PACTE PER LA MOBILITAT SOSTENIBLE DEL POLÍGON EL PLA

1. Justificació

La mobilitat sostenible es concep com aquella capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre per al futur els recursos naturals existents. Per tant, representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinades a recuperar la qualitat de l'espai urbà afavorint els modes de transport que menys recursos naturals consumeixen i menys costos ambientals provoquen. I tot plegat, comptabilitzant les necessitats i drets de mobilitat amb el dret de tothom a un entorn de qualitat.

El Pacte per a la Mobilitat és l'instrument per definir i implantar progressivament un model de mobilitat i accessibilitat dels treballadors més sostenible i segur. Es fonamenta en els principis de l'accessibilitat universal, la seguretat, l'eficiència, l'equitat, el benestar i la convivència, i s'emmarca en un model d'ordenació territorial i planificació urbanística que prioritza la relació humana i el desenvolupament socioeconòmic integral.

El Pacte per a la Mobilitat està obert a tots els agents socials i econòmics que intervenen en la planificació, gestió i funcionament del polígon industrial, motiu pel qual té com a objectiu prioritari cercar la participació, la concertació i el consens dels seus representants a l'hora de corregir col·lectivament les disfuncions i formular els reptes que han de permetre avançar vers un escenari més sostenible. La redacció i aprovació d'aquest Pacte és, per tant, el resultat de la voluntat de progressar plegats, administració, empreses, sindicats i operadors de transport.

El Pacte per a la Mobilitat no neix només com una declaració d'intencions, sinó com una eina eficaç que planteja actuacions concretes per a la millora de l'accés dels treballadors a la seva feina. Per aquest motiu, es dota dels mecanismes de control i seguiment que permetin avaluar periòdicament el nivell de compliment dels compromisos adquirits.

2. Criteris

L'accessibilitat universal

Els treballadors tenen dret a una mobilitat sostenible; és a dir, a desplaçar-se fins al seu lloc de treball en mitjans o sistemes de transport eficients, eficaços i saludables, i no ser exclosos laboralment per no disposar de permís de conduir o vehicle privat a motor.

La seguretat vial

L'accés dels treballadors al seu lloc de feina s'ha de realitzar en condicions de seguretat, sobretot en aquells casos en què es fan servir mitjans o sistemes de transports més vulnerables com l'anar a peu o en bicicleta. Atès que una part important del trànsit de vehicles a motor és de camions i vehicles pesats, cal crear un entorn viari amb espais protegits que afavoreixin la mobilitat sostenible, en el que es respectin i compleixin les normes bàsiques de convivència, i que redueixi a zero l'accidentalitat viària i els efectes que se'n deriven.

L'eficiència i l'eficàcia

El model de mobilitat ha de tenir en compte el comportament energètic de cada mitjà i sistema de transport per tal d'afavorir els més eficients i contribuir a fer un ús més racional dels recursos disponibles. La jerarquització i segregació de l'espai viari contribueix a regular el flux de vehicles i de persones a fi de minimitzar els desplaçaments i les distàncies recorregudes.

El benestar de les persones

La millora de la qualitat de vida de les persones ha de ser l'objectiu prioritari de tota estratègia o política d'actuació, sigui en l'àmbit que sigui. La creació d'un espai públic amb un nivell baix d'emissions, fums i soroll contribueix a pacificar la xarxa viària, reduir el risc d'accident i augmentar el benestar dels treballadors. El dinamisme econòmic ha de ser compatible amb un entorn de qualitat.

La competitivitat de les empreses

Un model de mobilitat i accessibilitat dels treballadors insostenible afecta el dinamisme econòmic dels centres d'activitat econòmica i productiva. La pèrdua de temps a causa de la congestió, l'augment del temps de desplaçament en mitjans privats a motor i l'empitjorament de la qualitat de l'entorn redueix la competitivitat de les empreses, dels municipis, dels sectors econòmics i, per extensió, del conjunt del país.

La participació i el consens

El Pacte per la Mobilitat té la voluntat d'integrar tots i cadascun dels col·lectius i agents socials presents al polígon i/o que intervenen en la planificació i la gestió de l'accessibilitat dels treballadors, considerant d'una manera pactada les necessitats tant sectorials com territorial, i fomentant la participació i el debat permanent.

3. Elements més destacats de l'estat de la mobilitat al polígon

⇒ L'accessibilitat i la mobilitat al polígon

Mobilitat en transport públic

Hi ha un 15% dels treballadors i treballadores del Pla que arriben al polígon en transport públic, comptabilitzant conjuntament l'oferta ferroviària (7%), l'autobús interurbà (amb un 5%) i el servei urbà (3%).

