

Pla de mobilitat urbana de Sant Joan Despí



Document IV. Document de síntesi



Maig de 2016

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica 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

Sergio Gallego Miralles

Enginyer de Camins, Canals i Ports
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Àrea Metropolitana de Barcelona

Direcció de Transport i Mobilitat
Direcció de Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

Ajuntament de Sant Joan Despí

Judit Julià

Llicenciada en Biologia
Tècnica de medi Ambient

Equip redactor

CINESI, SLU – Consultoria de transport

Cinta Viladot Castell

Llicenciada en Geografia

Josep Enric Garcia Alemany

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Marie-Françoise Guillaume

Màster de comerç exterior

Mayte Díaz Rodríguez

Enginyera tècnica d'Obres Públiques

Jordi Casas Juan

Enginyer Industrial

ALG, SA – Advanced Logistics Group

Jordi Singla Obiols

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Carles Garcia Brull

Llicenciat en Geografia i Tècnic Urbanista

Marc Vila Recio

Llicenciat en Geografia



Diputació
Barcelona
xarxa de municipis



Àrea Metropolitana
de Barcelona

ÍNDEX

DOCUMENT IV. DOCUMENTS DE SÍNTESI

- 1. DIAGNOSI DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE SANT JOAN DESPÍ – 5/11/2012**
- 2. PLA D'ACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE SANT JOAN DESPÍ – 4/12/13**
- 3. PLA DE MOBILITAT URBANA DE SANT JOAN DESPÍ – 25/11/14**

DOCUMENT IV. DOCUMENTS DE SÍNTESI

1. DIAGNOSI DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE SANT JOAN DESPÍ – 5/11/2012

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

DESPI esport
Poliesportiu Municipal

5 de novembre de 2012



Redacció:



Direcció:



Programa de la sessió participativa

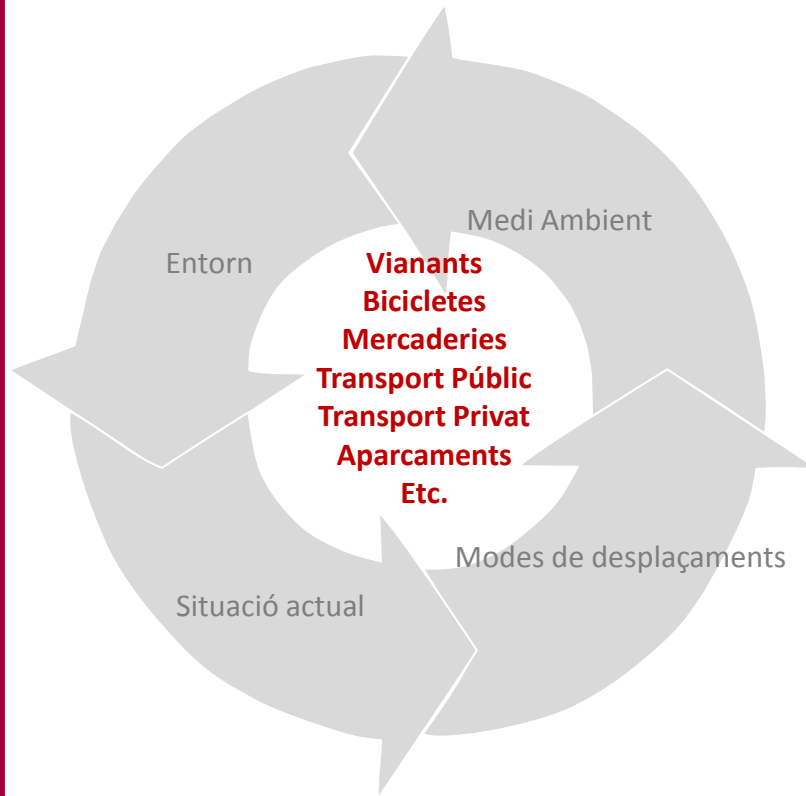
Diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

- | | |
|---------------|--|
| 19.30 – 19.45 | Recepció dels assistents
Presentació de l'estructura de la sessió |
| 19.45 – 20.15 | Presentació de la diagnosi tècnica |
| 20.15 – 21.30 | Obertura del torn de paraula |

1. Objectius
2. Procés metodològic i cronograma
3. Anàlisi dels desplaçaments
4. Xarxes de transport

1. Objectius: Pla de mobilitat peça clau en la gestió municipal

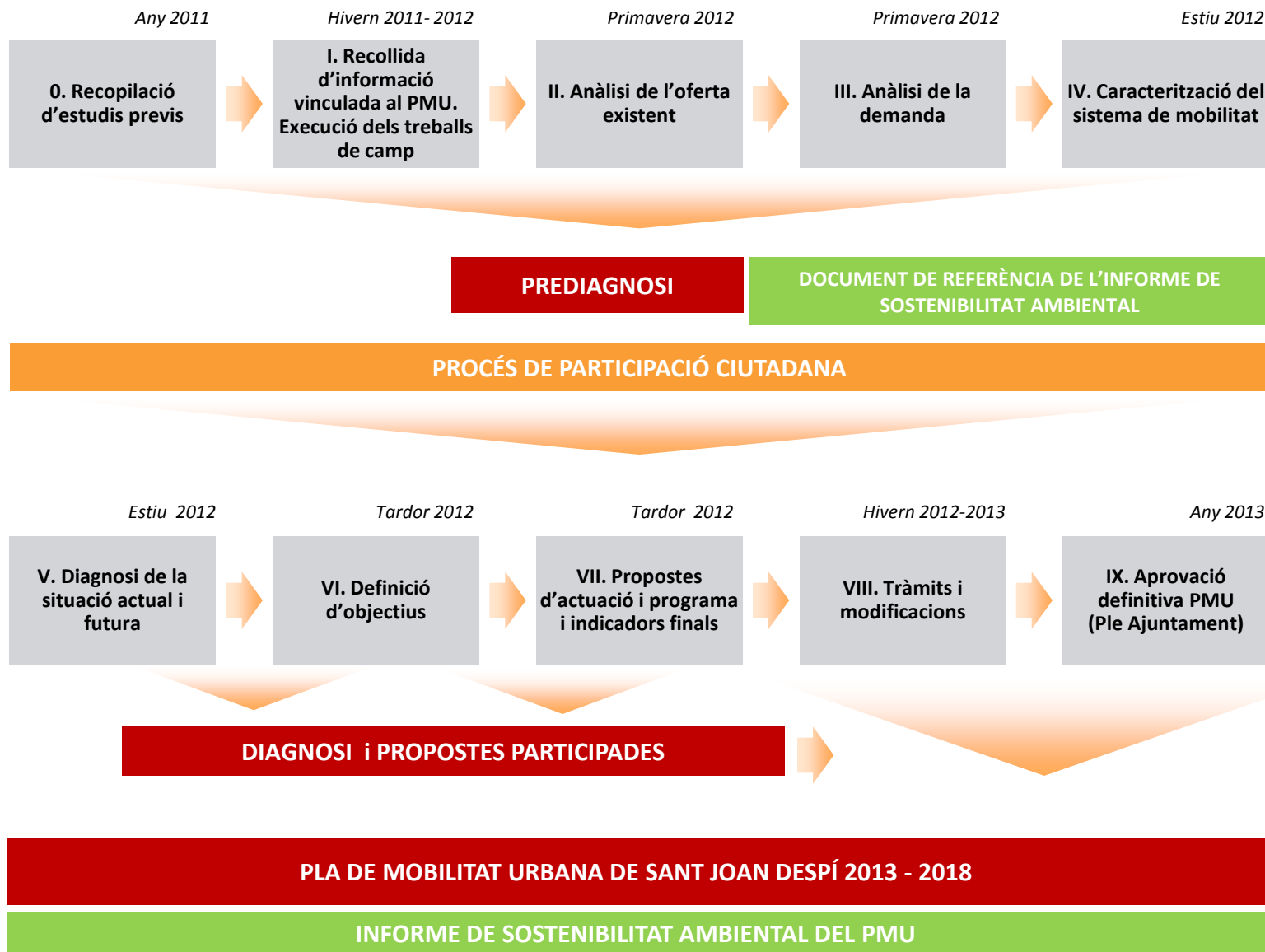
El PMU articula un servei a la ciutadania i una gestió de la mobilitat municipal



Recordem

Quan parlem de mobilitat ho fem respecte de tots els seus aspectes i modes: vianants, bicicletes, transport públic, vehicle privat, medi ambient, seguretat viària, aparcaments, etc.

2. Metodologia i Cronograma: Estat del PMU de Sant Joan Despí



3. Anàlisi dels desplaçaments

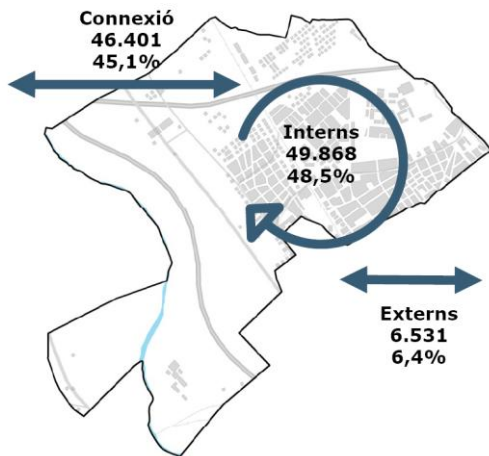
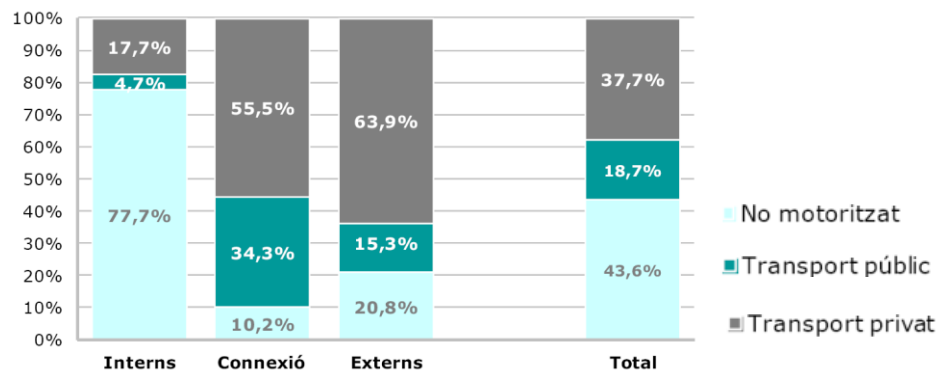
Mobilitat urbana

▪ **EMQ 2011:** enquesta de mobilitat en dia feiner dels municipis de l'àrea d'influència directa de Barcelona
Sant Joan Despí: residents de 4 anys i més. Mostra de **802** enquestes.

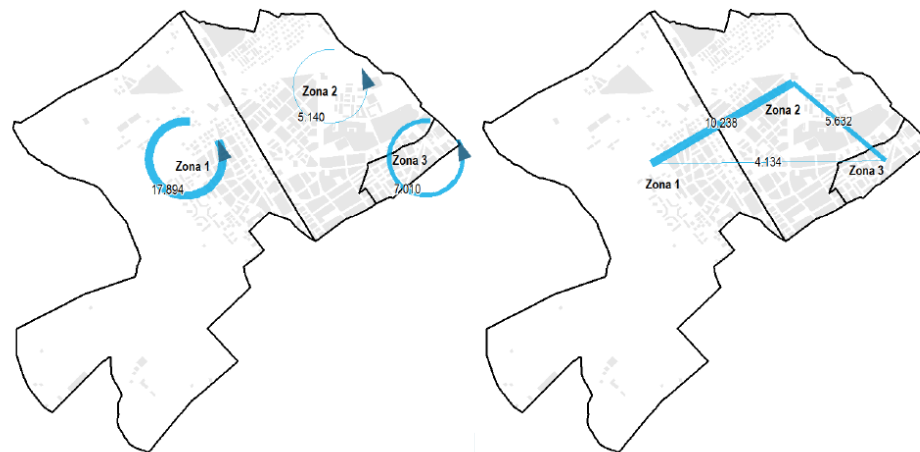
▪ **Distribució:**

Emesos: 44,1% Barcelona
 15,5% Cornellà de Ll.

Atrets: 36,7% Cornellà de Ll.
EMQ 2006:
 23,5% Barcelona
 24,5% Cornellà de Ll.



