

# Pla de mobilitat urbana de Sant Joan Despí

## Document II. Programa d'actuacions



Maig de 2016



**Diputació  
Barcelona**

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



Àrea Metropolitana  
de Barcelona



AJUNTAMENT DE  
SANT JOAN DESPÍ

**ALG** TRANSPORTATION  
INFRASTRUCTURE  
& LOGISTICS  
**europaxis**

**C I N E S T**  
CONSULTORIA DE TRANSPORT



## **CRÈDITS**

### **Direcció facultativa**

#### **Diputació de Barcelona**

Àrea de Territori i Sostenibilitat  
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

# ÍNDEX

<b>DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS.....</b>	<b>5</b>
<b>1. INTRODUCCIÓ.....</b>	<b>7</b>
<b>2. FITXES D'ACTUACIÓ.....</b>	<b>8</b>
2.1. MOBILITAT A PEU .....	8
2.2. MOBILITAT EN BICICLETA .....	16
2.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC .....	36
2.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT .....	52
2.5. APARCAMENT.....	69
2.6. MERCADERIES .....	74
<b>3. OBJECTIUS DEL PLA .....</b>	<b>76</b>
<b>4. PROGRAMACIÓ TEMPORAL I INVERSIONS .....</b>	<b>80</b>



## **DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS**





# 1. INTRODUCCIÓ

Aquest document recull les propostes tant tècniques com participades en format fitxa que donen resposta als objectius definits al Pacte per la Mobilitat de la Xarxa de ciutats i pobles al qual està adherit l'Ajuntament de Sant Joan Despí.

Les actuacions contemplades en aquest document donen resposta als problemes o mancances detectats a la Diagnosi del present Pla de Mobilitat Urbana des d'una vessant realista i viable tant tècnica com econòmicament.

Les propostes estan agrupades pel principal mode de transport al qual fan referència, tot i que el seu àmbit d'actuació pot ser més extens.

Aquelles que comportin canvis significatius en la mobilitat dels barris o, fins i tot, del municipi hauran de consensuar-se prèviament amb les diferents associacions de veïns per tal de copsar l'opinió dels mateixos. En tot cas, atès que la fase d'implantació de les actuacions és a curt (1 – 3 anys), mig (4 – 6 anys) o llarg termini (més de 6 anys) s'haurà de tenir en compte l'encaix de cadascuna d'elles a la situació real del municipi en cada moment.

## **2. FITXES D'ACTUACIÓ**

### **2.1. Mobilitat a peu**

# 1 Eixamplament de voreres

## 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària.

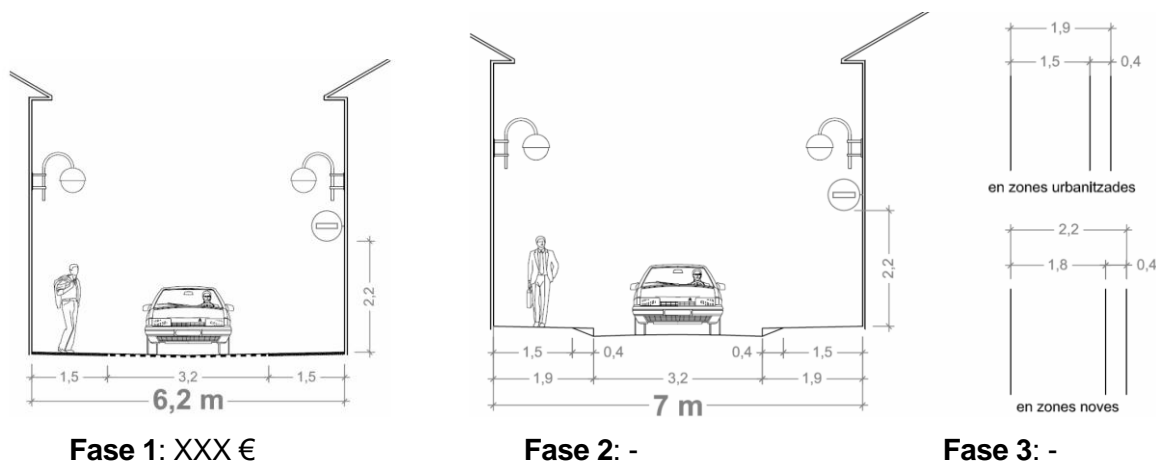
## 2. Objectius

**Objectiu 1.** Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

## 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en l'ampliació d'algunes voreres de la xarxa d'itineraris principals de vianants amb amplades útils inferiors a 1,80 metres i/o en l'establiment de plataforma única als carrers que tinguin una amplada inferior als 7 metres.

L'objectiu és millorar la qualitat dels desplaçaments a peu per incrementar el nombre d'usuaris.



Fase 1: XXX €

Fase 2: -

Fase 3: -

## 4. Zona d'actuació

Xarxa d'itineraris principals de vianants

## 8. Cost (€)

Eixamplament de voreres: 120 €/m<sup>2</sup>  
Plataforma única: 230 €/m<sup>2</sup>

## 5. Documentació gràfica de referència

Plànol actuació inclòs al document de propostes

TOTAL = 120.000 € (veure desglossament)

## 6. Fase

Curt i mig termini

## 7. Prioritat

Alta

## 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí.

## 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

## 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1 Repartiment modal intern (a peu)  
2.2 Dèficit per a vianants  
8.3 Víctimes vianants

## 2 Millora dels guals de vianants

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària.

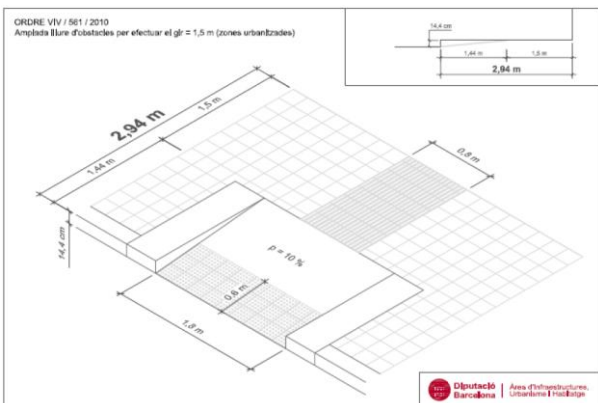
### 2. Objectius

**Objectiu 1.** Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

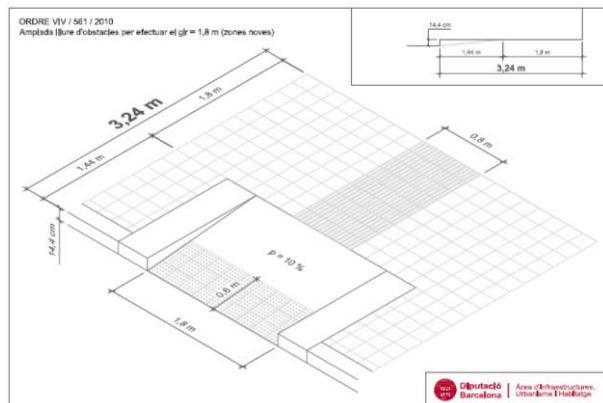
### 3. Descripció de l'actuació

Es considera un gual accessible quan l'amplada lliure mínima sigui de 1,80 m o 1,50 per les zones ja urbanitzades, la vorera del gual estigui enrasada amb la calçada, els cantells arrodonits, el pendent longitudinal del gual no superi el 10% i el pendent transversal sigui igual o inferior al 2%. Se senyalitzarà amb una franja de 80cm de PTI direccional entre la línia de façana i l'inici del gual i una franja de 60 cm de fons de PTI de botons al llarg del límit entre el gual i la calçada.

L'actuació consisteix en la construcció de 16 guals i l'adequació de 3 guals.



**Fase 1:** 53.100 €



**Fase 2:** 53.100 €

**Fase 3:** 15.600 €

### 4. Zona d'actuació

Xarxa d'itineraris principals de vianants

### 5. Documentació gràfica de referència

Plànol actuació inclòs al document de propostes

### 6. Fase

Curt

### 7. Prioritat

Alta

### 8. Cost (€)

Adequació dels guals:  
600€/gual x 15 = 9.000 €  
(La construcció de 4 guals està inclosa dins la Proposta 3).

TOTAL = 9.000 € (veure desglossament)

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.4 Passos vianants adaptats

### 3 Remodelació del carrer Àngel Guimerà

#### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària.

#### 2. Objectius

Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

#### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en la reurbanització del carrer Àngel Guimerà i de la cruïlla formada per Mare de Déu de la Mercè i Lluís Domènech i Montaner amb l'objectiu de millorar la mobilitat i seguretat dels vianants portant a terme les següents actuacions:

- Eixamplament de les voreres i creació d'orelles per disminuir l'espai de calçada que han de creuar els vianants
- Adequació dels guals de vianants
- Supressió d'una línia d'aparcament
- Delimitació de les places d'aparcament



A continuació s'observa un plànol en planta de la proposta:



**Fase 1:** 390.500 €

**Fase 2:** -

**Fase 3:** -

#### 4. Zona d'actuació

#### 8. Cost (€)

c. Mare de Déu de la Mercè – av. de les Flors – 390.500 €  
c. Àngel Guimerà

<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt	Mitja	Ajuntament de Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament de Sant Joan Despí		2.2 Dèficit per a vianants 2.3 Passos vianants senyalitzats 2.4 Passos vianants adaptats 8.1 Víctimes mortals en accidents de trànsit (D) 8.2 Accidents amb víctimes 8.3 Víctimes vianants 9.8 Reduir ocupació espai públic pels vehicles (D)

## 4 Aspectes a millorar a la xarxa principal de vianants

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en millorar els desperfectes identificats a la xarxa principal de vianants:

- Paviment en mal estat: tant a la calçada com a les voreres
- Reixes no enrasades o amb obertures elevades
- Escocells
- Polsadors
- Elements que disminueixen l'amplada útil
- Baranes



Fase 1: 6.500 €



Fase 2: -



Fase 3: -

### 4. Zona d'actuació

Xarxa d'itineraris principals de vianants

### 5. Documentació gràfica de referència

### 8. Cost (€)

Les Planes: 2.500 €  
Residencial Sant Joan: 2.100 €  
Centre: 400 €  
Polígon industrial (av. BCN): 1.500 €  
TOTAL = 6.500 € (veure desglossament)

### 6. Fase

Curt

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.2 Dèficit per a vianants  
8.3 Víctimes vianants

## 5 Implantació de semàfors amb comptadors de temps

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

Objectiu 10. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en la implantació de semàfors amb comptador de temps per vianants a dos cruïlles del municipi:

- Av. del Baix Llobregat – c. Sant Martí de l'Erm (cruïlla nord-oest)
- Av. del Baix Llobregat – c. Sant Martí de l'Erm (cruïlla sud-est)

Les cruïlles han estat seleccionades per:

- Elevada accidentalitat
- Elevada intensitat de trànsit
- Avinguda amb 4 carrils de circulació
- Elevada intensitat de vianants que accedeixen en transport públic (autobús i tramvia) i a peu
- Tipologia diversa de vianants que accedeixen a l'Hospital Moisès Broggi



Fase 1: 2.500 €

Fase 2: -

Fase 3: -

### 4. Zona d'actuació

Av. del Baix Llobregat

### 8. Cost (€)

Instal·lació de semàfors amb comptador de temps de verd i vermell per a vianants:  
625€/semàfor x 4 semàfors = 2.500 €

### 5. Documentació gràfica de referència

Plànol actuació inclòs al document de propostes

### 6. Fase

Curt

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.4 Passos vianants adaptats  
8.1 Víctimes mortals en accidents de trànsit  
8.3 Víctimes vianants



## 6 Camins escolars: incentivar el seu ús

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària

### 2. Objectius

Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

Objectiu 12. Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts al Pacte per a la Mobilitat de la Xarxa de ciutats i pobles

### 3. Descripció de l'actuació

Actualment, durant les hores punta d'entrada i sortida de les escoles es continuen registrant problemes de circulació al voltant de les escoles, especialment produïts per les parades de vehicles en doble fila.

L'actuació consisteix en fer un seguiment de la utilització dels camins escolars existents per avaluar quin és el seu funcionament i estat, per tal de definir quines són les mesures necessàries a portar a terme per fomentar els desplaçaments a peu i en bici als centres escolars i disminuir i regular la circulació i aparcament dels vehicles privats.

En aquest sentit, serà imprescindible la col·laboració i implicació dels propis centres escolars, agents i usuaris de la via per a poder crear un ambient més respectuós i amable en aquests entorns.

Es proposa que aquest seguiment es realitzi anualment per tal de valorar el funcionament dels camins escolars i el grau de millora que comporten les actuacions implantades.