Les freqüències dels serveis de transport públic que arriben al polígon El Pla són de 11 minuts, tant pel ferrocarril com pel servei interurbà que comunica amb Barcelona. A priori aquesta freqüència sembla correcta.

El principal problema amb què es troben els usuaris de Renfe és la distància entre les estacions de tren i la zona industrial (entre 1 i 2 km fins al centre del polígon), fet que desincentiva els desplaçaments a peu, especialment en dies freds, de calor o bé en dies de pluja.

Per altra banda, els usuaris del ferrocarril es troben amb una manca de coordinació horària amb els autobusos urbans i interurbans que els poden acostar al seu lloc de treball.

Per als usuaris d'autobús el principal inconvenient que tenen és la manca de fiabilitat horària del servei. Hi ha un conjunt d'obres a la via pública que afecten el recorregut del servei interurbà (i també urbà), provocant freqüències molt irregulars que malmeten el servei en el seu conjunt.

Un 20% dels desplaçaments entre casa i feina dels treballadors i treballadores són multimodals, destacant les combinacions RENFE + a peu, metro + RENFE + bus urbà i metro + RENFE + peu. Per a la tornada també es fa servir la combinació bus interurbà + RENFE + metro.

Cal saber que un 53% de la mostra analitzada no coneix l'oferta de transport públic (58% dels homes i 44% de les dones).

Mobilitat a peu

Un 7% dels treballadors i treballadores arriba al polígon a peu. Una quarta part d'aquests són veïns de Molins de Rei o de Sant Feliu de Llobregat.

Les voreres tenen amplades adequades i existeix il·luminació a tots els carrers encara que la intensitat d'aquesta no és suficient, especialment a l'entorn de les parades d'autobús.

Des dels nuclis urbans veïns, així com des de les estacions de tren, les distàncies a caminar són el principal inconvenient (entre 1 i 2 km, entre 15 i 30 minuts), així com la indisciplina d'aparcament que incomoda el trajecte a peu.

Un aspecte molt destacat per la mostra analitzada ha estat la manca d'arbrat (i ombra) en la majoria dels carrers del polígon, que impossibilita desplaçaments còmodes durant el període estival.

Les parades de transport interurbà al llarg de l'antiga N- 340 sovint no compten amb connexions segures per als vianants (semàfors o passos de vianants senyalitzats), i els usuaris d'aquest servei efectuen regularment encreuaments perillosos.

Per últim cal destacar que les persones amb mobilitat reduïda no compten amb cap itinerari adaptat dintre el polígon industrial.

Mobilitat en bicicleta

Els pocs usuaris de la bicicleta generalment circulen per la calçada del trànsit motoritzat, però demanen un espai específic per a aquest mitjà, que els confereixi seguretat, des dels municipis veïns i des de l'altra banda del riu.

El Pla Director de la Bicicleta de Sant Feliu de Llobregat, document consensuat per les diferents entitats i grups polítics de la ciutat, creu necessària una connexió segura en bicicleta entre Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat per l'antiga N-340 i per l'Av. Pla (pel Parc Agrari, itinerari de passeig).

El desenvolupament d'aquest Pla és una oportunitat per donar més pes a un mode de transport amb molta potencialitat en les zones més planeres d'aquests municipis (des de la línia ferroviària cap al riu Llobregat). Tant les distàncies com l'orografia del polígon, així com les edats de la major part dels treballadors i treballadores del polígon, fan aquest mitjà molt viable tant per connectar els centres urbans com per la connexió des de les estacions de tren.

Mobilitat en vehicle privat

L'accés al polígon del Pla es realitza principalment en vehicle privat motoritzat, en un 77% dels casos.

Els principals inconvenients que troben els usuaris de vehicle privat són la congestió per accedir al polígon o l'aparcament, així com la semaforització, que per alguns és insuficient i per altres és excessiva.

Altres aspectes comentats per la mostra analitzada són la circulació de massa trànsit pesant, així com unes velocitats excessives dintre el polígon.

S'han comptabilitzat unes 2.500 places d'aparcament permès a la via pública del polígon. Només comptant la mostra d'empreses hi ha unes 1.400 places interiors. Es conclou que l'oferta d'aparcament és suficient, tenint en compte, a més, que a mig matí es detecten places lliures. Un dels aspectes que cal millorar és la seguretat viària en les incorporacions a l'Av. Pla, així com la manca de visibilitat de diverses senyals en cruïlles interiors del polígon.

En definitiva, es tracta de regular i controlar l'aparcament en benefici de la mobilitat sostenible, principalment, per garantir la seguretat i comoditat dels vianants i dissuadir de l'ús excesiu del vehicle privat.

Conseqüències del model actual de mobilitat

S'ha realitzat el càlcul per conèixer els efectes de la mobilitat dels treballadors/es del polígon sobre la contaminació i els gasos d'efecte hivernacle.

