que es vehicula a través de processos participatius, ens hauria de permetre obtenir tres tipus d'informacions:

- 1) Si existeix una **oposició inicial** a l'actuació que es pretén desenvolupar.
- 2) Quins són els **agents a favor** de l'actuació i quins són els **agents en contra**.
- 3) Quines són les **idees força** (les que més convencen) sobre el projecte. Aquestes idees no tenen que ser sempre vinculades a conceptes tècnics, de vegades les idees força que més pes tenen a nivell social són les que transmeten més la idea de guany en la qualitat de vida. També podem detectar les **idees negatives** que suscita l'actuació.

4.2.3. Fase 3: Proposta tècnica inicial

La proposta tècnica inicial es pot dividir com a composició de dues tipologies:

- **Propostes push:** impliquen un fre o obstrucció a determinats hàbits preexistents i poden provocar que hi hagi un conjunt de ciutadans que se'n considerin afectats, de manera que que exposin el seu descontentament al respecte; per afrontar-ho caldrà endegar un procés de desactivació de les queixes.
- **Propostes pull:** suposaran el facilitar la mobilitat mitjançant modes i/o itineraris alternatius. No és d'esperar que els que se'n vegin inicialment beneficiats ho facin saber amb el mateix grau d'implicació que els que es consideren afectats, i per aquesta raó caldrà resaltar els efectes positius del global de l'actuació per tal de sumar més satisfets.



4.2.3.1. Proposta tècnica inicial

A l'hora d'afrontar l'actuació des del punt de vista tècnic cal fer una feina de detall per tal de minimitzar d'entrada els efectes no desitjats segons el tipus de regulació que es pretengui implantar:

- A **Granollers** des del servei de Mobilitat es va identificar l'illa de vianants a desenvolupar deixant el mínim nombre de guals dins i el màxim fora per minimitzar les servituds de pas. Hi ajudava el fet que el nombre de guals era reduït atès que Granollers sempre ha tingut molta activitat comercial i per tant la majoria de baixos estan ocupats per botigues.
- A **Nantes** es va dur a terme un treball de detall a cada sector per organitzar la distribució de places d'aparcament. Pel nou servei Chronobus es van suprimir places que després s'havien de recol·locar. S'han apropiat zones de càrrega i descàrrega on són més útils, i fora dels horaris per aquest ús es permet l'estacionament breu per anar a comprar per exemple el pa i marxar. Així mateix s'han creat places d'estacionament limitat a 20 minuts en àmbits comercials per afavorir la rotació.
- A **Vitòria** van treballar bé totes les alternatives de mobilitat: s'ha aconseguit que qui vol anar al centre en cotxe troba lloc d'aparcament, alhora que existeix una targeta de resident de 45 €/any. Amb tot plegat s'ha aconseguit aprofitar l'oferta sobrant de places de pàrking. Posteriorment es van tractar la resta de temes: distribució de mercaderies, millora de l'espai públic i la bicicleta (en aquest cas entre d'altres es va instaurar la circulació contrasentit, es van fer campanyes d'informació a les escoles i se'n va treballar la regulació mitjançant una ordenança). Ara es tracta de desenvolupar més l'ús de la bicicleta havent-la declarat vehicle preferent a la ciutat, però per sota del vianant.

Aquest apartat entronca amb el següent d'avaluació del push & pull així com dels efectes positius-efectes col·laterals.

Conclusió:

La proposta tècnica s'ha de fer tenint en compte tots els modes de transport, minimitzant els efectes col·laterals no desitjats i determinant les alternatives en cada cas, que no

necessàriament són evidents i que hagin de requerir d'un canvi d'hàbits substancial alhora que saludable (deixar el cotxe als afores i caminar 10 minuts fins a la destinació), i per tant explicar-ho tot amb molt de detall.

4.2.3.2. Avaluació efectes positius-efectes col·laterals, push & pull

Com s'ha comentat en l'apartat anterior, cal que hi hagi una alternativa oferta per a cada restricció efectuada (i que en tot cas caldrà explicar bé perquè qui la pateixi potser no serà conscient de la seva existència. En aquest sentit, cal vetllar perquè les alternatives estiguin ben pensades i siguin viables des de tots els punts de vista.

Com comenta en Francesc Narváez, s'ha de cercar una solució per a cada element de l'actuació:

- Decidir el tipus d'ocupació de la via pública (secció, creació d'espais per a diferents usos).
- Tipologia i elements de mobiliari urbà.
- Ha d'haver-hi una alternativa quant a aparcament, que s'haurà d'adaptar a cada cas:
 - o Creació d'una bossa d'aparcament alternatiu a la perifèria i connectada amb itineraris de vianants o línies de transport públic.
 - o Construcció en subterrani, sempre i quan estigui ben justificat des del punt de vista de la demanda.
 - o Regulació de la rotació mitjançant la creació d'una àrea verda (si escau).

Un pas previ és conèixer quins són els cotxes que hi ha aparcats a les 11h del matí, que acostumen a ser els dels comerciants. Això dona arguments per mostrar que actualment els clients no tenen massa opcions per aparcar el cotxe davant la botiga.

Sobre els casos pràctics estudiats:

- A **Nantes** es va posar en servei aparcaments de dissuasió seguint el traçat de les línies d'autobús que duen cap a les zones de restricció de trànsit.
- A **Pontevedra** es va crear un miler de places d'aparcament a tocar dels eixos d'entrada a la ciutat, des dels quals en 10 minuts s'arriba al centre. Tanmateix no es va aplicar pròpiament la idea del *push & pull*, sinó la de "*disappearing traffic*" (va incloure inclús la supressió d'una línia d'autobús circular per la seva baixa utilització).
- A **Terrassa** es van esmerçar molts esforços en comunicació, d'entre els quals una roda de premsa molt completa exposant el motiu de l'actuació i els objectius que es volien assolir, parlant en termes de *push & pull* i detallant les mesures incloses en un i altre concepte (destacant el ventall de mesures pull-incentiu dels modes que es volien potenciar).
- A **Granollers** per poder implantar l'illa de vianants tallant l'antiga carretera es va agilitar el trànsit de pas per altres vies alternatives, així com una ordenació i promoció de l'aparcament al voltant de l'àmbit d'actuació: bosses d'aparcament gratuït i coordinació en els aparcaments soterrats per crear tarifes adaptades a diferents perfils, lliurament de tiquets gratuïts per part dels comerciants, increment de l'oferta de places de càrrega i

descàrrega al voltant de l'illa de vianants i, de manera similar a com s'ha comentat a Nantes, els veïns autoritzats també poden utilitzar aquestes places durant 30 minuts.

- En el cas dels **polígons industrials i de serveis** es considera que el canvi modal només es pot assolir a partir d'una política global en termes d'aparcament, però cal oferir alternatives que siguin vàlides. S'ha de tractar l'aparcament quan es tenen la resta d'actuacions en marxa i cal un discurs complert per implantar mesures restrictives (contaminació, accidentalitat, etc).

4.2.3.3. Estratègies per desactivar les queixes

Si bé l'existència del consens inicial intern a l'administració per dur endavant l'actuació és bàsic, cal vetllar també a diferents nivells perquè aquest consens no es trenqui durant les fases posteriors i en la interacció que cadascú tingui amb la resta de ciutadans. Veiem-ne alguns exemples.

L'experiència de **Terrassa** aconsella de tenir preparada la informació de manera molt acurada pels càrrecs electes i gestors d'àrea per tal de facilitar-los una bona base argumental: per què es fa el que es fa? què es vol millorar? Hem de pensar que potser no estan tan avesats en la matèria i han de poder aportar dades reals de mobilitat davant els arguments que es puguin esgrimir en contra de l'actuació, de tal manera que se sentin segurs i es mantinguin fermes en la decisió presa.

També s'ha d'anar molt de bracet amb la policia local, explicar-los molt bé els motius i els objectius, que ens transmetin les seves pors sobre l'actuació i si escau reajustar el projecte per evair-les.

I a dia d'avui és molt important fusionar els objectius de manera transversal en tots els elements de comunicació: lligar mobilitat amb els aspectes ambientals (emissions, contaminants), energia, etc.

En la mateixa línia a **Torreldones** tenen clar que el fet d'associar mobilitat a millora de l'espai públic i a la seguretat dels infants permet d'anar aconseguint més adeptes que inicialment no veuen clars els canvis.

A **Tarragona** es van fer reunions específiques per als treballadors de l'Ajuntament que vivien en les zones afectades per les actuacions, per tal que coneguessin de primera mà l'abast i les raons per fer-ho. D'aquesta acció se'n pot derivar també una cerca de la complicitat de les diferents persones de l'administració, de manera que resulti un defensor conscient de la mesura que en els respectius cercles socials hi mostri el seu convenciment i pugui exposar-ho de manera adequada al seu interlocutor.

A la **Universitat Autònoma de Barcelona** l'experiència els fa veure que tot i considerar una determinada actuació pugui ser fàcil, cal planificar l'estratègia per anar desactivant les queixes. En aquest sentit, la informació és clau i cal anar explicant repetidament quines són les motivacions, tant abans com durant l'obra.

En Francesc Narváez (però també es va comentar en l'entrevista a Granollers i a Vitòria), explica que en primer terme davant la idea de pacificar un carrer, el comerciant sovint pensa que perdrà clients perquè:

- d'entrada considera que els seus clients van a comprar-hi en cotxe, no són conscients de tota la resta que hi arriba a peu

- li preocupa com li afectarà l'obra durant la seva execució: el període d'obres és un factor limitant i frena molts comerciants
- dóna poca credibilitat a les explicacions que pugui rebre de l'Ajuntament sobre l'eficàcia de l'execució de les obres

I per tal de desmuntar el mite del mode de transport dels clients, es pot dur a terme per exemple una enquesta entre una mostra de comerços.

Quant als arguments, no s'ha d'improvisar, cal avançar-se a les preguntes i a les respostes i tenir-los clars. I un parell d'ells són:

- el mercat immobiliari valora molt més un immoble si està situat en una via peatonal
- es tracta de difondre el concepte d'urbanisme comercial, que afavoreix la visibilitat de la botiga

A **Vitòria** s'ha arribat a la situació paradoxal que el comerciants que abans protestaven perquè se suprimien places d'aparcament ara s'oposen a la regulació de les bicis en les zones de vianants perquè asseguruen que els clients vénen en bicicleta, encara que la majoria són vianants.

Sabent que el punt de partida està format per aquests tres apriorismes, cal cercar solucions per desmuntar aquestes idees.

D'entrada es tracta de fer una enquesta entre els comerciants, els quals identificaran els dèficits de la situació: dificultats del client per arribar a la botiga, la qual no és prou visible per les voreres estretes (el ciutadà no sap per on està passant) i pels cotxes que hi ha aparcats. Així, els mateixos comerciants hauran verbalitzat i identificat el problema i apuntant les línies d'actuació.

L'organització d'unes jornades sobre temes relacionats amb el comerç (seguretat, accessibilitat) tractant el tema de la pacificació d'eixos comercials i amb la presència d'un comerciant d'un àmbit on ja s'hagi executat, permeten de visualitzar qui està a favor de l'actuació i per tant de quins suports es disposa, de manera que al final es tracta que sigui el mateix col·lectiu el que faci la demanda de l'actuació.

Conclusió:

En general l'aspecte fonamental és la informació i la comunicació; que cada persona afectada per l'actuació entengui què s'hi farà, el motiu de l'actuació i quines alternatives tindrà en els aspectes de la mobilitat que puguin produir alguna afectació.

Aquesta part del procés pot ser molt més senzilla i efectiva si s'ha realitzat el procés participatiu previ i s'han detectat els col·lectius que més s'oposen al projecte i els principals arguments generen el rebuig.

4.2.3.4. Legitimar l'actuació

Així com aquells que se senten afectats o estan en contra d'una determinada actuació ho solen fer saber per diferents mitjans (i pels quals està pensada l'acció de desactivar les queixes), de manera complementària cal posar en valor els aspectes positius de l'actuació i mostrar el seu

grau de legitimació si l'actuació ha estat ja compta amb el suport d'un ampli col·lectiu de la societat.

És aquest un dels moments en què té més valor el fet d'haver dut a terme un procés participatiu que hagi anat explicant el projecte, dissipat dubtes i incorporat adhesions. Altrament tothom que tingui algun dubte se sumarà per parilitzar-ne la continuació.

Un dels casos més exemplars, ja comentat antriorment, és el d'**Argentona**, on el consens assolit en l'estudi de mobilitat i accessibilitat de l'any 2000, que incloïa la transformació dels carrers del centre en preferents pels vianants, va legitimar l'actuació que es va poder emprendre en aquesta línia el 2009 amb certes pressions pels terminis d'aportació de fons estatals.

Existeixen casos similars que serveixen de model?

El fet d'organitzar una visita de diferents agents a una altra ciutat o barri de característiques similars on ja s'hagi desenvolupat una actuació de les mateixes característiques pot ser definitiu per tal de convèncer aquells que encara estiguin dubtosos i acabar d'encertar amb l'enfocament de l'actuació (a l'hora que l'adopció d'aspectes de detall). D'aquesta manera les persones del nostre àmbit poden tractar amb llurs homòlegues de l'altre (veïns, comerciants, transportistes, policia local, etc) per conèixer de primera mà com es gestiona el dia a dia i com està funcionant al cap d'un temps d'haver-se produït els canvis.

En aquest sentit, pot ser definitiu el sentir de primera mà valoracions com aquestes recollides en les entrevistes a Granollers:

Les opinions recollides d'alguns veïns i comerciants és que s'ha guanyat moltíssim en qualitat de vida (soroll, pols), hi ha molta més gent i és una llàstima que no s'hagués dut a terme abans de la crisi.

“És com si s'hagués fet un passeig al bell mig de la ciutat” i “ara hi ha un silenci extraordinari”.

Algú de tota la vida s'havia arribat a plantejar de marxar de la ciutat perquè no suportava la situació anterior, i ara s'estima de nou el municipi.

Gent vinguda de fora a viure-hi no se'n sap avenir de la tranquil·litat i la facilitat per voltar arreu pel centre.

Històricament la canalla i els avis no tenien on estar-se al carrer, anaven sempre cap amunt i cap avall; amb les diferents actuacions s'han creat espais de trobada a la via pública.

Un comerciant destaca que ara fins a les 11h es pot fer la càrrega i descàrrega davant l'establiment, cosa que facilita les tasques.

En Francesc Narváez indica que a l'hora de planificar aquest tipus de visites també es pot fer per tal que els agents implicats expressin la seva preferència quant a aspectes tècnics. Per exemple, en una ocasió es van visitar tres carrers de la ciutat amb solucions diferents i es va deixar escollir el que agradés més. El fet que un col·lectiu pugui participar en diferents aspectes del disseny d'una actuació fa que la comenci a assumir com a pròpia i n'augmenta el grau d'acceptació.

Conclusió:

Un aspecte bàsic per a tirar endavant una actuació push & pull és que aquesta compti amb un alt grau de legitimació i acceptació. L'objectiu del procés de legitimació és posar molt de manifest tots els aspectes positius que pot aportar l'actuació que es vol implementar. Aquests aspectes positius han d'incloure tant els aspectes vinculats directament amb la mobilitat (reducció del trànsit, reducció dels accidents de trànsit) com els aspectes de caire social (reducció de la contaminació, millora de l'espai públic, guany de qualitat de vida, ambient més saludable, espais d'us social i lúdic, atractiu turístic, etc.)

Un altre aspecte positiu que ajuda molt a legitimar una actuació *push & pull* és el de conèixer i explicar experiències similars que ja estiguin en funcionament en d'altres municipis i que hagin funcionat bé. Aquesta aportació d'experiències similars cal que compti amb el relat d'interlocutors equiparables als del nostre àmbit.

4.2.3.5. Ajustament de l'actuació

Tot i que la solució sigui consensuada i ens sembli tècnicament adequada, cal considerar l'opció de fer una **prova pilot** per tal de donar l'opció d'acabar d'ajustar-la d'acord amb l'experiència a posteriori. La virtut de les proves pilot és que sovint es poden realitzar sense una despesa econòmica important, per tant es poden fer ràpid. Com que en tot moment es parla de prova pilot, els possibles col·lectius no massa convençuts sobre l'actuació poden tenir una actitud més constructiva ja que saben que, si finalment la prova pilot no convenç, l'actuació no es farà

- L'experiència de **Terrassa** ens diu que es pot parlar en termes de prova pilot al final de la qual se'n farà una avaluació, però un cop presa la decisió s'ha de tirar endavant l'obra per tal de consolidar l'actuació.
- A **Granollers** es van realitzar, durant molts anys, tancaments parcials de la "carretera" al trànsit, que van ajudar a consolidar l'entorn comercial i es va poder veure clarament que aquest tram de carrer podia funcionar perfectament com a carrer per a vianants.
- A **Torreldones** abans de suprimir qualsevol plaça d'aparcament cal cercar una alternativa, que pot ser la creació d'una bossa d'aparcament a prop dels comerços i potenciant-ne la rotació.
- A la **UAB** si una solució no s'acaba de veure bé per part dels col·lectius involucrats, sempre s'estudien alternatives a la pròpia actuació.

Conclusió:

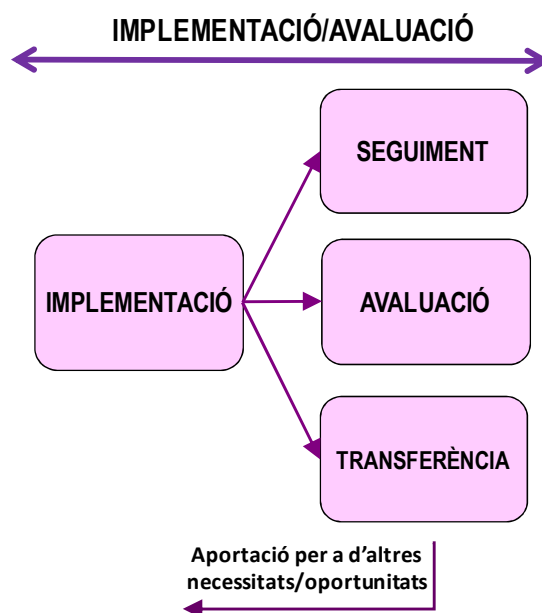
La fase d'ajustament de l'actuació pot acabar de ser decisiva per tal de crear un marc propici per a la seva implantació ja que aquests ajustaments tenen l'objectiu de reduir les possibles afectacions que pugui generar una actuació de mobilitat *push & pull*.

A més a més, si el tipus d'actuació que es vol dur a terme permet la realització d'una prova pilot, això fa que es pugui actuar ràpid, aprofitant les sinèrgies positives creades durant el processos participatius anteriors i compromentent la realització (o no) de l'actuació a l'avaluació de la prova pilot i a la decisió que en prenguin el conjunt d'agents implicats.

4.2.4. Fase 4: Implenentació/avaluació

La fase final s'articula al voltant dels aspectes següents:

- Implementació de l'actuació
- Seguiment / Avaluació
- Transferència



4.2.4.1. Implementació

D'entrada el període de realització de l'actuació, sobretot si implica obres, genera determinada oposició fruit de les molèsties causades quant a soroll, pols, presència de vehicles no habituals, dificultats per moure's, etc.

Un aspecte per contrarestar aquesta visió a curt termini és com van fer a **Granollers**, organitzant sessions informatives quinzenals als veïns, explicant què s'havia fet fins aleshores i què es faria en els següents 15 dies. D'aquesta manera es transmet als principals afectats una visió a més llarg termini en la que els escenaris milloren, aspecte que surt reforçat si aquestes persones van veient que els terminis es van acomplint i per tant que ells mateixos es poden formar una idea del que anirà passant a mida que avancin els dies i les setmanes.

Així mateix, com tenen ben comprovat a **Pontevedra**, el qui s'oposa a l'actuació per les molèsties que suposen les obres deixa de protestar quan la nova solució està en ple funcionament.

Sobre la fase d'execució de les obres en Francesc Narváez comenta que no s'ha de desmitificar l'obra, perquè aquesta crea molèsties igual com quan les fem a casa nostra, i el que cal és intentar minimitzar-ne els efectes:

- Flexibilitat: escollir el període per fer l'obra que els comerciants demanin, depèn molt del tipus de comerç i és un tema molt important.
- En l'última reunió abans de l'inici de l'obra, que en coneguin el capatàs, que és qui estarà cada dia amb ells. Qualsevol cosa que la tractin amb ell:
 - i. Per resoldre els petits problemes de cada dia.
 - ii. És el que té el calendari de l'obra més al cap.
 - iii. L'empresa és la que s'ha de comprometre en terminis.
- Cal adequar-se als interlocutors que corresponguin.
- Si l'obra és especialment emblemàtica, que l'Ajuntament contracti específicament algú perquè els tècnics interns no deixin de fer la seva feina del dia a dia.

Finalment, s'ha d'estar disposat a negociar amb el comerciant de manera individual el tema de l'aparcament com pot ser l'àrea verda: permetre que hi hagi un intercanvi d'àrea verda entre el barri de residència i el de treball.

