

Pacte per la Mobilitat de Badalona



Pacte per la Mobilitat de Badalona

Document signat

al plenari

del Consell de Ciutat

de l'11 de novembre

del 2006 i ratificat,

per unanimitat,

pel Ple de l'Ajuntament

de Badalona

en la sessió de

19 de desembre del 2006.





Comissió redactora del Pacte per la Mobilitat de Badalona

Sr. Diego Guerrero, VICEPRESIDENT 2ON
DEL CONSELL DE MOBILITAT SOSTENIBLE I
TRANSPORT PÚBLIC I SECRETARIAT DE LA FAVB

Sr. Felip Martínez, SECRETARIAT DE LA FAVB

Sr. Albert Borràs, SECRETARIAT DE LA FAVB

Sr. Enric Ferreras, BADALONA CAMINA

Sr. Lluís Alern,
PLATAFORMA DEIXEM DE SER INVISIBLES

Sr. César Rivarola,
RESIDÈNCIA DE DISMINUÏTS FÍSICS

Sra. Conxita González,
CONSELL ESCOLAR MUNICIPAL

Sra. Carme Casaponsa, FEDERACIÓ DE
COMERCIANTS DEL CENTRE DE BADALONA

Sr. Alfons Moya, CCOO

Sr. Francesc Alfambra, ELS VERDS DE BADALONA

Sr. Xavier Blanch, ICV-EUiA

Sr. Ole Thorson,
PREVENCIÓ D'ACCIDENTS DE TRÀNSIT (PAT)

Sra. Antònia Aguilera, SECRETÀRIA DEL CONSELL
DE MOBILITAT SOSTENIBLE I TRANSPORT PÚBLIC

Aquesta Comissió va tenir
el suport dels tècnics municipals
membres de la Comissió d'Assessorament
i Suport Tècnic a la presidència del Consell.

EDITA
Ajuntament de Badalona
Àmbit de Medi Ambient i Mobilitat
www.badalona.cat

PRIMERA EDICIÓ
Novembre de 2007

DISSENY GRÀFIC I MAQUETACIÓ
Duatis Disseny

IMPRESSIÓ
Gramagraf S.C.C.L.

DIPÒSIT LEGAL
B-52793-2007

Aquest llibre s'ha imprès
en paper 100% reciclat i lliure de clor

És permesa la reproducció total o parcial
del contingut d'aquesta publicació
en qualsevol mitjà,
sempre i quan se'n citi la font

Presentació

El 19 de desembre del 2006, l'Ajuntament de Badalona va aprovar, per unanimitat, el PACTE PER LA MOBILITAT de Badalona, amb què culminava un projecte participatiu que es va iniciar l'any 2005, quan una comissió redactora del Consell de Mobilitat va rebre l'encàrrec d'aquest òrgan de participació de redactar un esborrany de Pacte.

El consens social i polític assolit en l'aprovació del Pacte per la Mobilitat ha fet possible una nova forma d'entendre i fer acció política, perquè s'ha pogut conjugar la redacció inicial del projecte amb les propostes i les esmenes rebudes de les entitats ciutadanes i dels partits polítics. Tot aquest procés de participació del Pacte, que s'ha conduït a través del Consell de Mobilitat, es pot considerar una expressió positiva de democràcia participativa.

El Pacte per la Mobilitat ha estat un projecte ciutadà molt debatut, exposat a la informació i al coneixement ciutadà abans de ser aprovat pel govern municipal, perquè, des del seu inici, hem volgut obrir canals de diàleg i participació a les entitats i institucions de Badalona.

El Pacte, entès com un compromís entre la ciutadania i l'Administració, ens ha de permetre donar respostes als reptes de mobilitat que té la nostra ciutat i definir criteris per compartir l'ús de l'espai públic, per poder incrementar la qualitat de vida dels nostres ciutadans, el medi ambient, l'accessibilitat urbana i la seguretat, i fer real la Badalona que volem: una ciutat moderna, sostenible, cívica, accessible i segura, dotada d'una bona xarxa de transport públic i d'una nova mobilitat urbana de qualitat.

Aquesta edició del Pacte per la Mobilitat ha de permetre, doncs, arribar a l'adhesió del màxim possible d'entitats badalonines i al coneixement i la participació del major nombre possible de ciutadanes i ciutadans de la nostra ciutat.

Badalona ha de guanyar superfície pública per als vianants, fer possible la progressiva supressió de barreres arquitectòniques per a la població amb mobilitat reduïda i donar preferència als mitjans de transport respectuosos amb el medi ambient, en especial els desplaçaments a peu, en bicicleta o mitjançant el transport públic. Tot això conjugant, en clau de sostenibilitat, l'ús racional del vehicle privat i el desplegament de la política d'aparcaments que està duent a terme l'Ajuntament de Badalona.

Tenim a les nostres mans el full de ruta que ha de fer possible els continguts d'aquest projecte amb la posada en marxa d'una bateria d'actuacions que han d'estar emmarcades en el futur Pla per la Mobilitat de Badalona.

Ara que aquest Pacte que s'edita està signat i aprovat, el govern de la ciutat, com a garant d'aquest compromís, ha de fer possible el compliment dels principis i objectius del Pacte, amb la redacció i desenvolupament dels corresponents instruments de planificació de la mobilitat: els plans de mobilitat urbana (PMU).