Es tracta d'un tema d'especial rellevància donat que tant Molins de Rei com Sant Feliu de Llobregat són zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules (Decret 226/2006). Així, cal estar atents al Pla d'Actuació de la Generalitat de Catalunya (Decret 152/2007) per reduir aquests contaminants atmosfèrics.

4. Objectius

El següent decàleg d'objectius té un caràcter estratègic i està basat en els principis inspiradors descrits abans. Per aquest motiu, ha de ser considerat una declaració d'intencions que cal traduir *a posteriori* en actuacions i mesures concretes derivades.

1. Configurar un **model de polígon industrial accessible i segur** per a tots els treballadors i treballadores, que garanteixi el seu dret a una mobilitat sostenible en un espai públic de qualitat.
2. Fomentar la **cooperació** entre les administracions, empreses i sindicats, i crear òrgans de planificació i gestió de la mobilitat sostenible dels treballadors.
3. Reduir la **mobilitat en vehicle privat a motor** per garantir un entorn amb menys emissions, fums, soroll i accidentalitat viària.
4. Implantar una **xarxa de transport públic col·lectiu** plenament integrada i adaptada als horaris laborals dels treballadors.
5. Promoure **beneficis econòmics i fiscals** per afavorir la utilització dels mitjans de transport més sostenibles.
6. Fomentar la **intermodalitat entre tots els mitjans** de transport públics i privats per millorar l'eficiència del model de mobilitat.
7. Impulsar un canvi social i cultural entre els treballadors en relació als seus **hàbits de mobilitat**, i fomentar les actuacions comunicatives des de l'Administració i les empreses.
8. Incorporar **noves tecnologies i sistemes de gestió de la mobilitat** que contribueixin a implantar un model de mobilitat més sostenible.
9. Considerar la **mobilitat a peu i en bicicleta** com a alternatives reals de mobilitat en els polígons.
10. Desenvolupar eines i instruments que permetin avaluar els progressos de l'aplicació del Pacte per la Mobilitat

5. Pla d'acció

a. Línies estratègiques
   i. Gestió de la mobilitat
   ii. Mobilitat en el transport públic i col·lectiu
   iii. Mobilitat a peu
   iv. Mobilitat en bicicleta
   v. Mobilitat en vehicle privat
   vi. Contaminació atmosfèrica i efecte hivernacle

b. Accions

   i. Gestió de la mobilitat

Actuació 1	**Consolidació de la Mesa de Mobilitat del polígon**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, Diputació, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 0 €

Actuació 2	**Creació de la figura del Gestor de la mobilitat del polígon**
Prioritat	Alta

Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, Diputació, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 3.000 € Manteniment 23.000€ Administracions, UE, Diputació i Empreses

Actuació 3	**Realització de Plans de Mobilitat d'Empresa**
Prioritat	Mitja
Moment d'execució	2008 – 2010
Actors implicats	Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 15.000 € Empreses i ICAEN

ii. Mobilitat en el transport públic i col·lectiu

Actuació 1	**Millora de la informació a l'usuari habitual i potencial**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008
Actors implicats	ATM, DGTT, EMT i Operadors de transport públic
Proposta de finançament	Inversió 20.000€ Manteniment 3.000€ ATM, DGTT, EMT i Operadors de Transport Públic

Actuació 2	**Millora de la velocitat comercial del servei d'autobús**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008-2010
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, DGTT, EMT i Operadors de transport públic
Proposta de finançament	Inversió 20.000€ Manteniment 3.000€ Ajuntaments, ATM, DGTT , EMT i Promotors d'obres

Actuació 3	**Millora de la velocitat comercial del servei d'autobús**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, DGTT, EMT i Operadors de transport públic
Proposta de finançament	Manteniment 15.000€ ATM, DGTT, Empreses i EMT

Actuació 4	**Millora de l'equipament de les parades d'autobús**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008-2010
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, DGTT, EMT i Operadors de transport públic
Proposta de finançament	Inversió 120.000€ Manteniment 10.000€ Ajuntaments, ATM, DGTT i EMT

Actuació 5	**Recolzament des del polígon a la continuació del tramvia fins a l'intercanviador de Quatre Camins**
Prioritat	Mitja
Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, DGTT, Empreses, EMT, Operadors de transport públic i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 0€

Actuació 6	**Creació d'un servei llançadera entre les estacions de ffcc i el polígon**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008-2010
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, DGTT, Empreses, EMT, Operadors de transport públic i Sindicats
Proposta de	Manteniment 200.000€

finançament	Ajuntaments, ATM, DGTT, EMT, Empreses i Operadors de transport públic

iii. Mobilitat a peu

Actuació 1	**Arranjament dels itineraris d'accés a les estacions de ffcc i nuclis urbans**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2009 – 2010
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 200.000€ Manteniment 5.000€ Ajuntaments i ATM

