

Pacte per la Mobilitat a Mataró

JULIOL 2016





ÍNDEX

1.- EXPOSICIÓ DE MOTIUS	4
2.- EL PUNT DE PARTIDA (DIAGNOSI).....	6
2.1.- Mobilitat a peu.	7
2.2.- Bicicleta.	7
2.3.- Transport públic.	7
2.4.- Vehicle privat.....	8
2.5.- Aparcament.	8
2.6.- Externalitats: accidents i contaminació.....	9
3.- MODEL DE CIUTAT	9
3.1.- Volem una ciutat més amable i sana.	10
3.2.- Volem una ciutat més respectuosa.	10
3.3.- Volem una ciutat equilibrada i descentralitzada.	11
3.4.- Volem una ciutat competitiva.	11
4.- ELS OBJECTIUS A ASSOLIR PEL SISTEMA DE MOBILITAT	11
4.1.- Mobilitat sostenible.....	11
4.2.- Mobilitat segura.	12
4.3.- Mobilitat equitativa i inclusiva.	12
4.4.- Mobilitat eficient.....	12
5.- LÍNIES ESTRATÈGIQUES.....	13
5.1.- Jerarquia viària (carrers d'estar i passar): "Prioritzar el vianant i la bicicleta a la xarxa viària".....	13
5.2.- Transport públic: "Generar una xarxa de transport públic eficaç i eficient".	15
5.3. Gestionar l'aparcament i el viari per dissuadir la mobilitat no essencial en cotxe.	16
5.4.- Adoptar mesures per garantir la seguretat viària. Fomentar hàbits i entorns més segurs i accessibles.....	17



5.5.- Minimitzar la problemàtica ambiental associada al transport i a la mobilitat.	17
5.6.- Gestionar i ordenar la distribució urbana de mercaderies.....	18
5.7.- Completar i millorar les infraestructures d'accés i mobilitat de la ciutat.	18
5.8.- Propiciar hàbits de mobilitat més sostenibles i segurs a través de la participació, conscienciació i informació.....	19
6.- DECÀLEG DEL PACTE PER LA MOBILITAT	20
6.1.- Prioritat dels modes de transport no motoritzats a tot el nucli urbà.....	20
6.2.- El transport públic com alternativa al cotxe.....	20
6.3.- La gestió de la mobilitat en cotxe	20
6.4.- Garantia de la mobilitat essencial	21



1.- EXPOSICIÓ DE MOTIUS

És ben palpable la vocació de Mataró per esdevenir un **model urbà de qualitat que sigui un referent com a ciutat mediterrània mitjana, cosmopolita, justa, equitativa i orgull dels seus ciutadans**, alhora que oberta a una comarca que demanda i necessita l'empenta d'aquesta capitalitat. En aquest model és clau el paper de la mobilitat, entesa com a moviment de persones i mercaderies, però també com a integrador d'aquestes persones en el territori.

Aquesta mobilitat, que ha d'estar al servei de tots els ciutadans, com un dret social que no només sigui compatible sinó que garanteixi la seva qualitat de vida, respon a l'aspiració de Mataró per transformar-se en una ciutat eficient i competitiva, **en primera línia en l'adopció de nous hàbits de desplaçament**, recolzada en el guiatge d'un disseny urbà més humà i en l'aprofitament de noves tecnologies intel·ligents.

No hi ha dubte de què el **dret a la mobilitat és un dret social**, i que per tant és expressió de la llibertat de moviments de tot ésser humà, que està reconegut per la Declaració Universal dels Drets Humans (1948), incloent evidentment tots els col·lectius més vulnerables. Però, assolir el triomf d'una **nova cultura de la mobilitat** depèn tant de la implicació activa dels estaments polítics i socials i del sector empresarial afectat per la mobilitat, com del compromís dels propis ciutadans i col·lectius per assumir una **mobilitat reflexiva i intel·ligent** disposada a millorar en sostenibilitat i qualitat de vida.

Com que la manera de moure'ns no deixa d'ésser un reflex dels valors i contravalors que condicionen la pròpia societat, el mode de transport que acabem triant per a cada desplaçament estarà impregnat d'aquests mateixos valors. Per això és ineludible que l'elecció individual del mode de transport per fer el viatge vagi acompanyada d'informació veraç dels seus costos tangibles i intangibles, així com de la formació ciutadana que recolzi els **valors ètics de la mobilitat**.

De fet, a qualsevol transformació urbana que millori la realitat actual, li calen **objectius** precisos, **pedagogia** a l'hora de transmetre'ls, **temps** per a la seva comprensió, i, en definitiva, **complicitat** per part dels ciutadans de Mataró.

Així, el **Pacte per a la Mobilitat** que introduïm detalla els **punts de trobada** en la fotografia del **sistema de mobilitat de Mataró del futur** i la **visió compartida** dels agents socials i polítics sobre les idees força que l'animen i, en definitiva, són motor d'aquesta transformació urbana.

Es tracta doncs d'observar els desequilibris existents, reflectits a la diagnosi elaborada al Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible (PMUS), i aplicar, des dels principis i objectius comuns que desenvolupa el present Pacte, actuacions que d'un costat **elevem els carrers de Mataró a veritable espai públic compartit, més enllà del mer canal de pas per a vehicles, i per altre donin prioritat als modes de transport no motoritzats (vianants i bicicleta), al transport públic i als desplaçaments essencials en cotxe.**



Ben concretament, el present Pacte estableix aquests criteris compartits que engeguen el camí per **equilibrar i conciliar les necessitats de mobilitat amb l'exigència de qualitat de vida urbana dels veïns de Mataró**. En aquesta línia, el Pacte es compromet a **garantir una connexió de qualitat** entre tots els espais del municipi, assegurant la convivència, la seguretat i l'equitat en el repartiment de l'espai públic i en la seva gestió.

Els grups polítics signants del present Pacte acceptem i estem d'acord en assolir aquest objectiu, i per això basarem l'esmentat equilibri entre els diferents modes de transport, donant prioritat als modes tous, no motoritzats, al transport col·lectiu i al viatge essencial en cotxe a tot el municipi.

