Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2016-2021

Document V. Document de síntesi

Març de 2017



Diputació Barcelona

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

Ajuntament de Terrassa

Mobilitat
www.terrassa.cat/mobilitat

Mcrit lavola intelligentmobility

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat - Oficina Tèc. de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària
Susana Aladro Domínguez
Enginyera Tècnica d'Obres Publiques
Tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Terrassa
Àrea de Planificació Urbanística i Territori - Servei de Mobilitat

Susi López López
Enginyera Industrial
Directora del Servei de Mobilitat
Betina Verger Igorra
Enginyera Tècnica d'Obres Públiques
Cap de Planificació del Servei de Mobilitat
Pau Vilaplana Vilar
Geògraf
Gestor de Projectes del Servei de Mobilitat

Equip redactor

Intelligent Mobility
Xavier Abadia
Enginyer de Camins Canals i Ports

Lavola
Xavier Codina
Enginyer Tècnic Agrícola
Laura Llavina Jurado
Geògrafa
Roger Camprubí
Ambientòleg expert en SIG
Nacho Guilera
Geògraf

MCRIT
Andreu Esquius
Enginyer de Camins, Canals i Ports
Judith Requena
Ambientòloga

ÍNDEX

CRÈDITS **2**

1. DELS ANTECEDENTS AL NOU PLA DE MOBILITAT (2016-2021) **4**

OBJECTE I ANTECEDENTS 4
EL NOU PMU: CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES 4

2. CONTEXT TERRITORIAL **5**

3. DIAGNOSI. CONCLUSIONS RELLEVANTS **5**

4. PRINCIPIS I OBJECTIUS **6**

5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ **6**

5.1. MOBILITAT A PEU 10
5.2. MOBILITAT EN BICICLETA 11
5.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC 12
5.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT 14
5.5. APARCAMENT 16
5.6 GESTIÓ DE LA MOBILITAT 19
5.7. DISSENY I PAISATGE URBÀ, PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT I ZONES AMBIENTALS 19
5.8. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES 22
5.9. ELEMENTS METODOLÒGICS 23

6. INDICADORS **24**

7. PROCÉS PARTICIPATIU **25**

1. DELS ANTECEDENTS AL NOU PLA DE MOBILITAT (2016-2021)

Objecte i antecedents

D'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, el Pla de Mobilitat Urbana és l'instrument que defineix les actuacions per garantir l'accessibilitat i la mobilitat de les persones de la ciutat amb un horitzó de com a mínim 6 anys (ja que cal revisar-los com a mínim cada 6 anys).

Terrassa compta ja amb experiència prèvia en planificació de la mobilitat. El **Pla de Mobilitat Urbana del 2003 (**previ fins i tot a la Llei 9/2003 de mobilitat) va suposar un primer canvi cap a un model de mobilitat sostenible, dirigit a reforçar la centralitat de la ciutat així com les micro-centralitats de barris, connectades per una xarxa viària que fomentés els desplaçaments en modes no mecanitzats.

El PMUS 2003 comptava ja amb un seguit de referències que orientaven els criteris i mesures a aplicar

Hi ha quatre Plans de la ciutat (Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible, el Pla de Mobilitat Urbana, el Pla d'Acció per a la Millora de la Qualitat de l'Aire i el Pla Estratègic de Soroll) que es desenvolupen de manera transversal i parteixen d'una estratègia comuna, en aquells aspectes que tenen a veure amb la mobilitat, per tal d'assolir els objectius fixats en la lluita contra el canvi climàtic i la millora de la qualitat ambiental de la ciutat.

El nou PMU: característiques bàsiques

En el marc anteriorment descrit, el nou pla de mobilitat urbana sostenible que estableix el pla d'acció del període 2016-21, incorpora un conjunt de mesures per tal d'assolir una reducció de l'accidentalitat, del soroll i del consum energètic; una millora de la qualitat ambiental i de l'habitabilitat dels carrers, així com un augment del grau d'autonomia dels infants, de persones grans i de les persones amb capacitats diverses. Per aconseguir-ho:

1. Planteja una proposta de pla de mobilitat que posa l'accent en la identificació d'una **zona urbana protegida (ZUAP)** a l'àmbit central de la ciutat i en la transformació de carrers de barri en llocs de preferència per a vianants, per fer possible diferents funcions de la vida ciutadana com l'estança, el joc i l'autonomia dels infants, l'oci i la relació social entre veïns i veïnes.

2. Proposa alhora **reequilibrar l'espai públic**, assignant més espai per a vianants, bicicletes i transport públic, ja que en l'actualitat, el 66% de l'espai dels carrers està destinat a la circulació de vehicles privats i a l'estacionament i només un 34% als vianants, quan representen un 60% de la mobilitat interna.

3. **Crea proximitat**, fent que las distàncies es percebin més curtes gràcies a millores de confort i accessibilitat als carrers, amb ampliacions de voreres, posant bancs, arbrat, millorant les condicions d'accessibilitat o ampliant l'espai de destinat al vianant amb transformacions com les que, des de fa temps, s'estan fent a Nova York o altres ciutats del mon, de baix cost. Amb creativitat i imaginació.

4. Altres accions s'orienten a **fer mes competitiu el transport públic** respecte del transport privat, amb una xarxa més atractiva i adaptada a les necessitats dels ciutadans, amb bones freqüències, línies ràpides i amb bones connexions amb el tren.

5. Totes aquestes mesures cal implantar-les de manera simultània amb actuacions orientades a ***educar, informar i sensibilitzar*** a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura

El Pla ha estat redactat seguint un procés obert de participació que ha permès copsar la percepció del personal tècnic dels diferents departaments municipals i de la ciutadania en

els diferents barris (en diverses jornades en taules de treball i més de 250 participants), de les mesures suggerides, així com de la incorporació d'altres de noves.

2. CONTEXT TERRITORIAL

Terrassa forma part de l'àrea de l'aglomeració central i de la segona corona metropolitana de Barcelona. Es situa al peu del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac, a 30 Km de Barcelona per carretera i a 45 minuts en tren des del seu centre. Comparteix la capitalitat de la comarca del Vallès Occidental amb Sabadell, amb una extensió de 70,2 km^2 i una població de 215.517 habitants l'any 2014 (Font: Idescat).

els processos de disseminació que han patit en les dues últimes dècades la majoria de municipis metropolitans. Sobretot és a la part sud on més es manifesta la tipologia residencial de baixa densitat (Can Parellada, les Fonts, Les Martines, etc.), sense que es produeixi però una disseminació molt acusada. Tot i això, Terrassa és pol d'atracció d'espais residencials de municipis adjacents: Matadepera, les Pedritxes, Castellnou (Rubí), Ca n'Avellaneda (Castellar del Vallès).

L'activitat econòmica industrial tradicionalment ubicada al teixit urbà, s'ha anat expulsant cap a zones més perimetrals, concentrant-se al sud de la ciutat i, en menor mesura, també en la zona nord.

3. DIAGNOSI. CONCLUSIONS RELLEVANTS

A continuació es presenten les conclusions rellevants dels diferents aspectes que afecten a la mobilitat de les persones usuàries.

