

DOCUMENT DE CONSULTA PREVIA A L'ELABORACIÓ I APROVACIÓ DEL REGLAMENT DEL SERVEI



Cerdanyola del Vallès, a 17 de desembre de 2021



Índex:

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS	3
2. DIAGNOSIS DE L'ESCENARI ACTUAL DE LA ZONA REGULADA.....	4
3. NECESSITAT I OPORTUNITAT DE LA NOVA REGULACIÓ	7
4. OBJECTIUS DE LA NORMA O EL REGLAMENT	9
5. POSSIBLES SOLUCIONS ALTERNATIVES REGULATORIES I NO REGULATORIES	13
6. ACCIONS DE MOBILITAT SOSTENIBLE SOBRE LA ZONA DE REGULACIÓ DE L'APARCAMENT	14
7. FINALITAT DE LA CONSULTA	17

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

En data 31 de juliol de 2021 va finalitzar l'encàrrec de gestió i l'explotació del servei de control de l'estacionament de vehicles en la via pública "zones blaves" per part de l'empresa municipal Cerdanyola Promocions Municipals SLU.

Aquesta fita, obre la possibilitat d'establir un nou sistema de gestió i explotació del servei de control de l'estacionament regulat de la ciutat que s'adapti millor a situació social i econòmica que va esdevenir un cop passat l'estat d'alarma (maig de 2021).

L'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès per iniciativa del govern de la ciutat, pretén trobar estímuls per a la normalització de l'activitat econòmica i social de la ciutat i especialment del petit comerç, pel que la gestió de les places d'aparcament regulat es considera una eina fonamental per fomentar aquestes iniciatives.

L'objectiu de la nova estratègia rau en garantir la rotació de les places ubicades a les zones amb major demanda, analitzar el seu funcionament de forma integral i evitar l'indisciplina i les parades irregulars que afecten a la resta de mobilitats del centre de la ciutat.

Per aconseguir aquest objectiu existeixen diverses tipologies de places i sistemes de gestió i control, tant de pagament com gratuïtes.

En aquest sentit, els serveis tècnics de Mobilitat van informar favorablement a optar per la transformació de les zones regulades d'estacionament (zones blaves) en zones taronja d'ús gratuït però amb temps limitat d'estacionament.

Aquest plantejament tenia tres objectius fonamentals:

- a. Garantir una correcta rotació de l'espai públic i conèixer la demanda global.
- b. Evitar les indisciplines i parades irregulars
- c. Potenciar l'activitat de la ciutat.

Amb aquesta antecedents el Ple va acordar:

SUSPENDRE PROVISIONALMENT la prestació el servei de l'estacionament amb control horari limitat "zona blava" a partir del dia 1 de setembre de 2021, fins que s'aprovi definitivament el projecte d'establiment i reglament del servei públic de l'estacionament amb control horari limitat "zona taronja" i com a màxim durant el termini d'1 any a comptar des del dia 1 de setembre de 2021.

L'objectiu del present document es informar sobre els avantatges i inconvenients de cada sistema de regulació de l'aparcament en calçada, descrivint els fonaments i les característiques l'escenari actual de regulació, informant de les diferents alternatives de regulació que caldria considerar en un reglament i descriure les característiques del territori que faciliten una o altre tipus de regulació.



2. DIAGNOSIS DE L'ESCENARI ACTUAL DE LA ZONA REGULADA.

a. Funcionalitat de l'escenari previ.

Abans de la regulació establerta a la prova pilot, la zona blava de Cerdanyola del Vallès tenia una rotació aproximada de entre 30.000 i 35.000 vehicles al mes, el que suposava una rotació diària d'aproximadament 1.600 vehicles al dia.

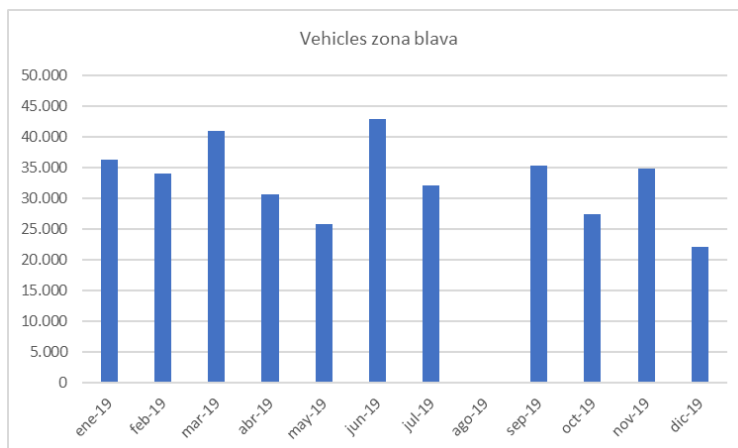
Concretament a l'octubre de 2019 (abans de la pandèmia) el nombre de vehicles que van utilitzar la zona blava va ser de prop de 30.000. Aquests vehicles són els que abonen la taxa corresponent i els que utilitzen l'APP que regula el seu ús, la utilització sense abonar la taxa o la picaresca no estan incloses en aquestes dades.