Actuació 2	**Control de l'aparcament sobre les voreres**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 0€ Ajuntaments

Actuació 3	**Eliminació de la vegetació invasiva a les voreres**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments
Proposta de finançament	Manteniment 3.000€ Ajuntaments

Actuació 4	**Permeabilització de l'antiga N-340 i Av. Pla**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008 – 2010
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 160.000€ Ajuntaments

Actuació 5	**Creació d'itineraris accessibles per a PMRs**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Manteniment 200.000€ Ajuntaments

Actuació 6	**Arranjament dels itineraris d'accés a les parades d'autobús**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008
Actors implicats	Ajuntaments, ATM, DGTT, Empreses, EMT, Operadors de transport públic i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 60.000€ Ajuntaments

iv. Mobilitat en bicicleta

Actuació 1	**Creació d'itineraris ciclables d'accés al polígon**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2009 – 2010
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 80.000€ Ajuntaments, DPTOP i Diputació

Actuació 2	**Creació d'un servei públic de bicicletas**
Prioritat	Mitja
Moment d'execució	2009 – 2010
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 150.000€ Manteniment 27.000€ Ajuntaments i Empreses

Actuació 3	**Promoció de l'ús de la bicicleta**
Prioritat	Mitja
Moment d'execució	2008
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Manteniment 2.000€ Ajuntaments i Empreses

Actuació 4	**Creació d'aparcaments segurs per a bicicletas**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses, Operadors de transport i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 6.000€ Ajuntaments, Empreses i Operadors de transport públic

v. Mobilitat en vehicle privat

Actuació 1	**Promoció del cotxe compartit**
Prioritat	Mitja
Moment d'execució	2008
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 3.000€ Manteniment 2.000€ Ajuntaments i Empreses

Actuació 2	**Reducció de l'aparcament de vehicles pesants al polígon**
Prioritat	Mitja
Moment d'execució	2009 – 2010
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Organitzacions de camioners
Proposta de finançament	Inversió 3 – 4 milions € Ajuntaments i DPTOP

Actuació 3	**Regulació i control de l'aparcament**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 15.000€ Ajuntaments

Actuació 4	**Manteniment de la visibilitat de la senyalització vertical**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Manteniment 3.000€ Ajuntaments

Actuació 5	**Millora de la senyalització horitzontal**
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2009 – 2010
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de	Inversió 150.000€

finançament	Ajuntaments

Actuació 6	Millora de la seguretat viària
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 40.000€ Ajuntaments

Actuació 7	Redireccionament del trànsit pesant que no té com a destinació el polígon
Prioritat	Mitja
Moment d'execució	2011 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments i Empreses
Proposta de finançament	Inversió 0€ Ajuntaments

vi. Contaminació atmosfèrica i efecte hivernacle

Actuació 1	Disminuir la contaminació atmosfèrica i l'efecte hivernacle provocats per la mobilitat dels treballadors/es del polígon
Prioritat	Alta
Moment d'execució	2008 – 2013
Actors implicats	Ajuntaments, Empreses i Sindicats
Proposta de finançament	Inversió 20.000€ Manteniment 3.000€

6. Gestió del pacte

⇒ Llistat d'actors implicats

Administracions

- Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
- Ajuntament de Molins de Rei
- Generalitat de Catalunya
- Diputació de Barcelona
- Autoritat Territorial de Mobilitat
- Entitat Metropoliana de Transport

Empreses i entitats

- Comissions Obreres de Catalunya
- Unió General de Treballadors de Catalunya
- Associació d'empresaris del Polígon Industrial del Pla de Sant Feliu de Llobregat
- Associació d'empresaris del Polígon Industrial del Pla de Molins de Rei

- Operadors de transport (Soler i Sauret i RENFE)

Aquest Pacte ha estat elaborat en el marc del projecte GESMOPOLI finançat pel programa LIFE – Medi Ambient de la Unió Europea.

18 de setembre de 2008

SIGNATURES D'APROVACIÓ DELS ACORDS:

Manel Nadal, Secretari de Mobilitat de la Generalitat	Joan Antoni Baron, President delegat de l'àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona
Ivan Arcas, Alcalde de Molins de Rei	Juan Antonio Vázquez, Alcalde de Sant Feliu de Llobregat
Lluís Porta, President d'AEPLA de Molins de Rei	Ramon Pons, President d'AEPLA de Sant Feliu de Llobregat
Aurora Huerga, Secretaria General de CCOO del Baix Llobregat	Juan José Casado, Secretari General de UGT del Baix Llobregat