



Ajuntament de L'Hospitalet

Pacto para la movilidad de L'Hospitalet

Febrero de 2003



Pacto para la movilidad de L'Hospitalet

Febrero de 2003

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. JUSTIFICACIÓN
3. PRINCIPIOS
4. OBJETIVOS Y ACTUACIONES
5. SEGUIMIENTO

1. INTRODUCCIÓN

Nuestra ciudad, como muchas ciudades del mundo desarrollado, ha vivido en las últimas décadas **un proceso evolutivo de su movilidad basado en parámetros no sostenibles** a lo largo del tiempo. La popularización del uso del vehículo privado, concebido hasta ahora como un símbolo de la libertad individual de movimiento, ha supuesto una pérdida del equilibrio tradicional en el uso del espacio público, por definición acotado físicamente.

Este hecho ha supuesto el desplazamiento y la marginalización de otros usos tradicionales de la vía pública. La calle ha sido, durante generaciones, al mismo tiempo que una vía de transporte, un espacio de encuentro y de interrelación social: lugar de intercambios comerciales, de relación entre vecinos y visitantes, de manifestaciones lúdicas y culturales, de juegos y de conversación.

Sin embargo, desde la segunda mitad del siglo XX, la evolución tecnológica ha supuesto una verdadera revolución en los medios de transporte utilizados por la población, ha popularizado el uso del coche y ha destinado la mayor parte del espacio público a la circulación y al estacionamiento.

Un aspecto al que dedicamos una atención especial es el que se refiere a la denominada **movilidad obligada**, es decir, la que realiza toda la población trabajadora, que debe desplazarse al trabajo cada día y que, en algunas ocasiones, no dispone de una red de transporte público eficaz y se ve obligada a trasladarse en vehículo privado.

Desde el punto de vista de la seguridad, diferenciamos dos tipos de accidentes causados por la movilidad obligada: **“los accidentes *in itinere*”**, que se producen en el desplazamiento de ida al trabajo y en el de vuelta; y **“los accidentes en misión”**, que son consecuencia del desarrollo de la actividad profesional.

Como municipio integrante de la Red de Ciudades y Pueblos hacia la Sostenibilidad, **queremos modificar esta tendencia**, que ha supuesto una pérdida del carácter social de la calle, y adoptar las medidas necesarias para definir un **modelo de movilidad** acorde con el carácter de ciudad mediterránea y abierta al espacio público.

Con nuestro modelo tenemos que llegar a un compromiso para dar respuesta a la creciente demanda de movilidad, de viajes y de intercambios de mercancías; debemos preservar y garantizar los diferentes usos del espacio público, y tenemos que **augmentar la calidad de vida** de todos nosotros.

2. JUSTIFICACIÓN

El Pacto para la movilidad se configura como **la herramienta de trabajo para definir nuestro modelo de movilidad** y determinar cómo es la ciudad que queremos para nosotros y para las generaciones futuras.

Este planteamiento conlleva la necesidad de **abrir este foro a toda la sociedad civil** y favorecer que estén representados todos los agentes sociales implicados en los cambios de las pautas de movilidad de la población. Y más aún, que permanezca abierto a toda la sociedad y sea suscrito por otros grupos, asociaciones o entidades que estén a favor de sus principios y objetivos y de las actuaciones para llevarlo a cabo.

El Pacto para la movilidad es, sobre todo, la voluntad de fijar el modelo de movilidad que queremos para los próximos años en nuestra ciudad, **un modelo que contenga unos criterios aceptados por todos los integrantes del Pacto.**

La pluralidad en la manera de concebir la dinámica de la movilidad en nuestro municipio y la necesidad de llegar a un compromiso entre todos los agentes implicados para definir el reparto en el uso del espacio público implican que **la consecución de este pacto signifique, sobre todo, un éxito en la voluntad de caminar juntos** –la administración, las asociaciones y los representantes de la sociedad civil–, para determinar qué modelo de movilidad queremos para nuestras plazas y calles.