Aquesta prioritat per als modes de transport tous exigeix **estendre el concepte de qualitat urbana al propi viatge**. Així, el compromís compartit passa per transformar un desplaçament a peu en una agradable passejada al màxim de zones possibles i on sigui difícil per l'orografia facilitar mitjans alternatius, un desplaçament en bici en un viatge segur, el transport públic en el nostre eficient cotxe de ciutat, i per garantir una **mobilitat essencial en cotxe** de qualitat. També exigeix **transmetre al ciutadà que la lliure elecció del mode de desplaçament comporta la responsabilitat d'assumir el major o menor cost econòmic que se'n derivi, segons siguin les conseqüències de la seva tria per a la resta de ciutadans**. Cal també comptar amb les noves tecnologies de comunicació ja que suposaran un revulsiu molt important per a la mobilitat en un futur proper, i permetran al ciutadà **saber millor quins modes són els més adients abans de la seva opció modal**.

Atès el caràcter transversal inherent a la mobilitat i la seva afectació cultural, social i econòmica, la **priorització real dels modes no motoritzats, sense que el sistema perdi competitivitat, obliga a implantar solucions integrals complexes, no sectorials, de forma continuada, que fructifiquen a mig termini però que difícilment poden donar resultats immediats**. Per això, l'acord social que representa aquest Pacte transcendeix la visió fragmentada de la mobilitat, en la que l'objectiu és traslladar persones i mercaderies en el mínim temps possible, per una altra en què l'equilibri entre eficiència, qualitat, equitat i sostenibilitat permeti al ciutadà la seva **progressiva desautomobilització per als viatges no essencials en cotxe**.

En paral·lel, la cultura de l'eficàcia situa el **temps de viatge** com a factor competitiu fonamental, tant a nivell personal com empresarial, i, per això, un model de ciutat competitiu ha d'oferir velocitats de desplaçament eficients per a persones i mercaderies, així com uns costos d'operació raonables, en un mateix espai en el que, per edat, activitat o motiu de viatge, conviuen exigències i necessitats de velocitats diverses.

Els responsables polítics i els grups municipals representats al Consistori ens comprometem a liderar aquest procés transformador i a garantir el seu consens a mig i llarg termini en el disseny del sistema de mobilitat de Mataró, en base als acords que s'estableixen en el present Pacte. Així, en aquests acords s'identifiquen els valors compartits d'una **nova cultura de la mobilitat** en relació a l'horitzó de referència, la direcció a seguir i els objectius a conquerir pels ciutadans.



Finalment, aquest Pacte social implica propiciar un impuls més gran per la **participació** de tots els agents interessats i de tota la societat, i amb la major amplitud possible, sobre els **aspectes capitals** del nou model de mobilitat. Per això és indispensable acordar les bases de la transformació, arribant a un **compromís entre les diverses formes de concebre la dinàmica de la mobilitat**, definir el repartiment en la utilització de l'espai públic i, en definitiva, acotar la distribució modal entre els diferents modes disponibles. En aquest sentit, el Pacte ha de permetre també l'establiment de **mesures consensuades de llarg recorregut**, que possibilitin la transformació dels hàbits de la ciutadania tot millorant, amb informació i dissuasió, determinades preses de decisió individuals que afecten negativament les pautes de mobilitat quotidiana.

Per la seva part, l'**Ajuntament** es compromet a aportar els recursos necessaris per fer possible el desenvolupament dels acords continguts al present Pacte.

Arribat a aquest punt, el mateix **Pacte per la Mobilitat de Mataró** nomenarà una **comissió de seguiment** per tal de realitzar, periòdicament, una avaluació del nivell de compliment dels compromisos adquirits.

Per últim, aquest Pacte ha de servir com a punt de partida de les propostes que el **Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Mataró**, ara mateix en elaboració, desenvolupi.

2.- EL PUNT DE PARTIDA (DIAGNOSI)

La crisi econòmica que pateix el país ha significat per a la ciutat una reducció sensible de l'activitat que a efectes de mobilitat repercuteix en una baixada dels volums de trànsit privat i d'utilització del transport públic.

Concretament, en sis anys la reducció de la demanda d'estacionament al centre va ser de més d'un 30%, considerant totes les tipologies d'estacionament (a la calçada, lliure, regulada o il·legal, o fora calçada, en aparcaments públics). La reducció de la utilització del transport públic al mateix període és d'un 16,7%.

A partir de les dades obtingudes al treball de camp i del procés participatiu portat a terme s'ha realitzat una diagnosi del sistema de mobilitat de la ciutat. Aquest es caracteritza per un ús elevat del cotxe, suposant la meitat dels desplaçaments, principalment pel que fa als viatges interurbans.



2.1.- Mobilitat a peu.

La mobilitat interna (251.000 viatges) es realitza preferentment a peu. En 20 minuts es pot arribar caminant del centre de Mataró a la major part del nucli urbà. En aquest sentit, la majoria de propostes derivades del procés participatiu van enfocades a potenciar aquesta mobilitat i restringir l'ús del cotxe. Es constata l'èxit de l'illa de vianants del Centre (de 7.000 a 14.000 vianants dia a La Riera i Rambla) que consolida aquesta zona de la ciutat com a àrea comercial, educativa (amb les especificitats i necessitats que això té) i de passeig amb un elevat potencial d'ampliació si bé es fa palès encara un increment de la fricció entre modes de transport, en perjudici del vianant. Per altra banda, es contemplen les diferents característiques dels carrers dels barris de la zona nord de la ciutat, especialment La Llàntia, Cirera, i Els Molins, però també Cerdanyola, Vista Alegre i Rocafonda amb una xarxa viària menys planificada en relació a la resta de la ciutat, en els que la programació d'urbanització estructura els carrers diferenciant millor la seva funcionalitat. Així mateix cal considerar els pendents acusats, a l'hora de donar resposta al camí del vianant. Qualsevol planificació de la mobilitat a la ciutat haurà de tenir present els molts diferents graus de dificultat que presenten els desplaçaments sud-nord front els est-oest per les fortes pendents que hi ha en direcció muntanya des de l'eix que va de la carretera de Mata fins a la rotonda del D'Ara, a la carretera d'Argentona.

També destaca el baix nivell de servei de bona part de la xarxa bàsica de vianants: un 15,6% de les voreres té amplada inferior a 1,00 m i un 26,1% entre 1 m i 2 m.