A **Tarragona** abans d'implementar cap actuació de regulació de l'aparcament es feien reunions a cada sector i amb els principals actors. En tot cas l'error va ser el de començar el procés per un barri on no hi havia problemes per aparcar-hi, de manera que els veïns veïen que havien de pagar sense percebre cap guany. Això va comportar molt de ressò als mitjans posant en dubte la bondat del projecte.

En el cas d'**Argentona**, un dels col·lectius que es va integrar a la comissió de seguiment de les obres fou la Unió de Botiguers d'Argentona, que és qui manifestava més recels envers l'actuació. Atesos els terminis ajustats per acollir-se al Fons estatals, es va fer el projecte constructiu en un mes i es va executar l'obra en vuit mesos. D'entrada no va haver-hi ocasió d'analitzar amb temps aspectes col·laterals que poguessin sorgir, de manera que sobre la marxa, mentre s'anaven executant les obres, es van anar prenent un seguit de decisions alternatives:

- cercar itinerari alternatiu per l'autobús
- cercar alternatives per l'aparcament:
 - o creació d'una bossa en l'extrem nord del tram peatonalitzat, amb una capacitat per a una vintena de places, equivalent a les que se suprimiren al carrer Gran.
 - o redacció d'un pla especial per tal de crear un aparcament sota la Plaça Nova, a l'extrem sud del carrer Gran, tot i que amb la crisi i el canvi de govern local es va desestimar la idea; hi ha un projecte a mig termini de construir un aparcament en un solar propietat municipal, alhora que el 2015 s'ha duplicat la capacitat de la bossa d'aparcament fins a la quarantena de places, per compensar llocs d'aparcament que s'havien suprimit a la Plaça de Vendre.

A **Nantes** es va dur a terme un acompanyament informatiu durant les obres amb eines en temps real: si feu aquest recorregut trigareu tant, millor feu aquesta altra combinació. D'altra banda hi ha creada la figura del "correspondant quartier", que està cada dia en contacte amb els veïns del

lloc i que aconsella sobre la millor manera de comunicar amb ells. Durant el període d'obres cal que hi hagi un dispositiu d'atenció al ciutadà per tal que des de l'administració es mostri un tarannà de proximitat, reactiu i d'enllaç directe, per tal d'anar reaccionant i prenent decisions a mesura que passin coses.

A França durant l'execució de les obres se sol crear la "comission de règlement amiable", presidida per un jutge del tribunal, que té per objectiu l'indemnitzar els comerciants en cas que es produeixin molèsties anormals durant l'execució de l'obra. Tradicionalment la denúncia d'un cas com aquest portaria a un procés llarg, però amb aquest mecanisme en un període de 2 o 3 mesos es pot indemnitzar el marge que li correspon, no la facturació total.

Conclusió:

Tot i que s'hagi arribat al moment de l'execució de l'obra amb prou consens, cal tenir present que és el moment més delicat per totes les molèsties que ocasiona (provisionalitat, soroll, brutícia, etc). Per aquest motiu s'han de posar els mitjans per tal de poder copsar les problemàtiques que vagin sorgint i oferir respostes ràpidament per minimitzar els inconvenients.

De les diferents actuacions analitzades se'n pot concloure que la participació de tots els agents implicats segueix sent un element important ja que és a través d'aquesta participació que es detectaran possibles problemàtiques que sorgeixin durant la implementació de l'actuació i es podran cercar alternatives o mesures compensatòries.

4.2.4.2. Seguiment

L'experiència de Terrassa diu que totes les actuacions en mobilitat tenen 3 setmanes crítiques, durant les quals s'ha de tenir paciència perquè la ciutadania les vagi assumint.

D'entrada, el seguiment posterior a la implementació de l'actuació pot tenir com a resultat actuacions de signe oposat (en el sentit d'incrementar o reduir les restriccions), en funció de les necessitats reals de cada cas. N'és un bon exemple el cas de Granollers, on a posteriori es van adoptar les quatre mesures complementàries següents:

- Amb el pas del temps algunes mesures s'han anat flexibilitzant de cara als veïns per fer-los sentir més tranquils i si tenen necessitats puntuals amb el cotxe puguin accedir-hi; això es pot fer en bona mesura perquè la gent ha canviat d'hàbits i ja no hi ha el risc que relaxant-les s'ompli el centre de cotxes; alguna porta d'entrada que s'havia tancat s'ha reobert més temps, de manera que els veïns guanyen en tranquil·litat per si necessiten accedir-hi
- També a petició dels veïns es va considerar que es podien deixar les entrades obertes al vespre.
- Per contra, durant l'execució de les obres es va tallar provisionalment un carrer que no estava previst de tancar, però com que es va veure que aquest fet no tenia cap afectació, es va incloure en el projecte d'illa de vianants.
- Abans també de l'execució d'un carrer en plataforma única els veïns van dir que d'acord però que també hi poguessin passar cotxes; un cop les obres acabades, van dir que per què obrir-lo al trànsit si ja l'havien peatonalitzat.

Tanmateix durant el període d'obertura per càrrega i descàrrega es fa palesa la necessitat d'una major vigilància durant uns certs períodes temporals ja que alguns dels vehicles de distribució no respecten les normes de circulació (velocitat excessiva, clàxon, etc).

D'altra banda, la gent que ve d'altres municipis de la comarca i està més obligada a agafar el cotxe atesa la dispersió territorial d'alguns municipis, és a la que més li costa d'entendre la nova situació i la que vol aparcar més a prop. Cal pensar en l'atenció dels que vénen de fora per donar-los a conèixer els canvis i les raons.

A **Nantes** després de 5 mesos de la implementació del Chronobus es van emprendre dues mesures diferents:

- Per una banda es va crear una parada més al cor d'una zona comercial urbana a petició dels comerciants.
- Per l'altra, a petició també de comerciants, s'està duent a terme una prova pilot per reobrir a la lliure circulació un tram restringit només a l'autobús de 16h a 19h per afavorir la seva circulació. Al final dels 6 mesos de prova s'avaluarà la repercussió sobre el comerç i sobre el servei d'autobús.

En el cas específic dels polígons industrials i de serveis, s'ha d'establir un mecanisme d'acció-seguiment molt lligat, perquè altrament l'interès es desinfla amb el pas del temps.

En termes d'aparcament també hi pot haver marge de millora:

- A Granollers, els aparcaments al voltant de l'illa de vianants són tots privats (cadascun d'una empresa diferent) excepte un de l'Ajuntament, amb el que d'entrada no hi ha massa coordinació per donar-los a conèixer, però estan situats en el perímetre de circulació natural i cada vegada tenen més ús.

Ara bé, s'està avançant cap a una coordinació en la gestió, creant-se abonaments específics segons les necessitats de cadascú.

- A Terrassa a posteriori es va incorporar una senyalització específica d'encaminament als diferents aparcaments del centre des de l'accés de l'autopista, mitjançant uns codis de números i colors, ja que tant comerciants com responsables dels aparcaments es queixaven que la gent es perdia per inèrcia o seguint el GPS, de manera que calia adoptar alguna altra mesura per fer més intuïtiu els itineraris a seguir. Els diferents agents han rebut molt bé aquesta proposta i inclou tots els aparcaments del centre des de diferents accessos.
- A Tarragona en el cas de l'aparcament de l'àrea verda, es van adoptar mesures de flexibilitat perquè alguns col·lectius poguessin disposar d'abonaments especials per poder aparcar al centre. També mitjançant ajustaments dels àmbits una part de l'àrea verda va passar a taronja (possibilitat d'aparcament tot el dia a preu reduït).

4.2.4.3. Avaluació

Dins el seguiment, l'avaluació ens aporta dades concretes per tal de comparar l'abans i el després i valorar si el funcionament és el desitjat, tot i que també es pot fer a partir de valoracions qualitatives.

Per tot això, amb anterioritat a implementar l'actuació cal pensar quina presa de dades es vol fer per tal de poder aportar informació a posteriori i comprovar-ne els resultats. Tanmateix no és evident que en aquest estadi previ es tingui prou consciència de què voldrem després comparar.

Per exemple, en plantejar-se la restricció de pas de vehicles per la Rambla de **Terrassa** es tenia molt clar que el focus estava posat en la seva elevada intensitat, i es disposava de l'històric de la circulació de vehicles i totes les dades associades per períodes horaris, composició del trànsit, etc.

També hi havia dades del nombre de viatgers dels autobusos urbans, a partir dels comptatges que es fan periòdicament per conèixer el nombre de pujades i baixades per parada.

Però a posteriori, un element clau a l'hora de poder explicar si la nova situació ha estat més o menys acceptada és si hi passeja més gent que abans, ja que això ens estaria indicant si els ciutadans se l'han fet més seva després de l'actuació. Malauradament, la recollida de dades prèvia estava massa focalitzada en els vehicles, que eren els causants de la situació insostenible de la Rambla, i no es va pensar en la resta de modes de transport.

Per tant, cal plantejar la recollida de dades i els indicadors d'avaluació, no només a partir dels criteris tècnics que justifiquen l'actuació, sinó també amb l'objectiu de reforçar els arguments *push & pull* que l'han impulsada davant dels diferents agents socials.

En definitiva, és evident que els efectes dels canvis es reflectiran d'alguna manera o altra en la resta de modes de transport, i no només en la demanda:

- Increment del 3% de la utilització dels autobusos urbans de **Terrassa** arran de les restriccions de trànsit a la Rambla).
- A **Gent** entre el 2007 i el 2014 els usuaris del tren han augmentat dels 37.000 als 54.000 diaris, i no hi ha hagut cap increment del nombre de vehicles ateses les mesures pull per facilitar els modes alternatius i la restricció en l'aparcament en calçada; els comerciants i els residents estan contents amb el conjunt de l'actuació.

Sinó també en el nivell d'oferta:

- A **Tarragona** mesos després d'efectuar la regulació de l'aparcament els autobusos urbans registraven menys incidències per temes de trànsit al llarg del dia i van experimentar una millora en velocitat comercial i puntualitat.
- De manera similar, a **Pontevedra** el servei que fa les funcions d'urbà (són concessions interurbanes) va veure millorats els trajectes, noves parades, desaparició de la congestió, major velocitat comercial, etc.
- A **Vitòria** els primers dies de funcionament de la nova xarxa d'autobús la premsa controlava sobretot el compliment dels horaris, i en ser així van difondre la fiabilitat de la nova xarxa.

A la **UAB**, després d'implementar una mesura de restricció de l'accés de vehicles s'han manifestat tres punts de vista:

- els que ho estaven esperant
- els que eren conscients que tard o d'hora s'havia d'acabar executant
- els que continuen oposant-s'hi

La sensació a nivell qualitat, però, és que ara fa goig de passejar-hi, en general un cop s'implementa l'actuació hi ha poques queixes i hom s'adona que es van assolint nous hàbits sense que suposi un gran trasbals col·lectiu.

També és il·lustratiu aquest balanç de l'Avinguda Carlemany d'Andorra la Vella després de dos anys d'haver-se executat l'obra i de litigis, on es posa de manifest la consolidació de l'actuació i l'atractiu que ha guanyat aquest eix històricament molt concorregut.



A nivell de balanç, poques valoracions poden ser tan definitives com aquesta corresponent a Holanda arran del canvi de mentalitat al llarg de quatre dècades: les morts de nens per accidents de trànsit van passar de més de 400 l'any 1971 a 14 el 2010.

I a nivell qualitatiu difícilment hi pot haver una valoració més satisfactòria que aquest missatge publicat al blog de camins escolars de Torrelodones:

El último día de promoción del modo a pie, nos produjo una enorme satisfacción como algunas madres dejaban su coche en el parking disuasorio para que sus hijos fuesen a pie al colegio con el resto de niños y niñas que estaban en el punto de partida.

4.2.4.4. Transferència

Anomenem aquí com a transferència el fet que puguem aprofitar l'èxit d'una actuació per a promoure'n de noves en d'altres indrets, ja sigui del mateix municipi o perquè d'altres els tinguin com a referència.

Si tot el procés de planificació, participació ciutadana i implementació d'una actuació push & pull funciona correctament i els beneficis són clars per a tothom, aquesta actuació pot servir per a impulsar-ne d'altres. La posada en funcionament de l'actuació té un gran valor perquè els diferents agents socials es poden conscienciar molt dels beneficis que aporta i, des de les administracions públiques, cal cercar mecanismes per impulsar la demanda latent de noves actuacions.

A Argentona d'entrada els residents van estar molt contents de la peatonalització del carrer Gran. Amb el temps els botiguers en general també ho estan per l'actuació en si, malgrat que altres problemes que té el sector els porti a una certa insatisfacció. Aquest cas ens mostra com la mateixa inauguració un cop finalitzada l'actuació esdevé una oportunitat per mostrar les millores que suposa i que els ciutadans es facin seu el nou espai.



Ajuntament d'Argentona

El carrer Gran ha quedat petit el dia de la inauguració

Aquest migdia, al carrer Gran faltava espai per aplegar la gentada que ha volgut ser testimoni de la inauguració de les obres de remodelació.

La gran **afluència de públic** i la **normalitat** han estat els aspectes més remarcables de l'acte d'inauguració de les obres de remodelació del carrer Gran, plaça de Vendre, i carrer de Torras i Bages. L'obra, tirada endavant amb els **2.018.020 €** que el govern espanyol concedia a Argentona pel Plan E, s'ha dut a terme **dintre el termini previst** i ha permès tenir un carrer Gran i entorn completament remodelat, amb **voreres més amples, sense problemes d'accessibilitat ni de mobilitat**.

La festa d'inauguració ha començat a les 12 del migdia, al cap d'amunt del carrer de Torras i Bages, tocant amb la plaça de l'Església, on l'Alcalde, Pep Masó, ha llegit el **parlament institucional i ha tallat la cinta inaugural**.

A continuació, els Gegants de la Vila acompanyats per la Colla de Geganters i Grallers d'Argentona, la música d'El Zurdo Manda i l'humor de la Cia. Teatral Gralla d'Igualada han acompanyat la comitiva fins al cap d'avall carrer Gran, cantonada amb carrer de Bernat de Riudemeia, on hi ha hagut la inauguració informal, amb les "autoritats suplents", els artistes de Gralla que han fet un discurs inaugural que ha arrencat molts somriures.

En acabar, tornada fins al cap de Creus, on s'ha servit un aperitiu popular.



El carrer Gran, aquest migdia, ple de gom a gom.

El fet de donar resultats del seguiment ajuda per tenir credibilitat en front d'aquells que s'oposen en futures actuacions, i la mateixa actuació serveix d'aparador per poder emprendre actuacions similars en d'altres punts del municipi. Aprofitar l'efecte positiu que pot generar una actuació reeixida pot servir de motivació per incentivar-ne d'altres de similars:

- A **Santa Coloma de Gramenet** l'opinió expressada per gent de tots els barris de la ciutat és que la part remodelada amb plataforma única i elevada restricció del vehicle privat al

voltant del Mercat Sagarra ha quedat molt bé. Recentment s'ha fet una votació per tal de decidir quina secció es tria per la remodelació del carrer Pompeu Fabra, que actualment té dos carrils d'aparcament amb voreres estretes. L'opció triada ha estat l'adopció de plataforma única sense cap aparcament, com la que s'ha efectuat recentment a la zona del Mercat.

I per la seva banda els residents al barri del Centre al voltant de la Plaça de la Vila i el carrer Major han demanat una actuació de caràcter semblant per a la seva zona.

Així mateix, aquesta actuació a Santa Coloma de Gramenet ha servit recentment de referència a Badalona per endegar la jornada "La pacificació de carrers als centres de les ciutats a debat", fent-hi una visita tècnica comentada.

BDN MOB Taula de la Mobilitat de Badalona
bdnmobilitat.cat

DE L'11 AL 18 D'OCTUBRE
SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA
#mobilitat2015

Dilluns 19 d'octubre a la tarda

La pacificació de carrers als centres de les ciutats a debat

17:30h **Trobada a la parada de bus d'Anselm Clavé - Pompeu Fabra.**
Trajecte amb la B30 fins l'avinguda Generalitat de Santa Coloma.

18:30h **Visita tècnica a la zona pacificada.**
Explicació del projecte i canvis urbanístics i de mobilitat.

19:30h **Tornada amb la B30 fins a Francesc Layret.**

20:00h **Debat a l'AVV del Centre (c/ Sant Miquel, 34).**
Viabilitat d'implementar mesures de pacificació del trànsit a Francesc Layret.

+informació i documentació:
bdnmobilitat.cat/pacificaciocentre

Coorganitza:
Associació de veïns del centre de Badalona

DO THE RIGHT MIX

- A **Torrelodones**, arran de l'actuació executada a la via pública davant d'una escola, l'AMPA d'un altre centre educatiu va demanar una actuació similar. Tot i que la intenció del consistori és la d'implantar mesures sense presses, en aquest cas es va aprofitar la proactivitat dels principals interessats per actuar de manera decidida i en 6 mesos s'havia fet aquesta nova actuació.
- A **Pontevedra** l'oposició es va aconseguir superar progressivament a mida que els ciutadans i comerciants anaven comprovant els avantatges i la gran qualitat de vida urbana que s'aconseguia amb el model de preferència al vianant. Com a resultat, el govern local es va veure molt reforçat amb el model de ciutat que s'està assolint, que alhora fa pujar l'autoestima dels ciutadans. Avui no hi ha zona de la ciutat que no demani més i més restricció del trànsit i mesures per afavorir l'estada i la mobilitat dels vianants. En aquests anys la ciutat compacta ha aturat la pèrdua d'habitants i ha invertit la tendència passant de 39.000 a 51.000 habitants perquè ara la gent hi vol viure.

I com a exemple de programa de transferència, l'endegat des de fa uns anys la ciutat de Nova York, el NYC Plaza Program, que consisteix a transformar carrers infrautilitzats en espais públics d'ús social. Amb aquest programa es pretén que siguin els mateixos ciutadans els que, a partir de l'èxit d'actuacions prèvies, en demanin de noves en el seu entorn més immediat.

L'actuació es fa d'acord amb associacions de veïns i comerciants, i té com a objectiu assolir que tots els novaiorquesos visquin a menys de 10 minuts a peu d'un espai obert de qualitat. Cal

presentar una proposta en un procés de selecció, de les quals se'n prioritzen aquelles que se situarien en barris amb manca d'espais oberts i que estiguin recolzades per un compromís d'associacions o grups de gestionar-les i mantenir-les, de manera que aquests espais esdevinguin "vibrants llocs peatonals".

Conclusió:

Un cop implementada una actuació, s'obre un ventall de possibilitats per tal de consolidar-la, ajustar-la i aprendre'n de cara a nous projectes:

- El **seguiment** permetrà d'apreciar si algunes mesures es poden flexibilitzar per una major comoditat a l'hora de gestionar-les sense reduir-ne l'efectivitat, o inclús si es pot anar més enllà en la seva aplicació un cop tothom en veu el funcionament. Un cop més la participació dels agents implicats és clau ja que és gràcies a aquesta que obtindrem les primeres valoracions de l'actuació i es podran aplicar les mesures de seguiment i flexibilització necessàries, si s'escau.
- L'**avaluació** ens mostrarà si el funcionament és adequat i l'esperat, i ajudarà a convèncer encara més de la bondat de la mesura. L'avaluació es pot fer a partir de dades objectives i d'indicadors, però sovint serà complicat obtenir una dada objectiva que reflecteixi de manera global el valor que aporta una actuació de mobilitat. Per això no s'ha de descartar una avaluació qualitativa de l'actuació, que es pot fer a partir de l'opinió dels agents implicats (veïns, comerciants, usuaris).
- La **transferència** vindrà arran de l'avaluació positiva per part d'aquells que ho viuen quotidianament i els que ho veuen de fora: es tracta d'aprofitar l'impuls d'una actuació per tal de promoure i impulsar-ne de noves.

A. ANNEX: Entrevistes efectuades per aquest estudi

Tot seguit s'adjunta una fitxa resum per cadascuna de les entrevistes realitzades per dur a terme el present estudi:

Els casos analitzats de transformació en municipis i ciutats han estat:

- Tarragona
- Terrassa (Rambla i Centre)
- Granollers
- Universitat Autònoma de Barcelona
- Santa Coloma de Gramenet
- Argenton
- Vitòria
- Pontevedra
- Torrelodones (Madrid)
- Nantes (França)
- Gent (Bèlgica)

Com a experiència en participació ciutadana s'ha tractat amb:

- Vilanova i la Geltrú

També s'ha parlat amb:

- Lluís Alegre, ATM Barcelona
- Francesc Narváez, ex-regidor de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
- Ole Thorson, expert en mobilitat d'origen danès

I addicionalment s'ha analitzat els casos de:

- Granges (Suïssa)
- Un curtmetratge documental que explica la recuperació de la mobilitat en bicicleta a Holanda
- El Versement transport (França)

A.1 Municipi: Tarragona

Disposa de PMU des de l'any 2011. Des de l'Empresa AMT (Aparcaments Municipals de Tarragona) es va dur a terme la implantació de la regulació de l'aparcament a la via pública.

Descripció de l'Actuació (2013): implementació de l'Àrea Regulada, de regulació de les places d'aparcament en calçada mitjançant tres modalitats diferents.

Mesura push/tipologia: regulació de les places d'aparcament al nucli central del municipi.

