

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno

Enginyer tècnic d'obres públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Susana Aladro Domínguez

Enginyera tècnica d'obres públiques
Tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de Palau-Solità i Plegamans

Ramón González Ibáñez

Serveis Tècnics Municipals, Enginyer

Redacció

EPIM

Ramon Estrada Serra

Director tècnic

David Carpi Iglesias

Director tècnic

ÍNDEX	Pàg.
<u>DOCUMENT I: MEMÒRIA</u>	<u>7</u>
<u>1 INTRODUCCIÓ</u>	<u>9</u>
1.1. Justificació de la redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana.....	9
1.2. Antecedents.....	9
1.2.1. Planejament de referència. Situació legal, normativa i administrativa	9
1.2.2. Principals projectes i estudis de referència en termes de mobilitat	13
1.3. Objectius de l'Estudi.....	14
1.4. Estructura metodològica.....	14
1.4.1. Estructura global de l'estudi	14
1.4.2. Definició del treball de camp	17
<u>2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA</u>	<u>18</u>
2.1. Situació geogràfica.....	18
2.2. Estructura territorial.....	20
2.2.1. Principals aspectes POUM	20
2.2.2. Divisió territorial	20
2.3. Centres d'atracció i generació de viatges.....	22
2.4. Anàlisi econòmica.....	23
2.4.1. Indicadors econòmics	23
2.4.2. Dades de motorització	25
2.5. Anàlisi demogràfic.....	26
2.5.1. Dinàmica de la població	26
2.5.2. Parc d'habitatges	27
<u>3 ANÀLISI DE L'OFERTA</u>	<u>29</u>
3.1. Oferta global de vialitat	29
3.1.1. Xarxa vial d'aproximació. Fora de l'àmbit urbà de la ciutat	29
3.1.2. Xarxa de vehicles privats motoritzats àmbit municipal	30
3.2. Xarxa de vianants.....	32
3.2.1. Amplada útil de les voreres	33

3.2.2.	Passos de vianants	39
3.2.3.	Guals de vianants	43
3.2.4.	Actuacions de millora a la xarxa de vianants	46
3.3.	Xarxa de bicicletes.....	51
3.3.1.	Carril bici	52
3.3.2.	Itinerari compartit	54
3.3.3.	Via verda	54
3.4.	Xarxa de transport col•lectiu.....	56
3.4.1.	Servei urbà d'autobús	56
3.4.2.	Xarxa d'autobusos interurbans	57
3.4.3.	Servei de taxi	59
3.5.	L'aparcament.....	60

4 ANÀLISI DE LA DEMANDA

64

4.1.	L'enquesta de mobilitat	64
4.1.1.	Tipologia dels desplaçaments	65
4.1.2.	Percepció de la mobilitat	70
4.2.	Desplaçaments a peu.....	74
4.3.	Desplaçaments en bicicleta.....	79
4.4.	Desplaçaments en Transport col•lectiu.....	83
4.4.1.	Mobilitat en autobusos urbans	83
4.4.2.	Mobilitat en autobusos interurbans	84
4.4.3.	Accessibilitat als polígons industrials	85
4.5.	Desplaçaments en vehicle privat motoritzat.....	86
4.5.1.	Pla d'aforaments	86
4.5.2.	Volums de trànsit	90
4.5.3.	Itinerari de vehicles pesants	92
4.5.4.	Anàlisi de velocitats	92
4.6.	Demanda d'aparcament.....	96
4.6.1.	Utilització de l'oferta d'aparcament	96
4.6.2.	La distribució urbana de mercaderies	98

5 CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL I FUTURA

101

5.1.	Caracterització de la xarxa.....	101
5.2.	Analisi de l'evolució futura de la mobilitat en tots els modes de transport.....	107

5.3.	Càlcul dels indicadors actuals i previstos segons evolució tendencial.....	109
5.4.	Seguretat viària	110
6	DIAGNOSIS DEL PLA DE MOBILITAT	111
6.1.	La mobilitat general	111
6.2.	Mobilitat a peu	111
6.3.	Mobilitat en bicicleta	111
6.4.	Mobilitat en transport col·lectiu	112
6.5.	Transport privat	112
6.6.	Aparcament	113
6.7.	Conclusions de la diagnosi	113
7	ESTABLIMENT D'OBJECTIUS	115
8	PROPOSTES D'ACTUACIÓ	116
8.1.	Mobilitat a peu	116
8.2.	Mobilitat en bicicleta	121
8.3.	Mobilitat en transport col·lectiu	127
8.4.	Transport privat	129
8.5.	Aparcament	134
8.6.	Re-ordenació integral de l'Av. Catalunya	136
8.8.	Altres	137
	DOCUMENT II: PROGRAMA D'ACTUACIONS	141

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana

En data 13 de juny de 2003, el Govern de Catalunya va aprovar la Llei 9/2003 de mobilitat amb l'objectiu d'establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris per a que la societat catalana assolixi aquests objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

La llei defineix els Plans de Mobilitat Urbana com els documents bàsics per configurar les estratègies de mobilitat sostenible als municipis de Catalunya, i que han de ser revisats cada 6 anys. L'elaboració i l'aprovació dels PMU és obligatòria per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. A tal efecte, i pel fet de representar el PMU una figura de planificació estratègica, és a dir, les determinacions de la qual no són vinculants, Palau-Solità i Plegamans no requeriria de forma explícita la redacció d'un Pla de Mobilitat.

No obstant, la construcció de la variant de la C59 i la conseqüent pèrdua de trànsit de l'Avinguda Catalunya (tram urbà de la carretera de Caldes), així com la voluntat municipal de millorar la qualitat ambiental i urbana del municipi, han portat al seu Ajuntament a encarregar l'elaboració del present document.

D'aquí la necessitat de redacció del present Estudi de Mobilitat Urbana, document que ha de servir per determinar les estratègies de mobilitat urbana cercant un nou model de mobilitat ambiental i socialment eficient; i la necessitat d'adequació infraestructural de la via pública per aconseguir una mobilitat més sostenible però sobretot que permeti una convivència accessible i segura entre els diferents modes de mobilitat urbana.

1.2. Antecedents

1.2.1. Planejament de referència. Situació legal, normativa i administrativa

1. El POUM de Palau-Solità i Plegamans (en endavant PSiP)

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) ha estat aprovat en fase inicial al Ple extraordinari celebrat el 30 d'abril del 2013. L'anterior POUM va executar la major part del sol urbanitzable programat sense que el municipi incrementés de forma ràpida la seva població o activitat.

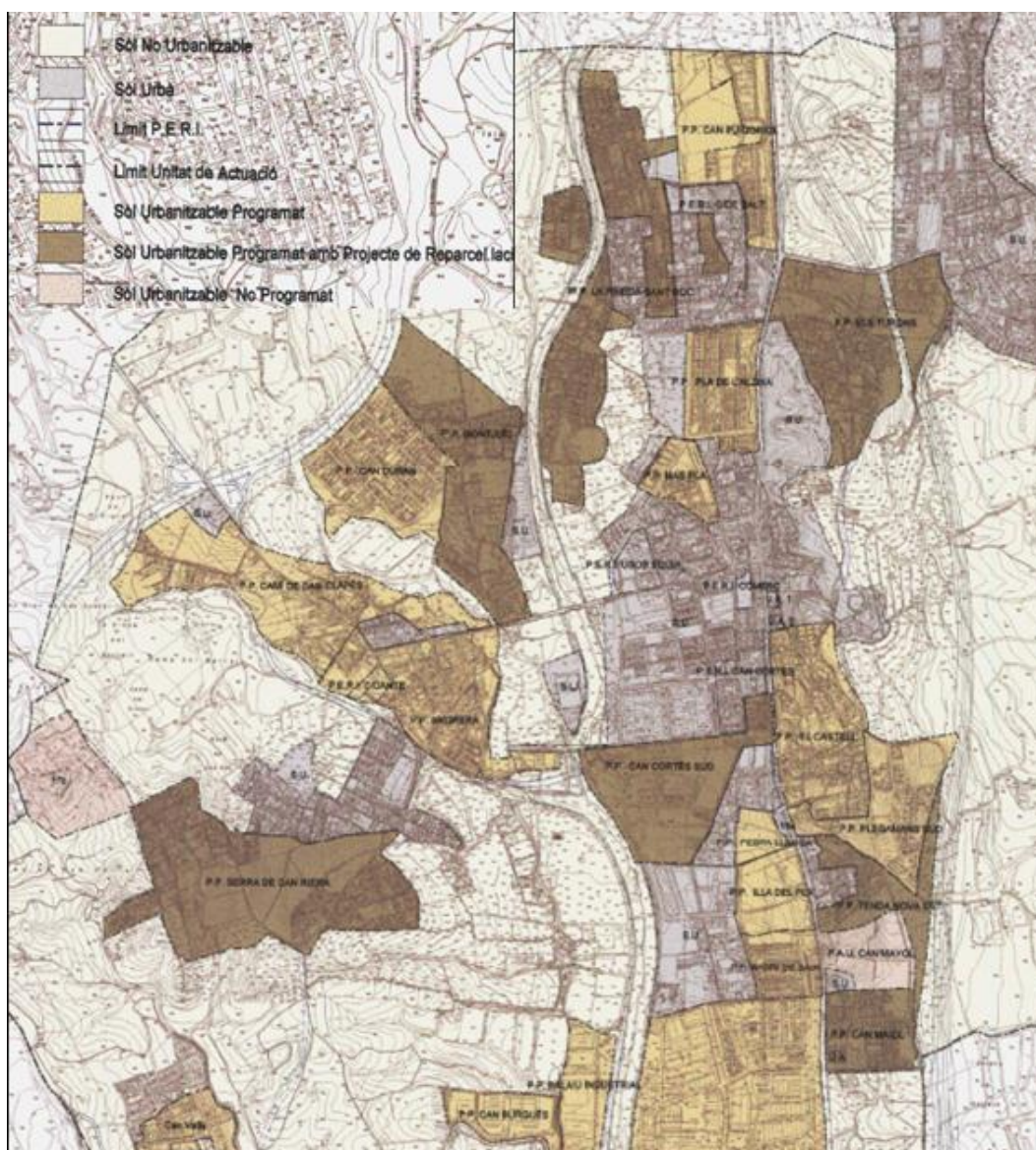


Fig. 1.2.1.1 Classificació del sòl POUM anterior. Font: POUM

El nou POUM planteja 12 nous sectors, 38 polígons d'actuació urbanística i 12 plans de millora urbana de caràcter residencial que es preveu suposin un creixement de 11.714 habitants. Per tant, la població prevista en el nou POUM seria de 26.066 habitants. Tanmateix, l'aplicació de ratis més ajustats a la realitat econòmica que s'està vivint deixarien la previsió del POUM en 25.000 habitants.

En el moment d'elaboració d'aquest estudi de mobilitat i, segons les converses mantingudes amb els redactors del nou POUM i altres tècnics municipals, durant els propers sis anys (2014-2019, període de vigència de l'estudi), no es preveu desenvolupar cap dels plans de millora inclosos en el POUM. La situació de crisi econòmica fa preveure que no es realitzi cap creixement urbanístic rellevant que alteri de forma intensiva la situació de la mobilitat actual al municipi.

2. Pla Territorial Metropolità de Barcelona

Palau-Solità i Plegamans per tany a la comarca del Vallès Oriental i, en conseqüència, es troba en l'àmbit del Pla Territorial parcial de l'àmbit metropolità de Barcelona (PTMB), que abasten les

comarques de l'Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental, amb una superfície de 3.236 km² repartits entre 164 municipis.

El PTMB, de caràcter supramunicipal, fou aprovat definitivament pel Govern de la Generalitat en data 20 d'abril de 2010, proposa l'establiment de tres subsistemes territorials sobre els quals s'estructuren totes les propostes:

-Sistema d'espais oberts

A PSiP es detecten diversos espais de protecció preventiva (sòls no urbanitzables amb valor paisatgístic): Xarxa Natura 2000, l'espai PEIN de Gallecs i la part regulada pel seu pla director, el corredor fluvial de la Riera de Caldes i els connectors situats a Ponent del municipi.

-Sistema d'assentaments

El PTMB reconeix els assentaments ja existents i també fa una proposta d'estratègies urbanes i defineix una estructura nodal de referència, fixant així les pautes per a una evolució urbanística respectuosa amb els criteris del programa de planejament territorial.

PSiP es troba inclòs en un àmbit de regulació dins un continu urbà anomenat *Àmbit de reforçament nodal metropolità*, ja sigui dins dels continus urbans intermunicipals, ja sigui sobre aquells eixos urbans compostos de nuclis de població geogràficament alineats i dotats d'infraestructures de mobilitat d'alta capacitat.

Per el PTMB, PSiP segons el seu nivell de possibilitats de desenvolupament, morfologia territorial i nivell de maduració dels diferents sistemes es troba en la intersecció de dues *Àrees urbanes de polarització*. A més, es considerat com un *Subcentre principal*, pel seu continu urbà d'entre 10.000 i 40.000 habitants. Per tal de desenvolupar l'estratègia d'aquestes àrees, el PTMB estableix la redacció d'un pla director urbanístic que concreti les condicions d'integració urbana, extensió, continguts...

-Sistema d'infraestructures de mobilitat

El PTMB estableix la xarxa de connectivitat física –de persones i de mercaderies- que permet un funcionament integrat en l'espai metropolità, i ho fa mitjançant el sistema d'infraestructures de mobilitat que comprèn la xarxa viària, ferroviària i altres infraestructures fixes i també el sistema logístic.

Les previsions respecte a PSiP preveuen que està afectat per les següents infraestructures:

-Connexió de tramvia o autobús de plataforma reservada. Infraestructura 1.13..., connexió de l'eix de la Riera de Caldes.

-Vies suburbanes secundàries.

-Vies estructurants secundàries

-Millora de l'autovia i autopista existent

-Ampliació / desdoblament C59 en el tram de Palau-Caldes de M.

-L'anomenat Quart Cinturó.

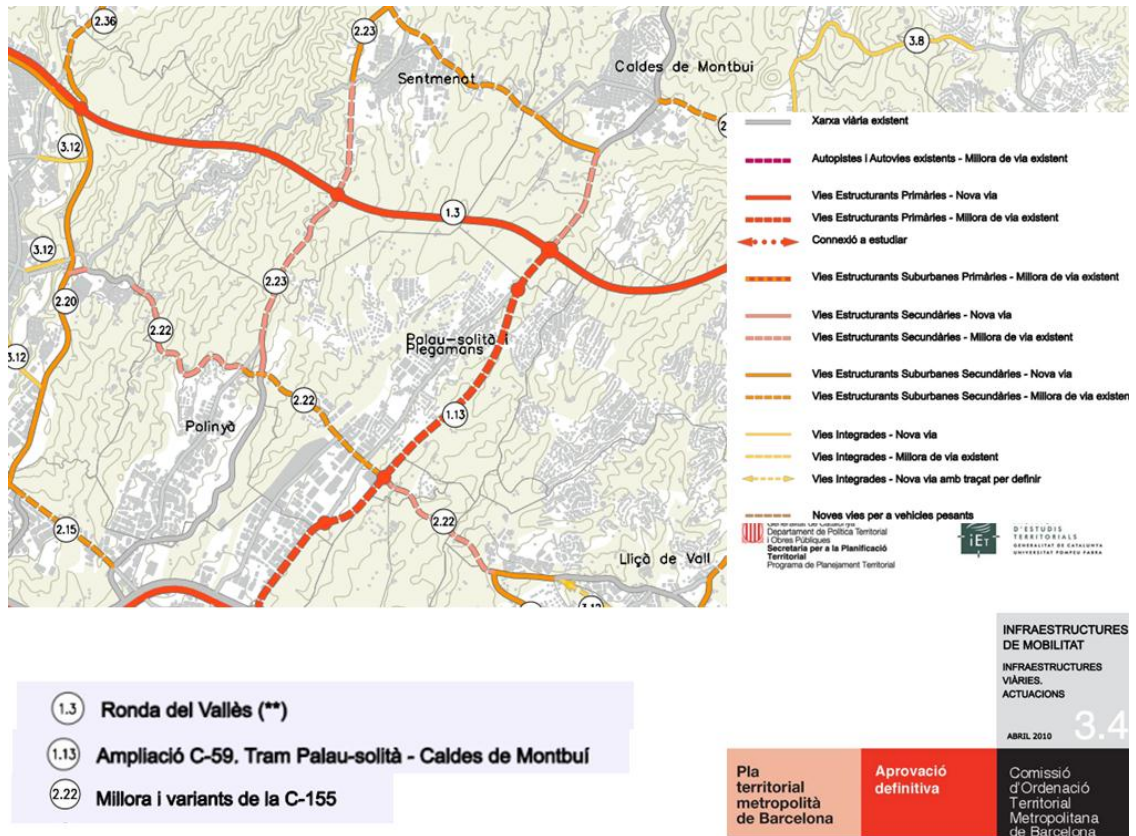


Fig. 1.2.1.4 Infraestructures viàries PTMB. Font: PTMB

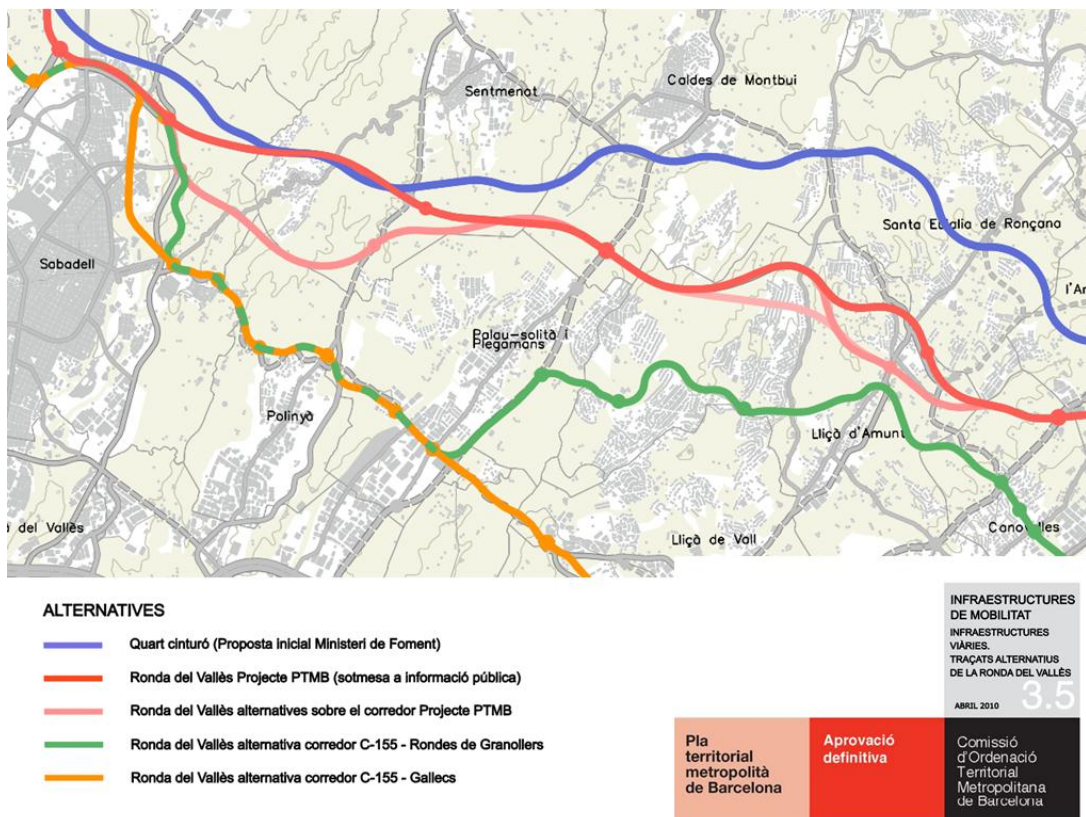


Fig. 1.2.1.5. Traçats Quart Cinturó. PTMB. Font: PTMB

-PDU d'estructuració de l'entorn urbà de la riera de Caldes

El PTMB prescriu l'elaboració del PDU de l'entorn urbà de la Riera de Caldes amb la finalitat d'aprofitar les potencialitats del territori mitjançant el desenvolupament d'una àrea urbana més completa i diversificada que actualment, pel que fa als usos.