2.2.- Bicicleta.

Tot i els 15,3 km de vies ciclables i els 35 km de vies pacificades, encara no es disposa d'una xarxa **suficient i connexa**. Això és un dels factors que fan que la participació de la bicicleta al repartiment modal sigui residual (0,5%), per sota d'altres ciutats similars. El relleu accidentat de Mataró constitueix també una altra causa d'aquesta baixa utilització.

2.3.- Transport públic.

El servei urbà actual té una elevada cobertura: 76% de la superfície urbana i 96% dels habitants, a menys de 250 m. Com a contrapartida la freqüència és baixa, ja que només hi ha dues línies amb un interval de pas de 15 minuts o menys, i hi ha una línia (L4) amb una freqüència de 28 min.

La velocitat mitjana comercial de la xarxa de bus urbà de Mataró és de 12,5 km/hora, relativament baixa en comparació amb altres ciutats de les mateixes característiques, conseqüència d'itineraris complicats, manca de suficient prioritització semafòrica i punts de conflicte.



La demanda del **bus urbà** és de 4,31 milions de viatgers, l'any 2014, amb una ràtio de 34,7 viatges/habitant i any, que per la població de Mataró està lleugerament per sota de la mitjana de ciutats similars. El cotxe s'utilitza fins a tres vegades més que l'autobús per part dels residents de Mataró: de mitjana es triga un 54% més en autobús que en vehicle privat. L'existència de bucles i itineraris no directes, un temps d'espera força elevat i la manca d'una xarxa realment segregada, justifiquen en part, aquesta diferència.

Tot i així, el servei rep una bona valoració, tant de l'usuari habitual com del ciutadà en general (pràcticament un 8), el que pot estar motivat per aquesta elevada cobertura territorial, i per un ús molt captiu.

La configuració del **servei interurbà** ho converteix pràcticament en un servei porta a porta que fa pràcticament innecessari els transbordaments amb el servei urbà.

Encara queden municipis del Maresme sense connexió directa d'autobús amb Mataró (Alella, Arenys de Munt, Cabrils, Sant Iscle de Vallalta, Sant Cebrià de Vallalta, Premià de Dalt, Tiana, Teià, Tordera).

Aproximadament 7.500 viatgers agafen diàriament el tren a l'estació de Rodalies de Mataró, un 85% dels que agafa el bus interurbà, aproximadament 9.000 viatgers. Degut a la posició perifèrica de l'Estació, la seva cobertura directa comprèn només al 12% de la població (radi de 750 m).

2.4.- Vehicle privat.

La participació de l'ús del cotxe a la mobilitat global encara és elevada un 34% dels viatges dels residents. Més de 90.000 cotxes entren diàriament a la ciutat. Això genera congestió puntual als accessos de la ciutat (Camí del Mig - Rondes Camí Ral i Mataró Oest): 1,75% de veh x km saturats. El creixement urbanístic previst (679.000 m² de superfície) pot generar 80.000 nous desplaçaments diaris, molts dels quals seran en cotxe. La combinació d'actuacions de millora de la xarxa viària i un canvi modal són necessàries per evitar un augment de la saturació.

2.5.- Aparcament.

La necessitat teòrica d'estacionament per als residents és de 2.850 places, localitzades principalment als barris de Cerdanyola i Rocafonda. Aquest fet condiciona les possibles actuacions de millora a la via pública (ampliació de voreres, nous carrers de vianants) que han de considerar la pressió d'estacionament existent a cada sector. Tot i això, val a dir que els aparcaments subterranis de residents no estan plens.

Pel que fa al forà, existeix una important oferta d'aparcament: 9.500 places, repartides entre pàrquings públics (7.100 places de les quals, gairebé la meitat, es corresponen a Mataró Parc), zona blava (900 places), zona taronja (250 places) i càrrega i descàrrega (1.300 places). Hi ha notables diferències d'utilització en funció de la zona de la ciutat: una saturació d'una part de la



zona blava i els aparcaments més cèntrics (Santa Anna, plaça de les Tereses, tots situats a menys de 250 m de la plaça de Santa Anna), malgrat tenir les tarifes d'estacionament més altes de la ciutat, i d'altra banda una molt baixa ocupació dels aparcaments (Granollers, Parc Central i Can Xammar que disposen de 1.000 places) i moltes places lliures a la zona blava situada al perímetre (carrers de Jaume Isern o d'Altafulla).

La zona de càrrega i descàrrega permet l'estacionament de tot tipus d'usuari a més dels de distribució de mercaderies professional, amb un màxim de 15 min. d'estada. El pes dels vehicles que no realitzen operacions de CD suposa, en temps a la major part de zones, més del 30% de les places ocupades, apropant-se en alguns casos al 50% i saturant-la a sectors d'alta demanda de distribució de mercaderies.

2.6.- Externalitats: accidents i contaminació.

L'accidentalitat en zona urbana a Mataró ha disminuït progressivament en el període 2008-2011 (22,9%). Tot i així, l'accidentalitat per càpita en zona urbana és superior a la mitjana catalana i a la de municipis del seu nivell poblacional, evidenciant un marge de millora en què seguir treballant en el proper període.

La ciutat de Mataró, tot i no superar els llindars europeus de contaminació local (NO₂ i partícules), té un índex de qualitat de l'aire clarament millorable. Pel que fa a la contaminació acústica, malgrat que hi ha molts carrers de la xarxa bàsica en què se supera els 65 dB, els ciutadans no ho perceben com un problema greu. Augmentar la sensibilitat de la població respecte a la contaminació és una tasca que els agents que signen aquest pacte es comprometen a impulsar.

3.- MODEL DE CIUTAT

El sistema de mobilitat de Mataró ha de donar servei a un determinat model de ciutat. Per tant, en aquest Pacte, en primer lloc s'assenyalen els objectius compartits que els grups polítics en particular i els mataronins en general volem per a Mataró. Una ciutat que pels seus serveis, per la qualitat de vida i per la cohesió social, sigui un **orgull per als seus ciutadans** i referent per a altres ciutats mitjanes mediterrànies. El **reforçament del sentiment de pertinença a la ciutat** és un objectiu indirecte però cabdal en la construcció d'un model de ciutat al servei del ciutadà. Així, apostem per transformar en oportunitat la realitat triple que tots els signants sabem que Mataró ha de conciliar: d'un costat la Mataró **centre comarcal** i referent de serveis per a tot el Maresme Central i poblacions més properes del Vallès Oriental, de l'altre la **ciutat metropolitana** de l'Àrea de Barcelona, i, per fi, la ciutat mitjana que ofereix als residents de tots els seus barris una qualitat de vida elevada.