**Fase 1:** 3.000 €

**Fase 2:** 2.000 €

**Fase 3:** -

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

5.000 €

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt i mig

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

- 1.1 Repartiment modal intern (a peu)
- 2.2 Dèficit per a vianants
- 2.4 Passos vianants adaptats
- 8.3 Víctimes vianants

## **2.2. Mobilitat en bicicleta**

## 7 Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

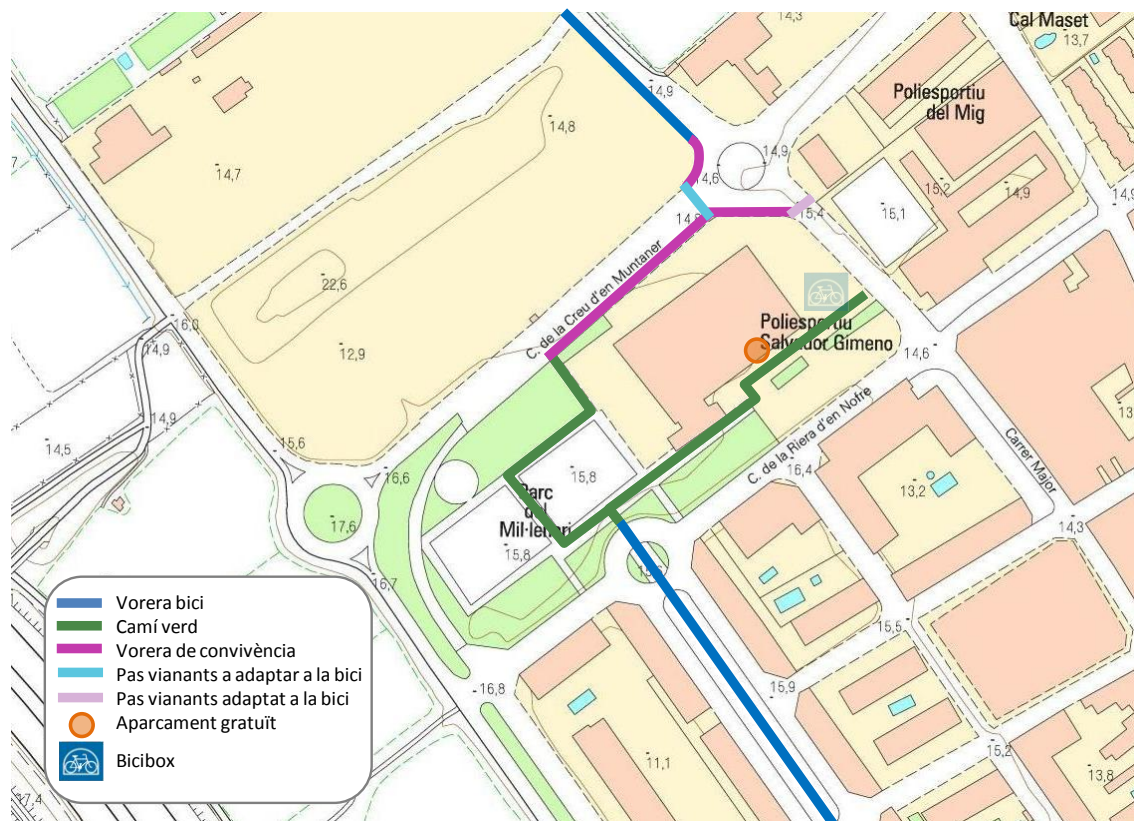
### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en donar continuïtat a les vies ciclistes urbanes establint connexions entre elles:

#### Rambla Jujol – Creu d'en Muntaner / ctra. Sant Feliu

- Parc del Mil·lenari.

Es proposa realitzar la connexió per l'interior del Parc del Mil·lenari a través d'un camí verd compartit amb vianants. Atès que durant determinades hores del dia la presència de nens i adults pot ser elevada, especialment per la tarda, s'aconsella informar al ciclista que la preferència és del vianant.



La connexió entre el Parc del Mil·lenari i les voreres bici ubicades a la carretera de Sant Feliu i al carrer Creu d'en Muntaner es proposa realitzar-la per la vorera est del carrer Creu d'en Muntaner, al costat de l'aparcament del poliesportiu, mitjançant una vorera de convivència atès que el volum de vianants que circula per aquesta vorera és molt baix.

En tot cas, el traçat d'aquesta connexió podrà estar condicionat al desenvolupament de l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) del sector de Can Crexells.

- Vorera riera d'en Nofre i carrer Major.

Es proposa la connexió entre la vorera bici de la rambla de Josep Maria Jujol i el poliesportiu Salvador Gimeno mitjançant un camí verd compartit amb vianants on s'haurà d'informar al ciclista que la preferència és del vianant.

#### **Avinguda de Barcelona entre c. Major i rbla. de Josep Maria Jujol**

- Carril bici protegit.

Es proposa efectuar un estudi de remodelació del carrer per tal de destinar l'espai necessari per a cada mode de transport: amplada dels carrils de circulació, espai reservat per a l'aparcament i càrrega i descàrrega dels vehicles, amplada del carril bici i amplada de la vorera.

- Vorera bici.

Es contempla la ubicació d'una vorera bici per tal de completar les connexions de les vies ciclistes de l'avinguda de Barcelona, limitada a 30 km/h (carrer Major cap amunt), la vorera bici de la rambla de Josep Maria Jujol i la vorera bici de la Via del Llobregat.

#### **Passeig del Canal – carrer de Francesc Macià (tram nord entre l'Ateneu Instructiu i el camp de futbol del Barri Centre)**

Es proposa connectar el tram nord del passeig del canal (davant de l'Ateneu Instructiu) amb el tram nord del carrer de Francesc Macià (davant del camp de futbol del Barri Centre) pel vial existent, limitant la velocitat del carrer a 30 km/h i senyalitzant la circulació de ciclistes a la calçada. A l'hora s'haurà d'adaptar una rampa per a ciclistes i ubicar un fitó per tal que els vehicles no circulin pel passeig del Canal.

**Fase 1: 8.500 €**

**Fase 2: -**

**Fase 3: -**

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipi		Rambla Jujol – Creu d'en Muntaner / ctra. Sant Feliu: 800 €
5. Documentació gràfica de referència		Connexió poliesportiu: 100 €
Plànol actuació inclòs al document de propostes		Av. de Barcelona: 5.900 €
		Pg. del Canal – Francesc Macià: 1.700 €
		TOTAL = 8.500 €
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt	Alta	Ajuntament de Sant Joan Despí
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Sant Joan Despí		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta
		3.1 Xarxa per a bicicletes
		3.2 Xarxa ciclable

## 8 Directrius per al disseny de vies ciclistes

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu, en bicicleta i seguretat viària.

### 2. Objectius

**Objectiu 2.** Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.







**Objectiu 7.** Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.

**Objectiu 8.** Millorar la seguretat viària.

**Objectiu 11.** Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.

### 3. Descripció de l'actuació

Aquesta proposta té com a objectiu la definició de criteris per la implantació de noves vies ciclistes en funció de la classificació funcional dels carrers als quals s'implantin.

CRITERIS PER DEFINIR LA TIPOLOGIA DE VIA CICLISTA EN FUNCIÓ DE LA TIPOLOGIA DEL CARRER						
Classificació funcional	Tipologia constructiva	Velocitat i senyalització	Amplada útil vorera (**)	Tipologia via ciclista (***) (ordre preferència)	Observacions	
Primària o bàsica	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	v = 30, 40 o 50 km/h (R-301) Plataforma compartida		≤ 1,8 m vorera o ≤ 2,5 m vorera si és itinerari principal de vianants > 1,8 m vorera o > 2,5 m vorera si és itinerari principal de vianants	1. Carril bici protegit 2. Carril compartit amb trànsit motoritzat 3. Vorera de convivència (*)	Carril bici compartit amb trànsit motoritzat sempre i quan: limitació a 30 km/h + ERV + IMD < 5.000  La ubicació d'una vorera bici disminuiria l'amplada útil mínima de les voreres.
				1. Carril bici protegit 2. Vorera bici 3. Vorera de convivència (*)	Vorera bici sempre i quan: amplada útil vorera + vorera bici ≥ 3,3 m (mín. 1,8 m vorera) o amplada útil vorera + vorera bici ≥ 4,0 m (mín. 2,5 m vorera si és itinerari principal de vianants)	
Secundària co-lectora o distribuïdora	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	v = 30 km/h (R-301) Zona 30 Plataforma compartida		≤ 1,8 m vorera o ≤ 2,5 m vorera si és itinerari principal de vianants > 1,8 m vorera o > 2,5 m vorera si és itinerari principal de vianants	1. Carrer zona 30 2. Carril bici protegit 3. Vorera de convivència (*)	La ubicació d'una vorera bici disminuiria l'amplada útil mínima de les voreres.
		Plataforma única (IMD < 1.000 / No aparcament / Continuitat funcional i)	Prioritat vianants (S-28)			1. Carrer de convivència
Secundària veïnal	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	v = 30 km/h (R-301) Zona 30 Plataforma compartida		≤ 1,8 m vorera o ≤ 2,5 m vorera si és itinerari principal de vianants > 1,8 m vorera o > 2,5 m vorera si és itinerari principal de vianants	1. Carrer zona 30 2. Carril bici protegit 3. Vorera bici 4. Vorera de convivència (*)	La ubicació d'una vorera bici disminuiria l'amplada útil mínima de les voreres.
		Plataforma única (IMD < 1.000 / No aparcament / Continuitat funcional i perceptiva)	Prioritat vianants (S-28)  Exclusiu vianants (R-102)	  		1. Carrer de convivència

(\*) La vorera de convivència només s'implantarà quan hi hagi una intensitat baixa de vianants i on les altres tipologies no siguin viables.

(\*\*) Les dimensions dels itineraris principals de vianants corresponen a amplades mínimes i, en cada cas, s'haurà de prioritzar el confort dels vianants.

(\*\*\*) S'haurà de tenir en compte la tipologia existent al mateix carrer (homogeneïtat).

La proposta també defineix les característiques de les vies ciclistes (ample mínim i recomanable, velocitat del carrer, necessitat de separació física i distàncies mínimes amb els obstacles, senyalització, etc.) en funció de la seva tipologia i els conflictes que hauran d'evitar-se (voreres bici al davant de les parades de bus, ubicació de carrils bici al costat de façanes o canvis de traçat d'un costat a l'altre).

Es proposa seguir aquestes directrius quan s'hagi d'ubicar una nova via ciclista o quan es realitzin actuacions de millora o manteniment en aquells carrers on actualment hi ha implantada una via ciclista.

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Municipi		-
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt, mig i llarg termini	Alta	Ajuntament de Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament de Sant Joan Despí		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable

## 9 Directrius per al disseny de vies ciclistes a les interseccions

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

Objectiu 11. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.

### 3. Descripció de l'actuació

Es proposa seguir els criteris contemplats al "Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya" on a l'apartat 3.5 es detallen les diferents tipologies d'intersecció.

A continuació es detallen possibles solucions dins de l'entorn urbà:

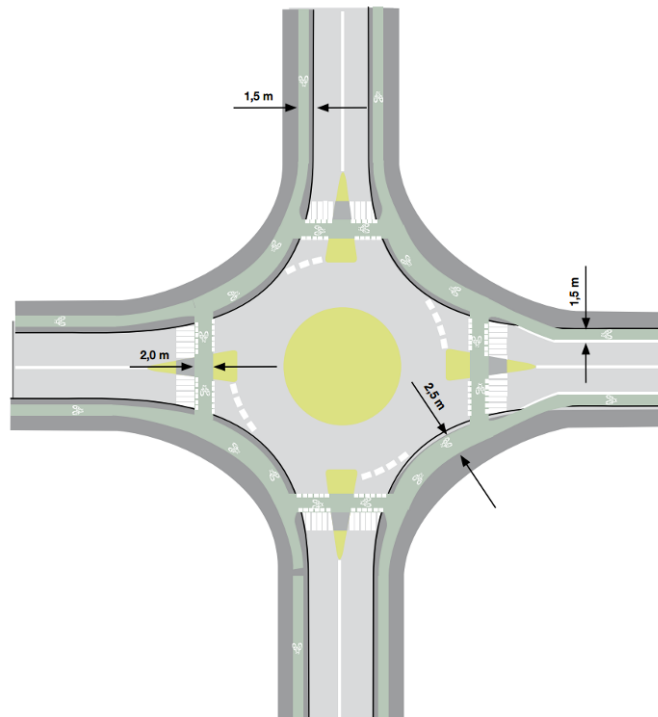
- Continuïtat a les cruïlles amb pas exclusiu per a bicicletes. Es recomana que el carril tingui un color vistós, tal i com es demostra en els exemples de les següents imatges a Barcelona i Dinamarca, on s'ha pavimentat de color vermell o blau només la zona corresponent a la cruïlla.

Es recomana donar continuïtat al color vermell dels carrils bici o senyalitzar amb marques vials de color blanc el pas per a bicicletes, preferentment al costat del pas per a vianants.



- Rotondes. En funció de l'espai viari disponible, de la intensitat del trànsit i de la tipologia de via ciclista existent, s'haurà de definir quina és la solució que s'adapta millor.

A les interseccions giratòries el "Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya" contempla que és convenient desviar la circulació de bicicletes cap a una pista segregada en les immediacions de la rotonda així com disposar d'una anella de 2,5 metres al voltant de la rotonda, amb doble sentit de circulació destinada a ciclistes, per tal d'assegurar la possibilitat de realitzar tots els moviments de manera segregada, amb l'objectiu que la persona que circula amb bicicleta pugui escollir la manera més còmoda de fer el seu desplaçament. Les calçades es travessaran per un carril de dos metres d'amplada situat al costat del pas per a vianants.



Croquis de les dimensions recomanades de la via ciclista a una rotonda.

Font: Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya

Es proposa que el nivell de seguretat a la intersecció mai sigui inferior a la seguretat de les seccions de les vies ciclistes que accedeixen a la intersecció, i que cada cas en concret s'estudiï amb suficient detall per tal d'escollir el millor disseny.

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>	
Municipi		-	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>			
<b>6. Fase</b>		<b>7. Prioritat</b>	
Curt, mig i llarg termini		Alta	
<b>9. Responsable</b>		Ajuntament de Sant Joan Despí	
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Ajuntament de Sant Joan Despí		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable	



## 10 Increment i homogeneïtat de la senyalització de la xarxa ciclista

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.






### 2. Objectius

**Objectiu 2.** Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

**Objectiu 4.** Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en millorar i homogeneïtzar la senyalització horitzontal, preferentment, i vertical de la xarxa ciclista en funció de la tipologia de vies ciclistes:

Senyalització		
Tipologia via ciclista	Horitzontal	Vertical
Totes	Pictograma bicicleta i fletxes direccionals (amb excepció de les zones de convivència)	Situada a 2,20 metres d'alçada
Carril bici	2 línies contínues per separar la bici dels vehicles a motor Bidireccional: 1 línia discontinua entre sentits	R-407a 
Carrer zona 30	R-301	S-30, S-31, S-33 indicació via preferent 
Vorera bici	Pavimentació diferent (asfalt amb o sense color, formigó, llosetes de diferent color o posició) o línies/punts	R-407a 
Carrer de convivència	-	S-28, S-29 
Vorera de convivència	Combinació dels senyals R-407 i R-410 sobre un quadrat vermell per fer-ho més visible	Combinació dels senyals R-407 i R-410 amb placa preferència vianants 

Es recomana sempre senyalitzar les vies ciclistes a la calçada o vorera i, en els casos que sigui necessari, reforçar les vies amb senyalització vertical.