Mesura pull/tipologia: creació de bosses d'aparcament dissuasius, gratuïts o de tarifa reduïda, amb la possibilitat en la majoria d'ells de continuar el desplaçament amb una línia d'autobús.

Situació i problemàtica inicial: oferta insuficient de places d'aparcament al centre per cobrir la demanda.

Plantejament inicial de l'actuació: l'actuació va consistir en regular l'aparcament a tota la zona central del municipi, mitjançant tres tipologies:

- la zona taronja: aparcaments en espais arranats als afores del centre amb tarifes reduïdes, amb connexió cap al centre amb línies d'autobús.
- la zona verda: places d'aparcament en calçada amb tarifa preferent per a residents, per als no residents tarifa de zona blava.
- zona blava: aparcament de rotació en calçada, amb limitació horària
- altres aparcaments dissuasius gratuïts amb connexió en la majoria de casos amb línies d'autobús

Abast final de l'actuació: en el cas de la zona verda, flexibilitat perquè alguns col·lectius puguin disposar d'abonaments especials per poder aparcar al centre. També mitjançant ajustaments dels àmbits una part de zona verda va passar a taronja.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació: ciutadans.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

1. Al principi es va fer una primera reunió per explicar el projecte amb més de 100 persones, cosa totalment desaconsellable: les reunions massives són impossibles de gestionar i no es pot transmetre de manera adequada la informació.

2. Es va passar d'aquest format inicial a reunions de 25 persones com a màxim, amb associacions de veïns, comunitats específiques de veïns, etc. En aquest format és més factible de transmetre els arguments i són molt efectives, ja que donen peu a un intercanvi més serè de punts de vista i a poder contraposar els arguments. En aquest format s'ha donat aforament a més de 6.000 persones. En d'altres ocasions sorgia de manera imprevista una conversa individualitzada amb algun veí o comerciant per tal d'exposar-li els arguments. En general es va explicar i escoltar molt.
3. Abans d'implementar cap actuació, es feien reunions a cada sector i amb els principals actors.
4. També mitjançant les xarxes socials es van identificar líders d'opinió, amb els quals es mantenien sessions específiques per exposar-los el projecte.
5. Es van fer també reunions específiques per als treballadors de l'Ajuntament de Tarragona que viuen en les zones afectades per les actuacions.
6. Es van repartir tríptics amb els missatges clau.

Valoració dels resultats obtinguts:

Encara no es disposa de gaires dades tangibles. Tanmateix, els autobusos urbans registren menys incidències per temes de trànsit al llarg del dia i han experimentat una millora en velocitat comercial i puntualitat.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. Trobar els formats adients de sessions per exposar el projecte: màxim de 25 persones, en alguns casos sessions individuals.
2. El fet d'explicar i escoltar molt.

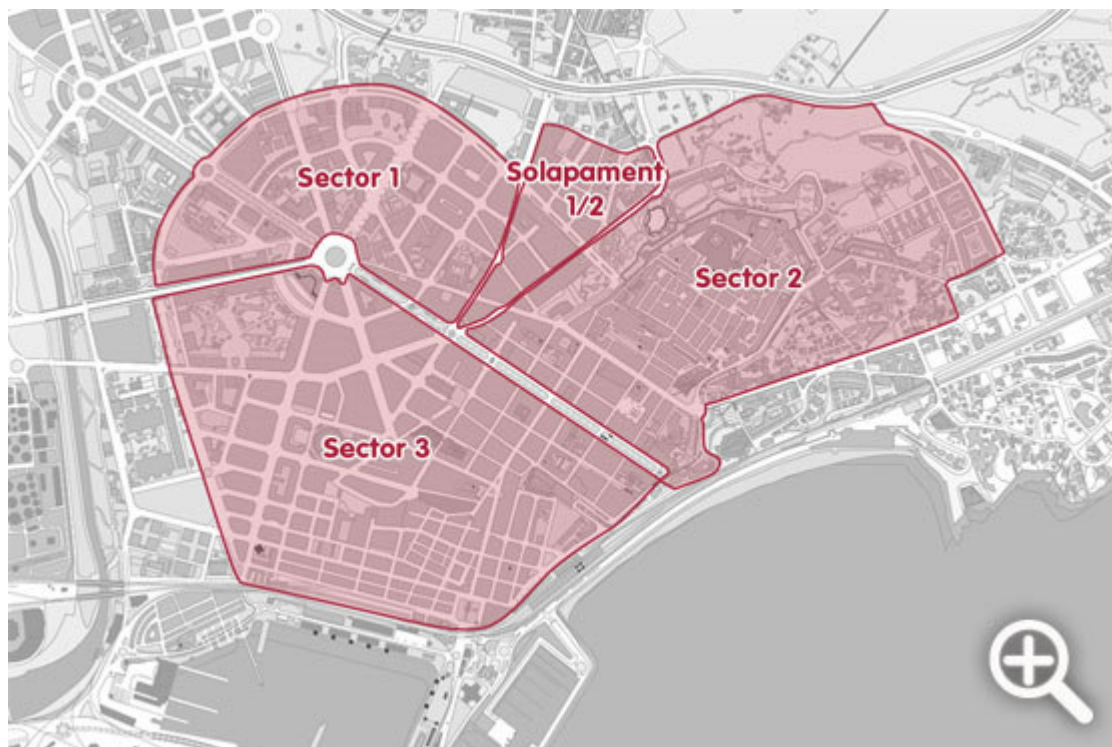
Aspectes addicionals:

Al principi es van cometre un parell d'errors fruit de la inexperiència:

1. El fet d'organitzar una sessió de més de 100 persones, que es va manifestar totalment improductiva.
2. L'haver començat el procés d'implementació de la regulació de l'aparcament en un barri on no hi havia problemes per aparcar-hi, de manera que els veïns veien que havien de pagar sense percebre cap guany. Això va comportar molt de ressò als mitjans posant en dubte la bondat del projecte.
3. Després de l'experiència de la gestió de la regulació de l'aparcament, si es fes novament el PMU es replantejaria el format de la participació ciutadana, ja que poca gent s'hi va implicar.

Contacte: Sergio Arts Lorenzo, Gerent d'Aparcaments Municipals de Tarragona, SA

Elements comunicatius:



Al centre de Tarragona hi ha:


47.386
vehICLES censats


5.129
places de superfície

= 9
Vehicles x plaça

A TARRAGONA,
amb l'Àrea Regulada
serà molt més fàcil
aparcar!

millor mou-te...

 a peu
 en bus
 en bici

addicte al cotxe?



Només l'imprescindible









mobilitat.tarragona.cat

A.2 Municipi: Terrassa (Rambla)

Disposa de PMU des de l'any 2002, departament de mobilitat amb un equip amb formació específica i dedicació exclusiva.

Descripció de l'Actuació (2008): redisseny de la secció de la Rambla reduint de 4 a 2 els carrils de circulació i amb elevada restricció del vehicle privat.

Mesura push/tipologia: restricció del trànsit a la Rambla

Mesura pull/tipologia: creació d'una nova línia d'autobús, millora de l'interval de pas en les línies existents, creació d'un carril bici fins al centre, millora dels itineraris de vianants.

Situació i problemàtica inicial: per la Rambla hi circulaven diàriament 25.000 vehicles; això feia que fos un eix molt sorollós i no venia de gust de passejar-hi. La disposició era de dos carrils per sentit.

Plantejament inicial de l'actuació: l'actuació es va desenvolupar inicialment atès que s'havien de fer les obres de prolongació d'FGC a Terrassa i s'havia de tallar la Rambla en el seu tram principal durant 1 any. Això va suposar haver de desviar tot el trànsit per carrers laterals.

Aprofitant aquesta ocasió, es va plantejar que quan es reobris la Rambla ho fes amb una nova secció i elevada restricció del vehicle privat.

En la primera campanya pel tall de la Rambla es va transmetre el missatge que no es podia garantir que amb el cotxe es pogués arribar a l'hora, però sí en canvi en autobús perquè s'havia creat un carril específic pel transport públic.

Al cap de 4-5 mesos del tall es va fer una valoració veient que hi havia hagut una part del trànsit que havia "desaparegut" i que la Rambla no era tan vital pel funcionament del trànsit a la ciutat.

Abast final de l'actuació: el 2014 està previst que s'incorpori una senyalització específica d'encaminament als diferents aparcaments del centre des de l'accés de l'autopista, mitjançant uns codis de números i colors, ja que tant comerciants com responsables dels aparcaments es queixaven que la gent es perdia per inèrcia o seguint el GPS, adoptant alguna altra mesura per fer més intuïtiu els itineraris a seguir. Els diferents agents han rebut molt bé aquesta proposta i inclou tots els aparcaments del centre des de diferents accessos.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació: comerciants de la Rambla i un partit polític.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

1. Per emprendre aquest tipus d'actuacions cal que primerament els tècnics tinguin una visió clara de cap on es vol anar en termes de mobilitat.
2. En segon terme cal que els tècnics facin molta pedagogia interna amb els seus superiors per tal de fer-los comprendre la necessitat de les actuacions; moltes vegades és en aquest procés intern on s'aturen les propostes.
3. Tenir preparada la informació adient pels càrrecs electes: per què es fa el que es fa? Què es vol millorar? Facilitar-los una bona base argumental.
4. Anar molt de bracet amb la policia local, explicar-los molt bé els motius i els objectius, que ens transmetin les seves pors sobre l'actuació i si escau reajustar el projecte per esvair-les.
5. Es van esmerçar molts esforços en comunicació i per fer entendre a la premsa local el procés de transformació, atès que són una veu que diàriament transmeten el seu missatge als ciutadans.

Valoració dels resultats obtinguts:

Durant la renovació del PMU l'any 2013 es va proposar als ciutadans una enquesta on-line (per tant sense mostra acurada) de temes de mobilitat que incloïa una pregunta sobre l'opinió de la transformació de la Rambla. Sobre unes 700 enquestes, el 50% deia que n'estava força o molt satisfet mentre que pel 50% restant era poc o gens satisfactori.

Abans de la transformació, pels tres eixos verticals d'aquesta part de la ciutat (la Rambla, Galileu i Arquímedes) hi circulaven diàriament 50.000 vehicles; ara ho fan 25.000. Per tant s'ha aconseguit l'oxigenació d'aquesta part del centre de la ciutat, si bé els altres dos carrers han experimentat un cert creixement del trànsit.

El tancament de la Rambla al trànsit rodat va suposar en el seu moment un augment de la utilització del transport públic del 3%.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. El fet que hi hagués una obra necessària va donar prou temps per avaluar un funcionament alternatiu al que hi havia. En aquest sentit, davant de qualsevol obra d'envergadura és convenient d'aturar-se un moment i pensar en quina organització es vol posteriorment per la mobilitat i què ens permet l'obra de fer. És una oportunitat que cal aprofitar.
2. Que les alternatives que hi haurà a posteriori estiguin ben pensades i siguin viables.
3. Esmerçar molts esforços en comunicació: fer una roda de premsa molt complerta exposant el motiu de l'actuació i els objectius que es volen assolir, parlar en termes de push&pull detallant les mesures incloses en un i altre concepte (destacant el ventall de les pull en la resta de modes).
5. Preparar de manera molt acurada la informació de cara als càrrecs superiors, potser no tan avesats en la matèria, perquè puguin aportar dades reals de mobilitat davant els arguments que

es puguin esgrimir en contra de l'actuació, de tal manera que se sentin segurs i es mantinguin fermes en la decisió presa.

6. Fusionar objectius en tots els elements de comunicació: lligar mobilitat, aspectes ambientals, energia, etc.

7. Cal tenir present que totes les actuacions en mobilitat tenen 3 setmanes crítiques, durant les quals s'ha de tenir paciència perquè la ciutadania les vagi assumint.

8. En tot cas es pot parlar en termes de prova pilot al final de la qual se'n farà una avaluació, però un cop presa la decisió s'ha de tirar endavant l'obra per tal de consolidar l'actuació.

9. Pensar quines dades s'han d'agafar abans i després per poder fer una bona valoració. En aquest cas es van agafar prèviament moltes dades de trànsit, però no es va pensar tant en els altres modes de transport.

Aspectes addicionals:

En les noves actuacions es recullen moltes més dades: velocitat comercial autobusos, comptatges de vianants i ciclistes.

Posteriorment s'ha creat una comissió política de mobilitat on hi ha tots els grups representats i en la que es tracten els temes importants de ciutat, per tal de procurar trobar un consens, si és possible.

Contacte:

Susi López: directora de mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa

Maria Costa: Gerent de Terrassa Centre (Associació de comerç que aglutina les activitats econòmiques del centre de la ciutat)

A.3 Municipi: Terrassa (Centre)

Conversa amb Maria Costa, gerent de Terrassa Centre (Associació de comerç que aglutina les activitats econòmiques del centre de la ciutat), sobre les diferents peatonalitzacions que s'han dut a terme a Terrassa en els darrers anys, primer del Centre i després de la Rambla.

Valoració dels resultats obtinguts:

Les valoracions són les següents:

Peatonalització del Centre:

- És un èxit, ara ningú tornaria enrere. La càrrega i descàrrega està també permesa a primera hora de la tarda, però quan els nens surten de l'escola no està permès, perquè el fet d'haver-hi vehicles dóna inseguretat.
- Les zones de vianants són com una ampliació de la sala d'estar de casa, es converteixen en un punt de trobada.
- La Plaça Vella és dels llocs amb més èxit: abans només hi havia dos cafès, ara és gairebé tota un cafè i és un punt de trobada en el que la gent hi queda.
- El centre peatonal es podria fer encara més gran, la gent passeja quan hi està tranquil·la i no tem que els cotxes la molestin.

Pacificació de la Rambla:

- La Rambla està molt millor que abans, però hi havia gent que potser tenia més expectatives, tot i que la situació econòmica no hi ajuda.
- Està estigmatitzada i es diu que no hi passa ningú, però és que potser queda més difús que a la resta en ser més ampla.
- En tot cas, considera que el plantejament ha de ser que o hi passen vehicles o no en passa cap, i per tant es podria revisar que l'autobús hi passi o no, ja que hi ha certa por a anar-hi amb criatures.

En general:

- Avui en dia tots els àmbits comercials de les ciutats s'assemblen massa, per tant cal fer accions per diferenciar allò que és diferent, fer sorprenent allò que és evident per propi i fer coses completament diferents per fer venir el ciutadà.
- Si es disposa d'un àmbit peatonalitzat dóna més joc per fer tota mena d'activitats.
- La peatonalització porta molta gent passejant, una altra cosa és que entrin a les botigues i això ja és cosa de cadascú, el comerç que és actiu sí que ven.

- Considera que en general es pot venir a peu prou bé des de la majoria de barris de Terrassa, menys d'aquells que queden més allunyats, i que l'anar a peu va a més.

Aspectes addicionals:

Sobre què fer quan un comerciant s'oposa a la idea de peatonalitzar el seu àmbit, manifesta:

- que vinguin a Terrassa a veure com funciona
- quan algú s'asseu en una terrassa de bar no és tant pel que et donen per beure, sinó per veure passar la gent, què fa, parlar i mirar... Això el cotxe no t'ho dóna pas.

Contacte:

Maria Costa: Gerent de Terrassa Centre (Associació de comerç que aglutina les activitats econòmiques del centre de la ciutat)

A.4. Municipi: Granollers

Disposa de PMU des de l'any 2008, servei de mobilitat amb un equip de dues persones amb formació específica i dedicació exclusiva.

Descripció de l'Actuació (2009): consolidació de la peatonalització del principal eix comercial, conegut com a "la Carretera" (antiga travessera de la carretera de Barcelona a Vic).

Mesura push/tipologia: restricció del trànsit a "la Carretera"

Mesura pull/tipologia: agilitar el trànsit de pas per altres vies alternatives, ordenació i promoció de l'aparcament al voltant de l'illa de vianants: bosses d'aparcament gratuït i coordinació en els aparcaments soterrats per crear tarifes adaptades a diferents perfils, lliurament de tiquets gratuïts per part dels comerciants. Increment de l'oferta de places de càrrega i descàrrega al voltant de l'illa de vianants i els veïns autoritzats també les poden utilitzar durant 30 minuts.

Situació i problemàtica inicial: la Carretera ja era un important eix comercial i de serveis amb voreres insuficients per l'ús que se'n feia i en el que la gent no hi cabia. Des de mitjans dels anys 90 es tancava al vehicle privat els dissabtes i diumenges, i totes les tardes durant la campanya de Nadal. A partir del 2003/04 va passar a tancar-se també els divendres per la tarda; es pot considerar que aquest va ser el moment clau, i que la seva extensió el 2010 a tota la setmana segurament no va ser un pas tan atrevit com aquest. Sempre que es tancava al trànsit el carrer s'omplia de gent, era una necessitat latent.

D'altra banda, en una enquesta efectuada a conductors durant la redacció del Pla de Mobilitat Urbana, més de la meitat que tenien per destinació Granollers asseguraven que no sabien on aparcarien, que cercarien lloc donant voltes. Això va dur a què un dels objectius del Pla de Mobilitat fos limitar les opcions per buscar aparcament i per tant forçar els conductors a tenir clar on havien d'aparcar sense haver de donar voltes.

Plantejament inicial de l'actuació: l'any 2009 es va iniciar la reurbanització de la Carretera en un tram d'uns 500 metres. Les obres van durar més d'un any però es van executar per trams, començant per un extrem i avançant cap a l'altre.

Mentre s'executava el primer tram la resta continuava obert però afectat pel propi tall de les obres, de manera que es reduïa el nombre de cotxes que podien accedir-hi. La cronologia de l'obra tenia en compte períodes comercials especials per minimitzar-ne els efectes.

La reurbanització va ser com el final d'un procés de maduració que va durar gairebé 20 anys, i arribats el moment tampoc va suscitar gaire controvèrsia, tot i que sí alguna posició totalment enfrontada i dubtes per part de residents.

Abast final de l'actuació: el projecte ha acabat amb algunes millores en diferents sentits:

1. amb el pas del temps algunes mesures s'han anat flexibilitzant de cara als veïns per fer-los sentir més tranquils i si tenen necessitats puntuals amb el cotxe puguin accedir-hi; això es pot fer en bona mesura perquè la gent ha canviat d'hàbits i ja no hi ha el risc que relaxant-les s'ompli el centre de cotxes; alguna porta d'entrada que s'havia tancat s'ha reobert més temps, de manera que els veïns guanyen en tranquil·litat per si necessiten accedir-hi
2. també a petició dels veïns es va considerar que es podien deixar les entrades obertes al vespre.
3. durant l'execució de les obres es va tallar provisionalment un carrer que no estava previst de tancar, però com que es va veure que aquest fet no tenia cap afectació, es va incloure en el projecte d'illa de vianants.
4. abans també de l'execució d'un carrer en plataforma única els veïns van dir que d'acord però que també hi poguessin passar cotxes; un cop les obres acabades, van dir que per què obrir-lo al trànsit si ja l'havien peatonalitzat.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació: principalment una part dels comerciants que defensaven que els seus clients poguessin arribar sempre en cotxe fins davant l'establiment. Alguns tenien la imatge que tothom hi anava a comprar en cotxe, però no eren conscients de tota la resta que hi anava a peu.

Pel que fa als veïns, principalment hi havia dubtes de com funcionaria, traduïts en una sensació d'angoixa pel fet que es tanquessin els accessos i es manifestés en “si ho necessito, per on he d'entrar?”.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació: va ser de gran importància que l'Associació de comerciants, professionals i empreses de serveis de Granollers Centre (Gran Centre) estigués en gran sintonia amb el projecte de l'Ajuntament, de manera que va anar efectuant una tasca d'explicar la necessitat d'efectuar la peatonalització per tal de revitalitzar el comerç a la ciutat.

De cara als veïns els dubtes es van resoldre explicant-los cas per cas i mostrant sempre molta voluntat d'atenció cap al ciutadà. Així mateix, es va fer veure als veïns que els accessos sempre serien oberts, tot i que no segons la lògica de sempre, si no per punts alternatius; això ja va servir per tranquil·litzar-los.

Finalment, un cop exposades les normes de funcionament als veïns, se'ls va dir que davant de qualsevol eventualitat exposessin la situació per tractar de resoldre-la conjuntament.

Valoració dels resultats obtinguts:

Les opinions recollides d'alguns veïns i comerciants és que s'ha guanyat moltíssim en qualitat de vida (soroll, pols), hi ha molta més gent i és una llàstima que no s'hagués dut a terme abans de la crisi.

“És com si s'hagués fet un passeig al bell mig de la ciutat” i “ara hi ha un silenci extraordinari”.

En algun cas es comenta que algú de tota la vida s'havia arribat a plantejar de marxar de la ciutat perquè no suportava la situació anterior, i ara s'estima de nou el municipi. Gent vinguda de fora a viure-hi no se'n sap avenir de la tranquil·litat i la facilitat per voltar arreu pel centre.

Històricament la gent (canalla i avis) no tenia on estar-se al carrer, anaven sempre cap amunt i cap avall; amb les diferents actuacions s'han creat espais de trobada a la via pública.

Un comerciant destaca que ara fins a les 11h es pot fer la càrrega i descàrrega davant l'establiment, cosa que facilita les tasques.