En aquest sentit, l'Ajuntament juga un paper fonamental no només com impulsor de polítiques que aboquin cap a aquest model de ciutat, sinó també pel que fa a l'exemplaritat de



l'Administració municipal pel que respecta a la sostenibilitat, equitat, rigor i compromís en les seves accions.

3.1.- Volem una ciutat més amable i sana.

Estem d'acord en defensar un espai urbà de qualitat i una ciutat saludable, en la qual el **vianant** sigui el veritable protagonista i en què, el soroll i la contaminació disminueixin notablement. Volem doncs una ciutat en la que els vianants, que som tots el mataronins, recuperem el lloc de prioritat que mai hauríem d'haver perdut.

Per això cal assolir que **l'espai públic a tot el nucli urbà no només sigui un espai de pas sinó que s'ha de convertir en un lloc de convivència i de trobada**. El viari situat a l'entorn de les zones comercials, dels equipaments educatius i esportius ha de transformar-se, segons horari, també en espai públic accessible per a tothom, acollint la trobada ciutadana i amb absoluta preeminència pels vianants. Especialment el camí a peu cap al transport públic, sigui al ferrocarril o l'autobús, ha d'assolir també alts nivells de qualitat.

Així mateix, creiem que s'ha de potenciar molt més el **Front Marítim** com a recurs natural i espai d'esbarjo, un patrimoni natural del que no disposen moltes ciutats integrant-lo dins la trama urbana i permeabilitzar la seva connexió, facilitant i fent amables i atractius els seus accessos. Molts mataronins hi viuen d'esquena, en bona part per les barreres viàries i ferroviàries existents. El Front Marítim s'ha de convertir no només en la platja i espai de salut de la ciutat sinó també de bona part del Vallès, sempre i quan les noves activitats que es localitzin no el degradin.

3.2.- Volem una ciutat més respectuosa.

Considerem l'espai públic com un àmbit que pertany a tots i sobre el que cal consensuar, aprovar i mantenir regles fluides de convivència entre persones i modes de transport com a clau ineludible i garantia del respecte mutu entre els diversos actors de la ciutat.

En aquest sentit, creiem que un **major nivell de pertinença del ciutadà a Mataró** el farà més responsable en el seu manteniment, en la seva elecció modal, en el seu comportament envers els altres ciutadans. Les continuades campanyes municipals d'educació viària, no només per als infants, sinó per a tota la població i l'exemplaritat en els hàbits públics de mobilitat són claus per garantir l'èxit de la nova mobilitat. Així, apostem perquè s'informi al ciutadà de les conseqüències de les seves eleccions de mode de transport, i sobretot que se l'incentivi per les decisions que afavoreixen a tothom. D'aquesta forma el comportament de molts ciutadans serà respectuós d'una forma natural i convinguda.

En paral·lel s'acorda treballar els **mitjans de dissuasió dels comportaments egoistes i asocials** en ordre a potenciar el seu caràcter pedagògic i dissuasiu, no recaptatori, però en cas necessari capaç de reprimir proporcionalment a la seva gravetat conductes perilloses o que perjudiquen a la resta de ciutadans.



3.3.- Volem una ciutat equilibrada i descentralitzada.

S'ha de potenciar més la barreja d'usos en els nuclis urbans dels barris, com a factor indispensable per propiciar una ciutat compacta i complexa que minimitzi la necessitat de realitzar desplaçaments motoritzats. Tot i això, hi ha grans centres generadors de mobilitat perifèrics com l'Hospital, el centre comercial Mataró Parc, el TecnoCampus i els polígons industrials caracteritzats per la dependència, en bona mesura, de la mobilitat motoritzada.

S'ha de garantir l'accés de la població a tots els serveis independentment de la seva condició social o lloc de residència. En aquest sentit, el transport públic constitueix una eina fonamental, cobrint tot el territori i facilitant l'accés al segment de població més desfavorit mitjançant la potenciació d'una tarificació més social. S'acorda també aprofundir en la gestió del transport a la demanda en alguns indrets que generen pocs viatgers, però que han d'estar comunicats.

3.4.- Volem una ciutat competitiva.

Mataró ha d'ésser un referent comarcal pel que fa a serveis, dinamitzant l'activitat comercial del Centre i estenent-la cap a la resta de barris i entorn comarcal. Aquesta extensió s'ha de fer linealment, per a crear corredors terciaris que connectin amb els diferents eixos comercials dels barris, potenciant el mode a peu i habilitant aparcaments perifèrics de trencament de viatge.

S'han de generar les condicions per a què arribin nous comerços a la vegada que es regulin aquests eixos per evitar l'especulació immobiliària o la concentració de determinats tipus d'activitat. S'ha de fomentar un creixement divers que doni serveis als veïns dels barris i eviti concentracions que tinguin un impacte negatiu sobre ells. A la vegada la rehabilitació del centre ho considerem bàsic, ja que actua com a motor dels barris, dona cohesió a la ciutat i genera molts llocs de treball. El nou sistema de mobilitat de Mataró ha d'ésser en si mateix motor de revitalització a tot el municipi i a la vegada inclusiu.

4.- ELS OBJECTIUS A ASSOLIR PEL SISTEMA DE MOBILITAT

Els objectius a assolir pel sistema de mobilitat de la ciutat de Mataró que s'acorden són diversos i tenen com a finalitat principal la millora socioeconòmica i ambiental de la ciutat. Per aconseguir-ho es considera que la millora de les condicions del mode a peu a tot el municipi, esdevé un factor clau. Així, tots els signants del present Pacte, volem una ciutat que sigui referent urbà de la sostenibilitat i la qualitat del servei pels vianants.

4.1.- Mobilitat sostenible.