- Terrassa ha realitzat a partir del PDM 2003 un esforç considerable envers una millora de la qualitat de vida urbana a través de la transformació progressiva de l'espai públic, alhora que es persegueix modificar els hàbits de residents o persones usuàries envers una mobilitat més sostenible.
- Aquesta situació de canvi positiu es comprova perquè l'indicador fonamental: la distribució modal, mostra una tendència sostinguda de transformació cap a modes més aptes per als desplaçaments de curt recorregut (inferiors a 3 km), que realitza una bona part de la població.
- Terrassa disposa d'unes condicions òptimes per a desenvolupar encara més aquestes potencialitats, gràcies a l'orografia, climatologia i densitat urbana, que proporciona a més una massa crítica de població que fa econòmicament més sostenible les inversions i costos socials requerits.
- Cal però insistir en la transformació de la xarxa viària per tal que poc a poc vagin guanyant proporció aquelles tipologies de viari que promocionin els desplaçaments a peu, en bici (vehicle lleugers) o de transport públic, sense oblidar una xarxa del vehicle motoritzat més optimitzada i eficient.
- Per tal d'aconseguir una distribució de l'espai públic més ajustat a l'objectiu de quota modal, cal fer un major esforç per aconseguir millorar les xarxes de vianants i bicicletes fent-les més comprensibles, segures i còmodes i espaioses.
- En el cas del transport públic, cal una xarxa més eficaç respecte al vehicle privat, per tal d'atreure a la població que encara no està convençuda dels avantatges del transport públic per a desplaçaments de llarg recorregut a l'interior de Terrassa o a poblacions properes.
- Cal coordinar una ordenança municipal més integrada, campanyes d'educació i formació o promoció, o la implantació de sistemes integrats per al conjunt de la ciutat

que realment proporcionin un grau d'informació i servei immediat als residents o persones usuàries (Smart city).

- Cal aconseguir sistemes d'informació àgils, robustos de manera continuada, tant per aportar informació útil per a les persones usuàries, com per a proporcionar un termòmetre permanent dels avenços de la ciutat, que permeti detectar amb agilitat possibles disfuncions i destacar el avenços aconseguits.

4. PRINCIPIS I OBJECTIUS

Els **Principis** que han d'orientar les accions, es formulen a partir dels que ja formaven part del *Pacte per la mobilitat* signat per diferents representants de la ciutat l'any 2000:

- Millorar la qualitat de vida.
- Reduir la contaminació, el soroll, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i el consum d'energia.
- Millorar la salut de les persones, modificant els hàbits de mobilitat quotidians cap a modes actius.
- Millorar l'accessibilitat i l'autonomia per als col·lectius més vulnerables.
- Millorar la imatge de la ciutat. Fer-la més atractiva i millorar la qualitat de l'espai públic urbà.
- Augmentar la seguretat viària.
- Millorar la competitivitat i atreure la implantació de noves activitats econòmiques a la ciutat.

Com a conseqüència de la Diagnosi realitzada i de les conclusions obtingudes, es considera que cal incidir especialment en actuacions que potenciïn els **desplaçaments de proximitat** i que ajudin a assolir un **canvi modal de la població**.

Els **Objectius** que ha d'assolir el desenvolupament del PMU són els següents:

- Crear proximitat i espai públic viu.
- Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport.
- Fer més competitiu el transport públic respecte del transport privat.
- Millorar l'eficiència de la distribució urbana de mercaderies.
- Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura.
- Fomentar els combustibles i tecnologies menys contaminants.
- Evitar la sobreprotecció de l'automòbil.

5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Es requereix una estratègia que ajudi a assimilar els nous conceptes i a accelerar els canvis d'hàbits. Per aquest motiu es proposen els criteris següents:

Criteris estratègics generals de les propostes i la seva implantació

a) *Implantació progressiva de les accions*: establir unes actuacions en un període de temps realista amb les disponibilitats de recursos però també amb la capacitat de transformació dels hàbits individuals o d'assimilació dels canvis que cal realitzar.

b) *Establir poques regles i clares*: definir el model de mobilitat fàcilment comprensible per al conjunt de la societat i simplificar al màxim el conjunt de regles que el regulen, per tal de facilitar la seva implantació i l'acceptació de la ciutadania.

c) *Coherència de les regles aplicades i la seva implantació (poques excepcions): e*stablir regles senzilles i clares que siguin respectades per les persones usuàries, però també que facilitin la gestió per part dels organismes responsables.

d) Tota restricció ha de venir acompanyada d'una explicació clara dels beneficis i plantejar alternatives viables (estratègia Push&Pull): aquelles accions que implicaran modificacions sobre els hàbits tradicionals de comportament de la mobilitat quotidiana han de ser clarament explicades i, en cas d'implicar restriccions, també tenir previstes i clarificades les alternatives disponibles.

e) *Gestió orientada als objectius establerts i les persones usuàries* : els mecanismes de gestió tècnica o administrativa que realitzin els serveis involucrats: mobilitat, urbanisme, policia local, etc., han d'estar orientats a facilitar i aconseguir, en primer lloc, una transformació voluntària dels hàbits de mobilitat a Terrassa.

f) *Mecanismes de seguiment i comunicació permanents:* per als indicadors essencials preveure uns recursos i uns mecanismes d'obtenció d'informació permanent, si pot ser automatitzada, que permeti realitzar un seguiment constant de l'evolució del Pla.

Jerarquització viària

Les conclusions de la Diagnosi de la mobilitat a Terrassa mostren que cal desenvolupar el model de jerarquització funcional de la xarxa viària, com a metodologia general per aconseguir modificar els hàbits de mobilitat i guanyar en l'efectivitat del conjunt dels desplaçaments que es realitzen a la ciutat.

Cal insistir en la transformació funcional iniciada en l'anterior Pla per tal de trencar la sobreprotecció generalitzada del vehicle motoritzat a l'espai públic viari, i recuperar espai públic de proximitat amb un major protagonisme dels modes no motoritzats o del transport públic col·lectiu.

En aquest sentit, la jerarquització funcional constitueix un model de mobilitat capaç de transmetre al conjunt de la població aquest objectiu general de transformació, en dues categories bàsiques amb funcions principals clares. Aquesta categorització implica, posteriorment, una adaptació urbana que la faci comprensible, fins i tot sense haver de conèixer la pròpia xarxa.

Criteris

Es proposa continuar la transformació de la jerarquització viària per tal de diferenciar d'una forma clara el *caràcter funcional* de dos tipus fonamentals de vies (i alhora xarxes):

1*) Vies per a desplaçaments urbans de llarg recorregut* ***(xarxa primària)***: aquells que estan dirigits a atreure els desplaçaments de sortida o entrada a Terrassa o de llarg recorregut en el seu interior. Aquests eixos permeten apropar-se a la destinació d'una manera més ràpida, alliberant circulació per l'interior de barris.

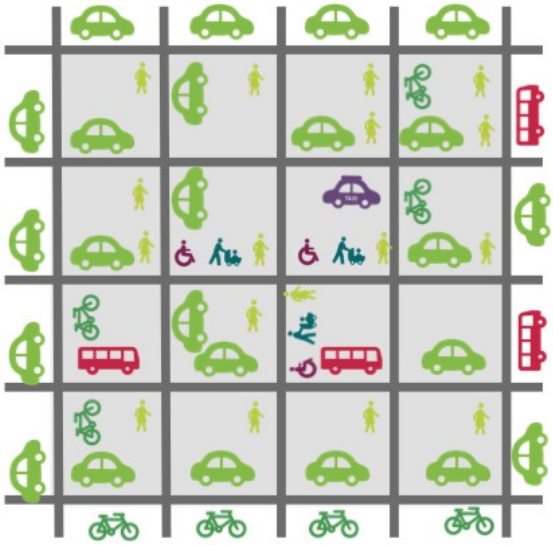
2) Vies per als desplaçaments de curt recorregut **(*xarxa secundària)*** dedicades a prioritzar les necessitats dels modes de transport no motoritzats com vianants o vehicles lleugers (com les bicicletes), que realitzen desplaçaments inferiors a 6 km[1]. Aquests eixos

[1] 6 km correspon a la distància recorreguda en 30 min en bicicleta a una velocitat de 12 km/h. Resulta una distància que avui dia ja es realitza a diferents ciutats Europees com a desplaçaments quotidià.