1.2.2. Principals projectes i estudis de referència en termes de mobilitat

1. Pla local de seguretat viària 2013

Falta la documentació

2. Estudi de senyalització orientativa

L'any 2009, l'Ajuntament de PSiP va encarregar un avant-projecte de senyalització orientativa del municipi orientativa per tal de minimitzar els destins a senyalitzar i la ubicació dels senyals

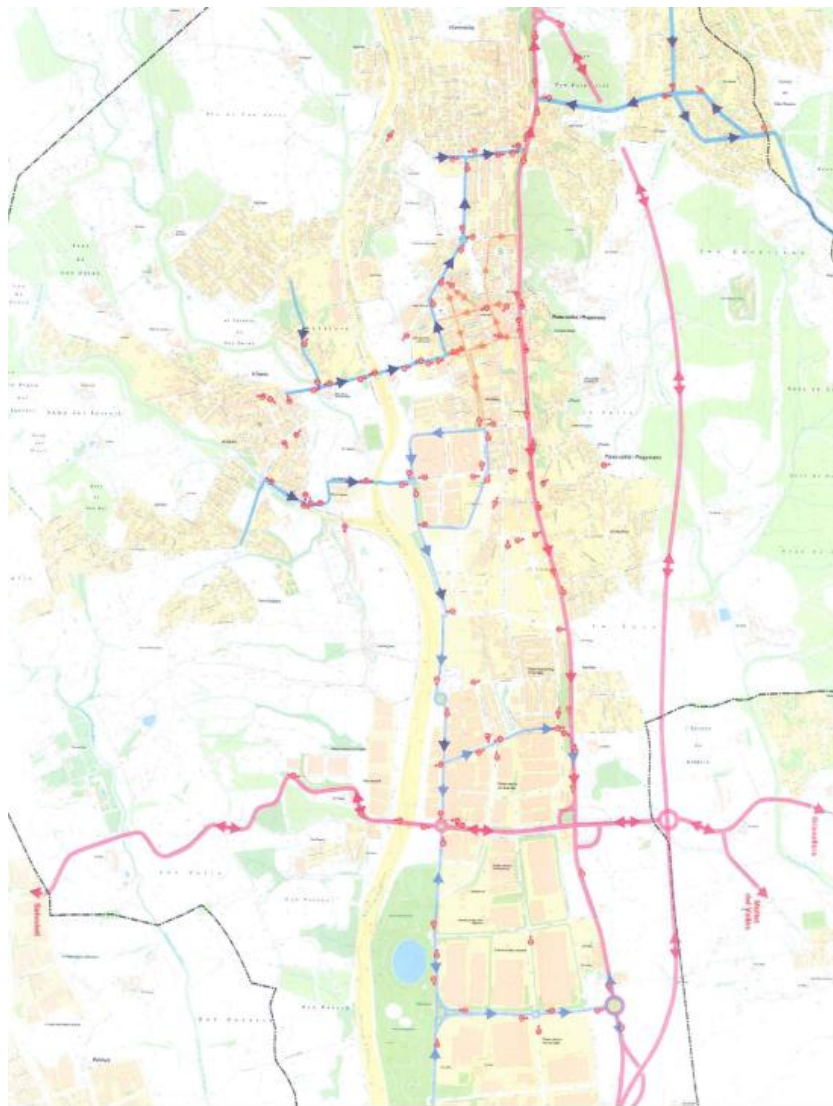


Fig. 1.2.2.1. Situació dels senyals d'orientació projectats. Font: Avant-projecte de senyalització orientativa de PSiP 2009 (Comunicat)

1.3. Objectius de l'estudi

La Llei de mobilitat 9/2003 fixa un horitzó temporal de sis anys per dur a terme els objectius que es plantegin d'acord amb les prognosis de mobilitat recollides en aquest estudi. Prèviament al treball tècnic del PMU, els objectius que es pretenen aconseguir són els marcats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) que són el instrument de més rang i que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta llei (art.6.1). El propòsit bàsic d'aquestes directrius és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport. Aquest propòsit s'aconseguirà a través d'una estratègia basada en la integració dels sis següents objectius que l'Estudi de Mobilitat Urbana de PSiP adopta com a propis:

1. Configurar un sistema de transport més vinculat a la relació cost - eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional
2. Augmentar la integració social i l'accessibilitat més universal
3. Incrementar la qualitat de vida dels ciutadans
4. Millorar les condicions de salut dels ciutadans
5. Més seguretat en els desplaçaments
6. Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles

1.4. Estructura metodològica

1.4.1. Estructura global de l'estudi

L'estructura metodològica que es planteja és l'aplicada als diferents estudis de mobilitat urbana que la Diputació de Barcelona ve realitzant en els últims anys.

El treball s'inicia amb la recollida del conjunt de dades disponibles en l'àmbit d'estudi que puguin ser de rellevància per al coneixement de l'estat actual de la mobilitat i l'establiment de les tendències de futur.

En primer lloc, s'analitzen els estudis i projectes amb incidència en l'àmbit de la mobilitat que hagin estat elaborats fins a l'actualitat, així com els projectes de certa envergadura que es troben en curs.

L'anàlisi de la mobilitat abordarà els següents aspectes:

1. Anàlisi funcional territorial del municipi

Es caracteritzen els principals elements de l'estructura espacial i socioeconòmica que determinen la mobilitat i es defineixen els nivells d'agregació espacial més adequats en funció dels quals s'organitza tant la informació estadística existent com la informació obtinguda a partir dels treballs de camp. La proposta de zonificació es desenvolupa en barris, districtes, consells territorials i zones de mobilitat establerts per la direcció del pla.

2. Anàlisi de les xarxes de transport: Inventari d'infraestructures i serveis

Es realitza un inventari de característiques de les xarxes de transport a partir de la recopilació de dades disponibles i l'obtenció de dades a partir dels treballs de camp. S'organitza la informació obtinguda en bases de dades i a través de suports gràfics que permeten l'explotació de les dades i la preparació dels paràmetres del model d'assignació. Els punts a desenvolupar seran els següents:

- Xarxa per als desplaçaments a peu

Es realitza una jerarquització de la xarxa d'itineraris per a vianants i es defineix la xarxa bàsica per als desplaçaments a peu. Es determina la quantitat lineal en superfície, relativa o absoluta de l'espai destinat als desplaçaments a peu (voreres) i zones específiques per vianants.

- Xarxa per als desplaçaments en bicicleta

Dins de cada zona, es defineix la xarxa bàsica per als desplaçaments en bicicleta i es realitza un llistat dels carrils bici. Es determinarà la quantitat lineal en superfície, relativa o absoluta de l'espai destinat als desplaçaments en bicicleta. Tant per a la xarxa a la xarxa de vianants, com de bicicletes, es valoren aspectes vinculats als desplaçaments.

- Xarxa i serveis de transport públic

Es realitza una descripció general del sistema de transport públic, agents institucionals responsables i finançament actual del transport públic. L'anàlisi s'estructura a partir de la zonificació realitzada i es du a terme una descripció del sistema de gestió de flotes i del sistema tarifari.

- Xarxa viària per al vehicle motoritzat privat

Es realitza una jerarquització de la xarxa d'itineraris per al vehicle motoritzat privat i es defineix la xarxa bàsica. Es determina la quantitat lineal en superfície, relativa o absoluta de l'espai destinat als desplaçaments en vehicle privat per a cada zona. Es valoren tot un seguit d'aspectes vinculats a la xarxa bàsica per als desplaçaments en vehicle privat, per tal de donar un indicador global que permeti la realització de comparacions a posteriori entre diferents zones de la ciutat.

- Aparcaments. Inventariat per zones

Es realitza una anàlisi per a cada zona inventariant les places d'aparcament en calçada i fora de calçada.

3. Anàlisi dels desplaçaments: Càlculs de demanda

En aquest apartat es realitza una anàlisi de la informació recopilada a partir dels treballs de camp, dirigida a quantificar els desplaçaments dels ciutadans i definir les seves pautes de desplaçament pel que fa als modes de transport i l'espai públic. L'anàlisi es realitza a partir de la informació recopilada amb les següents eines:

A. Aforaments, dirigits a quantificar els fluxos sobre la xarxa i els usos de l'espai públic

B. Rotacions de matrícules als vehicles estacionats en diferents zones del municipi

- Anàlisi dels desplaçaments dels vianants

L'objectiu d'aquest apartat és caracteritzar els desplaçaments a peu, quantificant-los, identificant quan es produeixen i els itineraris emprats pels vianants, en relació amb els centres atractius i generadors de desplaçaments. L'anàlisi es basa en la informació disponible existent i en els resultats obtinguts mitjançant aforaments de vianants.

- Anàlisi dels desplaçaments de les bicicletes

L'objectiu d'aquest apartat és caracteritzar, quantificar i identificar els desplaçaments amb bicicleta, definint els itineraris per on es produeixen.

L'anàlisi es basa en la informació disponible existent i els resultats obtinguts mitjançant aforaments de bicicletes.

- Anàlisi dels desplaçaments en transport col·lectiu

L'objectiu és caracteritzar, quantificar i identificar els desplaçaments amb transport col·lectiu, definint els itineraris per on es produeixen.

- Anàlisi del trànsit en vehicle privat

Es caracteritzen quantifiquen i identifiquen els desplaçaments amb vehicle privat, definint per on es produeixen els fluxos en l'espai viari, amb consideració especial dels itineraris principals d'entrada i sortida del municipi.

L'anàlisi es basarà en la informació disponible existent i en els resultats obtinguts a través dels aforaments (automàtics de 24 hores i direccionals i de composició del trànsit).

- Anàlisi de la demanda d'aparcament

Es realitza una caracterització de la utilització de l'espai públic i privat d'aparcament. L'anàlisi es basa en la informació disponible existent i en els resultats obtinguts a través de les rotacions de matrícules realitzades. A partir de la informació recopilada a cada àrea d'obtenció de dades, s'extrapola el comportament de l'estacionament a la resta de zones de la ciutat. A més a més, s'efectua un estudi específic del dèficit d'aparcament, efectuant mesures nocturnes, fent un comptatge d'infraaccions o detecció de places d'aparcament en calçada sense ocupar, etc.

4. Diagnosi

En aquesta etapa s'emet un diagnòstic sobre l'estat de la mobilitat al municipi. Per a la realització d'aquest diagnòstic s'utilitzen les dades recopilades en la fase d'anàlisi i també les opinions i intercanvis mantinguts entre l'equip tècnic i els tècnics municipals.

A més a més, es tenen en compte les aportacions fetes per la ciutadania a través dels processos de participació i la resta de comentaris i suggeriments que hagin pogut arribar a través d'altres mecanismes. El diagnòstic es justifica, sempre que sigui possible, amb l'aportació de dades i comparacions amb ciutats de característiques similars.

5. Objectius

Es proposen els objectius principals assolir en la mobilitat del municipi en els propers 6 anys d'acord amb el diagnòstic realitzat que inclou l'escenari tendencial.

6. Propostes

En aquesta etapa es detallen tot un seguit de mesures que permeten aconseguir els objectius detallats en l'apartat anterior. Les mesures s'estructuren a partir dels àmbits funcionals prèviament establerts en etapes anteriors.

Cadascuna de les propostes escollides serà definida en una fitxa on es detallarà:

- Descripció de la mesura.
- Objectius a assolir.
- Àmbit d'actuació

-Cost.

-Fase

-Prioritat

-Responsables de l'actuació

-Indicadors de seguiment associats.

1.4.2. Definició del treball de camp

El treball de camp associat a l'estudi de mobilitat (EM en endavant) es va realitzar del 9 al 20 de desembre de 2013 durant els dies feiners. També es varen realitzar comptatges de bicicletes durant el dissabte 11 de gener de 2014.

De cadascun dels modes analitzats es va realitzar:

VIANANTS

- Inventari de voreres
- Inventari de passos de vianants
- Inventari de guais
- 7 aforaments manuals (3h/ 4h)

TRANSPORT PÚBLIC

- Xarxa actual
- Demanda dels operadors

BICIS

- Inventari de la xarxa
- 7 aforaments manuals (3h/4h)

VEHICLE PRIVAT

- Inventari de la xarxa
- 8 Aforaments automàtics (24h)
- 14 Aforaments manuals (4h)
- 8 Rotacions de matrícules
- Inventaris d'ocupació

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SÒCIO-ECONÒMICA

2.1. Situació geogràfica

Palau-Solità i Plegamans es troba situat al límit oest de la comarca del Vallès Oriental, limitat al nord, amb Caldes de Montbui; a l'est amb lliça d'Amunt, Montcada i Reixach i Mollet; al sud, amb santa Perpètua de Mogoda i Mollet; i finalment a l'oest, amb Polinyà i Sentmenat.

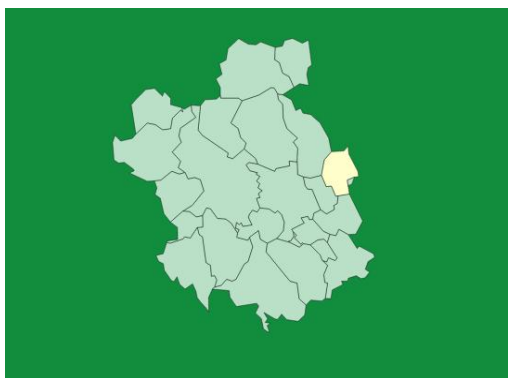


Fig. 2.1.1. Municipis del Vallès Occidental. Font: Idescat

El nucli urbà principal es concentra a la zona més plana, on conflueixen la riera de Caldes, la de Sentmenat i el torrent de Can Duran, i s'estén en urbanitzacions que se situen en el llom i en la part més alta de l'orografia suau que caracteritza el municipi, i que el limita geogràficament per l'est i per l'oest.

Aquesta situació geogràfica condiona unes característiques climàtiques i de propagació de contaminants atmosfèrics i de sorolls, i conforma el paisatge agra forestal típic de la plana vallesana.

Les principals carenes del municipi són:

- A l'Est del municipi: Camí de la Serra de Plegamans (la serra creix de sud cap a nord, arribant a la màxima alçada en el barri de Can Falguera amb 205 m).
- A l'Oest del municipi: Serra de can Riera i Serra de ponent (el relleu és més variat, tot i que la tendència és a augmentar de nord cap a sud, amb el punt de major alçada al barri de Serra de Can Riera, amb 192 m).

L'any 2013, la població del municipi va ascendir a 14.454 habitants al llarg dels 14,9 km² que conformen l'extensió del municipi.

Les entitats de població que inclou el terme municipal són fonamentalment les següents: Can Falguera, els Turons, el Castell, Tenda Nova Can Maiol, La Plana de Can Maiol, Carrer de Baix, Can Periquet, la Pedra Llarga, Can Cortés, Pla de l'Alzina, Carrer de Dalt, Can Puig-oriol, La Pineda, Montjuïc, Can Duran, Can Cladelles, la Sagrera, Can Riera, Serra de Can Riera, els Pins de Can Riera, Santa Magdalena i Can Parera.

També cal destacar els polígons industrials de Boada Nou, Polígon industrial Riera de Caldes, Palau industrial, Polígon de Can Burgués i Polígon de Can Cortés Sud.

Destaca en extensió la zona industrial del Polígon Industrial Riera de Caldes que és contigua al nucli urbà, i que té un creixement important al llarg de la riera de Caldes, aprofitant la bona connexió amb la xarxa de comunicacions. Cal assenyalar que el Polígon de Can Cortés Sud es troba dins el nucli urbà, afegint tensió per la incompatibilitat d'usos.

La infraestructura de transport més important de la població és la variant C-59, que ha ajudat a descarregar el trànsit lleuger i pesat que creuava el municipi, a través de l'avinguda Catalunya, i que tot i així, encara presenta un trànsit important al ser l'eix central que comunica el nord amb el sud de la població.