Las respuestas de cada colectivo para solucionar las disfunciones actuales pueden ser muy diversas, a veces complementarias y no siempre coincidentes, incluso contradictorias, por lo que la firma de este pacto significa principalmente **la consecución de un consenso entre los agentes implicados**. La aceptación de unos principios y objetivos comunes pretende favorecer el desarrollo social y económico de la ciudad, y superar las actuales deficiencias detectadas previamente en los **estudios de movilidad** que sirvieron de base para la elaboración de nuestro **Plan director de movilidad sostenible de L'Hospitalet de Llobregat**, y que se encuentran recogidos en los anexos 1 (Factores de movilidad en L'Hospitalet), 2 (Análisis de la red viaria actual) y 4 (Validación de las propuestas de red viaria del Plan director). Este plan director fue aprobado en el Pleno del Ayuntamiento de L'Hospitalet, en la sesión del día 5 de junio de 2002.

Es decir, el Pacto para la movilidad complementa el Plan director de movilidad sostenible, porque fomenta el compromiso ciudadano hacia la consecución del objetivo genérico del Plan recogido en el artículo 2: **“Avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible.”**

Asimismo, el Pacto para la movilidad se dota de los **mecanismos de control y seguimiento de las actuaciones pactadas**, de manera que periódicamente se realizará una evaluación del estado de cumplimiento de los compromisos adquiridos.

3. PRINCIPIOS

Los **principios** que orientan el Pacto para la movilidad y que enmarcan los objetivos que determinarán el modelo de movilidad son los siguientes:

1. SOSTENIBILIDAD

La **movilidad sostenible** se concibe como aquella que es capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer para el futuro los recursos naturales existentes. Por tanto, representa tener que asumir un conjunto de estrategias y medidas destinadas a recuperar la calidad del espacio urbano, favoreciendo los medios de transporte que consuman menos recursos naturales y que provoquen menos costes medioambientales. Y todo ello, compatibilizando las necesidades y los derechos de movilidad con el derecho de todos a un medio ambiente de calidad.

De este principio se deriva la promoción de los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como los desplazamientos a pie, el uso de la bicicleta y el transporte público, frente al uso de vehículos privados motorizados.

2. ACCESIBILIDAD

El modelo de movilidad debe prever el **acceso a todo el espacio público** permitido a toda la ciudadanía y adoptar las medidas necesarias para garantizar este derecho a todo el mundo, y especialmente a las personas con movilidad reducida.

De manera complementaria, el modelo debe concebir una red que garantice el **acceso a todos los barrios de la ciudad en las mejores condiciones posibles** y superar los problemas de dotación de infraestructuras o de servicios que provoquen déficits de accesibilidad en zonas concretas, evitando así las desigualdades territoriales.

3. SEGURIDAD

El modelo tiene que garantizar la seguridad y la protección del espacio público a fin de que las necesidades de desplazamiento se realicen en términos de **seguridad vial**, con especial interés en las formas de transporte más vulnerables (ir a pie e ir en bicicleta).

Asimismo, el modelo de movilidad debe establecer sistemas que se rijan por el principio de autoridad municipal como garante de la **disciplina vial**, y tienen que cumplir y hacer cumplir las normas básicas de convivencia en la movilidad para que aumente el grado de seguridad en su desarrollo.

4. EFICIENCIA

El modelo de movilidad tiene en cuenta las características de cada medio de transporte, sus puntos fuertes y sus puntos débiles en cuanto a **eficiencia operativa y energética** para cada desplazamiento en concreto y, por tanto, las oportunidades y las amenazas que se derivan de su uso. Por eso, este modelo debe racionalizar el uso de los diferentes medios y facilitar su utilización en aquellos desplazamientos en los que sea más apropiado, desde el punto de vista de su eficiencia.

5. GARANTÍA DE LA CALIDAD DE VIDA

El modelo de movilidad pactado tiene que guiarse por el principio de la **mejora en la calidad de vida de los ciudadanos**, que se traduce en la recuperación del espacio público para usos sociales y de convivencia y en la mejora en la organización del tiempo de actividades ciudadanas, porque se reduce el tiempo invertido en los desplazamientos urbanos e interurbanos. Debe tener presente la cohesión social y aumentar los espacios para la convivencia dentro de un marco de justicia social.