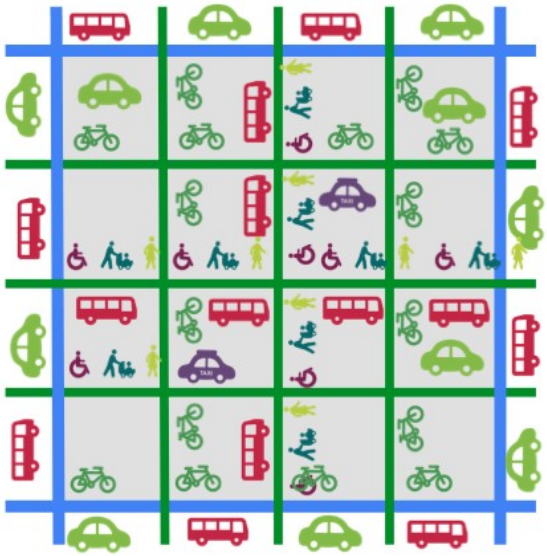
permeten el desplaçament d'aproximació a la xarxa primària des de l'origen o l'accés a la destinació una vegada abandonada la xarxa primària.

Figura 5.1 Procés de transformació dels hàbits mitjançant la jerarquització i l'ús de l'espai públic

Jerarquia viària actual



Proposta de Jerarquia viària futura



Distribució de l'espai públic i de la mobilitat actual

	Espai públic per modes %	Desplaçaments diaris %
	33,8%	50,2 %
	0,4 %	11,2 %
	65,8%	38,6 %

Proposta de distribució de l'espai públic i de la mobilitat futura

	Espai públic per modes %
	33,8%
	0,4 %
	65,8%



Àmbits d'actuació i elements metodològics

El desplegament del PMU s'estructura a través dels Àmbits d'actuació, que es corresponen amb les xarxes dels diferents modes de mobilitat, o dels elements d'organització, gestió i promoció que han de permetre realitzar una implantació integrada i coherent en el temps. Cada camp d'actuació conté un llistat d'accions específiques (consultar Document II –Programa d'Actuacions) .

S'estableixen els 8 àmbits d'actuació següents:

Àmbits d'actuació

1. Mobilitat a peu
2. Mobilitat en bicicleta
3. Mobilitat en transport públic
4. Mobilitat en vehicle motoritzat privat
5. Aparcament
6. Gestió de la Mobilitat
7. Disseny i paisatge urbà, pacificació del trànsit i zones ambientals
8. Distribució urbana de mercaderies

Cada *Àmbit d'actuació* s'organitza partir de les *línies estratègiques* que impliquen un objectiu operatiu específic i agrupen les *accions* concretes.

Àmbit d'actuació → línia estratègica → acció

Aquells àmbits d'actuació relacionats directament amb un mode de transport presenten, a més, un plànol geogràfic on s'identifica la xarxa proposada.

Elements metodològics

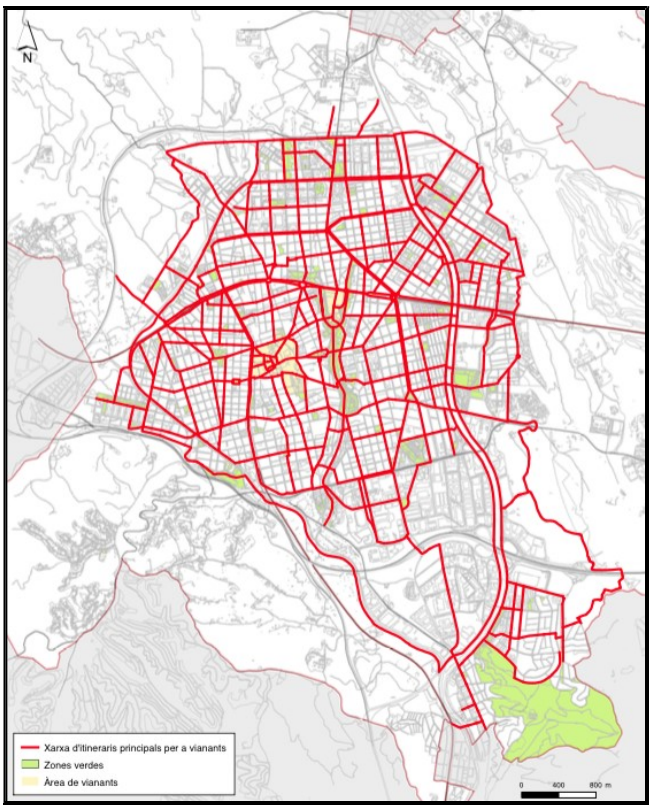
Els elements metodològics són els camps relacionats amb el procés d'establiment d'un Pla de Mobilitat Urbana. Sovint són eines necessàries o imprescindibles per a poder garantir la correcta preparació, desenvolupament i seguiment de les accions concretes del Pla.

1. Organització
2. Implementació
3. Seguiment i avaluació

5.1. Mobilitat a peu

Per seguir incrementant el nombre de desplaçaments a peu en els propers anys, resulta estratègic la implantació d'una **xarxa d'itineraris principals de vianants** que abasti el conjunt de Terrassa. Aquesta ha d'acomplir unes condicions adequades d'accessibilitat global, continuïtat, connectivitat i seguretat.

Figura 5.3 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants



Totes les vies de Terrassa hauran de complir però un mínims qualitatius d'accessibilitat (exigits per la legislació vigent), que caldrà anar assolint a través d'un procés permanent de transformació, programat en els projectes d'adaptació urbanística del conjunt de la xarxa viària cap el model de jerarquització viària establert.

Quadre 1: Línies estratègiques i accions associades de la mobilitat a peu

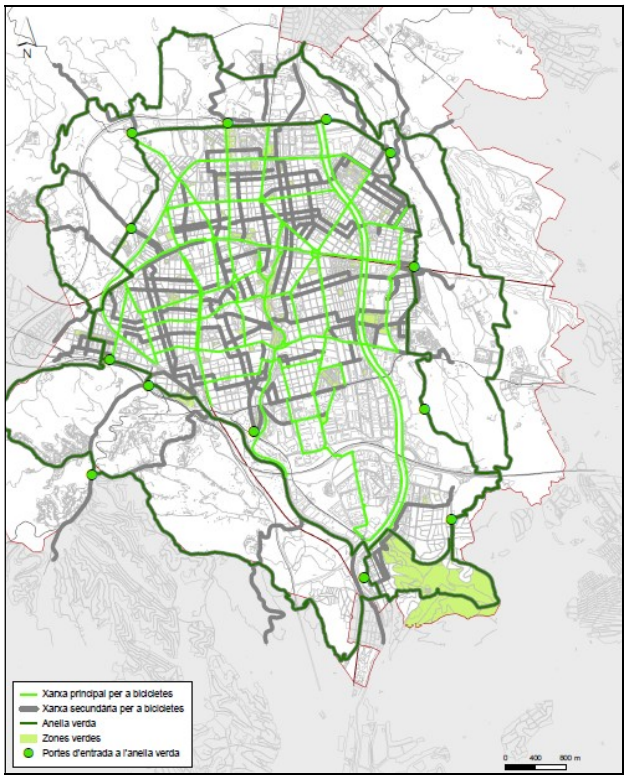
Línia estratègica	Acció	
Extensió general de la xarxa de vianants	V.1	Pla i implantació d'itineraris principals per a vianants
	V.2	Pla d'implantació de millores generals d'accessibilitat i seguretat per a vianants
	V.3	Ampliació de l'espai per a vianants.
	V.4	Creació d'itineraris a l'avinguda del Vallès.
	V.5	Pla de semaforització prioritària per a vianants

Línia estratègica	Acció	
Informació, promoció, educació i sensibilització	V.6	Disseny i Implantació de senyalització orientativa per a vianants
	V.7	Realització de campanyes per a fomentar els desplaçaments a peu

5.2. Mobilitat en bicicleta

Per seguir incrementant el nombre de desplaçaments en els propers anys, resulta estratègica la implantació d'una **xarxa de vies principals de bicicletes** (i vehicles lleugers[2]) que abasti el conjunt del municipi. Aquesta xarxes han d'acomplir unes condicions adequades de continuïtat, connectivitat i seguretat.