Ajuntament i ciutadania som coresponsables en l'assoliment dels objectius d'aquest gran acord. Per aquest motiu us demanem les vostres propostes i el vostre compromís, així com la vostra contribució per garantir el respecte a les normatives, el foment de l'educació viària, els comportaments cívics i els valors de la convivència.

Maite Arqué i Ferrer

ALCALDESSA DE BADALONA

Mercè Rius i Serra

REGIDORA DE MEDI AMBIENT I MOBILITAT

Índex

Preàmbul	7
Criteris bàsics	11
Objectius del Pacte per la Mobilitat de Badalona ...	15
Objectius i propostes d'esquemes de treball	17
1/ Potenciar un transport públic de qualitat	17
2/ Millorar la circulació i el trànsit	19
3/ Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants	21
4/ Augmentar el nombre de places d'aparcament fora de la via pública i millorar-ne la qualitat	23
5/ Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania	25
6/ Promoure una normativa municipal adequada a la mobilitat	26
7/ Augmentar la seguretat viària i la senyalització de la via pública	27
8/ Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit	28
9/ Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport, del cotxe multiusuari i d'altres mitjans de transports alternatius	29
10/ Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada	30
Disposicions addicionals	31
Signants del Pacte per la Mobilitat de Badalona ...	32

“La nova Badalona ha de ser un gran espai de convivència, on els veritables protagonistes siguin els ciutadans i les ciutadanes. Una ciutat on la qualitat de vida dels seus habitants tingui en compte el medi ambient i la seguretat viària mitjançant la millora de la mobilitat i l'accessibilitat, l'eliminació de barreres arquitectòniques i sensorials, la potenciació d'una xarxa de transport públic de qualitat, l'afavoriment d'un ús racional del transport privat i la reducció de les contaminacions atmosfèrica i acústica i de la sinistralitat viària.”



Preàmbul

La ciutat de Badalona encara el segle XXI en ple procés de transformació. La vella ciutat industrial que va néixer a la meitat del segle XIX a redós de la línia ferroviària de Barcelona a Mataró desapareix, i s'obre pas a una nova Badalona, on destaquen els serveis i una indústria moderna basada en les noves tecnologies. Per tant, "la nova Badalona" serà una ciutat que combinarà l'activitat comercial amb les activitats industrial, logística, residencial i turística.

La nova Badalona ha de ser un gran espai de convivència, on els veritables protagonistes siguin els ciutadans i les ciutadanes. Una ciutat on la qualitat de vida dels seus habitants tingui en compte el medi ambient i la seguretat viària mitjançant la millora de la mobilitat i l'accessibilitat, l'eliminació de barreres arquitectòniques i sensorials la potenciació d'una xarxa de transport públic de qualitat, l'afavoriment d'un ús racional del transport privat i la reducció de les contaminacions atmosfèrica i acústica i de la sinistralitat viària.

Badalona és una ciutat amb una trama urbana difícil, heretada d'una època de creixement desordenat i especulatiu sense prou planificació i implantada sobre una orografia accidentada

L'autopista C-31 i la via del tren suposen per a Badalona una barreira urbanística de primer ordre. El traçat de la C-31 representa una important fractura que divideix pel mig la ciutat; també actua com a barrera el traçat de la via fèrria, ja que dificulta l'accés a un important patrimoni natural com és la platja. Per això, calen actuacions immediates de permeabilitat d'aquestes barreres.

Des de l'inici del govern municipal democràtic s'ha treballat, però no ha estat suficient, per fer front a la gran transformació que està operant la ciutat, la qual fa i farà que el nombre de desplaçaments entre els barris, les noves centralitats i els polígons industrials s'incrementin de manera notable, així com amb les ciutats veïnes del Barcelonès, del Maresme i del Vallès. Per tant, també és necessari dissenyar actuacions per millorar les connexions en transport públic adaptat amb aquestes comarques veïnes.

Malgrat que la majoria dels desplaçaments dins del casc urbà són a peu o en transport públic, el mode de transport que ha generat més conflicte és el vehicle privat.

L'espai urbà no pot absorbir grans quantitats de cotxes ni tampoc d'ús exclusiu d'aquests. És un espai amb diverses funcions. És un lloc de pas de vianants i ciclistes, un lloc per jugar, un punt de trobada, un espai de relació, d'intercanvi i de comerç. Per això, ens correspon a tots posar el vehicle privat en el seu lloc, no com el més important, sinó com un element més de l'espai que hem de compartir entre tots.

En signar la Carta d'Aalborg (Dinamarca 1994), amb l'adhesió de l'Ajuntament de Badalona el 29 de maig de 1996, la Carta Europea de Vianants (Estrasburg, octubre de 1988) i la Carta de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat (Saint Denis, França, 20 de maig de 2000), els compromisos d'Aalborg + 10 (Dinamarca, 2004) i el Pacte Industrial sobre la Mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona, **l'Ajuntament de Badalona va adquirir el compromís de vetllar pel dret de la ciutadania a gaudir d'un medi ambient saludable** i a un urbanisme harmoniós i va atorgar un gran protagonisme al servei de transport públic, i a la reducció de les emissions de gasos contaminants i també els d'efecte hivernacle, prevista en el Protocol de Kyoto, en la perspectiva d'un desenvolupament humà econòmicament i ecològicament sostenible a Badalona.