Total desplaçaments: 102.801



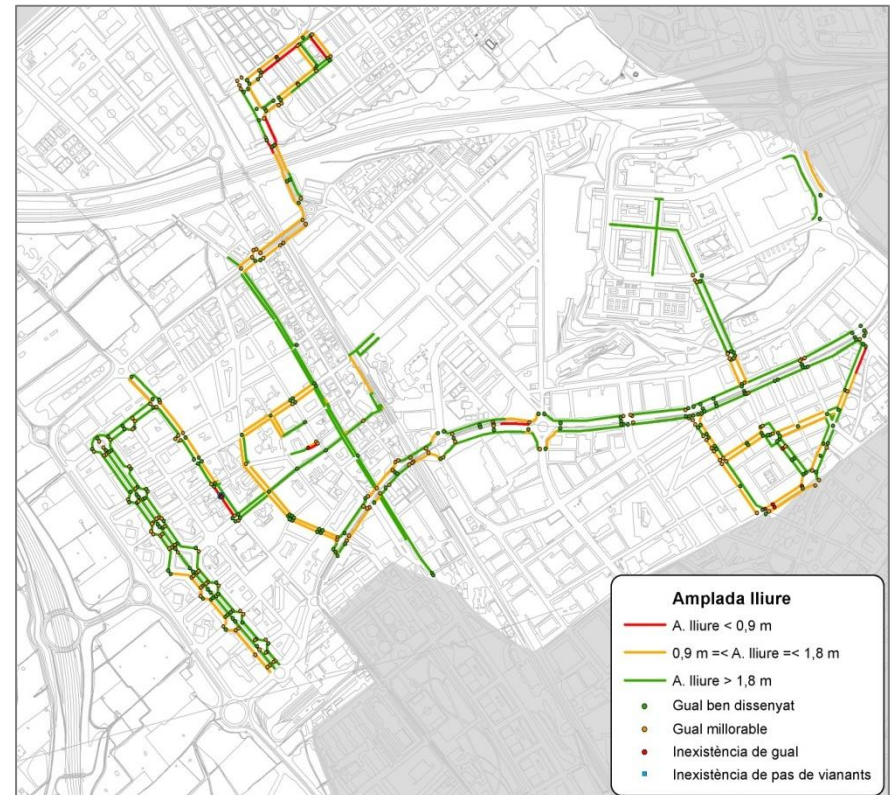
Total : 50.047 (mobilitat interna dels residents i no residents)

▪ Treball de camp:

- Caracterització de la **xarxa principal de vianants** (amplades i pendent longitudinal de les voreres, estat dels guals, etc.).
- Mostreig de la resta de la xarxa.
- Aforaments de vianants en 11 punts de la xarxa.

▪ Sant Joan Despí presenta **unes característiques favorables pels desplaçaments a peu.**

▪ No presenta grans desnivells. Pràcticament el **90% dels metres lineals** estudiats tenen un **pendent inferior al 6%.**



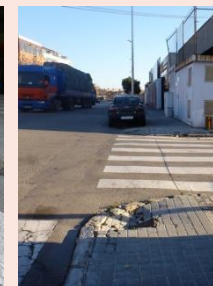
Punts febles

- **Efecte barrera del ferrocarril, B-23, etc.**, que comporta la separació dels diferents barris.
 - A la xarxa principal de **vianants** els **pendents més elevats**, superiors al 12%, es troben al barri del **Pla del Vent – Torreblanca**. Tot i que les **connexions entre els barris** poden ser **complicades**.
 - **Escales al pg. del Canal / pg. Canalies** sense alternativa per a persones de mobilitat reduïda.
 - El **55% dels guals** de vianants tenen un disseny **adequat**, però només un **11,6%** estan dotats d'elements per als **invidents**.
- Més d'un **42% dels guals** tenen un disseny que es podria **millorar**: pendent elevat, mal enrasats, etc.
- **Polígon industrial FontSanta**: amplades de pas lliure inferior als 1,80 metres i voreres on l'amplada es veu reduïda pels escocells. Paviment aixecat per les arrels dels arbres.

Cap gual està dotat de paviment per als invidents i el **75% no estan ben enrasats**. Passos de vianants són molt llargs i no estan dotats de semàfors el que dificulta el pas dels vianants.

- **Barri Pla del Vent – Torreblanca**: falta d'espai útil per al vianant pels escocells dels arbres.

En alguns punts s'ha detectat **inexistència de guals** de vianants o **disseny deficitari** dels mateixos, així com **manca de passos de vianants** en algunes cruïlles.

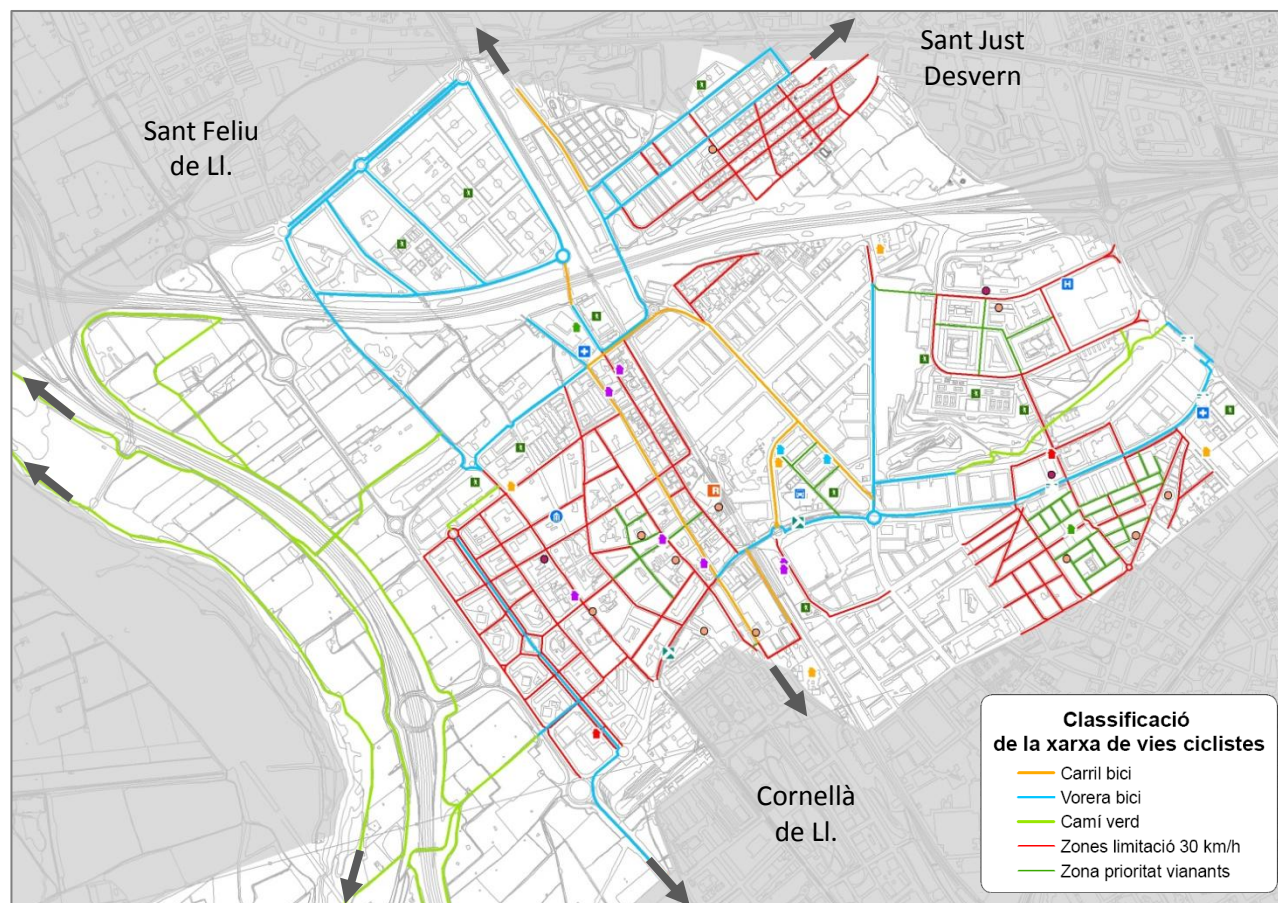


Punts forts



- La xarxa principal de vianants té un **63% dels metres lineals de voreres amb amplades de pas superiors a 1,80 metres o plataforma única.**
- Gairebé el **90% dels metres lineals de la xarxa principal** de vianants presenta **pendents inexistents o baixos.**
- En general, els **passos de vianants** estan **senyalitzats** i es troben en **bon estat.**

- **Treball de camp:** caracterització de la **xarxa ciclista** (amplades, estat, etc.) .
Aforaments de bicicletes en 11 punts de la xarxa.
- A nivell intern la **xarxa** és força **contínua i ben connectada**.
- **54 km de xarxa ciclista:** carrils i voreres bici, zones 30, carrers de convivència i camins verds.



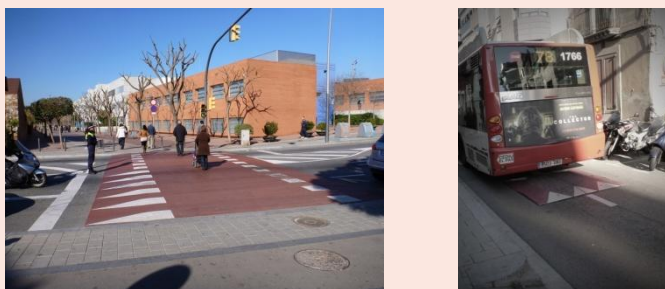
Punts febles

- **Falta de senyalització** vertical/horitzontal dels carrils bici (Ciutat Esportiva Joan Gamper).
- **Heterogeneïtat** de la **senyalització** existent.
- L'amplada dels carrils bici no compleix en la majoria dels casos amb les recomanacions de la Generalitat.
- Alguns **carrils** són massa **estrets** i **sense segregació** física dels cotxes, essent així perillosos (c. Creu d'en Muntaner).
- El **traçat** d'algunes **voreres bici** passa **davant** de **parades d'autobús**, creant conflictes entre usuaris (av. de Barcelona).
- Tot i que l'**avinguda de Barcelona** tingui un **pendent moderat** s'ha de tenir en compte que **recorreguts** com, per exemple, entre el **barri Centre i les Planes**, amb una certa distància de pujada, **poden ser difícils** d'efectuar per tothom.
- **Poca continuïtat i connectivitat amb els municipis veïns**, només amb Cornellà, Sant Feliu i Sant Boi de Llobregat.

La **passera** provisional de connexió amb **Sant Boi** queda **invalidada** quan es produeixen **crescudes del riu**. A més, connexió **no il·luminada i solitària**.
- **Baix ús de la bicicleta** com a mode de transport per realitzar desplaçaments de **mobilitat obligada** (treball, estudis, etc.).



Punts forts



- **Xarxa extensa** i globalment en **bon estat**.
- Presència majoritària de **paviment d'asfalt**.
- **Cruïlles** generalment **ben senyalitzades** amb **asfalt diferenciat** vermell o passos elevats.
- A nivell intern la **xarxa és continua** i proporciona **bona connectivitat** entre els diferents **barris**.
- La majoria de **zones limitades a 30** presenten **elements reguladors de velocitat** per disminuir la velocitat dels vehicles a motor.
- Un **87% de la xarxa** ciclista té **pendents inferiors al 5%**.
- **Extensa xarxa d'aparcaments** de bicicletes amb unes **543 places**: 18 biciboxs (200 places) i 41 aparcaments gratuïts (343 places).

4. Xarxes de transport

- **Xarxa ferroviària:** 5 estacions de **tramvia** (línies T1, T2 i T3) **més dues** ubicades a **Sant Just Desvern** que donen servei al barri del Pla del Vent – Torreblanca i **una** estació de **Rodalies** (línies R1 i R4).



- **Xarxa d'autobusos:** 9 línies diürnes i 2 nocturnes

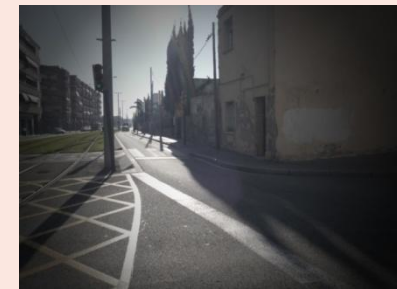
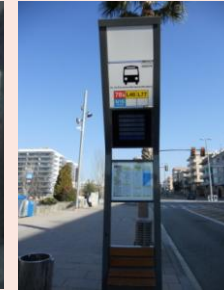


- **Taxi:** 2 parades (barri de les Planes i hospital Moisès Broggi).



Punts febles

- Al **polígon industrial** Font Santa l'**L46**, amb 4 expedicions al dia, **dóna servei al CEIP** Perich Valls però **no als treballadors** del polígon.
- Només un **22% de les parades** disposen de **pantalles dinàmiques informatives** del servei, tot i que s'estan implantant.
- De manera general, la **informació de transport públic es pot millorar** (falten mapes sectorials; informació a l'estació...).
- S'han detectat **11 punts o trams** on **habitualment** es produeix algun tipus de **conflicte**: pèrdues de temps, parades en rotondes, dificultats de gir, dificultats per apropar-se a les parades (vehicles estacionats), passos elevats mal dissenyats, etc.
- S'han detectat **parades amb accessibilitat incorrecta**: arbres i mobiliari urbà a la parada, carril bici davant de la parada, parades ubicades en corba, etc.
- **No existeixen semàfors** que donin **prioritat** al pas de l'**autobús** respecte la resta de vehicles.



Punts forts



- Sant Joan Despí té una **bona cobertura** de transport públic **ferroviari** i de la xarxa d'**autobusos** tant diürns com nocturns.
- La **totalitat de les línies** d'autobús que circulen per Sant Joan Despí funcionen amb **vehicles adaptats a persones de mobilitat reduïda**.
- Existència de **dos trams de carril bus**: hospital Moisès Broggi i Creu d'en Muntaner.
- Un **60% de les parades** estan **equipades amb marquesines** i la resta amb pals.