Figura 5.4. Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes



Quadre 2: Línies estratègiques i accions associades de la mobilitat en bicicleta.

Línia estratègica	Acció	
Extensió general de la xarxa de bicicletes	B1	Implantació de la xarxa d'itineraris principals
	B2	Condicionar la resta de la xarxa ciclable
	B3	Xarxa de carrils bici supramunicipals
Aparcament	B4	Aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat
	B5	Aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de transport públic (ferrocarril i bus).
	B6	Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes a la via pública

[2] *Vehicles lleugers*: vehicles que per les seves dimensions, velocitat i massa, podrien utilitzar els carrils o vies en les mateixes condicions que les bicicletes. Haurà d'estar prevista la seva incorporació a l'Ordenança municipal de Mobilitat

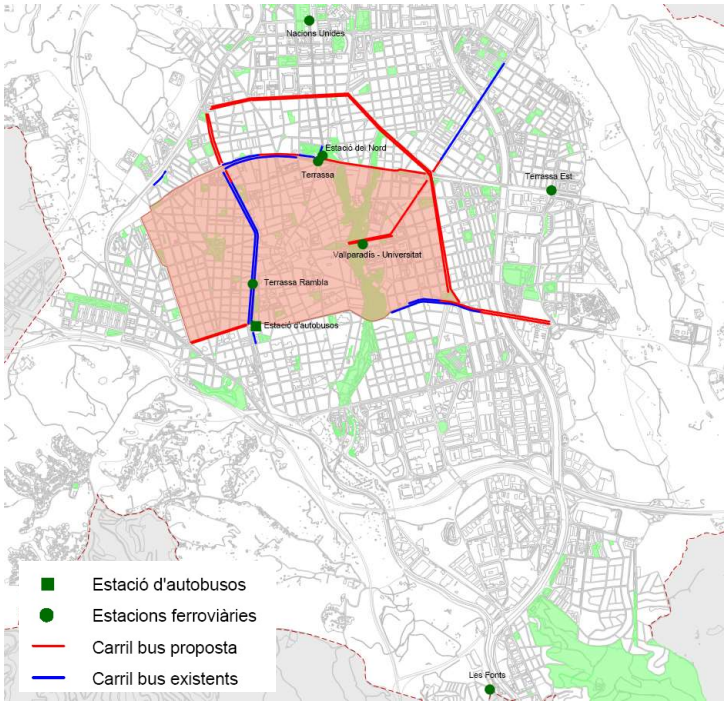
Línia estratègica	Acció	
	B7	Implementar el Bici-registre.
Actuacions de millora de la intermodalitat	B8	La bici al bus.
Informació, promoció, educació i sensibilització	B9	Estudiar la implantació d'un servei de bicicleta pública.
	B10	Promoció de la bicicleta elèctrica.
	B11	Pla permanent d'oferta de cursos de conducció de bicicletes als centres d'educació (Ambicia't a l'Institut).
	B12	Actualitzar el Pla de promoció de l'ús de la bicicleta.
	B13	Edició de la guia de la bicicleta
	B14	Disseny i implantació de senyalització orientativa per a bicicletes
Actuacions de seguretat viària	B15	Pla de seguretat viària per a la bicicleta



5.3. Mobilitat en transport públic

Pel que fa al transport públic urbà, són d'especial interès aquelles actuacions que permetin aconseguir un transport més competitiu en relació al vehicle privat, que escurcin el temps de desplaçament per a la persona usuària com per exemple l'increment de la velocitat comercial del desplaçament del bus o la millora de la informació a les persones usuàries per tal d'optimitzar el seu temps de desplaçament a les parades.

Figura 5.5 Proposta d'extensió de carrils bus i localització punts de transbordament



Els paràmetres bàsics que ha de contemplar el disseny han de ser:

- El temps de recorregut com a factor d'eficàcia i competitivitat amb el transport motoritzat privat.

- La interrelació entre modes de transport com a forma de maximitzar l'accessibilitat en el territori incorporant el factor temps, però en condicions de comoditat i facilitat prou atractives.

- Adaptació d'aquest transport a les condicions geogràfiques de l'entorn, proposant aquelles opcions més eficaces a les necessitats dels seus residents, però també eficients en termes econòmics de despesa social.

- La transformació tecnològica progressiva del parc de vehicles de transport públic per a la reducció de les externalitats amb ampli impacte social a curt i llarg termini: contaminació, soroll, cost combustible.

Quadre 3: Línies estratègiques i accions associades de la mobilitat en TP

Línia estratègica	Codi	Acció
Incrementar l'eficiència del servei	TP.1	Impulsar un procés de participació ciutadana sobre la xarxa de transport públic urbà
Incrementar la velocitat comercial	TP.2	Ampliar la xarxa de carrils bus
	TP.3	Millorar la velocitat comercial
Millorar la prestació del servei	TP.4	Millorar la gestió del servei
Millorar l'accessibilitat del servei	TP.5	Millorar l'accessibilitat a les parades
	TP.6	Millores específiques pels col·lectius amb discapacitat
Millorar el confort i la informació a la persona usuària	TP.7	Millorar la informació a la persona usuària
	TP.8	Millorar la comunicació amb la persona usuària
Millorar el transport	TP.9	Instar a la Generalitat a millorar el servei interurbà

Línia estratègica	Codi	Acció
interurbà	TP.10	Instar a la Generalitat a canviar la zona tarifària de Terrassa
	TP.11	Reduir l'impacte del transport discrecional
Reduir l'impacte ambiental	TP.12	Millorar la flota de transport públic
Fomentar la intermodalitat	TP.13	Fomentar la intermodalitat
Promocionar la utilització del transport públic	TP.14	Promoure la utilització del transport públic

5.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

La xarxa viària, des de el punt de vista del vehicle motoritzat privat, estableix dues categories ja tractades al parlar de la jerarquització viària funcional:

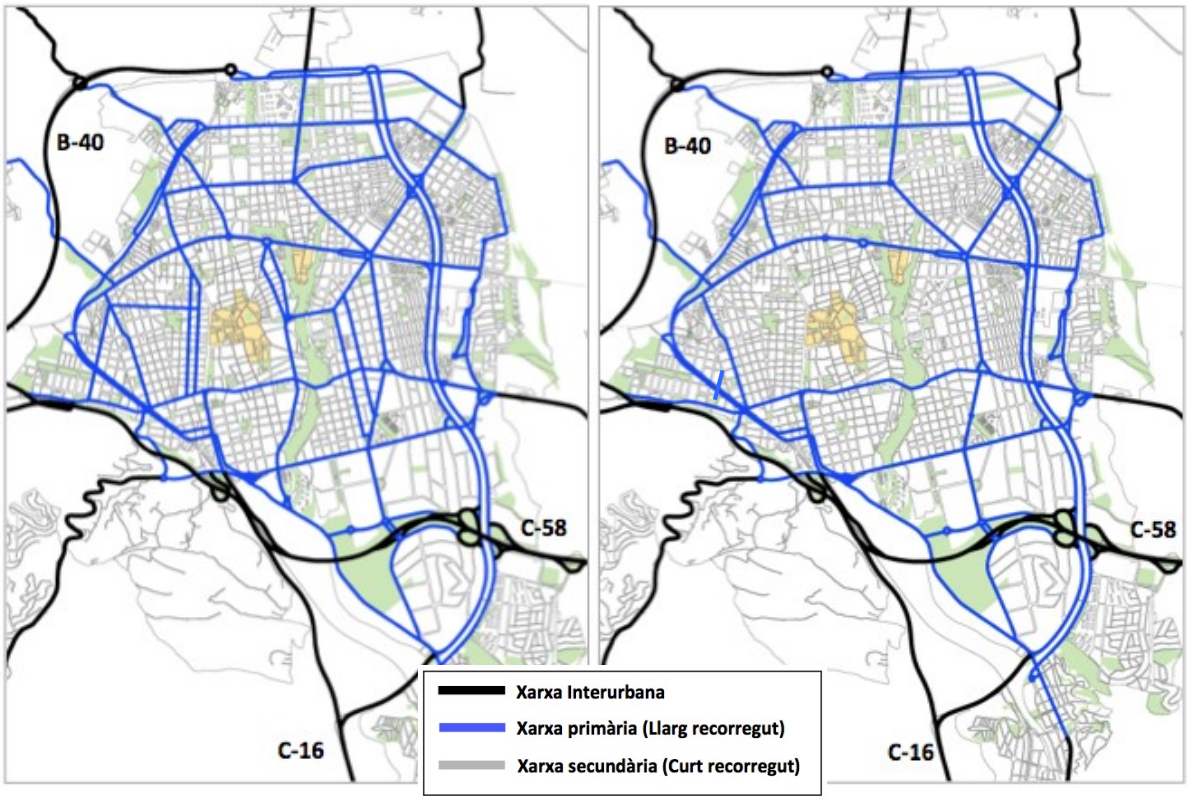
1) *Xarxa primària*, dedicada als desplaçaments de major recorregut i de pas per Terrassa.
2) *Xarxa secundària*: per accedir en l'última part del trajecte a la destinació, o per accedir a la xarxa primària des de l'origen.