6. GARANTÍA DEL DINAMISMO ECONÓMICO

La movilidad tiene que permitir **favorecer el atractivo de L'Hospitalet como centro de negocios y de actividades terciarias** (servicios, comercios y otros); de esta manera, el Pacto para la movilidad se convertirá en un instrumento para el correcto desarrollo de la ciudad y contribuirá a su dinamismo económico, manteniendo el atractivo comercial de las calles y combinando la recuperación del espacio público con la revitalización del comercio y el desarrollo de los servicios, lo que fomentará el aumento del atractivo de nuestro municipio para los habitantes de los municipios vecinos.

7. INTEGRACIÓN DE TODOS LOS COLECTIVOS Y ADMINISTRACIONES

El Pacto quiere **integrar a todos los colectivos y agentes presentes en la ciudad**, quiere considerar de una manera pactada las necesidades sectoriales y territoriales de todos los habitantes y quiere fomentar la participación ciudadana. Mediante este pacto, debe alcanzarse un compromiso que permita mejorar las condiciones globales en las que se desarrolla la movilidad, conseguir unas condiciones equivalentes en todos los barrios de la ciudad y atender a todos los colectivos implicados. El Pacto debe intentar hacer que los requerimientos de todo el mundo sean tan compatibles como sea posible.

Asimismo, debe **integrar las diferentes administraciones que tienen responsabilidades en el ámbito real de la movilidad en el territorio**, responsabilidades que a menudo son supramunicipales o de conurbación, y coordinar los esfuerzos entre ellas.

Esta integración tiene que contar con el **compromiso y el trabajo colectivo** para impulsar el presente Pacto para la movilidad.

8. DISPONER DE ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE

Una política de movilidad sostenible requiere que el ciudadano disponga de más de una posibilidad de transporte en sus desplazamientos.

4. OBJETIVOS Y ACTUACIONES

De acuerdo con los principios mencionados, los firmantes del Pacto para la movilidad se comprometen a adoptar las medidas necesarias para alcanzar los objetivos que se especifican a continuación. La consecución de los objetivos referidos a cada materia conlleva la adopción de determinadas actuaciones.

OBJETIVOS UNIMODALES

MOVILIDAD A PIE

Favorecer las condiciones para la movilidad de los peatones con la dotación de:

- **Mayor superficie de espacio público.**
- **Superficie de mejor calidad (en términos de accesibilidad y seguridad) para la realización de los desplazamientos a pie.**

Crear zonas de peatones (isla de peatones) y zonas de prioridad invertida (coexistencia con otros medios de transporte), especialmente en emplazamientos con una actividad comercial intensa.

Diseñar una red de itinerarios seguros y accesibles para todos los peatones.

- Segregar del resto de medios de transporte, de manera que se minimicen las interferencias.
- Eliminar las barreras arquitectónicas y adoptar las medidas de accesibilidad oportunas para garantizar el acceso universal a todo el espacio público destinado al peatón.

Proteger las aceras del tráfico mediante medidas arquitectónicas.

Ampliar las aceras y definir una anchura mínima sin obstáculos.

Eliminar obstáculos en las aceras y ordenar el mobiliario urbano.

Acondicionar las aceras con pavimento de calidad.

Prever, cuando sea posible, la plantación de árboles en el itinerario.

Habilitar pasos de cebra a nivel de las aceras.

Establecer lugares apropiados de estancia y de descanso de los peatones en los desplazamientos a pie e integrar las zonas ajardinadas (plazas y parques) presentes en los itinerarios.

Permeabilizar las arterias viales de la ciudad para el peatón y dotarlas de suficientes pasos de cebra para fomentar la interrelación entre barrios cercanos.

Favorecer la marcha del peatón actuando sobre los ciclos de los semáforos, de manera que se reduzca el tiempo de espera y se incremente el tiempo permitido de paso del peatón para cruzar la calle.