Es proposa ubicar progressivament senyalització horitzontal de circulació de bicicletes especialment als accessos als carrers zona 30 o limitats a 30 km/h.

Quan s'hagi de reemplaçar la senyalització existent es farà en base als criteris continguts en aquesta proposta.

**Fase 1:** 550 €

**Fase 2:** 550 €

**Fase 3:** -

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Municipi		Senyalització horitzontal de simbologia: 22€/unitat x 50 unitats = 1.100 €
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt i mig termini	Alta	Ajuntament de Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament de Sant Joan Despí		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable

11

## Creació d'una xarxa de vianants i carril bici integrada amb els municipis veïns

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

Objectiu 7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.

### 3. Descripció de l'actuació

L'objectiu d'aquesta proposta és donar continuïtat a la xarxa ciclista establint connexions amb els municipis confrontants.

A continuació s'analitzen les connexions intermunicipals per a cadascun dels municipis veïns.

#### **Cornellà de Llobregat**

Connexió pels carrers zona 30 del barri de les Planes i del Pedró, permeabilitat entre l'avinguda de Barcelona i la carretera d'Esplugues.

Connexió per la vorera sud de l'avinguda del Baix Llobregat entre l'av. de Barcelona i el carrer dels Cirerers com a vorera de convivència entre vianants i ciclistes. El municipi de Cornellà de Llobregat per la seva banda haurà d'implantar una via ciclista entre el carrer dels Cirerers i la carretera d'Esplugues per enllaçar amb la vorera bici existent.

Possibilitat d'implementar un nou itinerari ciclista que connecti els dos municipis a través de la carretera de Sant Joan Despí. La tipologia de via ciclista haurà de ser estudiada amb detall per veure la conveniència d'una vorera bici compartida o una via compartida amb el trànsit motoritzat.

Continuïtat de la Via del Llobregat on el municipi de Cornellà haurà de connectar la xarxa ciclista a l'avinguda del Baix Llobregat, entre la rotonda de la C-245 – carretera d'Esplugues i les pistes d'atletisme.

Senyalització del tram sud del passeig del Canal com a vorera de convivència per tal de connectar amb la via pacificada de l'avinguda de Can Corts. S'haurà d'adaptar el pas de vianants.

#### **Esplugues de Llobregat**

Senyalització d'una vorera de convivència entre la vorera bici de l'avinguda del Baix Llobregat (davant del Parc Ciclista) per posteriorment enllaçar amb el camí verd ubicat al marge dret del carrer Sant Martí de l'Erm entre l'avinguda del Baix Llobregat i el carrer Manuel de Falla.

#### **Sant Just Desvern**

Mitjançant la vorera de convivència i el camí verd del punt anterior, els municipi d'Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern hauran de millorar la connexió a la rotonda dels carrers Sant Martí de l'Erm i Manuel de Falla per tal d'enllaçar amb la vorera bici de la rambla Modolell de Sant Just Desvern.

Millora de, com a mínim, una de les interseccions ubicades a la confluència entre el carrer Lluís Companys / av. de Torreblanca amb la vorera bici de la carretera Reial ubicada a Sant Just Desvern.

### Sant Feliu de Llobregat

Connexió amb Sant Feliu de Llobregat mitjançant el carrer de convivència ubicat al carrer Josep Irla.

El municipi de Sant Feliu de Llobregat haurà de donar continuïtat al carril bici ubicat al nord de l'avinguda de la Generalitat (davant del Parc de la Torreblanca) per enllaçar amb el carril bici de la carretera Reial i la via pacificada del carrer Terrisser. De la mateixa manera, s'haurà d'adaptar la intersecció de la carretera Reial per al creuament de les bicicletes.

### Sant Boi de Llobregat

A través dels camins situats al Parc agrari del Baix Llobregat i de la nova passera ubicada a les proximitats de la planta potabilitzadora es connectarà amb Sant Boi de Llobregat.

### Santa Coloma de Cervelló

Mitjançant la nova passera entre Sant Boi de Llobregat i Sant Joan Despí i la via ciclista ubicada al costat Sant Boi s'accedirà a Santa Coloma de Cervelló.

Fase 1: 570.400 €

Fase 2: - €

Fase 3: - €

#### 4. Zona d'actuació

Municipi

#### 8. Cost (€)

570.400 €

#### 5. Documentació gràfica de referència

#### 6. Fase

Curt

#### 7. Prioritat

Mitja

#### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí  
Àrea Metropolitana de Barcelona

#### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí  
Ajuntament de Cornellà de Llobregat  
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat  
Ajuntament de Sant Just Desvern  
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat  
Àrea Metropolitana de Barcelona

#### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta  
3.1 Xarxa per a bicicletes  
3.2 Xarxa ciclable

## 12 Projecte anella verda

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.

### 2. Objectius

**Objectiu 2.** Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

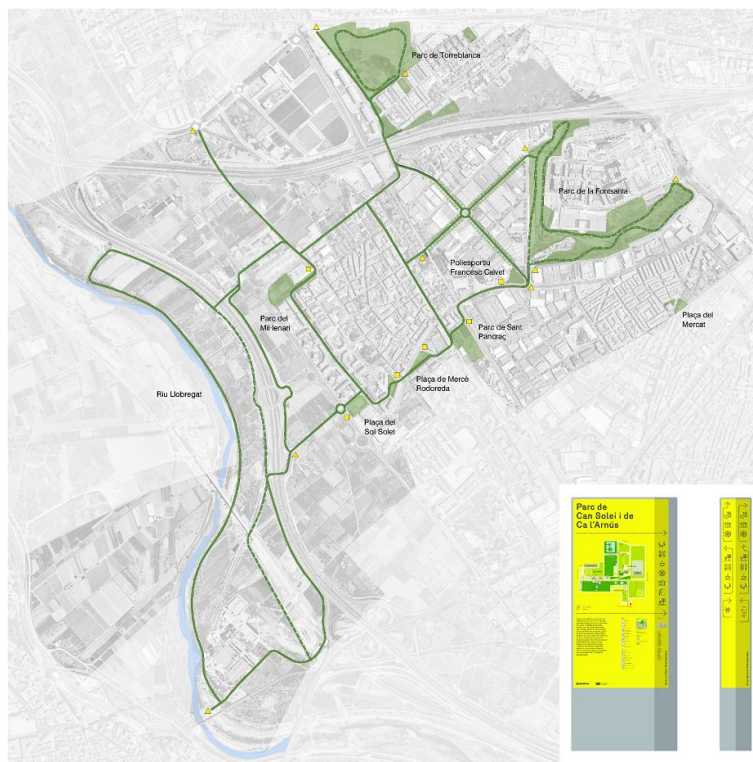
### 3. Descripció de l'actuació

A l'actualitat l'Ajuntament de Sant Joan Despí està desenvolupant el projecte d'Anella Verda del municipi en col·laboració amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Aquest projecte té com objectiu crear uns itineraris amables per a vianants i ciclistes que uneixin els parcs i els espais verds del municipi. A l'hora també pretén establir les connexions amb els municipis veïns ja sigui a través de la xarxa ciclista urbana o mitjançant els camins ubicats al Parc Agrari del Baix Llobregat (veure proposta 11).

Els diferents trams de l'Anella Verda estaran dotats amb la senyalització corresponent al projecte de senyalètica de la Xarxa de Parcs Metropolitans de l'AMB.

A continuació es mostra un plànol del traçat i de la senyalització segons l'estat de desenvolupament del projecte amb data maig 2013.



*Atès que el projecte de l'Anella Verda es troba en redacció, tant el traçat com la senyalització mostrada en aquest plànol poden patir modificacions respecte la versió definitiva del mateix.*

**Fase 1:** 500.000 €

**Fase 2:** - €

**Fase 3:** - €

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Municipi		500.000 €
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt	Alta	Ajuntament de Sant Joan Despí Àrea Metropolitana de Barcelona
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Àrea Metropolitana de Barcelona		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable

## 13 Aparcament per a bicicletes

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

### 3. Descripció de l'actuació

Per tal de promoure els desplaçaments en bicicleta pel municipi, la intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta i l'aparcament segur d'aquests vehicles, es proposa dotar la ciutat amb aparcaments de bicicletes amb l'objectiu de donar la màxima cobertura territorial possible als usuaris d'aquest mitjà de transport.

La ubicació dels nous aparcaments ha de ser estratègica per tal de poder connectar tots els equipaments o pols generadors/attractors de mobilitat existents amb la xarxa de carril bici.

Es proposa ubicar nous aparcaments de bicicletes als equipaments que actualment no disposen d'ells. Es prioritzarà la seva instal·lació en aquells equipaments que ho sol·licitin o en els que s'hagin detectat desplaçaments en bicicleta. (*Consultar taula al document de propostes*).

Es prioritzarà la instal·lació a l'interior dels equipaments, sempre i quan sigui possible, per tal de proporcionar un aparcament que protegeixi la bicicleta de la intempèrie i dels robatoris.

**Fase 1:** 2.600 €

**Fase 2:** 2.600 €

**Fase 3:** - €

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

16 nous aparcaments de bicicletes tipus "U" invertida amb senyalització:  
5.200 €

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt, mig i llarg termini

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta  
3.3 Aparcaments per a bicicletes

## 14 Aforament de bicicletes

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

### 2. Objectius

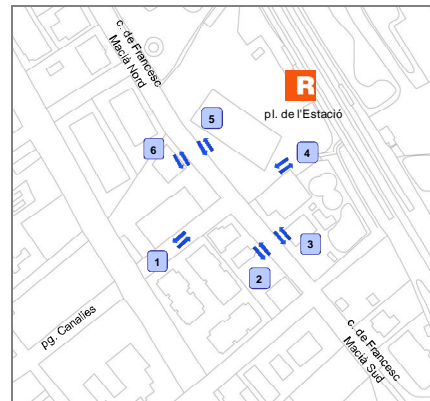
Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en 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, durant les hores punta de matí (8.00 a 10.00h) i tarda (17.00 a 19.00h).

Proposta de punts (corresponents amb la ubicació dels comptatges efectuats per a la Diagnosi del present Pla de Mobilitat Urbana):

- 1 Rotonda rbla. de Josep Maria Jujol . riera d'en Nofre
- 2 Torrent d'en Negre . carrer de Catalunya
- 3 Pg. Canalies . carrer de Francesc Macià (pl. de l'Estació)
- 4 Avinguda de Barcelona . pg. del Canal
- 5 Rotonda av. de Barcelona . av. de la Mare de Déu de Montserrat
- 6 Av. de Barcelona . carrer del Marquès de Monistrol
- 7 Plaça Sant Joan (c. Marquès de Monistrol, c. Josep maria, c. Joan Maragall)
- 8 Carrer de John F. Kennedy . pl. Espanya
- 9 Carrer de Sant Martí de l'Èrm . carrer del Marquès de Monistrol
- 10 Avinguda del Baix Llobregat . carrer de Sant Martí de l'Èrm
- 11 Plaça de Maria Aurèlia Capmany



Fase 1: 3.000 "

Fase 2: 6.000 "

Fase 3: - "

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

9.000 "

### 5. Documentació gràfica de referència

Plànol actuació inclòs al document de propostes

### 6. Fase

Curt, mig i llarg termini

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta



## 15 Campanyes de conducció eficient i segura en bicicleta

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

Objectiu 12. Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts al Pacte per a la Mobilitat de la Xarxa de ciutats i pobles

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en l'organització de jornades de conducció eficient i segura en bicicleta 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. L'objectiu de l'actuació és:

1. Seguretat per l'usuari
2. Prevenció d'accidents
3. Millor repartiment i eficiència d'ús de l'espai públic
4. Foment del canvi modal a la bicicleta



Fase 1: 3.000 €

Fase 2: 3.000 €

Fase 3: - €

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

Creació i planificació d'aquest tipus de jornades amb diferents col·lectius i la realització de les jornades:

6.000 €

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí  
Usuaris de la bicicleta

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí  
ICAEN

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta  
3.1 Xarxa per a bicicletes  
3.2 Xarxa ciclable

## 16 Difusió d'una xarxa integral de bicis

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en l'elaboració de la "Guia de la bici" on s'inclouin les vies ciclistes, les estacions de Bicibox i les parades de transport públic als municipis amb servei públic d'aparcaments segurs.

Aquesta guia permet informar als usuaris de la bicicleta dels itineraris ciclistes existents i serveix perquè aquests puguin planificar la seva ruta abans de realitzar el trajecte.

La guia s'haurà d'anar actualitzant periòdicament per tal d'incorporar les noves vies ciclistes i aparcaments que es vagin implantant al territori.

Actualment es pot descarregar en format pdf des de la web de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (<http://www.emt.cat/Principales/BusquedaGuias.aspx>) i serà necessari que els ajuntaments i altres equipaments disposin d'exemplars en paper per als usuaris que s'adrecin a demanar informació.

La primera Guia de la bici es va editar el maig de 2013.

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

-

### 5. Documentació gràfica de referència

Plànol actuació inclòs al document de propostes

### 6. Fase

Curt, mig i llarg termini

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Àrea Metropolitana de Barcelona

### 10. Possibles fonts de finançament

Àrea Metropolitana de Barcelona

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta  
3.1 Xarxa per a bicicletes  
3.2 Xarxa ciclable

17

## Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

Objectiu 7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.

### 3. Descripció de l'actuació

L'objectiu d'aquesta actuació és definir unes línies estratègiques a nivell metropolità per a les xarxes de bicicletes i transport públic. Les mesures incloses en aquesta proposta hauran de ser objecte d'estudi del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana.