17104 - Cerdanyola del Vallès		Nº	
EXP	UBICACIÓ	PLACES	SERVEIS
1	Avinguda Sant Iscle 25	23	1651
2	Carrer Reis 24	11	1104
4	Avinguda Sant Iscle 4	22	1661
5	Carrer Sant Antoni 52	20	1585
6	Passeig Cordelles 9	11	1490
7	Passeig Cordelles 17-19	15	1364
8	Carrer Torrent 14	14	1075
9	Carrer Anselm Clavé 14	7	771
11	Avinguda Catalunya 53B	14	573
12	Carrer Lluís Companys 12	16	1503
13	Avinguda Primavera 19	22	924
14	Carrer Pineda 2	10	1585
15	MERCAT (c/Sant Casimir)	22	2144
16	Carrer Reis 22	26	1160
17	Avinguda Catalunya 31	17	2334
18	Carrer Sant Domènec 3	7	1073
19	Carrer Sant Francesc 6	18	862
20	Carrer Santa Anna 9	15	1692
21	Passeig Pont 55	23	900
22	Plaça Velázquez S/N	8	852
23	Carrer Pineda 10	12	498
24	Carrer Sant Enric	23	434
25	Carrer Sant Casimir 3-5	8	700
		364	27935

S'han triat les dades d'aquest mes per poder comparar-les amb les del mes d'octubre de 2021, segon mes de funcionament de la zona taronja.

L'evolució de la rotació al 2019 va ser la següent:

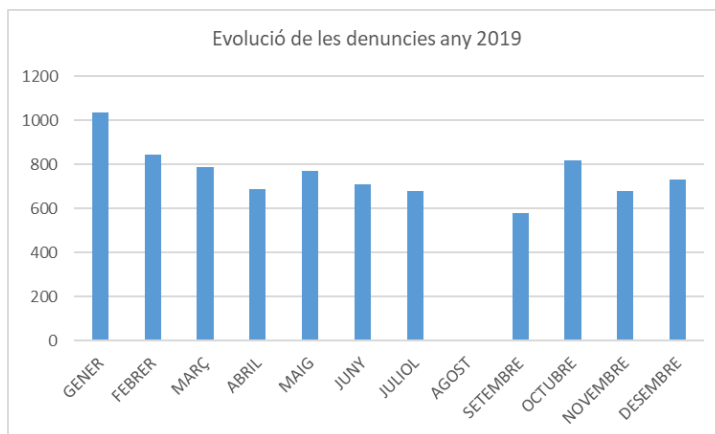
	vehicles/mes	veh/dia
ene-19	36.332	1.651
feb-19	34.034	1.547
mar-19	40.986	1.863
abr-19	30.708	1.396
may-19	25.919	1.178
jun-19	43.022	1.956
jul-19	32.205	1.464
ago-19		
sep-19	35.447	1.611
oct-19	27.498	1.250
nov-19	34.951	1.589
dic-19	22.129	1.006
MITJANA	33.021	1.501



Habitualment, el nombre de vehicles que no abonen la taxa corresponen ronda el 30%-35% del total de vehicles, pel que el nombre de persones usuàries reals de la zona blava era de prop de 2.000 cada dia de mitjana.

Pel que fa a les denúncies de zona blava, l'evolució mensual durant l'any 2019 va ser la següent:

ZONA BLAVA	
DENÚNCIES 2019	
GENER	1037
FEBRER	844
MARÇ	788
ABRIL	686
MAIG	769
JUNY	710
JULIOL	677
AGOST	0
SETEMBRE	579
OCTUBRE	820
NOVEMBRE	680
DESEMBRE	731
	8321



Es van realitzar 8.321 denúncies en tot l'any, d'aquestes, aproximadament 4.961 s'anul·len del pagament, ja que són abonades al parquímetre un cop abonada la taxa corresponen d'anul·lació.

b. Punts febles detectats

El sistema d'Àrea blava té punts positius alhora de fomentar la rotació de vehicles per plaça i permet consolidar el concepte de pagar per aparcar al carrer, concepte útil per valorar l'espai públic i convidar a desplaçar-se amb mitjans sostenibles de transport.

Però aquest sistema també té diferents punts febles que a Cerdanyola del Vallès es van veure incrementats en els darrers anys de funcionament, sobretot aquells que repercuteixen en les operacions d'aparcament no pagades, la indisciplina per ocupar espais propers a la zona blava que envaïen voreres, passos de vianants, ocupaven carrils de circulació, etc.