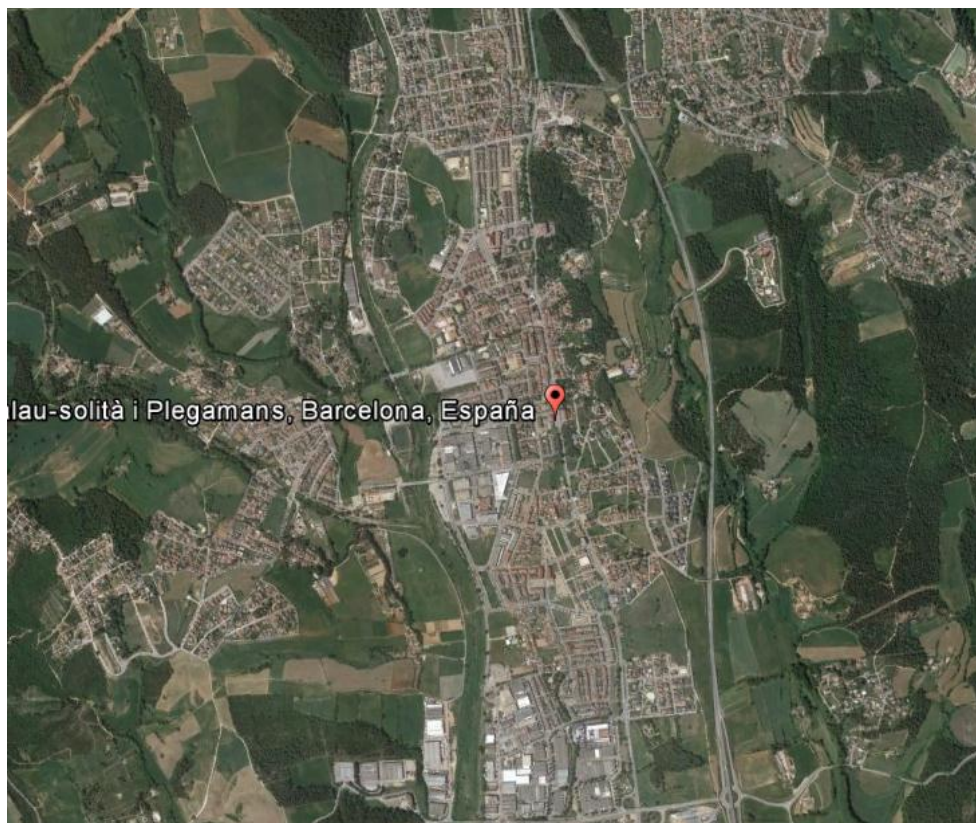


Fig. 2.1.2. Vista aèria municipi. Font: Google Earth

El municipi disposa d'una elevada accessibilitat en vehicle privat amb les principals destinacions de la RMB i xarxa viària europea.

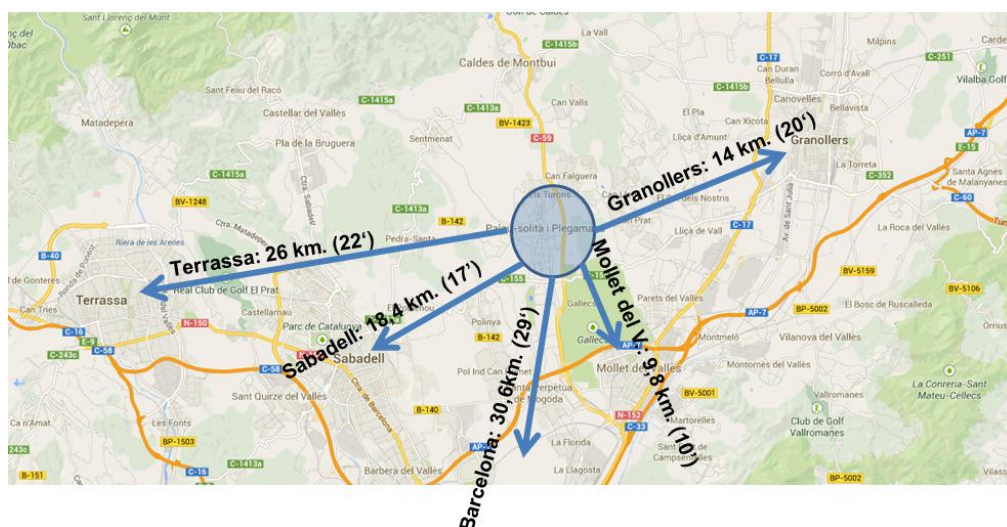


Fig. 2.1.3. Accessibilitat en vehicle privat. Font: Google Earth i Elaboració pròpia

2.2. Estructura territorial

2.2.1. Principals aspectes del POUM

La memòria del nou POUM assenyala els principals aspectes urbanístics que afecten el desenvolupament del municipi:

-Gran extensió i dispersió de les àrees urbanitzades

PSiP és un municipi amb una gran extensió i dispersió d'àrees urbanitzades (Els Pins o Camí de Can Clapés). Aquest és un factor negatiu tant des del punt de vista de l'ocupació del sòl com de la mobilitat ja que genera molta dependència del vehicle privat i el cost de fer-hi arribar el transport públic és elevat.

-Ocupació del sòl desordenada

La manca d'ordre alhora de construir en anys anteriors ha fet que el municipi anés creixent sense cap estructura general i orgànica del territori coherent.

-Manca de continuïtat de la trama urbana

El municipi presenta unes urbanitzacions poc cohesionades, disposant-se uns buits urbans que fan que la trama urbana no sigui continua, dificultant les relacions entre els barris, especialment, respecte l'accessibilitat i la mobilitat

-Desenvolupaments urbans lligats al medi rural

El municipi integra el sòl urbà i el no urbanitzable (agrícola i forestal), on els espais de vegetació lligats a les rieres passen a través del sòl urbà creant unes fronteres naturals. Per tant, es pot considerar que és una estructura urbana en bona part deutora de l'estructura física.

-Sòl urbà amb una normativa urbanística sense criteris globals

El municipi presenta un cert desordre urbanístic, no tant en les urbanitzacions, però sí en el cas del centre urbà, i això ha estat per no tenir unes pautes i una normativa urbanística ben regulada amb una idea global. Per exemple, en el centre ens podem trobar edificis de cinc plantes al costat de construccions de planta baixa i blocs de pisos o edificis plurifamiliars al costat de cases aïllades unifamiliars.

-Manca de centralitat del municipi

El municipi no està dotat d'un centre que tingui l'entitat suficient que aglutini polaritzi les diferents activitats del municipi. En els últims anys, la vianalització del centre pretén aconseguir aquesta centralitat.

2.2.2. Divisió territorial

Al marge de les entitats municipals nombrades en el capítol de situació geogràfica, el municipi presenta una divisió territorial a partir de les 8 seccions censals utilitzades a les últimes eleccions a les corts generals de l'any 2011. Aquestes seccions, estan basades en criteris de població de forma que permetin obtenir un nombre d'habitants semblant per anar a votar. Tanmateix, en alguns casos poden representar la fusió de diverses entitats municipals i fins i tot característiques urbanístiques i de mobilitat similars.

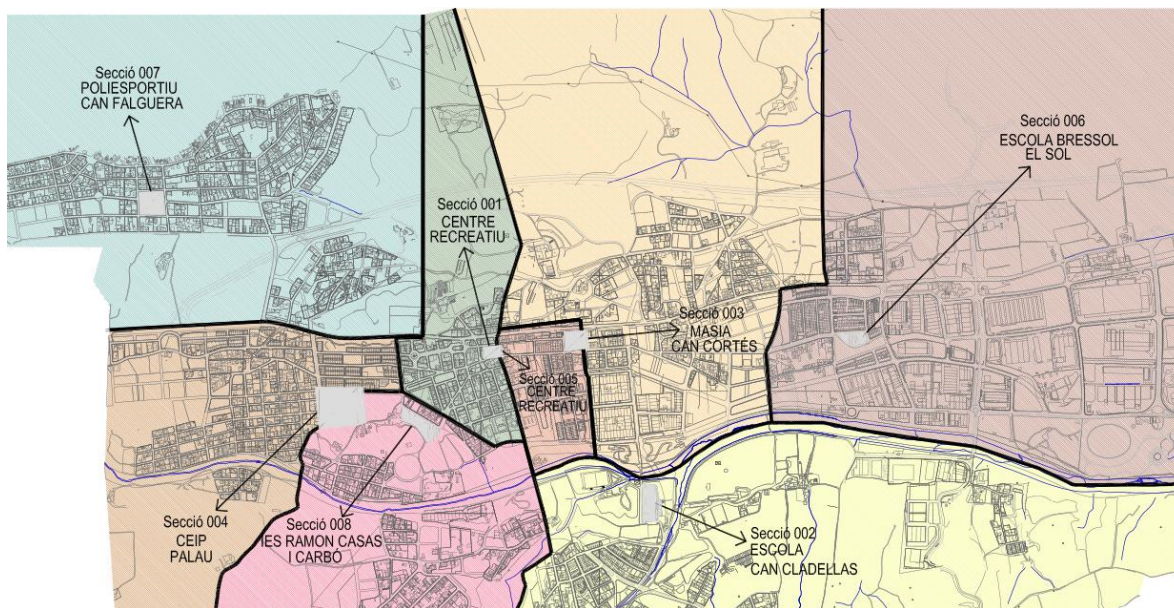


Fig. 2.2.2.1. Divisió per seccions electorals. Font: Ajuntament de PSiP

Per tal de diferenciar els hàbits de mobilitat de les diferents zones del municipi, s’han adaptat les seccions censals electorals a límits físics més definits que poden marcar unes pautes de mobilitat semblants generant una nova zonificació. La nova zonificació, s’utilitzarà per caracteritzar la demografia del municipi i l’aparcament, deixant de banda el sector industrial ja que el seu espai no és habitat ni utilitzat com a aparcament pels habitants de les zones properes. Així, la secció 8 s’ha repartit entre la zona 1, 2 i 4.

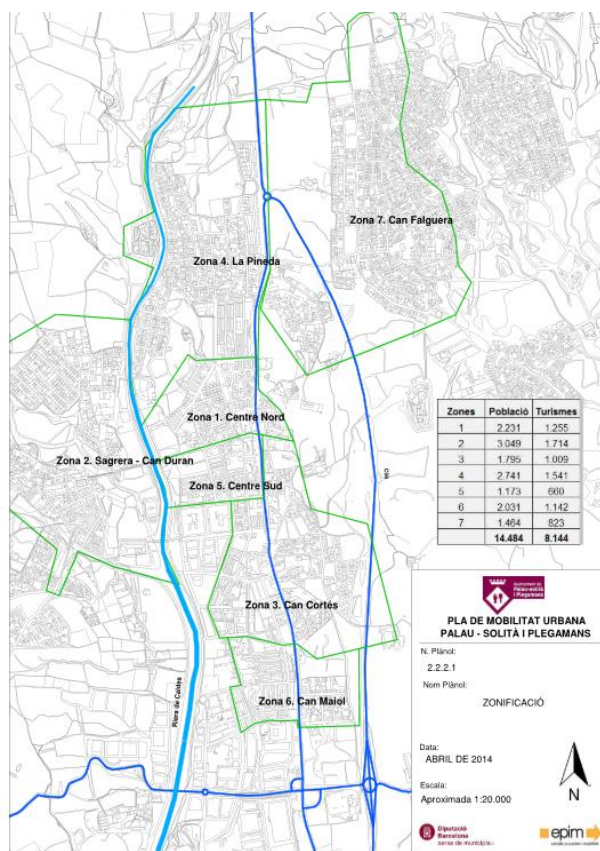


Fig. 2.2.2.2. Zonificació Estudi de Mobilitat. Font: Elaboració pròpia

S'ha dividit el municipi en 7 zones, intentant respectar els límits de les seccions electorals i principals carrers del municipi:

-Zona 1. Centre N. Juntament amb la zona 5 conformen el centre del municipi. En aquesta zona es troba l'Ajuntament i la principal activitat comercial del municipi a l'Avinguda Catalunya i zona exclusiva per a vianants.

-Zona 2. Sagrera – Can Duran. Inclou totes les urbanitzacions situades al costat oest de la Riera de Caldes. Es comunica amb la resta del municipi a través de dues vies (Passeig Carrerada i carrer Indústria) més un pas que travessa la riera a nivell (Carrer Torras i Bages – Sant Roc).

-Zona 3. Can Cortès. Engloba diverses entitats municipals situades al sud del centre municipal, algunes d'elles de nova promoció urbanística i d'altres amb marcat caràcter històric.

-Zona 4. La Pineda. Zona amb un marcat caràcter d'urbanització (cases unifamiliars), a excepció del Carrer de Dalt. En ella s'hi localitza l'escola Palau i al seu límit amb la zona centre (Plaça del Molí) és on s'ubica el mercat ambulant dels dissabtes al matí

-Zona 5. Centre S. Zona central del municipi, que engloba part del centre per a vianants, on es localitzen alguna de les principals activitats que atreuen viatges al municipi (activitat comercial Av. Catalunya, Pavelló d'esports, Guàrdia urbana, escoles).

-Zona 6. Can Maiol, engloba les entitats municipals de La Plana de Can Maiol, Carrer de Baix, Can Periquet i Can Maiol. Es tracta d'una zona de tipus residencial de baixa intensitat, molt en contacte amb la zona industrial de Can Boada Nou, fet que pot generar algun conflicte als residents relacionat amb l'aparcament o el pas de vehicles pesants.

-Zona 7 Can Falguera. La urbanització de Can Falguera té continuïtat urbanística amb el municipi de Lliça d'Amunt, fet que genera que molts habitants d'aquesta urbanització del costat de Lliça d'Amunt utilitzin les vies de PSiP (Av. Catalunya – Av. Folch i Torres – altres carrers) per accedir-hi.

2.3. Centres d'atracció i generació de viatges

Al municipi no es detecta un centre o esdeveniment concret que generi un escenari de desbordament de les ofertes de transport. Tanmateix, els centres que generen una major atracció de demanda són:

-Centres escolars: Can Cladelles, Folch i Torres, Palau, Ramon Casas i Carbó

-Activitat comercial de l'Av. Catalunya.

-Pavelló d'esports Maria Víctor.

-Activitat industrial als polígons industrials.

-Via verda de vianants i bicis (caps de setmana)

-Mercat ambulant (dissabte matí) que afecta als carrers: Plaça del Molí, Rambla del Molí, Rambla del Sol, Av. Diagonal i carrer del Molí

-Centres administratius o d'interès públic: Ajuntament (Plaça de la Vila), Biblioteca (dins el centre cultural Can Cortès), CAP (Can Cortès).

El municipi disposa de diverses escoles i pistes esportives que també generen atracció de viatges, però amb menor intensitat que les esmentades anteriorment. Al plànol de centres d'atracció de viatges apareixen totes elles detallades.

2.4. Anàlisi econòmica

2.4.1. Indicadors econòmics

La renda familiar bruta per habitant l'any 2010 és de 16.500€, una dada que el situa lleugerament per sobre de municipis d'una dimensió semblant al seu entorn.

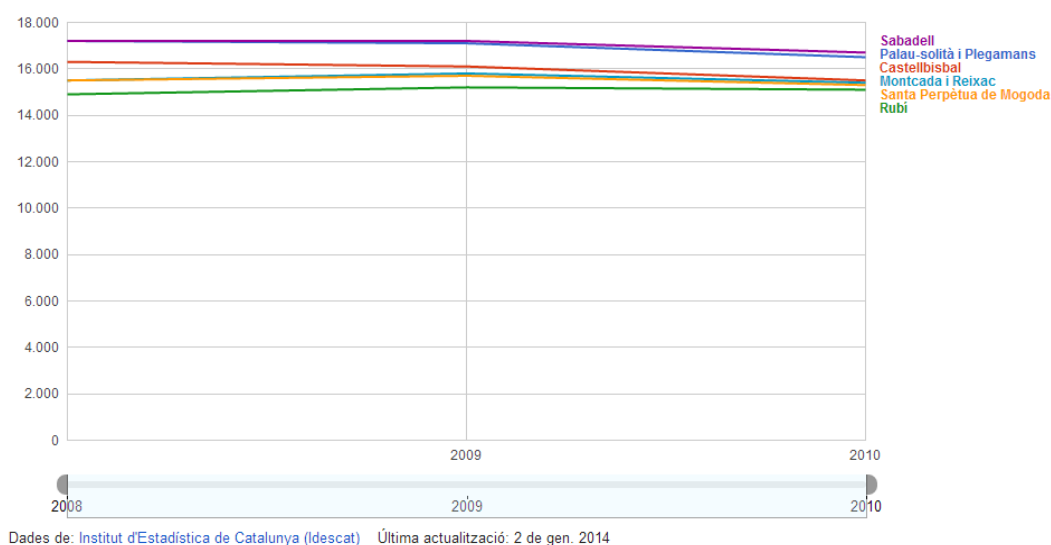


Fig. 2.4.1.1. Renda Familiar Bruta. Font: Idescat

El PIB per habitant es va situar l'any 2010 en prop de 52.000€, fet que denota una important activitat econòmica al municipi, concentrada especialment en el sector industrial.

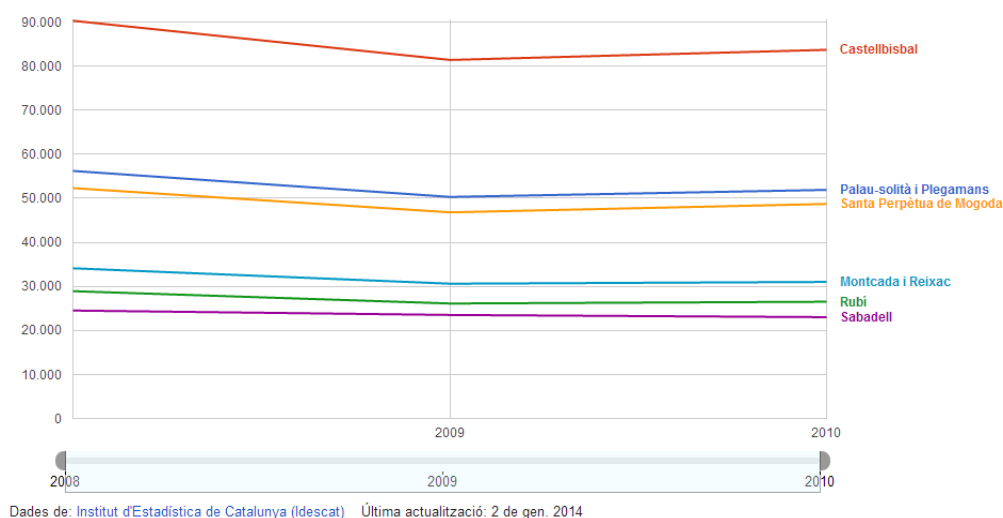


Fig. 2.4.1.2. PIB per habitant. Font: Idescat

Dinàmica residència - treball

La memòria social del nou POUM ofereix una visió molt detallada de l'activitat econòmica i el mercat de treball al municipi. En ella es detalla com el nombre de treballadors afiliats al règim general i al règim d'autònoms de la Seguretat Social corresponent al municipi de Palau-solità i Plegamans, del desembre del 2001 al desembre del 2011 va augmentar en 934 afiliats, passant d'una xifra total de 11.341 a 12.275 treballadors . Aquest augment en termes relatius va significar un creixement del 8,2 % i que, en termes de taxa anual mitjana, va representar sols un augment del 0,79%, mentre que la població resident, va créixer a una taxa anual mitjana del 2,31%; o sigui, durant aquests darrers deu anys la dinàmica de creixement del nombre de treballadors en el municipi va ser molt inferior a la de la població resident

La xifra de 12.275 treballadors ocupats a Palau-solità i Plegamans en el 2011 és un 23% per sobre de la xifra la població resident en el municipi en edat de treballar – de 15 a 64 anys – que en el mateix any era de 9.978 habitants. Un 11,5 % dels treballadors afiliats al desembre del 2011 – o 1.402 – ho eren en règim d' autònoms i la resta un 88,5% – o 10.873– o eren en règim general.