Prever las medidas necesarias para facilitar los desplazamientos de los peatones en condiciones dignas y seguras durante los períodos de obras que afectan al espacio público, y colocar una señalización adecuada en las aceras y los pasos de cebra provisionales.

Reconsiderar la señalización de los pasos de cebra y diferenciar de todos los demás los que se regulan mediante un semáforo.

Garantizar la accesibilidad universal.

MOVILIDAD EN BICICLETA

Aumentar la participación de la bicicleta en el conjunto de medios de transporte de uso habitual y crear las condiciones de infraestructuras, gestión del tráfico y educación vial necesarias para promover su utilización.

Diseñar una red de carril bici con buenas condiciones de seguridad (espacios protegidos y señalizados):

- Con accesibilidad a los principales puntos de atracción del municipio y a las principales calles comerciales.
- Con conexión entre los itinerarios urbanos y los caminos periurbanos o interurbanos.

Considerar un conjunto suficientemente amplio de lugares de estacionamiento de bicicletas, localizado convenientemente y equipado para poder aparcar en buenas condiciones de seguridad.

Favorecer la implantación de sistemas de alquiler de bicicletas.

MOVILIDAD EN TRANSPORTE COLECTIVO

Promover la utilización del transporte público frente al transporte privado y ofrecer un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo respecto a los desplazamientos en vehículo privado.

Diseñar una red de transporte colectivo ajustada a la demanda potencial con los siguientes atributos:

- Dotar de máxima cobertura y conectividad a los barrios y los polígonos industriales del municipio.
- Aumentar la fiabilidad y la regularidad en la prestación del servicio, así como la velocidad comercial; considerar la creación, cuando sea necesario, de una red de carriles bus segregados o reservados, y dar prioridad al transporte colectivo en los cruces con semáforos.
- Aumentar la frecuencia de paso y la extensión del horario para la prestación del servicio, y reforzarlo convenientemente en las épocas de más demanda del año.

Utilizar un material móvil con las dimensiones correctas para el pasaje que transporta y de acuerdo con el espacio urbano del recorrido.

Introducir un material móvil con piso bajo, accesible para personas con movilidad reducida, que opere en condiciones de seguridad y de calidad (limpieza, aire acondicionado, información actualizada y otras).

Utilizar vehículos con una mejor eficiencia energética de los motores y menos emisiones contaminantes.

Habilitar paradas de transporte público (ferrocarril, autobús y taxi) bien equipadas, con marquesina e información actualizada sobre la oferta de transporte público existente, y en condiciones de seguridad y accesibilidad para los usuarios.

Acondicionar los itinerarios de acceso y los propios accesos a las estaciones de ferrocarril y de autobús para los desplazamientos a pie en condiciones de calidad.

Fomentar la implantación de sistemas de transporte de capacidad intermedia.

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO (CIRCULACIÓN)

Fomentar un uso racional del coche, aplicando medidas que faciliten el traspaso de ciudadanos a otros medios de transporte más sostenibles y que promuevan la intermodalidad.

Diseñar una red viaria jerarquizada –vías vertebrales, articulares y vecinales, según la nomenclatura del Plan director de movilidad sostenible de L'Hospitalet–, y crear las condiciones para que cada vial tenga unas intensidades de circulación y velocidad admisibles y adecuadas al entorno, así como aplicar políticas moderadoras del tráfico.

Definir las funciones y el reparto del espacio vial siguiendo criterios de sostenibilidad y de rentabilidad social.

Garantizar una red vial que dé acceso a los diferentes barrios y polígonos industriales, en condiciones de seguridad y de calidad y minimizando el tráfico de paso.

Mejorar la señalización en el conjunto de la red vial de la ciudad.

Mejorar la conectividad interurbana y las circunvalaciones externas a fin de minimizar el tráfico de paso por calles internas.

Promover la utilización de vehículos menos contaminantes, movidos por energías alternativas, es decir, consumidores de los nuevos combustibles menos agresivos para el medio ambiente (gas natural, gas licuado de petróleo (GLP), biocombustibles, híbrido eléctrico o pila de hidrógeno), y fabricados con materiales de reciclado más fácil.