#### Xarxa ciclista

- 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. (Veure annex E)
- 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.

#### Autobús

- Estudiar la millora del servei de les línies de transport públic: solapament de línies, freqüències, cobertura, línies poc directes, 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.

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

-

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt i mig termini

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Àrea Metropolitana de Barcelona

<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Àrea Metropolitana de Barcelona	1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable 1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic 4.6 Cobertura territorial del TP 4.7 Productivitat transport públic urbà 4.8 Freqüència mitjana de pas

## 18 Accessibilitat de les bicicletes en zones amb escales

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

### 2. Objectius

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

### 3. Descripció de l'actuació

Es proposa adaptar les vies o punts amb escales amb la instal·lació de guies metàl·liques o rampes per millorar la mobilitat dels ciclistes.

Aquests elements permeten que els ciclistes no hagin de pujar/baixar les escales amb la seva bicicleta al damunt amb el consegüent perill que comporta pels vianants.

La rampa podrà ser d'obra o d'acer inoxidable i estarà situada en un o ambdós costats de les escales, en funció del volum de ciclistes. S'ha de tenir en compte la distància entre el canal i el mur o barana perquè la bicicleta pugui pujar/baixar sense problemes.



Es proposa la seva instal·lació a les escales ubicades entre el pg. del Canal i pg. Canalies.

**Fase 1:** 1.800 €

**Fase 2:** - €

**Fase 3:** - €

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

1.800 €

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en bicicleta  
3.1 Xarxa per a bicicletes  
3.2 Xarxa ciclable

## **2.3. Mobilitat en transport públic**

## 19

## Directrius per la millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

Objectiu 11. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.

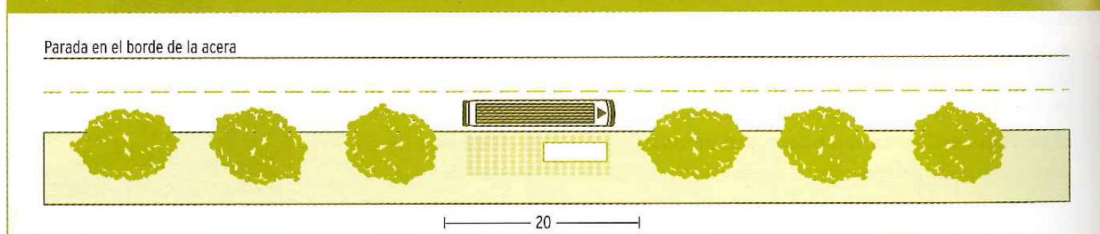
### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en definir uns criteris per tal de millorar l'accessibilitat dels usuaris a l'autobús per reduir el temps d'aturada i agilitzar les operacions d'entrada i sortida dels usuaris.

S'hauran de tenir en compte els següents aspectes:

- Quan es realitzin actuacions a la via pública es modificarà la ubicació de papereres, bancs, fanals i altre mobiliari urbà per millorar l'accessibilitat als autobusos: 12 metres lliures d'obstacles.
- Si es mor un arbre que actualment suposa una limitació d'accés als autobusos, es tancarà l'escocell per a que no suposi un entrebanc pels usuaris.
- Quan s'hagin d'ubicar parades d'autobús s'hauran de garantir, com a mínim, 12 metres lliures d'obstacles.

Figura 6.6.1. Parada en el borde de la acera y estacionamiento del autobús en un carril de circulación



### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

-

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt, mig i llarg termini

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Ajuntament Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

4.7 Productivitat del transport públic urbà  
4.10 Parades amb plataforma d'accés

## 20 Millora de la informació dinàmica a les parades d'autobús

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

Objectiu 10. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en la millora de la informació 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 a 5 punts de parada prioritzant aquelles on hi hagi alternativa amb el tramvia i aquelles amb més pujades.



**Fase 1:** 15.000 €

**Fase 2:** 15.000 €

**Fase 3:** -

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 5. Documentació gràfica de referència

### 8. Cost (€)

Noves pantalles informatives per a equipar les parades del municipi:

5 pantalles x 6.000 €/pantalla = 30.000 €

### 6. Fase

Curt i mig termini

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

Àrea Metropolitana de Barcelona

### 10. Possibles fonts de finançament

Àrea Metropolitana de Barcelona

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic  
4.7 Productivitat del transport públic urbà



21

**Directrius per al disseny de passos de vianants de ressalt i adaptació en vies amb circulació d'autobusos**

**1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en transport públic

**2. Objectius**

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

Objectiu 11. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.

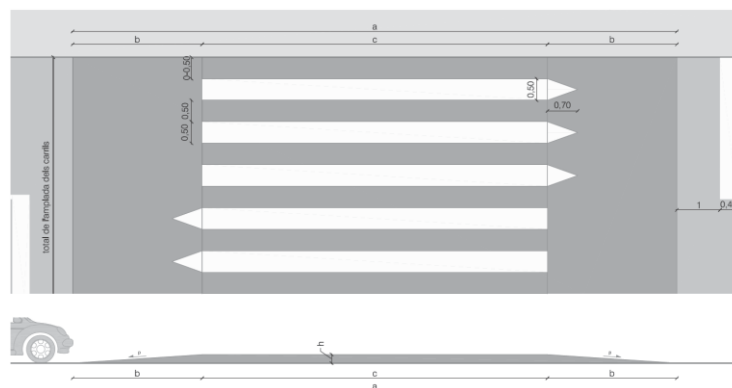
**3. Descripció de l'actuació**

L'actuació consisteix en definir quins són els criteris de disseny a seguir per a la construcció i implantació de passos de vianants de ressalt, perquè aquests siguin segurs per als vianants i actuïn com a reductors de la velocitat dels vehicles motoritzats sense comportar una molèstia als usuaris, principalment, autobusos i serveis públics. Es proposa:

1. Sempre que sigui possible s'aixecarà tota la cruïlla i no només el pas de vianants.
2. Per reduir la velocitat dels vehicles, especialment turismes, s'ubicaran coixins berlinesos davant dels passos de vianants ubicats en calçada. Aquests elements no perjudiquen la circulació dels autobusos.
3. Quan sigui necessari aixecar els passos de vianants, per dotar d'una major seguretat als vianants, en aquelles vies per on circulin els autobusos el disseny de passos de vianants de ressalt es regirà segons les recomanacions especificades al *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible* elaborat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



Alçada (h)	Amplada total (a)	Amplada altiplà (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%



Mitjançant converses amb els operadors de transport públic, s'han detectat 16 passos elevats a Sant Joan Despí que provoquen problemes als autobusos. S'ha realitzat una anàlisi de l'amplada de l'altiplà i dels pendents de la rampa i s'ha observat:

- Tots els passos de vianants elevats es troben a la mateixa alçada que la vorera.
- Cap d'ells compleix amb els pendents i/o amplada especificats als criteris del manual. En general, el pendent de les rampes és superior, en alguns casos el doble del màxim establert al manual, i les amplades de l'altiplà solen ser un 25% més estretes.
- El pas ubicat al carrer Major amb Creu d'en Muntaner es troba esbiaixat de la trajectòria dels vehicles, fet que comporta que una roda pugi abans que l'altra.

Es proposa modificar progressivament els passos de vianants de ressalt que no compleixen amb els criteris establerts al *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible*, especialment quan es realitzin actuacions als vials on estan ubicats.

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Municipi		-
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt, mig i llarg termini	Alta	Ajuntament Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament Sant Joan Despí		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic 4.3 Velocitat comercial transport públic urbà 4.7 Productivitat transport públic urbà

## 22 Millora del servei d'autobús al municipi

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

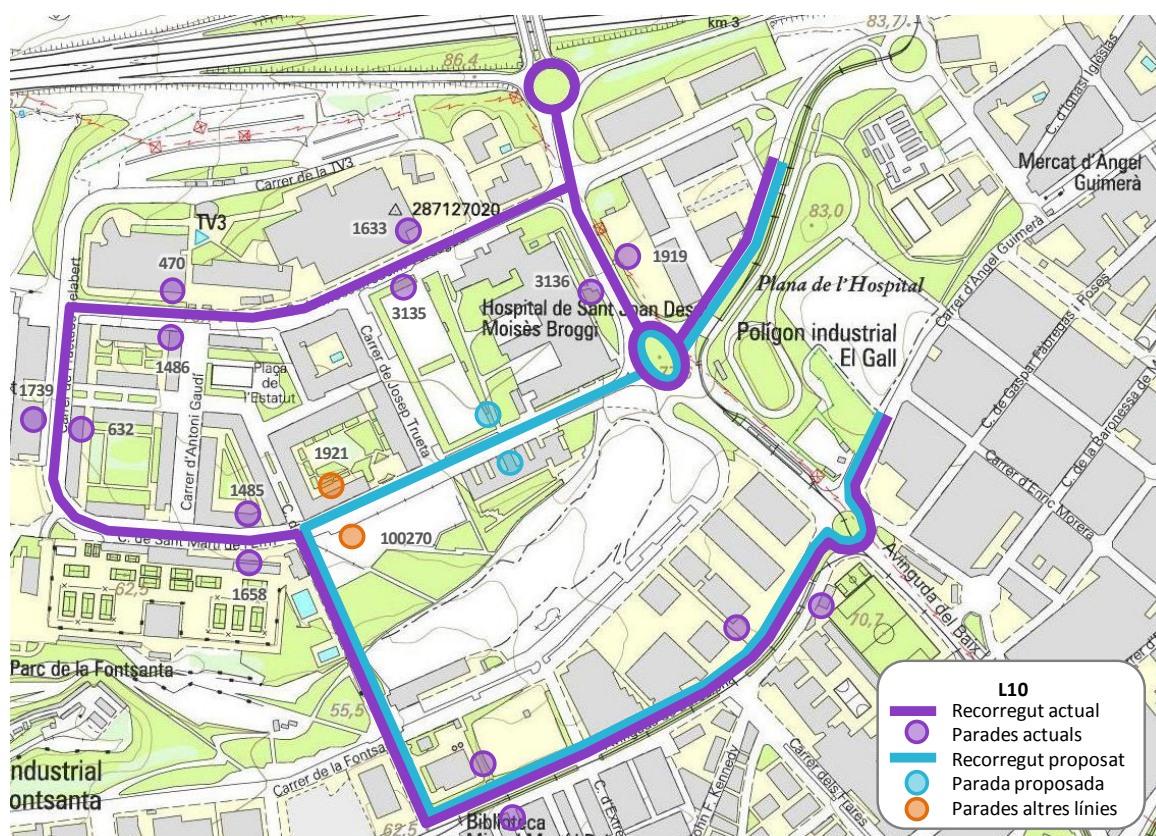
Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

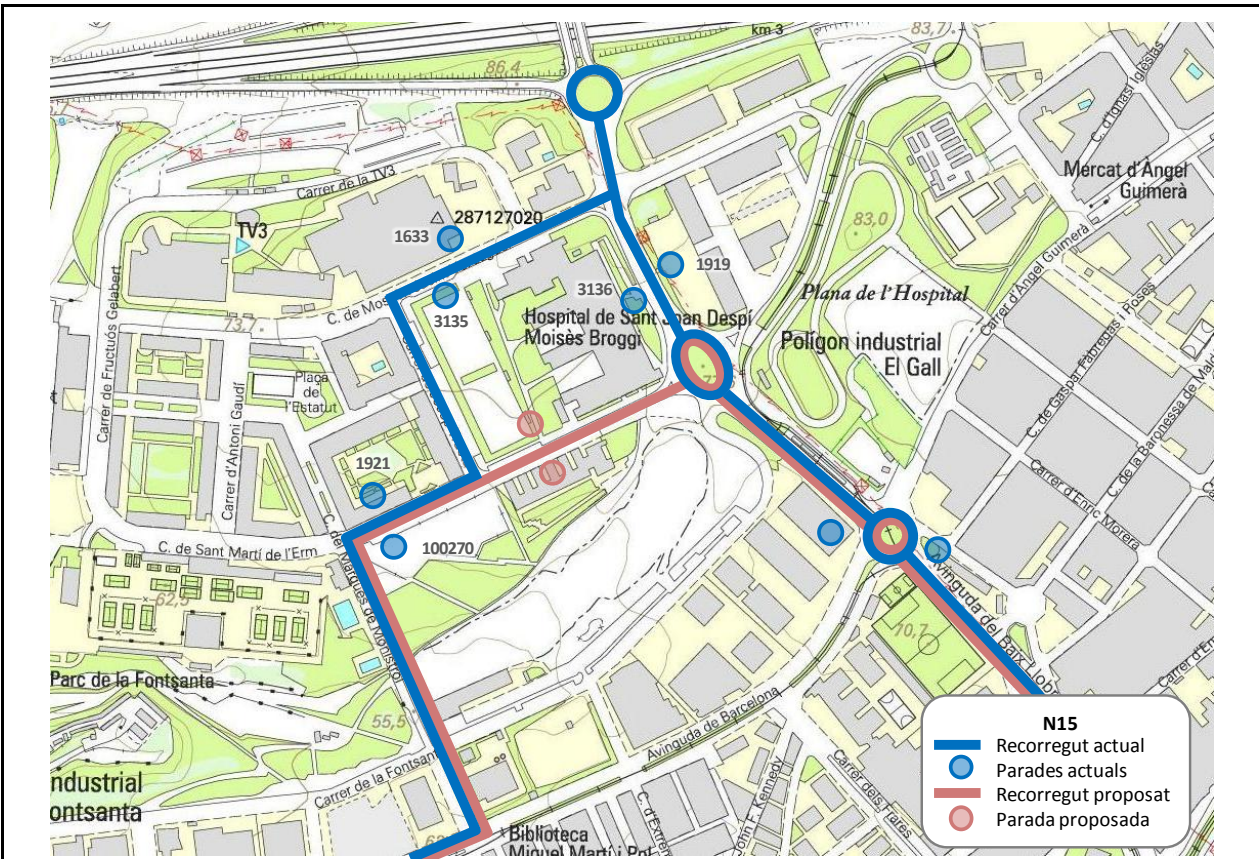
### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en minimitzar el recorregut de les línies L10 i N15 als accessos i al seu pas pel barri Residencial Sant Joan TV3.