▪ Treball de camp

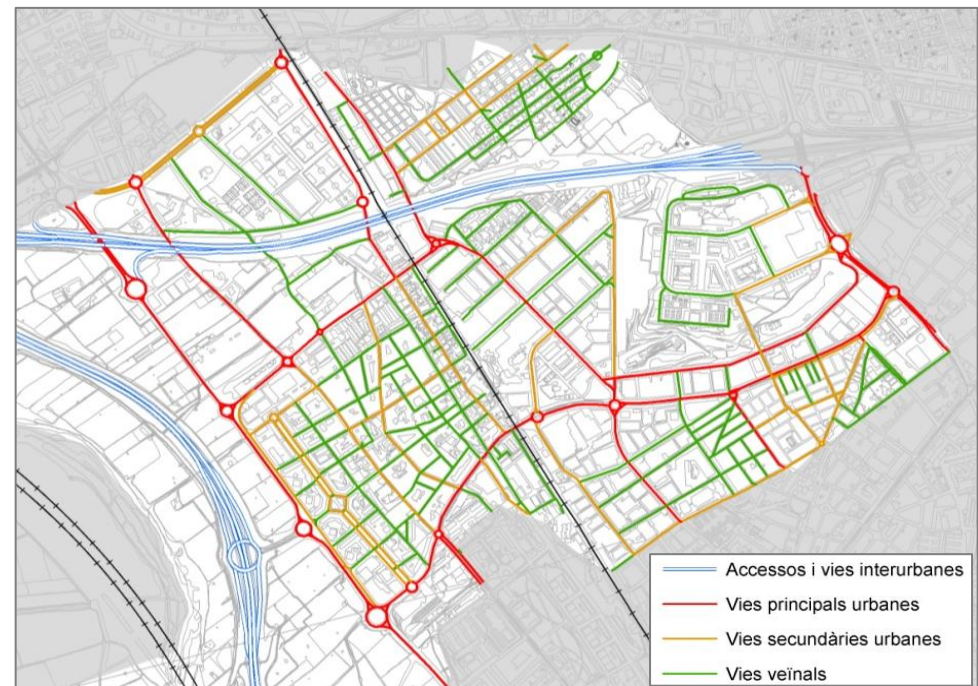
- Aforaments automàtics a 12 punts de la xarxa:
 - Hora punta matí de 8 – 9h
 - Hora punta tarda de 18 – 19h
- Aforaments manuals a 6 punts

Les vies que registren **més trànsit**, especialment per la tarda, són **l'av. del Baix Llobregat i c. Creu d'en Muntaner** (1.450 i 1.100 veh./h.).

Pesants: 8 – 9% de la IMD (av. Baix Llobregat i Via del Llobregat)

▪ Jerarquització viària

Jerarquització del viari	Longitud (m)	
Vies principals urbanes	15.344	27,66%
Vies secundàries urbanes	14.629	26,37%
Vies veïnals	25.509	45,98%
TOTAL	55.482	100,00%



Punts febles

- L'**estructura urbanística i viària** de Sant Joan Despí està **condicionada**, per una banda, per l'existència de l'**autovia B-23** i, per una altra, per les **vies del ferrocarril**.
- Al carrer **Creu d'en Muntaner** la **velocitat promig supera** la velocitat **màxima permesa**. En general, s'ha observat que **a les avingudes** es sobrepassen les velocitats màximes permeses.



Punts forts



- **Excepte les vies principals** urbanes, la **resta de carrers** del municipi estan **limitats** a una **velocitat màxima de 30 km/h** (23,5 km del viari).
- **Sentits de circulació:** vies principals són 1+1 o 2+2, a la resta predomina la **unidireccionalitat**.
- En general, s'ha observat que els **principals pols atractors/generadors de mobilitat** estan **ben senyalitzats** tant als accessos com als carrers interiors al municipi.

4. Xarxes de transport

APARCAMENT

- S'ha realitzat la **caracterització de l'aparcament per a residents** tant a la via pública com fora:

APARCAMENT	A LA VIA PÚBLICA	Lliure o no regulat	Fila/Semibateria/Bateria
		Regulat	Zones de C/D, blava, reserves estacionament, etc.
	FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guals individuals/comunitaris
		Ús públic	Propietat pública/privada Soterrat/no soterrat



Punts febles

- **Centre:** s'han detectat **problemes** d'aparcament a la franja compresa **entre el carrer Major i el carrer del ferrocarril**.
- **Polígon industrial Fontsa:** **problemes de congestió** provocats per vehicles en **doble fila** a l'hora d'entrada de les escoles.
- **Les Planes:** **dèficit de places d'aparcament nocturn** degut a què l'aparcament lliure en superfície és ocupat pels **residents del barri del Pedró** de Cornellà de Llobregat (barri confrontant).

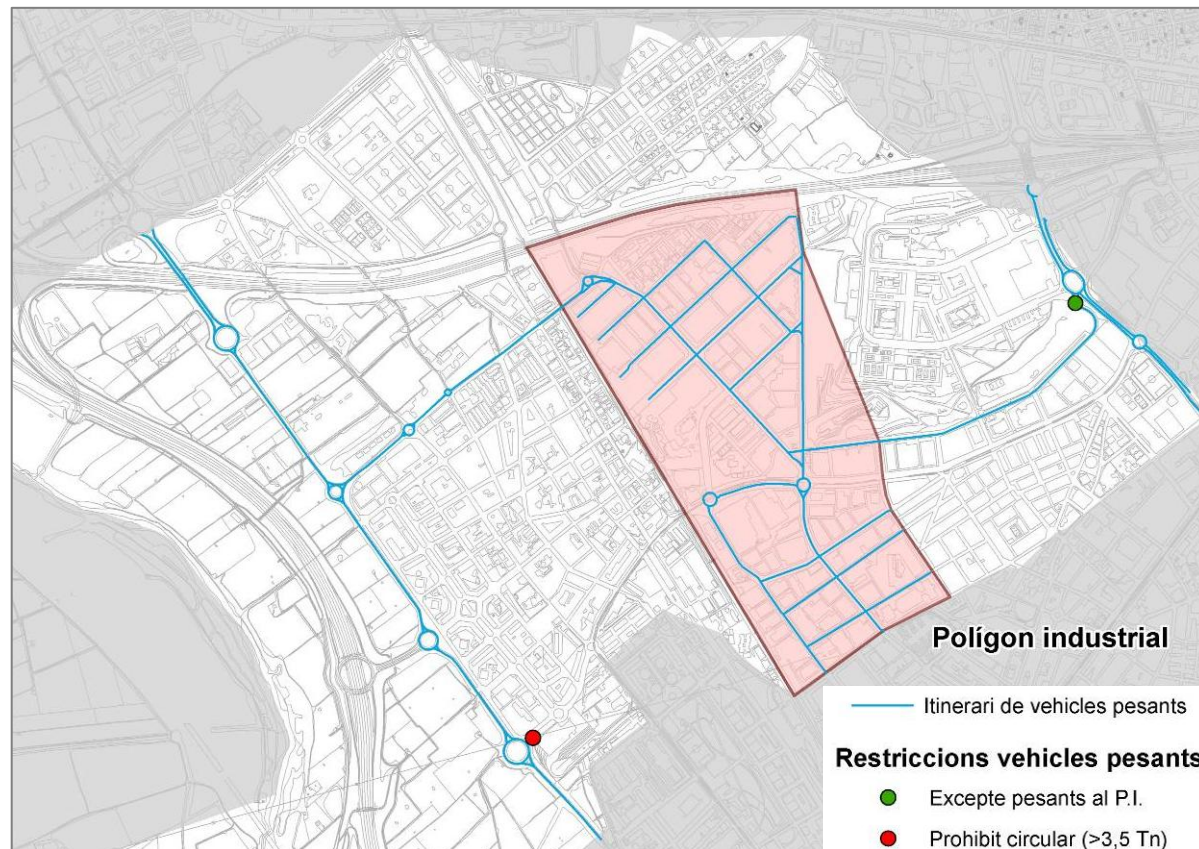


Punts forts



- **Centre:** el barri té **cinc zones d'aparcament públic**, quatre gratuïtes i una de pagament amb preus assequibles i tarifa per tot el dia.
- **Polígon industrial Fontsa:** ordenança que **limita l'aparcament de vehicles pesants** i superiors a 2,2m. en tot el municipi amb excepció del polígon.
- **Les Planes:** oferta d'**aparcament públic al c. Fontsa** gratuït pels residents.
- **Residencial Sant Joan:** regulació del 50% de les places d'aparcament en superfície per **residents** mitjançant **zona verda** i regulació del 50% de les places per l'hospital, empreses, etc., amb **zona blava**.
- **Pla del Vent – Torreblanca:** no s'han detectat problemes d'aparcament.
- **Aparcament de motos:** elevada oferta per l'estacionament de motocicletes i ciclomotors a la calçada, amb més de 1.700 places. **Evita que les motos aparquin sobre les voreres.**

- **Treball de camp:** anàlisi de la rotació i l'ocupació de les zones de càrrega i descàrrega i indisciplina
- **Itinerari de vehicles pesants:** restricció de la circulació de vehicles pesants per l'avinguda de Barcelona, itinerari alternatiu per c. de la Creu d'en Muntaner i c. de la Font Santa



Punts febles

- S'ha detectat un **mal ús** de les places reservades C/D **per part d'alguns vehicles comercials**, normalment turismes, que **excedeixen el temps màxim** d'estada.



- S'ha detectat **vehicles de mercaderies estacionats en zones no permeses**.



Punts forts

- Restriccions de trànsit de vehicles pesants** a L'avinguda de Barcelona que millora la mobilitat de la resta de modes.



- Les **operacions de C/D**, en general, **es realitzen sense generar problemes**, tant per a les empreses que gestionen les mercaderies com per la resta d'usuaris de la via pública.



- L'any 2011 es van registrar **181 accidents** (augmenten del 4,6% respecte el 2010), dels quals **en 82 d'ells** van haver-hi **víctimes** (augment del 6,5% respecte el 2010).
- Ràtio: **2,5 accidents amb ferits/1.000 habitants**.

- Dels mitjans de locomoció implicats a un **accident** l'any **2011**:

16% vianants

6% ciclistes

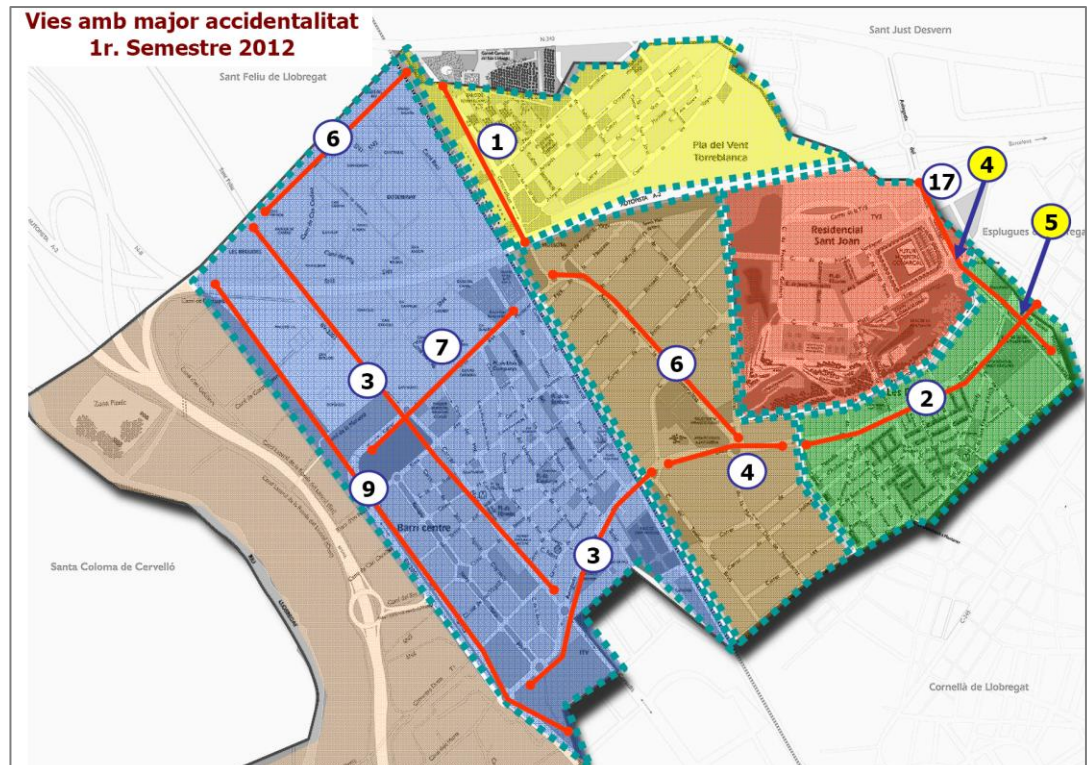
50% vehicles de dues rodes

28% turismes

- En el període 2010 – 2012, els carrers amb una concentració d'accidents més elevada han estat:

l'av. del Baix Llobregat

l'av. de Barcelona



- Així mateix, les **cruïlles** on s'han detectat més accidents són les **rotondes** ubicades a:
av. del Baix Llobregat a la confluència amb av. de Barcelona i St. Martí de l'Erm

▪ S'han detectat **vehicles mal estacionats a la via pública:**

- sobre els passos de vianants
- damunt de les voreres
- envaint els carrils bici
- etc.