Dins d' aquests últims cal destacar que :

1.- Un 58 %, estaven ocupats en activitats de comerç a l' engròs i al detall, seguit d' un 28% ocupats en activitats manufactureres; o sigui, aquests dos tipus d' activitats són les dominants en el municipi i en total ocupaven el 86% de la població assalariada.

2. – Un 56% dels treballadors pertanyien a empreses de més de 250 empleats i un 16 % a empreses entre 51 i 250 empleats; o sigui, una major part dels treballadors corresponen a empreses de grandària gran o mitjana.

3. Un 0,07% estan afiliats al sector de l' agricultura i ramaderia. Aquestes reduïdes xifres mostren ben a les clares que les activitats d' agricultura i ramaderia, actualment, en el municipi, tenen un caràcter quasi testimonial.

Des de la perspectiva de la mobilitat urbana diària en el municipi, per motius de treball, les darreres dades que es disposen corresponen al cens del 2001 i aleshores s' observava, per una banda, que un 62,5 % dels treballadors residents treballaven fora del municipi, mentre que un 76,5% dels seus lloc de treball eren ocupats per treballadors provinents d' altres municipis. Es desconeix com ha pogut variar la dinàmica observada de la residència – treball amb posterioritat al 2001 per no disposar de dades oficials de mobilitat per motius de feina. No obstant, tenint en compte que, segons les dades d'afiliats a la Seguretat Social en el municipi a desembre del 2011, el nombre total de treballadors és un 23% per sobre de la xifra de població resident en edat de treballar, no sembla agosarat suposar que, la major part dels llocs de treball de Palau-solità i Plegamans continuen essent ocupats per treballadors residents fora del municipi i que, per tant, la mobilitat diària per motius de treball intermunicipal, també continua essent elevada.

La memòria social del POUM esmenta que la dinàmica observada durant els darrers deu anys sobre la població resident i sobre els llocs de treball en el municipi, amb major creixement relatiu de la primera és que aquest creixement no s' ha derivat tant de l' augment dels segons, sinó també per les oportunitats que pugui haver presentat per motius residencials en relació a les que ofereixen els mercats immobiliaris dels municipis de l' entorn.

En el 2011, el nombre d'aturats del municipi era de 1.050 (1.150 l'any 2012) i en relació a la població resident assolía el 7,3 % d' acord amb les xifres de l' IDESCAT; percentatge que representa un augment de prop del 70% respecte al 4,3 % del 2001. L'atur afecta de major forma les dones vers els homes. Tot i això, la taxa del 2011 és inferior a les dels municipis del seu entorn que va del 7,61% en el cas de Caldes de Montbui fins a percentatges superiors al 10% en els casos de Mollet i de Lliçà de Vall.

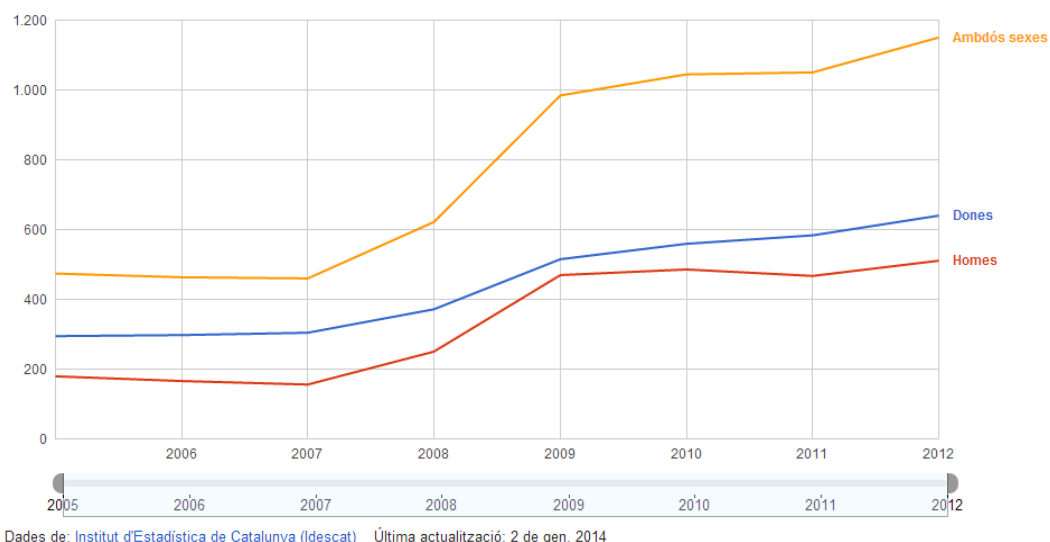


Fig. 2.4.1.3. Atur registrat. Font: Idescat

2.4.2. Dades de motorització

Segons les dades d'Idescat per a l'any 2012, PSiP compte amb un total de 12.511 vehicles (68 menys que a l'any 2011), dels quals el 65% són turismes.

	Parc	Motorització
Turismes	8.144	562
Motocicletes	1.614	111
Camions i furgonetes	2.142	148
Tractors industrials	123	8
Autobusos i Altres	488	34
Total	12.511	864

Fig. 2.4.2.1. Parc de vehicles i motorització. Font: Idescat. Elaboració pròpia

El municipi disposa d'una elevada taxa de motorització (864 vehicles/1.000 hab. l'any 2012) si la comparem amb municipis de la mateixa comarca i fins i tot la mitjana del Vallès Occidental (654) i total de Catalunya (668). Aquesta dada indica una certa dependència del vehicle per part del ciutadà.

La taxa de turismes per habitant és de 562Tur./1000 hab., superior també a la de municipis de l'entorn (467 Caldes de M. i 549 a Lliçà d'Amunt).

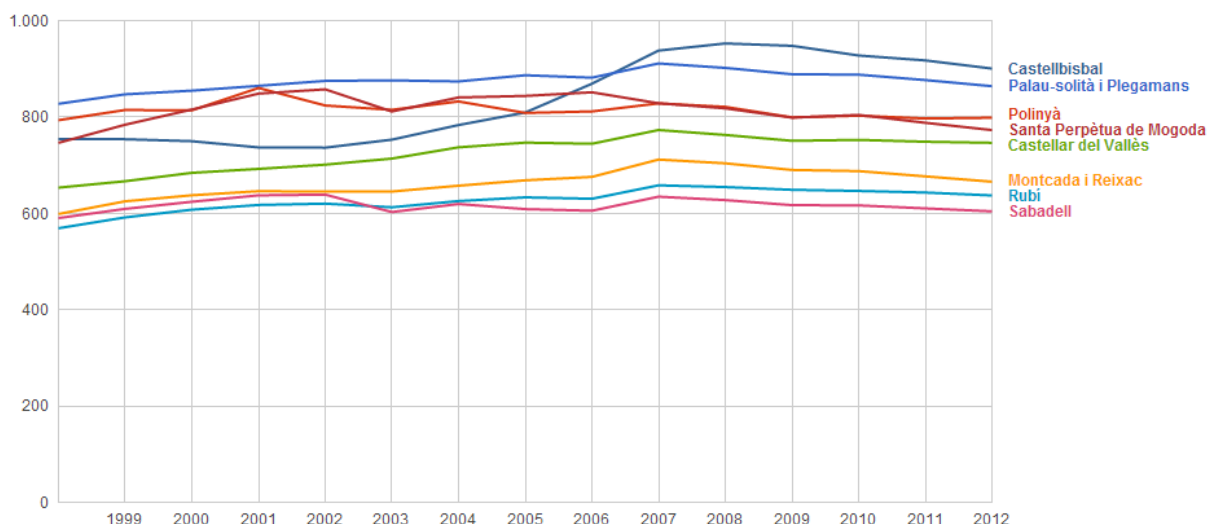


Fig. 2.4.2.2. Taxa de motorització municipal (Vehicles / 1.000 hab.). Font: Idescat

2.5. Anàlisi demogràfic

2.5.1. Dinàmica de la població

L'any 2013 es van quantificar 14.454 habitants al municipi. Des de l'any 1998, la població ha augmentat uns 4.000 habitants, degut majoritàriament a un creixement natural de la població i promocions de nous habitatges (de poca rellevància). En termes d'evolució de la xifra de població resident en aquests darrers anys, Palau-solità i Plegamans continua presentant un creixement anual positiu, tot i que això no es vegi afavorit per l'actual situació de crisi econòmica que afecta a les activitats productives i socials del municipi.

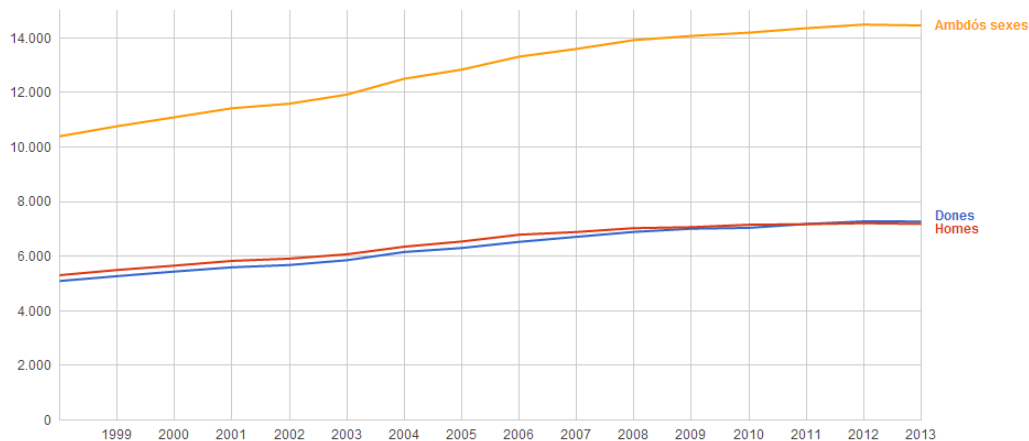


Fig. 2.5.2.2. Taxa de motorització municipal 2012 (Vehicles / 1.000 hab.). Font: Idescat

En els darrers deu anys censals, dels inicis del 2001 fins els inicis del 2011, la població resident de Palau-solità i Plegamans ha passat de 11.419 a 14.352 habitants; o sigui, ha experimentat un augment de 2.933 habitants en xifres absolutes i de l'ordre de quasi el 26% en termes relatius. Considerant un període de temps més ampli, del 1991 fins el 2011, es pot observar que, en termes relatius, durant el primer període de deu anys és quan es va produir un major creixement de la població resident a Palau-solità i Plegamans – taxa anual del 4,32 % - i duplica la mitjana de creixement experimentada pel conjunt de municipis del seu entorn – taxa anual del 2,16% - mentre que en els darrers deu anys aquests creixements relatius van ser quasi similars – taxes anuals del 2,31 i del 2,29 %, respectivament-. En el conjunt dels darrers vint anys, el creixement relatiu de la

població resident a Palau-solità i Plegamans – taxa anual del 3,31% - ha estat també molt superior a la mitjana de creixement dels municipis del seu entorn –2,22% -, de Sabadell – 0,46% -, i del conjunt de municipis de la comarca del Vallès Occidental 1,60% - i de Catalunya – 1,10 %-mostrant, per tant, una molt important dinàmica de creixement demogràfic. També cal destacar que a partir del 2008 - any en que comença a produir –se la crisi financera i immobiliària que afecta a tot Espanya -, fins el 2011, les taxes anuals de creixement de la població en tots els casos experimenten una reducció significativa situant – se en una xifra de l' entorn del 50% inferior a les taxes anuals que, respectivament, presenten per tot el període 2001 -2011.

Comparant amb cadascun dels municipis del seu entorn , el creixement relatiu de la població resident de Palau-Solità i Plegamans en els darrers vint anys- taxa anual del 3,31% - ha estat el més elevat després de l' assolit per Lliçà d' Amunt –taxa anual del 5,03% - i per Polinyà – 4,38% - Aquest major creixement relatiu , tant en el cas de Palau-solità i Plegamans, com en el cas de Lliçà d' Amunt, es deriva fonamentalment dels importants augments de població que van experimentar en els primers deu anys, mentre que en el cas de Polinyà, els majors augments corresponen als darrers deu anys.

L' augment en 2.933 habitants de la població resident a Palau-solità i Plegamans durant els darrers anys (2001 -2011), en un 76 % o uns 2.228 habitants, correspon a immigració de persones residents fora del municipi, un cop deduït de la primera xifra els 705 habitants del saldo net entre naixements i defuncions, durant el mateix període.

Respecte a l'estructura en grups d'edat de la població i comparant la situació de PSiP amb la de municipis de l'entorn es pot concloure que:

1.- Augmenta l' índex d' envelliment o relació entre la població de 65 i més anys i la població menor de 15 anys, igual com succeeix a Lliçà d'Amunt, Lliça de Vall i Mollet del Vallès.

2.- Augmenta l' índex de dependència global, o relació entre la suma de la població de 0 a 14 anys i la de 65 i més anys, respecte a la població en edat activa de 15 a 64 anys, al igual com succeeix en tots els municipis del seu entorn, essent superior al de Sabadell, al de la mitjana de la comarca del Vallès Occidental i de Catalunya.

3. L' índex d' infància, o relació entre la població de 0 a 14 anys i el total de població, també ha experimentat un augment però bastant inferior a la mitjana dels municipis del seu entorn, de Sabadell, del Vallès Occidental i de Catalunya.

4. Comparant la piràmide d' edat del 2011 respecte a la del 2001 es pot observar l' ampliació de la base pel tram de la població infantil de 0 a 14 anys, una certa reducció entre 15 i 24 anys, un augment en tots els trams a partir dels 25 anys en endavant i molt especialment a partir de 50 anys amb un màxim creixement relatiu de la població de 85 i més anys.

2.5.2. Parc d'habitatges

En el 2001 Palau-solità i Plegamans tenia un parc de 4.931 habitatges, segons dades del darrer cens. Durant el període 2001 al 2010, s'han construït i acabat uns 1.105 habitatges, dels quals 59 habitatges tenien la qualificació definitiva de protecció pública d'acord amb les dades publicades per la Direcció General de Medi Ambient i Habitatge. Es tracta, per tant, d'una mitjana de 111 nous habitatges acabats per any i ve a representar una mitjana de 8,6 habitatges acabats per mil habitants i any. En total, el parc d'habitatges de Palau-solità i Plegamans a principis del 2011 s'estima que es podia situar a l'entorn de les 6.000 unitats, equivalent a la suma dels 4.931 habitatges del cens del 2001 més els 1.105 habitatges construïts i acabats en el període 2001 - 2010. Les dades cadastrals del municipi per l' any 2011 que no inclouen els habitatges nous acabats però sense llicència de primera ocupació donen un total de 5.445 unitats: 1.976 de propietat

horitzontal – habitualment pisos – i 3.460 unitats de propietat vertical – habitualment habitatges unifamiliars, cases adossades i xalets

En el 2001, prop d'un 75% dels habitatges familiars eren d' ús principal, un 21% d'ús secundari i un 4% estaven desocupats. Aquesta distribució difereix força de l' observada pel conjunt dels municipis del seu entorn on quasi un 12% eren habitatges vacants, un 9 % eren de segona residència i un 79 % d' ús principal, essent sols el municipi de Lliça de Vall el que seguia una distribució similar a la de Palau –Solidà i Plegamans.

Altres característiques destacables del parc d' habitatges de Palau-solità i Plegamans segons les dades del darrer cens, eren:

1. - El 25 % dels habitatges familiars eren unifamiliars o, el que és el mateix, corresponien a edificis amb un sòl habitatge. Un 66% corresponien a edificis d' una o dos plantes. El 34% restant pertanyia a habitatges en edificis de més de dos plantes. Aquesta tipologia en la distribució percentual dels habitatges, segons el número de plantes dels edificis, era bastant similar a la que presentaven Lliçà d' Amunt, Lliçà de Vall i Sentmenat i força diferent a la resta.

2. - A l'entorn del 40 % dels habitatges tenien una superfície útil entre 80 i 120 m², un 38 % amb més de 120m² mentre que sols un 3,7% tenia una superfície inferior als 60 m². El major percentatge dels habitatges de més de 80 a 120 m² ve determinat principalment pel fet de que en el cas dels habitatges de propietat horitzontal– que majorment corresponen a les cases unifamiliars, adossades i xalets - el percentatge és del 78 % mentre que pels de propietat horitzontal – majoritàriament pisos – el percentatge és del 36%.

3. - A l'entorn del 25% dels habitatges tenen més de 40 anys d'antiguitat i un 39% una antiguitat inferior als vint anys. Aquesta proporció s'ha modificat en els últims anys amb l' important nombre de nous habitatges construïts.

4. - A l' entorn del 11% dels habitatges estaven ocupats en regim de lloguer; lleugerament per sobre de la mitjana dels municipis del seu entorn i de la majoria dels mateixos, excepte en el cas de Caldes de Montbui.

3. ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1. Oferta vial

3.1.1. Xarxa vial d'aproximació. Fora de l'àmbit urbà de la ciutat

La principal via que connecta el municipi amb la resta de destinacions és la carretera B143 (carretera de Caldes), sent una connexió nord – sud. Aquesta connexió al arribar al àmbit més urbà (entre C155 i Puig – Oriol) es pot realitzar a través de dues vies:

1.Continuació de la carretera B-143; anomenada Avinguda Catalunya quant actua de travessera al creuar el municipi en sentit sud-nord (1 + 1 carrils de circulació).

2.La variant C-59 que sorteja el municipi de Palau per evitar el pas per l'interior del municipi. Es connecta a la xarxa principal a través de dues rotondes situades en cadascuna de les entrades del poble

La C-59 a l'alçada de Santa Perpetua té connexió amb la xarxa de llarg recorregut (C-17, AP-7, C-33,...)

En sentit longitudinal, la C-155 connecta al municipi amb Sabadell per la banda occidental i amb la C-17 per la banda oriental.