La configuració de la Xarxa primària xarxa primària requereix de dues línies d'actuació principals

1) *Millora de la connectivitat des de la xarxa interurbana cap a la xarxa primària i la continuïtat del seu conjunt de vies*: cal millorar la connectivitat entre la xarxa interurbana exterior i la xarxa de llarg recorregut per tal de poder dirigir-se des de l'accés principal del sud (C58-C16) cap al nord de la ciutat o a l'inrevés, de tal manera que travessar el nucli central no sigui l'opció més atractiva.
2) *Millora de la continuïtat de l'anella interna de circumval·lació de la zona central*, conformada en principi per la ctra. de Montcada, l'av. Barcelona, el pg. Vint-i-dos de Juliol, el c. Santa Maria Mazzarel·lo i l'av. Àngel Sallent. L'anella de circumval·lació de la zona central de Terrassa també pateix problemes de continuïtat i connectivitat per diferències de capacitat i heterogeneïtat entre alguns dels trams i dificultats de connectivitat en els vèrtexs d'aquestes vies.

Figura 5.2 Proposta de transformació de la jerarquia viària

Situació actual *Objectiu -2021 (Plànol 8.1.1)*



La xarxa secundària, dedicada bàsicament a accedir ens els últims metres als aparcaments i habitatges, pot ser tractada com a Zona 30, Zona prioritària per a vianants (Zona 20) o Zona de vianants.

Quadre 4: Línies estratègiques i accions de la mobilitat motoritzada

Línia estratègica	Codi	Acció
Millora de la xarxa viària	VM.1	Pla de transformació funcional de la xarxa viària
	VM.2	Millora de la connectivitat entre els accessos i la xarxa primària
	VM.3	Revisió del Pla de senyalització d'orientació de la xarxa primària
Informació, promoció, educació i sensibilització	VM.4	Incrementar el mapa continu de trànsit
	VM.5	Incrementar la informació del temps de recorregut
	VM.6	Estudi d'implantació d'un sistema de Car-sharing
	VM.7	Incentivar el vehicle compartit (car-pooling)
	VM.8	Xarxa de punts de càrrega per a vehicles més nets
	VM.9	Pla d'impuls del vehicle elèctric
	VM.10	Promoure les tècniques de conducció eficient
Actuacions de seguretat viària	VM.11	Implantar el Pla local de seguretat viària referit al vehicle motoritzat
Seguretat urbana	VM.12	Redacció d'un protocol d'evacuació davant contingències civils o naturals
	VM.13	Definir rutes de transport de matèries perilloses
Planificació urbana	VM.14	Supressió del Vial de Llevant

Línia estratègica	Codi	Acció
Reducció impacte ambiental	VM.15	Reduir el límits de velocitat en vies interurbanes
	VM.16	Reduir el nivell acústic de les vies amb superació de soroll

5.5. Aparcament

Es fa una proposta amb visió integrada tenint en compte la Zonificació de la ciutat, les diferents tipologies d'aparcament i els tipus de persones usuàries o de l'impacte que es vulgui obtenir en la transformació dels hàbits de mobilitat.

Es contempla tota l'oferta d'aparcament, incloent el públic o privat disponible i proposa un model de gestió orientar als objectius específics de millorar l'eficàcia del se ús tot reduint l'oferta de l'aparcament regulat públic en superfície, si la demanda de les persones residents no és necessària.

Objectius específics de la regulació de l'aparcament

- Respondre a la necessitats d'aparcament de les persones residents.
- Maximitzar l'eficàcia de l'espai regulat en superfície
- Dissuadir de l'ús del vehicle privat en desplaçaments que tenen com a destí la zona central de la ciutat, però oferir alternatives d'accessibilitat a residents i visitants.
- Promoure l'ús de vehicles no contaminants.
- Promoure l'estacionament per llargues estades en aparcaments soterrats, per reduir els efectes negatius que comporta la circulació de vehicles cercant places lliures en calçada.
- Disposar d'informació automatitzada del funcionament de l'aparcament regulat de la ciutat.

Zonificació: *Quadrat central, Zona adjacent,* Resta de carrers

Figura. 5.7 Proposta de zonificació de l'aparcament regulat



Tipologies Persones usuàries; Residents, Visitants, Professionals C/D, *Persones usuàries de vehicles amb baix potencial contaminador*

Tipologies d'aparcament: *Zona Blava, Zona Mixta, Zona Especial Residents, Càrrega/descàrrega de mercaderies, Àrea Exprés, Park&Ride, Places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR)*

Model de gestió: Es proposa un model de gestió segons les variables anteriors en forma de Tarificació, Temps d'estacionaments permès i sistema de control.

Figura 5.8 Proposta d'ORGANITZACIÓ de l'aparcament regulat

Tipologia de persona usuària	QUADRAT CENTRAL	CORONA ADJACENT	Resta de carrers
Resident	Zona Mixta (il·limitat)	Zona Mixta / zona exclusiva residents (il·limitat)	Lliure (il·limitat)
Visitants **Curta durada** (inferior a 2 hores)	Zona Blava / zona Mixta (temps màxim 2h)	Zona Blava / zona Mixta (temps màxim 2h)	zona Blava (temps màxim 2h) Àrea Exprés (temps màxim 30 minuts)
Visitants **Llarga durada** (superior a 2 hores)	Aparcament soterrat: (il·limitat)	Aparcament soterrat: (il·limitat) Mixta (per determinar)	Lliure (il·limitat)
Professionals que realitzen tasques de càrrega i descàrrega de mercaderies	Rotació controlada per App de telèfon mòbil o sms (30 min)	Rotació controlada per App de telèfon mòbil o sms (30 min)	Rotació controlada per App de telèfon mòbil o sms (30 min)

Figura 5.9 Proposta de GESTIÓ de l'aparcament regulat

Tipologia persona usuària	Durada aparcament	QUADRAT CENTRAL	CORONA ADJACENT	Resta de carrers
Resident	Il·limitat (0 a 24 h)	Abonament temporal Tarifa T1	Abonament temporal Tarifa T1	lliure
		Tarifa eco per vehicles de baixes emissions	Tarifa eco per vehicles de baixes emissions	
Visitants (Curta durada)	2 h hores màxim	Zona blava: compra de tiquet de parquímetre o pagament per App Tarifa ZB Mixta: pagament per la App	Zona blava: compra de tiquet de parquímetre o pagament per App Tarifa ZB Mixta: pagament per la App	lliure