Els aparcaments al voltant de l'illa de vianants són tots privats (cadascun d'una empresa diferent) excepte un de l'Ajuntament, amb el que d'entrada no hi ha massa coordinació per donar-los a conèixer, però estan situats en el perímetre de circulació natural i cada vegada tenen més ús.

Tanmateix s'està avançant cap a una coordinació en la gestió, creant-se abonaments específics segons les necessitats de cadascú.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. Primerament cal tenir present que l'obertura progressiva de vials de circumval·lació va anar traient vehicles del centre de Granollers.
2. L'obra va venir motivada pel gran atractiu comercial que històricament té la ciutat. La peatonalització de la Carretera ha estat el final de tot un procés de maduració de gairebé 20 anys. La gent ocupava la calçada de manera massiva cada vegada que es trobava un motiu per tallar-la i d'aqueta manera es va anar ampliant l'afectació els caps de setmana.
3. Des del servei de Mobilitat es va identificar l'illa de vianants a desenvolupar deixant el mínim nombre de guals dins i el màxim fora.
4. Són relativament pocs els residents a l'illa de vianants i molt pocs els guals que hi ha en aquest àmbit, ja que històricament Granollers ha tingut un sector comercial molt potent i els baixos han estat sempre ocupats per botigues; en concret a l'eix de la Carretera no hi ha cap gual.
5. En conseqüència sempre hi ha hagut una tendència a haver d'aparcas fora de l'àmbit de l'illa de vianants, i al seu voltant hi ha oferta de pàrkings.
6. La implicació de l'Associació Gran Centre, gran impulsora de la mesura i que va fer una tasca paral·lela a la de l'Ajuntament per tal d'exposar la necessitat de dur a terme la transformació. Això va fer que els comerciants tinguessin com a interlocutors altres comerciants.
7. Durant les obres es feien sessions informatives quinzenals als veïns, explicant què s'havia fet fins aleshores i què es faria en els següents 15 dies.

Aspectes addicionals:

Alguns aprenentatges de tot el procés són:

- quatre dies abans de la inauguració oficial es va fer una presentació davant de 150 persones de com funcionaria la mobilitat a partir d'aquell moment. En general va haver-hi una elevada acceptació i comprensió del sistema, però un reduït nombre de persones van exposar de manera reiteradament el seu descord per temes puntuals, de manera que la gent va sortir-ne amb un cert mal regust per la insistència en aquests aspectes

- a part que la trobada era massa nombrosa, hi havia tant gent resident a l'illa de vianants com de fora. A més de fer grups més reduïts, hagués convingut de separar els uns dels altres, perquè la informació que es volia transmetre no era la mateixa. Per exemple, als veïns se'ls volia explicar les alternatives que hi havia, però que no fossin obertament conegudes pels de fora l'àmbit

- valorant com a positiva l'existència d'aparcaments, alguns manifesten que la problemàtica està en alguns accessos cap al centre de la ciutat

- durant el període d'obertura per càrrega i descàrrega es fa palesa la necessitat d'una major vigilància durant uns certs períodes temporals ja que alguns dels vehicles de distribució no respecten les normes de circulació (velocitat excessiva, clàxon, etc).

D'altra banda, la gent que ve d'altres municipis de la comarca i està més obligada a agafar el cotxe atesa la dispersió territorial d'alguns municipis, és a la que més li costa d'entendre la nova situació i la que vol aparcar més a prop. Cal pensar en l'atenció dels que vénen de fora per donar-los a conèixer els canvis i les raons.

Contacte:

- Ricard Caussa, Ajuntament de Granollers, Cap del Servei de Mobilitat

- Amadeu Barbany, Gran Centre (Associació de comerciants, professionals i empreses de serveis de Granollers Centre)

A.5 Àmbit: Universitat Autònoma de Barcelona, UAB (Bellaterra)

Vigent el pla de mobilitat de la UAB 2008-2014, departament de mobilitat amb un equip amb formació específica i dedicació exclusiva.

Descripció de l'Actuació: en el seu moment es va acordar que la mobilitat és un tema fonamental a la UAB ja que respecte d'altres universitats té en contra que està allunyada de nuclis urbans i per tant és clau per garantir-ne la competitivitat i la integració social.

Els objectius principals de gestió són:

- reduir la contaminació
- incrementar la seguretat
- incrementar la salut
- incrementar la integració social

D'aquí se'n deriva l'anàlisi de quins són els mitjans de transport que més s'hi adequen, i la resposta és els més sostenibles (no motoritzats i transport públic) acompanyat d'un ús més racional del cotxe.

El pla de mobilitat 2008-2014 s'ha implementat en la seva totalitat pel que li pertocava a la UAB.

Mesura push/tipologia: anar fent actuacions per anar expulsant cap a l'exterior l'aparcament i fer més agradable la mobilitat interna al campus.

Mesura pull/tipologia: potenciació del servei propi d'autobusos amb més línies i vehicles més nous; pendent de desenvolupar el projecte de hub (intercanviador d'autobusos) i s'espera que amb la T-Mobilitat s'assoleixin algunes millores a nivell tarifari (en funció del calendari lectiu, determinats abonaments no surten a compte). Quant a la bicicleta, s'incrementa la longitud dels carrils bici, el nombre d'aparcaments segurs i un sistema de préstec de bicicletes. S'ha creat un nou web per a temes de mobilitat.

Situació i problemàtica inicial: històricament s'oferien noves places d'aparcament en funció de la demanda. Això va arribar a portar que alguns espais pensats inicialment pels vianants quedessin envaïts per vehicles. En d'altres ocasions s'aparcava en seccions de carrers insuficients i accedir-hi induïa a col·lapsar el seu entorn.

Plantejament inicial de l'actuació: a nivell micro, fins ara s'ha anat actuant en llocs on era evident per les servituds de pas, on hi havia tots els arguments a favor. Tanmateix, tot i considerar que sigui una actuació fàcil, cal planificar l'estratègia per anar desactivant les queixes.

A més gran escala, en el període 2010-2013 s'ha dut a terme per primera vegada un debat a nivell de la taula de mobilitat sobre la política d'aparcament a la UAB, que ha establert les bases per tal de determinar accions més globals a mig termini.

Abast final de l'actuació: l'actuació més recent s'ha efectuat en un àmbit pensat originàriament pels vianants però que arran de les obres d'un nou edifici els accessos havien quedat oberts. S'hi ha restringit l'accés tancant-lo i senyalitzant-ho com de prioritat invertida. S'han repartit targetes d'accés a:

- qui té una plaça d'aparcament pròpia
- als proveïdors per accedir a les zones de càrrega i descàrrega
- dues targetes de cortesia per centre per accedir a una mini-bossa d'aparcament, però no per estacionar davant els edificis
- a una treballadora que cada dia la duen ja que es desplaça en cadira de rodes

Com a alternativa s'ha habilitat una nova bossa d'aparcament als afores d'aquest sector, amb una passarel·la per a vianants per salvar el vial de circulació.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació: el tema clau és la percepció que té cadascú sobre la situació de l'aparcament; tot i les evidències encara hi ha gent que manifesta que no hi ha problemes d'aparcament i per tant considera que no és un tema que s'hagi d'afrontar.

Cal pensar que a la UAB hi ha dos grans col·lectius: els que hi treballen i els que hi estudien. Els que hi estudien tenen una implicació molt baixa en aquests temes. Els que hi treballen tenen una casuística més àmplia a nivell laboral i familiar, que fa que tinguin unes opinions més consolidades i les defensin més activament.

La visió de l'usuari del cotxe ve fortament condicionada pel fet que no internalitza el temps d'aparcar bé (aparcament salvatge) i el fet de pagar per aparcar. I en darrer terme sempre hi ha l'argument que "sempre s'ha pogut aparcar..."

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

En el cas de la darrera actuació, l'estratègia seguida fou:

1. Cercar aliats entre les diferents facultats i centres concernits.
2. Si no es veu bé, mirar alternatives.
3. La informació és clau, tant abans com durant l'obra, cal explicar les motivacions per desactivar les queixes.

Valoració dels resultats obtinguts:

En restringir l'accés de vehicles s'han manifestat tres punts de vista:

- els que ho estaven esperant
- els que eren conscients que tard o d'hora s'havia d'acabar executant
- els que continuen oposant-s'hi

La sensació però és que ara fa goig de passejar-hi.

En aquesta darrera actuació un cop implementada hi ha hagut poques queixes i hom s'adona que es van assolint nous hàbits sense que suposi un gran trasbals col·lectiu.

Elements clau a destacar en tot el procés:

És bàsic a nivell de comunicació que s'entengui el missatge que el que es fa és pel bé comú, que amb un petit esforç per part de cadascú s'obté un benefici comú.

Aspectes addicionals:

El debat sobre la gestió de l'aparcament s'ha enllestit a nivell de línies estratègiques:

- 1- No es faran més places d'aparcament, excepte quan un edifici nou en porti d'associades.
- 2- L'aparcament s'ha d'anar desplaçant cap a l'exterior del campus, s'han de treure els cotxes d'on no haurien de ser-hi.
- 3- S'apunta la gestió diferenciada d'alguns espais d'aparcament. Això pot anar-se materialitzant de diferents maneres:
 - places accés restringit amb targeta UAB per evitar ús com a P&R per part de tercers (ja s'ha executat)
 - places reservades per a carpooling (s'està desenvolupant un aplicatiu per la gent del campus)
 - zona blava per aparcar en determinats àmbits on en tot cas es vol afavorir la rotació

Contacte: Rafael Requena, Gestor de la mobilitat de la Universitat Autònoma de Barcelona

A.6 Municipi: Santa Coloma de Gramenet

Pla de Mobilitat Urbana en redacció, en aquest cas ens interessa el fet que la tardor de 2014 es va inaugurar la remodelació del Mercat Municipal Sagarra, així com els carrers del voltant que s'han pacificat, fent-los de plataforma única i amb accés restringit de vehicles.

Arran d'aquesta actuació, els residents al barri del Centre al voltant de la Plaça de la Vila i el carrer Major han demanat una actuació de caràcter semblant per a la seva zona.

Com s'explica aquesta gran acceptació de l'actuació i la ràpida sol·licitud de fer-ho en un altre lloc?

Conversa amb en Jordi Mas, regidor d'Urbanisme, Habitatge i Mobilitat de Santa Coloma de Gramenet.

Context:

A Santa Coloma de Gramenet hi ha alguns aspectes que poden ser diferencials respecte d'altres municipis:

- Hi ha poc espai disponible a la via pública, de manera que tots els modes entren en competència directa entre ells.
- La ciutat és densa i compacta, el que afavoreix que molta gent es desplaci a peu.
- Hi ha un nombre important de persones que tenen l'aparcament resolt amb una plaça fora calçada.

D'altra banda, hi havia la impressió que la ciutat s'havia quedat enrere en termes d'arranjar de forma més amable els carrers, la gent ho comparava amb actuacions executades en d'altres municipis i es preguntava per què eren els últims a experimentar transformacions d'aquest tipus. Així mateix, la zona al voltant del mercat requeria clarament d'una inversió per posar al dia els carrers (serveis, voreres) i tot el que fos arranjar-ho era benvingut. Els propis comerciants veien que l'entorn no s'havia transformat com en d'altres municipis i s'havia demanat varies vegades la transformació de l'Avinguda de la Generalitat, que forma part de l'actuació ara executada.

Valoració dels resultats obtinguts:

En aquest context, l'èxit de la peatonalització es deu al fet que la gent valora més el poder anar a peu amb major comoditat que aparcar al carrer, i més encara si tenen una plaça d'aparcament fora calçada perquè l'espai públic no se l'apropriïn pel cotxe aquells que no en tenen. Així, si abans hi havia la impressió que els cotxes molestaven per la mobilitat de la gent, ara és un tema que ha quedat resolt.

Recentment s'ha fet també una votació per tal de decidir quina secció es tria per la remodelació del carrer Pompeu Fabra, que actualment té dos carrils d'aparcament amb voreres estretes. L'opció triada ha estat l'adopció de plataforma única sense cap aparcament.

L'opinió expressada per gent de tots els barris de la ciutat és que aquesta part del centre ha quedat molt bé.

En definitiva, la transformació de l'espai públic no s'ha vist mai com un gran debat o un gran problema, ja que la necessitat de posar al dia alguns trams i la manca d'espai no permeten massa alternatives i més si la gent ho percep com una necessitat.

A.7 Municipi: Argentona

Municipi de 12.000 habitants, l'any 2000 es va elaborar un Estudi de mobilitat i accessibilitat d'Argentona.

Descripció de l'Actuació: peatonalització del carrer Gran, plaça de Vendre, i carrer de Torras i Bages.

Mesura push/tipologia: peatonalització del carrer Gran i altres zones properes, amb la restricció del pas de vehicles i la supressió de places d'aparcament en el tram en qüestió.

Mesura pull/tipologia: millora immensa de les condicions del carrer Gran pels modes no motoritzats.

Situació i problemàtica inicial: des de feia més de vint-i-cinc anys que es parlava de la remodelació del carrer Gran per convertir la via en un espai de prioritat per als vianants. De fet una de les mesures principals de l'Estudi de mobilitat i accessibilitat d'Argentona de l'any 2000 era la *Transformació dels carrers del centre en vies per a vianants*. Tanmateix no s'havien pogut dur a terme les actuacions per no disposar de partides pressupostàries.

La situació era que el carrer Gran disposava de voreres estretes, un carril d'aparcament i de vegades l'autobús havia de pujar a la vorera per poder passar segons com estiguessin aparcats alguns vehicles, sobretot de distribució de mercaderies. Tot plegat prou caòtic.

Plantejament inicial de l'actuació: l'oportunitat de tirar endavant l'actuació de peatonalització del carrer Gran va sorgir l'any 2009 recurrent al Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL), una iniciativa del govern de l'Estat que perseguia crear ocupació.

Atesos els terminis ajustats per acollir-se al Fons, i com que el document l'estudi de l'any 2000 ja recollia l'actuació, es va fer el projecte constructiu en un mes i es va executar l'obra en vuit mesos. D'entrada no va haver-hi ocasió d'analitzar amb temps aspectes col·laterals que poguessin sorgir.

Abast final de l'actuació: sobre la marxa, mentre s'anaven executant les obres, es van anar prenent un seguit de decisions alternatives:

- cercar itinerari alternatiu per l'autobús
- creació d'una bossa d'aparcament en l'extrem nord del tram peatonalitzat, amb una capacitat per a una vintena de places, equivalent a les que se suprimiren al carrer Gran.
- redacció d'un pla especial per tal de crear un aparcament sota la Plaça Nova, a l'extrem sud del carrer Gran. Tanmateix amb l'adveniment de la crisi i el canvi de govern local es va desestimar la idea, i el projecte a mig termini és el de construir un aparcament en un solar propietat municipal.

El 2015 s'ha duplicat la capacitat de la bossa d'aparcament fins a la quarantena de places, per compensar llocs d'aparcament que s'havien suprimit a la Plaça de Vendre.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació:

Els comerciants veien amb recel l'actuació pel fet de suprimir les places d'aparcament pròximes als comerços, alhora que estaven en desacord que l'Ajuntament hagués pres el que ells consideraven la decisió unilateral de tirar endavant les obres, amb el que es van sentir perjudicats a nivell de vendes.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

1. Un dels col·lectius que es va integrar a la comissió de seguiment de les obres fou la Unió de Botiguers d'Argemón, que és qui manifestava més recels envers l'actuació.
2. Es van anar cercant alternatives a mida que avançaven les obres, entre d'altres d'aparcament.

Valoració dels resultats obtinguts:

D'entrada la gent i els residents van estar molt contents de l'actuació.

Amb el temps els botiguers en general també estan contents, tot i que darrerament els ha pogut sorgir nova competència amb la implantació de cadenes de venda mitjanes a les proximitats del centre en els darrers 3 anys, de manera que els clients s'estan distribuint més per altres zones.

El comerç que hi ha al carrer Gran és molt de primera necessitat i, si bé dissabte pel matí hi acut molta gent, per la tarda gairebé no queda cap botiga oberta, excepte les que puguin ser de moda, i es veia molt desert.

Darrerament en aquesta franja s'hi veu més moviment pels bars i estan començant a obrir més botigues.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. En l'estudi de mobilitat i accessibilitat de l'any 2000 s'havia fet participació per tal de consensuar les actuacions, que ja incloïen la transformació dels carrers del centre en preferents pels vianants. En certa manera, es pot dir que aquest procés efectuat 9 anys abans havia legitimat l'actuació.
2. La possibilitat de disposar de diners provinents del FEIL i els propis terminis ajustats del Pla van comportar que un cop presa la decisió tot s'executés de manera molt ràpida.
3. Tot i que sobre la marxa mentre s'executaven les obres, es van poder trobar alternatives a aspectes com l'aparcament, algunes a curt termini i d'altres a més llarg.

Aspectes addicionals:

L'actuació està totalment assumida per la ciutadania i políticament no va tenir repercussions.

Contacte: Carme Hervás, tècnica d'urbanisme i obres, Àrea de Serveis Territorials de l'Ajuntament d'Argentona.

Imatge del carrer Gran abans de la remodelació:



Imatge de després de l'obra:



Font: Ajuntament d'Argentona



Fotomuntatge del carrer Gran, acabades les obres.



Ajuntament d'Argentona

El carrer Gran ha quedat petit el dia de la inauguració

Aquest migdia, al carrer Gran faltava espai per aplegar la gentada que ha volgut ser testimoni de la inauguració de les obres de remodelació.

La gran **afluència de públic** i la **normalitat** han estat els aspectes més remarcables de l'acte d'inauguració de les obres de remodelació del carrer Gran, plaça de Vendre, i carrer de Torras i Bages. L'obra, tirada endavant amb els **2.018.020 €** que el govern espanyol concedia a Argentona pel Plan E, s'ha dut a terme **dintre el termini previst** i ha permès tenir un carrer Gran i entorn completament remodelat, amb **vorerres més amples, sense problemes d'accessibilitat ni de mobilitat**.

La festa d'inauguració ha començat a les 12 del migdia, al cap d'amunt del carrer de Torras i Bages, tocant amb la plaça de l'Església, on l'Alcalde, Pep Masó, ha llegit el **parlament institucional i ha tallat la cinta inaugural**.

A continuació, els Gegants de la Vila acompanyats per la Colla de Geganters i Grallers d'Argentona, la música d'El Zurdo Manda i l'humor de la Cia. Teatral Gralla d'Igualada han acompanyat la comitiva fins al cap d'avall carrer Gran, cantonada amb carrer de Bernat de Riudemeia, on hi ha hagut la inauguració informal, amb les "autoritats suplents", els artistes de Gralla que han fet un discurs inaugural que ha arrencat molts somriures.

En acabar, tornada fins al cap de Creus, on s'ha servit un aperitiu popular.



El carrer Gran, aquest migdia, ple de gom a gom.

A.8 Municipi: Vitoria

El 1998 es va redactar l'Agenda 21 Local; l'any 2008 es va aprovar l'anomenat Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.

Descripció de l'Actuació (des del 2006): aposta per la mobilitat activa i el transport públic.

Mesura push/tipologia: jerarquització de la xarxa viària urbana amb la creació de superilles, triplicant les tarifes d'aparcament.

Mesura pull/tipologia: reestructuració de la xarxa de transport públic amb una concepció totalment nova de la xarxa: itineraris més verticals, gran millora de les freqüències; aposta per la mobilitat activa amb la potenciació dels modes a peu i bicicleta. Es tracta de relacionar mobilitat i espai públic, destinant aquest a altres tipus d'usos que no siguin el cotxe.

Situació i problemàtica inicial: amb la redacció de l'Agenda 21 el 1998 es va anar fent el seguiment anual d'un seguit d'indicadors. En general es veia una evolució positiva, però certes variables de mobilitat no seguien uns valors d'acord amb el que s'esperava, i això era conseqüència del model de mobilitat: increment de l'ús del vehicle privat, disminució de l'anar a peu, estancament de l'ús del transport públic i ús molt incipient de la bicicleta.

Hi havia certa sensibilització respecte de la qüestió, en general es reconeixia el problema i es veia necessari el fet de plantejar estratègies de mobilitat sostenible, però hi havia un cert temor de dur-ho endavant (entre d'altres coses, els governs municipals sempre s'han hagut de formar a partir de l'acord amb diferents partits perquè no hi ha hagut majories clares).

D'altra banda, el 2001 es va aprovar el Pla General d'Ordenació urbana, que preveia un increment d'una tercera part en nombre d'habitants, que també va fer veure que calia un canvi de rumb en la mobilitat de la ciutat.

Plantejament inicial de l'actuació: el 2006 en el marc del Consell Rector de l'organisme autònom del Centre d'Estudis Ambientals es planteja la redacció d'un esborrany de la nova estratègia de mobilitat urbana.

Abast final de l'actuació: arran de peticions dels comerciants es van adoptar dues mesures:

- una relacionada amb aspectes de distribució de mercaderies
- una segona per fer gratuïts els primers 15 minuts d'aparcament, sense cap possibilitat de reducció en cas de multa si s'excedia aquest temps.