Xarxa viària de referència a l'entorn més immediat del municipi Palau Solità i Plegamans						
<i>Sentit via</i>	<i>Nom via</i>	<i>Definició del Tram</i>	<i>Tipus</i>	<i>Titularietat</i>	<i>Num carrils</i>	
Sentit longitudinal	AP-7	entre Montmelò (connexió amb la C-17) i la connexió amb la B-142	Autopista Peatge	Generalitat	3+2	
Sentit longitudinal	C-33	entre connexió amb la AP-7 i la connexió amb la C-17/N-152	Autopista Peatge	Generalitat	3+3	
Sentit vertical	C-17	entre accés amb la B-143 i el municipi de Montmelò	Autovia	Estat	2+2	
Sentit Vertical	C-59	entre Santa Perpèta i Caldes de Montbui (variant)	Convencional	Generalitat	2+2	
Sentit Vertical	B-143	entre C-155 i la rotonda que dona accés a la variant	Travessia	Diba, GenCat, Mun	1+1	
Sentit longitudinal	C-155	entre la C-17 passant per Palau fins el municipi de Sabadell	Convencional	Diba	1+1	
Sentit Vertical	B-142	entre AP-7 i municipi de Setmenat	Convencional	Diba	1+1	
Sentit longitudinal	C-1415b	entre municipi de Setmenat i C-17	Convencional	Diba	1+1	
Sentit longitudinal	C-1413a	entre C-59 i municipi de Setmenat	Convencional	Diba	1+1	

Fig. 3.1.1.1. Xarxa viària d'aproximació. Font: Elaboració pròpia

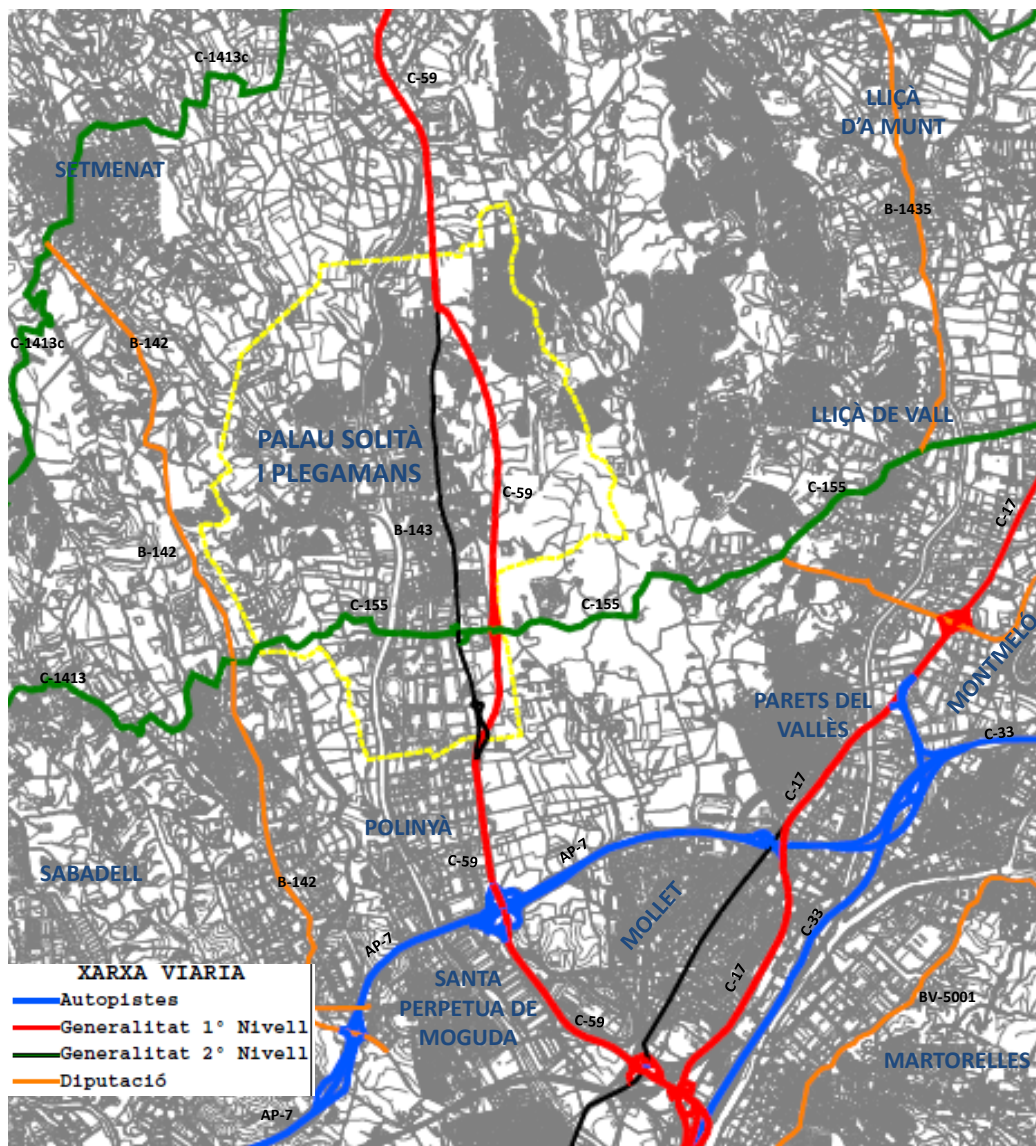


Fig. 3.1.1.2. Jerarquització de la xarxa d'aproximació. Font: Elaboració pròpia

3.1.2. Xarxa de vehicles privats motoritzats d'àmbit municipal

S'ha classificat les diferents vies de la xarxa de vehicles privats motoritzats en funció de l'ús que realitzen alhora de comunicar destinacions.

1.Xarxa d'accessibilitat

És la que connecta el municipi amb destinacions exteriors municipals. Està formada per la B-143, C-59 i la C-155

2.Xarxa Primària:

Conforma les vies que garanteixen l'accessibilitat a tots els punts del municipi des de la xarxa d'accessibilitat. La majoria dels vials tenen doble sentit de circulació.

En sentit nord sud, existeixen dos vies de comunicació:

-Av. Camí Reial – M.A. Capmany. Aquest eix no té continuïtat i arriba fins el carrer de Can Cortès on cal prendre altres vies per continuar amb direcció nord o sud.

-Av. Catalunya. Tram urbà de la carretera B143. Per ella hi passen la major part de les expedicions de transport públic col·lectiu del municipi. Disposa de cruïlles que permeten girs a l'esquerra amb semàfor i sense semàfor. Es detecten trams on l'accessibilitat dels vianants és clarament deficient.

En sentit transversal 3 vies permeten creuar la riera:

-Carrer Indústria, que connecta Can Cladelles amb Can Cortés. Aquesta via no connecta amb l'Avinguda Catalunya, sent necessari utilitzar el carrer Doctor Fleming i Can Cortés per accedir-hi.

-Passeig de la Carrerada que connecta La Sagrera amb l'Avinguda Catalunya. És l'única via que té una connexió completa des de l'Av. Catalunya fins a l'altre costat de la Riera de Caldes. La seva secció a la part central no supera els sis metres de calçada, generant que el doble sentit de circulació es realitzi de forma molt justa quan passen dos vehicles pesants.

-Pas a nivell a la Riera al carrer Sant Roc (La Pineda). Sense asfaltar, però que és utilitzat pels veïns de Sant Roc, Can Duran i Montjuïc per accedir a l'Av. Catalunya.

Es corrobora, per tant, la versió apuntada en el POUM sobre el dèficit de vials que dificulten una la connectivitat entre barris.

3.Xarxa secundària:

Conforma les vies veïnals que connecten orígens i destinacions internes del municipi. No són vies de pas i que habitualment s'associen a zones 30 o amb trànsit molt calmat.

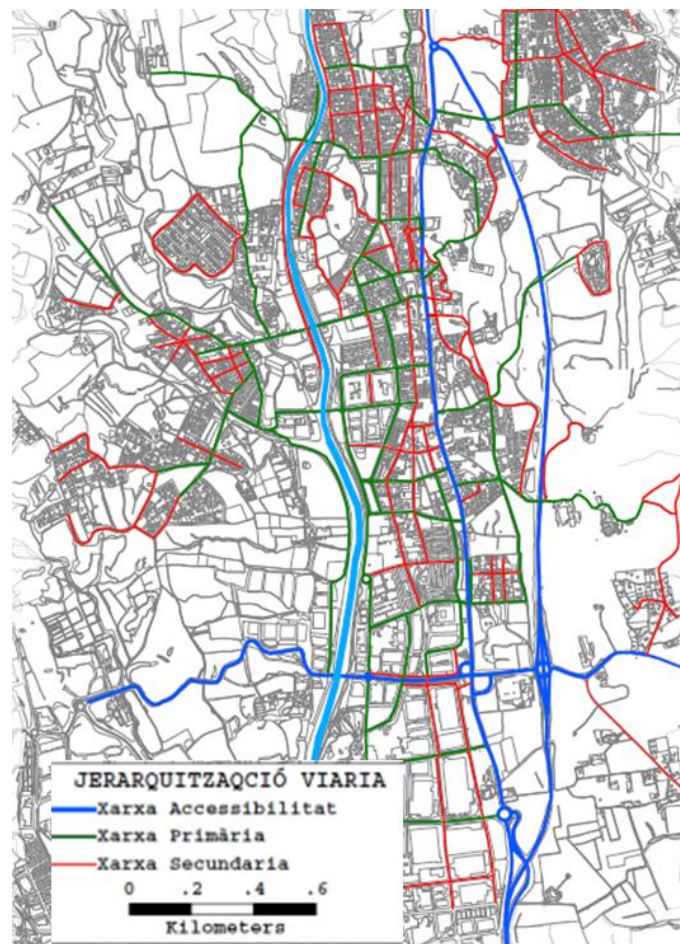


Fig. 3.1.2.1. Jerarquitzaçió de la xarxa viària municipal. Font: Elaboració pròpia

-Passos de vianants

S'ha analitzat 336 cruïlles del municipi identificant la existència de passos de vianants

-Guals de vianants

S'ha analitzat 336 cruïlles de municipi on s'ha comprovat l'accessibilitat dels guals per a vianants.

3.2.1. Amplada útil de les voreres

S'ha realitzat un inventari sobre l'amplada útil de les voreres que conformen el municipi de Palau-Solità i Plegamans.

De les 8 zones en que s'ha dividit el municipi, en 6 d'elles, que es corresponen amb la part central del municipi, l'inventari de voreres s'ha realitzat de forma exhaustiva i quantitativament, mentre que les dues zones perifèriques, concretament la Sagrera Can Duran i Can Falguera l'anàlisi de les voreres s'ha realitzat de forma qualitativament. Cal comentar que l'Avinguda Catalunya s'ha analitzat com un altre zona, tenint en compte que el seu anàlisi mereix un anàlisi integral, al llarg de tot el municipi i no desglossat per cadascuna de les zones que conformen el municipi de Palau-Solità i Plegamans.

Per tant els resultats que s'obtenen pel conjunt del municipi i que es detallen a continuació, fan referència a totes les zones del municipi incloent l'avinguda Catalunya a excepció de les dues zones perifèriques ja comentades.

A continuació es mostra una figura amb la classificació utilitzada per definir els intervals d'amplada útil de voreres

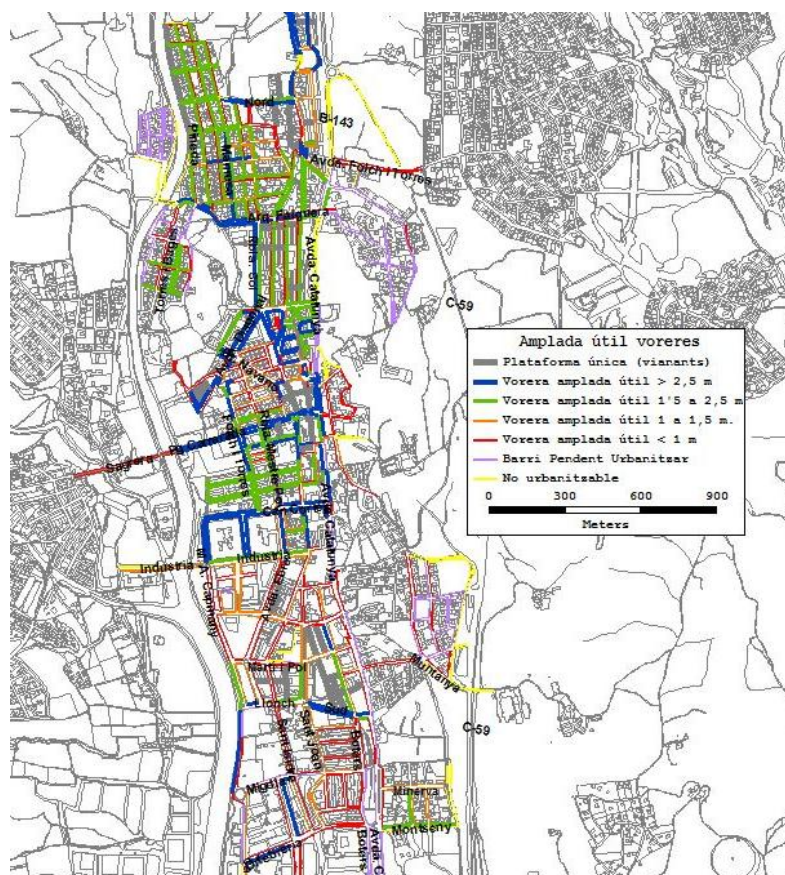


Fig. 3.2.1.1. Amplada útil de voreres. Font: Elaboració pròpia

El conjunt del municipi, a excepció de les dues zones perifèriques presenta un lleu predomini superior de les voreres considerades accessibles (50'28%) front les no accessibles (49'72%). Aquest percentatge a favor de les voreres considerades accessibles, no s'hagués produït si tinguéssim en conte el tipus de vorera predominant en les dues zones no analitzades quantitativament. Les voreres qualificades com no accessibles predominarien vers les accessibles.

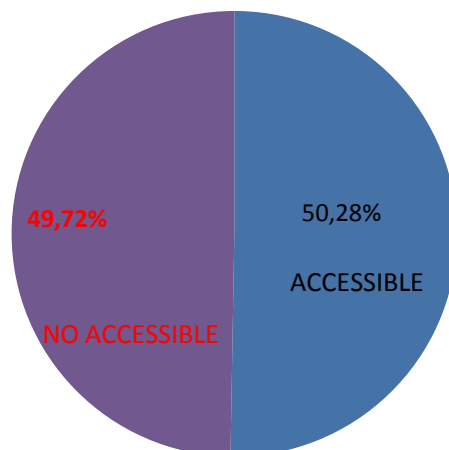


Fig. 3.2.1.2. Voreres accessibles. Font: Elaboració pròpia

En el conjunt del municipi, a excepció de les dues zones perifèriques, existeixen un total de 82'57 km lineals de voreres. A continuació es presenta els km lineals i els percentatges associats a cadascuna de les categories definides.

	NO ACCESSIBLE			ACCESSIBLE				82,57
	No urbanitzable	Barri Pendent d'urbanitzar	< 1 metre (amplada útil)	1 m a 1'5 m (amplada útil)	1'5 m a 2'5 m (amplada útil)	> 2'5 metres (amplada útil)	Plataforma Única	
metres/lineals	7,48	10,24	23,79	13,21	13,48	10,86	3,50	
metres/lineals		41,51				41,06		
Percentatge	9,06%	12,40%	28,81%	16,00%	16,33%	13,15%	4,24%	
Percentatge		50,28%				49,72%		

Fig. 3.2.1.3. Tipologia de voreres. Font: Elaboració pròpia

-Les voreres predominants son aquelles de < 1m. d'amplada útil (28'81%). Aquesta vorera està catalogada com a no accessible degut a que la vorera és estreta i a l'existència d'obstacles com faroles, papereres... que impedeixen el pas d'una persona amb cadira de rodes o el creuament entre dues persones. El percentatge d'aquesta categoria augmentaria si tinguéssim en compte les dues zones perifèriques. La major part de les voreres de Can Falguera es troben dins d'aquesta categoria.

-Seguint amb les voreres no accessibles, la segona categoria de voreres més present és la categoria anomenada "Barri pendent d'urbanitzar" amb un 12'40%. El percentatge d'aquesta categoria augmentaria si tinguéssim en compte les dues zones perifèriques. La major part de les voreres de la Sagrera Can Duran es troben dins d'aquesta categoria.

-Les 3 categories intermitges, entre 1m.-2'5m. presenten percentatges similars (entre els 13'15% i el 16'33%), mentre que les voreres qualificades com a plataforma única, exclusives per a vianants representen el 4'24% del total de voreres.

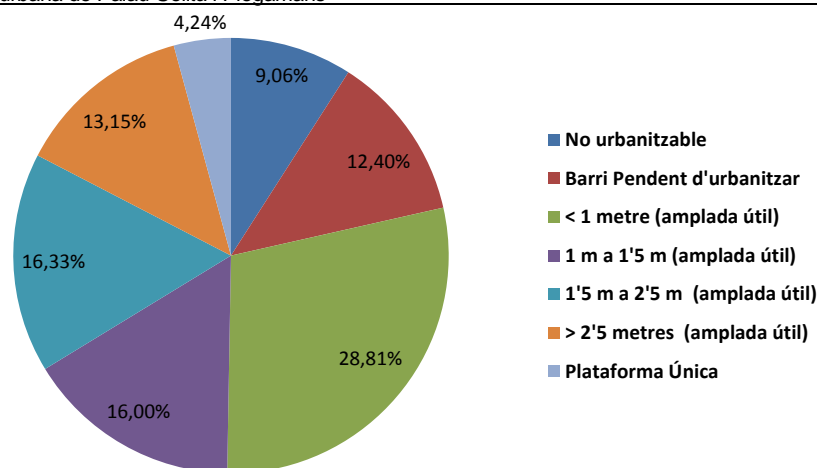


Fig. 3.2.1.4. Amplada útil de voreres. Font: Elaboració pròpia

A continuació es mostra una figura amb els percentatges de cadascun del tipus de vorera per cadascuna de les zones

	Centre nord	Can Cortés	La Pineda	Centre Sud	Can Maiol	Zona Industrial	Avda. Catalunya
No urbanitzable	3,18%	21,74%	4,85%	0,00%	10,08%	2,20%	23,97%
Barri Pendent d'Urbanitzar	0,00%	13,46%	11,17%	1,51%	4,91%	20,18%	43,15%
< 1 m	36,72%	33,09%	24,54%	6,79%	40,95%	34,48%	18,46%
1 a 1'5 m	17,37%	14,85%	11,89%	15,52%	32,43%	24,15%	0,00%
1'5 a 2'5	11,11%	4,15%	30,99%	42,73%	5,82%	4,35%	3,87%
> 2'5	24,92%	5,43%	11,30%	28,91%	5,81%	14,65%	10,56%
Plataforma única	6,70%	7,28%	5,26%	4,54%	0,00%	0,00%	0,00%

Fig. 3.2.1.5. Percentatge del tipus de vorera per cada una de les zones. Font: Elaboració pròpia

-Les zones amb un percentatge més elevat de **voreres no urbanitzables** són l'Avinguda Catalunya (23'97%) i Can Cortés (21'74%).