L'any 2005 el Ple municipal va aprovar el Pla d'acció, resultat de l'auditoria ambiental municipal, que ha de portar Badalona cap a la seva Agenda 21. En aquest Pla es va fer un èmfasi especial en la mobilitat, ja que gran part dels problemes ambientals provenien del trànsit. Així es van concretar diferents línies d'actuació d'entre les quals destaquen la Línia 1, *Avançar cap a una mobilitat de qualitat i sostenible*, i la Línia 2, *Fer una ciutat equilibrada urbanísticament i diversa*, que són les que inclouen més accions directament relacionades amb la mobilitat, tot i que altres línies estratègiques també n'inclouen algunes.

El Pacte per la mobilitat pretén impulsar un gran acord global entre la ciutadania de Badalona, aplegant tots els agents socials implicats, individualment, o a través de les diferents entitats que els agrupen com a usuaris de la via pública (vianants, ciclistes, conductors dels diferents vehicles privats o col·lectius...). Un gran acord que ens permeti corregir les deficiències actuals i que no hipotequi el medi ambient ni la qualitat de vida, i que en un futur proper ens permeti la intervenció en la gestió directa de la mobilitat ciutadana dels agents socials i econòmics implicats, aconseguint una millor cohesió social i vertebració territorial.

A Badalona, i durant la darrera legislatura, s'ha impulsat des de l'Ajuntament un procés de participació ciutadana i fruit d'això és la creació del Consell Municipal de Mobilitat Sostenible i Transport Públic.

El Consell Municipal de Mobilitat Sostenible i Transport Públic és un òrgan consultiu i de participació social que canalitza inquietuds i iniciatives ciutadanes al voltant de la mobilitat i el transport públic a Badalona, de conformitat amb el que preveuen els articles 59 i 60 de la Llei municipal i de règim local de Catalunya.

Aquest Consell sectorial té com a objectiu primordial la promoció d'estudis i debats ciutadans per a la millora de la mobilitat urbana, seguint criteris de sostenibilitat, a fi i efecte d'elaborar propostes, informes i suggeriments destinats a les administracions pertinents. És, en aquest sentit, que s'ha elaborat aquesta proposta de Pacte per la mobilitat.



Imatge
de la campanya
*A Badalona mou-te
sense el teu cotxe*

Un autobús pot transportar 70 persones
ocupant només 30 m².
Si totes aquestes persones anessin en cotxe
ocuparien un espai 20 vegades més gran, 600 m².

Criteris bàsics

Les entitats que subscriuen el Pacte estan d'acord amb els següents criteris bàsics:

Sostenibilitat El principi de sostenibilitat és la base sobre la qual bastim el Pacte de la mobilitat. Cal assegurar, ara i de cara al futur, una mobilitat sostenible menys agressiva amb el medi i el ciutadà, més planificada, més eficient, que satisfaci les necessitats dels ciutadans i les ciutadanes i que, totalment dins dels principis de l'estalvi de recursos i de respecte al mediambient, procuri pel desenvolupament social i econòmic de la ciutat.

Seguretat i civisme Que garanteixi una disciplina viària i que permeti, per tant, una major seguretat a la via pública en tots els desplaçaments. Que agiliti el principi d'autoritat municipal, a l'hora de garantir el respecte a les normatives i fomenti l'educació viària, a partir dels valors de la convivència.

Que promogui el respecte i la tolerància entre la ciutadania.

Millora de la qualitat de vida de tots els ciutadans En aquest criteri, el transport públic hi té un paper clau, pel que suposa d'estalvi energètic, d'espai i de recursos. Pel que fa als viants, cal treballar perquè disposin de l'espai que legítimament els correspon. S'ha d'avançar en l'ampliació de voreres i d'espais de convivència. Pel que fa al vehicle, s'han de fer campanyes per un ús més

racional i prendre les mesures adients per al manteniment i el respecte de les velocitats adequades.

Accessibilitat Donar tota la prioritat a una Badalona accessible a tothom, tenint en compte la seva diversitat funcional,* sobretot a les persones amb problemes de mobilitat (gent gran, infants, persones amb mobilitat reduïda, etc.).

Per això caldrà prioritzar els diferents modes de transport, en funció de criteris d'universalitat i sostenibilitat. Entre d'altres mesures caldrà promoure la creació i/o adaptació de carrers d'itineraris i zones per a vianants (camí escolar, centres d'activitat social, comercial, lúdics, parades del transport públic...), així com l'elaboració de plans d'actuació a termini, destinats a la supressió total de les barreres arquitectòniques, sensorials i de comunicació a tots els espais i a tots els transports públics.

Eficiència Badalona ha de treballar per aconseguir un model de mobilitat eficient, que permeti donar una resposta adequada a les necessitats de transport i accessibilitat dels seus ciutadans, garantint la qualitat de vida i el dinamisme econòmic i social de la ciutat, amb els mínims costos socials i ambientals possibles.