La gestió de la mobilitat pateix un deteriorament important que cal reconduir urgentment. Cal avançar cap un model de mobilitat que suposi menys emissions de diòxid de carboni i menor



consum energètic. Per aconseguir una ciutat més amable i sana s'ha d'assolir una reducció de les emissions contaminants del sistema de mobilitat, principalment mitjançant la potenciació de modes no motoritzats i l'adaptació de més espais destinats a aquests modes tous. Aquesta transformació de l'espai s'ha de fer, allà on sigui necessari, en benefici del vianant, la bicicleta i el transport públic. Així s'acorda habilitar en aquests modes una xarxa que connecti tot el nucli urbà.

També aconseguirem una reducció d'emissions amb una mobilitat motoritzada menys contaminant, on l'Ajuntament, com a un dels principals gestors de flotes públiques ha de tenir un paper dinamitzador i exemplaritzant.

4.2.- Mobilitat segura.

Per aconseguir una ciutat més respectuosa es fomentarà un seguiment de l'accidentalitat que aprofundeixi més en les causes i en l'actuació de resposta, que calmi el trànsit, amb més disciplina i molta més educació viària.

També es fomentarà una mobilitat segura per part dels usuaris dels diferents modes de transport i es potenciarà l'autoritat municipal com a garant de la disciplina viària. En definitiva s'ha de combinar l'educació i la disciplina.

4.3.- Mobilitat equitativa i inclusiva.

Per aconseguir una ciutat més equilibrada i descentralitzada s'ha de garantir una mobilitat isòtropa en tots els barris de la ciutat i per a tots els mitjans de transport. S'ha de garantir el dret de tots els ciutadans a moure's còmodament a l'espai públic, especialment el d'aquells col·lectius amb mobilitat reduïda o persones amb cotxets per a nens.

S'ha de garantir que tots els ciutadans, visquin a on visquin, puguin accedir als serveis, independentment de la disponibilitat o no de vehicle privat, per a la qual cosa els poders públics han de garantir la cobertura gairebé total del transport públic a una distància raonable, tenint en compte les dificultats d'accés de les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda, i un camí per a vianants de qualitat.

4.4.- Mobilitat eficient.

Per aconseguir una ciutat més competitiva es necessita un sistema de mobilitat eficient. Així, s'ha de potenciar una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada, minimitzant l'impacte de les operacions de càrrega i descàrrega sobre els ciutadans.

Es fomentarà l'ús racional del cotxe, aplicant mesures dissuasives que facilitin el canvi a altres modes de transport més sostenible, quan la mobilitat no sigui essencial. Un ús eficient del



vehicle privat garanteix que les vies no se saturin i que la mobilitat essencial no es vegi penalitzada. Una major responsabilitat en l'elecció modal es tradueix en una menor utilització i una major ocupació del cotxe.

5.- LÍNIES ESTRATÈGIQUES

5.1.- Jerarquia viària (carrers d'estar i passar): “Prioritzar el vianant i la bicicleta a la xarxa viària”.

a) Vianants

S'ha d'habilitar una **xarxa de vianants còmoda, segura i accessible** mitjançant la creació d'eixos cívics que connectin els barris amb el Centre. En aquest sentit es considera prioritari actuar, sobre vies, com, per exemple, el Camí Ral, Miquel Biada i Camí Fondo, eix Argentona-Isern-Puig i Cadafalch i de moltes altres que conformaran la xarxa. Caldrà tenir especial cura del tractament de les vies amb pendent, itineraris mar-muntanya, per facilitar l'accessibilitat a tots els mataronins. També s'han de reforçar els centres dels barris que suposin punts d'acollida al vianant.

El compromís que assumeix el Pacte és exigir que, dintre del PMUS, actualment en fase d'elaboració de propostes, es contempli la definició, projecció i habilitació d'un camí del vianant digne, que permeti relacionar amb qualitat a peu tot el nucli urbà. Això vol dir que des de qualsevol punt d'aquest nucli, cal habilitar almenys un itinerari de vianants de qualitat.

Aquesta xarxa radial s'haurà de complementar amb una de transversal. En aquest sentit s'han de resoldre les discontinuïtats que es produeixen, a les rondes i a l'avinguda del Maresme, entre altres. També es considera prioritari establir un eix que connecti la plaça de les Tereses/Centre amb l'Estació, ampliant les voreres del carrer de Cosme Churruca. Així mateix s'ha de configurar un nou itinerari de vianants entre l'Estació i el TecnoCampus, reconvertint la carretera actual en un veritable carrer.

Segons sigui la jerarquització de la via, quan calgui més espai per al vianant, s'optarà per l'ampliació de vorera en el supòsit de vies bàsiques de trànsit o, per vies de plataforma única, quan siguin vies d'estar o amplada inferior a 7 m. En tot cas s'ha de garantir l'accessibilitat universal a tota la xarxa de vianants.

En aquest sentit, i tenint en compte les diferents configuracions de xarxa viària existents segons els barris, és indispensable establir, dintre de la jerarquització viària, (carrers d'estar i de passar), elements diferenciadors que recolzin morfològicament la condició de carrer de prioritat de vianant, mitjançant tractaments especials dels carrers, que subratllin aquesta prioritat. Per exemple, igualar el paviment a l'alçada de la vorera als carrers d'estar, és una solució molt eficaç. Especialment important és aquesta diferenciació als barris del nord amb configuracions de les seves xarxes viàries complexes.



També s'ha d'**evitar que les vies principals de trànsit suposin barreres de mobilitat** per als vianants, habilitant nous passos de vianants i protegint els existents amb semàfors (vies bàsiques) o elevacions de calçada (vies secundàries). S'ha d'estudiar la prioritització semafòrica de vianants a determinats eixos i s'ha de revisar la velocitat que el temps de verd exigeix al vianant com, per exemple, a la ronda de Leopoldo O'Donnell, incloent senyals acústics en els semàfors, i on calgui un botó per facilitar el pas de vianants.

S'ha de garantir el **compliment de la normativa pel que fa a l'ordenació del mobiliari urbà**, salvaguardant l'espai útil per al vianant. Concretament, les noves terrasses, quioscs, fanals, parquímetres, etc. s'haurien d'ubicar garantint sempre el respecte als espais del vianant.

El Pacte exigeix també que la qualitat de la urbanització dels espais públics sigui la mateixa amb independència del barri a on es realitzi.