Es proposa donar servei als usuaris afectats per mitjà de parades existents i a través de dues noves parades al carrer Sant Martí de l'Erm, just al costat de l'accés per a vianants de l'Hospital Moisès Broggi i molt properes a l'accés a urgències.

Per tal de millorar el servei global de les dues línies, aquesta proposta estarà condicionada a millores de servei a la resta de municipis als quals dona cobertura. En aquest sentit, el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana haurà d'efectuar un estudi de detall del recorregut d'ambdues línies.





<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Residencial Sant Joan TV3		-
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>		<b>7. Prioritat</b>
Curt i mig termini	Alta	
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>9. Responsable</b>
Àrea Metropolitana de Barcelona		Àrea Metropolitana de Barcelona
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>		
		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic 4.2 Adaptació a PMR estacions TP 4.7 Productivitat transport públic urbà

## 23 Millora dels problemes de càrrega en hora punta

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en augmentar la freqüència dels autobusos de la línia L79 de 15 a 10 minuts amb expedicions que reforcin:

- La franja horària punta de matí (7.00 – 9.00h) en sentit d'entrada a Barcelona, entre les parades 106872 (Bonaventura Calopa – Mn. Pere Tarés, a Sant Boi de Llobregat), 106953, 109297, 109298 i 309 (av. Diagonal – Complex Esportiu Universitari, a Barcelona).
- la franja horària punta de tarda (20.00 – 21.00h) en sentit sortida de Barcelona, entre les parades 251 (av. Diagonal – Parc de Cervantes) i 109298 (Sant Joan Despí – “Centre”).

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

-

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt termini

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Àrea Metropolitana de Barcelona

### 10. Possibles fonts de finançament

Àrea Metropolitana de Barcelona

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic  
4.2 Adaptació a PMR estacions TP  
4.7 Productivitat transport públic urbà

## 24 Millora de la informació a l'estació de Rodalies

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

Objectiu 7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en millorar la informació de les xarxes de transport públic del municipi tant a l'interior del vestíbul de l'edifici de l'estació com al carrer.

1. Oferta de transport públic municipal:
  - i. Línies d'autobús, horaris, freqüències
  - ii. Línies de tramvia i metro, horaris, parades accessibles, etc.
  - iii. Parades de taxi i telèfon
2. Senyals d'indicació de les parades de transport públic d'autobús i tramvia:
  - i. pg. Canalies – c. de Francesc Macià
  - ii. c. de Francesc Macià – av. de Barcelona



Fase 1: 1.000 €

Fase 2: -

Fase 3: -

### 4. Zona d'actuació

Estació de ferrocarril

### 5. Documentació gràfica de referència

### 8. Cost (€)

Instal·lació de tríptics a l'interior del vestíbul:  
300 €

Senyals d'indicació autobusos i tramvia:  
700 €

TOTAL = 1.000 €

### 6. Fase

Llarg

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

ADIF i Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic  
4.7 Productivitat transport públic urbà

## 25 Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjan de transport habitual creant les condicions necessàries per promoure'n la utilització.

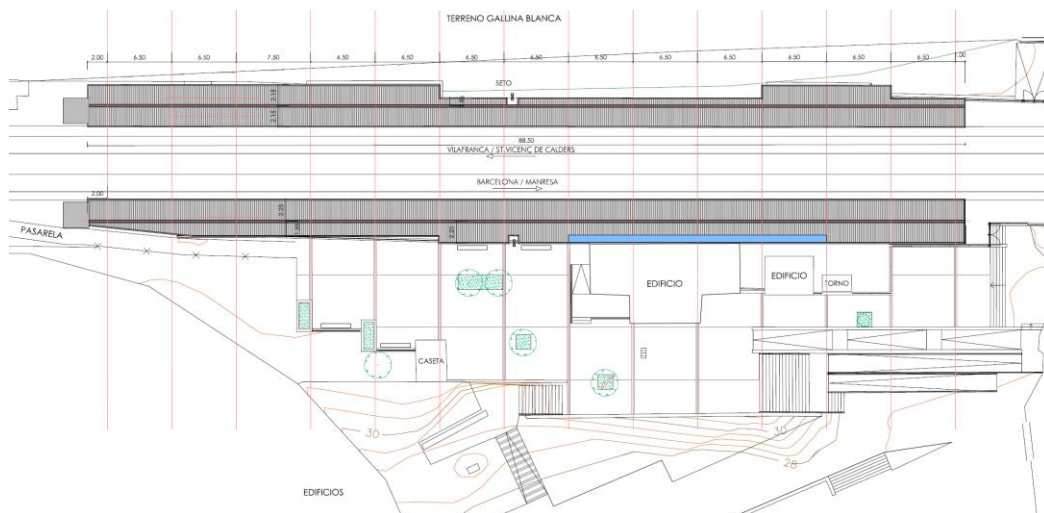
Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

Objectiu 7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en la remodelació de l'estació de Rodalies i en la urbanització dels terrenys adjacents a partir del projecte constructiu elaborat per INECO-TIFSA el novembre de 2008.

- Noves marquesines a les dues andanes
- Remodelació del pas inferior de connexió amb les dues andanes i nous ascensors
- Remodelació de la zona verda que hi ha al costat de l'edifici de l'estació per convertir-la en plaça
- Nou paviment a les andanes amb una franja de botons i una altra de color groc per adaptar-se a la normativa
- Reconstrucció de les rampes entre l'edifici de l'estació i l'andana per adaptar-se a la normativa
- Urbanització de la zona d'accés a l'edifici de l'estació
- Construcció de noves rampes des de la plaça remodelada per l'Ajuntament (a cota inferior) fins a l'estació



A més, tot i que no es contempla al projecte, es considera necessària la ubicació d'un aparcament de bicicletes a l'aire lliure al costat de l'estació de ferrocarril per a què es complementi amb l'aparcament de Bicibox ubicat al carrer de Francesc Macià.

**Fase 1:** 1.800.500 €

**Fase 2:** 1.800.500 €

**Fase 3:** - €

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>	
Estació de ferrocarril i terrenys que l'envolten		Projecte de remodelació de l'estació de Rodalies i 1 nou aparcament de bicicletes tipus "U" invertida amb senyalització: 3.601.000 €	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>			
<b>6. Fase</b>		<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt i mig termini		Alta	ADIF
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Ministerio de Fomento		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic 4.2 Adaptació a PMR estacions TP 4.7 Productivitat transport públic urbà	



## 26 Directrius per a la modificació de les vorades del TramBaix

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

Objectiu 11. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en modificar la tipologia de les vorades i eliminar les arestes vives i puntes que, a banda de representar un risc elevat en el cas de caigudes de vianants, ciclistes o motoristes, resulten extremadament agressives per als pneumàtics dels autobusos i altres vehicles atesa l'estretor dels carrils de circulació i els canvis de direcció sense corbes de transició.

Aquest problema és genèric donat que als municipis de l'àmbit la tipologia de les vorades del tramvia és la mateixa.

Es proposa modificar progressivament les vorades en funció de les actuacions que es puguin realitzar als diferents carrers o avingudes per on circula el TramBaix.



### 4. Zona d'actuació

Sant Joan Despí i municipis de l'àmbit amb servei de tramvia

### 8. Cost (€)

-

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Llarg

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

TramBaix

### 10. Possibles fonts de finançament

TramBaix

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic  
8.2 Accidents amb víctimes

27

## Nova línia ferroviària Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

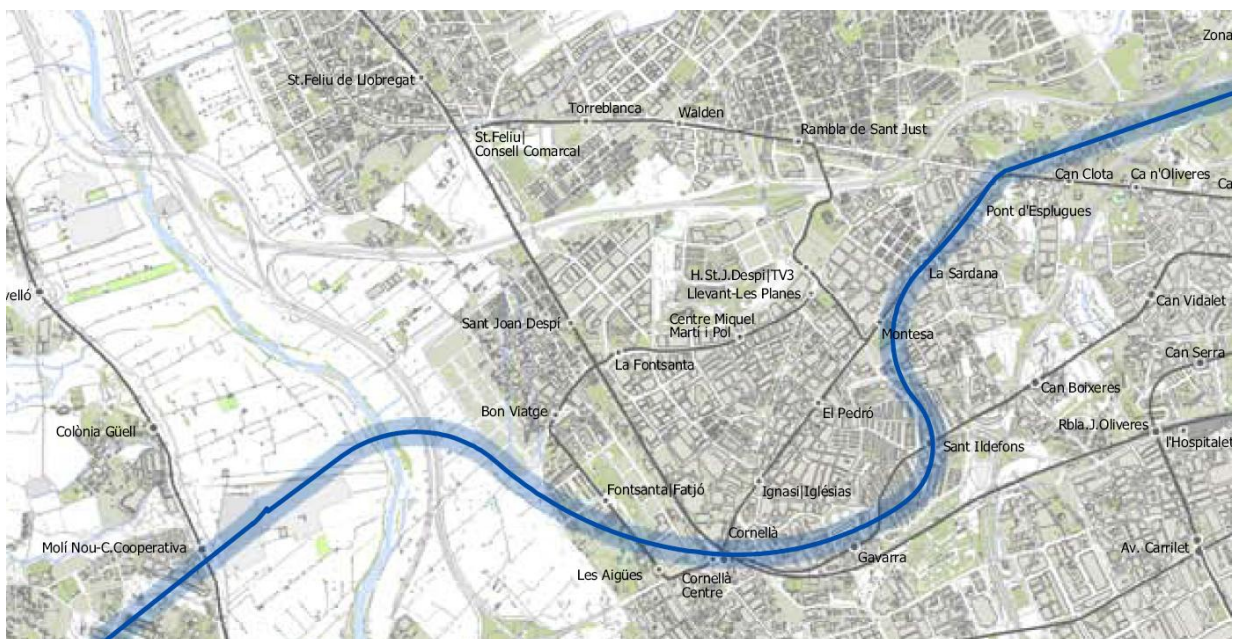
Objectiu 7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.

### 3. Descripció de l'actuació

A l'avanç del Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de l'RMB, en la seva proposta XE07, es contempla el perllongament de la línia R3 des de Castelldefels fins a Zona Universitària.

La creació d'aquesta nova línia permetrà un increment de la cobertura territorial en mode ferroviari, així com la creació de nous intercanviadors als municipis de Sant Boi de Llobregat amb correspondència amb el Metro Llobregat – Anoia (FGC) i Cornellà de Llobregat amb correspondència amb el servei R4 de Rodalies, Metro (L5) i el tramvia.

La construcció d'aquesta línia afavorirà la connexió interna de l'àmbit sud del Baix Llobregat.



**Fase 1: -**

**Fase 2: -**

**Fase 3: 2.065,6 M€**

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>	
Baix Llobregat sud		La inversió prevista s'ha situat entorn els 2.065,6 M€ en funció de l'alternativa escollida.	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>			
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>	
Llarg termini	Mitja	Generalitat de Catalunya	
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Generalitat de Catalunya		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic 4.2 Adaptació a PMR estacions TP 4.7 Productivitat transport públic urbà	

28

## Plataforma reservada autobús a la C-245 entre Cornellà – Sant Boi – Castelldefels

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

### 3. Descripció de l'actuació

A l'avanç del Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de l'RMB, en la seva proposta TPC04, es contempla la construcció d'una plataforma reservada amb inici a l'estació intermodal de Cornellà (Rodalies R4 sud, Metro L5 i Trambaix) i final a l'estació de Castelldefels (R2 sud) al llarg de la carretera C-245.

Aquesta actuació suposarà un increment de l'eficiència del transport públic per carretera en paràmetres com la fiabilitat, velocitat comercial i manteniment de l'interval de pas.

La construcció de la plataforma comportarà una millora del servei territorial del Baix Llobregat sud.



Fase 1: -

Fase 2: -

Fase 3: 73.800.000 €

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>	
Baix Llobregat sud		La inversió d'aquesta actuació ha estat valorada en 73,8 M€	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>			
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>	
Llarg termini	Mitja	Generalitat de Catalunya	
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Generalitat de Catalunya		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic 4.7 Productivitat transport públic urbà	

## **2.4. Mobilitat en vehicle privat**

29

## Millora de la mobilitat a l'entorn de la rotonda entre av. de Barcelona i c. Major

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic, vehicle privat, mercaderies i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

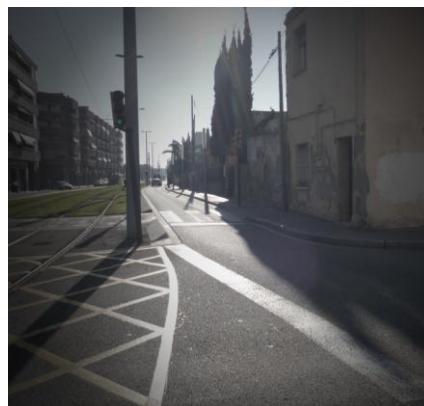
Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

### 3. Descripció de l'actuació

A la rotonda entre l'av. de Barcelona i el c. Major es detecten tres problemes:

1. El carril del carrer Major sentit Cornellà és molt estret i els autobusos que venen del sud de l'av. de Barcelona han de donar la volta a la rotonda perquè no poden girar a la dreta i, tot i així, tenen problemes per efectuar el gir de sortida.
2. Els vehicles de grans dimensions tenen problemes per fer el gir a la sortida de la rotonda en sentit av. de Barcelona nord.
3. Els vianants creuen per llocs no permesos.