Programa de la sessió participativa

Diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

- | | |
|----------------------|--|
| 19.30 – 19.45 | Recepció dels assistents
Presentació de l'estructura de la sessió |
| 19.45 – 20.15 | Presentació de la Diagnosi tècnica |
| 20.15 – 21.15 | Obertura del torn de paraula |

2. PLA D'ACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE SANT JOAN DESPÍ – 4/12/2013

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

DESPI esport
Poliesportiu Municipal

4 de desembre de 2013



Redacció:



Direcció:



Programa de la sessió participativa

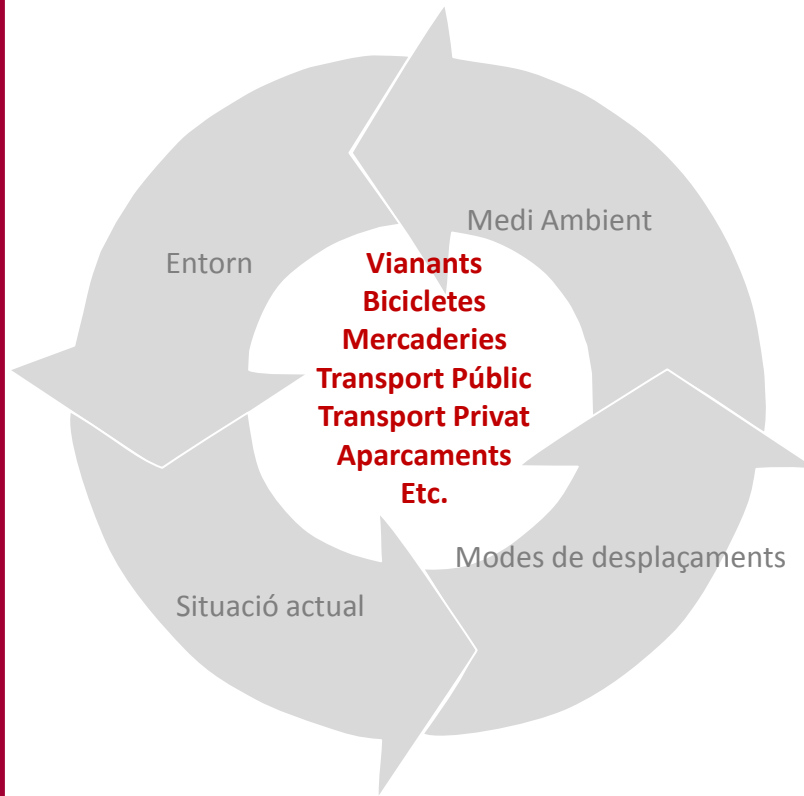
Pla d'acció del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

- | | |
|---------------|--|
| 19.30 – 19.45 | Recepció dels assistents
Presentació de l'estructura de la sessió |
| 19.45 – 20.15 | Presentació del conjunt de propostes tècniques organitzades per mitjà de transport |
| 20.15 – 21.30 | Obertura del torn de paraula |

- 1. Objectius**
- 2. Procés metodològic i cronograma**
- 3. Conjunt de propostes tècniques organitzades per mitjà de transport**

1. Objectius: Pla de mobilitat peça clau en la gestió municipal

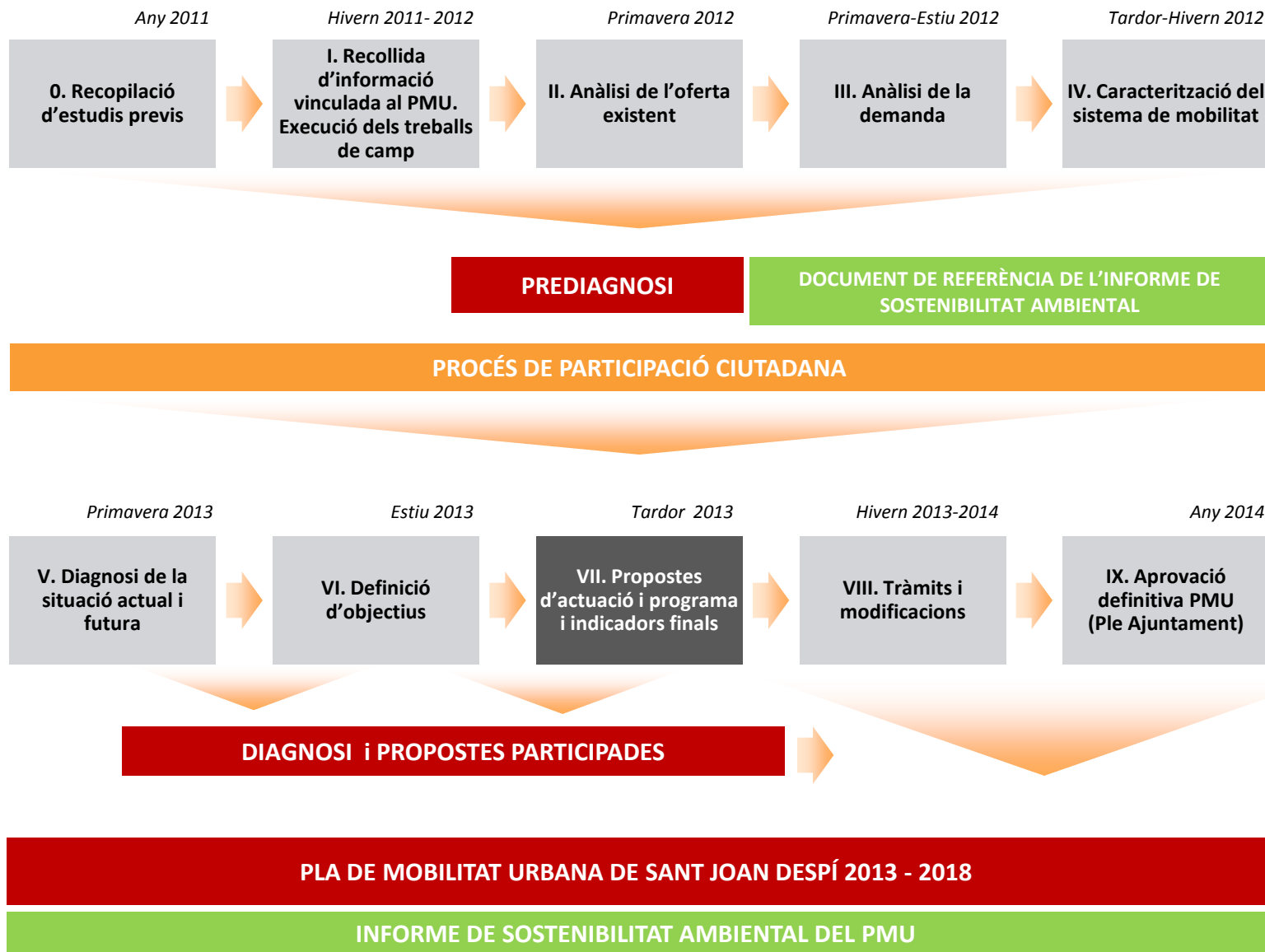
El PMU articula un servei a la ciutadania i una gestió de la mobilitat municipal



Recordem

Quan parlem de mobilitat ho fem respecte de tots els seus aspectes i modes: vianants, bicicletes, transport públic, vehicle privat, medi ambient, seguretat viària, aparcaments, etc.

2. Metodologia i Cronograma: Estat del PMU de Sant Joan Despí



3. Propostes



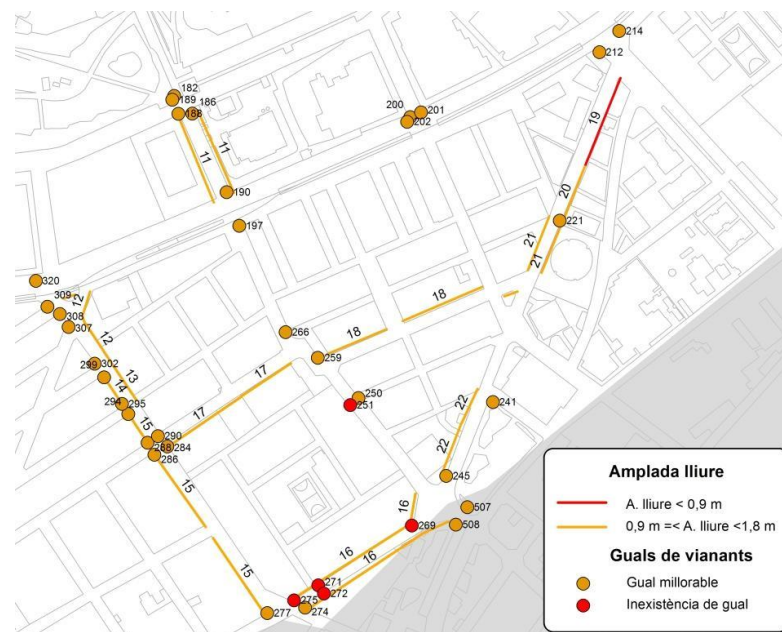
VIANANTS

■ Diagnosi:

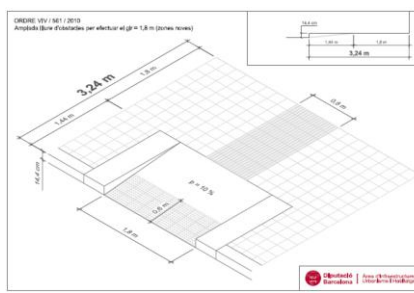
- Amplada útil de les voreres insuficient
- Inexistència de guals de vianants
- Deficiències a la xarxa

■ Proposta:

- **Eixamplament de voreres:** per assolir 1,8 metres d'amplada útil (*ORDRE VIV/561/2010*)



- **Millora dels guals de vianants:** construcció de guals inexistents (*ORDRE VIV/561/2010*)



▪ Proposta:

- **Remodelació del carrer Àngel Guimerà:** reurbanització del vial i de la cruïlla formada per Mare de Déu de la Mercè i Lluís Domènech i Montaner per millorar la mobilitat i seguretat dels vianants, mitjançant l'ampliació de voreres i la reordenació de les places d'aparcament.
- **Aspectes a millorar a la xarxa principal de vianants:**



- **Implantació de semàfors amb comptadors de temps** a la rotonda ubicada entre l'av. del Baix Llobregat i el c. de Sant Martí de l'Erm (davant d'urgències de l'Hospital):



- **Camins escolars:** incentivar el seu ús i fer un seguiment.

3. Propostes



BICICLETES

■ Diagnosi:

- Tipologia i dimensió de les vies ciclistes
- Falta de senyalització i homogeneïtat
- Falta de continuïtat

■ Proposta:

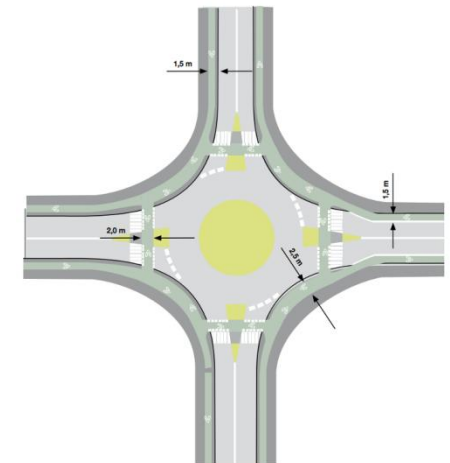
- **Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes**, donant continuïtat a les vies ciclistes urbanes establint connexions entre elles:
 - Rambla Jujol – Creu d'en Muntaner / ctra. Sant Feliu: Parc del Mil·lenari i/o riera d'en Nofre i carrer Major
 - Avinguda de Barcelona entre c. Major i rbla. de Josep Maria Jujol
 - Passeig del Canal – carrer de Francesc Macià (tram nord entre l'Ateneu Instructiu i el camp de futbol del Barri Centre)



▪ Proposta:

- **Directrius per al disseny de vies ciclistes:** definició de criteris per la implantació de noves vies ciclistes en funció de la classificació funcional dels carrers als quals s'implantin (bàsica, secundària o veïnal).
 - Tipologia via ciclista (ordre preferència): carril bici protegit, carrer zona 30, vorera bici, carrer de convivència, vorera de convivència
 - Dimensions dels carrils bici (*Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*)

- **Directrius per al disseny de vies ciclistes a les interseccions,** seguint els criteris contemplats al "*Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*": continuïtat a les cruïlles amb pas exclusiu per a bicicletes i continuïtat a les rotondes.



- **Increment i homogeneïtat de la senyalització** de la xarxa ciclista: R-301, zona 30, P-22, R-407a, prioritat vianants (S-28), plataforma compartida, exclusiu vianants (R-102), pictograma bici, fletxa direcció i cedeu el pas als vianants.