Aquesta darrera mesura no ha suposat cap incentiu a l'ús del cotxe i per contra ha tingut un doble efecte positiu:

- va permetre d'incorporar els comerciants en el plantejament global de l'actuació

- ha suposat la desaparició de l'aparcament en doble fila per gestions curtes, de manera que els autobusos n'han sortit molt beneficiats.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació:

Vitoria va ser una ciutat pionera amb la peatonalització ja fa més de 25 anys de bona part de l'exemple del segle XIX. Tanmateix de part dels comerciants hi havia certa resistència a una major restricció del vehicle privat i als canvis en l'aparcament.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

L'esborrany de la nova estratègia de mobilitat urbana es va treballar amb tots els partits polítics, tractant-ho com un projecte global de ciutat i en un escenari de treball constructiu, en sessions a porta tancada.

La ciutat sempre ha anat un punt més avançada en termes de consciència ambiental i això facilitat un major consens.

Es va establir un full de ruta amb dos vessants fonamentals:

- un procés d'anàlisi estratègica a mode de diagnòstic per copsar els diferents interessos enfrontats i veure si tots els agents se sentien reconeguts
- un procés participatiu, creant-se el 2006 el fòrum ciutadà per la mobilitat sostenible

El fòrum ciutadà va possibilitar punts de trobada per exemple pels comerciants, que a poc a poc van anar assumint els plantejaments generals de l'actuació. També es van fer fòrums específics per a comerciants i transportistes per consensuar solucions.

El 2007 es va redactar un Pacte ciutadà que es va erigir en el marc estratègic per la redacció de l'esborrany del Pla de mobilitat sostenible i espai públic.

Aquest Pacte ciutadà va ser aprovat en el Ple municipal per unanimitat i posteriorment es van anar recollint adhesions.

En conjunt es va fer un procés molt participatiu, explicant per què algunes aportacions fetes no eren coherents amb el plantejament de l'actuació i l'interès general.

En general per garantir l'èxit calia haver treballat bé totes les alternatives de mobilitat, i la realitat és que qui vol anar al centre en cotxe troba lloc d'aparcament, existeix una targeta de resident de 45 €/any i hi havia una oferta sobrant de places de pàrking que ara s'està aprofitant més.

Posteriorment es van tractar la resta de temes: distribució de mercaderies, millora de l'espai públic i la bicicleta (en aquest cas entre d'altres es va instaurar la circulació contra-sentit, es van fer campanyes d'informació a les escoles i se'n va treballar la regulació mitjançant una ordenança). Ara es tracta de desenvolupar més l'ús de la bicicleta havent-la declarat vehicle preferent a la ciutat, però per sota del vianant.

Finalment tots els agents veuen que s'està actuant per l'interès general.

Valoració dels resultats obtinguts:

Està essent un èxit:

- el primer any de la nova xarxa de transport públic va suposar un increment del 45% de viatgers.
- en els 5 primers anys d'aplicació del pla de mobilitat el nombre d'usuaris del transport públic (autobús més tramvia) ha augmentat en un 90%.
- finalment el nombre de transbordaments és baix perquè la gent prefereix agafar un autobús i la resta fer-ho a peu.
- evolució de l'ús de la bicicleta:
 - 2001: 1%
 - 2006: 3%
 - 2011: 7%
 - 2014: 14%

El canvi modal d'aquests darrers anys cap a la bicicleta prové sobretot del vehicle privat.

Els darrers 8 anys el vehicle privat ha passat del 34% al 24%. L'objectiu per l'any 2050 és que no superi el 10%.

Els primers dies de funcionament de la nova xarxa d'autobús la premsa controlava sobretot el compliment dels horaris, i en ser així van difondre la fiabilitat de la nova xarxa.

A nivell polític, hi ha hagut diferents canvis d'alcalde i partits a l'Ajuntament, però en cap cas és atribuïble a les diferents actuacions en matèria de mobilitat.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. Vitoria és una ciutat compacta, de 240.000 habitants, el 98% dels quals viuen a menys de 3 km del centre de la ciutat, no hi ha àrea metropolitana i el 80% dels llocs de treball són de residents a la mateixa ciutat. És doncs una ciutat de proximitat. Per tant hi havia uns elements de partida fàcilment objectivables i compartibles per tothom.

2. El principal era asserenar el debat i aportar informació sobre el que es pretenia. El discurs fou el de mobilitat i espai públic.

3. Del Pacte ciutadà se'n van derivar uns tallers que van identificar com a primera estratègia la reformulació de la xarxa de transport públic.

L'oferta de transport públic no es considerava atractiva, la demanda estava estancada i el canvi modal es produïa de l'anar a peu cap al vehicle privat. La xarxa era molt poc funcional, tenia itineraris poc eficients amb desviaments poc justificables a dia d'avui. També calia donar una alternativa als nous creixements residencials.

4. Així es va emprendre un redisseny de la xarxa de transport públic partint de zero amb únic condicionant l'esquema de superilles que estableix carrers d'estar i carrers de pas, amb el que la xarxa de transport públic es feia passar pels vials bàsics. Es van trigar 2 anys per consensuar barri per barri els itineraris, informant de per què no s'acceptaven les propostes.

5. En paral·lel es va anar treballant en la nova política d'aparcament al centre de la ciutat, de manera que la mateixa nit que es canviava la xarxa de transport públic entrava en vigor el nou esquema de regulació de l'aparcament.

6. La crisi ha tingut un triple efecte quant a la bicicleta:

- ha fet que hi hagi més usuaris pel seu menor cost

- això ha aportat més pressió ja que no s'ha pogut executar infraestructures previstes

- per contra s'han emprès solucions de menor cost com són: pacificació del trànsit, carrils contra sentit, formació, conscienciació i normativa regulatòria

7. Arribats a l'any 2009, amb certs dubtes sobre com finançar les actuacions, es va utilitzar més del 80% dels fons del Plan E de l'Estat per desenvolupar actuacions del Pla de Mobilitat, així com més de 3 M€ del programa CIVITAS per treballs de consultoria i campanyes de comunicació.

Aspectes addicionals:

El mateix dia va entrar en funcionament la nova xarxa de transport públic i la nova política d'aparcament, ja que s'entenia que una cosa no podia anar sense l'altra.

La nova xarxa d'autobusos, que alhora coincidia amb la implantació del tramvia, va suposar incrementar en 16 el nombre de vehicles, sobre un total de 73.

Abans de l'actuació els intervals de pas dels autobusos eren de 25-30 minuts; els de les noves línies foren de 10 minuts.

Abans els comerciants protestaven perquè se suprimien places d'aparcament i ara s'oposen a la regulació de les bicis en les zones de vianants perquè assegurin que els clients vénen en bicicleta, encara que la majoria són vianants.

En aquest sentit, els aforaments que es realitzen periòdicament mostren un creixement dels vianants en les zones comercials.

Contacte: Juan Carlos Escudero, Director del Centro de Estudios Ambientales



A.9 Municipi: Pontevedra

Disposa de PMU des de l'any 2009, realitzat a posteriori de la majoria d'actuacions, per tant es van realitzar seguint únicament els progressius programes electorals; no s'ha volgut crear mai un departament de mobilitat específic sinó que s'entén que el projecte estrella de la ciutat ha sigut la transformació de l'espai públic i la mobilitat per assolir una gran qualitat urbana, i que tots els departaments havien de treballar en aquesta direcció.

Descripció de l'Actuació (1999): reequilibri de la mobilitat al conjunt de la ciutat restringint la circulació del vehicle privat i donant prioritat als modes no motoritzats mitjançant mesures de peatonalització, per tal de millorar la qualitat de vida.

Mesura push/tipologia: restricció del trànsit al centre de la ciutat.

Mesura pull/tipologia: es van crear un miler de places d'aparcament a tocar dels eixos d'entrada a la ciutat, des dels quals en 10 minuts a peu s'arriba al centre. Tanmateix no es va aplicar pròpiament la idea del push & pull, sinó la de "disappearing traffic" (va incloure inclús la supressió d'una línia d'autobús circular per la seva baixa utilització).

Situació i problemàtica inicial: situació de congestió viària, inhòspita i amb disfuncionalitats. A més el centre de la ciutat perdia habitants perquè no era agradable.

Plantejament inicial de l'actuació: es tractava d'invertir les prioritats entre modes, potenciant l'anar a peu i la bicicleta. El principi era que si el trànsit es reduïa a l'estrictament necessari pel funcionament de la ciutat aquest permetria de crear una entorn de major qualitat i convivència entre modes. En conseqüència va dur associada la instauració dels límits de 30 km/h a tota la ciutat i 20 km/h en una cinquena part, així com la instauració de més de 200 punts d'elevació de la calçada en passos de vianants per complir el principi que el vianant no ha de canviar de nivell, sinó que ho ha de fer el vehicle (i que a més permet reduir la velocitat), redisseny de 34 cruïlles en rotondes, etc.

Abast final de l'actuació: el procés es va plantejar d'entrada flexible, fixant-se objectius de qualitat urbana més que mesures concretes. Tanmateix, arran de les sessions de presentació de les mesures es van anar acceptant modificacions, gairebé sempre per endurir les restriccions de trànsit.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació: es poden identificar tres factors:

1. La lògica resistència al canvi davant d'hàbits que s'han seguit de sempre.
2. El qui s'oposa a l'actuació per les molèsties que suposen les obres. Igual com l'anterior, desapareix quan la nova solució està en ple funcionament.

3. Oposició política en la lògica municipal.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

Es van adoptar diferents formes per transmetre la idea del projecte valorant les que poguessin resultar més eficaces en cada cas:

1. En un àmbit amb pes del moviment associatiu i capacitat per transmetre l'opinió ciutadana, es van fer reunions amb les directives.
2. En altres entorns sense suficient teixit associatiu, es feien assemblees obertes a tots els ciutadans o a tots els membres de determinats col·lectius.
3. L'oposició es va aconseguir superar progressivament a mida que els ciutadans i comerciants anaven comprovant els avantatges i la gran qualitat de vida urbana que s'aconseguia amb el model de preferència al vianant.

Valoració dels resultats obtinguts:

L'actuació ha donat al cap de 15 anys d'aplicació:

- una reducció del 70% dels vehicles que entren al centre neuràlgic de la ciutat
- una reducció del 30% dels vehicles entrants al conjunt de la ciutat
- per contra, pels vehicles que efectivament han de circular per aquest àmbit restringit, es redueix el temps perdut en retencions i embussos a una sisena part
- la reducció del consum de combustible i d'emissions de CO2 s'estima en uns dos terços, variant entre més del 85% al centre neuràlgic a gairebé un 50% en la resta de la ciutat.

El govern local està actualment molt reforçat com a resultat del model de ciutat que s'està assolint, que alhora fa pujar l'autoestima dels ciutadans.

Avui no hi ha zona de la ciutat que no demani més i més restricció del trànsit i mesures per afavorir l'estada i la mobilitat dels vianants.

En aquests anys la ciutat compacta ha aturat la pèrdua d'habitants i ha invertit la tendència passant de 39.000 a 51.000 habitants perquè ara la gent hi vol viure.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. D'entrada es pot dir que hi ha tres estadis de convenciment per part de la població:

- Existia una certa opinió que la situació era insostenible y calia canviar-la.
- A mida que s'explicava la proposta en detall i veure que podien decidir sobre alguns temes s'incrementava la col·laboració dels ciutadans.

- La demanda d'actuació en els àmbits en els que encara no s'havien modificat va anar augmentant a mida que es veien els resultats de les primeres fases.
- 2. La informació directa té molt de valor que evita altres interpretacions, i el fet de donar la veu a tothom i no només a aquells que es volen atribuir la representativitat d'un col·lectiu que a l'hora de la veritat es demostra que no és tal.
- 3. Que el resident vegi que si en té necessitat podrà circular amb el seu vehicle, alhora que el seu carrer millora en qualitat. Si el meu carrer o barri té una alta qualitat i només poden circular-hi en cotxe els qui ho necessiten, i els residents i comerciants estan servits, la congestió per arribar als pàrkings o a les zones de càrrega i descàrrega desapareix i la vida esdevé més còmoda.
- 4. Quan es reuneix a tots els comerciants l'oposició acostuma a ser mínima, i aquells que de vegades s'erigeixen en portaveus a la pràctica no sempre tenen el suport que se'ls suposa.
- 5. Després d'una assemblea en la que la immensa majoria dels assistents mostrava el seu acord, es va adquirir una gran legitimitat en el projecte que va desfer tots els intents obstruccionistes.
- 6. La implicació i la defensa del projecte per part de la societat va permetre de tirar endavant el procés i executar-lo amb tanta velocitat.
- 7. Algunes associacions de comerciants hi van col·laborar entusiasmament.

Aspectes addicionals:

Els conflictes apareixen en sentit contrari a l'esperat, ja que en zones molt centríques, amb molt de moviment de vianants i àmbits d'estada en carrers i places, els residents accedeixen als seus pàrkings amb el temor que els vianants els increpin per circular pel que consideren que són espais exclusius de vianants.

Quant al transport públic, el servei que fa les funcions d'urbà (són concessions interurbanes) va veure millorats els trajectes, noves parades, desaparició de la congestió, major velocitat comercial, etc.

Les fonts d'inspiració i principis de tota aquesta actuació provenen de diferents moviments:

- traffic calming
- moviment per la vida independent de les persones amb discapacitats
- La ciutat dels nens de Francesco Tonucci
- les teories del medi ambient urbà i les teories socio-urbanístiques de la ciutat com a centre de socialització i convivència

Contacte: César Mosquera, Concelleiro de Ordenación del Territorio, Infraestructuras y Ordenación General de la Movilidad.

A.10 Municipi: Torrelodones (Comunitat de Madrid)

Municipi de 23.000 habitants, amb Pla de mobilitat del 2011, no hi ha un Departament de mobilitat específic, es gestiona des del Departament d'Urbanisme.

Descripció de l'Actuació: millora de les condicions de mobilitat pels modes no motoritzats.

Mesura push/tipologia: replantejament de la ubicació de determinades places d'aparcament.

Mesura pull/tipologia: millora de l'espai públic en general, ampliació de voreres, focalitzat especialment en la mobilitat a les escoles potenciant els camins i els busos escolars.

Situació i problemàtica inicial: a totes les enquestes sorgia la petició d'ampliar les voreres i el debat sobre l'espai públic és un tema que apareix constantment. Torrelodones és un municipi dispers de baixa densitat, en el qual el 75% dels habitatges són unifamiliars. Està format per dos nuclis i 7 urbanitzacions, sense connexió entre ells per a vianants.

Hi ha un elevat grau de motorització i una pràctica d'aparcament salvatge en qualsevol racó. La majoria de centres escolars estan situats en un extrem d'un dels nuclis, de manera que l'ús predominant per anar a escola és el vehicle privat, el que generava situacions de conflicte entre els vianants i els vehicles sobretot al voltant de les escoles, on hi havia dificultats importants per poder accedir-hi a peu.

Plantejament inicial de l'actuació: en el programa electoral del 2011 el futur equip de Govern municipal va ser molt clar amb el model de ciutat que pretenien, relacionant molt estretament mobilitat i espai públic. Així, el principal objectiu era el d'afavorir el vianant i el poder anar a l'escola caminant i en bicicleta, mitjançant la millora de l'espai públic.

Abast final de l'actuació: es van emprendre mesures de millora de l'espai públic però de manera progressiva, sense presses.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació:

Els comerciants acostumem a oposar-se inicialment a la supressió de places d'aparcament, així com hi ha residents que mai arribaran a convèncer-se de la necessitat d'introduir canvis en el model actual. El discurs predominant contrari és que mantenir l'aparcament és fonamental.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

1. Hi ha una aposta decidida per la participació, amb molta discussió prèvia, implicant Associacions, AMPAS, comerciants i particulars, així com tots els grups polítics, de manera que el que en resulta d'aquests processos queda molt legítimat.
2. Convocar reunions presencials perquè, tot i que siguin pocs els assistents, permet de relaxar l'intercanvi de punts de vista.
3. El treball amb les AMPAS és de gran utilitat i també es fa molt de cas als comerciants.
4. També es difonen àmpliament els projectes a través de la pàgina web, la revista municipal i es fan força enquestes.
5. S'evita de presentar cap actuació en sentit negatiu en contra del vehicle, el discurs és sempre en positiu a favor del vianant.
6. El fet d'associar mobilitat a millora de l'espai públic i a la seguretat dels infants permet d'anar aconseguint més adeptes que inicialment no veuen clars els canvis.
7. Abans de suprimir qualsevol plaça d'aparcament cal cercar una alternativa, que pot ser la creació d'una bossa d'aparcament a prop dels comerços i potenciant-ne la rotació.

Valoració dels resultats obtinguts:

Es disposa de resultats positius arran d'enquestes efectuades, no tant en termes de mobilitat com en l'espai públic (ampliació de voreres).

En general es pot considerar que hi ha un canvi en positiu en tots els termes, si bé quan a un centre el 75% dels estudiants són portats en vehicle privat el progrés és molt lent. Ara bé, en una escola el "bus escolar" (Pedibús escolar) ha passat de tenir 10 nens apuntats a 70.

El Pedibús es va endegar el maig de 2014 i, atesa la gran acollida entre els pares pels avantatges que ofereix als nens, es manté pel curs 2014/15. Actualment hi ha quatre rutes diferents per accedir a 3 centres escolars.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. Per dur a terme la peatonalització de la Calle Real i regenerar una de les zones més cèntriques i transitades del municipi, es va efectuar un concurs obert amb la col·laboració del Col·legi d'Arquitectes, creant un jurat format per tots els grups polítics i 4 arquitectes.
2. El plantejament és el de generar molta participació, carregar-se d'arguments i anar pas a pas perquè si es vol anar massa ràpid es pot tirar en contra de la pròpia iniciativa.
3. Tanmateix, arran de l'actuació executada a la via pública davant d'una escola, l'AMPA d'un altre centre educatiu va demanar una actuació similar. En aquest cas es va aprofitar la proactivitat dels principals interessats per actuar de manera decidida i en 6 mesos s'havia fet aquesta nova actuació.

4. En termes de participació, es va convocar un concurs per escollir el logo i el nom per identificar els camins escolars. Periòdicament es van fent campanyes a les escoles per promocionar també l'ús de la bicicleta i del transport públic: campanyes de formació, setmana del transport públic, concursos literaris sobre temes de mobilitat, concursos per incitar a la resta d'anar a peu, en bici o transport públic, dies de major promoció del mode a peu (Ciclobus) o en bicicleta per anar a l'escola, etc.

Un exemple dels resultats publicats al blog de camins escolars: *El último día de promoción del modo a pie, nos produjo una enorme satisfacción como algunas madres dejaban su coche en el parking disuasorio para que sus hijos fuesen a pie al colegio con el resto de niños y niñas que estaban en el punto de partida.*

Aspectes addicionals:

En les properes eleccions, l'equip de govern pensa ser molt més concret en les actuacions que tenen previstes.

S'està redactant l'avanç del Pla General d'Ordenació Urbana, que anirà molt vinculat igualment a l'espai públic parant especial atenció en la millora de les voreres.

Contacte: Santiago Fernández Muñoz, Segon Tinent d'Alcalde (Regidor de Medi Ambient, té al seu càrrec Habitatge, Urbanisme, Infraestructures Públiques, Obres i Serveis).



CONCURSO
para la elección de un nombre, lema y logotipo para el
CAMINOESCOLAR DE TORRELODONES

El ayuntamiento de Torrelodones ha puesto en marcha un proyecto para mejorar el acceso a los centros educativos, pero **sin vuestra ayuda no será posible.**
Si eres estudiante de secundaria o bachillerato del IES Diego Velázquez o del colegio Peñafar, insíbete en el concurso que hemos convocado para el diseño del nombre, lema y logo del Camino Escolar de Torrelodones.

EL PREMIO PARA CADA UNO DE LOS INTEGRANTES DEL EQUIPO GANADOR SERÁ UNA BICICLETA

Podrás acceder a las bases del concurso en las siguientes direcciones:
www.torrelodones.es o en caminoescolartorrelodones.blogspot.com.es





CAMINO ESCOLAR DE TORRELODONES

¿TE ANIMAS A VENIR A CLASE...



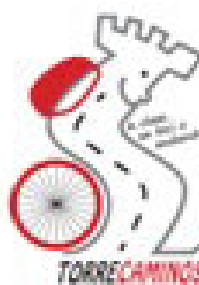
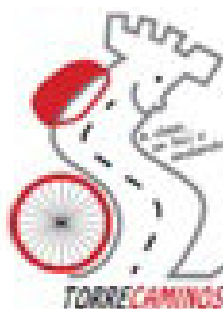
...SIN MALOS HUMOS?

El Ayuntamiento ha puesto en marcha un proyecto destinado a favorecer que niños y jóvenes puedan acudir a su centro educativo a pie, en bicicleta o en transporte colectivo.

En los próximos meses se van a realizar intervenciones en algunas calles de acceso para mejorar la seguridad de los desplazamientos peatonales y ciclistas. A su vez, se ha abierto un foro de participación para que todos -alumnado, madres y padres, profesores y responsables municipales- puedan debatir y consensuar soluciones.