-La zona amb un percentatge més elevat de voreres catalogades com a **barris pendents d'urbanitzar** és l'Avinguda Catalunya amb un 43'15%.

-Les zones amb un percentatge més elevat de **voreres amb una amplada útil inferior a 1 metre** són Can Maiol amb un 40'95%, seguidament de Centre nord (36'72%), Zona Industrial (34'48%) i Can Cortés amb un 33'09%.

-La zona amb un percentatge més elevat de **voreres catalogades entre 1 metre i 1'5 metres d'amplada útil** és la zona de Can Maiol amb un 32'43%.

-Les zones amb un percentatge més elevat de **voreres catalogades entre 1'5 metre i 2'5 metres d'amplada útil** és la zona Centre Sud amb un 42'73% i La Pineda amb un 30'99%.

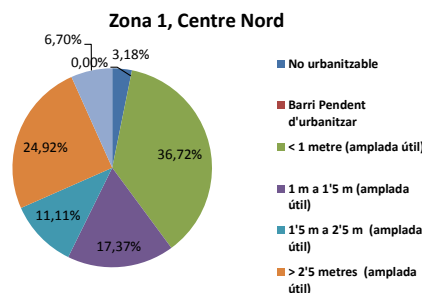
-Les zones amb un percentatge més elevat de **voreres amb una amplada útil superior a 2'5 metres** és la zona Centre Sud amb un 28'91% i Centre Nord amb un 24'92%.

- I finalment les zones amb un percentatge més elevat de **voreres catalogades com a plataforma única** és la zona de Can Cortés amb un 7'28% i la zona Centre Nord amb un 6'70%.

En l'anàlisi per zones cal destacar que,

- La zona Centre Nord, predomina les voreres accessibles (60'1%) front a les voreres no accessibles (39'9%). La vorera que predomina més es aquella inferior a 1 metre d'amplada útil, concretament un 36'7%. Al tractar-se de la zona més cèntrica del municipi i on es concentren els principals equipaments existeix un important percentatge de voreres superiors als 2'5 metres d'amplada útil (24'9%) i de voreres catalogades com a plataforma única (6'7%). Quasi es inexistent les voreres sense urbanitzar, 3'2%, concentrades a l'altre costat de l'avinguda Catalunya on les pendents i els camins convertits a carrers fan impossible la implantació de voreres.

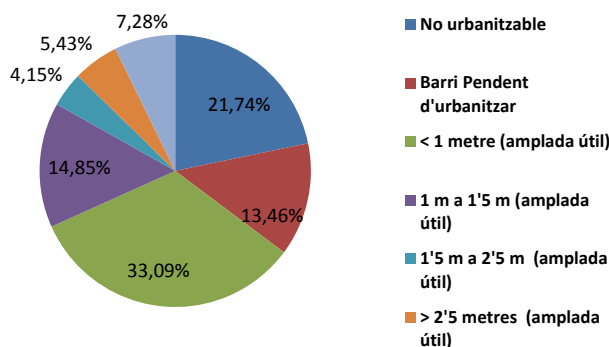
CENTRE NORD			
No urbanitzable	0,35	3,2%	
Barri Pendent d'Urbanitzar	0,00	0,0%	39,9%
< 1 m	4,05	36,7%	
<hr/>			
1 a 1'5 m	1,91	17,4%	
1'5 a 2'5	1,22	11,1%	
> 2'5	2,75	24,9%	60,1%
Plataforma unica	0,74	6,7%	
km lineals	11,02		



- La zona de Can Cortés, a nivell global predomina les voreres no accessibles (68'3%) front a les voreres accessibles (31'7%). Ara be podem observar que aquesta zona existeixen comportaments diferents si les voreres es troben a un costat o altre de l'avinguda Catalunya. La zona que conforma el continu urbà amb la resta del municipi, existeix un predomini de les voreres accessibles (59'6%) front a les voreres no accessibles (40'4%). Mentre que les voreres que conformen la zona que es troba a l'altre costat de la carretera predomina de forma absoluta les voreres no accessibles (96'2%) front a les voreres accessibles (3'8%). La vorera que predomina més es aquella inferior a 1 metre d'amplada útil, concretament un 36'7%. Observant la figura que es mostra a continuació es pot afirmar que les voreres amb una amplada útil superior es troben dins la zona de Can Cortes continua a la resta del municipi mentre que les voreres més inaccessibles es troben a la zona de Can Cortes que es troba a l'altre costat de l'avinguda Catalunya. Aquesta zona està formada per vials estrets i sinuosos amb pendents considerables i que la major part d'ells no disposa de voreres.

	CAN CORTÉS					
	MUNTANYA		POBLE		TOTAL	
	m.	%	m.	%	m.	%
No urbanitzable	1,91	32,5%	0,23	2,9%	3,42	21,7%
Barri Pendent d'Urbanitzar	1,74	29,7%	0,08	1,0%	2,12	13,5%
< 1 m	1,99	33,9%	2,88	36,6%	5,21	33,1%
<hr/>						
1 a 1'5 m	0,22	3,8%	2,03	25,9%	2,34	14,8%
1'5 a 2'5		0,0%	0,65	8,3%	0,65	4,2%
> 2'5		0,0%	0,85	10,9%	0,85	5,4%
Plataforma unica			1,15	14,6%	1,15	7,3%
km lineals	5,86		7,87		15,73	

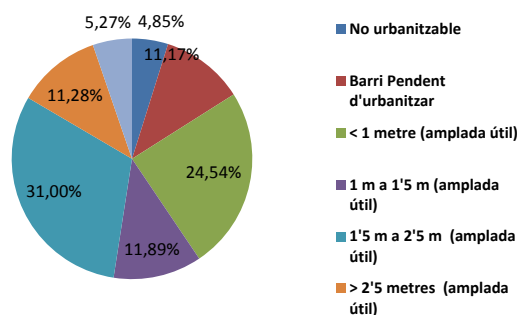
Zona 3, Can Cortés



- La zona de la Pineda, predomina les voreres accessibles (59'4%) front a les voreres no accessibles (40'6%). Aquesta zona presenta una estructura urbanística ordenada amb forma de quadricula La vorera que predomina més és aquella que es troba entre els 1'0 i 1'5 metres d'amplada útil amb un 31'0%, seguidament de les voreres inferiors a 1 metre d'amplada útil, concretament un 24'5%. Existeix un 15'0% de voreres no urbanitzades entre no urbanitzables (4'8%) i pendents d'urbanitzar (11'2%) que formen part d'una urbanització que forma part d'aquesta zona però que es troba separada físicament de la part central del municipi pel riu.

LA PINEDA			
No urbanitzable	1,23	4,8%	
Barri Pendent d'Urbanitzar	2,84	11,2%	40,6%
< 1 m	6,24	24,5%	
<hr/>			
1 a 1'5 m	3,02	11,9%	
1'5 a 2'5	7,88	31,0%	59,4%
> 2'5	2,88	11,3%	
Plataforma unica	1,34	5,3%	
km lineals	25,44		

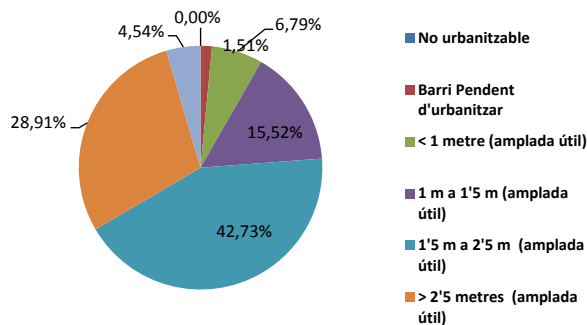
Zona 4, La Pineda



- La zona Centre Sud, predomina de forma absoluta les voreres accessibles (91'7%) front a les voreres no accessibles (8'3%). Es la zona que presenta un tant per cent més elevat de voreres aptes pels vianants; voreres amb amplada útil entre 1'5 i 2'5 (42'7%), superiors a 2'5 metres (28'9%) i voreres amplada entre 1'0 i 1'5 metres (15'5%). Existeix una relació directa entre aquest tipus de voreres accessibles amb l'existència de diversos equipaments tant d'ensenyament com sanitari i cultural.

CENTRE SUD			
No urbanitzable	0,00	0,0%	
Barri Pendent d'Urbanitzar	0,09	1,5%	8,3%
< 1 m	0,41	6,8%	
<hr/>			
1 a 1'5 m	0,94	15,5%	
1'5 a 2'5	2,58	42,7%	91,7%
> 2'5	1,75	28,9%	
Plataforma unica	0,27	4,5%	
km lineals	6,04		

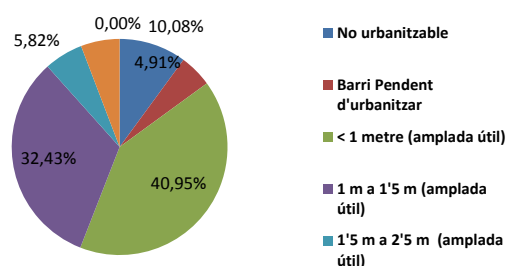
Zona 5 Centre Sud



- La zona de Can Maiol, predomina les voreres no accessibles (55'9%) front a les voreres accessibles (44'1%). Ara be, les dues categories predominants de forma important pertanyen a un i altre tipus de vorera. Per un costat les voreres inferiors a 1 metre tenen un percentatge del 40'9% mentre que les voreres entre 1'0 i 1'5 metres es situen al voltant del 32%. Ara be podem observar que aquesta zona existeixen comportaments diferents si les voreres es troben a un costat o altre de l'avinguda Catalunya. Un altre característica d'aquesta zona es que depenent de si les voreres es troben a un costat o altre de l'avinguda Catalunya la tipologia es ben diferent. Les voreres sense urbanitzar o pendents d'urbanitzar únicament es troba a la urbanització situada al costat dret de l'avinguda Catalunya, mentre que les voreres inferiors a 1 metre, majoritàriament es troben a la part esquerra de l'avinguda Catalunya.

CAN MAIOL			
No urbanitzable	0,76	10,1%	
Barri Pendent d'Urbanitzar	0,37	4,9%	55,9%
< 1 m	3,09	40,9%	
		0,0%	
1 a 1'5 m	2,45	32,4%	
1'5 a 2'5	0,44	5,8%	44,1%
> 2'5	0,44	5,8%	
Plataforma unica	0,00	0,0%	
km lineals	7,54		

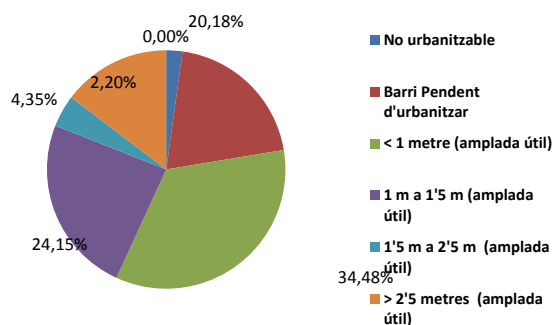
Zona 6, Can Maiol



- La zona de Industrial, predomina les voreres no accessibles (56'9%) front a les voreres accessibles (43'1%). Ara be, les dues categories predominants de forma important pertanyen a un i altre tipus de vorera. Per un costat les voreres inferiors a 1 metre tenen un percentatge del 34'5% mentre que les voreres entre 1'0 i 1'5 metres es situen al voltant del 24'2%. Al tractar-se d'una zona industrial desenvolupada ja fa uns anys, no es va pensar pel vianant amb lo qual existeix un important percentatge de voreres pendents d'urbanitzar.

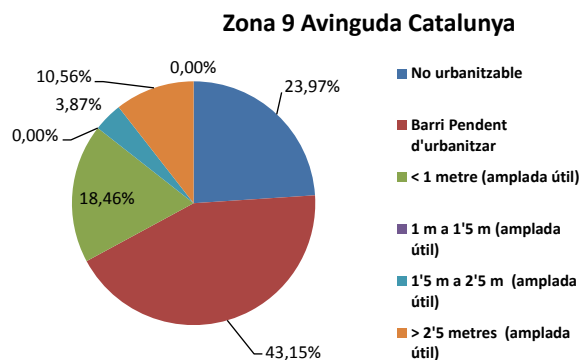
ZONA INDUSTRIAL			
No urbanitzable	0,23	2,2%	
Barri Pendent d'Urbanitzar	2,14	20,2%	56,9%
< 1 m	3,65	34,5%	
		0,0%	
1 a 1'5 m	2,56	24,2%	
1'5 a 2'5	0,46	4,3%	43,1%
> 2'5	1,55	14,6%	
Plataforma unica	0,00	0,0%	
km lineals	10,59		

Zona 8, Industrial



- L'avinguda Catalunya que no es una zona però que la tractarem com a tal amb l'objectiu de identificar les diferents problemàtiques de forma integral. Predomina les voreres no accessibles (85'6%) front a les voreres accessibles (14'4%). La major part de les voreres es troben pendents d'urbanitzar (43'1%). També existeix un 24'0% de voreres no urbanitzables que es corresponen en trams de l'avinguda que no estan desenvolupades. Pel que fa als trams amb voreres, el 18'5% són voreres inferiors a 1 metre. A la zona mes central de l'avinguda hi ha presència de voreres amb una amplada considerable, concentren el 10'6% del total de les voreres amb una amplada superior als 2'5 metres.

AVINGUDA CATALUNYA			
No urbanitzable	1,49	24,0%	
Barri Pendent d'Urbanitzar	2,68	43,1%	85,6%
< 1 m	1,15	18,5%	
<hr/>			
1 a 1'5 m	0,00	0,0%	
1'5 a 2'5	0,24	3,9%	14,4%
> 2'5	0,66	10,6%	
Plataforma unica	0,00	0,0%	
km lineals	6,21		



- A continuació es realitza un anàlisi qualitatiu de les dues zones perifèriques, la zona La Sagrera – Can Duran i la zona de Can Falguera. Són zones que es caracteritzen per està constituïdes per urbanitzacions que es troben desconnectades de la zona central del municipi. La zona de la Sagrera Can Duran presenta una variada tipologia de voreres segons el període que es va urbanitzar cadascuna de les zones que conforme. No es tracta d'una zona compacte amb lo qual els camins o vials que connecten cadascuna de les parts no disposa de voreres.

En canvi la zona de Can Falguera es una urbanització urbanísticament ordenada, al contrari que la zona de la Sagrera. Esta conformada per vials que conformen una quadricula i en la majoria dels carrers es disposa de voreres amb una amplada útil inferior a 1 metre amplada útil insuficient per l'accessibilitat dels vianants. La majoria de les voreres es troben en mal estat ja que no han estat reparades en molt de temps. Dins del marc de les actuacions del 2014, es té previst reparar les voreres de l'avinguda Folch i Torres.

3.2.2. Passos de vianants

S'ha realitzat un inventari sobre la distribució dels passos de vianants que existeixen al municipi de Palau-Solità i Plegamans.

De les 8 zones en que s'ha dividit el municipi, en 6 d'elles, que es corresponen amb la part central del municipi, l'inventari de passos de vianants s'ha realitzat de forma exhaustiva i quantitativament, mentre que les dues zones perifèriques, concretament la Sagrera Can Duran i Can Falguera l'anàlisi dels passos de vianants s'ha realitzat de forma qualitativa. Cal comentar que l'Avinguda Catalunya s'ha analitzat com un altre zona, tenint en compte que el seu anàlisi mereix un anàlisi integral, al llarg de tot el municipi i no desglossat per cadascuna de les zones que conformen el municipi de Palau-Solità i Plegamans.

Per tant els resultats que s'obtenen pel conjunt del municipi i que es detallen a continuació, fan referencia a totes les zones del municipi incloent l'avinguda Catalunya a excepció de les dues zones perifèriques ja comentades.

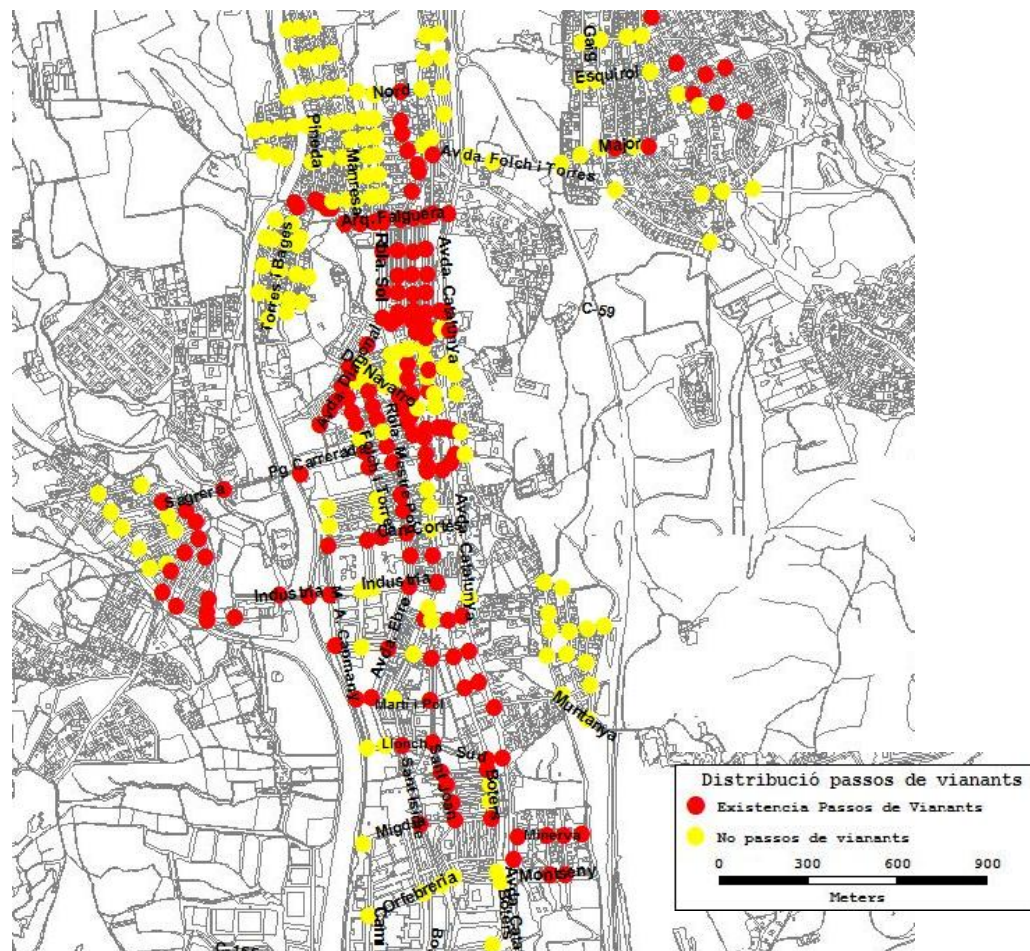


Fig. 3.2.2.1. Distribució passos de vianants pel municipi. Font: Elaboració pròpia

En el conjunt del municipi, a excepció de les dues zones perifèriques presenta un cert predomini de cruïlles sense passos de vianants (51'46%) front cruïlles amb passos de vianants (48'54%). Aquest cert percentatge a favor de les cruïlles sense passos de vianants que predomini en el municipi, hagués seguit produint-se si tinguéssim en conte els diferents tipus de passos de vianants en les dues zones no analitzades de forma quantitativa. Existeix un nombre més o menys igual de cruïlles amb l'existència de passos de vianants o sense passos de vianants.