Fomentar políticas para una mejor utilización del vehículo privado, como el *car-sharing* u otras, así como potenciar el uso del taxi como sustituto de los viajes en vehículo privado dentro de la ciudad.

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO (ESTACIONAMIENTO)

Compatibilizar la oferta de aparcamiento con:

- **La demanda de rotación y de residentes.**
- **El dinamismo económico de la ciudad.**
- **Las buenas condiciones de acceso y movilidad para los medios más sostenibles.**

Dotar al centro urbano de una oferta de aparcamiento de rotación controlada que permita:

- Regular el acceso del vehículo privado al centro, utilizando el valor estratégico de la oferta de plazas de aparcamiento para la regulación y la utilización del vehículo privado.
- Dotar de aparcamientos subterráneos para poder liberar el suelo en superficie que actualmente se destina a aparcamiento y utilizarlo para medios de transporte sostenible.
- Potenciar la utilización del aparcamiento subterráneo frente al aparcamiento en la calzada.
- Destinar la zona azul para necesidades de aparcamiento de muy corta duración, con tarifas superiores a las del aparcamiento subterráneo.

Dotar a los barrios de suficiente oferta de aparcamiento subterráneo para residentes, con la intención de liberar el espacio público en superficie para otros usos más sociales y sostenibles.

Mejorar la señalización de acceso a los aparcamientos subterráneos, así como las dimensiones de sus plazas.

Aplicar medidas urbanísticas que impidan el aparcamiento de vehículos sobre las aceras.

Ordenar el aparcamiento de motocicletas, dotando a la ciudad de un número de plazas suficiente.

Dotar de una oferta de estacionamiento suficiente para autobuses y camiones, de manera que no interfieran en la movilidad urbana.

DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Garantizar una distribución de mercancías:

- **Ágil.**
- **Ordenada.**
- **Con el mínimo impacto sobre el sistema de movilidad de la ciudad.**
- **Garante del pleno desarrollo de las actividades económicas de la ciudad.**

Ordenar las condiciones operativas de la distribución urbana de mercancías y establecer la reserva suficiente de zonas de carga y descarga reguladas (en horario y tiempo de reparto) y optimizadas en su diseño funcional y en su localización, con el fin de reducir la duración de las operaciones y la distancia al punto de origen o al punto de destino de la mercancía.

Incentivar una distribución de mercancías compartida entre establecimientos, reduciendo el número de operaciones de reparto y promoviendo una distribución organizada de vehículos de carga pequeña y menos contaminantes.

Potenciar la vigilancia y hacer cumplir la normativa en materia de circulación y estacionamiento de vehículos pesados en el casco urbano de la ciudad.

Promover la construcción de un centro de transportes y una plataforma logística a las afueras de la ciudad para incentivar el traslado de empresas de transporte y de operadores logísticos.

Liberar la red vial de la ciudad de grandes vehículos pesados con la incorporación de la señalización pertinente.

OBJETIVOS MULTIMODALES

INTERMODALIDAD

Fomentar la intermodalidad como medida para lograr un uso eficiente de los diferentes medios de transporte en cada tramo de la cadena de transporte.

Prever la coexistencia de la bicicleta y el peatón y limitar las condiciones de velocidad permitida a los ciclistas.

Permitir llevar la bicicleta en los transportes públicos.

Concebir un sistema de transporte público integrado, tanto desde el punto de vista de los servicios (coordinación de horarios y de localización de paradas) como desde el de

las tarifas, entre los servicios urbanos y los interurbanos, y con los mismos estándares de calidad en el servicio.

Fomentar la construcción de aparcamientos de intercambio cerca de las estaciones de ferrocarril o de las paradas de servicios interurbanos de autobús (aparcamientos de disuasión y/o periféricos correctamente urbanizados y vigilados).

Concebir unos intercambiadores entre líneas de transporte público con buenas condiciones de seguridad y accesibilidad, de manera que la red integrada tenga en el punto de ruptura la mínima capacidad disuasoria y el mínimo coste generalizado para el usuario.