El proyecto de camino escolar pretende aportar alternativas a las familias para que sea más cómodo, atractivo y divertido dejar al niño en casa y venir de otra manera al colegio. Si quieres más información o quieres participar, contacta a través del blog:

caminoescolartorrelodones.blogspot.com.es



La vida viaja
en bus

“MUÉVETE
ENTRE DOS
PARADAS”



Diputació
Barcelona

A.11 Àmbit: aglomeració Nantes Métropole (França)

L'aglomeració (24 municipis) disposa de Pla de Mobilitat Urbana des de l'any 1992, així com d'un departament de mobilitat amb un equip amb formació específica i dedicació exclusiva.

Descripció de l'Actuació: fa trenta anys Nantes va ser la primera ciutat francesa a implantar el tramvia modern. D'aleshores ençà ha anat desenvolupant actuacions per reduir la pressió del vehicle privat en la ciutat.

La consulta es fa centrada en les tasques dutes a terme per la implementació de les línies d'autobús Busway amb plataforma reservada (2002-2006) i de línies estructurants d'autobús Chronobus amb actuacions sobre la via pública per facilitar-ne la circulació (2010-2013).

Mesura push/tipologia: actuacions de restricció de la circulació i l'aparcament de vehicle privat

Mesura pull/tipologia: potenciació de línies d'autobús i creació d'aparcaments de dissuasió al llarg de les d'autobús.

Situació i problemàtica inicial: necessitat de servir un corredor de menor demanda que un tramvia (Busway) i de millorar les prestacions de la xarxa d'autobús amb la creació d'una nova xarxa a mig camí entre el tramvia i l'autobús tradicional (Chronobus).

Plantejament inicial de l'actuació: en el cas del Busway es va passar d'una autopista urbana que tenia dos carrils per sentit i una intensitat diària de 55.000 vehicles a una secció en bulevard amb transport públic i un carril per sentit.

Per implantar la xarxa de Chronobus s'han anat fent arranjaments allà on calia a la via pública que inclouen la supressió de places d'aparcament.

Els projectes van acompanyats de la creació de zones de trànsit reduït.

Abast final de l'actuació: per una banda després de 5 mesos de la implementació del Chronobus es va crear una parada més al cor d'una zona comercial urbana a petició dels comerciants.

Per l'altra, a petició també de comerciants, s'està duent a terme una prova pilot per reobrir a la lliure circulació un tram restringit només a l'autobús de 16h a 19h per afavorir la seva circulació. Al final dels 6 mesos de prova s'avaluarà la repercussió sobre el comerç i sobre el servei d'autobús.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació: residents en sectors que veien desaparèixer places d'aparcament on havien estat sempre, tothom vol aparcar davant de casa. Per part d'alguns comerciants, veien l'actuació com un element perturbador que se sumava a la crisi.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

1. Treball de detall a cada sector per organitzar la distribució de places d'aparcament. Pel nou servei Chronobus es van suprimir places que s'havien de recol·locar. S'han apropiat zones de càrrega i descàrrega on són més útils, i fora dels horaris per aquest ús es permet l'estacionament breu per anar a comprar per exemple el pa i marxar. Així mateix s'han creat places d'estacionament limitat a 20 minuts en àmbits comercials per afavorir la rotació.

2. Després d'un canvi de govern municipal, s'està fent una prova pilot arran de la petició de comerciants, per desfer una mesura de pas exclusiu de l'autobús per un tram durant 3 hores de tarda de màxima mobilitat. En finalitzar la prova s'avaluarà la repercussió sobre el servei i els comerços. Una opció seria ajustar els horaris d'aquesta mesura.

3. Per donar a conèixer el projecte es van fer unes 80 reunions amb diferents tipus de formats:

- reunions específiques amb comerciants
- reunions en certs sectors amb diferents associacions de l'àmbit
- reunions de gran format

Segons el sector, el comportament fou diferent. Així, en algun cas el format de reunions en grups reduïts es va mostrar contraproductiu ja que a cadascuna hi havia algú que s'oposava al projecte, i després quan es va fer la reunió de gran format es van ajuntar tots els que s'hi oposaven.

Per contra, en molts barris es va començar amb una reunió de gran format on es podien sentir posicionaments diferents afavorint l'intercanvi entre els diferents punts de vista, cosa que facilitava l'acostament entre posicions divergents.

4. Hi ha creada la figura del "correspondant quartier" (agents de la ciutat de Nantes), que estan cada dia en contacte amb els veïns del lloc i que aconsellen sobre la millor manera de comunicar-hi.

5. Durant el període d'obres cal que hi hagi un dispositiu d'atenció al ciutadà per tal que des de l'administració es mostri un tarannà de proximitat, reactiu i d'enllaç directe, per tal d'anar reaccionant i prenent decisions a mesura que passin coses.

Valoració dels resultats obtinguts:

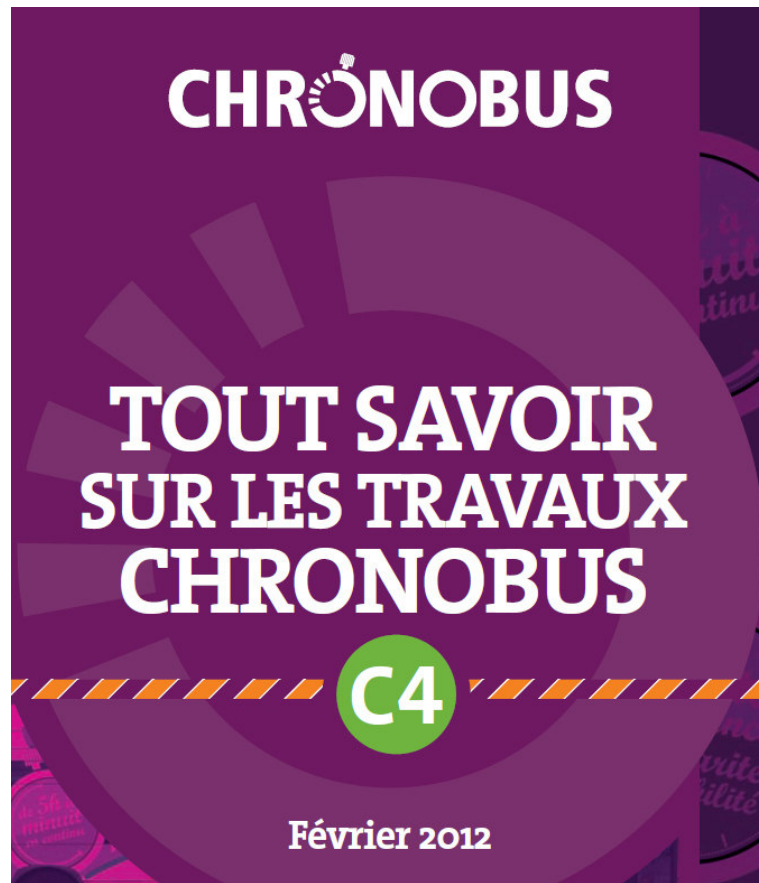
Al final hi ha hagut poques descontentaments amb les restriccions imposades als automobilistes, excepte al que respecta a l'aparcament en aquells sectors en els quals s'ha suprimit totalment (quan s'han deixat algunes places, no hi ha hagut queixes).

El projecte Chronobus s'ha percebut bàsicament de manera positiva, i en el cas en què dos municipis han canviat de signe polític en les eleccions que hi ha hagut després de la seva implementació, podem dir que ha sigut degut a d'altres afers.

Elements clau a destacar en tot el procés:

1. L'ofertiment d'alternatives a cada restricció: sobretot aparcaments de dissuasió seguint el traçat de les línies d'autobús.
2. El fet que hi hagués un regidor molt pedagògic per explicar les raons de l'actuació.
3. Explicar conceptes que tothom pot entendre: si no es regula l'estacionament, sempre estarà ocupat i per tant no es trobarà lloc per aparcar.
4. Acompanyament informatiu durant les obres amb eines en temps real: si feu aquest recorregut trigareu tant, millor feu aquesta altra combinació.
5. El fet que el representant dels comerciants estigués convençut que calgués un plantejament alternatiu al tot vehicle privat, demanant un millor servei d'autobús que s'acostés als eixos comercials urbans.
6. Cada vegada es pretén més d'associar els ciutadans al desenvolupament dels projectes. En cada cas cal veure com integrar-los. En el cas del Chronobus, era un projecte definit en el que calia fer una concertació per fer ajustaments de detall, celebrant-se unes 80 reunions amb diferents col·lectius. En futurs projectes similars es pretén que hi hagi una major implicació dels ciutadans.
7. La comunicació ha de tenir dues vessants:
 - directa cap al ciutadà sobre el projecte
 - establir relacions privilegiades amb la premsa local per procurar de respondre a totes les demandes, efectuant rodes de premsa amb detall de totes les informacions
8. Addicionalment durant els treballs es crea la "comission de règlement amiable", presidida per un jutge del tribunal, que té per objectiu l'indemnitzar els comerciants en cas que es produeixin molèsties anormals durant l'execució de l'obra. Tradicionalment la denúncia d'un cas com aquest portaria a un procés llarg, però amb aquest mecanisme en un període de 2 o 3 mesos es pot indemnitzar el marge que li correspon, no la facturació total.

Contacte: Damien Garrigue, Nantes Métropole, Département Déplacements, Direction des Investissements



A.12 Municipi: Gent (Bèlgica)

El 1997 es va fer un primer pla de mobilitat pel centre de la ciutat.

Descripció de les Actuacions:

El 1997 es va plantejar el primer pla de mobilitat del centre de la ciutat, que considerava per primera vegada la introducció d'una gran zona de vianants.

El 2006 es va planejar un projecte amb aparcament per a 2.700 vehicles al voltant de l'estació Gent Sint-Pieters: la meitat per usuaris del tren (cap a d'altres destinacions), un terç relacionats amb el nou desenvolupament (vivendes i oficines) i una petita part per a ocasionals.

El 2014 s'ha presentat el darrer pla de mobilitat, que consisteix a limitar a 30 km/h tota la circulació dins l'anomenada petita anella (R40) que encercla bona part del continu urbà, impedit la continuïtat pels vehicles de manera que no es pugui travessar la ciutat pel seu interior.

Mesura push/tipologia:

El 1997 creació d'una àmplia zona de vianants al centre.

El 2006 restricció de l'aparcament al voltant de l'estació de tren: als carrers del voltant només hi ha aparcament per a residents i de pagament però únicament durant mitja jornada, per tant els que van a agafar el tren no poden utilitzar aquestes places i han d'anar al nou aparcament.

Mesura pull/tipologia:

Millor transport públic, moltes més places d'aparcament per a bicicletes (tot i que encara no són suficients).

Amb el nou pla de mobilitat es preveu millorar la coordinació entre semàfors a l'anella de circumval·lació, ampliar les zones de vianants, millores pels ciclistes (aparcaments més grans), nous park&rides, millor transport públic, etc.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació:

El 1997 van haver-hi grans protestes dels residents i especialment dels comerciants.

El 2006 els residents van protestar perquè pensaven que aquest aparcament atrauria més cotxes al lloc. En aquella època la comunicació encara no estava prou organitzada i els veïns van iniciar un plet contra la construcció de l'aparcament, que tanmateix va ser guanyat pels promotors.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació:

Quan es va plantejar el primer pla de mobilitat no hi havia tradició de participació ni de gaire comunicació, únicament cartes als veïns i informacions en premsa.

Fa uns anys la ciutat de Gent va crear un nou departament per organitzar la participació amb els diferents agents i especialment amb els veïns. Cada barri té el seu propi coordinador d'àrea que organitza activitats i té un contacte personal amb la gent. Això ajuda a percebre com seran d'acceptats els canvis i quins són els punts conflictius. L'enfocament és diferent en cada cas, segons la idiosincràsia de cada barri.

A més a més, quan hi ha projectes de gran abast, com la remodelació de l'estació principal de Gent Sint-Pieters, hi ha l'agent d'àrea més un d'específic del projecte, que s'hauran de coordinar entre ells.

El projecte del 2006 va ser un dels primers a tenir una mena de panel, amb representants dels veïns, dels usuaris del transport públic, usuaris de la bicicleta, persones amb mobilitat reduïda, etc. Es continuen fent trobades 5 o 6 cops l'any, tot i que això no elimina totalment les protestes de les associacions de veïns.

Els detalls del nou pla de mobilitat, que s'implementarà a partir del 2016, no es van presentar fins fa molt poc, però ja s'havia anunciat que el pla es duria a terme molts mesos abans. El regidor de mobilitat ja ha manifestat que els principis generals es mantindran tal i com s'han establert, però que en discutirà els detalls amb tots els agents implicats: veïns, sindicats, escoles,... i que està disposat a fer certs ajustaments.

Fins ara hi ha molts comentaris positius, i el que ha ajudat molt a la seva acceptació és que en els darrers mesos hi ha hagut articles als diaris sobre l'increment de la congestió viària a tota la ciutat, els problemes d'aparcament, la manca de seguretat viària per ciclistes i d'espai pels vianants, etc.

Valoració dels resultats obtinguts:

Va caldre temps perquè la gent acceptés el primer pla i en les eleccions següents el regidor va perdre vots, i força gent deia que era pel seu pla de mobilitat. Tanmateix després d'alguns anys tothom ha hagut de reconèixer que el pla de mobilitat contenia molts avantatges per la ciutat de Gent i ha fet que fos atractiva per a turistes i compres.

Entre el 2007 i el 2014 els usuaris del tren han augmentat dels 37.000 als 54.000 diaris, i no hi ha hagut cap increment del nombre de vehicles ateses les mesures pull per facilitar els modes alternatius i restricció en l'aparcament en calçada; els comerciants i els residents estan contents amb el conjunt de l'actuació.

Elements clau a destacar en tot el procés:

En el cas del projecte d'aparcament a l'estació de tren del 2006, es van adonar a posteriori que s'havia de comunicar en les etapes inicials dels projectes i donar els arguments correctes: no havien tingut prou cura d'explicar als residents els avantatges que tindrien com ara disposar de més espai d'aparcament al carrer perquè els usuaris del tren ja no ho podrien fer més.

Actualment estan duent a terme una publicació per preveure el trànsit quan tot el projecte estigui acabat, i aquest document es transmet als veïns.

Aspectes addicionals:

Actualment disposen de tota mena de mitjans per tal de comunicar amb els diferents agents implicats:

- panel amb persones representatives dels diferents grups
- punts d'informació on la gent s'hi pot arribar després de treballar i preguntar als experts que hi hagi
- enquestes
- cartes als residents quan es produeixen canvis
- pàgina web i facebook
- tallers i diàlegs-cafè

La interacció amb els diferents agents, amb les seves bondats, té algunes limitacions:

- Gairebé sempre són les mateixes persones les que estan disposades a participar i es perd l'opinió de la resta. S'intenta resoldre aquesta manca de representativitat mitjançant enquestes on-line i rebem moltes respostes, sobretot de gent jove.
- S'ha de ser conscient que la gent més ben organitzada és la que més es fa notar i que alguns residents es poden sentir desatesos.
- La gent amb nens petits o segons els horaris de feina no poden anar a les trobades.
- Hi ha gent que no li ve de gust de participar en tallers o anar a informar-se, però després es queixa quan alguna cosa no li va bé.
- Alguns agents tenen molta influència a l'hora de prendre decisions, tot i que a ells els sembli que aquesta influència és massa limitada.

Contacte: Gisèle Rogiest

Coordinadora de Comunicació, Infopunt Project Gent Sint-Pieters

Mobility plan Ghent: for a liveable and accessible city

- Reduction of redundant car traffic
- More space for cyclists and pedestrians
- Free driveways for public transport
- A pleasant city to live, work and visit, ...



STOP-principle

1. Stappen (walking)
2. Trappen (bicycle)
3. Openbaar vervoer (public transport)
4. Privévervoer (cars)



Infomarkt: punt d'informació



Tallers





A.13 Municipi: Vilanova i la Geltrú

En aquest cas l'interès està en conèixer les tècniques de participació ciutadana empreses des del Servei de Participació i Cooperació de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, per la qual cosa s'ha parlat amb:

Griselda Castelló i Dalmau, Cap de Servei de Participació i Cooperació

Sílvia Ruiz Miracle, Servei de Participació

Històric de la participació al municipi:

La participació a Vilanova i la Geltrú comença a finals dels anys 70, amb la creació dels Ajuntaments democràtics: s'impulsen consells en el que s'impliquen moltes entitats, hi ha força activitat associativa i l'Ajuntament es preocupa molt per les associacions de veïns.

De sempre s'ha comptat amb les associacions de veïns per tractar els temes de ciutat, i de mica en mica es van anar incorporant altres tipus d'entitats.

Finalment, en aquesta legislatura la participació s'ha obert a nivell individual, cosa que ha suposat un canvi important ja que apareixen cares noves. En concret, en el primer taller del Pla de mobilitat, que es va fer mitjançant itineraris pel carrer, va ser un èxit i s'hi va presentar un grup de mames amb cotxets.

També s'ha activat la participació mitjançant les xarxes socials (pel PMU s'ha creat un blog i hi ha el twitter); això permet d'accedir a un perfil de ciutadans que altrament no participaria (per horaris, organització familiar, etc).

D'altra banda, setmanalment es fa una reunió amb una de les 18 associacions de veïns del municipi en la que hi assisteix l'alcalde i personal del Servei de Participació i Cooperació. Aquestes reunions van molt bé per saber de primera mà què vol el ciutadà alhora que es pot donar resposta directament i explicar moltes coses.

Experiència recent:

Es va presentar als veïns de la zona costanera un projecte tècnic per arranjat un espai a tocar del port que els ciutadans no van acceptar perquè els usos que s'hi pretenia donar no es corresponia als que esperaven els residents.

Es va partir novament de zero perquè fessin les seves aportacions i es va fer un concurs amb equips d'arquitectes perquè presentessin propostes al respecte.

Al final la gent ha quedat molt contenta, fet que demostra que s'ha de ser molt flexible per adaptar els projectes a les necessitats de la gent.

En general s'explica molt als veïns afectats i s'és molt proactiu en aquest sentit. També en conèixer els presidents de les diferents associacions de veïns ja et pots anticipar al que et plantejaran i es poden gestionar conflictes en petit comitè perquè després no explotin en sessions amb major afluència.

Pla de mobilitat:

Ha estat un èxit el poder gestionar des del començament amb el Departament de Mobilitat la participació ciutadana i haver acudit a la majoria de reunions.

S'ha parlat també molt a nivell polític de Comissió Informativa, implicant els diferents partits a cada pas i en els tallers, aspecte molt positiu en tot el procés.

A l'hora d'organitzar la participació la configuració dels grups de discussió és molt important i es procura de barrejar tots els perfils en grups de 8-10 persones perquè debatin entre ells, per tal d'arribar a una conclusió conjunta, i després facin una posada en comú.

Al respecte, és preferible de fer una convocatòria en gran format per recollir totes les veus i que vingui tothom qui vulgui.

De fet els tallers no han descobert res de nou, però els diferents aspectes latents s'han verbalitzat i posat en comú, i permet de corroborar la visió que es pugui tenir quant a diagnòstic.

Aspectes importants en el procés participatiu:

Cal donar una resposta immediata a tots nivells per qualsevol queixa que hi hagi.

La participació:

- Evita problemes
- Permet de guanyar temps en el conjunt del procés
- Cal que sigui ben planificada: agents a qui va dirigida i informació que es dona
- Els tècnics de participació interns a l'Ajuntament han d'estar disposats a implicar-se molt
- I en cas d'haver-hi tècnics externs, l'empresa ha de donar garanties igualment d'implicació en el desenvolupament de tot el procés
- Alhora que és crític que els responsables polítics es creguin el procés de participació
- Tot ha de ser flexible perquè tot canvia:
 - Buscar estratègies per implicar a la gent
 - Imaginació
 - Ganes que tot funcioni
 - Que les coses que es facin siguin útils
- La participació s'ha d'explicar programada però també de manera flexible: s'han de donar dates i tempos orientatius

A.14 Àmbit: Regió Metropolitana de Barcelona (RMB)

Descripció de l'Actuació (a partir de 2007): redacció dels Plans de Polígons i Centres Generadors de Mobilitat

Mesura push/tipologia: actuacions per reduir la utilització del vehicle privat

Mesura pull/tipologia: promoció de la resta de modes

Situació i problemàtica inicial: la localització de bona part d'activitats industrials (i també algunes del sector serveis) en àrees segregades de les trames urbanes consolidades agreugen els problemes d'ineficiència del transport col·lectiu i dificulten l'accés en modes no motoritzats.

Plantejament inicial de l'actuació: redacció de plans de mobilitat específics destinats a àmbits d'eminent localització de llocs de treball.

Abast final de l'actuació: els plans no s'han pogut executar en molts casos en la seva totalitat.