L'increment de la indisciplina en aquestes zones derivava en una mala praxis en el funcionament de la mobilitat (sobretot la de les persones més vulnerables, vianants, ciclistes, etc.) i un esforç més important en vigilància dels agents de zona blava i de la Policia Local.

D'acord amb a la nova mobilitat provocada durant i després de la pandèmia, els condicionants econòmics, socials i emocionals han patit fortes variacions.

En aquest sentit i en paral·lel amb l'esforç municipal per aconseguir impulsar la mobilitat sostenible al centre de la ciutat (veure punt 6), s'aposta per recolzar a l'activitat i al petit comerç local, amb l'objectiu de fomentar el consum intern i protegir als residents que realitzen les seves activitats dins del municipi.

Aquesta protecció de les activitats econòmiques del centre de la nostra ciutat, va en línia d'evitar els desplaçaments en cotxe lluny dels centres de les ciutats (normalment estacionament gratuït) cosa que obliga a realitzar més quilometres en vehicle privat i suposa un increment d'emissions contaminants i de combustible.

A la mateixa vegada, la utilització de les noves tecnologies de control que es poden implementar, permeten controlar el 100% de les àrees d'estacionament regulat de la ciutat, evitant les parades incontrolades i comptabilitzant tots els usos de la via pública de cada vehicle, el nou sistema iniciat a la prova permet controlar la mobilitat de tots els vehicles que estacionen (tant turismes com furgonetes o camions), ja que identifica als vehicles a través de l'APP.

Per contra, el sistema iniciat com a prova pilot, pràcticament no rep ingressos per la rotació i esdevé un cost per un nou servei públic es finança a través dels pressupostos de l'ajuntament de Cerdanyola del Vallès.

c. Iniciatives de millora o de solució.

Les iniciatives plantejades a la prova pilot per millorar el servei de zona blava, es determinen d'acord amb a quatre factors:

- a. La **potenciació del comerç local i la contenció dels desplaçaments** (menys quilometres recorreguts).
- b. **El foment i el control** exhaustiu de la rotació de vehicles
- c. La utilització de les noves tecnologies pel control i disposar de **dades obertes** del seu funcionament tant per part de l'ajuntament com de totes els persones usuàries.
- d. **L'eficiència en el control del servei**, que permeti que el personal actual pugui fer altres tasques inherents al servei de control de l'ús de la via pública.

Totes aquestes línies estratègiques de solució tenen una possible via de sortida amb la implementació d'una zona de rotació gratuïta que sigui controlada a través de dispositius intel·ligents i que permeti equilibrar un servei modern i adaptat a la ciutadania de Cerdanyola del Vallès.



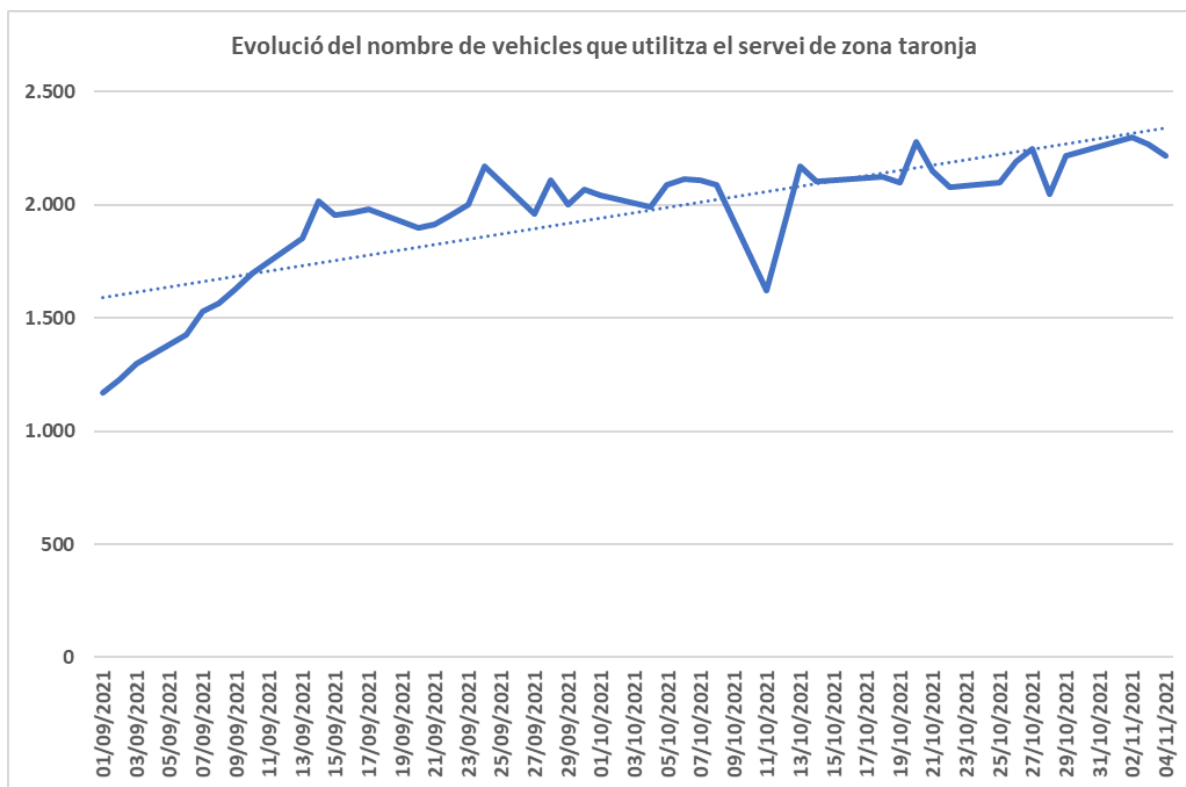
Tot i que en la prova pilot de la zona taronja que s'ha implementat té un caràcter generalista, no necessàriament s'ha d'aplicar de manera uniforme a tot el territori, ja que es una de les moltes formules de gestionar l'aparcament, que si bé en aquest moment pot ser encertada, en funció de l'àrea de la ciutat, del seu nivell de congestió i de rotació o de l'escenari social que es produeixi, la solució més encertada podria ser una altre. Per això, es pretén trobar la solució d'aparcament més adequada per a cada zona de la ciutat, en funció de les seves necessitats específiques.