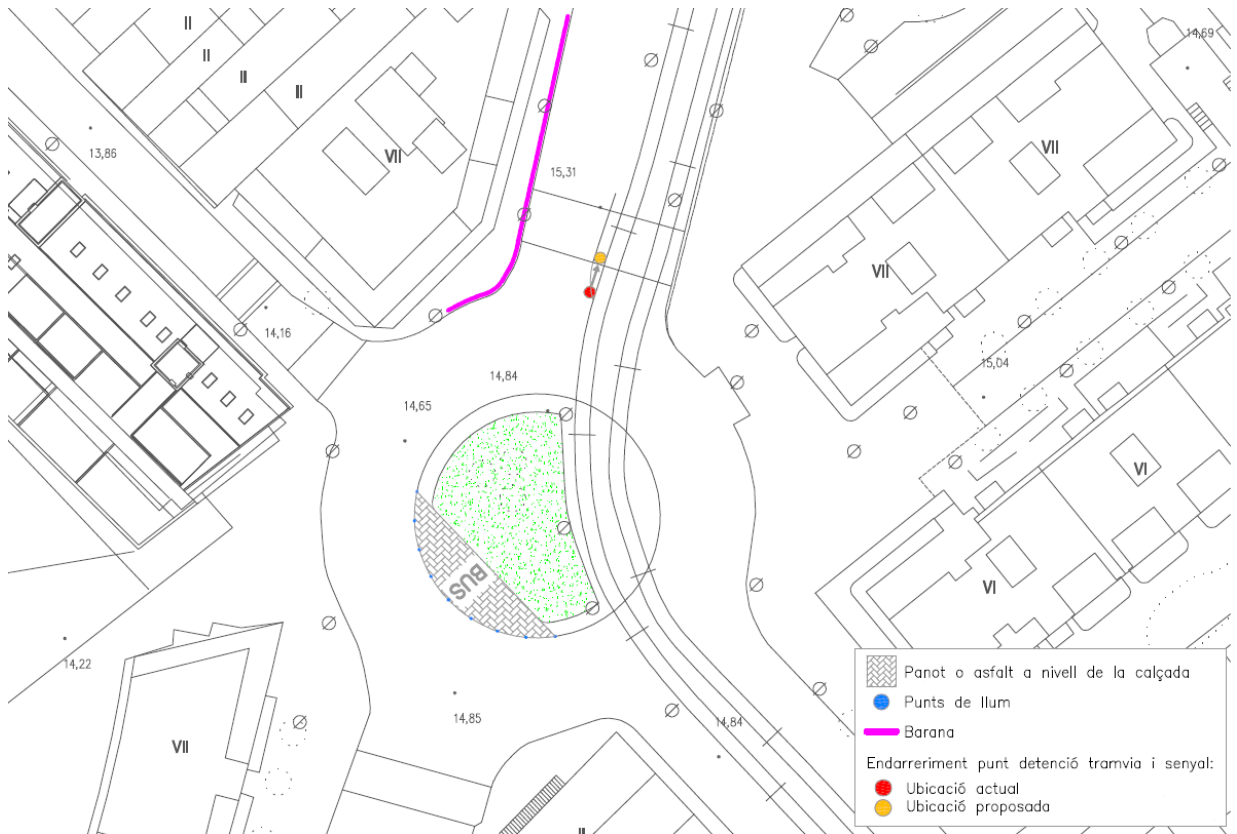


Les línies afectades són: L52, L77, L46, 78 i N15.

L'actuació consisteix en estudiar la viabilitat de millora de la mobilitat d'aquesta cruïlla. A continuació es recullen una sèrie de punts a ser estudiats:

1. Modificació del disseny actual de la rotonda rebaixant la mitja lluna de panot a nivell de calçada per a què sigui transitable pels autobusos i vehicles de grans dimensions, tal i com s'ha fet al tram per on circula el tramvia.  
Diferenciació de l'espai de la rotonda transitable per als autobusos dels carrils de circulació, per exemple, delimitant l'arc rebaixat il·luminant-lo per mitjà de nou punts de llum (ulls de gat).
2. Supressió de peces de la vorada del tramvia i endarreriment del punt de parada del TramBaix per suavitzar el gir i evitar el conflicte amb els vehicles que circulen en sentit contrari.
3. Instal·lació d'una barana que sigui la prolongació de la situada actualment al nord-oest de la cruïlla fins el pas de vianants.

A continuació s'observa un croquis amb els punts objecte d'estudi:



Fase 1: -

Fase 2: 16.000 €

Fase 3: -

**4. Zona d'actuació**

Rotonda: av. de Barcelona – c. Major

**5. Documentació gràfica de referència**

**8. Cost (€)**

Repicat de la mitja lluna de panot i reconstrucció: 10.000 €  
 Pintura a la calçada símbol BUS: 150 €  
 Instal·lació de 9 llums al paviment per definir la forma de la rotonda: 350 €  
 Endarreriment del punt de parada del tramvia: 500 €  
 Treure peces de la vorada, asfaltat i pintura al gir: 1.000 €  
 Barana vianants: 4.000 €  
**TOTAL = 16.000 €**

**6. Fase**

Mig termini

**7. Prioritat**

Alta

**9. Responsable**

Ajuntament de Sant Joan Despí

**10. Possibles fonts de finançament**

Ajuntament de Sant Joan Despí

**11. Indicador d'avaluació de la proposta**

8.2 Accidents amb víctimes



## 30 Carril BUS-VAO a la B-23

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic i vehicle privat

### 2. Objectius

Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.

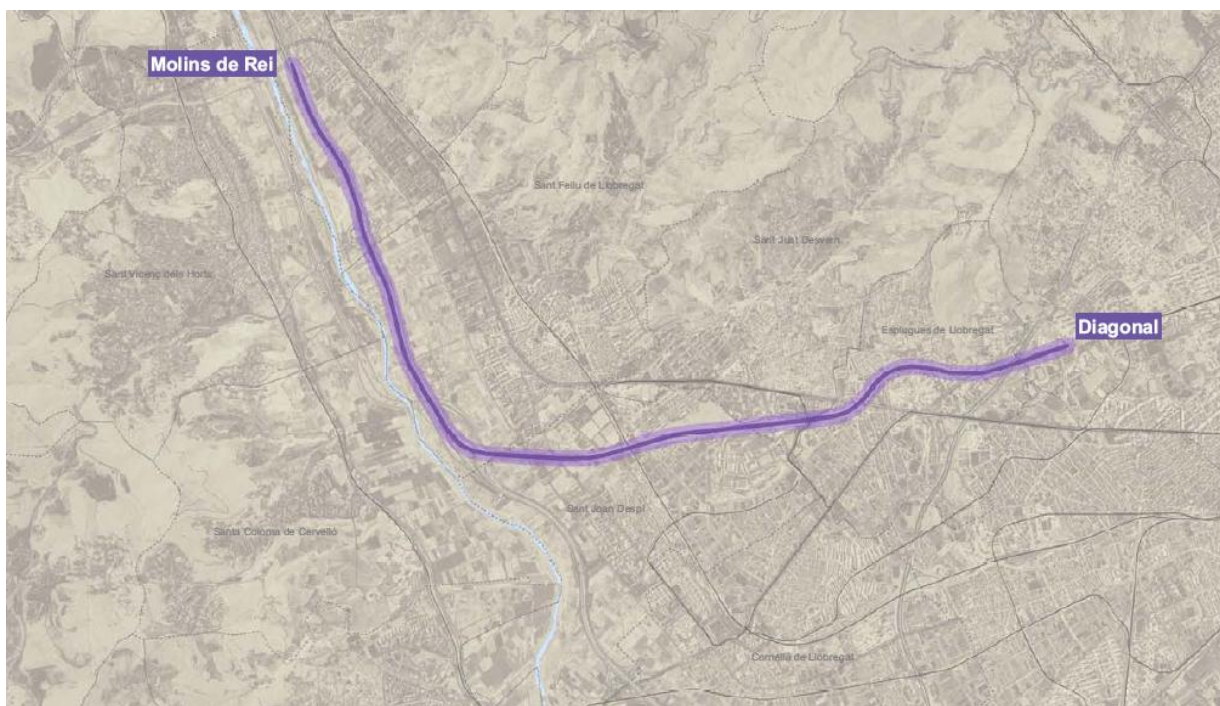
Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

### 3. Descripció de l'actuació

A l'avanç del Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de l'RMB, en la seva proposta TPC08, es contempla la construcció d'una nova plataforma viària a l'actual mitjana de la B-23 mitjançant el desplaçament lateral de les dues plataformes viàries existents. La plataforma disposarà de dos carrils.

La construcció de carrils BUS-VAO millora l'eficiència i el repartiment modal del transport públic per carretera i en el cas del vehicle privat, redueix el temps de viatge i tendeix a incrementar l'ocupació dels vehicles la qual cosa suposa important beneficis socials i ambientals (amb menor nombre de vehicles, es redueix la circulació i, per tant, l'emissió de gasos i partícules contaminants).

Aquesta actuació facilita la comunicació del Baix Llobregat i el Barcelonès sud amb una reducció important del temps de viatge.



Fase 1: -

Fase 2: -

Fase 3: 11.000.000 €

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>	
Baix Llobregat sud		La inversió prevista ha estat valorada en 11 M€.	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>			
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>	
Llarg termini	Mitja	Generalitat de Catalunya	
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Generalitat de Catalunya		1.1, 1.2 i 1.3 Repartiment modal intern, mob. generada i mob. atreta en transport públic 4.7 Productivitat transport públic urbà	

31

## Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat i seguretat viària.

### 2. Objectius

Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 8. Millorar la seguretat viària.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en 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.

Per una banda, es proposa portar a terme les actuacions incloses al Pla Local de Seguretat Viària del municipi elaborat al novembre de 2010.

- Rotonda av. del Baix Llobregat – St. Martí de l'Erm. Delimitar amb pintura els carrils de l'anella interior de la rotonda per millorar la distribució del trànsit. Aquesta incertesa en els itineraris pot ser especialment preocupant entre els ramals dels carrers Sant Martí de l'Erm i la Font Santa, donada la seva proximitat.

S'aconsella estudiar la implantació d'una turborotonda per tal de millorar la capacitat de l'actual rotonda tradicional i augmentar la seguretat vial de la intersecció.

- Rotonda av. de Barcelona – c. Major. Per tal de reduir la incertesa i el desordre en la circulació dins de la rotonda s'han de delimitar correctament els carrils interiors del giratori, encara que existeixin vehicles pesants o autobusos que igualment hagin de fer ús de tot l'espai en els seus moviments de gir. L'establiment d'aquests carrils ordenarà els moviments de turismes i vehicles de dues rodes, que són els implicats en accidents en aquest punt.

En cas que s'opti per un únic carril de circulació, s'haurà de pintar amb zebrejat els espais morts de la rotonda per evitar que els vehicles realitzin accions d'estacionament o parada.

Per altra banda, es proposa portar a terme les actuacions següents:

- Accés a l'aparcament de Can Tusquets. Eliminar dues places d'aparcament per millorar la visibilitat especialment dels vehicles que entren a l'aparcament, atès que han d'envair l'espai destinat a vianants i ciclistes.
- Vigilància i control de la vegetació. S'ha de controlar l'arbrat i la vegetació per a què aquesta no limiti la visibilitat dels senyals ni dels semàfors.
- Accessos al Parc Agrari del Baix Llobregat. Des de l'Ajuntament de Sant Joan Despí s'està treballant en limitar l'accés al Parc Agrari per tal de restringir els punts de creuament de la Via del Llobregat. Es deixaran oberts dos punts de pas ubicats a la carretera Dreta i al camí de la Moixeta. Tots dos compten amb pas de vianants i semàfor amb polsador i, el creuament pel camí de la Moixeta es realitza mitjançant un pas de vianants elevat.

**Fase 1:** 3.000 €

**Fase 2:** 3.000 €

**Fase 3:** 3.000 €

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Municipi		9.000 €
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt, mig i llarg termini	Alta	Ajuntament de Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament de Sant Joan Despí		8.2 Accidents amb víctimes

## 32 Campanyes de sensibilització i conscienciació a les escoles

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat, a peu i en bicicleta

### 2. Objectius

Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 12. Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts al Pacte per a la Mobilitat de la Xarxa de ciutats i pobles

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en realitzar jornades de sensibilització a les escoles, adreçades especialment a adolescents amb una edat compresa entre els 14 i els 18 anys, amb l'objectiu de conscienciar als estudiants dels perills que poden comportar certes accions (distraccions al volant, no utilitzar els elements de seguretat passiva com el cinturó de seguretat o el casc, drogues i conducció, etc.) per tal que els joves puguin desenvolupar comportaments responsables, ja sigui com a conductors o com a passatgers.

Aquestes jornades poden realitzar-se a través de casos pràctics viscuts pels agents de la policia local de Sant Joan Despí o a través dels programes de prevenció d'accidents adreçats a joves que imparteix la Generalitat de Catalunya i el Servei Català de Trànsit on monitors de l'Institut Guttmann afectats per un accident de trànsit expliquen la seva experiència. Això permetrà que els estudiants coneguin per mitjà d'un testimoni real les conseqüències que se'n deriven dels accidents de trànsit.