* *Tots som persones amb diversitat funcional, físicament en algun moment de la nostra vida. Un nen, una persona amb una cama enquistada, un ancià amb bastó, etc., són tots discapacitats, d'una manera o altra. Qui romanen sans i en plena capacitat de les seves funcions tota la seva vida, són molts pocs. Quant a l'ambient, és important que aquest sigui sense barreres i s'adapti per a satisfer les necessitats de tots en forma equitativa. En realitat, les necessitats de les persones amb diversitat funcional coincideixen amb les de la majoria i, tothom, se sent còmode quan aquestes se satisfan. D'aquesta manera, planificar per a la majoria, implica planificar per a persones amb diversos graus d'habilitats.*

Integració de les necessitats de mobilitat en la planificació urbanística Qualsevol nova actuació urbanística ha de considerar, en la fase de planificació, les noves necessitats de mobilitat que generarà.

Badalona s'està transformant, i noves zones abans ocupades per indústries passen a ser zones residencials, d'altres on no hi havia res passen a ser zones industrials o de serveis, Façana Marítima, el port, les Guixeres, la Ciutat Europea del Bàsquet, etc. Tots aquests projectes han d'anar acompanyats pels corresponents estudis de mobilitat i per una planificació del transport públic, dels espais de passeig, d'aparcament, de distribució de mercaderies, etc.

Integració de tots els col·lectius, agents socials i administracions Que el Pacte de la mobilitat sigui un acord obert a tothom, que pugui ser subscrit per qualsevol altra persona, grup, associació o entitat que estigui a favor dels seus criteris bàsics i les accions que es portin a terme.

Consideració del Pacte de la mobilitat com un punt de partida d'un treball comú Fer que aquest Pacte es concreti en un pla de mobilitat i en els diferents plans d'actuació. En aquest sentit, dins del marc del Consell Municipal de la Mobilitat Sostenible i el Transport Públic, és prevista la creació de grups de treball temàtics d'acord amb els deu punts que figuren en el Pacte.

El Pacte és el resultat de l'actitud oberta de l'Ajuntament i de les persones i entitats que el signen, amb l'afany de millorar tots els aspectes de la mobilitat a la ciutat de Badalona, amb la confiança que representarà en un futur ben proper un gran salt qualitatiu de la vida ciutadana de Badalona.





Objectius del Pacte per la Mobilitat de Badalona

- 1/ Potenciar un transport públic de qualitat.**
- 2/ Millorar la circulació i el trànsit.**
- 3/ Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants.**
- 4/ Augmentar el nombre de places d'aparcament fora de la via pública i millorar-ne la qualitat.**
- 5/ Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania.**
- 6/ Promoure una normativa municipal adequada a la mobilitat.**
- 7/ Augmentar la seguretat viària i la senyalització de la via pública.**
- 8/ Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.**
- 9/ Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport, del cotxe multiusuari i d'altres mitjans de transports alternatius.**
- 10/ Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada.**



Imatge
de la campanya
*A Badalona mou-te
sense el teu cotxe*

A la regió metropolitana de Barcelona
1 de cada 3 desplaçaments urbans es fa
en vehicle privat. El 75% d'aquests cotxes
van ocupats per una sola persona.

Objectius i propostes d'esquemes de treball

1/ Potenciar un transport públic de qualitat

En el camí de l'aplicació del sistema tarifari integrat —cal fer extensiva la integració tarifària a totes les modalitats de bitllets—, cal avançar per aconseguir un gran sistema d'integració intermodal, és a dir, potenciar al màxim els sistemes d'intercanviadors, tren, autobús, metro i tramvia, a fi i efecte que l'usuari pugui fer els seus desplaçament amb el mínim de temps possible.

Per això caldrà encarregar a les administracions corresponents els estudis i l'aportació de recursos necessaris per a l'elaboració d'un pla destinat a la promoció de la intermodalitat del transport a Badalona i per portar a terme les actuacions prioritàries que aquest pla determini.

- Fer accessible el transport públic a tothom i en qualsevol lloc i donar compliment a les normes d'accessibilitat. Això vol dir un disseny de les parades d'autobús, metro, tren i tramvia, perfectament adaptades i utilitzables per a la gent amb problemes de mobilitat, així com la utilització per part dels operadors de material mòbil adaptat.
- Ampliar convenientment la xarxa de transport col·lectiu, amb infraestructura fixa o sense, per donar cobertura a les urbanitzacions, tots els serveis i polígons industrials i els de nova creació, seguint els criteris d'optimització dels serveis públics. Incorporar als nous plans urbanístics les condicions necessàries per facilitar el transport a aquestes zones.

- Fer un pla per incrementar la velocitat comercial i les freqüències del transport públic de superfície, i la qualitat del servei, especialment la velocitat comercial, amb la creació de carril bus i la prioritat a les cruïlles.
- Promoure l'ampliació de la xarxa de metro a la ciutat, en el marc d'una política global de potenciació del transport col·lectiu, analitzant els projectes concrets seguint els criteris d'optimització dels serveis públics.
- Promoure l'ampliació de la línia de tramvia perquè doni servei a altres barris de la ciutat.
- Promoure un pla per a la instal·lació d'un sistema d'informació audiovisual del temps que trigarà l'autobús a arribar a la parada i d'informació de l'itinerari a l'interior dels vehicles.
- Potenciar l'ús del transport públic urbà, interurbà i del taxi, aconseguint un servei de qualitat que constitueixi una alternativa real al vehicle privat.
- Promoure un carril bus i de vehicles d'alta ocupació a les vies ràpides que travessen la ciutat.
- Impulsar la connexió amb transport públic amb el Vallès.