De les 274 cruïlles analitzades, el 133 disposen de passos de vianants (pintura) mentre que les 141 cruïlles restant no disposen de passos de vianants.

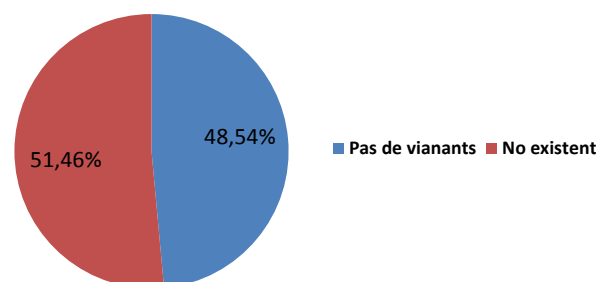


Fig. 3.2.2.2. Cruïlles amb passos de vianants. Font: Elaboració pròpia

A continuació es mostra en la següent figura l'existència o no de passos de vianants en les cruïlles analitzades per les diferents zones analitzades.

ZONA	NOM ZONA	Pas de vianants		No existent			% Pasos de vianants en cruïlles
		num	%	num	%		
1	Centre Nord	36	27,1%	24	17,0%	60	60,0%
3	Can Cortés	17	12,8%	19	13,5%	36	47,2%
4	La Pineda	37	27,8%	72	51,1%	109	33,9%
5	Centre Sud	14	10,5%	7	5,0%	21	66,7%
6	Can Maiol	14	10,5%	4	2,8%	18	77,8%
8	Zona Industrial	5	3,8%	12	8,5%	17	29,4%
9	Avda. Catalunya	10	7,5%	3	2,1%	13	76,9%
TOTAL		133	1	141	1		

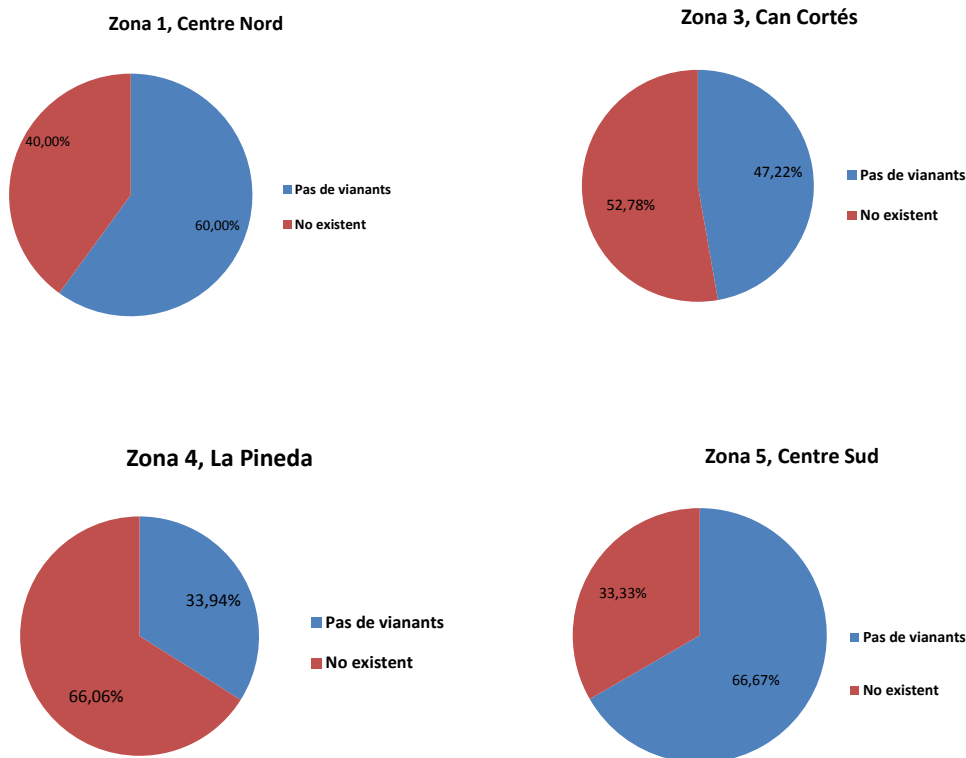
274

Fig. 3.2.2.3. Cruïlles amb passos de vianants per zones. Font: Elaboració pròpia

Les zones que tenen més passos de vianants són La Pineda amb 37 cruïlles i el Centre Nord amb 36 cruïlles amb passos de vianants .

La zona amb menys passos de vianant per cruïlla és la zona industrial amb 3 passos de vianants .

A continuació es mostra el percentatge de cruïlles amb passos de vianants o sense passos de vianants per zones:



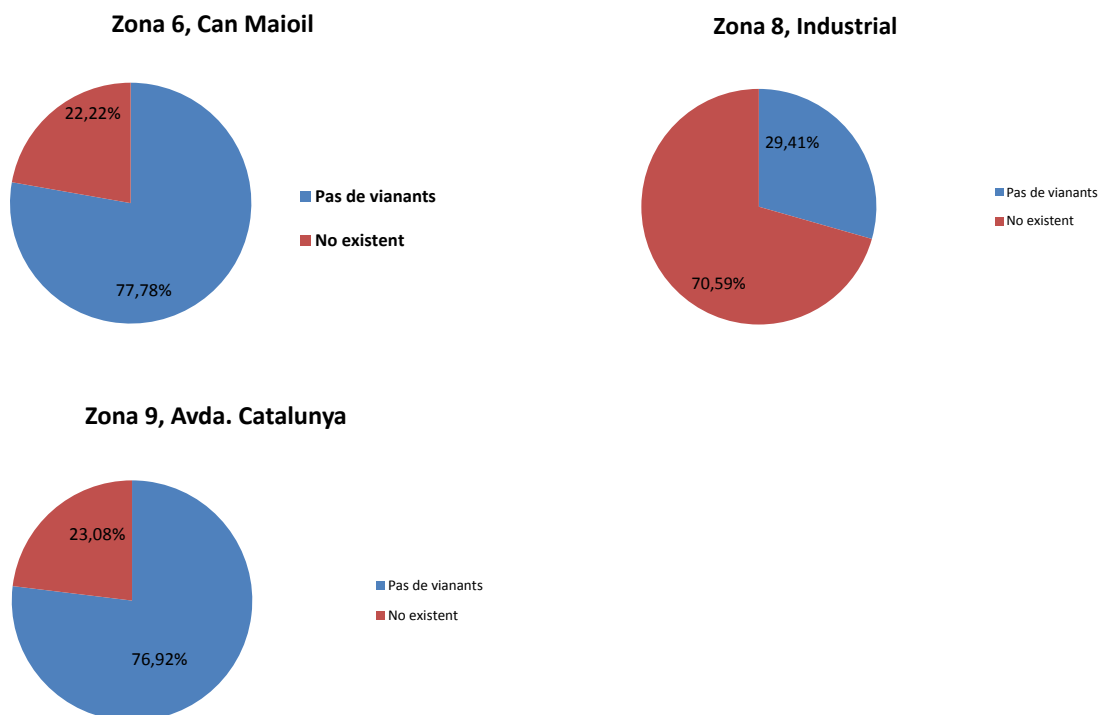


Fig. 3.2.2.4. Cruïlles amb passos de vianants per zones. Font: Elaboració pròpia

- A la zona Nord una mica més de la meitat de les cruïlles tenen passos de vianants. (60%)
- A la zona de Can Cortés passa al mateix que passa amb la tipologia de voreres. La zona continua al municipi predominen les cruïlles amb passos de vianants, mentre que les cruïlles situades a l'altre costat de l'avinguda Catalunya predominen les cruïlles sense passos de vianants.
- A la Pineda, tot i tindre una estructura urbanística ordenada en forma de quadricula, amb l'existència de vials longitudinals i verticals, la major part de les cruïlles no tenen passos de vianants (66'06%).
- La zona Centre Sud, les cruïlles situades mes al nord, que connecten amb la central del municipi hi ha una major presència de cruïlles amb passos de vianants que sense. En canvi, a la vessant sud que connecta amb la zona semi industrial, predominen les cruïlles sense passos de vianants. Tot i així, en el computo general el 66'67% de les cruïlles tenen passos de vianants.
- La Zona de Can Maiol existeix un predomini de les cruïlles amb passos de vianants (77'78%) mentre que la Zona Industrial tot el contrari, predominen les cruïlles sense passos de vianants (29'41%) més pensat pel trànsit de vehicles tant lleugers com pesants que pels propis vianants.
- L'avinguda Catalunya, predominen les cruïlles amb passos de vianants (10 cruïlles front a 3 sense passos de vianants) tot i que la no existència de passos de vianants en algun punt de l'avinguda pot comportar problemes relacionats amb la seguretat vial, tenint en comte que es el vial per on circulen més vehicles del municipi.
- Les dues zones perifèriques no tenen un comportament similar entre elles. Pel que fa a la Sagrera Can Duran existeix un equilibri entre les cruïlles amb passos de vianants i les que no en tenen. Mentre que ha Can Falguera predominen les cruïlles sense passos de vianants tot i que de forma relativa com es pot veure en el plànol de distribució passos de vianants.

3.2.3. Guals de vianants

S’ha realitzat un inventari sobre la distribució dels guals de vianants adaptats que existeixen al municipi de Palau-Solità i Plegamans.

De les 8 zones en que s’ha dividit el municipi, en 6 d’elles, que es corresponen amb la part central del municipi, l’inventari dels guals de vianants adaptats a PMR s’ha realitzat de forma exhaustiva i quantitativament, mentre que les dues zones perifèriques, concretament la Sagrera Can Duran i Can Falguera l’anàlisi dels guals de vianants s’ha realitzat de forma qualitativa. Cal comentar que l’Avinguda Catalunya s’ha analitzat com un altre zona, tenint en compte que el seu anàlisi mereix un anàlisi integral, al llarg de tot el municipi i no desglossat per cadascuna de les zones que conformen el municipi de Palau-Solità i Plegamans.

Per tant els resultats que s’obtenen pel conjunt del municipi i que es detallen a continuació, fan referència a totes les zones del municipi incloent l’avinguda Catalunya a excepció de les dues zones perifèriques ja comentades.

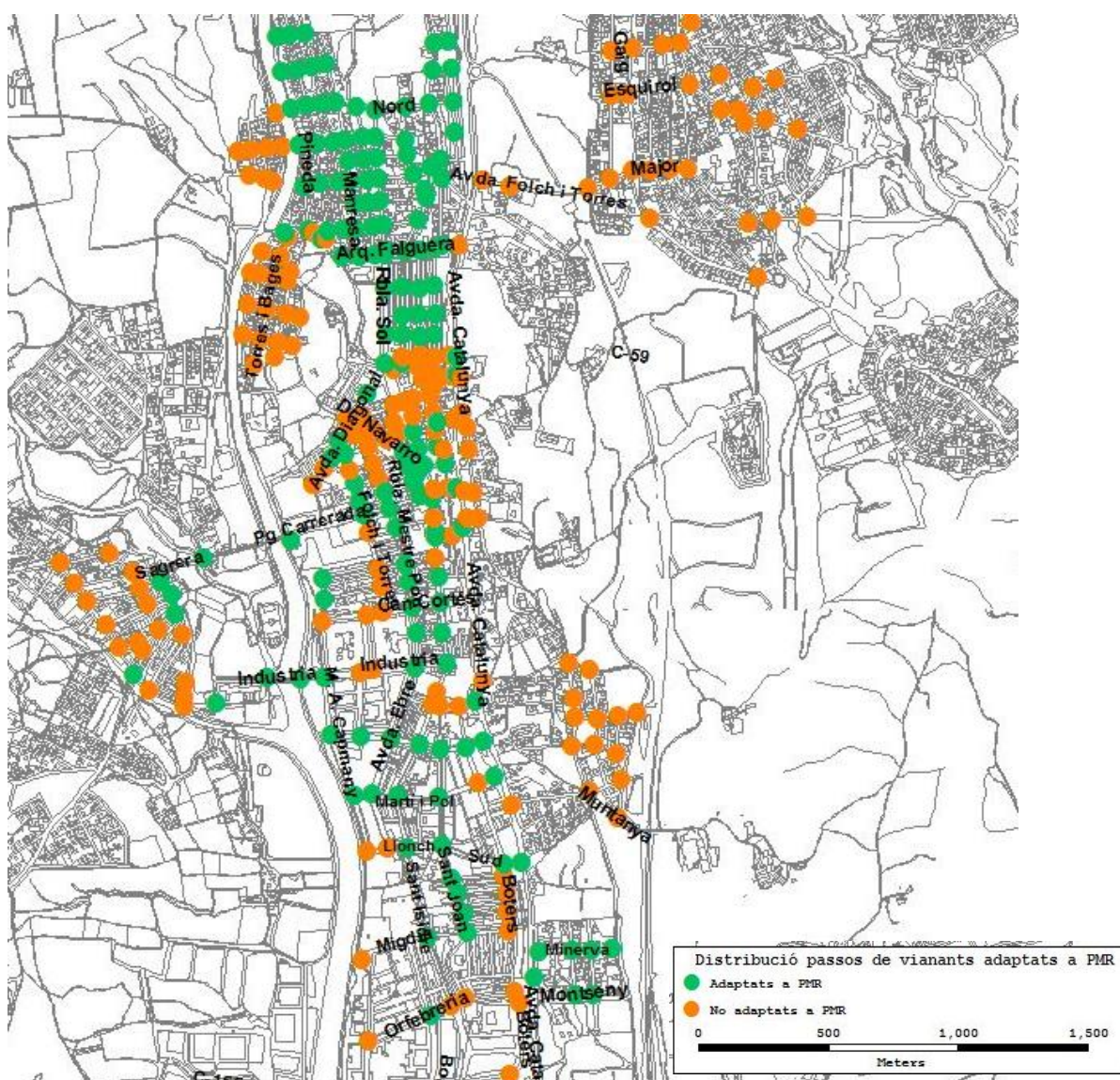


Fig. 3.2.3.1. Distribució guals adaptats a PMR. Font: Elaboració pròpia

De les 278 cruïlles analitzades, el 56'12% disposen de guals per a vianants adaptats a persones amb mobilitat reduïda (PMR). Per tant, pràcticament una mica més de la meitat de les cruïlles tenen els guals adaptats per vianants.

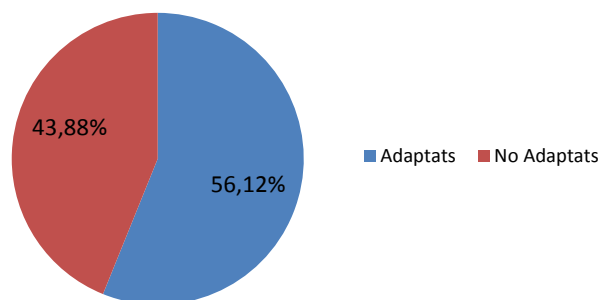


Fig. 3.2.3.2. Accessibilitat dels guals per a vianants. Font: Elaboració pròpia

ZONA	NOM ZONA	Guals Adaptats		No adaptats			% Guals Adaptats
		num	%	num	%		
1	CentreNord	16	10,26%	20	16,4%	36	44,4%
3	Can Cortés	21	13,46%	39	32,0%	60	35,0%
4	La Pineda	78	50,00%	31	25,4%	109	71,6%
5	Centre Sud	14	8,97%	7	5,7%	21	66,7%
6	Can Maiol	12	7,69%	6	4,9%	18	66,7%
8	Zona Industrial	7	4,49%	14	11,5%	21	33,3%
9	Avda. Catalunya	8	5,13%	5	4,1%	13	61,5%
		156	100%	122	100%		
		278					

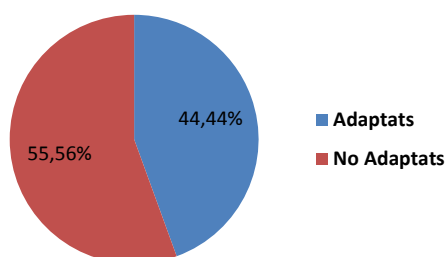
Fig. 3.2.3.3. Accessibilitat dels guals per a vianants per zones. Font: Elaboració pròpia

La zona que té més passos de vianants adaptats és la Pineda amb 78 passos adaptats per PMR, tot i que la immensa majoria d'aquests passos de vianants a les cruïlles no estan pintats. El nombre de vehicles que hi circula fa que no sigui necessari senyalitzar els passos de vianants.