**Fase 1:** mitjans municipals

**Fase 2:** -

**Fase 3:** -

### 4. Zona d'actuació

Instituts del municipi

### 8. Cost (€)

Mitjans municipals

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt termini

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

8.1 Víctimes mortals en accidents de trànsit  
8.2 Accidents amb víctimes  
8.3 Víctimes vianants  
9.10 Reduir l'accidentalitat

33

## Millora de la mobilitat dels modes no motoritzats al c. del Bon Viatge

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

### 2. Objectius

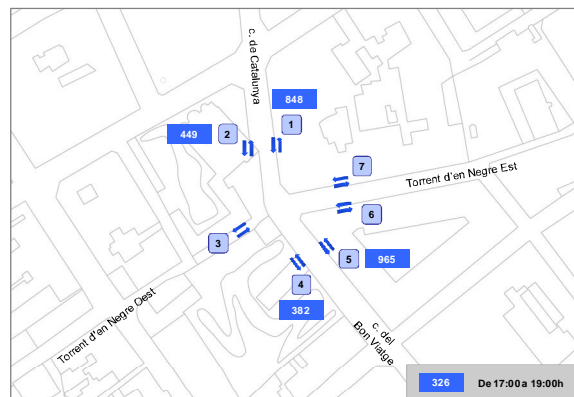
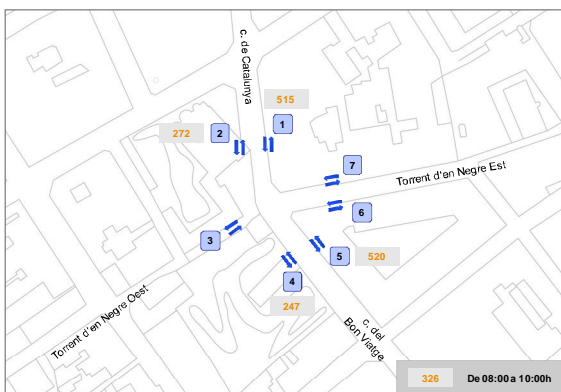
**Objectiu 1.** Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.

**Objectiu 4.** Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en pacificar el carrer Bon Viatge atès que:

- És el principal eix comercial del barri Centre
- Durant el treball de camp de reforçament de vianants, la cruïlla Bon Viatge . Catalunya . Torrent d'en Negre és el punt on s'ha registrat una intensitat més elevada de vianants, especialment per la tarda



- La amplada útil de les voreres és inferior a 1,80 metres

Es proposa restringir el trànsit per aquest carrer 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.

Les possibilitats per millorar la mobilitat al carrer són variades i s'hauria de estudiar quina és la més idònia pel barri:

- Plataforma única
- Supressió d'una o dues línies de parcament i trasllat de la zona blava als carrers del voltant com, per exemple, a tot el carrer Major.
- Senyalització de restricció del trànsit (només permesa la circulació a guais, emergències, C/D, durant períodes horaris)
- Ubicació de pilones retràctils al començament del carrer

**Fase 1:** -

**Fase 2:** 20.000 "

**Fase 3:** -

<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Barri Centre		Estudi de pacificació del carrer: 20.000 €
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Mig termini	Mitja	Ajuntament de Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament de Sant Joan Despí		2.1 Prioritat per a vianants 2.2 Dèficit per a vianants 8.3 Víctimes vianants 9.10 Reduir l'accidentalitat

34   Estudi de la pacificació de l'avinguda de Barcelona i el carrer Font Santa		
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Mobilitat en vehicle privat		
<b>2. Objectius</b>		
<p><b>Objectiu 1.</b> Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat.</p> <p><b>Objectiu 4.</b> Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.</p>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>L'actuació consisteix en estudiar la pacificació de l'avinguda de Barcelona i el carrer Font Santa al barri de Les Planes atès que els nous desenvolupaments urbanístics en les unitats d'actuació situades entre aquests dos carrers han comportat un augment dels desplaçaments en els modes més sostenibles i, per tant, és necessari estudiar una nova ordenació del trànsit de vehicles privats per millorar la resta de modes.</p> <p>S'hauran de valorar les diferents alternatives de reordenació del trànsit per tal d'identificar la més idònia per la mobilitat de la zona:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificacions en la jerarquizació viària tenint en compte les possibles afectacions a la resta de la xarxa viària: augment del trànsit, congestions als accessos de la rotonda avinguda del Baix Llobregat i c. de Sant Martí de l'Erm, possibles problemes d'accés de les ambulàncies a Urgències de l'Hospital Moisès Broggi, etc.</li> <li>• Anàlisi del trànsit de pas i trànsit residencial segons els diferents barris</li> <li>• Modificacions dels cicles semafòrics i preferències de pas</li> <li>• Anàlisi del temps d'espera dels vianants, transport públic i vehicles privats a les cruïlles</li> </ul>		
<b>Fase 1:</b> -	<b>Fase 2:</b> 20.000 €	<b>Fase 3:</b> -
<b>4. Zona d'actuació</b>		<b>8. Cost (€)</b>
Barri Les Planes		Estudi de pacificació: 20.000 €
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>		<b>7. Prioritat</b>
Mig termini		Mitja
<b>9. Responsable</b>		Ajuntament de Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>		<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament de Sant Joan Despí		2.1 Prioritat per a vianants 2.2 Dèficit per a vianants 8.3 Víctimes vianants 9.10 Reduir l'accidentalitat



35

## Substitució progressiva dels vehicles actuals de la flota municipal pròpia per vehicles amb eficiències energètiques més elevades

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

### 2. Objectius

Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 9. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica del trànsit

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en portar a terme l'acció 2.1/1 inclosa al Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES) del municipi elaborat durant els anys 2009 i 2010.

Aquesta mesura consisteix en la 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.

- Brigada: atès que les distàncies a recórrer són curtes i la velocitat dels vehicles no és fonamental, els nous vehicles podran funcionar amb gas natural, ser híbrids o elèctrics.
- Policia municipal: atès que per les característiques del servei pot ser necessari l'assoliment d'altres velocitats, per una banda s'haurà d'estudiar la idoneïtat de renovar part de la flota amb vehicles menys contaminants i per una altra es prioritzarà l'adquisició de vehicles convencionals amb emissions inferiors a 120 g CO<sub>2</sub>eq/km.

L'aplicació d'aquesta acció serà progressiva a mesura que s'adquireixin nous vehicles i es substitueixin els més antics.

S'ha de tenir en compte que la diferència de cost entre l'adquisició d'un vehicle convencional i un d'eficient amb les mateixes prestacions variarà a mesura que la tecnologia es desenvolupi.

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 5. Documentació gràfica de referència

### 8. Cost (€)

*El cost de la mesura serà la diferència entre el vehicle adquirit i el vehicle que s'hagués adquirit sense aquests criteris.*

### 6. Fase

Curt, mig i llarg termini

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
	<p>9.4 Moderar consum i reduir intensitat energètica del transport a RMB (D)</p> <p>9.5 Reduir contribució canvi climàtic del sistema de mobilitat de RMB (D)</p> <p>9.6 Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport</p> <p>9.7 Reduir contaminació acústica resultant dels sistemes de transport (D)</p>

**36****Incorporació del concepte d'eficiència energètica dels vehicles als plecs de contractació de prestació de serveis****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en vehicle privat

**2. Objectius**

Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 9. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica del trànsit

**3. Descripció de l'actuació**

L'actuació consisteix en portar a terme l'acció 2.1/2 inclosa al Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES) del municipi elaborat durant els anys 2009 i 2010.

Aquesta mesura consisteix a 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, que podran ser opcionals o obligatoris, segons decisió de l'equip adjudicatari. En cas que siguin opcionals, aquests tindran una valoració superior i en cas que siguin obligatoris es podrà incloure una clàusula d'adaptació.

Els criteris seran els mateixos que els que s'utilitzaran en l'adquisició de vehicles de la brigada o policia municipal, és a dir, els nous vehicles hauran de poder funcionar amb gas natural, ser híbrids o elèctrics.

L'aplicació d'aquesta acció serà progressiva a mesura que s'adjudiquin nous contractes de prestació de serveis.

S'ha de tenir en compte que la diferència de cost entre l'adquisició d'un vehicle convencional i un d'eficient amb les mateixes prestacions variarà a mesura que la tecnologia es desenvolupi.

**4. Zona d'actuació**

Municipi

**8. Cost (€)**

A càrrec de l'empresa adjudicatària.

**5. Documentació gràfica de referència****6. Fase**

Curt, mig i llarg termini

**7. Prioritat**

Mitja

**9. Responsable**

Ajuntament de Sant Joan Despí

<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
	9.4 Moderar consum i reduir intensitat energètica del transport a RMB (D) 9.5 Reduir contribució canvi climàtic del sistema de mobilitat de RMB (D) 9.6 Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport 9.7 Reduir contaminació acústica resultant dels sistemes de transport (D)

## 37 Promoció i punts de recàrrega per al vehicle elèctric d'ús privat

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

### 2. Objectius

Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe facilitant el traspàs a altres mitjans més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 9. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica del trànsit

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en promoure el vehicle elèctric d'ús particular i impulsar els punts de recàrrega tant vinculats com de complement. Es recomana que l'Ajuntament segueixi els criteris descrits a la *Guia metropolitana per a la promoció del vehicle elèctric* elaborada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

- S'estudiarà portar a terme polítiques de mobilitat orientades a afavorir l'ús del vehicle elèctric, per exemple, mitjançant l'aplicació de reduccions dels principals impostos sobre el vehicle.
- Promoció del vehicle elèctric entre:
  - Les flotes privades d'empresa, on les de major potencial són les que es dediquen als serveis tècnics, distribució urbana i vehicles de lloguer
  - Vehicles d'ús particular, informant sobre la viabilitat, els beneficis, la xarxa de punts de recàrrega, les subvencions, etc.
- Impulsar els punts de recàrrega:
  - Vinculats, informant de la seva instal·lació i agilitzant els tràmits
  - De complement, localitzacions estratègiques, col·laboracions amb entitats públiques i privades, etc.



**Fase 1:** 2.000 €

**Fase 2:** 2.000 €

**Fase 3:** 1.000 €

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

5.000 €

### 5. Documentació gràfica de referència

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Mitja	Ajuntament de Sant Joan Despí Àrea Metropolitana de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Àrea Metropolitana de Barcelona		9.3 Reduir externalitats del sistema metropolità de transports 9.4 Moderar consum i reduir intensitat energètica del transport a l'RMB (D) 9.5 Reduir contribució canvi climàtic del sistema de mobilitat de l'RMB (D) 9.6 Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport 9.7 Reduir contaminació acústica resultant dels sistemes de transport

## **2.5. Aparcament**

38

## Adaptació de l'aparcament de ferrocarril d'ús exclusiu per a usuaris de Rodalies

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat i transport públic

### 2. Objectius

**Objectiu 5.** Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.

**Objectiu 7.** Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en restringir l'accés a l'aparcament per a usuaris de rodalies ubicat al c. de Jacint Verdaguer.

L'objectiu de la proposta és garantir places d'aparcament dissuasori per aquells usuaris que accedeixen a l'estació de ferrocarril de Sant Joan Despí en vehicle privat per posteriorment realitzar un intercanvi modal amb el tren per desplaçar-se cap a una altra destinació.

En primer lloc, s'estudiarà la implantació d'un distintiu als vehicles, que els usuaris de ferrocarril hauran de demanar i abonar a l'Ajuntament. Per mitjà d'agents o personal subcontractat es realitzarà la vigilància.

L'aparcament es tancaria per mitjà de dues barreres (entrada i sortida) i seria exclusiu per als usuaris dels abonaments de Rodalies, Mitjana distància o els títols integrats de l'ATM sempre i quan aquests siguin mensuals, per a estudiants, 50/30, 70/30, trimestral o per a joves.

L'accés a l'aparcament es podrà efectuar mitjançant el mateix títol de transport o a través de la targeta Cercapàrquing que podrà ser adquirida a la taquilla de l'estació.



**Fase 1:** -

**Fase 2:** 5.000 €

**Fase 3:** 10.000 €

### 4. Zona d'actuació

c. de Jacint Verdaguer (polígon industrial)

### 8. Cost (€)

15.000 €

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Mig i llarg termini

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

ADIF i Ajuntament de Sant Joan Despí



<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
ADIF i Ajuntament de Sant Joan Despí	6.1 Aparcament regulat en via pública 9.2 Potenciar canvi modal mobilitat metropolitana (D) 9.3 Reduir externalitats del sistema metropolità de transports 9.5 Reduir contribució canvi climàtic del sistema de mobilitat de l'RMB (D) 9.6 Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport 9.7 Reduir contaminació acústica resultant dels sistemes de transport (D)

## 39 Regulació de l'aparcament al barri de les Planes

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

### 2. Objectius

Objectiu 5. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.

### 3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en regular l'aparcament al nucli antic del barri de les Planes (entre el municipi de Cornellà de Llobregat i l'avinguda de Barcelona) atès que:

- Aproximadament hi ha unes 2.250 places d'aparcament al nucli antic de les Planes, de les quals unes 1.000 són aparcament lliure en superfície
- Els vehicles de residents empadronats al 2012 en aquesta part del barri són uns 3.000
- Per tant, el dèficit d'aparcament de residents és de 750 places.
- En el període d'anàlisi de 6.30 a 22.00h, les zones amb una ocupació més elevada són les properes als carrers confrontants amb Cornellà de Llobregat, principalment, 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.
- Hi ha **556 vehicles forans** estacionats als carrers del nucli antic de les Planes durant la nit.
- En el període d'anàlisi de 22.00 a 6.30h pràcticament el 100% d'aquestes places estan ocupades tant per residents com per forans.
- Considerant que hi ha aparcament soterrat que no està ocupat, el dèficit nocturn tant per a residents com per forans és de 1.560 places.
- Part d'aquest dèficit es compensa amb les places ubicades al mateix barri entre av. de Barcelona i c. de la Font Santa i els carrers del polígon.
- Per tant, el dèficit d'aparcament nocturn és de 630 places.
- A més, cal tenir en compte que com a mínim es perdran 50 places als carrers Àngel Guimerà i John F. Kennedy per eixamplament de voreres (proposta 1).

Amb tot això es considera necessari regular l'aparcament al barri per garantir l'estacionament nocturn dels residents de les Planes.