2/ Millorar la circulació i el trànsit

- Potenciar els desplaçaments a peu, com a mitjà de transport fonamental a la ciutat.
- Promoure un pla de millora de la connectivitat viària, d'infraestructures, informació i aplicació de noves tecnologies en la gestió del trànsit i del transport públic, de cara a mantenir una velocitat de recorregut equilibrada i fluida.
- Confeccionar un catàleg de les vies bàsiques, definint la jerarquia funcional dels carrers, segons els nivells de serveis, els usos de diferents modes de mobilitat i la distribució de l'espai viari, en un marc de rendibilitat social.
- Elaboració d'un pla per la permeabilització de totes les barreres físiques existents a la ciutat, analitzant les diverses solucions possibles i valorant els costos i els beneficis derivats de cadascuna d'elles.
- Fomentar una millor distribució del trànsit entre les poblacions veïnes de Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Montgat i Tiana, Barcelona i el Vallès, posant especial atenció amb les vies d'accés a les autopistes C-31 i B-20 i millorar la coordinació entre municipis.
- Impulsar la col·laboració institucional per aconseguir un manteniment adequat de les vies d'accés a la ciutat.
- Potenciar actuacions dissuasòries de la Guàrdia Urbana destinades a impedir infraccions que pertorbin el normal funcionament de la circulació: aparcament en doble filera, aparcament en els carrils bus o les parades, o al carril bici, o sobre les voreres, en zones de prioritat de viants i en aparcaments reservats a persones de mobilitat reduïda.
- Dotar el cos de la Guàrdia Urbana de sistemes de gestió intel·ligents de trànsit.

- Elaborar plans específics de mobilitat per les zones comercials, industrials, de serveis i polígons, fent especial atenció a la senyalització en les zones comercials i de prioritat per vianants.
- Sol·licitar al Ministeri de Foment el trasllat de la N-II i el traspàs de la carretera antiga a l'Ajuntament, d'acord amb l'ordre ministerial del 23 de juliol de 2001, modificada per l'ordre ministerial de 24 d'octubre de 2005.
- Elaborar un pla de pacificació del trànsit al centre de la ciutat, als centres dels barris i als punts conflictius.



3/ Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants

- Continuar l'adaptació de zones de prioritat per a vianants al centre històric, als centres comercials i a altres àrees d'especial interès.
- Fer un pla d'ampliació de voreres que garanteixi un mínim de 3 metres d'espai lliure i exclusiu per als vianants, i que prioritzi tots aquells espais, on les voreres són inexistents o estan molt deteriorades. Reordenar i millorar el mobiliari urbà, l'enllumenat i l'arbrat. Concedir prioritat als vianants quan l'amplada del carrer no arribi als 9 metres.
- En els casos que la mida del carrer impedeixi la construcció de voreres amb el mínim que hem dit en l'apartat anterior, es construiran tenint en compte la prioritat de vianants.
- Continuar l'elaboració i l'aplicació d'un pla d'accessibilitat per tal de garantir que aquesta sigui universal.
- Garantir la prioritat de la mobilitat a peu i en transport col·lectiu en els projectes i les reformes urbanístiques de la ciutat.
- Optimitzar el cicle dels semàfors per tal de donar el màxim de temps als vianants, a les persones de mobilitat reduïda i sensorial a fi i efecte de fer més confortables els recorreguts a peu, tot mantenint la fluïdesa del trànsit de vehicles.
- Fer complir la normativa de senyalització a les obres que es facin a la via pública, o dins de terrenys privats però que n'envaeixin una part, que prevegi voreres provisionals i passos de vianants en condicions dignes i de seguretat i universalment accessibles. Incorporar aquestes condicions a les llicències d'obres particulars i a les obres a la via pública.

- Impulsar, d'acord amb el Consell Escolar Municipal, l'estudi i la potenciació dels camins escolars, a tots els centres d'ensenyament de la ciutat, per millorar la seguretat dels alumnes a l'hora d'accedir al centre escolar.
- Potenciar actuacions dissuasòries de la Guàrdia Urbana per impedir les infraccions que afectin la mobilitat dels vianants.
- Crear corredors verds que enllacin les diferents zones verdes de la ciutat i que permetin fer circuits d'ús exclusiu per als vianants, que afavoreixin el fet de caminar, córrer, etc. Per exemple, unir Ca l'Arnús/Can Solei, amb el torrent de la Font, el Parc Serentill, Montigalà i les Muntanyetes.
- Establir itineraris a peu per la ciutat i assenyalar els punts d'interès i crear zones d'estada i descans.
- Augmentar específicament la permeabilitat de la via del tren i autopistes per als vianants i ciclistes.
- Incrementar els passos de vianants, després d'elaborar els criteris tècnics escaients.
- Eliminar, la circulació de vehicles motoritzats a primera línia de mar, i dotar-la d'un passeig marítim.
- Limitar la velocitat de circulació a 30 km/h prop dels centres educatius i a les zones on l'afluència de vianants sigui important.