Per una altra banda, la gestió de la zona de vianants del Centre s'ha de millorar per tal d'evitar l'estacionament incontrolat i el trànsit de pas. En aquest sentit, el Pacte planteja la revisió total dels sistemes de control i les autoritzacions actuals i es demana l'estudi i posterior implantació de càmeres, lectors de matrícules, que controlin el temps d'estada a dintre de la zona restringida.

Per últim, s'ha de millorar la senyalització per als vianants, amb itineraris comercials, turístics, esportius i culturals que reforcin l'especificitat de la ciutat com capital comarcal.

b) Bicicletes

L'objectiu és aconseguir que la bicicleta no sigui tan sols un mitjà lúdic, per la qual cosa s'ha de millorar la connectivitat de la xarxa ciclable, tant l'interior a la ciutat com la de connexió amb l'exterior.

La xarxa ciclista s'ha de desenvolupar preferentment en calçada, bé creant carrils-bici segregats del trànsit a partir de carrils de circulació o aparcament, o bé en coexistència amb la resta de vehicles reduint la velocitat de circulació. L'opció triada dependrà de l'espai disponible. Es planteja estudiar l'autorització de la circulació de bicicletes en sentit contrari en les vies de sentit únic.

Així mateix, els signants creiem que la progressiva introducció de la **bicicleta elèctrica** pot ser un factor que permeti superar l'orografia de determinats barris de Mataró (préstec de bicicletes a la universitat i centres de treball, flotes públiques de bicicletes elèctriques, etc.). Aquesta xarxa s'haurà de completar amb la ubicació d'aparcabicis segurs, especialment a l'Estació o als principals centres d'atracció de viatge o d'estudi.

S'ha d'incentivar una **xarxa ciclista interurbana** que connecti amb els municipis veïns, especialment pel que fa a la façana marítima.

Pel que fa al parc ciclista, s'estudiaran fórmules com compres col·lectives, lloguer de bicicletes per part dels centres de treball, etc., que facilitin l'accés de la població general a la utilització de la bici.



5.2.- Transport públic: “Generar una xarxa de transport públic eficaç i eficient”.

Es prioritzarà un transport públic i col·lectiu de qualitat, accessible i ambientalment sostenible. En relació al transport públic urbà es millorarà la seva oferta i eficàcia, amb uns recorreguts, freqüències i horaris atractius, amb l'objectiu que aconseguixi ser una alternativa real a l'automòbil. La combinació d'eficàcia, sostenibilitat ambiental i accessibilitat territorial passa, en primer lloc, per oferir línies directes i amb una freqüència atractiva combinat amb un transport a la demanda per aquelles línies de desig amb un reduït nombre de viatgers.

Les solucions van des de l'adaptació del servei actual a aquest objectiu a una reformulació global de la xarxa. Per això caldrà fer un estudi cost benefici per esbrinar quina xarxa és més eficient en el marc d'un dèficit d'exploració controlat.

Per **guanyar velocitat** també són necessaris més semàfors activats per la presència del transport públic als eixos o corredors principals i implantar carril-bus, per exemple, a l'avinguda de Lluís Companys, un tram del Camí del Mig i altres, així com alliberar el camí del bus d'obstacles. També s'ha de dotar el servei d'un sistema de senyalització, i informació que permeti preveure l'arribada del bus i minvi la percepció d'espera. Per últim, per millorar el nivell de servei que es dona a l'usuari és fonamental millorar l'equipament de les parades (marquesines, plataformes, etc.).

Es fomentarà la **intermodalitat** entre tots els modes, de cara a aconseguir l'ús més eficient en cada tram de la cadena de desplaçaments. Així, s'assumeix com objectiu compartit la consolidació i foment de la intermodalitat de l'Estació de tren, facilitant la connexió amb el bus urbà i interurbà, coordinant horaris amb Rodalies, creant eixos de vianants que el connectin amb el centre i habilitant aparcaments segurs per a bicicletes.

L'**estació d'autobusos** ha de ser objecte d'un estudi cost-benefici específic, considerant la ubicació possible, la propietat dels terrenys, però amb la premissa de que la reestructuració de línies que es derivi de la implantació d'aquest equipament no ha de comportar un augment de temps de trajecte dels desplaçaments interurbans, principalment pel que fa als serveis directes que connecten la zona alta del municipi amb Barcelona. La nova estació d'autobusos interurbans ha de permetre la reducció de parades (i per tant temps de desplaçament) dins del casc urbà, ja que aquest servei l'ofereix el Mataró Bus. Nogensmenys cal assegurar que els autobusos interurbans tinguin parades perifèriques als barris més densament poblats, vinculats a la destinació del seu recorregut. Per exemple, l'interurbà que va a Argentona des de l'estació central d'autobusos interurbans haurà de tenir parada a Cerdanyola.

El Pacte aposta perquè a mig-llarg termini la ciutat disposi d'una estació ferroviària al centre del municipi (**línia orbital**) que faciliti l'accés dels mataronins en tren no només amb Barcelona sinó també amb el Vallès, però caldria elaborar un estudi cost-benefici per assegurar la seva conveniència.



El transport públic regular s'ha de complementar amb un **transport escolar** que eviti la utilització del cotxe per motiu d'estudis i que habitui al nen a la utilització del transport col·lectiu des de ben petit.

Per últim, el Pacte planteja revisió de la situació del serveis d'autotaxi i, en conseqüència, que s'adoptin mesures (tarifes, localització de parades, nombre de llicències, potenciació de vehicles poc contaminants, etc.) que el millorin.

5.3. Gestionar l'aparcament i el viari per dissuadir la mobilitat no essencial en cotxe.

S'acorda la implantació d'un **sistema de corones tarifàries** de l'estacionament amb sensibilitat mediambiental, que estimuli un bon ús del cotxe en escenaris temporals de saturació d'aparcament, afavorint la mobilitat a peu i en bus. La gestió de l'aparcament en general i de les places de zona blava en particular constitueixen l'instrument per a la regulació de l'ús urbà del vehicle privat de Mataró. Així s'acorda equiparar paulatinament la tarifa de l'estacionament regulat a superfície amb la dels pàrquings públics, per fomentar l'ús dels aparcaments fora de calçada.