Aspectes que han dificultat l'execució dels plans:

1. Es van dissenyar uns estudis de mobilitat estàndard per a un tipus de mobilitat que no és estàndard: els diferents condicionants de cada empresa són absolutament clau per assolir un canvi modal.
2. Les grans empreses rarament han participat en els Plans.
3. També ha perjudicat quan des del propi municipi el tema no s'ha assumit prou.
4. En general la mida de les empreses a Catalunya és petita, de manera que hi ha molta atomització.
5. Hi ha hagut una desproporció entre el ventall de propostes i el que realment es podia fer, es va arribar a perdre la noció del que era realista.
6. No es va saber trobar el punt d'allò que era clau per assolir el canvi modal.
7. Es va plantejar massa infraestructura i poca gestió.
8. La gent opta pel cotxe per temps, horaris i també per una seguretat percebuda front a algunes alternatives, que no es té prou en compte.
9. Dotar de transport públic un polígon és molt complicat: hi ha molta dispersió sobre el territori en origen, els nostres sistemes de transport col·lectiu no estan preparats per això ja que el

bus+tren només serveix per a una petita part dels usuaris potencials; calen sistemes diferents. En el cas de Can Sant Joan hi tenen molt de pes grans empreses que s'hi van traslladar des de Barcelona i altres municipis propers i els treballadors procedeixen de corredors ben comunicats.

Elements clau a destacar en tot el procés:

Primerament cal integrar en tot el procés són els diferents agents implicats en la mobilitat dels treballadors.

Respecte de la gestió:

1. Cal molta informació de base: és necessari realitzar un estudi previ per avaluar els corredors d'origen dels treballadors i així determinar la mostra de les enquestes per corredors, i dimensionar el conjunt de l'estudi.

2. Cal que la mostra de les enquestes sigui prou representativa a diferents nivells per minimitzar els biaixos, adaptant-se a la tipologia d'empreses en cada cas:

- els treballadors als que es fan les enquestes han de representar les diferents casuístiques i sensibilitats, no només han de respondre els més interessats en el tema.

- les empreses han de quedar igualment prou representades quant a casuística

- els corredors de mobilitat han de quedar igualment ben representats, ja que respostes sobre mobilitat i desitjos per un determinat corredor poden ser completament oposades a la de la resta

- el perfil del treballador també influeix molt a l'hora d'escollir les alternatives

3. Cal garantir la presència de les empreses en tot el procés, fins i tot abans d'iniciar el procés de redacció del pla, sobretot les grans per concentrar un major nombre de treballadors.

4. Cal saber si el treballador fa servir el seu cotxe per moure's al llarg de la jornada laboral.

5. S'ha d'establir un mecanisme d'acció-seguiment molt lligat, perquè altrament l'interès es desinfla amb el pas del temps.

6. El gestor de mobilitat ha d'estar implicat en el procés també des del principi, sense aquesta figura és molt difícil d'afrontar la implementació del Pla, i no hi ha hagut cap mecanisme que garantís aquesta figura. Ara bé, cal trobar la manera adequada d'incorporar el gestor de mobilitat: passat un cert temps la seva dedicació baixa molt i per tant no es justifica la dedicació a jornada completa.

7. Han de ser plans molt realistes, el que s'acorda s'ha de fer en un termini acotat per no crear desencís si s'eternitza o és massa costós.

8. S'ha de fer proves pilot (on és més resolutiu ubicar un pas de vianants), conèixer-se el terreny i tenir consciència del que passa a totes hores.

9. En el cas de la UAB el que funciona és l'estratègia del "pessic": anar afrontant mesures en àmbits reduïts i així anar avançant.

10. Es pot assolir el canvi modal a partir d'una política global en termes d'aparcament, però cal oferir alternatives que siguin vàlides. S'ha d'entrar en l'aparcament quan es tenen la resta d'actuacions en marxa.
11. Cal valentia per proposar sistemes de transport diferents. Cal integrar millor el vehicle privat en els plans quan no hi ha cap altra solució (carpooling amb cotxes d'empresa). Es pot fomentar alternativament altres aspectes com el vehicle elèctric: cotxes o bicis d'empresa amb endolls en el propi aparcament.
12. Cal un discurs complert per implantar mesures restrictives (contaminació, accidentalitat, etc).
13. Prioritzar la gestió.

Contacte: Lluís Alegre (Autoritat del Transport Metropolità)

Estudi: Actuacions estratègiques de mobilitat als polígons industrials i CGM a l'àmbit de l'RMB (ATM, 2012)

A.15 Conversa amb: Francesc Narváez

ex-regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

Davant la idea de pacificar un carrer:

El comerciant sempre pensa que perdrà clients perquè:

- d'entrada considera que els seus clients van a comprar-hi en cotxe
- li preocupa com li afectarà l'obra durant la seva execució: el període d'obres és un factor limitant i frena molts comerciants
- dóna poca credibilitat a les explicacions que pugui rebre de l'Ajuntament sobre l'eficàcia de l'execució de les obres

Per tant, cal cercar solucions a aquests punts.

De l'experiència adquirida al llarg dels anys, se'n deriven els següents consells:

1. Fer una enquesta botiguer per botiguer sobre els inconvenients que veu en el seu carrer:

- Què milloraria
- Com està funcionant: la immensa majoria estan en contra del funcionament actual perquè:
 - No facilita l'arribada del client
 - La botiga no és prou visible, les voreres són estretes, els vianants no s'adonen per davant d'on passen
 - Els mateixos cotxes tapen la botiga i no es veu

Per tant, a partir d'aquesta enquesta els mateixos comerciants estan identificant el problema i apuntant línies d'actuació.

2. Organitzar unes jornades d'ajuda al comerç on es parli també de com funciona un carrer peatonal comercialment, portant un representant d'una associació de comerciants amb zona pacificada.

En aquestes sessions es manifesta el gruix de persones que estan d'acord en actuar al carrer, i que cal que siguin elles que exigeixin que sigui peatonal.

Es tracta de convertir en una demanda el que en el fons és un oferiment de l'Ajuntament.

3. Fase complexa: consensuar el que es fa

Enfocament molt diferent segons si el públic objectiu són comerciants o veïns perquè tenen punts de vista diferents, i per tant és millor no ajuntar-los:

- Veïns: han de considerar que estan fent el projecte, què és el que voldrien trobar-hi:
 - Que aportin les primeres idees
 - Després s'elabora un render a partir d'aquestes aportacions
- Comerciants: han de demandar el projecte:
 - Presentar-los un avantprojecte amb informació gràfica molt potent, un render
 - Que facin les seves aportacions en temes de detall

4. Finalment s'ha de cercar una solució per a cada element:

- Tipus d'ocupació de la via pública
- Mobiliari urbà
- Aparcament, ha d'haver-hi una alternativa:
 - Bossa
 - Subterrani
 - De rotació, àrea verda

Un pas previ és conèixer quins són els cotxes que hi ha aparcats a les 11h del matí, que acostumen a ser els dels comerciants. Això dona arguments per mostrar que actualment els clients no tenen massa opcions per aparcar el cotxe davant la botiga.

5. Un cop contractada l'obra:

No s'ha de desmitificar l'obra, crea molèsties i el que cal és intentar minimitzar-les:

- Flexibilitat: escollir el període per fer l'obra que els comerciants demanin, depèn molt del tipus de comerç i és un tema molt important.
- En l'última reunió abans de l'inici de l'obra, que en coneguin el capatàs, que és qui estarà cada dia amb ells. Qualsevol cosa que la tractin amb ell:
 - Per resoldre els petits problemes de cada dia
 - És el que té el calendari de l'obra més al cap

- L'empresa és la que s'ha de comprometre en terminis
- Cal adequar-se als interlocutors que corresponguin.
- Demanar quin paviment els agrada més: en una ocasió es van visitar 3 carrers de la ciutat amb solucions diferents i es va deixar escollir el que agradés més.
- Si l'obra és especialment emblemàtica, que l'Ajuntament contracti específicament algú perquè els tècnics interns no deixin de fer la seva feina del dia a dia.

Arguments:

- No s'ha d'improvisar, cal avançar-se a les preguntes i a les respostes i tenir clars els arguments.
 - El mercat immobiliari valora molt més un immoble si està situat en una via peatonal.
 - Es tracta de difondre el concepte d'urbanisme comercial, que afavoreix la visibilitat de la botiga.
- S'ha d'estar disposat a negociar amb el comerciant de manera individual el tema de l'àrea verda: permetre que hi hagi un intercanvi d'àrea verda entre el barri de residència i el de treball.

A.16 Conversa amb: Ole Thorson

Doctor enginyer de camins, canals i ports, expert en mobilitat d'origen danès, que ens aporta la seva percepció dels canvis que està experimentant la planificació de la mobilitat.

Evolució recent de la planificació de la mobilitat:

Històricament la mobilitat es planificava segons la tendència dels anys anteriors, de manera que si el vehicle privat estava guanyant quota el que es feia era donar-li més espai perquè continués creixent.

Aquesta manera de fer és totalment contrària a la mobilitat sostenible. El que cal fer és establir un objectiu de distribució modal i actuar en conseqüència per executar unes mesures que permetin d'aconseguir-la.

El fet d'haver pres la decisió de fer aquest canvi d'enfocament ja és important per si sola. Les primeres experiències es van dur a terme pels volts de l'any 2000 a l'Hospitalet de Llobregat i Mataró. És de fet el motiu pel qual es redacten els Plans de Mobilitat Urbana, però hi ha ajuntaments que encara no ho han assumit i per tant no ho afronten com cal.

És bàsic de canviar la manera de pensar, i ha vingut recolzada per un fons legislatiu i normatiu en els darrers deu anys:

- Llei de mobilitat del Parlament el 2003, amb una declaració de principis que diu que s'ha de donar la prioritat als modes de transport menys contaminants.
- Després se n'han anat derivant un seguit d'altres normatives, com sobre els 40 municipis metropolitans que han d'aprovar accions urbanístics amb equilibri ambiental (per la qualitat de l'aire), i el Decret de 2006 dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, etc.

Amb això es va iniciar un nou camí sense retorn, que permet controlar les emissions i l'ús del vehicle privat. Tanmateix es van produint alt i baixos, en moments en què les decisions depenen de polítics que no creuen en aquests plantejaments i eviten alguns aspectes, fet aquest, que fa perdre alguns anys, com per exemple no parlar en termes de contaminació, però per una altra banda es va en la direcció sostenible, de limitar el vehicle privat.

Per tant, en la primera dècada del segle XXI es va produir aquest canvi de tendència cap a objectius de repartiments modals, de manera que ara difícilment algú posa en dubte que la utilització del cotxe ha d'anar a la baixa (molts tècnics i bona part de polítics). I en el disseny de les superilles (zones ambientals) ningú dubta que aquestes han de servir per:

- Reduir la velocitat
- Reduir la utilització del cotxe
- Reduir la contaminació
- Millorar la seguretat viària

Així mateix, des del punt de vista del disseny urbà, algunes actuacions no estan suficientment ben pensades per a l'ésser humà (espai lliure per a vianants), però segueixen un dels conceptes acceptats de millores pels vianants, com és l'ampliació de les voreres. El problema és que qui ho dissenya pensa només en una dimensió, moure's al llarg d'un eix, però el vianant no va recte, necessita creuar el carrer i en algunes reformes no es pensa com es creuarà. La ciutat és una trama, si no es visualitza com a tal la mobilitat no guanya en qualitat, ja que els accidents es produeixen a les cruïlles.

La mobilitat a Barcelona i regió metropolitana:

La política de mobilitat de Barcelona està enfocada a dia d'avui a dues directrius:

- Rebaixar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments interns
- Dificultar l'arribada de vehicles de fora amb una total regulació de l'aparcament

Falta però resoldre els que han de marxar cada dia a treballar fora, per exemple a polígons amb oferta suficient de places d'aparcament, una sobre oferta resta credibilitat a alternatives de transport públic que es puguin plantejar. Cal penalitzar l'ús del vehicle privat, així com també caldria pensar en canviar els torns de les indústries per adequar-se més a la disponibilitat d'oferta de modes de transport sostenibles. En definitiva, cal veure d'una manera transversal què cal fer per tal de reduir el més d'un milió de vehicles que diàriament entren i surten de Barcelona.

La planificació per modes:

Es fa planificació per cotxes i trens, però poc es planifica pels autobusos com es demostra al voltant de la futura estació de La Sagrera. Es considera que la planificació dels autobusos ja vindrà després.

D'altra banda, els vianants és el mode més important ja que és el que té més quota modal en ciutats metropolitanes, però hi ha molt poca informació sobre aquesta mobilitat.

Últimament s'ha assumit que hi ha més vianants que conductors, ja que més del 50% dels desplaçaments urbans de la majoria dels municipis es fan a peu: el mitjà més sostenible però el que pateix més els efectes negatius de la resta. Tots aquests usuaris no es poden deixar al marge de la planificació, perquè a més són majoria, i s'ha de treballar per ells. Ha d'haver-hi el gran objectiu d'estimular l'anar a peu i entendre-ho tant a nivell polític com tècnic – és salut i benestar.

Així mateix, els municipis han d'entendre que és més important preocupar-se pels vianants i mirar d'incrementar-ne el nombre, que no fer-ho pels ciclistes.

A l'hora de planificar s'ha de canviar el punt de vista: durant 100 anys s'ha fet amb una visió des de darrera el parabrisa, ara cal adoptar que el conductor no té prioritat.

La gent gran té un ritme diferent a la resta de la població quan es mou, i davant d'això hi ha dues alternatives:

- Discriminar-los i que una major part es quedin a casa (per no prendre mal; molts s'adapten malament i corren força riscos en el sistema actual).
- Integrar-los adequant el conjunt de la mobilitat al seu ritme.

D'altra banda el concepte de visió 0 (0 morts i ferits greus pel trànsit) s'ha acceptat per una part important de la societat sense cap debat, ja que no hi ha grans arguments en contra. Ara la gent ja s'ha adonat que la velocitat mata i està disposada a sacrificar coses (temps) per evitar morts.

En general els veïns demanen pel seu barri, i amb aquest ordre de preferència:

- Equipaments
- Com arribar-hi bé a peu
- Camins escolars
- Adequar itineraris per a bicis
- Millora del transport públic
- Menys cotxes

Això comporta que es comencin a fer estudis de vianants, com per la remodelació de la plaça Lesseps o la nova estació de La Sagrera.

El congrés internacional Walk 21, que el 2008 es va organitzar a Barcelona, va conscienciar administracions i ciutadans. Per altra banda, la irrupció de la bicicleta ha fet també molt per tal de canviar la manera de pensar de molta gent en pro de la mobilitat sostenible.

En general els polítics tenen una visió més conservadora de la realitat perquè si alguna cosa que fan surt malament en rebran les conseqüències. Però no es pot imposar l'ús del cotxe per sobre de la salut que suposa l'anar a peu.

Hem de pensar a planificar la ubicació de la parada més a prop del ciutadà que la plaça d'estacionament pel cotxe.

La idiosincràsia als països del nord d'Europa:

En països petits les societats estan més cohesionades i s'interessen més pel veí. Alhora no es plantegen més plans sense zones adequades per vianants i ciclistes.

En el cas de Dinamarca, hi ha els següents factors que poden explicar com s'ha arribat al dia d'avui:

- A Dinamarca no hi ha cap fàbrica de vehicles, per tant el sector no ha tingut mai un pes fort en la societat.
- Des dels volts de l'any 1850 hi ha la idea que els impostos han d'ajudar a equilibrar la societat, i en aquest sentit hi ha polítiques orientades a minimitzar les diferències entre els que tenen més i els que menys.
- En el seu dia els cotxes eren per aquells que tenien més, per tant es consideraven com un bé de luxe, amb la qual cosa estaven gravats per forts impostos en la seva adquisició i per la seva tinença.
- En canvi, la xarxa és de lliure ús per a tothom, de manera que es carrega amb impostos notables al posseïdor de vehicles, no la circulació.

- En conseqüència a Copenhaguen durant molt de temps la motorització era d'una tercera part la de Barcelona.
- El 1955 va irrompre el velosolex, un tipus de ciclomotor, i el ple de l'Ajuntament de Copenhaguen va decidir que la bicicleta era l'objectiu prioritari i que aquest nou vehicle no podia tenir prioritat. Això va portar a un nou creixement de la bicicleta, que havia quedat estancat en els anys anteriors, amb la construcció de nous carrils segregats i zones de vianants amb restriccions per vehicles i de baixa velocitat.
- D'altra banda, en una societat més cívica, per la idea de la convivència compartida, es pot acceptar que davant de certes dificultats es produeixin excepcions. Per exemple, està comunament acceptat que els avis puguin circular en bicicleta per la vorera, i si convé el vianant li cedirà el pas.

Orientació cap al ciutadà:

En molts casos el ciutadà és més savi i responsable que el que els polítics poden arribar a creure. En general hi ha por a què en un procés de participació surtin tot de temes, però si s'expliquen bé els aspectes a favor i en contra que pugui tenir una solució i els participants se senten tractats com a persones adultes, responen amb responsabilitat (tot i que no s'ha de descartar la presència d'individus que volen arrossegar el conjunt cap alguna banda).

Els aspectes bàsics són:

1. S'ha d'escoltar.
2. Ha d'haver-hi total transparència: donar informació, debatre-la. Segons quins temes no es pot fer res sense participació.

Hi ha l'obligació de preparar la societat explicant els canvis, parlant amb la gent perquè ho puguin anar acceptant, debatent i no donant-ho per fet, com són:

- Gestió de l'aparcament
- Espai pels vianants
- Prioritats entre modes

I la ciutadania ha de tenir la possibilitat d'introduir-hi canvis, perquè quan es té la idea que hi ha moltes coses que són inamovibles això desincentiva la participació. I cal que la gent voti per idees a favor de, no en contra de.

A.16 Municipi: Grenchen/Granges (Suïssa)

Municipi de 16.000 habitants del Cantó de Soleure.

Descripció de l'Actuació (2002/2004): a més d'espais per a vianants, creació de zones de convivència en el centre ciutat (zones amb limitació de velocitat de 20km/h pels cotxes i prioritat per als vianants).

Mesura push/tipologia: restringir el trànsit al centre ciutat. L'estacionament passa a ser de pagament.

Mesura pull/tipologia: ampliació dels espais per a vianants i bicicletes.

Situació i problemàtica inicial: Capital de la indústria rellotgera, Grenchen és una petita ciutat industrial que va créixer fortament als anys 60. Sense vertader centre històric, la ciutat estava tallada en dos per la Solothurnstrasse, artèria que comptava fins a 4 carrils i per on passaven uns 14.200 cotxes i camions diàriament. Els vianants havien de passar per un pas subterrani de 75 metres per accedir al centre. El trànsit excessiu no només disminuïa la qualitat de vida, sinó que provocava també estralls econòmics ja que la clientela potencial deixava el centre ciutat, la qual cosa tenia per efecte col·lateral el tancament d'edificis i locals comercials.

Plantejament inicial de l'actuació: Al 2002, la construcció de l'autopista A5 entre Bienne i Soleure va permetre de desviar del centre bona part del trànsit a Grenchen. Com a mesura d'acompanyament, el Cantó va subvencionar el replantejament de la Solothurnstrasse. L'ajuntament va aprofitar l'ocasió per tornar a concebre el centre ciutat, reduint la velocitat i donant prioritat als vianants. Es van arreglar les places centrals del poble així com diversos carrers que es van transformar en zones de convivència: zona 20 km/h, amb prioritat per als vianants.

Abast final de l'actuació: calçada reduïda amb efecte òptic a 4,75m. El pas subterrani ha desaparegut i és fàcil creuar el carrer gràcies a les zones de convivència i els vianants es poden desplaçar a peu de manera àgil d'un comerç a l'altre. Els diferents materials emprats (asfalt i llambordes), l'arbrat, els grups de seients, els aparcaments per a bicicletes i l'enllumenat contribueixen a crear un caràcter de centre urbà.

Opinions/factors que s'oposaven a l'actuació: per part dels comerciants s'expressava preocupació per conservar places d'estacionament.

Estratègia seguida per tal de superar els aspectes que s'oposaven a l'actuació: es va engegar molt d'hora un procés de participació amb l'associació de comerciants, veïns i altres entitats:

2001: presentació d'idees relatives al projecte coincidint amb una exposició a iniciativa dels comerciants, amb un qüestionari i un joc.

Abril-novembre 2002: cartells d'informació en les zones d'obres i presentació de mostres dels materials emprats. Consulta de l'associació de comerciants: l'ajuntament els duu en autocar a Berthoud, per visitar l'espai de trobada del poble i observar-ne el funcionament. Elaboració conjunta Ajuntament-comerciants del material publicitari (cartells, exposicions, comunicats de premsa...)

Novembre 2002: posada en funcionament de les zones de convivència amb molta publicitat i presentació a la premsa.

Valoració dels resultats obtinguts:

S'ha constatat que el volum de trànsit al centre de Grenchen ha disminuït en dos terços, per assolir 4.850 vehicles/dia. Mesures de velocitat efectuades amb un radar mòbil i observacions locals mostren que les velocitats en l'espai de trobada són de 20 a 30 km/h com a molt.

Tant veïns com comerciants són unànims: el nou centre ciutat valoritza la ciutat i ha millorat la qualitat de vida.

Elements clau a destacar en tot el procés: el factor decisiu va ser l'intens treball de relacions públiques dut a terme per l'administració en col·laboració amb entitats (comerciants), que ha permès acompanyar i facilitar el procés de planificació i realització.

L'administració reconeix que la clau d'èxit és la comunicació i, tot i que se'n va fer molta, s'ha infravalorat, raó per la qual aconsella de preveure un elevat pressupost de comunicació per actuacions d'aquest tipus.