4/ Augmentar el nombre de places d'aparcament fora de la via pública i millorar-ne la qualitat

- Reequilibrar el nombre de places d'aparcament, incrementant-ne la proporció fora de la via pública
- Potenciar l'actual pla d'aparcaments per a residents als barris, incrementar el nombre de places i fer propostes de promoció i polítiques de preus assequibles.
- Fer complir els estàndards de qualitat i accessibilitat establerts, tant pel que fa als aparcaments de promoció pública com als privats.
- Impulsar la construcció d'aparcaments de rotació en coordinació amb els serveis de transport públic, per facilitar el desplaçament entre els diferents punts de la ciutat. Promocionar-los amb preus reduïts, sempre que hi hagi combinació amb l'ús del transport públic.
- Promoure l'estudi i la posada en marxa d'un pla d'aparcaments de rotació a les zones comercials i de serveis de la ciutat.
- Revisar l'actual normativa urbanística de reserva d'aparcaments en edificis d'habitatge fins a incrementar-la, almenys, a dues per unitat.
- Suprimir els aparcaments als carrers estrets.
- Proposar convenis de col·laboració amb empreses privades, per tal de rendibilitzar l'ús dels aparcaments que estan inutilitzats fora de les hores en què tenen lloc les activitats pròpies de l'empresa o l'establiment.
- Crear zones d'aparcament per a vehicles pesants fora dels nuclis residencials.

- Impulsar la creació d'aparcaments reservats a persones amb mobilitat reduïda a les zones comercials, lúdiques, residencials i de serveis.
- Promoure la creació d'aparcaments de motos i de bicicletes.
- Eliminar l'aparcament a les voreres, amb mesures físiques, que no limitin la seva funcionalitat i mesures de vigilància.



5/ Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania

- Dur a terme programes de formació continuada a conductors i conductores.
- Crear un sistema per informar el ciutadà, abans i durant la realització de les obres que afectin la via pública, de les rutes alternatives que es poden utilitzar.
- Crear un servei per informar on line el ciutadà de la situació del trànsit en la ruta que vol fer i de les alternatives de transport públic, amb indicació de la durada del viatge.
- Dur a terme campanyes de conscienciació dels ciutadans, a través dels mitjans de comunicació, les administracions i les entitats ciutadanes per tal de reforçar l'ús de mesures preventives específiques, com per exemple la utilització de casc en els usuaris de ciclomotors, motos i bicicletes, el cinturó de seguretat, etc.
- Organitzar campanyes ciutadanes per:
 - Fomentar el civisme en la conducció i l'estacionament
 - Millorar la seguretat viària
 - Promoure l'ús del transport públic
 - Impulsar els desplaçaments a peu, tenint en compte la diversitat funcional, i en bicicleta
 - Donar a conèixer els impactes ambientals dels mitjans de transport de tracció mecànica (soroll, contaminació atmosfèrica, etc.)
- Establir convenis amb associacions de comerciants per potenciar el transport públic, per exemple, el regal de targetes de transport públic.
- Fer que les associacions i les entitats tinguin una participació més activa en l'organització i la difusió de campanyes per promoure la mobilitat sostenible, impulsant una major implicació de l'administració.

6/ Promoure una normativa municipal adequada a la mobilitat

- Impulsar que es facin els canvis legislatius i d'ordre pràctic necessaris, a fi i efecte d'incrementar l'efectivitat de l'acció sancionadora.
- Actualitzar les ordenances municipals a les noves condicions de mobilitat: ordenança general municipal de circulació de vehicles de Badalona, ordenances urbanístiques, fiscals, d'edificació, de càrrega i descàrrega, de medi ambient i també el Servei d'Ajut a la Circulació (servei de grua).
- Redactar el Pla de mobilitat urbana de Badalona, d'acord amb la Llei de mobilitat 9/2003.



7/ Augmentar la seguretat viària i la senyalització de la via pública

- Elaborar un Pla Municipal de Seguretat viària amb objectius i indicadors i presentar anualment un pla d'actuació.
- Promocionar la pacificació del trànsit. Introduir zones 30 i prioritats de vianants.
- Estudiar els sinistres i el comportament dels usuaris de les vies, a fi i efecte que la informació serveixi per elaborar un pla anual d'actuació viària, obres, gestió, vigilància, educació, etc., amb especial atenció a les infraccions en moviment.
- Estudiar els punts negres de la ciutat, pel que fa a la sinistralitat. Elaborar un pla de mesures correctives i preventives, incloent-hi el redisseny de l'espai públic.
- Fomentar que totes les obres de nova construcció i de remodelació urbanística considerin de manera primordial la seguretat viària.
- Dur a terme actuacions de control sobre els elements de seguretat dels vehicles que circulen per l'espai públic.
- Millorar l'enllumenat públic i la senyalització viària, tant per al trànsit de vehicles com per a la mobilitat de vianants i ciclistes.
- Actuar amb especial cura en el manteniment de l'espai viari.
- Dissenyar l'espai viari, d'acord amb les mesures d'accessibilitat i seguretat dels col·lectius que necessiten especial atenció pel que fa a la mobilitat (PMR, gent gran, infància).
- Elaborar i engegar un projecte de millora de la senyalització viària, fent especial insistència en la senyalització horitzontal, vertical, acús-

tica, visual i tàctil, a fi i efecte d'augmentar la seguretat de tots els usuaris de la via pública i vetllar especialment pel condicionament, neteja, il·luminació i seguretat de les zones comercials i de vianants.