SEGURIDAD VIAL

Mejorar la seguridad vial mediante la reducción de la accidentalidad y el respeto del espacio público destinado a cada medio de transporte.

Realizar las acciones necesarias para eliminar los puntos negros existentes y reducir así los índices de accidentalidad en la red viaria.

Potenciar las acciones preventivas para garantizar la seguridad y el respeto al espacio de los diferentes usuarios de la vía pública.

Hacer un seguimiento para valorar la efectividad de las actuaciones correctoras y preventivas establecidas para mejorar la accidentalidad.

Impulsar la adopción de nuevos elementos de seguridad para los vehículos.

Proporcionar una normativa legal adecuada que dote a la autoridad correspondiente de los medios necesarios para hacer cumplir los principios y los objetivos establecidos en este pacto.

Endurecer las sanciones por las infracciones que dificulten la movilidad de los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte colectivo.

Impulsar una legislación que haga más disuasivas las sanciones municipales, permita utilizar otros instrumentos de sanción alternativos al económico y promueva una justicia rápida y efectiva.

Actualizar las ordenanzas municipales de acuerdo con los criterios expresados en este pacto.

MEDIO AMBIENTE

Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico.

Impulsar la adopción de medidas encaminadas a reducir las emisiones de gases contaminantes:

- Promover el uso de carburantes menos agresivos para el medio ambiente.

- Controlar la realización de la inspección técnica de los vehículos, incidiendo en la reducción de emisiones contaminantes.

Implantar sistemas que permitan reducir el nivel de ruido de los vehículos y su impacto sobre las viviendas y el espacio público de la zona.

- Fomentar el uso de pavimentos antirruído.
- Implantar barreras antirruído a lo largo de las arterias básicas cercanas a las viviendas.
- Controlar el funcionamiento de los tubos de escape de las motocicletas.

TECNOLOGÍA

Aprovechar los avances tecnológicos existentes para mejorar el sistema de movilidad y el control del tráfico.

Implementar o extender los sistemas de gestión del tráfico y aparcamiento en todo el municipio.

Incorporar sistemas de ayuda a la explotación para la gestión de los servicios de transporte público.

Potenciar sistemas de gestión del transporte ajustados a la demanda u otros de optimización en el uso del coche (*car-sharing*).

Incorporar sistemas avanzados de gestión de la distribución urbana de mercancías en la ciudad.

Instalar sistemas de señalización dinámica.

Implantar señales acústicas en los semáforos.

Implementar sistemas automáticos de información accesibles a todos sobre la ocupación de los aparcamientos.

PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

Prever una configuración del espacio público que tenga en cuenta las necesidades del modelo de movilidad definido en este pacto en futuras actuaciones.

Completar la red de acceso y las infraestructuras necesarias para encaminar el tráfico de paso por viales exteriores al núcleo urbano.

Diseñar un tejido urbano que favorezca la coexistencia de tráficos.

Potenciar un tipo de urbanización encaminado a la mezcla de usos (residencial, comercial, servicios e industrial no contaminante), de manera que incentive la reducción de la movilidad en vehículo privado.

Adoptar medidas constructivas que garanticen la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte colectivo.

Prever infraestructuras que permitan favorecer el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte.

Garantizar el acceso a la red de transporte público en condiciones de seguridad y calidad en las nuevas áreas urbanizadas, de manera que el servicio que se presta tenga los mismos estándares de calidad que en el resto de la ciudad.

Introducir los criterios básicos de mejora de la seguridad vial en la nueva urbanización y garantizar, sobre todo, la protección y la seguridad de peatones y ciclistas.

Adoptar el criterio básico de accesibilidad para todos en las áreas que se deben urbanizar.

Prever las plazas de aparcamiento para residentes y de rotación necesarias fuera de la calzada, en número suficiente para absorber la demanda de aparcamiento generada por estas nuevas actuaciones, y reservarlas en las nuevas áreas urbanizadas.

Procurar evitar que la construcción de grandes equipamientos implique también la construcción de grandes aparcamientos.

