

A L'AJUNTAMENT EN PLE

L'Ajuntament de Terrassa, en el seu compromís per una mobilitat sostenible, iniciat l'any 2003 amb l'aprovació del primer Pla de Mobilitat i continuat al 2017 amb l'aprovació del segon Pla, i en adequació a la permanent evolució del model de ciutat, ha considerat procedent impulsar una actualització de la regulació de la mobilitat a la ciutat mitjançant una **Ordenança de Mobilitat**.

La nova ordenança fusiona el contingut de dues ordenances vigents actualitzant diferents aspectes relatius a la circulació, parada i estacionament, retirada, abandonament de vehicles i alhora regular de forma coordinada amb altres municipis la circulació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP).

Aquest nou paradigma s'associa necessàriament a una nova forma d'entendre el procés mateix d'elaboració de polítiques de mobilitat. El disseny d'aquestes polítiques no és una qüestió merament tècnica, sinó que ha de respondre a un conjunt ampli de qüestions relacionades amb dimensions econòmiques, socials, ambientals o culturals de la ciutat. En aquest sentit, l'Ajuntament de Terrassa reforça la seva convicció en la millora de l'espai públic, la seguretat viària, la preservació del medi ambient, l'aposta per les noves formes de mobilitat, les energies netes i, en definitiva, la millora de la qualitat de vida de la ciutat i la convivència pacífica de la seva ciutadania.

En la millora de la seguretat viària, la principal novetat que introdueix l'Ordenança és la **reducció de la velocitat genèrica de les vies urbanes de 50km/h a 30Km/h**, excepte en aquelles vies de 2 o més carrils de circulació, on l'Autoritat competent podrà establir límits superiors a 30km/h. L'any 2018 van produir-se 64.407 accidents de trànsit amb víctimes als carrers i travessies dels pobles i les ciutats d'Espanya. Fruit d'aquests accidents van morir 489 persones, de les quals el 81% formaven part del col·lectiu d'usuaris vulnerables (vianants, i persones usuàries de bicicletes, motos i ciclomotors). La reducció de la velocitat de circulació és, se'ns dubte, un element clau per reduir la lesivitat de la sinistralitat d'aquest col·lectiu de persones que es desplacen per la ciutat i ajudarà a reduir el nombre de vianants que pateixen atropellaments.

La Comissió Europea empeny els països a fer efectiu un canvi en el model de mobilitat per **reduir les emissions** amb mesures que fomentin la disminució de l'ús dels modes de transport motoritzats privats, i que afavoreixin els desplaçaments actius, com l'anar a peu i en bicicleta, els desplaçaments en transport públic, i altres sistemes de mobilitat compartida, com ara la bicicleta o el cotxe compartit amb l'objectiu de reduir la congestió i la contaminació. Alhora, també impulsa la transició del parc de vehicles per a la seva modernització amb vehicles de baixes i zero emissions. Aquests objectius requereixen d'un conjunt d'accions i un marc normatiu adequat que permeti regular l'espai públic de forma equilibrada entre totes les persones que ens són usuàries en les diferents formes de desplaçament que utilitzen.

Així mateix, la Generalitat va aprovar per Acord de govern 127/2014, el **Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric**, per mitjà del qual obliga els municipis situats a la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, entre els quals es troba Terrassa, a adoptar una sèrie de mesures per reduir les emissions del diòxid de nitrogen (NO₂) i de les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀), ja que se sobrepassen els nivells de contaminació màxims determinats per les directives europees.

Aquestes mesures van recollir al **Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2016-2021**, aprovat el 25 de maig del 2017, que defineix les actuacions necessàries per establir unes pautes de mobilitat més sostenibles i alhora garantir l'accessibilitat i la mobilitat de la ciutadania amb un horitzó de sis anys. Amb aquest objectiu, el Pla estableix 96 accions orientades a donar resposta a importants reptes de futur que cal afrontar conjuntament: reptes relacionats amb la **millora de la salut i de la qualitat de l'aire**, amb la **reducció del soroll i de les emissions**

que comporten canvi climàtic i també amb la millora de la **seguretat viària i de l'habitabilitat** de la nostra ciutat.

El Pla proposa la identificació d'una **zona de baixes emissions** (ZBE) al centre de la ciutat, en què es concentren les emissions de contaminants derivats del trànsit, on implementar mesures graduals per reduir-hi l'ús del vehicle privat alhora que s'apliquen millores en altres mitjans de transport. En aquest sentit, la nova ordenança permet que es regulin condicions de circulació i d'estacionament en aquesta zona, així com en d'altres espais de la ciutat que per motius ambientals o de seguretat així ho requereixin, amb una regulació especial puntual o temporal.