Tipologia persona usuària	Durada aparcament	QUADRAT CENTRAL	CORONA ADJACENT	Resta de carrers
		Tarifa ZB	Tarifa ZB	
		Tarifa eco per vehicles de baixes emissions	Tarifa eco per vehicles de baixes emissions	
Visitants (Llarga durada)	Diürn Temps màxim: per determinar	Aparcament soterrat: Tarifa aparcament	Mixta: Abonament temporal Per persones usuàries identificats Tarifa T2 Aparcament soterrat: Tarifa aparcament	lliure
		Tarifa eco per vehicles de baixes emissions	Tarifa eco per vehicles de baixes emissions	
Professionals que realitzen tasques de càrrega i descàrrega de mercaderies	30 minuts	gratuïta	gratuïta	gratuïta
P&R	(0-24h)	-	-	Lligat a TP

Quadre 5: Línies estratègiques i accions de l'aparcament

Línia estratègica	Codi	Acció
Regulació integral de l'espai públic viari	**AP.1**	Implantació i regulació integral de l'estacionament al quadrat central
	AP.2	Implantació i regulació integral de l'estacionament a la corona adjacent
	AP.3	Implantació i regulació integral de l'estacionament a la resta de carrers de Terrassa
	AP.4	Tarificació municipal de l'aparcament del carrer en funció del potencial contaminador dels vehicles.
Millores del model integrat d'estacionament	**AP.5**	Utilització eficient dels park&ride de la ciutat
	AP.6	Potenciar l'ús dels aparcaments públics fora de calçada
	AP.7	Implantació d'aparcaments per a motocicletes en calçades
	AP.8	Pagament de l'estacionament regulat en superfície
	AP.9	Pla d'aparcament de vehicles pesants
Planificació	**AP.10**	Revisar i donar compliment a la planificació urbanística en relació a les reserves d'aparcament

5.6 Gestió de la mobilitat

La gestió de la mobilitat és un mètode efectiu per a promoure la mobilitat sostenible, i de cost inferior a mesures, per exemple, que impliquen transformació urbanística. Les accions associades de gestió de la mobilitat pretenen:

- Facilitar i obrir la informació a les persones usuàries.
- Participar les persones i el conjunt d'agents de mobilitat que integren la ciutat, en el canvi d'hàbits necessari per tal d'aconseguir el transvasament modal.
- Involucrar al centres generadors de mobilitat.

Quadre 6: Línies estratègiques i accions de gestió

Línia estratègica	Codi	Acció
Normativa	**GM.1**	Redacció i aprovació de l'ordenança integrada de mobilitat
Accés als pols de mobilitat	**GM.2**	Impulsar el projecte de camins escolars.
	GM.3	Promoció del cotxe compartir en zones industrials
	GM.4	Promoció d'iniciatives de mobilitat col·laborativa
	GM.5	Promoció dels Plans de Desplaçament de Empresa (PDE) i dels centres generadors de mobilitat
Informació, promoció, educació i sensibilització	**GM.6**	Creació de l'Observatori de la Mobilitat
	GM.7	Màrqueting personalitzat a determinats col·lectius
	GM.8	Difusió d'iniciatives vinculades amb la mobilitat amb baixes emissions
	GM.9	Incorporar la informació pública de mobilitat al portal Open Data Terrassa.
	GM.10	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible
	GM.11	Difondre les bones pràctiques de mobilitat sostenible
	GM.12	Estudi de la viabilitat tècnica, econòmica i interès social del projecte "Via d'Egara"
	GM.13	Instar a l'Hospital de Terrassa a prendre mesures per millorar la mobilitat generada pel recinte

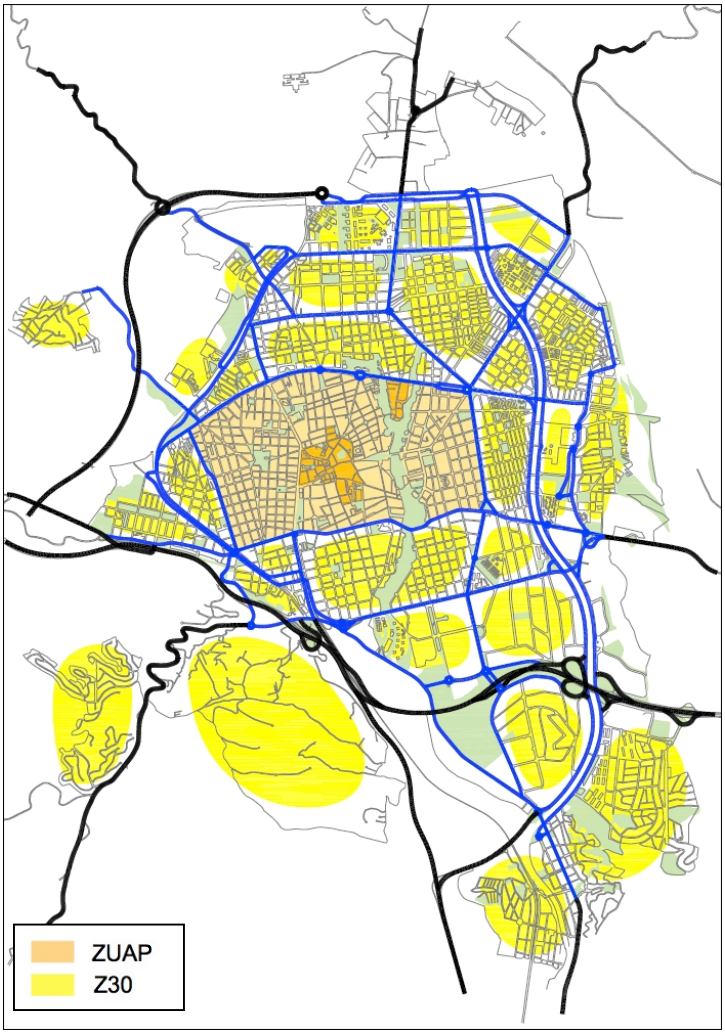
5.7. Disseny i paisatge urbà, pacificació del trànsit i zones ambientals

La reducció de l'accidentalitat i de la contaminació atmosfèrica i acústica són tres dels objectius principals per a la millora de la qualitat de vida de la ciutat. Per tal d'aconseguir-ho, el PMU aposta significativament per aconseguir una reducció de les velocitats punta i de la intensitat mitjana de circulació dels vehicles motoritzats en vies amb una vocació funcional més orientada als fluxos de modes de transport no motoritzats i a l'estança, que ha estat anomenada *Xarxa viària secundària.*

A. La implantació d'una Zona Urbana d'Atmosfera Protegida (ZUAP).

B. Implantació progressiva de les Zones 30 a la resta de barris.

Figura 5.10. Àmbits de Zona Urbana d'Atmosfera Protegida (ZUAP) i Zones 30



A) Zona urbana d'atmosfera protegida (ZUAP)

Les Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida són instruments utilitzats per moltes ciutats d'Europa com a sistema de control de la demanda de vehicles motoritzats en els centres urbans, regulant el seu accés, temporalment a conseqüència d'episodis de contaminació local nociva per a la salut de les persones residents, o de forma permanent per a reduir la mobilitat en vehicle privat vers altres modes més sostenibles. Aquesta regulació permanent pretén obtenir una millora de la qualitat de l'aire i reducció de soroll i també millorar les condicions de circulació i reduir l'accidentalitat.

En aquestes zones es recupera o es dóna prioritat als modes no motoritzats per sobre dels motoritzats, assegurant una bona accessibilitat de proximitat dels vehicles motoritzats en determinats casos: transport col·lectiu, distribució de mercaderies, etc.