Mejorar las condiciones de accesibilidad a **Granvia L'H**, tanto para las personas como para los transportes de mercancías.

Mejorar el alumbrado público y la señalización vial, tanto para el tráfico de vehículos como para la circulación de peatones y ciclistas.

INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y EDUCACIÓN

Sensibilizar a la ciudadanía y concienciarla de los valores que contienen los principios y los objetivos establecidos en este pacto.

Informar, formar y educar tienen unos objetivos comunes: concienciar y sensibilizar a los ciudadanos.

Aumentar la oferta de información a los ciudadanos, a través de los medios de comunicación local, sobre las condiciones de movilidad en los diferentes medios de transporte.

Mejorar la información sobre los cambios en la movilidad resultantes de la presencia de obras o actos culturales en la calle.

Realizar campañas de comunicación a los ciudadanos:

- Promover el civismo en la conducción y en el estacionamiento.
- Mejorar la seguridad vial.
- Fomentar el uso de los medios de transporte más sostenibles:

Desplazamientos a pie.
Utilización de la bicicleta para desplazamientos cotidianos.
Utilización del transporte colectivo.

Realizar campañas de concienciación sobre el riesgo de no adoptar las medidas preventivas necesarias para la conducción de vehículos, especialmente los de dos ruedas.

Realizar campañas de comunicación y sensibilización sobre los principios y los objetivos de este pacto.

Incentivar los cursillos de educación vial en las escuelas.

Realizar cursos de conducción segura y ecológica.

Fomentar incentivos por parte de las empresas o de los establecimientos comerciales para que sus trabajadores o clientes accedan a ellos en transporte público en lugar de usar el vehículo privado, y sustituir las bonificaciones de aparcamiento por abonos de transporte colectivo.

Es necesario que la población trabajadora adquiera conciencia de que una movilidad adecuada y sostenible en los desplazamientos al trabajo aumenta la calidad de vida y mejora las condiciones del trabajo. Por ello, las campañas de sensibilización deben ir acompañadas de incentivos concretos y atractivos que faciliten el cambio de mentalidad necesario.

5. SEGUIMIENTO

Para garantizar la consecución de los objetivos expresados en este pacto y realizar el seguimiento sobre la bondad de las actuaciones que se lleven a cabo, los firmantes de comprometen a realizar su control, midiendo y evaluando, con la periodicidad acordada, los nueve indicadores siguientes (algunos acompañados de subindicadores):

- Número de viajes anuales en transporte público.
- Índice de motorización: número de vehículos de tracción mecánica / número de habitantes.

Número de vehículos municipales de bajo impacto / número total de vehículos municipales.

- Superficie viaria con moderación de tráfico (zonas peatonales, prioridad invertida, zonas 30) / superficie total de la red viaria urbana.
- Km lineales de carriles bici en calzada / km lineales de red viaria urbana.
- T contaminante¹ (PST, COV_s, CO, SO₂ y NO_x) / km² de suelo urbano real.
- Kg contaminante² (PST, COV_s, CO, SO₂ y NO_x) / número de habitantes.

Emisión de CO₂ por transporte (t/año).

- Número de denuncias por cuestiones de ruido a causa del tráfico.
- Número anual de accidentes de tráfico (con muertos y heridos).
- Número anual de infracciones de tráfico.

Número de multas por conducción no moderada.

Número de multas por estacionamiento indebido ocupando espacio público del peatón.

Número de incidencias relacionadas con la distribución urbana de mercancías.

¹ A causa del transporte

² A causa del transporte

Además de los nueve indicadores anteriores (recordemos que un indicador es una variable que se puede medir), y con el objetivo de mejorar el seguimiento del pacto, también se tendrán que establecer las siguientes actuaciones:

La evolución de los niveles sónicos.

El control de puntos negros de circulación en los accesos a los polígonos industriales.

El control de las incidencias (Guardia Urbana) producidas por la carga y descarga de mercancías, así como de las derivadas de la accesibilidad a **Granvia L'Hospitalet**.

El seguimiento de las acciones para la mejora de la señalización vial, carril bici, mejora del alumbrado público y otras similares.