Es pretén, amb l'anàlisi de les dades reals i escoltant l'opinió de la ciutadania, establir la regulació d'aparcament a la ciutat que més satisfaci l'interès general.

3. NECESSITAT I OPORTUNITAT DE LA NOVA REGULACIÓ

L'objectiu de la nova regulació és facilitar l'aparcament a les zones properes al centre de la ciutat, de tal manera que s'eviti la indisciplina, permeti una alta rotació i generi una major activitat econòmica amb major eficiència en els desplaçaments en vehicle privat, ~~intentant~~ impulsant que aquests siguin de més curta durada ja que pot tenir un efecte dissuasiu de la sortida de la ciutat per comprar.

De les dades d'utilització de la zona taronja durant els mesos de setembre i octubre de 2021 es pot constatar que aquesta pot ser eficaç per assolir els objectius pretesos.



Es comprova com efectivament la mitjana d'usos diaris de la zona taronja ha crescut de forma important des del seu inici al setembre de 2021 i sobrepassen els 2.000 usos diaris.

Fins i tot sembla, que la dada s'està estabilitzant al voltant dels 2.100/2.200 pot ser, una mica per sobre dels usos de la zona blava.

De la mateixa forma, el nombre d'avisos per incorrecta utilització de la zona taronja s'ha incrementat molt considerablement respecte al de la zona blava. Possiblement, per la facilitat en el control de la indisciplina, ja que les persones vigilants actualment poden fer un control online de les irregularitats en l'ús del servei.

ZONA TARONJA	
AVISOS 2021	
SETEMBRE	1426
OCTUBRE	2762
	4188

El nombre d'avisos per mala praxi de la zona taronja s'ha multiplicat per 3, el que afecta al seu bon funcionament.

Amb les primeres dades disponibles, es pot concloure que:

- Un manteniment o un lleuger creixement de la rotació d'aproximadament 5% durant el primer mes respecte al mateix mes del 2019.
- Reducció efectiva de la picaresca en la zones de pagament, ara es té el control del 100% de les operacions d'aparcament.
- Un efecte positiu sobre la demanda dels aparcaments soterrats, ja sigui de rotació o de lloguer (vehicles forans que no tenen APP).

- d. Un decrement de les necessitats de vigilància presencial en un 35-40%, derivat de la utilització d'aplicatius informàtic per al control de la zona d'estacionament.
- e. L'ús de les noves tecnologies permet integrar totes les àrees d'aparcament, amb inclusió de les àrees de distribució urbana de mercaderies(DUM).
- f. Una major utilització de la zona d'aparcament regulat, el que pot incidir en un increment de les activitats que s'hi desenvolupin (compres, tràmits personals o professionals, etc.)

4. OBJECTIUS DE LA NORMA O EL REGLAMENT

La nova normativa té per objecte establir el règim jurídic aplicable, en l'ús de les competències atorgades a l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès, per a la regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina de l'estacionament a la via pública, en determinades àrees del municipi segons les següents tipologies d'estacionament:

1. Àrea taronja (àrea d'aparcament regulat amb preferència per a la rotació gratuïta): Es tracta d'una regulació de l'oferta de places en calçada per facilitar l'aparcament a residents i visitants d'aquestes zones. El règim tarifari és completament gratuït en un temps limitat. L'objectiu és incrementar la rotació en zones comercials i centres d'interès respecte a l'aparcament no regulat.