▪ Proposta:

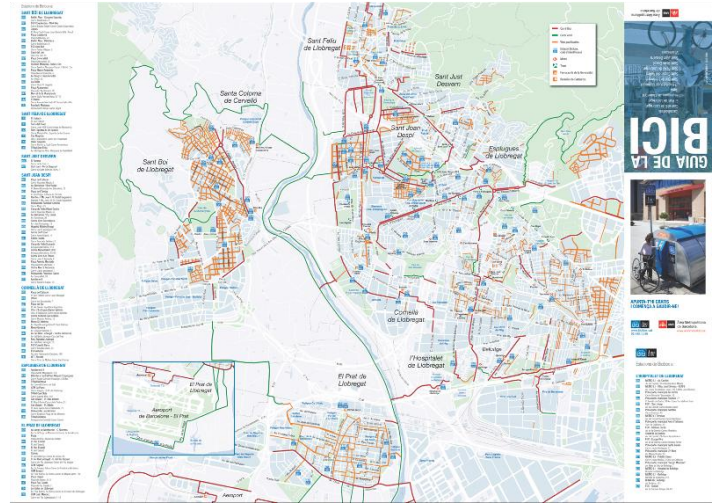
- **Creació d'una xarxa de vianants i carril bici integrada amb els municipis veïns** (Sant Feliu de L., Sant Just Desvern, Esplugues de L., Cornellà de L., Sant Boi de L. i Santa Coloma de Cervelló): connexió de la xarxa mitjançant noves vies ciclistes adaptades a la bicicleta amb senyalització, millora de les interseccions, adaptació de passos per a la bicicleta, etc., i sempre garantint la prioritat de pas dels vianants.
- **Projecte anella verda:** itineraris amables per a vianants i ciclistes que uneixin els parcs i els espais verds del municipi i connexions amb els municipis (xarxa ciclista urbana o camins)
- **Aparcaments per a bicicletes** als equipaments que actualment no disposen, prioritant la instal·lació a l'interior dels mateixos, sempre i quan sigui possible.



- **Aforament de bicicletes:** portar a terme periòdicament comptatges de ciclistes en punts concrets de la ciutat amb l'objectiu de conèixer l'evolució d'aquest mitjà de transport.
- **Campanyes de conducció eficient i segura en bicicleta:** organització de jornades per a què els assistents coneguin tots els perills que els poden afectar, i aprenguin mètodes eficaços per tal que la pràctica de la bicicleta sigui més confortable, ràpida i comporti menys riscos.

▪ Proposta:

- **Difusió d'una xarxa integral de bicis:** “*Guia de la bici*” i actualitzacions periòdiques per informar dels itineraris ciclistes existents i permetre planificar les rutes abans de realitzar el trajecte.
- **Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana:**
 - Estudiar la creació d'una Oficina de la Bicicleta mancomunada on es doni resposta i servei a les necessitats dels usuaris de la bicicleta als entorns urbans.
 - Definició d'uns criteris comuns de senyalització de circulació i indicació de la xarxa que faciliti visualment el reconeixement de la mateixa a tots els usuaris de la via pública.
 - Definició d'una normativa sense ambigüitats.
- **Accessibilitat de les bicicletes en zones amb escales:** adaptar els punts amb escales amb la instal·lació de guies metàl·liques o rampes per millorar la mobilitat dels ciclistes. Es proposa la seva instal·lació a les escales ubicades entre el pg. del Canal i pg. Canalies.



3. Propostes



TRANSPORT PÚBLIC

 **Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

 **ALG**
AGENCIJA ZA
INFRASTRUKTURU
I LOGISTIKU
europa
praxis
C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

 **AJUNTAMENT DE
SANT JOAN DESPÍ**

 **AMB**
Àrea Metropolitana
de Barcelona

▪ Diagnosi:

- Només un 22% de les parades disposen de pantalles dinàmiques informatives
- La informació del transport és millorable
- Punts o trams amb conflicte: pèrdues de temps, accessibilitat, passos elevats, etc.
- Parades amb accessibilitat incorrecta: arbres i mobiliari urbà, carril bici davant de la parada, etc.

▪ Proposta:

- **Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús:** definició de criteris per a la millora de l'accés dels usuaris a l'autobús per reduir el temps d'aturada i agilitzar les operacions d'entrada i sortida dels usuaris, a seguir durant la implantació de noves parades i adequació de les existents quan s'hagin de fer actuacions a la via.
- **Millora de la informació dinàmica a les parades d'autobús:** mitjançant la instal·lació de pantalles dinàmiques informatives per a què els usuaris coneguin el temps d'arribada dels autobusos.

S'instal·laran noves pantalles prioritant les parades de connexió amb el tramvia i aquelles amb més pujades.



▪ **Proposta:**

- **Directrius per al disseny de passos de vianants de ressalt i adaptació en vies amb circulació d'autobusos:** definició dels criteris de disseny a seguir per a la construcció i implantació de passos de vianants de ressalt sense comportar una molèstia als usuaris, principalment, autobusos i serveis públics. Es seguiran les recomanacions especificades al *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible* elaborat per l'AMB.

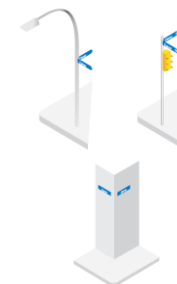


Alçada (h)	Amplada total (a)	Amplada altipla (c)	Llargada rampes (b)	Pendent rampes (p)
10 cm	> 13 m	6,50 m	> 2 m	màxim 5%
15 cm	> 15 m	6,50 m	> 3 m	màxim 5%

- **Millora del servei d'autobús al municipi:** estudi de la modificació de recorregut d'algunes línies. Proposta condicionada a millores de servei de les línies a la resta de municipis als quals donin cobertura. El PMMU haurà d'efectuar un estudi de detall del recorregut de les línies.

- **Millora dels problemes de càrrega en hora punta,** augmentant la freqüència amb expedicions que reforcin les franges d'hora punta.

- **Millora de la informació a l'estació de Rodalies,** tant a l'interior del vestíbul de l'edifici de l'estació com al carrer: informació del servei de les xarxes de transport públic i senyalització per a vianants.



▪ Proposta:

- **Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies:** remodelació de l'estació de Rodalies i urbanització dels terrenys adjacents. (Projecte constructiu del Ministeri).
- **Directrius per a la modificació de les vorades del TramBaix:** modificar la tipologia de les vorades i eliminar les arestes vives i puntes que representen un risc elevat pels vianants, ciclistes o motoristes i resulten agressives per als pneumàtics dels autobusos i altres vehicles.
- **Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana:**
 - Estudiar la millora del servei de les línies de transport públic: solapament de línies, freqüències, cobertura, informació a l'usuari, millora de l'intercanvi modal entre les diferents xarxes, etc.
 - Millorar la informació estàtica a les parades d'autobús mitjançant l'edició de plànols sectorials que siguin entenedors per la ciutadania.
- **Propostes incloses al PDI del transport públic col·lectiu de l'RMB 2011-2020:**
 - Nova línia ferroviària Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària
 - Plataforma reservada autobús a la C-245 entre Cornellà – Sant Boi – Castelldefels



3. Propostes



TRANSPORT PÚBLIC I VEHICLE PRIVAT

▪ Diagnosi:

- Problemes de circulació a la rotonda av. de Barcelona – c. Major
- Canvi modal

▪ Proposta:

- **Millora de la mobilitat a l'entorn de la rotonda entre av. de Barcelona i c. Major:** estudiar la viabilitat de millora de la mobilitat d'aquesta cruïlla.
 - Problemes de gir av. de Barcelona – ctra. Sant Joan Despí (Cornellà)
 - Problemes de gir a la sortida de la rotonda en sentit av. de Barcelona nord
 - Els vianants han d'efectuar un recorregut no rectilini i alguns creuen per les vies



- Propostes incloses al PDI del transport públic col·lectiu de l'RMB 2011-2020:

- Carril BUS-VAO a la B-23

3. Propostes



VEHICLE PRIVAT

▪ Diagnosi:

- Augment de l'accidentalitat en vehicles de dues rodes, avingudes i rotondes
- Vehicles menys contaminants

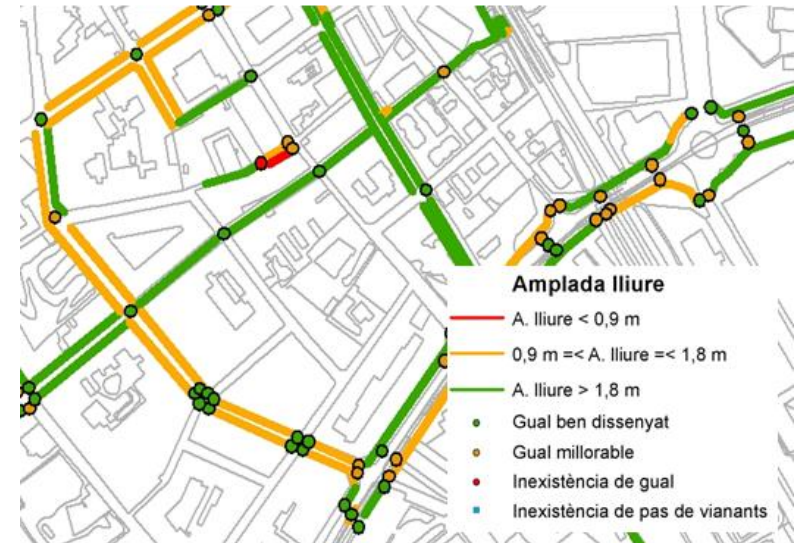
▪ Proposta:

- **Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada:** portar a terme millores als punts on s'han detectat accidents amb víctimes o en aquells carrers o cruïlles on el volum de vianants, ciclistes i/o vehicles sigui elevat.
 - Rotonda av. del Baix Llobregat – St. Martí de l'Erm (*PLSV 2010*)
 - Rotonda av. de Barcelona – c. Major. (*PLSV 2010*)
 - Accés a l'aparcament de Can Tusquets
 - Vigilància i control de la vegetació
 - Accessos al Parc Agrari del Baix Llobregat
- **Campanyes de sensibilització i conscienciació a les escoles:** realitzar jornades de sensibilització a les escoles (14 i els 18 anys) amb l'objectiu de conscienciar als estudiants dels perills que poden comportar certes accions per tal que els joves puguin desenvolupar comportaments responsables, ja sigui com a conductors o com a passatgers.



▪ **Proposta:**

- **Millora de la mobilitat dels modes no motoritzats al c. del Bon Viatge:** estudiar restriccions del trànsit garantint l'accés de veïns, serveis públics, càrrega i descàrrega, etc., per tal de crear un carrer d'estada que afavoreixi la mobilitat de vianants i ciclistes i millori la seguretat dels mateixos.



- **Incorporació del concepte d'eficiència energètica dels vehicles als plecs de contractació de prestació de serveis (PAES 2010):** introduir als plecs de contractació de prestació de serveis que utilitzin vehicles (neteja viària, recollida de residus, manteniment de l'enllumenat i de parcs i jardins) criteris d'eficiència energètica i de qualitat ambiental.



▪ Proposta:

- **Substitució progressiva dels vehicles actuals de la flota municipal pròpia per vehicles amb eficiències energètiques més elevades (PAES 2010):** renovació de la flota de vehicles pròpia de l'Ajuntament (brigada i policia municipal) mitjançant vehicles de baix consum (gas natural, híbrids o elèctrics) en funció de la disponibilitat tecnològica i de l'ús dels mateixos.
- **Promoció i punts de recàrrega per al vehicle elèctric d'ús privat** (*Guia metropolitana per a la promoció del vehicle elèctric*):
 - Promoure el vehicle elèctric entre les flotes privades d'empresa (major potencial: serveis tècnics, distribució urbana i vehicles de lloguer) i els vehicles d'ús particular (informació sobre: viabilitat, beneficis, xarxa de punts de recàrrega, subvencions)
 - Impulsar els punts de recàrrega vinculats (informació per a la instal·lació i agilització de tràmits) i els punts de recàrrega de complement (localitzacions potencials, col·laboracions amb entitats públiques i privades).



3. Propostes



APARCAMENT

▪ Diagnosi:

- Park & Ride estació de ferrocarril
- Dèficit de places d'aparcament nocturn

▪ Proposta:

- **Adaptació de l'aparcament de ferrocarril d'ús exclusiu per a usuaris de Rodalies** ubicat al c. de Jacint Verdaguer: restricció d'accés mitjançant barreres per garantir places d'aparcament dissuasori pels usuaris que accedeixen a l'estació de ferrocarril en vehicle privat i posteriorment realitzen un intercanvi modal amb el tren.



- **Regulació de l'aparcament al nucli antic del barri de les Planes** (entre Cornellà i l'av. de Barcelona) on mitjançant l'anàlisi d'aparcament de residents i forans efectuat s'ha observat:

Demanda diürna:

- Les **zones amb una ocupació més elevada** són les **properes** als carrers confrontants amb **Cornellà** de Llobregat: av. de les Flors, c. Àngel Guimerà i c. dels Cirerers, **amb un 97 i un 94%** d'ocupació mitjana. La resta de zones es troben al voltant del 90%.
- **Més del 50% de les places** dels carrers propers al barri del Pedró de Cornellà de L. es troben ocupades per vehicles empadronats fora de Sant Joan Despí.

▪ Proposta:

Demanda nocturna:

- Hi ha **556 vehicles forans** estacionats als carrers del nucli antic de les Planes **durant la nit**.
- El dèficit d'aparcament nocturn és de 630 places.

BALANÇ OCUPACIÓ APARCAMENT NOCTURN				
Zona d'estudi	Barri	Ocupació nocturna	Demanda nocturna	Dèficit/ Superàvit
3.1	Les Planes nucli antic	2.003	3.565	-1.561
3.2	Les Planes (BCN-Fonts.)	1.064	134	930
3	Les Planes	3.067	3.698	-631

A més, cal tenir en compte que es podran perdre places d'aparcament per altres accions.

Per tant, es considera necessari regular l'aparcament al barri per garantir l'estacionament nocturn dels residents de les Planes.

Actualment, l'Ajuntament està portant a terme converses amb l'associació de veïns del barri.