8/ Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit

- Fomentar les campanyes de control de detecció de vehicles que infringeixen les normes d'emissions i acústiques que duu a terme la Guàrdia Urbana.
- Mantenir i actualitzar el mapa sònic i elaborar un pla d'actuacions per reduir la contaminació acústica.
- Promoure l'aplicació de mesures cautelars i sancionadores pels vehicles que sobrepassin els nivells de soroll autoritzats.
- Posar paviment sonoreductor als principals carrers de la ciutat, en els quals els nivells sonors estiguin per sobre de l'establert, als que es facin de nou i allà on hi hagi previst reasfaltar.
- Promoure la instal·lació de pantalles de protecció del soroll al llarg de les vies ràpides que travessen el casc urbà.
- Promoure l'ús de vehicles que utilitzin energies alternatives i no contaminants, en particular els impulsats per energia elèctrica, facilitant-ne la recarrega de les bateries.
- Instar les benzineres de Badalona a incloure el biodièsel en la seva oferta.
- Introduir l'ús de tecnologies més netes i renovables al transport públic, als vehicles municipals i als de les companyies de serveis.

9/ Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport, del cotxe multiusuari i d'altres mitjans de transport alternatius

- Ampliar i racionalitzar els mitjans per a la utilització de la bicicleta a la ciutat.
- Elaborar un mapa d'itineraris senyalitzats i recomanats per a la bicicleta i establir llocs segurs i idonis d'aparcament.
- Facilitar el transport de les bicicletes en els mitjans de transport públic col·lectiu.
- Promoure de l'ús de la bicicleta als centres educatius, laborals, etc.
- Promoure la col·laboració ciutadana amb els Mossos d'Esquadra i la Guàrdia Urbana per facilitar la recuperació de bicicletes extraviades.
- Implantar el Pla director de carrils bicicleta.
- Incloure el carril bicicleta en els nous plans i projectes urbanístics.
- Definir criteris clars d'execució de carrils bicicleta que estableixin amplades mínimes, segregació de vehicles i vianants, etc.
- Impulsar l'ús de la bicicleta amb campanyes específiques, cursos per aprendre a anar en bicicleta i de manteniment.
- Elaborar programes que tendeixin a introduir a la nostra ciutat els serveis del cotxe multiusuari i del cotxe compartit per a persones que fan desplaçaments al mateix lloc (gent que va a treballar, per exemple) o fer campanyes per a la promoció del transport públic als clients de les indústries, els comerços i els serveis.
- Promoure serveis públics de lloguer de bicicletes a preus assequibles.

10/ Promoure una distribució urbana de mercaderies, àgil i ordenada

- Cercar un moviment de les mercaderies per la ciutat, eficient, adequat a les necessitats de l'activitat econòmica i respectuós amb els altres usos de la via pública
- Definir els espais de càrrega i descàrrega a les zones i vies amb comerços.
- Limitar l'accés de vehicles que superin unes certes dimensions, tant pel que fa al pes com al volum, a les zones de prioritat de vianants.
- Potenciar la vigilància a les zones de càrrega i descàrrega, vetllant sobre tot pel compliment dels horaris i la limitació temporal de l'estacionament.
- Promoure fórmules de distribució compartida, a fi i efecte de limitar el nombre d'operacions.
- Estudiar la creació de centres logístics de distribució a prop de les zones comercials, a fi i efecte de facilitar la feina als proveïdors, i limitar el nombre de vehicles a la zona.
- Evitar la utilització de la xarxa viària urbana per part dels vehicles pesants destinats al transport de mercaderies mitjançant la senyalització d'itineraris.



Disposicions addicionals

1/ Obertura d'un procediment de captació de noves adhesions posteriors a la signatura del Pacte, i publicació anual de la relació de noves adhesions.

2/ Aprovació de procediments de seguiment del Pacte.

3/ Creació d'una Comissió de Seguiment amb els següents objectius:

- Gestions per aconseguir noves adhesions al Pacte
- Consulta dels projectes urbanístics, de l'espai vital i de la gestió de la mobilitat

Podran ser membres d'aquesta Comissió totes les persones signants del Pacte i es reuniran com a mínim una vegada al trimestre. Hauran d'informar dels seus treballs a la Comissió Permanent del Consell Municipal de Mobilitat Sostenible i Transport Públic.