S'acorda impulsar un millor aprofitament de les **places d'estacionament per als residents a la calçada, especialment** a on es donin dèficits importants com és als barris de Cerdanyola i Rocafonda. Aquesta millora es basa en la possibilitat de reordenació de l'estacionament sobre la pròpia calçada, habilitació d'espais en superfície, etc. Així, s'acorda incloure dintre del PMUS l'anàlisi de factibilitat de noves zones d'estacionament en aquests barris amb l'objectiu de minimitzar el problema i disposar de vies lliures de vehicles

Per altra banda, la realització de noves infraestructures d'aparcaments als subsòls públics ha d'estar vinculada a la plena utilització dels aparcaments ja existents i a la garantia del seu finançament per part dels usuaris. També el Pacte dona suport a una acció més eficient sobre els cotxes abandonats als carrers, que treuen places d'aparcament sobretot en zones on hi ha dèficit.

S'acorda també estudiar la utilització d'espais en superfície perimetrals com aparcaments dissuasius d'accés al Centre amb una tarifa conjunta amb el transport públic, que també puguin ser utilitzats gratuïtament pels residents.

Es considera necessària la **senyalització de l'estat d'ocupació dels aparcaments i la zona blava** per augmentar l'eficiència del sistema d'aparcament de la ciutat i evitar el trànsit d'agitació.

S'ha de garantir **l'estacionament per a motos** per tal d'evitar que aquests vehicles acabin aparcant sobre la vorera. Aquestes places podrien ser ocupades per qualsevol tipus de vehicle, principalment en aquelles zones amb problemes d'aparcament residencial, tret del període punta d'ocupació de motocicletes.

Es fomentarà també l'estacionament de bicicletes.



5.4.- Adoptar mesures per garantir la seguretat viària. Fomentar hàbits i entorns més segurs i accessibles.

Constitueix la línia estratègica més prioritària per als signants del Pacte. Les accions derivades de la promoció de la mobilitat de ciclistes i vianants ja faran que Mataró sigui una ciutat més segura però, a la vegada, cal incorporar altres elements específics per reduir l'accidentalitat.

S'acorda reduir la màxima velocitat de circulació ja que constitueix un dels elements que augmenten el risc d'accident i la seva gravetat. Es planteja **reduir a 30 km/h la màxima velocitat de circulació a tota la xarxa local, vies amb un únic carril de circulació.**

S'acorda prioritzar sentits únics i rotondes, per evitar girs a l'esquerra contra direcció, per tal de minimitzar els punts de conflicte. Tota la xarxa local, quan sigui possible, hauria d'ésser de sentit únic. També s'ha de millorar la visibilitat a les cruïlles mitjançant orelleres i situar aparcaments de motos i bicicletes als marges dels passos de vianants i, fins i tot, miralls panoràmics allà on calgui.

Es considera imprescindible disminuir la indisciplina viària (velocitat, aparcament, etc.) amb un increment de l'educació viària i la implantació d'elements tecnològics de control de la infracció sense ànim recaptatori. El control s'ha de reforçar a la xarxa bàsica (vies d'actuació preferent) ja que és en ella on es concentra la major part dels accidents.

Es definirà una xarxa de camins escolars i itineraris segurs, convertint en zones de vianants (en determinats horaris) els carrers que donen accés a escoles i grans equipaments. S'estendrà el concepte d'itineraris segurs a altres equipaments, principalment els esportius i els destinats a la gent gran, etc.

Per últim, també s'han d'arreglar els clots de la calçada i de les voreres per minimitzar el risc per als vehicles, especialment per als de dues rodes i per als vianants.

5.5.- Minimitzar la problemàtica ambiental associada al transport i a la mobilitat.

Es promourà la utilització de vehicles menys contaminants i més silenciosos mitjançant discriminació positiva (descomptes en la tarifació, arribant a la gratuïtat, i/o més temps d'estacionament de la zona regulada d'estacionament a superfície o a les zones de càrrega i descàrrega, etc.). A la vegada caldrà impulsar electrolinereres que possibilitin la utilització d'aquest vehicles nets. En aquest sentit cal estudiar els procediments més adients d'estímul fiscal per a particulars i empreses que hagin desenvolupat la mobilitat neta en el seu sistema de transport.

L'Ajuntament es compromet a adquirir vehicles nets en les flotes públiques, actuant com a referent per a la resta de flotes i a implantar electrolinereres en els aparcaments públics municipals nous o de nova concessió. Per últim es fomentarà, d'acord amb altres administracions, els cursos de conducció eficient a conductors habituals, ambulàncies, autobusos, etc.



5.6.- Gestionar i ordenar la distribució urbana de mercaderies.

Es planteja, només per a professionals del transport, dedicar en exclusiva les zones de càrrega i descàrrega al Centre, eliminant l'exempció dels primers 15 min. actuals. Aquestes zones tindran una senyalització diferenciada, on es faci palès que només poden estacionar vehicles professionals.

Es garantirà el control dels espais destinats a la càrrega i descàrrega mitjançant la introducció d'elements tecnològics. Aquests elements tecnològics també permetran monitoritzar la utilització de les zones de càrrega i descàrrega (nivells d'ocupació per tipus de vehicle, hora del dia i lloc).

Es millorarà la **gestió de la càrrega i descàrrega en les zones de vianants** en ordre a reduir la fricció amb els vianants, especialment a les hores d'entrada i sortida als col·legis. En aquest sentit es planteja l'estudi d'implantació d'una prova pilot amb tricicles elèctrics per a la càrrega i descàrrega de paqueteria al centre.

Compromís també d'aquest Pacte és **establir** una política col·laborativa amb els distribuïdors. En aquest sentit s'impulsarà la revisió de la distribució urbana de mercaderies, creant espais de diàleg i d'acord amb els agents implicats en aquesta activitat: distribuïdors, comerciants i consumidors.

Es planteja així mateix, fomentar la **multifuncionalitat dels espais d'estacionament** per tal de poder concentrar la distribució urbana de mercaderies en unes hores determinades i la utilització d'aquest mateix espai pels residents, o els forans en altres períodes del dia.

5.7.- Completar i millorar les infraestructures d'accés i mobilitat de la ciutat.