3. Propostes



MERCADERIES

▪ Diagnosi:

- Mal ús de les places reservades per a la C/D
- Vehicles de mercaderies estacionats en zones no permeses

▪ Proposta:

- **Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal**, atès que s'han detectat infraccions: estacionament il·legal de turismes durant l'horari reservat per a la C/D i excés del temps màxim d'estacionament permès.

- Intensificar el control d'estacionaments il·legals: augment de la vigilància i de l'import de les sancions
- Control del temps de càrrega i descàrrega per mitjà del disc horari i control per part de la Policia local



- **Xarxa integrada de vehicles pesants a Sant Joan Despí, Esplugues de L., Cornellà de L. i Sant Boi de L.:** creació d'una xarxa de circulació integrada per tal de regular el trànsit de vehicles pesants tant per l'interior del municipi com als accessos amb les vies ràpides: Ronda de Dalt, A-2, C-32, etc.

Programa de la sessió participativa

Pla d'acció del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

- | | |
|---------------|--|
| 19.30 – 19.45 | Recepció dels assistents
Presentació de l'estructura de la sessió |
| 19.45 – 20.15 | Presentació del conjunt de propostes tècniques organitzades per mitjà de transport |
| 20.15 – 21.30 | Obertura del torn de paraula |

3. PLA DE MOBILITAT URBANA DE SANT JOAN DESPÍ – 25/11/2014

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

DESPI esport
Poliesportiu Municipal

25 de setembre de 2014



Redacció:



Direcció:



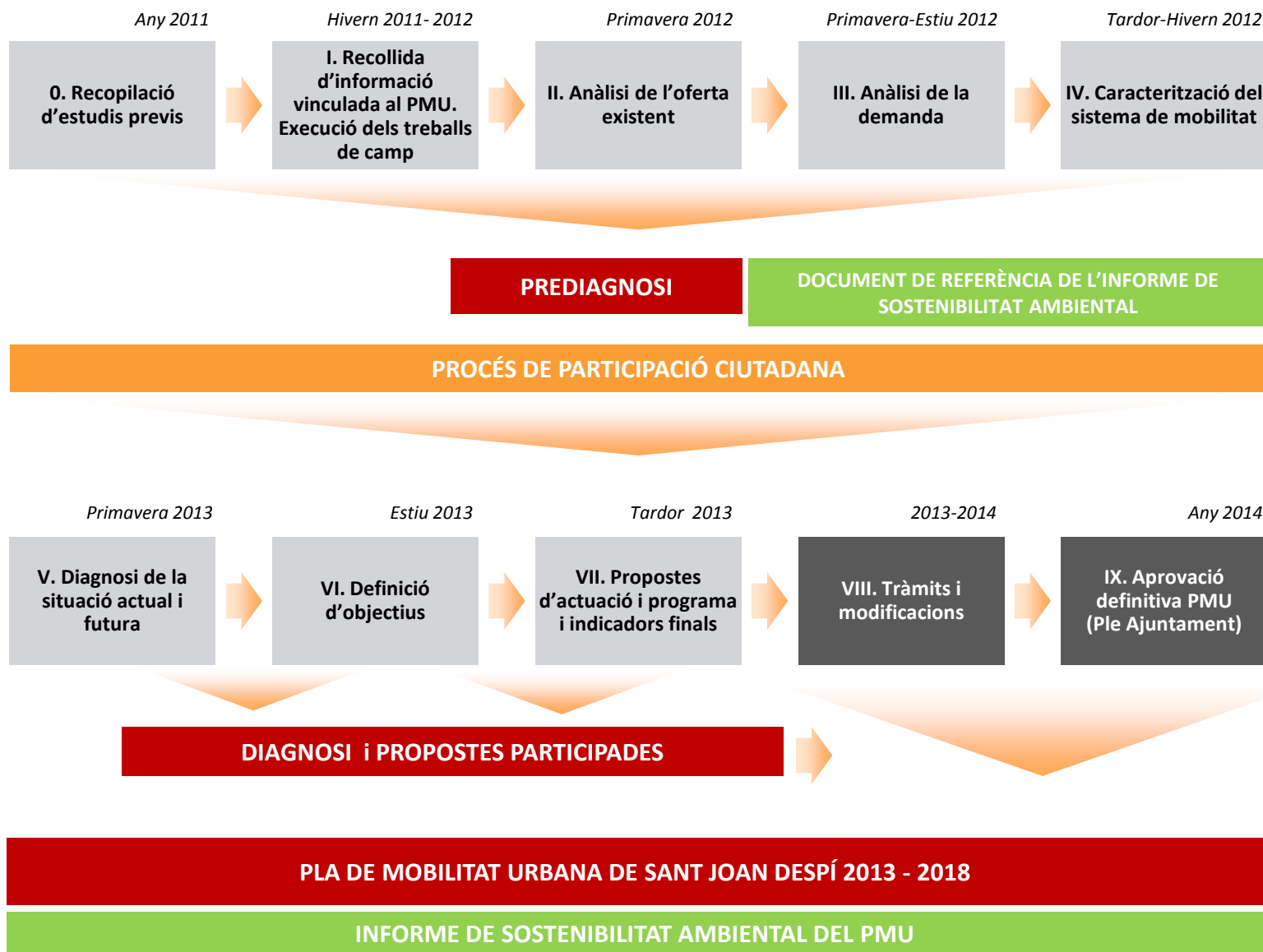
Programa de la jornada

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

- | | |
|---------------|---|
| 18.30 – 18.45 | Recepció dels assistents
Presentació de l'estructura de la jornada |
| 18.45 – 19.00 | Presentació de la diagnosi del Pla |
| 19.00 – 19.30 | Presentació de les propostes del Pla |
| 19.30 – 20.00 | Obertura del torn de paraula |

1. Objectius
2. Procés metodològic i cronograma
3. Diagnosi del Pla
4. Conjunt de propostes

2. Metodologia i Cronograma: Estat del PMU de Sant Joan Despí



3. Diagnosi del Pla: anàlisi dels desplaçaments

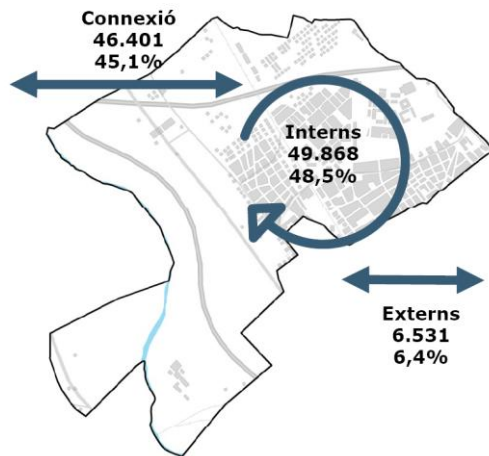
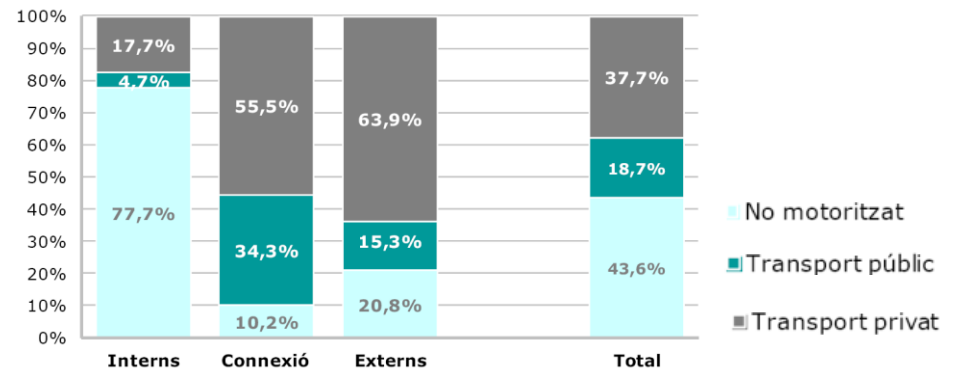
Mobilitat urbana

- **EMQ 2011:** enquesta de mobilitat en dia feiner dels municipis de l'àrea d'influència directa de Barcelona
Sant Joan Despí: residents de 4 anys i més. Mostra de **802** enquestes.

- **Distribució:**

Emesos: 44,1% Barcelona
 15,5% Cornellà de Ll.

Atrets: 36,7% Cornellà de Ll.
EMQ 2006:
 23,5% Barcelona
 24,5% Cornellà de Ll.



Total desplaçaments: 102.801



Total : 50.047 (mobilitat interna dels residents i no residents)

Punts febles

- **Efecte barrera del ferrocarril, B-23, etc.**
- A la xarxa principal de **vianants** els **pendents més elevats**, superiors al 12%, es troben al barri del **Pla del Vent – Torreblanca**. Malgrat uns pendents no gaire accentuats, les **connexions entre els barris** poden ser **complicades**.
- **Escales al pg. del Canal / pg. Canalies** sense alternativa per a persones de mobilitat reduïda.
- Més d'un **42% dels guals** de vianants tenen un disseny que es podria **millorar**: pendent elevat, mal



- **Polígon industrial Fontsanta**: amplades de pas lliure inferior als 1,80 metres i paviment aixecat, guals mal enrasats i passos de vianants molt llargs.

Punts forts

- La xarxa principal de vianants té un **63% dels metres lineals de voreres amb amplades de pas superiors a 1,80 metres o plataforma única**.



- Gairebé el **90% dels metres lineals de la xarxa principal** de vianants presenta **pendents inexistent o baixos**.



- En general, els **passos de vianants** estan **senyalitzats** i es troben en **bon estat**.

Punts febles

- **Falta de senyalització** vertical/horitzontal.
- **Heterogeneïtat** de la **senyalització** existent.
- Alguns **carrils** són massa **estrets** i **sense segregació** física dels cotxes.



- El **traçat** d'algunes **voreres bici** passa **davant** de **parades d'autobús**, creant conflictes entre usuaris (av. de Barcelona).
- **Poca continuïtat i connectivitat amb els municipis veïns**, només amb Cornellà, Sant Feliu i Sant Boi de Llobregat.



- **Baix ús de la bicicleta** com a mode de transport per realitzar desplaçaments de **mobilitat obligada** (treball, estudis, etc.).

Punts forts

- **Xarxa extensa** i globalment en **bon estat**.
- **Cruïlles** generalment **ben senyalitzades amb asfalt diferenciat** vermell o passos elevats.



- A nivell intern la **xarxa és continua** i proporciona **bona connectivitat** entre els diferents **barris**.
- La majoria de **zones limitades a 30** presenten **elements reguladors de velocitat** per disminuir la velocitat dels vehicles a motor.
- Un **87% de la xarxa** ciclista té **pendents inferiors al 5%**.
- **Extensa xarxa d'aparcaments** de bicicletes amb unes **543 places**.



Punts febles

- Només un **22% de les parades** disposen de **pantalles dinàmiques informatives** del servei.



- De manera general, **la informació de transport públic es pot millorar** (falten mapes sectorials; informació a l'estació...).
- S'han detectat **punts o trams on habitualment** es produeix algun tipus de **conflicte**: pèrdues de temps, parades en rotondes, dificultats de gir, dificultats per apropar-se a les parades (vehicles estacionats), passos elevats mal dissenyats, etc.
- S'han detectat **parades amb accessibilitat incorrecta**: arbres i mobiliari urbà a la parada, carril bici davant de la parada, parades ubicades en corba, etc.

Punts forts

- Sant Joan Despí té una **bona cobertura** de transport públic **ferroviari** i de la xarxa d'**autobusos** tant diürns com nocturns.
- La **totalitat de les línies** d'autobús que circulen per Sant Joan Despí funcionen amb **vehicles adaptats a persones de mobilitat reduïda**.



- Existència de **dos trams de carril bus**: hospital Moisès Broggi i Creu d'en Muntaner.
- Un **60% de les parades** estan **equipades amb marquesines** i la resta amb pals.

Punts febles

- L'estructura urbanística i viària de Sant Joan Despí està **condicionada**, per una banda, per l'existència de l'autovia B-23 i, per una altra, per les **vies del ferrocarril**.



- Al carrer **Creu d'en Muntaner** la **velocitat promig supera** la **velocitat màxima permesa**. En general, s'ha observat que **a les avingudes** es sobrepassen les velocitats màximes permeses.

Punts forts

- **Excepte les vies principals** urbanes, la **resta de carrers** del municipi estan **limitats** a una **velocitat màxima de 30 km/h**.



- **Sentits de circulació**: vies principals són 1+1 o 2+2, a la resta predomina la **unidireccionalitat**.
- En general, s'ha observat que els **principals pols atractors/generadors de mobilitat** estan **ben senyalitzats** tant als accessos com als carrers interiors al municipi.



Punts febles

- **Centre:** s'han detectat **problemes** d'aparcament a la franja compresa **entre el carrer Major i el carrer del ferrocarril**.



- **Polígon industrial Fontsanta:** **problemes de congestió** provocats per vehicles en **doble fila** a l'hora d'entrada de les escoles.



- **Les Planes:** **dèficit de places d'aparcament nocturn** degut a què l'aparcament lliure en superfície és ocupat pels **residents del barri del Pedró** de Cornellà de Llobregat (barri confrontant).

Punts forts

- **Centre:** el barri té **cinc zones d'aparcament públic**, quatre gratuïtes i una de pagament amb preus assequibles i tarifa per tot el dia.