La creació d'aquesta zona de baixes emissions és una exigència de la normativa actual de qualitat de l'aire per a ciutats que, com Terrassa, superen els límits de contaminació. Els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica que estem assolint moltes ciutats estan afectant de forma molt significativa i negativa la salut i la qualitat de vida de la ciutadania i visitants. Alguns estudis indiquen que la contaminació de l'aire pot ser la causa directament responsable de la mort prematura de prop de 500.000 persones cada any a tot Europa, fet que suposa situar aquesta causa per sobre d'altres com els accidents de trànsit. A més, els problemes de congestió del trànsit repercuten negativament en l'accessibilitat i mobilitat al centre de la ciutat, que acaba provocant degradació de zones i d'edificis històrics.

La millora de la mobilitat a peu és un objectiu essencial per assolir un canvi modal en la mobilitat quotidiana. Terrassa disposa d'una xarxa de carrers que supera els 400 km, fet que dificulta fer a curt termini totes les obres de condicionament necessàries per dotar-los de les condicions d'accessibilitat que serien desitjables. Per aquest motiu, l'ordenança regula la possibilitat d'habilitar **espais a la calçada per a la circulació de vianants** fins que sigui possible realitzar les obres que permetin complir amb els estàndards d'accessibilitat requerits per les normatives vigents. La senyalització d'aquests espais s'haurà de mantenir en les millors condicions possibles per a la seguretat de la circulació de vehicles i vianants.

El Pla també contempla la **creació de grans àrees de regulació de l'aparcament en calçada** com un dels principals instruments estratègics en la transformació dels hàbits de mobilitat atès que el 75% dels usuaris considera que les dificultats o el cost de trobar aparcament en destinació modifica significativament la decisió del mode de transport quotidià a utilitzar. També es té en consideració la baixa utilitat que suposa l'aparcament en superfície en termes d'utilitat de l'espai públic ja que, excepte en zones amb aparcament regulat, es tracta d'un espai públic ocupat per vehicles que romanen parats la major part del dia quan aquest espai es necessita per a realitzar gestions comercials o personals de curta durada que requereixen proximitat al lloc de destinació.

Un altre canvi que estableix l'ordenança per donar la màxima comoditat i accessibilitat a les persones que es desplacen a peu és l'**eliminació de l'aparcament de motocicletes a les voreres**, que sovint ocasionen molèsties a les persones que transiten per les voreres i redueixen l'espai per poder circular-hi. Conseqüentment, s'habilitaran espais a les zones d'estacionament lliure i regulat, per tal que les motocicletes puguin estacionar-hi com la resta de vehicles.

La **normalització de la mobilitat amb bicicleta** és un altre objectiu essencial. A més de ser el vehicle més eficient, la bicicleta és l'únic que fomenta una mobilitat activa, per la qual cosa se li dona el caràcter de **vehicle prioritari** a la calçada respecte de la resta de vehicles. Amb mesures com la de permetre i aconsellar que les bicicletes **circulin per la part central del carril**, l'obligació de les persones conductores de vehicles a motor a adequar la seva velocitat a la de les bicicletes, no avançar-les en el mateix carril de circulació i evitar qualsevol actitud d'assetjament, aquesta ordenança contribueix a crear les condicions perquè tota la xarxa de carrers de Terrassa esdevingui una veritable xarxa pedalable, que faciliti la circulació en bicicleta.

El Pla també preveu la **creació de grans àrees de regulació de l'aparcament a la calçada** com un dels principals instruments estratègics en la transformació dels hàbits de mobilitat, atès que el 75% de les persones usuàries de vehicles a motor considera que les dificultats o el cost

de trobar aparcament en la destinació modifica significativament la decisió del mode de transport quotidià a utilitzar. També es té en consideració la baixa utilitat de l'espai públic que suposa l'aparcament en superfície ja que, excepte en zones amb aparcament regulat, està ocupat per vehicles que romanen parats la major part del dia quan aquest espai es necessita per a realitzar gestions comercials o personals de curta durada que requereixen proximitat al lloc de destinació.

Per aquest motiu, el pla proposa regular l'aparcament a la calçada de l'àmbit central de la ciutat, establint diferents zones, amb diferents temps d'estacionament i diferents tarifes en funció del potencial contaminador del vehicle, el tipus d'usuari o el temps d'estada. L'ordenança farà possible aquesta política d'estacionament determinant-ne les diferents tipologies (àrees blaves, verdes o mixtes) i indicant els sistemes de pagament que s'utilitzaran, incloent els telemàtics, que s'establiran per facilitar l'ús d'aquests aparcaments i reduir la indisciplina.

La nova ordenança també possibilitarà la introducció de **carrils multiús** per gestionar l'espai viari d'una forma flexible i adaptada a les necessitats de cada moment. Un carril pot ser molt necessari per al transport públic en l'hora punta, però en altres franges horàries pot ser de més interès habilitar-lo per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies o per a l'estacionament nocturn de residents, per exemple.