**Fase 1:** 100.000 €

**Fase 2:** - €

**Fase 3:** - €

### 4. Zona d'actuació

### 8. Cost (€)

Les Planes

100.000 €

<b>5. Documentació gràfica de referència</b>		
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>	<b>9. Responsable</b>
Curt i mig	Alta	Ajuntament de Sant Joan Despí
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Ajuntament de Sant Joan Despí	6.1 Aparcament regulat en via pública	

## **2.6. Mercaderies**

40

## Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat de mercaderies

### 2. Objectius

**Objectiu 5.** Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.

### 3. Descripció de l'actuació

A les zones destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies s'han detectat les següents infraccions:

- Estacionament il·legal de turismes durant l'horari reservat per a la C/D.
- Excés del temps màxim d'estacionament permès

L'actuació consisteix en garantir el correcte ús de les zones de càrrega i descàrrega, reduint el nombre d'infraccions per tal de prevenir problemes de mobilitat per mitjà de:

- 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



**Fase 1:** mitjans municipals

**Fase 2:** mitjans municipals

**Fase 3:** -

### 4. Zona d'actuació

Municipi

### 8. Cost (€)

Mitjans municipals

### 5. Documentació gràfica de referència

### 6. Fase

Curt i mig termini

### 7. Prioritat

Mitja

### 9. Responsable

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Joan Despí

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

7.2 Espai viari distrib. urbana mercaderies (D)  
7.3 Zones de càrrega i descàrrega (D)

### 3. OBJECTIUS DEL PLA

A continuació es relacionen els objectius del Pacte per la mobilitat de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat amb les propostes recollides al PMU de Sant Joan Despí.

Objectius Pacte Mobilitat Xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat			
Categoria	Objectius	CODI FITXA	Propostes directament vinculades
OBJECTIUS UNIMODALS	<b>Objectiu 1</b>  <b>Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants</b> amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat per a la realització dels desplaçaments a peu.	1	Eixamplament de voreres
		2	Millora dels guals de vianants
		3	Remodelació del carrer Àngel Guimerà
		4	Aspectes a millorar a la xarxa principal de vianants
		5	Implantació de semàfors amb comptadors de temps
		6	Camins escolars: incentivar el seu ús
		25	Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies
		29	Millora de la mobilitat a l'entorn de la rotonda entre av. de Barcelona i c. Major
		33	Millora de la mobilitat dels modes no motoritzats al c. del Bon Viatge
		34	Estudi de la pacificació de l'avinguda de Barcelona i el carrer Font Santa
	<b>Objectiu 2</b>  <b>Augmentar la participació de la bicicleta</b> en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització	7	Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes
		8	Directrius per al disseny de vies ciclistes
		9	Directrius per al disseny de vies ciclistes a les interseccions
		10	Increment i homogeneïtat de la senyalització de la xarxa ciclista
		11	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
		12	Projecte anella verda
		13	Aparcaments per a bicicletes
		14	Aforament de bicicletes
		15	Campanyes de conducció eficient i segura en bicicleta
		16	Difusió d'una xarxa integral de bicis
17	Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana		
18	Accessibilitat de les bicicletes en zones amb escales		
25	Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies		

<b>Objectiu 3</b>	<b>Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat</b> , i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat	<b>17</b>	Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana
		<b>19</b>	Directrius per la millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús
		<b>20</b>	Millora de la informació dinàmica a les parades d'autobús
		<b>21</b>	Directrius per al disseny de passos de vianants de ressalt i adaptació en vies amb circulació d'autobusos
		<b>22</b>	Millora del servei d'autobús al municipi
		<b>23</b>	Millora dels problemes de càrrega en hora punta
		<b>24</b>	Millora de la informació a l'estació de Rodalies
		<b>25</b>	Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies
		<b>26</b>	Directrius per a la modificació de les vorades del TramBaix
		<b>27</b>	Nova línia ferroviària Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària
		<b>28</b>	Plataforma reservada autobus a la C-245 entre Cornellà - Sant Boi - Castelldefels
		<b>30</b>	Carril BUS-VAO a la B-23
		<b>Objectiu 4</b>	<b>Fomentar un ús racional del cotxe</b> , bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
<b>16</b>	Difusió d'una xarxa integral de bicis		
<b>29</b>	Millora de la mobilitat a l'entorn de la rotonda entre av. de Barcelona i c. Major		
<b>30</b>	Carril BUS-VAO a la B-23		
<b>31</b>	Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada		
<b>32</b>	Campanyes de sensibilització i conscienciació a les escoles		
<b>33</b>	Millora de la mobilitat dels modes no motoritzats al c. del Bon Viatge		
<b>34</b>	Estudi de la pacificació de l'avinguda de Barcelona i el carrer Font Santa		
<b>35</b>	Substitució progressiva dels vehicles actuals de la flota municipal pròpia per vehicles amb eficiències energètiques més elevades		
<b>36</b>	Incorporació del concepte d'eficiència energètica dels vehicles als plecs de contractació de prestació de serveis		
<b>Objectiu 5</b>	<b>Compatibilitzar l'oferta d'aparcament</b> amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles	<b>38</b>	Adaptació de l'aparcament de ferrocarril d'ús exclusiu per a usuaris de Rodalies
		<b>39</b>	Regulació de l'aparcament al nucli antic del barri de les Planes
<b>Objectiu 6</b>	<b>Garantir una distribució de mercaderies</b> , de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat	<b>40</b>	Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal

Objectius Pacte Mobilitat Xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat				
Categoria	Objectius	CODI FITXA	Propostes directament vinculades	
<b>OBJECTIUS MULTIMODALS</b>	<b>Objectiu 7</b>	<b>Fomentar la intermodalitat</b> com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport	8	Directrius per al disseny de vies ciclistes
			11	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
			17	Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana
			24	Millora de la informació a l'estació de Rodalies
			25	Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies
			27	Nova línia ferroviària Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària
			38	Adaptació de l'aparcament de ferrocarril d'ús exclusiu per a usuaris de Rodalies
	<b>Objectiu 8</b>	<b>Millorar la seguretat viària</b> mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport	3	Remodelació del carrer Àngel Guimerà
			4	Aspectes a millorar a la xarxa principal de vianants
			5	Implantació de semàfors amb comptadors de temps
			6	Camins escolars: incentivar el seu ús
			8	Directrius per al disseny de vies ciclistes
			9	Directrius per al disseny de vies ciclistes a les interseccions
			21	Directrius per al disseny de passos de vianants de ressalt i adaptació en vies amb circulació d'autobusos
			26	Directrius per a la modificació de les vorades del TramBaix
			29	Millora de la mobilitat a l'entorn de la rotonda entre av. de Barcelona i c. Major
	<b>Objectiu 9</b>	<b>Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica</b> provocats pel trànsit	31	Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada
			35	Substitució progressiva dels vehicles actuals de la flota municipal pròpia per vehicles amb eficiències energètiques més elevades
			36	Incorporació del concepte d'eficiència energètica dels vehicles als plecs de contractació de prestació de serveis
			37	Promoció i punts de recàrrega per al vehicle elèctric d'ús privat



<b>Objectiu 10</b>	<b>Aprofitar els avenços tecnològics</b> existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit	<b>5</b>	Implantació de semàfors amb comptadors de temps
		<b>20</b>	Millora de la informació dinàmica a les parades d'autobús
<b>Objectiu 11</b>	<b>Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic</b> que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat	<b>8</b>	Directrius per al disseny de vies ciclistes
		<b>9</b>	Directrius per al disseny de vies ciclistes a les interseccions
		<b>19</b>	Directrius per la millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús
		<b>21</b>	Directrius per al disseny de passos de vianants de ressalt i adaptació en vies amb circulació d'autobusos
		<b>26</b>	Directrius per a la modificació de les vorades del TramBaix
<b>Objectiu 12</b>	<b>Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors</b> que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte	<b>6</b>	Camins escolars: incentivar el seu ús
		<b>15</b>	Campanyes de conducció eficient i segura en bicicleta
		<b>32</b>	Campanyes de sensibilització i conscienciació a les escoles

## **4. PROGRAMACIÓ TEMPORAL I INVERSIONS**

La taula següent mostra el llistat de totes les propostes juntament amb els terminis, cost, finançament i prioritat de cada actuació.

Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat	
	2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018			
<b>OBJECTIU 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants</b>										
1	Eixamplament de voreres				120.000 €	60.000 €	60.000 €	-	Ajuntament	Alta
2	Millora dels guals de vianants				9.000 €	9.000 €	-	-		Alta
3	Remodelació del carrer Àngel Guimerà				390.500 €	390.500 €	-	-		Mitja
4	Aspectes a millorar a la xarxa principal de vianants				6.500 €	6.500 €	-	-		Alta
5	Implantació de semàfors amb comptadors de temps				2.500 €	2.500 €	-	-		Mitja
6	Camins escolars: incentivar el seu ús				5.000 €	3.000 €	2.000 €	-		Alta
<b>Total actuació</b>					<b>533.500 €</b>	<b>471.500 €</b>	<b>62.000 €</b>	<b>0 €</b>		
<b>OBJECTIU 2. Augmentar la participació de la bicicleta</b>										
7	Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes				8.500 €	8.500 €	-	-	Ajuntament	Alta
8	Directrius per al disseny de vies ciclistes				-	-	-	-	Ajuntament	Alta
9	Directrius per al disseny de vies ciclistes a les interseccions				-	-	-	-	Ajuntament	Alta
10	Increment i homogeneïtat de la senyalització de la xarxa ciclista				1.100 €	550 €	550 €	-	Ajuntament	Alta
11	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				570.400 €	570.400 €	-	-	AMB - Ajuntament	Mitja
12	Projecte anella verda				500.000 €	500.000 €	-	-	AMB (espai públic)	Alta
13	Aparcaments per a bicicletes				5.200 €	2.600 €	2.600 €	-	Ajuntament	Mitja
14	Aforament de bicicletes				9.000 €	3.000 €	6.000 €	-	Ajuntament	Alta
15	Campanyes de conducció eficient i segura en bicicleta				6.000 €	3.000 €	3.000 €	-	Ajuntament	Mitja
16	Difusió d'una xarxa integral de bicis				-	-	-	-	AMB	Alta
17	Aspectes a tenir en compte al Pla Metropolità de Mobilitat Urbana				-	-	-	-	AMB	Alta
18	Accessibilitat de les bicicletes en zones amb escales				1.800 €	1.800 €	-	-	Ajuntament	Mitja
<b>Total actuació</b>					<b>1.102.000 €</b>	<b>1.089.850 €</b>	<b>12.150 €</b>	<b>0 €</b>		
<b>OBJECTIU 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat</b>										
19	Directrius per la millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús				-	-	-	-	Ajuntament	Alta
20	Millora de la informació dinàmica a les parades d'autobús				30.000 €	15.000 €	15.000 €	-	AMB	Mitja
21	Directrius per al disseny de passos de vianants de ressalt i adaptació en vies amb circulació d'autobusos				-	-	-	-	Ajuntament	Alta
22	Millora del servei d'autobús al municipi				-	-	-	-	AMB	Alta
23	Millora dels problemes de càrrega en hora punta				-	-	-	-	AMB	Alta
24	Millora de la informació a l'estació de Rodalies				1.000 €	1.000 €	-	-	ADIF - Ajuntament	Alta

Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat
	2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018		
25	Millora de l'accessibilitat a l'estació de Rodalies			3.601.000 €	1.800.500 €	1.800.500 €	-	ADIF - Ajuntament	Alta
26	Directrius per a la modificació de les vorades del TramBaix			-	-	-	-	TRAM	Alta
27	Nova línia ferroviària Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària			2.065.600.000 €	-	-	2.065.600.000 €	Generalitat	Mitja
28	Plataforma reservada autobús a la C-245 entre Cornellà - Sant Boi - Castelldefels			73.800.000 €	-	-	73.800.000 €	Generalitat	Mitja
<b>Total actuació</b>				<b>2.143.032.000 €</b>	<b>1.816.500 €</b>	<b>1.815.500 €</b>	<b>2.139.400.000 €</b>		
<b>OBJECTIU 4. Fomentar un ús racional del cotxe</b>									
29	Millora de la mobilitat a l'entorn de la rotonda entre av. de Barcelona i c. Major			16.000 €	-	16.000 €	-	Ajuntament	Alta
30	Carril BUS-VAO a la B-23			11.000.000 €	-	-	11.000.000 €	Generalitat	Mitja
31	Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada			9.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	Ajuntament	Alta
32	Campanyes de sensibilització i conscienciació a les escoles			Mitjans municipals	Mitjans municipals	-	-	Ajuntament	Alta
33	Millora de la mobilitat dels modes no motoritzats al c. del Bon Viatge			20.000 €	-	20.000 €	-	Ajuntament	Mitja
34	Estudi de la pacificació de l'avinguda de Barcelona i el carrer Font Santa			20.000 €	-	20.000 €	-	Ajuntament	Mitja
35	Substitució progressiva dels vehicles actuals de la flota municipal pròpia per vehicles amb eficiències energètiques més elevades			(*)				Ajuntament	Mitja
36	Incorporació del concepte d'eficiència energètica dels vehicles als plec de contractació de prestació de serveis			Empresa adjudicatària				Ajuntament	Mitja
37	Promoció i punts de recàrrega per al vehicle elèctric d'ús privat			5.000 €	2.000 €	2.000 €	1.000 €	AMB - Ajuntament	Mitja
<b>Total actuació</b>				<b>11.050.000 €</b>	<b>5.000 €</b>	<b>41.000 €</b>	<b>11.004.000 €</b>		
<b>OBJECTIU 5. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament</b>									
38	Adaptació de l'aparcament de ferrocarril d'ús exclusiu per a usuaris de Rodalies			15.000 €	-	5.000 €	10.000 €	ADIF - Ajuntament	Baixa
39	Regulació de l'aparcament al nucli antic del barri de les Planes (**)			100.000 €	100.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
<b>Total actuació</b>				<b>115.000 €</b>	<b>100.000 €</b>	<b>5.000 €</b>	<b>10.000 €</b>		
<b>OBJECTIU 6. Garantir una distribució de mercaderies</b>									
40	Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal			Mitjans municipals	Mitjans municipals	Mitjans municipals	-	Ajuntament	Mitja
<b>Total actuació</b>				<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>		

(\*) El cost de la mesura serà la diferència entre el vehicle adquirit i el vehicle que s'hagués adquirit sense aquests criteris

(\*\*) Cost d'implantació, sense tenir en compte els costos d'explotació ni els ingressos