

NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

LA NORMATIVA COMO INSTRUMENTO DE APOYO AL PLAN DE MOVILIDAD



TERRASSA
Barcelona | Cataluña



Objetivos

- Aumentar los desplazamientos a pie.
- Educar, informar y sensibilizar la población hacia una cultura de movilidad saludable y segura.
- Fomentar los combustibles y las tecnologías menos contaminantes.
- Evitar la sobreprotección del automóvil.
- Dotar las actuaciones en materia de movilidad de un marco normativo local adaptado a los nuevos medios de transporte, usos del espacio público y retos de sostenibilidad.

Ámbitos de actuación



- ▶ seguridad vial
- ▶ calmado tráfico
- ▶ ciudad 30
- ▶ peatones / movilidad reducida
- ▶ bicicleta / VMP
- ▶ zonas de bajas emisiones
- ▶ planificación
- ▶ normativa



Terrassa lleva años impulsando una política urbanística y de ordenación del espacio público en sintonía con una estrategia de movilidad sostenible dirigida a **crear un modelo de ciudad más seguro, saludable y confortable para la ciudadanía**. En el año 2003, el Ayuntamiento aprueba el primer Plan de movilidad, documento que se actualiza en 2017 y que da pie a la elaboración de la actual Ordenanza de movilidad.

MÁS SEGURIDAD VIAL Y CALIDAD AMBIENTAL

La elaboración de la Ordenanza se inicia en enero de 2019 con un **proceso de participación mediante consultas con los distintos actores y entidades** a través de la Mesa de Movilidad de la ciudad, así como también a través de una Consulta Pública en marzo del mismo año. Se aprueba finalmente en enero de 2021, y es el resultado de la fusión de la Ordenanza reguladora de la parada, estacionamiento y retirada de vehículos y bienes muebles de la vía pública (1991), y la Ordenanza reguladora de la circulación de personas y vehículos en la vía urbana (1997, modificada en 2010).

En lo que se refiere a la mejora de la seguridad viaria, la principal novedad que se introduce es **la reducción de la velocidad genérica**

de las vías urbanas de 50 km/h a 30 km/h, excepto en aquellas vías de dos o más carriles de circulación, donde se mantiene el límite hasta ahora vigente de 50 km/h.

Esta actuación va acompañada de medidas graduales para reducir el uso del automóvil e impulsar los desplazamientos en otros medios de transporte, ya que la Ordenanza regula también qué condiciones de circulación y estacionamiento se podrán implementar en la nueva Zona de Bajas Emisiones creada





en el centro de la ciudad, así como en otros espacios urbanos que, por motivos ambientales o de seguridad, requieran una regulación especial puntual o temporal.

NUEVAS ÁREAS PEATONALES

Otros de los objetivos prioritarios en la estrategia de movilidad sostenible de Terrassa es aumentar los desplazamientos a pie, **apostando por las áreas de peatones y los itinerarios seguros**. Dos artículos de la Ordenanza, concretamente (26 y 27), hacen referencia a estas áreas y a las calles de convivencia, donde el límite de velocidad permitido es de 20 km/h.

En los últimos meses se han impulsado distintas áreas que duplicarán el espacio peatonal en los barrios del centro de la ciudad. Las nuevas zonas peatonales son Gran Vapor, Paseo Marítimo, Vapor Ventalló y la ampliación de la zona actual de la isla peatonal, se han peatonalizado también distintas calles y se han introducido restricciones en otras.

La red de calles, sin embargo, supera los 400 km, lo que dificulta llevar a cabo a corto plazo todas las obras de acondicionamiento y de mejora de la accesibilidad necesarias. Por este motivo, la Ordenanza permite **habilitar espacios**

en calzada para la circulación de peatones, dotándolos de la señalización adecuada para garantizar la convivencia segura con los vehículos a motor.

ESPACIO VIARIO FLEXIBLE

Dado que el Plan de movilidad contempla asimismo la creación de grandes áreas de regulación del aparcamiento en calzada como uno de los principales instrumentos en la transformación de los hábitos de movilidad, la Ordenanza **establece las distintas tipologías de aparcamiento**

(áreas azules y verdes), e indica los sistemas de pago a utilizar. Estas tipologías incluyen a las motos y ciclomotores, ya que se prohíbe su estacionamiento en las aceras. La creación de carriles multiuso permitirá también **gestionar el espacio viario de forma flexible y adaptada a las necesidades de cada momento**: circulación de transporte público en hora punta, operaciones de carga y descarga, o estacionamiento nocturno de residentes, por ejemplo.



REGULACIÓN DE LOS NUEVOS VMP

Por otro lado, la **presencia creciente de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en la vía pública**, ha dado lugar a situaciones de riesgo entre peatones y usuarios de estos nuevos vehículos, debido a que éstos últimos suelen circular por las aceras a velocidades elevadas. La Administración autonómica, ante la imposibilidad de asimilar los VMP a una categoría determinada de movilidad, propone a los municipios que las

condiciones de circulación se regulen a través de las ordenanzas municipales hasta que se elabore una normativa específica de rango superior.

Entendiendo los riesgos que su circulación conlleva, pero atendiendo también a que son **una alternativa más económica y sostenible para sustituir turismos y motocicletas** (a la vez que se pueden combinar con el transporte público colectivo), la Ordenanza permite su uso en una gran parte del espacio urbano, aunque

limitando la edad de uso a partir de los 14 años y prohibiendo su circulación por calzadas de más de 30 km/h para evitar riesgos de atropello.

En lo que se refiere a la **bicicleta**, se aconseja que ésta circule por la parte central del carril, lo que evita los adelantamientos en situaciones de riesgos y la exposición de los ciclistas ante la apertura de puertas de vehículos estacionados o maniobras de aparcamiento.



REDUCIR UN 12% EL VEHÍCULO PRIVADO A MOTOR

La aprobación de la nueva Ordenanza de movilidad -enmarcada en el Plan de Movilidad Urbana 2016-2021- supone un paso fundamental, para ejecutar las principales acciones y proyectos previstos con el fin de continuar avanzando hacia un espacio público más seguro, saludable y confortable: la campaña Revolució Verda, la regulación de los VMP con pictogramas en calzada, las nuevas áreas de peatones y bajas emisiones, los pasillos de peatones en calzada, las reservas escolares y las áreas exprés, principalmente.

Uno de los objetivos más ambiciosos del PMU es, en este sentido, reducir un 12% el uso del vehículo privado con respecto a 2014. El Plan establece en total 96 acciones orientadas, principalmente, a mejorar la calidad ambiental de la ciudad, la seguridad vial y la habitabilidad de la ciudad.

Áreas implicadas

- Servicio de Movilidad
- Servicio de Urbanismo
- Servicio de Gestión del espacio público
- Servicio de Vía pública
- Servicio de Medio ambiente y sostenibilidad
- Servicio de Proyectos y obras
- Policía municipal

Datos de contacto

Betina Verger
Departamento de Planificación
Servicio de Movilidad
Área de Servicios Territoriales y Seguridad
Ayuntamiento de Terrassa
mobilitat@terrassa.cat
www.terrassa.cat/es/mobilitat