A mig-llarg termini el Pacte aposta per desplaçar la línia de tren cap a l'interior (pla orbital) mentre que, a curt termini, es planteja millorar l'accessibilitat de vianants dels passos inferiors del Front Marítim.

Es considera la urgència de reordenar alguns eixos molt importants de la ciutat. Així, el Pacte subratlla la necessitat d'encarar un nou projecte pel **Camí Ral** (entre el Centre i la ronda de Barceló), ja que permet millorar la connexió per als vianants entre el Centre de la ciutat i els diferents equipaments situats al sud-oest del municipi.

Una altra línia d'intervenció prioritària passa per revisar els girs a l'esquerra en carrers de doble sentit, eliminant interseccions conflictives, com per exemple, a **ronda de Joan Prim o ronda de Leopoldo O'Donnell**.

També considerem urgent la revisió en la seva funcionalitat del viari dels centres dels barris i la seva distribució espacial.



També la **plaça de les Tereses, amb un aparcament a punt de finalitzar la seva concessió, dóna l'oportunitat d'una intervenció d'urbanització que reforci** la seva centralitat a partir de la millora de les condicions de mobilitat del vianant, i la integració del transport públic urbà i interurbà i de l'aparcament.

D'altra banda, s'han de millorar ja els **accessos de vianants a totes les zones perifèriques especialment als polígons i urbanitzacions. Per exemple la connexió dels vianants amb l'Hospital, superant la barrera de la C-32, o la connexió de l'Estació de Renfe amb el TecnoCampus, etc.**

5.8.- Propiciar hàbits de mobilitat més sostenibles i segurs a través de la participació, conscienciació i informació.

El Pacte és comproment a **informar, sensibilitzar i conscienciar** els veïns i visitants de la ciutat sobre els valors i beneficis de la mobilitat sostenible.

S'ha de facilitar als ciutadans instruments de comunicació que els permeti valorar les alternatives de mobilitat en els diferents modes de transport.

En aquest sentit, es planteja l'estudi d'implantació d'una **oficina de mobilitat sostenible** que, com a mínim, impulsi les campanyes de publicitat i temes d'educació viària, promogui la realització de plans de transport d'empreses, realitzi el seguiment del present Pacte, i gestioni l'observatori de mobilitat municipal i una plataforma Web per conduir i donar resposta permanentment a les opinions i suggeriments dels ciutadans.

També, el **Pacte** acorda estimular els plans de transport d'empreses, ja que, per un costat aporten elements molt positius per reconduir determinats hàbits de mobilitat dels propis treballadors de les empreses, i, per l'altre, poden evidenciar les mancances infraestructurals (desplaçaments a peu, busos llançadora, etc.) i de gestió (horaris, car pool, etc.) que és necessari afrontar per racionalitzar aquesta mobilitat obligada.

S'ha d'aprofundir, també en la composició i renovació del **Consell de la Mobilitat** per tal que sigui el més representativa possible de tots els agents involucrats en la mobilitat. Evidentment totes les actuacions per a millorar la mobilitat cal coordinar-les i consensuar-les amb d'altres iniciatives que s'estan duent a terme des de fa anys a la comarca com per exemple la taula de la mobilitat impulsada des del Consell Comarcal del Maresme, especialment pel que fa referència a les actuacions en transport de viatgers interurbà.



6.- DECÀLEG DEL PACTE DE MOBILITAT

6.1.- Prioritat dels modes de transport no motoritzats a tot el nucli urbà

1. Crear una xarxa de vianants còmoda, segura i accessible mitjançant la creació d'eixos cívics que connectin els barris amb el Centre i l'Estació i reforçant també els centres dels barris que suposin punts d'acollida al vianant. Garantir que la xarxa oferirà com a mínim un itinerari de qualitat per al vianant a tots els barris de la ciutat. Crear una xarxa de camins escolars segurs, convertint en zones de vianants els carrers que donen accés a escoles i grans equipaments segons horaris.
2. Obrir el Front Marítim a la ciutat. A mig-llarg termini es proposa desplaçar la línia de tren cap a l'interior (pla orbital) mentre que a curt termini es planteja millorar l'accessibilitat de vianants dels passos inferiors del Front Marítim per convertir-lo no només en la platja i espai de salut de la ciutat sinó també de bona part del Vallès, sempre i quan les noves activitats que es localitzin no el degradin.
3. Consolidar la centralitat de la plaça de les Tereses a partir d'una reurbanització que millori les condicions de mobilitat del vianant, integri el transport públic i es doti d'aparcament fora de calçada suficient per a la demanda d'aparcament del comerç del Centre.
4. Millorar la gestió de la zona de vianants del Centre. Es planteja la revisió total dels sistemes de control i les autoritzacions actuals i es demana l'estudi de implantació de càmeres, lectores de matrícules que controlin el temps a dins del espai.
5. Desenvolupar la xarxa ciclista preferentment en calçada, bé creant carrils bici segregats a partir de carrils de circulació o aparcament, o bé en coexistència amb la resta de vehicles reduint la velocitat de circulació.

6.2.- El transport públic com alternativa al cotxe.

6. Adaptar o reformular completament el transport públic urbà amb l'objectiu de combinar eficàcia, sostenibilitat ambiental i accessibilitat territorial. L'oferta ha de ser competitiva, amb una freqüència atractiva i un àrea de captació universal.

6.3.- La gestió de la mobilitat en cotxe

7. Promoure l'ús de vehicles nets, tant amb les flotes municipals com el seu per la distribució de mercaderies i els vehicles privats, així com la instal·lació d'electrolineres.



8. Implantar un sistema de corones tarifàries i temporals de l'estacionament a tota la ciutat que reguli l'ús del cotxe amb criteris funcionals i medi ambientals. Gradual convergència tarifària entre la zona regulada i l'aparcament públic fora calçada.

9. Aprofitar millor les places d'aparcament pel resident i a on es donin dèficits importants habilitar noves infraestructures que permetin alliberar el sòl en superfície, vinculades a la plena utilització dels aparcaments ja existents.

6.4.- Garantia de la mobilitat essencial

10. Alliberar les zones de càrrega i descàrrega de cotxes allà on tenen alternativa d'estacionament, eliminant l'exempció dels 15 minuts actuals.