2. Àrea DUM (àrea de Distribució Urbana de Mercaderies). Les places d'àrea DUM són aquelles àrees habilitades per poder fer la càrrega i descàrrega o el subministrament dels comerços amb un temps regulat.

3. Àrea Blava (àrea d'aparcament regulat amb preferència per a la rotació): Es tracta d'un estacionament regulat d'aparcament on la persona usuària abona la tarifa aprovada per l'Ajuntament pel temps que ocupi una plaça d'aparcament en calçada. L'objectiu és maximitzar la rotació de vehicles a les zones comercials i els centres neuràlgics.

4. Àrea verda (àrea d'aparcament regulat amb preferència per a residents): Es tracta d'una regulació de l'oferta de places en calçada per facilitar l'aparcament a les persones residents de l'àrea i fomentar l'ús de models de transport més sostenibles. El règim tarifari és diferent segons si la persona usuària resideix o no a l'àrea verda. Està pensat per a zones residencials amb problemes d'estacionament per la seva proximitat a centres d'atracció de vehicles.

5. Altres àrees reservades

5.1. Zona petó i adéu: àrees d'aparcament reservat per a realitzar les parades relacionades amb les arribades de vehicles als centres educatius. Durant l'horari de regulació, es prohibeix l'estacionament i només està permesa la parada durant el temps mínim per a que l'alumne baixi del vehicle. Durant l'horari de no regulació, l'estacionament es lliure.



Aquestes àrees estan controlades per equips i sistemes de vigilància i inspecció i a través dels quals es denunciaran aquells vehicles que incompleixin la normativa d'estacionament regulat i aquelles altres infraccions derivades de l'estacionament en places de càrrega i descàrrega o la indisciplina a tot el perímetre d'afectació de l'àmbit regulat.

L'àmbit d'aplicació del servei són els espais del nucli urbà de la via pública habilitats a tal efecte del terme municipal de Cerdanyola del Vallès, que es consideri que han de disposar d'un estacionament amb limitació horària, per tal de millorar l'aprofitament de l'ús de la via pública, garantir una equitativa distribució dels estacionaments en zones de gran demanda d'aparcament i gaudir d'un trànsit rodat el més fluid possible.

Nota:

A continuació es descriu, a efectes informatius, quan seria necessària una o altra regulació per facilitar la valoració, des del punt de vista teòric, de quin seria l'àmbit territorial d'aplicació adequat de cada zona d'estacionament regulat.

Històricament s'han anat superposant els diferents tipus de places, incrementant la complexitat del sistema de regulació de l'estacionament. Aquests tipus de places són:

- **Places lliures:** Sense limitació d'estada
- **Places a rotació per a forans** de curta estada (tipus "disc horari" o "zona blava" o en format de "zona taronja"): Amb limitació d'estada màxima i, en el cas de la zona blava, amb tarifa.
- **Places exclusives per a residents** (tipus "zona verda exclusiva"): Només hi poden estacionar persones residents acreditades.
- **Places mixtes per a residents i forans** de curta estada (tipus "zona verda preferent o mixta"): Poden estacionar-hi persones residents acreditades, mitjançant pagament anual o setmanal o diari, i foranes de curta estada de forma similar a les places a rotació.

Encara que teòricament podrien conviure conjuntament tots els tipus de plaça, la gradual introducció de sistemes de regulació específics acaba propiciant alguns tipus d'associació més adients i d'altres de menys recomanables en funció de la situació d'estacionament residencial i forà de cada zona. Per això la importància de disposar d'un model d'anàlisi d'implantació dels sistemes de regulació per tal d'adaptar a cada situació d'estacionament, convenientment tipificada, el sistema de regulació més eficient i el tipus de places que l'han d'acabar configurant.

De la combinació dels diferents tipus de places plantejem quatre sistemes de regulació bàsics que ens serveixen de model per poder analitzar els seus punts forts i febles i, de fet, en quin context poden ser més o menys efectius. Aquests sistemes de regulació bàsics són:

- **Simplificat.** Només **places a rotació** i places lliures
 - **Especialitzat.** **Places a rotació** i **places de residents**, separades, i places lliures
 - **Mixt.** Només places mixtes compartides per a residents i forans
 - **Integral.** Sense places lliures a l'àmbit que es regula.
- a) Places per a residents (exclusives o preferents, tipus “àrea verda”) + Places a rotació (tipus “zona blava” o “zona taronja”)
 - b) Només places per a residents, quan no hi ha demanda de curta estada o la que hi ha la poden absorbir les places per a residents preferents.