Contacte: Ajuntament de Grenchen, Bahnhofstrasse, 23 2540 Grenchen

Abans**Després**

A.17 Transcripció del vídeo: How the Dutch got their cycle paths (com han assolit els holandesos la seva xarxa de carrils bici)

Aquest vídeo ens mostra com, a partir d'una situació crítica en què l'ús de la bicicleta s'havia reduït a mínims històrics i per altra banda havia crescut la mortaldat a les carreteres, les mobilitzacions socials a principis dels anys 70, juntament amb un context favorable, es va traduir en una política a llarg termini en favor de la mobilitat sostenible de la que avui tots en coneixem els resultats.

Situació actual:

Com han assolit els holandesos la seva extensa xarxa per a bicicletes? És una pregunta recurrent perquè molta gent voldria assolir el que les holandeses tenen.

Holanda té el major nombre d'usuaris de la bicicleta, alhora que és també el lloc més segur del món per anar-hi, atesa la gran xarxa de carrils bici que es pot trobar arreu del país.

La fragilitat fins als anys 70 del segle XX:

Però aquesta xarxa de gran qualitat no ha estat sempre així. Com ens ha arribat fins avui aquesta xarxa ciclable és el resultat d'un llarg procés de discussió durant els anys 70 per canviar les polítiques que potenciaven l'accés als centres urbans en cotxe d'ençà de la Segona Guerra Mundial.

Històricament les vies ciclistes que hi havia eren estretes, perilloses, sense continuïtat i fins i tot absents a les cruïlles, tot i que tampoc eren necessàries perquè el nombre de ciclistes superava de llarg la resta del trànsit.

Però després de la Segona Guerra Mundial tot va canviar: els holandesos havien de reconstruir el país, i els ingressos per càpita van augmentar de manera molt elevada: del 1948 al 1960 van progressar una mitjana del 44%, i si ho ampliem fins al període 1948-1970 l'evolució fou del 222%. En aquest context la gent podia comprar béns d'elevat cost, i sobretot a partir del 1957 això es va traduir en molts més cotxes pels carrers, en ciutats antigues que no estaven pensades pels cotxes. De manera que es van enderrocar edificis per crear espai pels cotxes alhora que s'eliminava una part de la infraestructura per a bicicletes. Les places van convertir-se en aparcaments per a cotxes i nous desenvolupaments urbanístics tenien grans avingudes per vehicular el trànsit motoritzat.

La distància recorreguda diàriament va augmentar de 3,9 km el 1957 a 23,2 km el 1975.

Però aquest "progrés" va comportar un cost terrible: la bicicleta va ser marginalitzada i el seu ús va disminuir en un 6% anual i el 1971 es van registrar 3.300 víctimes mortals del trànsit. Més de 400 d'aquestes morts van ser nens de menys de 14 anys. Aquesta elevada mortaldat dels infants va fer que la gent sortís al carrer per protestar: la campanya "aturem els assassins de nens" demanava carrers més segurs tant pels nens com pels vianants i ciclistes en general.

El renaixement:

La crida popular va ser escoltada, especialment quan el 1973 la primera crisi del petroli va aturar el país: l'aleshores primer ministre es va dirigir als holandesos dient-los que aquella crisi anava a canviar les seves vides: havien de canviar els seus hàbits i dependre menys de l'energia, però això era possible sense reduir el nivell de qualitat de vida.

Les polítiques per incentivar l'ús de la bicicleta encaixaven perfectament en aquest escenari: els diumenges sense cotxes per estalviar combustible recordaven a la gent com eren les ciutats sense cotxes. En aquella època els centres històrics es van peatonalitzar, mentre les protestes continuaven perquè l'increment de la motorització matava ciutadans, les ciutats i el medi ambient.

Es van organitzar sortides massives per les ciutats i actes de protesta en favor de les infraestructures per a la bicicleta que van crear una conscienciació col·lectiva i va permetre canviar la manera de pensar les polítiques de mobilitat.

A meitat dels anys 70 els ajuntaments van començar a experimentar amb vies ciclistes segregades de la resta del trànsit. Finançades pel govern nacional, les primeres vies ciclables van ser creades partint de zero a Tilburg i La Haya; retrospectivament poden veure's com l'inici de les polítiques modernes en favor de la bicicleta en el país. L'ús de la bicicleta va augmentar de manera espectacular: a La Haya entre el 30% i el 60%, i a Tilburg en un 75%. La dita "Construïu-ho i vindran" es va mostrar certa a Holanda.

Per resumir-ho: què és el que va produir aquest canvi a Holanda?

Hi havia els següents problemes:

- Ciutats que no podien fer front a l'increment del trànsit amb la configuració existent, cosa que va dur a demolir edificis però alhora va suposar la indignació ciutadana per com s'estava cedint l'espai al trànsit motoritzat.
- Un nombre intolerable de morts en accidents de trànsit que va portar igualment a massives protestes ciutadanes.
- Una crisi del petroli i econòmica que va comportar escassetat de combustible i uns alts preus de l'energia.

La solució es va trobar a partir de la voluntat política, tant a nivell nacional com municipal, i entre els polítics i els planificadors, per fer front a aquesta situació: defugint en endavant la idea de potenciar els cotxes als centres urbans i creant espai per a modes alternatius com la bicicleta, la qual a dia d'avui està totalment integrada en les polítiques de mobilitat.

Valoració dels resultats obtinguts:

I quin èxit van tenir els manifestants?: les morts de nens van passar de més de 400 l'any 1971 a 14 el 2010.

Aquests problemes no foren ni són exclusius d'Holanda, les solucions tampoc ho haurien de ser.

Contacte: Informació extreta del web Bicycle Dutch

<https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>

A.18 El “Versement Transport”, una especificitat francesa

Els municipis i els operadors de transport públic urbà s'enfronten avui dia a un increment constant de la inversió i dels costos d'explotació mentre tenen recursos globalment limitats.

Per afrontar aquesta situació, les administracions públiques disposen del versement transport (d'ara endavant VT), és a dir d'ingressos fiscals assignats específicament als transports urbans. El VT, implementat pel 80% de les autoritats organitzadores de transport públic, constitueix la principal font de finançament dels transports urbans a França: al 2011 representa més de 6 mil milions d'euros, és a dir el 42% dels ingressos assignats al finançament del transport públic urbà.

El VT, una contribució de les empreses al finançament del transport públic urbà.

El VT va néixer al 1971 en la regió parisenca com a contribució obligatòria per tal d'evitar incrementar els impostos directes de les col·lectivitats de més de 100.000 habitants. Al 1973 es va estendre de manera facultativa a tot França.

En la mesura que la mobilitat laboral genera per la col·lectivitat unes despeses importants, **el VT és un recurs econòmic assignat al finançament de les despeses d'inversió i de funcionament del transport públic urbà** i és l'Autoritat organitzadora del transport urbà que en defineix el tipus, en el límit del tipus màxim imposat per la llei.

El principi econòmic del VT és la taxació dels beneficiaris indirectes: han de pagar aquesta taxa sobre la massa salarial totes les empreses de més de 9 treballadors situades en el perímetre urbà on el VT està instaurat, sigui quin sigui el nivell d'oferta de transport públic urbà del qual disposin.

Així, dos criteris permeten determinar si una empresa ha de pagar el VT: la ubicació dels treballadors i la plantilla dins del perímetre de transport urbà.

El Versement Transport a la pràctica

Com està instaurat el VT?

Fora d'Ile-de-France, l'Autoritat organitzadora del transport urbà ha de deliberar per instaurar el VT quan decideix aplicar aquesta taxa. Aquesta deliberació precisa el tipus del VT, que ha de ser dins dels límits definits per llei.

Qui n'està exonerat?

Les fundacions i associacions d'utilitat pública sense ànim de lucre amb una activitat de caràcter social.

A qui se li poden tornar els diners?

Tota empresa que justifica assegurar l'allotjament permanent al lloc de treball o haver assegurat el transport col·lectiu integral gratuïtament a tots els treballadors, o alguns d'ells. Tota empresa situada a dins del perímetre d'urbanització de les ciutats noves o de les zones d'activitat industrial i comercial designades en la deliberació d'instauració del VT.

Com es calcula la plantilla de 9 treballadors a partir de la qual l'empresa ha de pagar el VT?

La plantilla inclou els treballadors a temps parcial, els aprenents i els treballadors temporals. També convé tenir en compte el lloc on el treballador exerceix majoritàriament la seva activitat.

L'empresari, beneficiari indirecte del sistema de transport

L'article L.1221-12 del codi de transports preveu que el finançament dels transports urbans s'ha d'efectuar per diverses fonts: "els usuaris, les Administracions públiques si escau i [...] altres beneficiaris públics i privats qui, sense ser usuaris dels serveis, gaudeixen d'un avantatge directe o indirecte".

El VT es fonamenta en aquesta última noció. En efecte, aquesta contribució dels empresaris al finançament dels transports urbans es justifica principalment en la millor accessibilitat dels treballadors al seu lloc de treball i per tant al mercat laboral potencial més important que tenen a l'abast. A més, aquests serveis de transport faciliten als clients l'accés a les empreses i milloren les condicions de trànsit dels desplaçaments professionals i dels lliuraments efectuats per o per a les empreses, contribuint a la reducció de la congestió viària.

Un recurs assignat als transports públics urbans

El versement transport té com a peculiaritat ser un recurs assignat. Els seus ingressos es destinen a cobrir despeses d'inversió i de funcionament del transport públic urbà de viatgers així com les operacions que milloren la intermodalitat transport públic – bicicleta.

A més, fora de la regió parisenca, el VT pot finançar:

- Serveis de transport a la demanda

- Altres transports públics que donen servei a l'aglomeració en el marc d'un contracte conclòs amb l'Autoritat organitzadora, com per exemple, els serveis específics a centres atractors de mobilitat o per a PMR.

En Ile-de-France, la legislació precisa que el VT es pot utilitzar per finançar mesures de política tarifària i cobrir despeses d'explotació d'obres i equipaments assignats al transport urbà i esmentades en el Pla de Mobilitat Urbana (PMU), com per exemple, estacions d'autobusos, aparcaments de dissuasió (P&R) o centres multimodals.

Al llarg dels anys, el VT s'ha anat adaptant als nous reptes de la mobilitat i al nou context de desenvolupament de les xarxes.

A l'origen, estava destinat a finançar despeses limitades i precises quant a transport col·lectiu (compensacions de les reduccions tarifàries consentides als treballadors, finançament d'inversions específiques als transports, finançament de millores, reorganitzacions, creacions o extensions de línies de transport urbà), per tal de recolzar el desenvolupament d'aquest mode de transport llavors en crisi. La llei d'orientació sobre els transports interiors (LOTI - 1982) ha assignat més globalment aquest recurs al finançament de les despeses d'inversió i de funcionament de les xarxes urbanes, mentre que hi havia un fort increment de les despeses d'explotació provocat pel desenvolupament del transport públic urbà.

La llei relativa a la solidaritat i a la renovació urbana (Llei SRU) del 13 de desembre del 2000 ha anat ampliant la naturalesa de les despeses que es podien finançar, integrant-hi nocions d'intermodalitat.

Per últim, la llei del 27 de gener del 2014, de modernització de l'acció pública territorial i l'afirmació de les metròpolis ha ampliat encara més l'abast del VT, permetent a les Autoritat organitzadores d'utilitzar-lo per finançar les despeses de funcionament i d'inversió del conjunt de les seves accions.

Un impost emmarcat en la llei

Fora de la regió parisenca, és l'autoritat que s'encarrega de l'organització dels transports urbans que decideix instaurar o no el VT en el seu perímetre urbà, dins dels tipus màxims fixats per llei. Aquests tipus varien en funció de criteris de població, de la forma jurídica de l'Autoritat organitzadora i de l'existència o no d'inversions en una infraestructura de transport col·lectiu a construir.

La taula a continuació resumeix els tipus aplicats:

	Perímetre urbà < 10.000 habitants	Perímetre urbà entre 10.000 i 50.000 habitants	Perímetre urbà entre 50.000 i 100.000 habitants	Perímetre urbà > 100.000 habitants
	-	0,55%	0,55%	1%
Si decisió de construir infraestructura de transport amb plataforma segregada	-	0,55%	0,85%	1,75%
Si mancomunitat "Bonus" ⁽¹⁾	-	+0,05%	+0,05%	+0,05%
Si, com a mínim, hi ha un municipi turístic en el perímetre urbà "Bonus"	0,55%	+0,2%	+0,2%	+0,2%

Font: Certu

(1) Per les mancomunitats, comunitats d'aglomeració, comunitat urbanes, metròpolis i Autoritats organitzadores de transports urbans als quals han adherit una comunitat urbana, una comunitat d'aglomeració o una mancomunitat.

Si s'acumulen els diferents increments previstos per llei, el tipus màxim aplicable en província varia del 0,55% al 2%.

En la regió Ile-de-France, el VT és obligatori des del 1971. El Síndicat dels transports d'Ile-de-France (STIF), autoritat organitzadora dels transports de la regió, és qui decideix dels tipus a aplicar, dins dels tipus màxims fixats per llei. Són els següents:

- 2,7% a París i en el departament dels Hauts-de-Seine;
- 1,8% en alguns municipis definits per decret (municipis que formen part de la unitat urbana de París, tal com està definida per l'Institut Nacional d'Estadístiques (INSEE)).
- 1,5% en els altres municipis d'Ile-de-France.

La implementació del VT al dia d'avui

Les Autoritats organitzadores recapten el VT quasi sistemàticament

En la regió Ile-de-France, el VT és una contribució obligatòria. En província, tot i que la recaptació del VT és facultativa, avui dia quasi totes les xarxes urbanes es financen gràcies a aquesta contribució: al 2012, el 93% de les Autoritats organitzadores de transport urbà recapten el VT. Més precisament, totes les Autoritats organitzadores de més de 100.000 habitants i totes les que disposen d'un transport col·lectiu amb plataforma segregada han instaurat el VT. En més del 50% dels casos, és el tipus màxim autoritzat que s'aplica.

Això no obstant, com que el VT és una contribució dels empresaris a nivell local, s'observen moltes disparitats d'un territori a l'altre, que es poden explicar pel dinamisme del mercat laboral local, així com l'estructura i la localització de l'ocupació respecte del perímetre de transports urbans. En província, la recaptació mitjana del VT per habitant és de 77€/hab (per un tipus de l'1%). No obstant, hi ha una relació de 1 a 24 entre els valors mínims i màxims observats.

La recaptació total del VT l'any 2012 és de 6,7 mil milions d'euros, distribuïts a parts iguals entre l'Ile-de-France i la resta de França.

El VT, una font de finançament imprescindible pels transport públic urbà

La recaptació del VT s'incrementa constantment

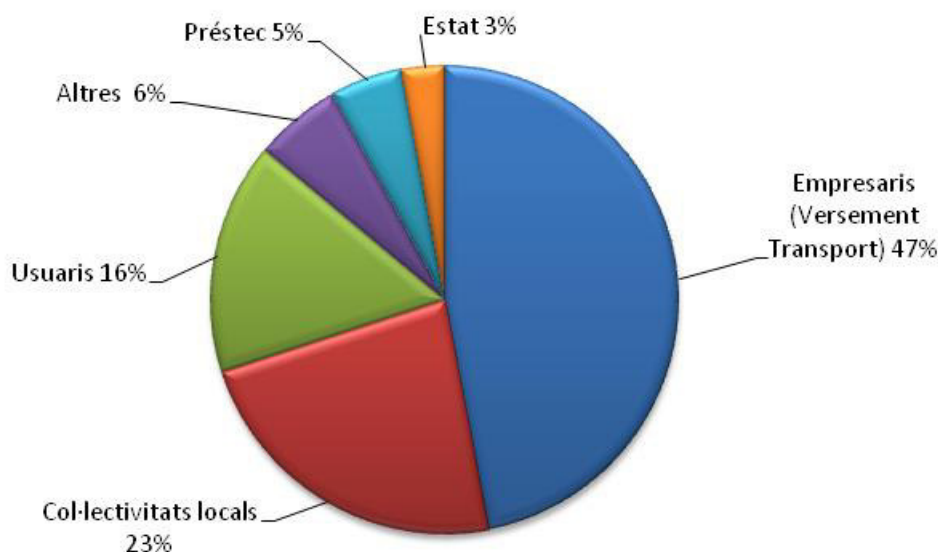
Fora de l'Ile-de-France, el VT s'incrementa de manera constant des de la seva creació: en els 10 últims anys, la recaptació ha crescut en un 40%. Aquest dinamisme s'explica de la manera següent:

- L'increment dels tipus de VT, degut a la política de l'Autoritat organitzadora, a l'increment de la població del perímetre de transport urbà o a la decisió de crear una infraestructura amb plataforma segregada que permet aplicar un tipus superior.
- L'extensió del territori de recaptació del VT, vinculat a l'ampliació del perímetre de transport urbà o a la creació de nous perímetres.

Ja que el VT és un percentatge de la massa salarial de les empreses, el seu import fluctua en funció de l'activitat econòmica. En tot cas, al 2011 el VT és la principal font de finançament dels transports urbans de província, representant el 47% dels ingressos. La situació és la mateixa en Ile-de-France, on el VT representa el 37% del sistema de finançament dels transports col·lectius.

Queda palès que el VT ha contribuït al desenvolupament de l'oferta de transports urbans, amb l'entrada en servei de transport públic amb plataforma segregada: al 2012 hi havia 812 km de línies amb plataforma segregada en les xarxes provincials, és a dir 6 vegades més que al principi dels anys 1990.

Distribució de les fonts de finançament del transport públic urbà de província - any 2011



Font: Certu

El futur del versement transport

El versement transport és una font essencial del sistema de finançament actual del transport públic urbà a França. No obstant, és una contribució qüestionada, més específicament sobre el seu impacte sobre l'ocupació i la productivitat de les empreses, la seva influència quant a la implantació de les empreses dins o fora del perímetre de transport urbà i el seu paper en la governació dels transports col·lectius. Per aquesta raó, s'està estudiant com fer evolucionar aquesta eina perquè contribueixi més àmpliament al finançament de la mobilitat sostenible.

Malgrat una forta i constant evolució de la recaptació del VT des de la seva creació, últimament s'observa un cert alentiment en el seu creixement en comparació amb els anys anteriors. Dues raons poden explicar aquest fenomen: una conjuntura econòmica difícil des del 2007, i més estructuralment, margenes de creixement més dèbils. No obstant, aquesta situació hauria d'evolucionar gràcies a l'augment dels tipus màxims preconitzats per la llei mediambiental "Grenelle 2", del 12 de juliol del 2012 (bonus del 0,2% i disminució del llindar de població per recaptar el VT en els municipis turístics, increment del tipus per les aglomeracions de 50.000 a 100.000 habitants que tenen un projecte de transport urbà amb plataforma segregada, augment dels tipus màxim en Ile-de-France).

En província, l'aplicació dels nous tipus màxims permetria doblar la recaptació potencial del VT. No obstant, el context actual de crisi econòmica i financera incita a moderar aquesta contribució local i hi ha un risc real de veure disminuir els ingressos a causa de la degradació de l'ocupació.

Cap a una ampliació territorial del versement transport?

Les Autoritats organitzadores de transport públic interurbà no disposen de VT. Ara bé, les necessitats locals de desplaçaments desborden tot sovint els perímetres de transport on es recapta el VT, encara que aquests concentrin la major part de la població i de la mobilitat diària. A més, els intercanvis entre pols urbans dins dels territoris metropolitans impliquen el desenvolupament de l'oferta de transport públic interurbà, raó per la qual les regions i els departaments busquen nous fonts de finançament i

sol·liciten la creació d'un VT específic. No obstant, la creació d'aquesta nova taxa genera molts dubtes no resolts a dia d'avui (A qui assignar-la? Amb quines conseqüències sobre la distribució de les competències en matèria de transport interurbà? Quines conseqüències hi ha sobre les empreses? Quin seria el territori de recaptació?), amb la qual cosa de moment no està previst implementar-la.

En un context de retallades dels pressupostos públics i perquè la conjuntura actual podria limitar les perspectives de recaptació del verament transport, França s'ha de tornar a qüestionar sobre el cost dels transports públics urbans.

Les Autoritats organitzadores ja han començat a optimitzar les seves xarxes jerarquitant les línies, millorant les velocitats comercials i buscant una reducció dels costos d'explotació. Algunes estudien noves polítiques tarifàries, mentre que d'altres intenten limitar les inversions en matèria de transports.

Es tracta avui dia de buscar noves fonts de finançament del transport públic urbà, com per exemple:

- **Una transferència del cotxe privat cap al transport públic**, amb la lògica d'una millor internalització dels costos externs, ja sigui amb els ingressos d'un peatge urbà, la reassignació total o parcial al transport públic de la fiscalitat dels carburants o dels ingressos de l'estacionament.
- Una revaloració territorial entorn dels projectes de transport públic amb plataforma segregada, per exemple recaptant les plus-vàlues realitzades pels propietaris vinculades a la construcció de tal infraestructura.

De manera general, el futur del VT forma part d'una reflexió global sobre el finançament de la mobilitat sostenible.