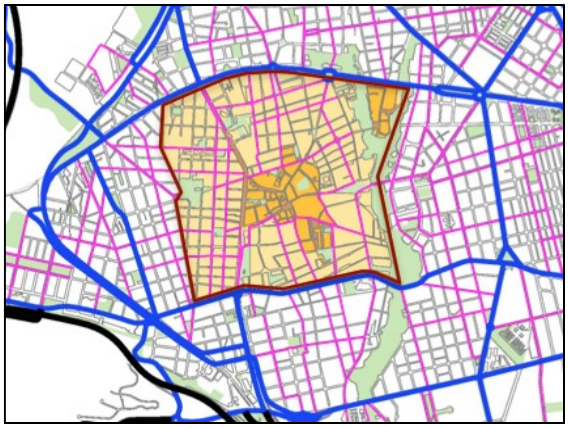
Es preveu un conjunt d'accions organitzades segons dues fases que podrien superar l'horitzó del pla i afectarien dos àmbits:

1) Primera fase proposada: el centre de la ciutat actualment definit com a barri i els carrers adjacents del barri de Ca n'Aurell fins al carrer de Faraday.

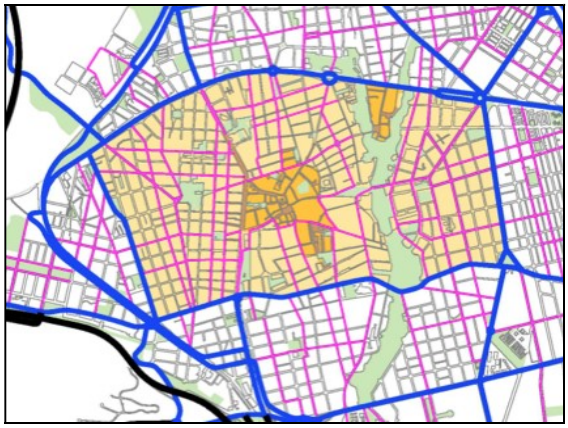
2) Segona fase proposada: la resta de barris adjacents que completarien la resta interior de l'anella perimetral de circumval·lació (resta de Ca n'Aurell, Antic Poble de Sant Pere, Plaça Catalunya-Escola Industrial i Cementiri Vell).

Figura 5.11 Proposta d'implantació de l 'àmbit ZUAP

Àmbit de transformació FASE 1



Àmbit Final (FASE 2)



B) Implantació progressiva de les Zones 30 a la resta de barris de Terrassa

Tant a dins de la ZUAP com a d'altres àmbits de la ciutat, s'anirà transformant progressivament com a tipologia de carrers en zona 30, exceptuant els eixos de la xarxa viària primària. D'aquesta manera es defineix un primer grau de transformació en la prioritat d'aquest viari per a desplaçaments de curt recorregut, atès que es redueix la velocitat de circulació màxima a 30 km/h, i el viari pot ser compartit amb major seguretat per diferents modes de transport.

Aquestes són accions ambicioses i que requeriran un procés d'implantació que pot superar fins i tot l'horitzó del 2021.

Quadres 7 i 8: Línies estratègiques i accions de gestió

Accions d'ajustament de la capacitat viària del perímetre de la ZUAP.
Estudiar la capacitat viària del perímetre de circumval·lació de la ZUAP per ajustar temps semafòrics, dimensionament de carrils, habilitació de nous girs i/o eliminació d'altres, al nou escenari de mobilitat plantejat amb la ZUAP.
Extensió i connectivitat de la xarxa prioritària de vianants i vehicles lleugers
Dins la proposta general d'extensió i millora de les condicions urbanístiques per a vianants i l'extensió i connectivitat de la xarxa de vehicles lleugers (bicicletes i altres modes), cal desenvolupar de manera prioritària les dues xarxes que connecten amb la zona central.
Pas i circumval·lació del transport públic i potenciació de la intermodalitat
El transport públic ha de disposar d'una bona accessibilitat a l'espai central, també a l'interior, com a alternativa a les restriccions del vehicle privat motoritzat que es produeixin. Per aquest motiu la xarxa de bus competitiva és un objectiu primordial previ a la implantació de restriccions a la zona urbana central de control d'emissions (ZUAP). La potenciació del tots els modes de transport públic i la capacitat d'interrelació amb altres modes de transport ha de ser un objectiu prioritari, que cal millorar i donar a conèixer abans d'introduir restriccions.
Gestió de l'aparcament regulat i DUM
La regulació integrada de l'aparcament en superfície per al conjunt de Terrassa tindrà el seu inici en aquesta zona. La integració consisteix en definir tipus de persones usuàries sobre un mateix espai d'aparcament en funció de les necessitats: residents, rotació, aparcament, i potser professionals. Aquesta regulació s'anirà estenent, si s'escau, des del centre cap a la resta de barris de la primera corona del centre. Amb l'ajuda de noves tecnologies, cal establir mecanismes que redueixin o impedeixin la indisciplina en l'ús de l'aparcament regulat per a mercaderies i aportar solucions que facilitin la distribució de mercaderies i la facin més compatible amb la vida urbana.

Accions legislatives, informació a la persona usuària, promoció i educació
S'haurà de disposar d'una Ordenança integrada que reguli de forma clara els aspectes principals que orientarien la regulació d'aquest nou àmbit i que cercarien els objectius perseguits. A més, la implantació incipient de les noves tecnologies, tant d'elements de gestió com de tecnologies d'automoció, requereix d'una previsió a les ordenances amb prou visió per tal que sigui eficaç per a la mobilitat de Terrassa a mig i llarg termini. La informació, divulgació i formació ha de ser un aspecte principal en tot aquest procés per tal de fer conscient a les persones residents de la implantació progressiva d'una zona central de control d'emissions i dels objectius a assolir.

Línia estratègica	codi	Acció
ZUAP. Pacificació i regulació del trànsit	**ZA.1**	Identificar i desenvolupar la ZUAP
	ZA.2	Estudiar l'anella perimetral de la ZUAP
	ZA.3	Estudiar la reducció del trànsit de pas a l'àmbit de la ZUAP
	ZA.4	Implantar un sistema d'observació del trànsit de pas
ZUAP. Intensificació dels modes no motoritzats	**ZA.5**	Implantació d'itineraris principals per a vianants a l'àmbit de la ZUAP
	ZA.6	Ampliació de l'illa per a vianants.
	ZA.7	Implantació d'itineraris principals per a bicicletes a la ZUAP
ZUAP. Intensificació del transport públic	**ZA.8**	Adaptació del servei de transport públic a l'àmbit de la ZUAP
	ZA.9	Prioritització semafòrica per l'autobús a l'àmbit de la ZUAP
Disseny, paisatge urbà i pacificació del trànsit	**ZA.10**	Extensió de les zones 30
	ZA.11	Impulsar micro-projectes d'habitabilitat als barris
	ZA.12	Implantar accions de millora dels eixos amb concentració comercial.
	ZA.13	Pla de reducció de trànsit en entorns escolars

5.8. Distribució urbana de mercaderies

La *distribució urbana de mercaderies* requereix també un tractament com a instrument estratègic específic atesa la importància que té en el desenvolupament econòmic de la ciutat. La proposta ha de proporcionar un servei eficaç al comerç: distribució en condicions adequades a les necessitats de totes les persones usuàries: eficient amb clients i amb un cost raonable per a distribuïdors. Alhora, ha de ser compatible amb la qualitat de vida de les persones residents, en termes de contaminació generada, contribució a la congestió, accidentalitat o impacte acústic.

Quadres 9: Línies estratègiques i accions de Gestió de les mercaderies

Línia estratègica	Codi	Acció
Diversificació de les operatives de distribució	**DUM.1**	Regular distribució urbana de mercaderies nocturna silenciosa
	DUM.2	Creació de carrils multiús

Línia estratègica	Codi	Acció
	DUM.3	Potenciar el desenvolupament de micro-plataformes de distribució urbana de mercaderies
	DUM.4	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies
Seguiment i control	**DUM.5**	Implantar sistemes tecnològics per la millora de l'ús de les zones de càrrega i descàrrega
	DUM.6	Reserves individuals de DUM temporals
Informació	**DUM.7**	Realitzar un mapa de regulació transport de mercaderies
Planificació	**DUM.8**	DUM amb mitjans de baix impacte

5.9. Elements metodològics

Els elements metodològics són els camps relacionats amb el procés d'establiment d'un Pla de Mobilitat Urbana. Sovint són eines necessàries o imprescindibles per a poder garantir la correcta preparació, desenvolupament i seguiment de les accions concretes del Pla.