4/ Fixació d'un plenari anual del Consell Municipal de Mobilitat Sostenible i Transport Públic, al qual seran convocades totes les persones signants del Pacte, amb independència de si són o no membres del Consell, amb el següent ordre del dia:

- Lectura i aprovació de l'acta del plenari anterior
 - Informació per part dels representants del consistori de totes les accions realitzades el darrer any, i dels plans d'actuació previstos per al proper any.
 - Torn obert de paraules i de propostes de les entitats que ho desitgin.
-

Signants del Pacte per la Mobilitat de Badalona

Alcaldessa de Badalona
Sra. Maite Arqué i Ferrer

Gerent de l'Institut Metropolità del Taxi
Sr. Miguel Angel Martín López

President del Consell de Mobilitat
Sostenible i Transport Públic
Sr. Eduard Tortajada i Molina

Gerent de TUSGSAL
Sr. Fermín Casquete Alvarez

Vicepresident 1r del Consell
de Mobilitat Sostenible
i Transport Públic
Sr. Francesc Serrano Villarroya

President de la FAVB
Sr. Julio Molina Barthe

Vicepresident 2n del Consell
de Mobilitat Sostenible
i Transport Públic
Sr. Diego Guerrero Castaño

Secretari de la Federació
d'Empresaris de Badalona
Sr. Joan Walter Fibla

Observadora permanent del Consell
de Mobilitat Sostenible i Transport
Públic (regidora de Medi Ambient
i Sostenibilitat)
Sra. Virginia Muré Avalós

Coordinador de la Unió
de Comerciants de Badalona
Sr. José Martínez Abellán

Gerent de l'EMT (Entitat
Metropolitana del Transport)
Sr. Pelayo Martínez Bauluz

Responsable de Política Sectorial
de CCOO
Sr. Alfons Moya Cachinero

Secretari General d'UGT
Sr. Felipe Barrera Ordóñez

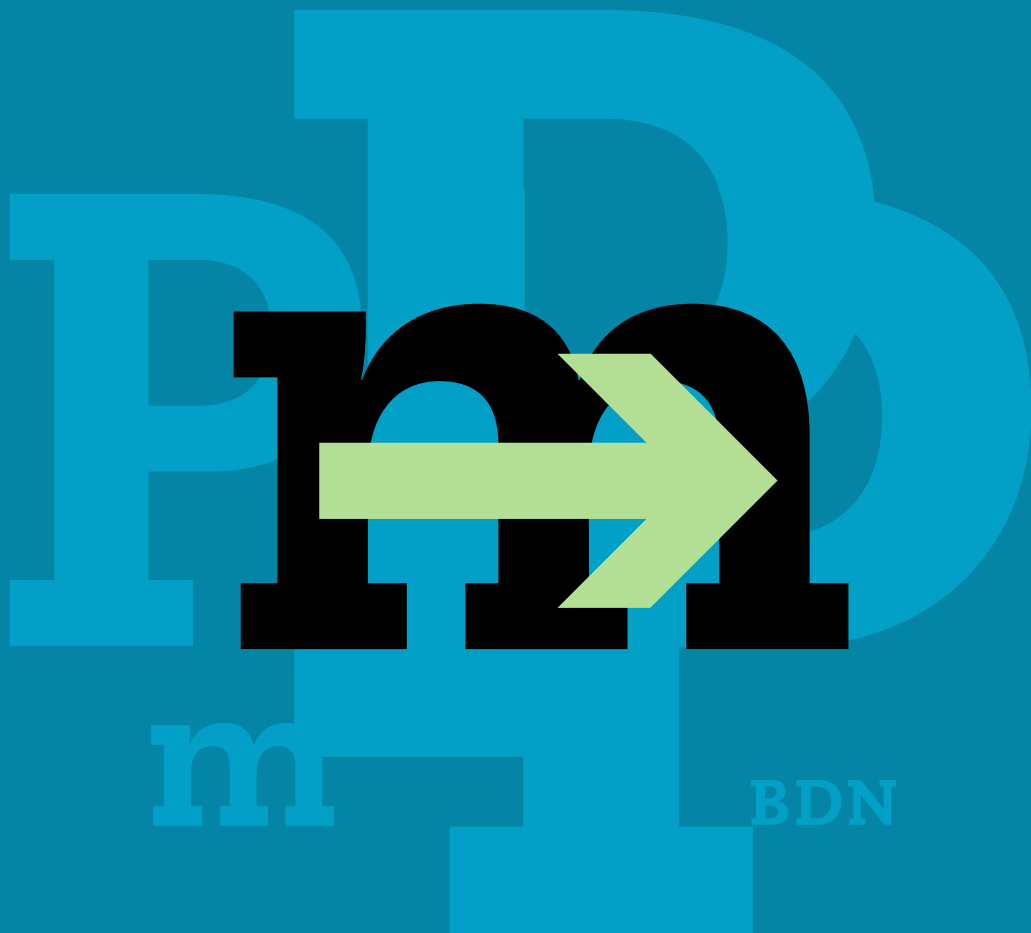
Director Gral. de l'ATM (Autoritat
Metropolitana del Transport)
Sr. Ramón Seró Esteve

Director del RACC
(Territori de Badalona)
Sr. Joan Casamitjana Perera

President de Catalunya Camina
Sr. Joan Estevedeordal i Flotats

A data 30 d'octubre del 2007 hi ha 141 entitats adherides al Pacte per la Mobilitat de Badalona. La llista complerta i les noves adhesions es podran consultar a la pàgina web de l'Ajuntament de Badalona: <http://www.badalona.cat/aj-badalona/medi-ambient/ca>

Consell de Mobilitat Sostenible i Transport Públic de l'Ajuntament de Badalona



DUATIS DISENY 2007



Ajuntament de Badalona