En els darrers anys, els **vehicles de mobilitat personal** (VMP) han anat guanyant presència als carrers de les ciutats i han difuminat l'espai destinat als vianants i als vehicles de motor. Tradicionalment l'ordenament jurídic del trànsit distingia entre aquests dos col·lectius, assignant les voreres als vianants i les calçades als vehicles de motor i establint normes de trànsit a partir d'aquesta separació física de l'espai públic. L'aparició d'aquestes solucions de mobilitat urbana, de massa i velocitat superior als vianants, suposa un risc en compartir espai amb la resta de persones usuàries de l'espai públic. Per aquest motiu, la Direcció General de Trànsit, davant la impossibilitat d'assimilar els VMP a vianants o a vehicles de motor, proposa als municipis que en regulin les condicions de circulació a través de les ordenances municipals, fins que se'n elabori una normativa específica, amb les condicions o limitacions que l'administració municipal consideri oportunes per garantir la seguretat de les persones usuàries de l'espai públic.

Entenent els riscos que la circulació d'aquests vehicles suposa, però sabent també que els VMP són una alternativa per substituir turismes i motocicletes per modes de mobilitat més econòmics i sostenibles, i alhora de fàcil transport per combinar-los amb el tren, el metro o l'autobús, en aquesta ordenança es possibilita el seu ús en un gran nombre de carrers de la ciutat però limitant l'edat d'ús a **partir dels 14 anys** i sense permetre la seva circulació per carrers de velocitat màxima superior a 30km/h per evitar riscos d'accidents que podrien comportar conseqüències molt greus amb velocitats més elevades.

En relació amb les **flotes multiusuari** com el *bicisharing*, el *carsharing* o altres tipus de vehicles, es proposa impulsar-ne l'ús, entenent que la seva existència a les ciutats contribueix a l'objectiu global de reduir la utilització i la compra de vehicles privats. A més, la seva implantació a la ciutat contribueix a crear un ecosistema de serveis de mobilitat multiusuari, al qual en el futur es sumarà el vehicle autònom, amb una àmplia oferta que la ciutadania podrà adquirir d'una forma combinada a través de paquets de mobilitat, que inclouran també el transport públic. Amb aquests objectius, l'ordenança permet la regulació de l'espai públic per a l'aparcament de flotes públiques o privades de bicicletes, VMP, vehicles de motor, motocicletes o altres vehicles que en el futur es puguin desenvolupar.

El Pla de mobilitat urbana possibilita l'exercici efectiu dels drets individuals de forma compatible amb la prevenció de la salut i la integritat física de les persones, mitjançant la millora de la seguretat viària i de la qualitat de l'aire i la protecció del medi ambient urbà. També facilita el desenvolupament de l'activitat econòmica, el progrés social i tècnic, i la protecció del patrimoni històric, artístic i cultural d'una forma mediambiental i energèticament sostenible.

Vistes les conclusions de l'informe tècnic emès per la cap de Planificació i la Directora del servei de Mobilitat emès el dia 11 de maig de 2020 relatiu a l'aprovació inicial de l'Ordenança de Mobilitat.

Vistos els informes de l'Interventor general i el Secretari general a la proposta presentada.

És per això que la Presidenta de la Comissió Informativa de Territori i Sostenibilitat, proposa a l'Excm. Ajuntament en Ple l'adopció dels acords següents:

ACORDS

PRIMER.- Aprovar inicialment l'**Ordenança de Mobilitat** de l'Ajuntament de Terrassa, amb el text que s'adjunta, i que substituirà, un cop entri en vigor:

- l'*Ordenança municipal reguladora de la circulació de persones i vehicles en la via urbana*, publicada al BOP el 28 de gener de 1997 i, la seva modificació publicada en data 22 de juny de 2010, excepte la regulació relativa de les autoritzacions per a l'accés de vehicles a locals, contingudes en els articles 53 a 84, així com les infraccions previstes sobre aquest tema en l'article 87 amb els codis 3107 a 3119 del nomenclàtor de sancions, fins a l'aprovació d'una norma municipal que reguli la gestió de l'accés de vehicles a locals i l'atorgament de llicències corresponents al municipi
- l'*Ordenança municipal reguladora de la parada, estacionament i la retirada de vehicles i de béns mobles de la via pública*, publicada al BOP en data 25 de desembre de 1991.
- els articles 7 a 10 del *Reglament Municipal Regulador de l'estacionament per a persones amb discapacitat* relatiu al règim sancionador per l'ús de la targeta d'aparcaments per a persones amb discapacitat en la modalitat de persona conductora o no conductora.

SEGON.- sotmetre els presents acords i el text de **Ordenança de Mobilitat** aprovat inicialment, a informació pública mitjançant anunci al Butlletí Oficial de la Província, al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, a un dels mitjans de comunicació escrita diària i al tauler d'anuncis i edictes electrònic de la Corporació, durant un termini de 30 dies hàbils als efectes que es puguin formular reclamacions, al·legacions i suggeriments que es considerin oportuns.

En cas que no se'n produeixi cap, els presents acords esdevindran definitius.

No obstant això, l'Excm Ajuntament en Ple acordarà.

Terrassa, 18 de maig de 2020

La Presidenta de la Comissió Informativa
de Territori i Sostenibilitat

Lluïsa Melgares i Aguirre