- **Elements metodològics d'ORGANITZACIÓ,** dirigits a coordinar les accions del pla, aconseguir avaluar la viabilitat i correcte equilibri entre processo d'implantació de les accions i els recursos humans i econòmics necessaris per a dur-les a terme.

- **Elements metodològics d'IMPLEMENTACIÓ I COMUNICACIÓ,** dirigits a aconseguir una implementació adequada de les accions, coordinades també amb altres departaments, i generar mecanismes de comunicació efectius per a informar a la ciutadania i les persones usuàries en general.

- **Elements metodològics amb PERSPECTIVA DE GÈNERE**, per tal que en la implementació del pla es tingui en compte la perspectiva de gènere, especialment pel que fa a la seguretat en els espais públics i el seu disseny.

- **Elements metodològics de SEGUIMENT I AVALUACIÓ,** dirigits a establir els mecanismes i elements per a fer el seguiment del procés de implantació, i constatar el grau de variació dels hàbits de mobilitat dels residents i persones usuàries, gràcies a les accions realitzades.

Quadre 10: Línies estratègiques i accions dels elements metodològics

Línia estratègica	Codi	Element metodològic
Organització	EM.1	Pla anual de recursos humans i formació interna
	EM.2	Pla anual de finançament de les accions del PMU
	EM.3	Col·laboració i sinèrgies entre serveis de la corporació
	EM.4	Participació ciutadana i institucional
Implementació i comunicació	EM.5	Monitorització i avaluació de les accions
	EM.6	Creació de l'Observatori de Mobilitat de Terrassa
	EM.7	Agrupació de mesures (estratègia *Push&Pull*)
	EM.8	Campanya de Comunicació del PMU
Perspectiva de gènere	EM.9	Implementar les accions amb una visió de la seguretat amb perspectiva de gènere

Línia estratègica	Codi	Element metodològic
Seguiment i avaluació	EM.10	Informe de l'estat d'execució del PMU

6. INDICADORS

S'inclou en aquest apartat el panell d'Indicadors bàsics de mobilitat del PMU, amb els resultats de l'anàlisi realitzat el 2009-10, els del 2014 obtinguts a través de la Diagnosi del PMU i de l'enquesta de mobilitat realitzada, i la columna de resultats esperats per a l'horitzó del pla des del punt de vista qualitatiu.

Pel que fa al seguiment del PMU, es proposa establir un conjunt mínim d'Indicadors que puguin obtenir-se anualment o com a molt cada 2 anys, que han de servir per a redactar l'informe de seguiment del PMU. Aquest s'establirà quan es redacti el Protocol de seguiment del PMU.

S'apunten alguns d'ells:

Indicadors	Font (2009/2010)	Valor (2009/2010)	Font (2014)	Valor 2014	PROPOSTA 2021
G1. Quota modal dels mitjans de transport Sostenibles (intern)	EMQ 06	62,60%	EMQ 14	68,4%	↗
G1a. Quota de desplaçaments intramunicipals a peu i en bicicleta	EMQ 06	56,2%	EMQ 14	59,7%	↗
G2a. Quota de desplaçaments intramunicipals en transport públic	EMQ 06	6,40%	EMQ 14	8,7%	↗
G2. Quota modal dels mitjans de transport Sostenibles (conexió)	EMQ 06	20,30%	EMQ 14	24,3%	↗
G2a. Quota de transport públic intermunicipal	EMQ 06	19,60%	EMQ 14	23,5%	↗
G2b. Quota de desplaçaments en bicicleta	EMQ 06	0,70%	EMQ 14	0,8%	↗
G3. Nombre de desplaçaments en vehicle privat en relació als habitants	EMQ 06	1,57	EMQ 14	1,28%	↘
G3a. Nombre de desplaçaments en vehicle privat en relació al PIB	EMQ 06	64,48	EMQ 14		↘ →
V1a. Xarxa pacificada	SIG	6,80%	SIG	20,80%	↗
B1. Itineraris adaptats per a la bicicleta	SIG	ND	SIG	151	↗
TC1a. Freqüència mitja de pas (autobús)	TMESA	ND	TMESA	18,9	↗
TC1b. Velocitat comercial del transport urbà en autobús	TMESA	12,3	TMESA	13	↗
VP1. Índex de motorització-turismes	Anuari	434,98	Anuari	423,03	↘

Indicadors	Font (2009/2010)	Valor (2009/2010)	Font (2014)	Valor 2014	PROPOSTA 2021
VP3. IMD de la xarxa viària bàsica – veh-km	Aforaments	ND	Aforaments	10.732	→ ↗
VP4. Ocupació mitjana de l'automòbil	EMQ 06	1,24	EMQ 06	1,35 (cotxe. Motos no)	↗
A1a. Places d'aparcament en superfície	SIG	ND	SIG	43,55% (39748p /91249 turismes)	↘
A2. Aparcament regulat	SIG	1.800	SIG	2.306 places o 10,69 %(tant per mil)	↗
M1. Percentatge de vehicles pesats	Aforaments	ND	Aforaments	ND	↘
M2. Zones càrrega i descàrrega	SIG	480	SIG	1.284	→ ↘
AM1. Emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle	MediAmbient Aj	342.540	MediAmbient Aj	ND	↘
AM2. Superació dels nivells de qualitat de l'aire causat pel trànsit (PM10)	MediAmbient Aj	5	MediAmbient Aj	5	↘
AM2. Emissions PM10 / Habitant	MediAmbient Aj	0,0008	MediAmbient Aj	0,124340	↘
AM2a. Emissions NOx / Habitant	MediAmbient Aj	0,011	MediAmbient Aj	3,540908	↘
AM3. Nivells d'intensitat sonora	MediAmbient Aj	18,3	MediAmbient Aj	18,3	↘
AM4. Consum energètic del transport per carretera	MediAmbient Aj	111.686	MediAmbient Aj	ND	↘
AM4a. Consum energètic del transport per carretera / Habitant	MediAmbient Aj	0,5479	MediAmbient Aj	ND	↘

(*) *ND: no disponi*

7. PROCÉS PARTICIPATIU

El Pla ha estat redactat seguint un procés obert de participació, en les diferents fases del procés de redacció, amb la voluntat d'obtenir un Pla de Mobilitat que compti amb un ampli suport ciutadà per afrontar els problemes relacionats amb la mobilitat i el transport de forma compromesa amb la sostenibilitat, la igualtat social i la qualitat mediambiental de la nostra ciutat. Tot plegat, ha permès copsar la percepció del personal tècnic dels diferents departaments municipals i de la ciutadania en els diferents barris, sobre les mesures suggerides, així com la incorporació de noves mesures proposades. El model de participació contemplava dos canals de participació ciutadana: una enquesta per conèixer la percepció de la mobilitat dels ciutadans i ciutadanes, a la que han respòs més de 1.000 persones, i sessions informatives amb tallers de participació on es va recollir l'opinió de 250 persones, moltes d'elles en representació d'entitats o associacions. Alhora, s'han rebut 43 aportacions individuals a traves del web de revisió del pla de mobilitat: www.terrassa.cat/plamobilitat.



Imatge del procés de participació de propostes del PMU 2016-2021, corresponent al personal tècnic municipals.

El 18 de novembre 2015 es va realitzar la darrera sessió de participació amb 75 persones.



Imatge del procés de participació de propostes del PMU 2016-2021, corresponent a la taula de mobilitat, comissions de districtes i de medi ambient, i al conjunt de ciutadania.