L'objectiu final de la regulació de l'estacionament per a residents és afavorir la consecució d'un sistema de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu, millorant les condicions de mobilitat i medi ambient de la ciutat, tot limitant als essencials els viatges en vehicles privats:

A. MILLORAR LES CONDICIONS DE MOBILITAT EN ELS DIFERENTS SISTEMES DE TRANSPORT (Peu, Bici, Transport Col·lectiu i Privat).

- Reduir la congestió minimitzant el trànsit d'agitació
- Disminuir la indisciplina d'estacionament

B. MILLORAR EL MEDIAMBIENT AFAVORINT UNA DISTRIBUCIÓ MODAL DELS VIATGES MÉS EQUILIBRADA

- Millorar la qualitat mediambiental reduint les emissions de fums i sorolls
- Afavorir el transport públic limitant la demanda del vehicle privat als viatges essencials

C. MILLORAR LES POSSIBILITATS D'APARCAMENT DE-RESIDENTS

- Donar prioritat a l'estacionament de veïns i veïnes a prop del seu domicili.

D. COMPATIBILITZAR LES NECESSITATS D'APARCAMENT DE RESIDENTS I FORANS

- Incrementar l'activitat econòmica facilitant també l'estacionament de forans que fan gestions de curta durada.

Altres funcions indirectes de la regulació, són les d'optimitzar i controlar millor l'estacionament, ja que permeten:

- Una millor ordenació de l'espai públic
- Incidir contra pràctiques com la venda de vehicles a la via pública
- Detectar més ràpidament la presència de cotxes abandonats

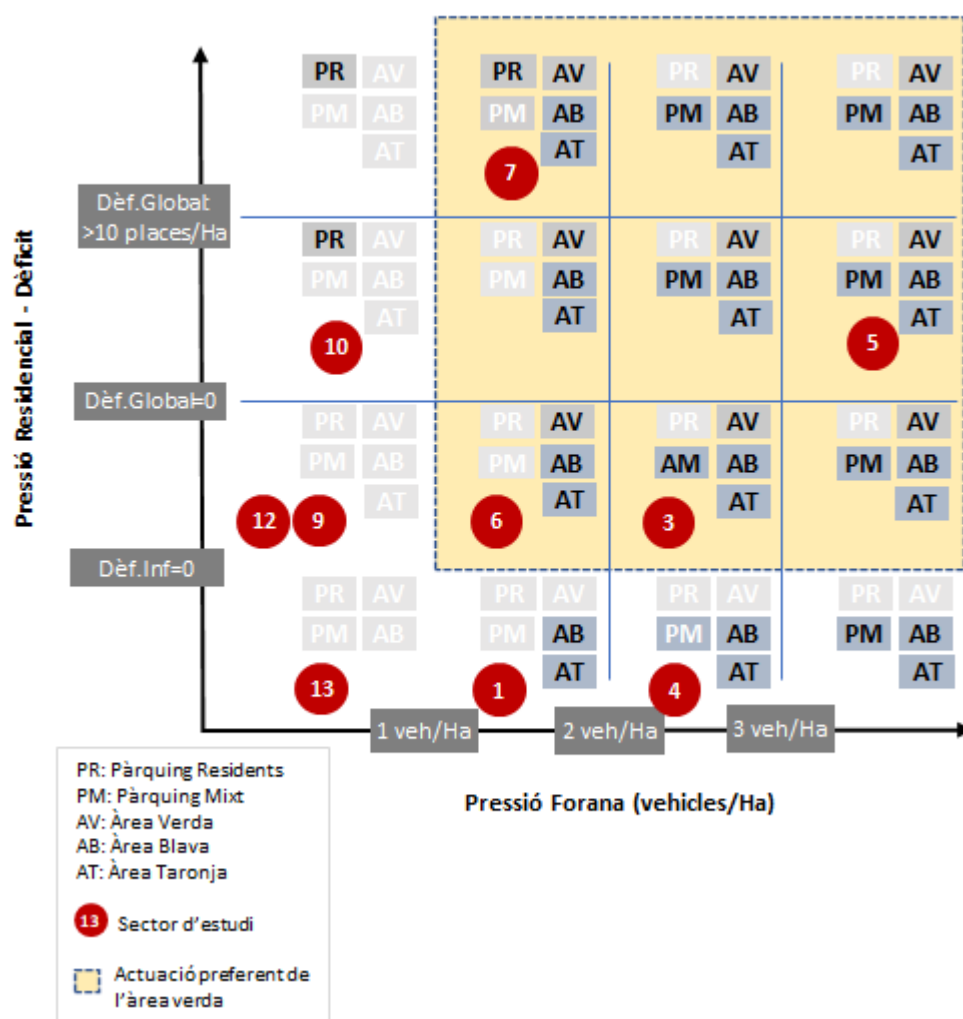
El millor model de regulació per a cada zona s'estableix en funció dels següents indicadors:

- Conflicte estacionament residencial-forà
 - Ocupació diürna places
- Pressió residencial
 - Dèficit Global

- Dèficit Infraestructural
- Pressió forana
- Afluència de vehicles

L'aplicació dels indicadors de pressió d'estacionament forà i residencial del model, permet establir una tipificació bàsica dels sectors d'estudi, determinant els tipus d'actuacions preferents en cada cas, tant pel que fa a estacionament fora calçada (aparcaments públics o de residents) com a calçada (àrea blava o taronja i/o verda).