- **Polígon industrial Fontsanta:** ordenança que **limita l'aparcament de vehicles pesants** i superiors a 2,2m. en tot el municipi amb excepció del polígon.
- **Les Planes:** oferta d'aparcament públic al c. **Fontsanta** gratuït pels residents.
- **Residencial Sant Joan:** regulació del 50% de les places d'aparcament en superfície per **residents** mitjançant **zona verda** i regulació del 50% de les places per l'hospital, empreses, etc., amb **zona blava**.
- **Aparcament de motos:** **elevada oferta** per l'estacionament a la calçada (més de 1.700 places).

Punts febles

- S'ha detectat un **mal ús** de les places reservades C/D per part d'**alguns vehicles comercials**, normalment turismes, que **excedeixen el temps màxim** d'estada.



- S'ha detectat **vehicles de mercaderies estacionats en zones no permeses**.



Punts forts

- Restriccions de trànsit de vehicles pesants** a l'avinguda de Barcelona que millora la mobilitat de la resta de modes.



- Les **operacions de C/D**, en general, **es realitzen sense generar problemes**, tant per a les empreses que gestionen les mercaderies com per la resta d'usuaris de la via pública.



3. Diagnosi del Pla: escenaris de mobilitat

A partir de la previsió del creixement poblacional, urbanístic i d'altres variables socioeconòmiques s'han realitzat **dos escenaris de projecció** a +6 i +12 anys per tal d'avaluar la mobilitat dels residents.

- L'**escenari tendencial** és la projecció d'un escenari futur que avalua la mobilitat assumint les tendències de les realitats actuals sense contemplar canvis en el sistema.

ESCENARI TENDENCIAL 2018								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	10.147	17,7%	44.545	77,7%	2.695	4,7%	57.330	52,7%
Connexió i externs	29.048	56,5%	5.899	11,5%	16.393	31,9%	51.389	47,3%
Total	39.196	36,1%	50.444	46,4%	19.088	17,6%	108.719	100,0%

- L'**escenari objectiu** és la projecció d'un escenari futur que avalua la mobilitat al municipi assumint la introducció de millores al sistema actual.

ESCENARI OBJECTIU 2018								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	6.880	12,0%	46.437	81,0%	4.013	7,0%	57.330	52,7%
Connexió i externs	26.722	52,0%	7.708	15,0%	16.958	33,0%	51.389	47,3%
Total	33.602	30,9%	54.146	49,8%	20.971	19,3%	108.719	100,0%

4. Propostes



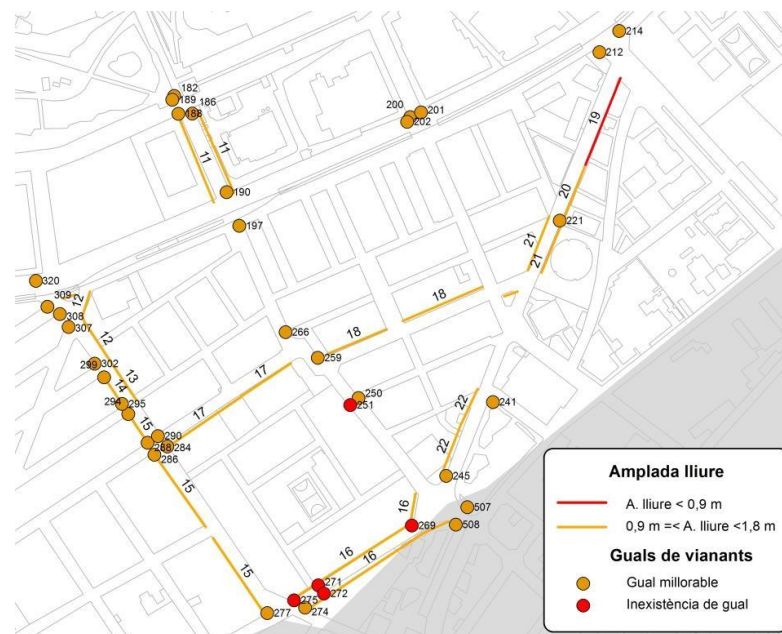
VIANANTS

■ Diagnosi:

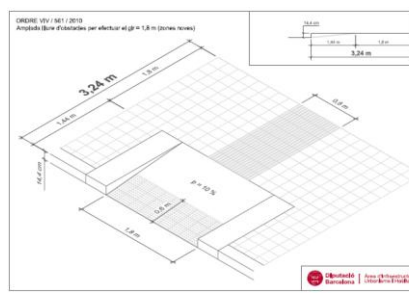
- Amplada útil de les voreres insuficient
- Inexistència de guals de vianants
- Deficiències a la xarxa

■ Proposta:

- **Eixamplament de voreres:** per assolir 1,8 metres d'amplada útil (*ORDRE VIV/561/2010*)



- **Millora dels guals de vianants:** construcció de guals inexistents (*ORDRE VIV/561/2010*)



▪ Proposta:

- **Remodelació del carrer Àngel Guimerà:** reurbanització del vial i de la cruïlla formada per Mare de Déu de la Mercè i Lluís Domènech i Montaner per millorar la mobilitat i seguretat dels vianants, mitjançant l'ampliació de voreres i la reordenació de les places d'aparcament.
- **Aspectes a millorar a la xarxa principal de vianants:**

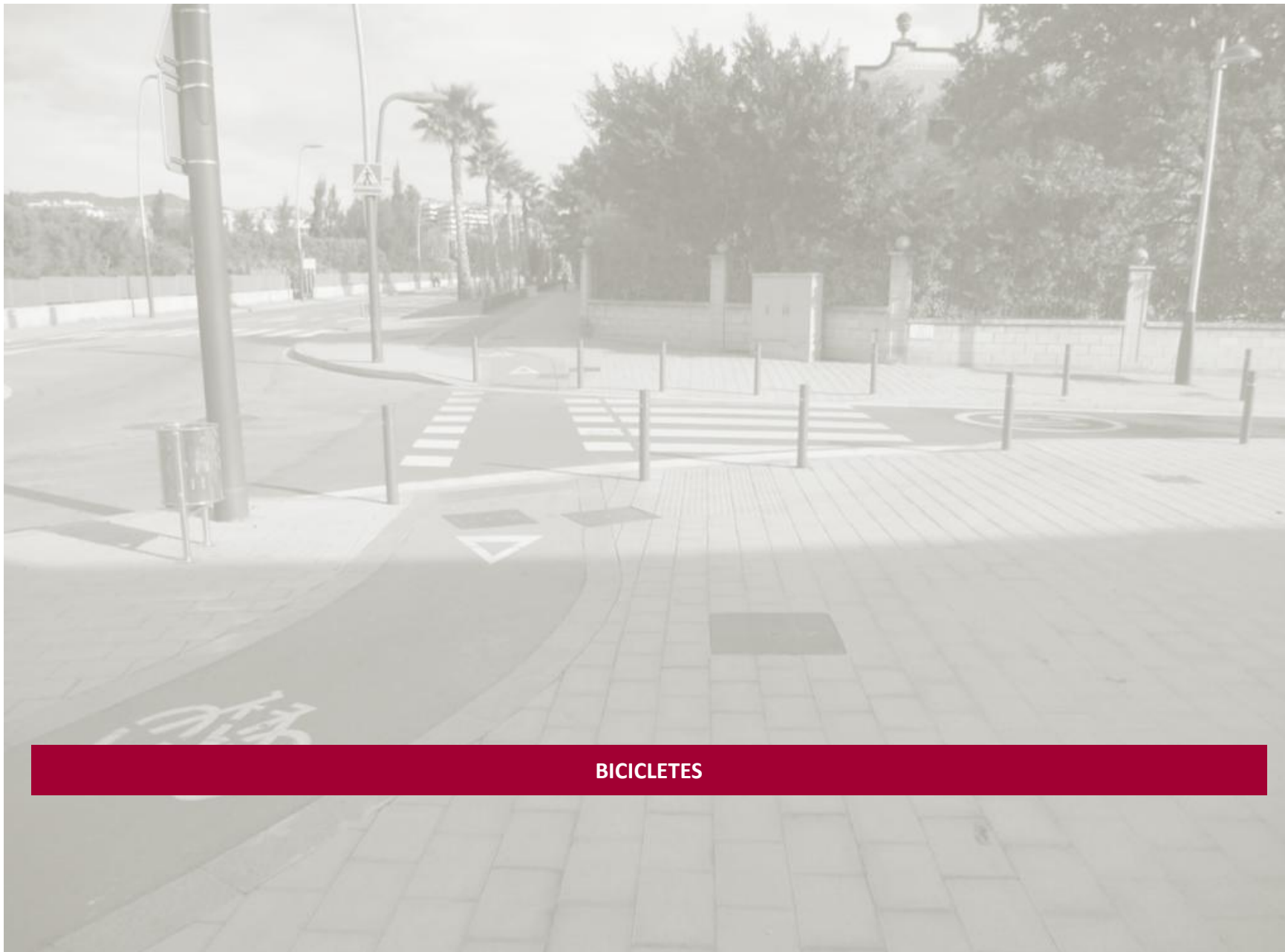


- **Implantació de semàfors amb comptadors de temps** a la rotonda ubicada entre l'av. del Baix Llobregat i el c. de Sant Martí de l'Erm (davant d'urgències de l'Hospital):



- **Camins escolars:** incentivar el seu ús i fer un seguiment.

4. Propostes



BICICLETES

▪ Diagnosi:

- Tipologia i dimensió de les vies ciclistes
- Falta de senyalització i homogeneïtat
- Falta de continuïtat

▪ Proposta:

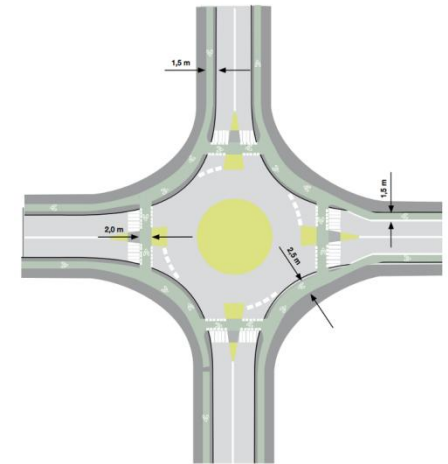
- **Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes**, donant continuïtat a les vies ciclistes urbanes establint connexions entre elles:
 - Rambla Jujol – Creu d'en Muntaner / ctra. Sant Feliu: Parc del Mil·lenari i/o riera d'en Nofre i carrer Major
 - Avinguda de Barcelona entre c. Major i rbla. de Josep Maria Jujol
 - Passeig del Canal – carrer de Francesc Macià (tram nord entre l'Ateneu Instructiu i el camp de futbol del Barri Centre)



▪ Proposta:

- **Directrius per al disseny de vies ciclistes:** definició de criteris per la implantació de noves vies ciclistes en funció de la classificació funcional dels carrers als quals s'implantin (bàsica, secundària o veïnal).
 - Tipologia via ciclista (ordre preferència): carril bici protegit, carrer zona 30, vorera bici, carrer de convivència, vorera de convivència
 - Dimensions dels carrils bici (*Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*)

- **Directrius per al disseny de vies ciclistes a les interseccions,** seguint els criteris contemplats al "*Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*": continuïtat a les cruïlles amb pas exclusiu per a bicicletes i continuïtat a les rotondes.

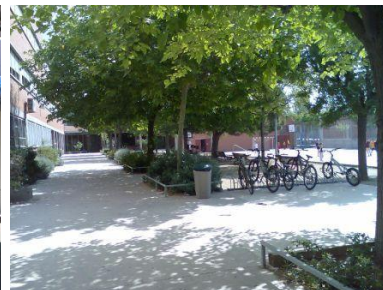


- **Increment i homogeneïtat de la senyalització** de la xarxa ciclista: R-301, zona 30, P-22, R-407a, prioritat vianants (S-28), plataforma compartida, exclusiu vianants (R-102), pictograma bici, fletxa direcció i cedeu el pas als vianants.



▪ Proposta:

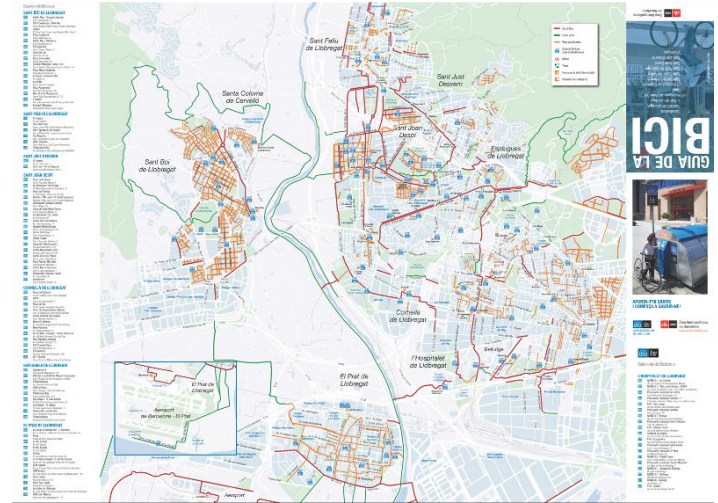
- **Creació d'una xarxa de vianants i carril bici integrada amb els municipis veïns** (Sant Feliu de L., Sant Just Desvern, Esplugues de L., Cornellà de L., Sant Boi de L. i Santa Coloma de Cervelló): connexió de la xarxa mitjançant noves vies ciclistes adaptades a la bicicleta amb senyalització, millora de les interseccions, adaptació de passos per a la bicicleta, etc., i sempre garantint la prioritat de pas dels vianants.
- **Projecte anella verda:** itineraris amables per a vianants i ciclistes que uneixin els parcs i els espais verds del municipi i connexions amb els municipis (xarxa ciclista urbana o camins)
- **Aparcaments per a bicicletes** als equipaments que actualment no disposen, prioritant la instal·lació a l'interior dels mateixos, sempre i quan sigui possible.