CRITERIS GLOBAIS DE TIPIFICACIÓ DELS SECTORS



En funció dels valors dels indicadors, tècnicament es decideix quin tipus de regulació, o la combinació de tipus de regulació, és la més adient. La idea és que a més pressió forana, major intensitat en la regulació i quan menys pressió menys regulació.

5. POSSIBLES SOLUCIONS ALTERNATIVES REGULATORIES I NO REGULATORIES

Existeixen altres solucions per la regulació de l'espai públic, algunes d'elles possibles en funció de l'escenari de mobilitat, social i econòmic de cada moment i de cada ciutat:

a. Regulació en àrea Blava.

A Cerdanyola del Vallès, el sistema estava estancat, ja no evolucionava com els primers anys de funcionament i que no s'adaptava a la nova realitat comercial, social i ciutadana del municipi, i tenia marge de millora per la seva adaptació a les noves tecnologies de gestió de la mobilitat privada.

Hi havia zones on el nombre de vehicles per plaça no sobrepassava els 3 i eren ineficients.



Malgrat que en la prova pilot implantada s'han suprimit les zones blaves, aquest sistema no es pot descartar per a un futur si les dades sobre utilització de les zones d'estacionament regulat permeten acreditar la seva funcionalitat i la conveniència de la seva implantació novament.

b. Convertir la zona regulada en aparcament no regulat o lliure.

Aquesta opció suposaria eliminar la rotació i seria un pas enrere pel comerç i l'activitat productiva de la ciutat i pel propi veïnat.

Com s'ha demostrat a molts altres municipis, el fet de no regular l'estacionament implica que els vehicles de residents pràcticament no es mouen de la calçada en tot el dia i no deixen espai per a la rotació, el que incideix negativament en la mobilitat dels centres urbans, tal com mostra la gràfica autoexplicativa incorporada anteriorment.

c. Aplicar altres regulacions de l'espai públic com la zona verda.

La zona verda podria ser una eina complementària a la zona taronja, però mai una alternativa, atès que es perdria la rotació i per tant se suprimiria pràcticament el 100% de de la mobilitat necessària pel bon funcionament del centre de la ciutat.

Aquesta regulació, però, en determinats entorns, tampoc s'ha de descartar en un futur, segons els resultats dels estudis que progressivament es vagin produint a la ciutat i amb les noves regulacions que es poden establir quan s'implementin les zones de baixes emissions als centres de les nostres ciutats.

Tal com s'indica a la gràfica, les zones verdes per residents només són recomanables quan la pressió no resident és major als 2 vehicles per Ha i existeix dèficit global d'aparcament, és a dir, quan no hi ha espai fora de calçada per estacionar.

6. ACCIONS DE MOBILITAT SOSTENIBLE SOBRE LA ZONA DE REGULACIÓ DE L'APARCAMENT

La prova pilot de regulació de l'aparcament, bé acompanyada d'una sèrie de mesures de pacificació del trànsit dins de la pròpia zona de regulació i que son complementaries a l'estratègia de l'aparcament:

a. ACCIONS PER UNA MOBILITAT MÉS NETA UNIVERSAL I EFICIENT

Implantar una Zona de Baixes Emissions

La Llei 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica obliga a totes les ciutats espanyoles de més de 50.000 habitants a establir una Zona de Baixes Emissions abans de 2023.

A diverses ciutats d'Europa, ja s'han implantat les Zones de Baixes Emissions (ZBE), que són àrees on es regula l'accés dels vehicles motoritzats més contaminants, de tal manera que els vehicles que generen major quantitats d'emissions no puguin circular per la zona delimitada.

Es proposa la implantació a Cerdanyola de la ZBE definida en una àrea d'unes 300 ha integrada pels barris més densament poblats del nucli urbà i delimitats per vies de la xarxa bàsica de trànsit.



Milliores per la mobilitat a peu en els projectes d'urbanització

La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir una mobilitat sostenible. Les noves urbanitzacions reparteixen més equitativament l'espai entre els usuaris de la via prioritzant al vianant.