- **Aforament de bicicletes:** portar a terme periòdicament comptatges de ciclistes en punts concrets de la ciutat amb l'objectiu de conèixer l'evolució d'aquest mitjà de transport.
- **Campanyes de conducció eficient i segura en bicicleta:** organització de jornades per a què els assistents coneguin tots els perills que els poden afectar, i aprenguin mètodes eficaços per tal que la pràctica de la bicicleta sigui més confortable, ràpida i comporti menys riscos.

▪ Proposta:

- **Difusió d'una xarxa integral de bicis:** “*Guia de la bici*” i actualitzacions periòdiques per informar dels itineraris ciclistes existents i permetre planificar les rutes abans de realitzar el trajecte.
- **Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana:**
 - Estudiar la creació d'una Oficina de la Bicicleta mancomunada on es doni resposta i servei a les necessitats dels usuaris de la bicicleta als entorns urbans.
 - Definició d'uns criteris comuns de senyalització de circulació i indicació de la xarxa que faciliti visualment el reconeixement de la mateixa a tots els usuaris de la via pública.
 - Definició d'una normativa sense ambigüitats.
- **Accessibilitat de les bicicletes en zones amb escales:** adaptar els punts amb escales amb la instal·lació de guies metàl·liques o rampes per millorar la mobilitat dels ciclistes. Es proposa la seva instal·lació a les escales ubicades entre el pg. del Canal i pg. Canalies.



4. Propostes



TRANSPORT PÚBLIC

▪ Diagnosi:

- Només un 22% de les parades disposen de pantalles dinàmiques informatives
- La informació del transport és millorable
- Punts o trams amb conflicte: pèrdues de temps, accessibilitat, passos elevats, etc.
- Parades amb accessibilitat incorrecta: arbres i mobiliari urbà, carril bici davant de la parada, etc.

▪ Proposta:

- **Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús:** definició de criteris per a la millora de l'accés dels usuaris a l'autobús per reduir el temps d'aturada, a seguir quan s'implantin noves parades i s'adeqüin les existents a l'ocasió d'actuacions a la via.
- **Millora de la informació dinàmica a les parades d'autobús:** mitjançant la instal·lació de pantalles dinàmiques informatives per a què els usuaris coneguin el temps d'arribada dels autobusos.

S'instal·laran noves pantalles prioritant les parades de connexió amb el tramvia i aquelles amb més pujades.



▪ **Proposta:**

- **Directrius per al disseny de passos de vianants de ressalt i adaptació en vies amb circulació d'autobusos:** definició dels criteris de disseny a seguir per a la construcció i implantació de passos de vianants de ressalt sense comportar una molèstia als usuaris, principalment, autobusos i serveis públics. Es seguiran les recomanacions especificades al *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible* elaborat per l'AMB.



Alçada (h)	Amplada total (a)	Amplada altipla (c)	Llargada rampes (b)	Pendent rampes (p)
10 cm	> 13 m	6,50 m	> 2 m	màxim 5%
15 cm	> 15 m	6,50 m	> 3 m	màxim 5%

- **Millora del servei d'autobús al municipi:** estudi de la modificació de recorregut d'algunes línies. Proposta condicionada a millores de servei de les línies a la resta de municipis als quals donin cobertura. El PMMU haurà d'efectuar un estudi de detall del recorregut de les línies.
- **Millora dels problemes de càrrega en hora punta,** augmentant la freqüència amb expedicions que reforcin les franges d'hora punta.
- **Millora de la informació a l'estació de Rodalies,** tant a l'interior del vestíbul de l'edifici de l'estació com al carrer: informació del servei de les xarxes de transport públic i senyalització per a vianants.



▪ Proposta:

- **Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies:** remodelació de l'estació de Rodalies i urbanització dels terrenys adjacents. (Projecte constructiu del Ministeri).
- **Directrius per a la modificació de les vorades del TramBaix:** modificar la tipologia de les vorades i eliminar les arestes vives i puntes que representen un risc elevat pels vianants, ciclistes o motoristes i resulten agressives per als pneumàtics dels autobusos i altres vehicles.
- **Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana:**
 - Estudiar la millora del servei de les línies de transport públic: solapament de línies, freqüències, cobertura, informació a l'usuari, millora de l'intercanvi modal entre les diferents xarxes, etc.
 - Millorar la informació estàtica a les parades d'autobús mitjançant l'edició de plànols sectorials que siguin entenedors per la ciutadania.
- **Propostes incloses al PDI del transport públic col·lectiu de l'RMB 2011-2020:**
 - Nova línia ferroviària Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària
 - Plataforma reservada autobús a la C-245 entre Cornellà – Sant Boi – Castelldefels



4. Propostes



TRANSPORT PÚBLIC I VEHICLE PRIVAT

▪ Diagnosi:

- Problemes de circulació a la rotonda av. de Barcelona – c. Major
- Canvi modal

▪ Proposta:

- **Millora de la mobilitat a l'entorn de la rotonda entre av. de Barcelona i c. Major:** estudiar la viabilitat de millora de la mobilitat d'aquesta cruïlla.
 - Problemes de gir av. de Barcelona – ctra. Sant Joan Despí (Cornellà)
 - Problemes de gir a la sortida de la rotonda en sentit av. de Barcelona nord
 - Els vianants han d'efectuar un recorregut no rectilini i alguns creuen per les vies



- Propostes incloses al PDI del transport públic col·lectiu de l'RMB 2011-2020:

- Carril BUS-VAO a la B-23

4. Propostes



VEHICLE PRIVAT

▪ Diagnosi:

- Augment de l'accidentalitat en vehicles de dues rodes, avingudes i rotondes
- Vehicles menys contaminants

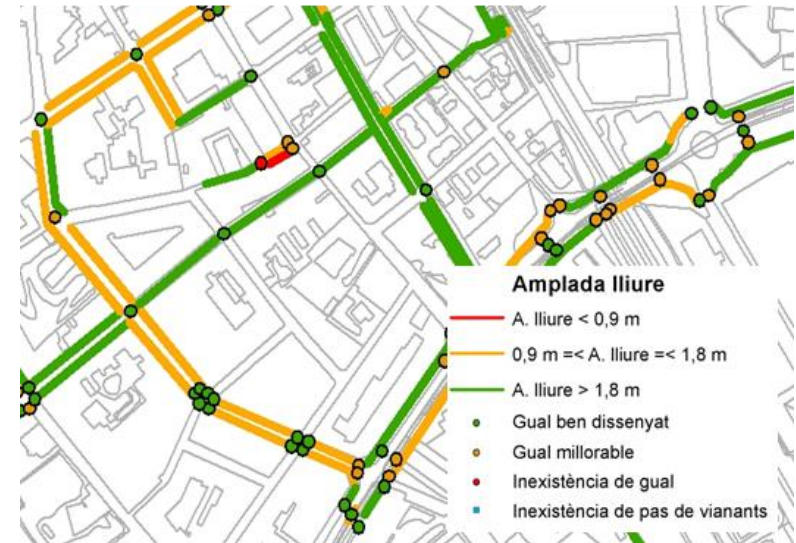
▪ Proposta:

- **Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada:** portar a terme millores als punts on s'han detectat accidents amb víctimes o en aquells carrers o cruïlles on el volum de vianants, ciclistes i/o vehicles sigui elevat.
 - Rotonda av. del Baix Llobregat – St. Martí de l'Erm (*PLSV 2010*)
 - Rotonda av. de Barcelona – c. Major. (*PLSV 2010*)
 - Accés a l'aparcament de Can Tusquets
 - Vigilància i control de la vegetació
 - Accessos al Parc Agrari del Baix Llobregat
- **Campanyes de sensibilització i conscienciació a les escoles:** realitzar jornades de sensibilització a les escoles (14 i els 18 anys) amb l'objectiu de conscienciar als estudiants dels perills que poden comportar certes accions per tal que els joves puguin desenvolupar comportaments responsables, ja sigui com a conductors o com a passatgers.
- **Estudi de la pacificació de l'av. de Barcelona i el c. Font Santa:** degut als nous desenvolupaments urbanístics en les unitats d'actuació situades entre aquests dos carrers, es considera convenient estudiar com pacificar el trànsit de vehicles privats i millorar la mobilitat de la resta de modes.



▪ **Proposta:**

- **Millora de la mobilitat dels modes no motoritzats al c. del Bon Viatge:** estudiar restriccions del trànsit garantint l'accés de veïns, serveis públics, càrrega i descàrrega, etc., per tal de crear un carrer d'estada que afavoreixi la mobilitat de vianants i ciclistes i millori la seguretat dels mateixos.



- **Incorporació del concepte d'eficiència energètica dels vehicles als plecs de contractació de prestació de serveis (PAES 2010):** introduir als plecs de contractació de prestació de serveis que utilitzin vehicles (neteja viària, recollida de residus, manteniment de l'enllumenat i de parcs i jardins) criteris d'eficiència energètica i de qualitat ambiental.



▪ Proposta:

- **Substitució progressiva dels vehicles actuals de la flota municipal pròpia per vehicles amb eficiències energètiques més elevades (PAES 2010):** renovació de la flota de vehicles pròpia de l'Ajuntament (brigada i policia municipal) mitjançant vehicles de baix consum (gas natural, híbrids o elèctrics) en funció de la disponibilitat tecnològica i de l'ús dels mateixos.
- **Promoció i punts de recàrrega per al vehicle elèctric d'ús privat** (*Guia metropolitana per a la promoció del vehicle elèctric*):
 - Promoure el vehicle elèctric entre les flotes privades d'empresa (major potencial: serveis tècnics, distribució urbana i vehicles de lloguer) i els vehicles d'ús particular (informació sobre: viabilitat, beneficis, xarxa de punts de recàrrega, subvencions)
 - Impulsar els punts de recàrrega vinculats (informació per a la instal·lació i agilització de tràmits) i els punts de recàrrega de complement (localitzacions potencials, col·laboracions amb entitats públiques i privades).



4. Propostes



APARCAMENT

▪ Diagnosi:

- Park & Ride estació de ferrocarril
- Dèficit de places d'aparcament nocturn

▪ Proposta:

- **Adaptació de l'aparcament de ferrocarril d'ús exclusiu per a usuaris de Rodalies** ubicat al c. de Jacint Verdaguer: restricció d'accés mitjançant barreres per garantir places d'aparcament dissuasori pels usuaris que accedeixen a l'estació de ferrocarril en vehicle privat i posteriorment realitzen un intercanvi modal amb el tren.



- **Regulació de l'aparcament al nucli antic del barri de les Planes** (entre Cornellà i l'av. de Barcelona) on mitjançant l'anàlisi d'aparcament de residents i forans efectuat s'ha observat:

Demanda diürna:

- Les **zones amb una ocupació més elevada** són les **properes** als carrers confrontants amb **Cornellà** de Llobregat: av. de les Flors, c. Àngel Guimerà i c. dels Cirerers, **amb un 97 i un 94%** d'ocupació mitjana. La resta de zones es troben al voltant del 90%.
- **Més del 50% de les places** dels carrers propers al barri del Pedró de Cornellà de L. es troben ocupades per vehicles empadronats fora de Sant Joan Despí.

▪ Proposta:

Demanda nocturna:

- Hi ha **556 vehicles forans** estacionats als carrers del nucli antic de les Planes **durant la nit**.
- El dèficit d'aparcament nocturn és de 630 places.

BALANÇ OCUPACIÓ APARCAMENT NOCTURN				
Zona d'estudi	Barri	Ocupació nocturna	Demanda nocturna	Dèficit/ Superàvit
3.1	Les Planes nucli antic	2.003	3.565	-1.561
3.2	Les Planes (BCN-Fonts.)	1.064	134	930
3	Les Planes	3.067	3.698	-631

A més, cal tenir en compte que es podran perdre places d'aparcament per altres accions.

Per tant, es considera necessari regular l'aparcament al barri per garantir l'estacionament nocturn dels residents de les Planes.



4. Propostes



MERCADERIES

▪ Diagnosi:

- Mal ús de les places reservades per a la C/D
- Vehicles de mercaderies estacionats en zones no permeses

▪ Proposta:

- **Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal, atès que s'han detectat infraccions: estacionament il·legal de turismes durant l'horari reservat per a la C/D i excés del temps màxim d'estacionament permès.**
 - Intensificar el control d'estacionaments il·legals: augment de la vigilància i de l'import de les sancions
 - Control del temps de càrrega i descàrrega per mitjà del disc horari i control per part de la Policia local



Programa de la jornada

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí

- | | |
|---------------|---|
| 18.30 – 18.45 | Recepció dels assistents
Presentació de l'estructura de la jornada |
| 18.45 – 19.00 | Presentació de la diagnosi del Pla |
| 19.00 – 19.30 | Presentació de les propostes del Pla |
| 19.30 – 20.00 | Obertura del torn de paraula |