- Obres urbanització sector Santa Marcel·lina
- Obres urbanització barri Fontetes
- Obres urbanització entorn Can Xarau
- Obres urbanització barri Serraparera
- Urbanització sector Martinica



Promoure la instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics

Per fer possible el creixement del vehicle elèctric cal disposar d'una xarxa de punts de recàrrega més enllà dels punt de recàrrega en el domicili particular anomenats vinculats. Es recomana que aquests punts estiguin situats en punts estratègics i, per això, és necessari la redacció d'un mapa que defineix la distribució dels punts de recarrega al municipi, anàlisi de nombre de punts per zona i prioritat d'implantació, infraestructura de recàrrega requerida a cada punt i proposta d'ubicacions.



Actualment, s'està treballant amb l'AMB en la instal·lació de la xarxa d'estacions de recàrrega de vehicles elèctrics per als propers anys i manteniment i operació de les estacions.

b. ACCIONS PER FOMENTAR UNA MOBILITAT MÉS SEGURA

Cerdanyola "Ciutat 30"

Amb motiu de l'entrada en vigor de la disposició final única del RD 970/2010 de modificació del Reglament General de Circulació en matèria de mesures urbanes de trànsit a des del passat dia 11 de maig s'han modificat els límits de velocitat en les vies urbanes a la ciutat.



c. ACCIONS PER FOMENTAR ELS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA I VMP

Normalitzar la circulació de bicicletes i patinets elèctrics a la calçada

Cerdanyola és una ciutat compacta, on en la majoria de carrers, és inviable crear infraestructures segregades per als diferents mitjans de transport, i l'única opció possible és que tots els vehicles comparteixin el mateix espai de la calçada amb la màxima seguretat per als més vulnerables.

La xarxa segregada de carrils bici és necessària a les vies principals i per facilitar les connexions amb els municipis veïns. Per a tota la resta de la xarxa viària de Cerdanyola l'opció és que les bicicletes i patinets elèctrics hi puguin circular amb normalitat i pel centre del carril.



El passat mes d'octubre s'ha aprovat l'Ordenança Municipal sobre Circulació de Bicycletes, VMPs i Cicles en la qual es prioritza la moderació de velocitat en calçada com a mesura d'inclusió de la mobilitat ciclista i vehicles de mobilitat personal.

d. ACCIONS PER FOMENTAR ELS DESPLAÇAMENTS EN TRANSPORT PÚBLIC

Instal·lació de plataformes, marquesines i eliminació d'obstacles a les parades. **Accessibilitat física a les parades**

L'Ajuntament té signat un Conveni de col·laboració amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona per a la instal·lació i gestió de les marquesines a les parades d'autobús del municipi.

El conveni preveu la progressiva instal·lació de marquesines en funció de les condicions contractuals de l'AMB i sota criteris de disponibilitat d'espai a la vorera, de demanda de viatgers i d'equilibri territorial. Les parades a col·locar disposen dels elements necessaris en quant a accessibilitat, seguretat i informació de servei.



e. ALTRES ACCIONS

Optimitzar i racionalitzar l'activitat de càrrega i descàrrega de mercaderies

Les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies, que es solen fer amb vehicles motoritzats, provoquen problemes de congestió del trànsit, de l'ocupació de l'espai públic i sobretot, generen emissions contaminants en certs punts on es produeixen concentracions aquestes operacions.

Per això, es considera que cal definir les zones destinades a aquest ús, els horaris destinats a aquestes operacions de distribució de mercaderies i incorporar els avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores per l'activitat.



7. FINALITAT DE LA CONSULTA

L'article 133 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, exigeix que en l'elaboració de disposicions reglamentàries, la redacció de l'avantprojecte de la norma vingui precedida d'un tràmit de consulta prèvia, a través del web de l'ens local, que ha de servir per aconseguir l'opinió de les persones potencialment afectades per la futura norma i per les organitzacions més representatives sobre els aspectes següents:

- a) Els problemes que es pretenen solucionar amb la nova norma.
- b) La necessitat i l'oportunitat de la seva aprovació.
- c) Els objectius de la norma.
- d) Les possibles solucions alternatives regulatòries i no regulatòries.

Amb la finalitat d'ajustar la regulació a les necessitats reals.

En conseqüència, la finalitat de la consulta prèvia que s'exposa en el present document és la següent:

- a) Donar a conèixer els diferents sistemes de gestió de l'aparcament que es podrien desenvolupar a Cerdanyola del Vallès.
- b) Exposar uns primers criteris bàsics per la redacció d'una nova ordenança per a la regulació de l'aparcament regulat.
- c) Promoure la participació ciutadana de les veïnes i els veïns de Cerdanyola del Vallès i de les organitzacions més significatives per tal de copsar la seva opinió sobre el sistema de regulació de l'aparcament a la via pública que consideren que és el més adequat per a la nostra ciutat en funció del barri, espai o territori.

Per això, **fins al 31 de gener de 2022** es podrà manifestar l'opinió sobre les diferents opcions de regulació de l'aparcament a la via pública a través del formulari que es trobarà al web de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès.