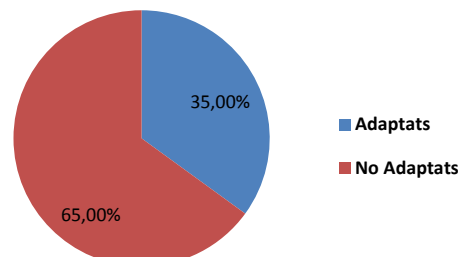
Les zones amb menys passos de vianants adaptats són la Zona Industrial amb 7 i l'Avinguda Catalunya amb 8 passos de vianants adaptats. Això es degut a que no s'ha realitzat un treball d'adequació dels passos de vianants des de la seva implantació. Tant l'avinguda Catalunya com la zona Industrial van ser pensades pel vehicle privat i no pels vianants.

A continuació es mostra el percentatge de cruïlles amb passos de vianants o sense passos de vianants per zones:

Zona 1, Centre Nord



Zona 3, Can Cortés



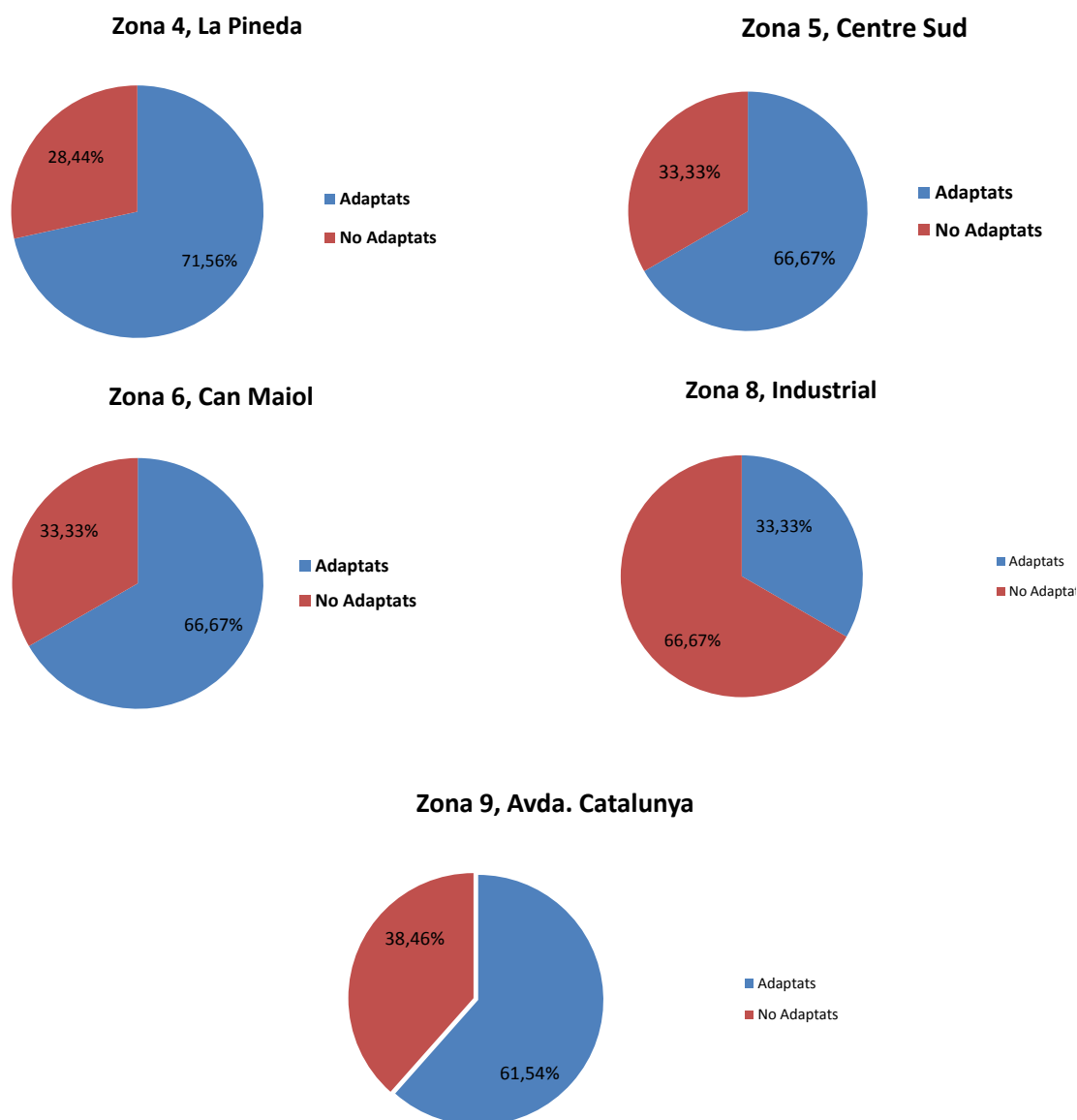


Fig. 3.2.3.3. Accessibilitat dels guais per a vianants per zones. Font: Elaboració pròpia

- A la zona Centre Nord una mica més de la meitat de les cruïlles no tenen els passos de vianants adaptats a PMR (55'56%), tot i que existeix un cert equilibri.
- A la zona de Can Cortés passa al mateix que passa amb la tipologia de voreres i amb l'existència dels passos de vianants. La zona continua al municipi predominen absolutament les cruïlles amb passos de vianants adaptats a PMR, mentre que les cruïlles situades a l'altre costat de l'avinguda Catalunya predominen les cruïlles sense passos de vianants adaptats al tractar-se de zones poc ordenades urbanísticament amb carrers sinuosos i que tenen pendents al trobar-se dins la pròpia muntanya. A nivell general predominen les cruïlles sense passos de vianants adaptats (65%).
- A la Pineda, tot i no tenir els passos de vianants degudament pintats (no es considera prioritari al no existir un important flux de vehicles), existeix un gran nombre de cruïlles adaptades a PMR (71'56%) tot i que en alguns casos necessiten una certa reparació.
- A la zona Centre Sud passa al contrari que a la zona Nord però una mica més acusat, més de la meitat de les cruïlles tenen els passos de vianants adaptats a PMR (66'67%).

- A la Zona de Can Maiol passa exactament el mateix que a la Zona Centre Sud, , més de la meitat de les cruïlles tenen els passos de vianants adaptats a PMR (66'67%) tot i que el nombre total de cruïlles es menor.

- Les dues zones perifèriques tenen un comportament similar entre elles. Predomini absolut de les cruïlles sense guals adaptats. Es cert però que en la Sagrera Can Duran les zones urbanísticament més recents tenen guals adaptats, mentre que la zona de la Falguera des de la seva construcció no s'han modificat els guals amb lo qual segueixen sense està adaptats ja que les polítiques i necessitats eren unes altres.

3.2.4. Actuacions de millora a la xarxa de vianants

Durant el 2014 es té previst realitzar millores pel que fa a la xarxa de vianants. Aquestes millores van des de la reparació de voreres, arranament, etc.

A continuació es mostra en una figura les diferents actuacions repartides pel municipi:

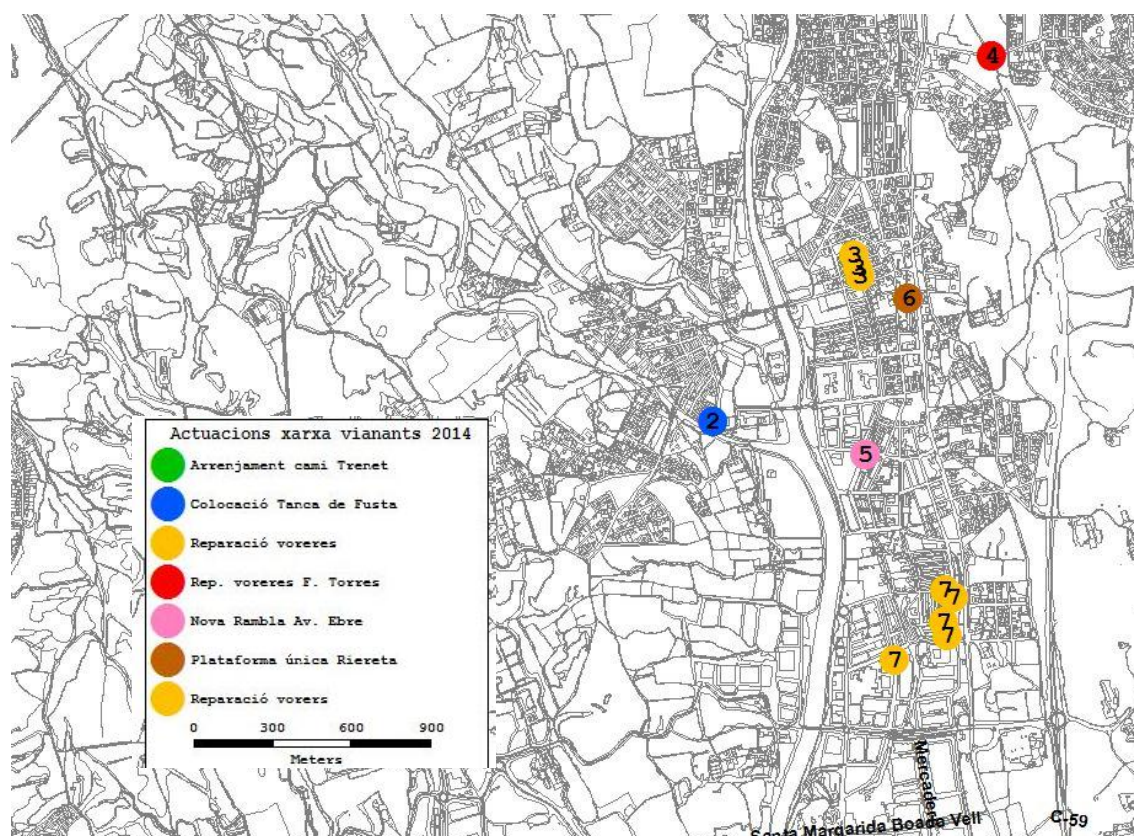


Fig. 3.2.4.1. Actuacions 2014 en la xarxa de vianants. Font: Elaboració pròpia

A continuació es fa una breu descripció de les actuacions que s'estan duent a terme durant l'any 2014 que variaran en algun cas l'inventari de voreres realitzat durant el desembre del 2013.

- 1. Millora de l'accés a la zona del trenet en el Parc de l'Hostal del Fum:** Arranjament del camí d'accés a la zona del trenet. (l'inici de l'actuació es situa al voltant del 25 d'abril i finalitza el 30 d'abril). No implica canvis en voreres.



- 2. Reparació de voreres al Carrer Don Bosco i Passeig de la Carrerada** (l'inici de l'actuació es situa al voltant del 7 de gener i finalitza el 14 de febrer). No implica ampliació, tot i que l'amplada útil existent garanteix l'itinerari dels vianants des de el punt de vista de l'accessibilitat.



- 3. Tanca a la vorera de l'escola a Can Cladellas:** Col·locació de tanca de fusta al Camí de Sta. Magdalena en direcció a l'escola de Can Cladellas. (l'inici de l'actuació es situa al voltant del 23 d'abril i finalitza el 25 d'abril). No implica canvi en voreres.



- 4. Reparació de voreres a l'Av. Folch i Torres:** Reparació i adaptació de les voreres a l'Av. Folch i Torres. (l'inici de l'actuació es situa al voltant del 12 de gener i finalitza el 11 d'abril).



5. **Nova Rambla a l'Avinguda de l'Ebre:** Nova Rambla de sauló a l'Avinguda de l'Ebre per connectar la rambla Isaac Peral amb la ronda verda i neteja del solar de la nau de les brigades. (l'inici de l'actuació es situa al voltant del 27 de Gener i finalitza el 31 de març). Aquest eix per a vianants es fa amb la intenció d'unir el barri de Can Cortès i el centre del municipi –mitjançant la rambla d'Isaac Peral- amb la Ronda Verda de la Riera. A més de crear l'eix verd, amb aquesta actuació es neteja i es dignifica el solar on es troba la nau de les Brigades Municipals, situat entre l'avinguda de l'Ebre i el carrer Miquel Martí i Pol.

S'aprofita runa que s'havia acopiat al costat de la nau de les Brigades Municipals i que, un cop tractada, serveix com a material reciclat per fer el substrat sobre el que es crea el passeig per a vianants". la creació de l'eix verd, que està fent la Brigada Municipal d'Obres, va acompanyada de millores en les voreres ja existents, que s'adapten per fer-les accessibles, i del reforç de la senyalització viària per potenciar la seguretat dels vianants.

En concret, el nou eix serà un camí de sauló de 3,5 metres d'amplada, amb dues vores de formigó en ambdós costats. El camí quedarà traçat en paral·lel a la vorera existent al costat oest de l'avinguda de l'Ebre. La creació d'aquest nou eix inclou la instal·lació de bancs i la plantació d'arbres de les espècies liquidàmbar, prunus i plàtans. Amb aquesta actuació l'Ajuntament dóna resposta a la sol·licitud de millora d'aquest espai demandada pels veïns.



6. **Millora de l'accessibilitat al C/ Riereta:** Formació de noves voreres i millora de l'accessibilitat al carrer Riereta amb connexió amb l'Av. Catalunya i el carrer per a vianants carrer Comerç. (l'inici de l'actuació es situa al voltant del 7 de Gener i finalitza el 28 de febrer).



7. **Reparació de voreres a la plana de Can Maiol:** Reparació de voreres a la plana de Can Maiol als carrers Orfebreria, Rajolers, Migdia, Boters i Ronda Boada Vell. (l'inici de l'actuació es va situa al voltant del 11 de novembre del 2013 i va finalitzar el 7 de gener 2014)



8. **Passeig de la Carrerada.** L'actuació es fa entre l'av. Catalunya i el Camí Reial. Es tracta de millorar l'accessibilitat i la seguretat del vianants. L'obra implica l'ampliació de les voreres d'aquest tram del passeig de la carrerada ja que actualment no compleixen l'accessibilitat en alguns llocs. També es crearan 8 places d'aparcament noves i una placeta on s'instal·larà mobiliari urbà amb bancs per seure, i s'hi plantaran arbres.



Aquestes actuacions que s'estan i s'han de realitzar són la continuïtat d'altres actuacions que es van dur a terme l'any 2013 per millorar la xarxa de vianants. A continuació s'enumeren les actuacions realitzades l'any 2013:

1. Millora de l'enllumenat públic del carrer Comerç i Camí Reial
2. Refer la cuneta existent al C/Berga
3. Millora de l'enllumenat públic al C/ La Plana dins del sector de la Sagrera .
4. Adaptació voreres Camí de Santa Magdalena (Escola Can Cladellas)
5. Reparació de la vorera dels pisos de Can Malla
6. Millora de l'enllumenat del Parc del Pla de l'Alzina
7. Reparació de vorera del c de Bonavista
8. Millora de l'enllumenat del c de Folch i Torres a l'alçada del Pavelló d'Esport
9. Millora de l'enllumenat públic al barri de Can Periquet
10. Millora de l'enllumenat al barri del Mas Pla
11. Reparació vorera Avinguda de l'Ebre

3.3. Xarxa de bicicletes

El municipi disposa d'una oferta per a bicicletes que suma un total de 11,32 Km. lineals, i que cobreix el municipi de nord a sud. A la figura següent es mostra la seva localització:

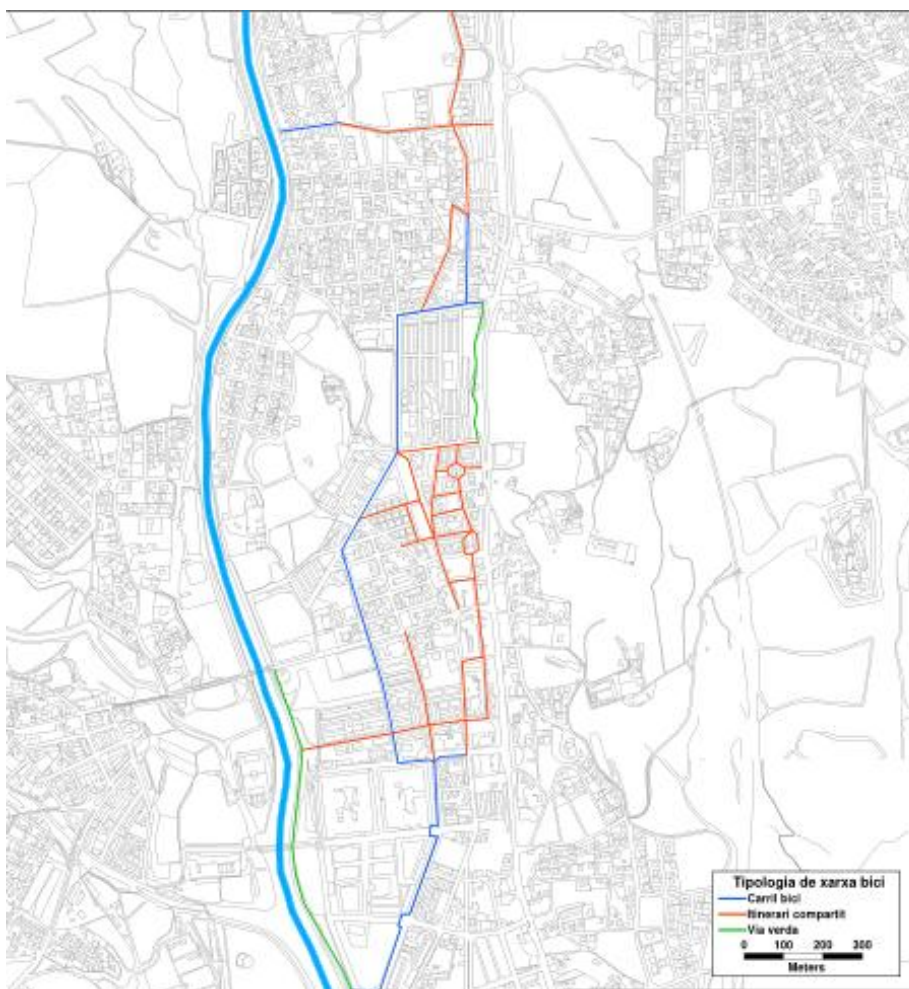


Fig. 3.3.1. Xarxa ciclista en àmbit urbà. Font: Elaboració pròpia

La oferta per a bicicletes s'ha dividit en tres tipologies:

-Via verda: via sense asfaltar o amb un marcat caràcter d'oci o passeig, on vianants i bicis comparteixen el mateix espai totalment segregat de la circulació de trànsit rodat.

-Carril bici: oferta exclusiva per a bicicletes, segregada del trànsit rodat, ja sigui amb pintura o amb peces separadores.

-Itinerari compartit: són els carrers on la bicicleta pot circular de forma segura compartint espai amb altres modes de transport, principalment vehicle privat (zones 30) i vianants (zona exclusiva per a vianants)

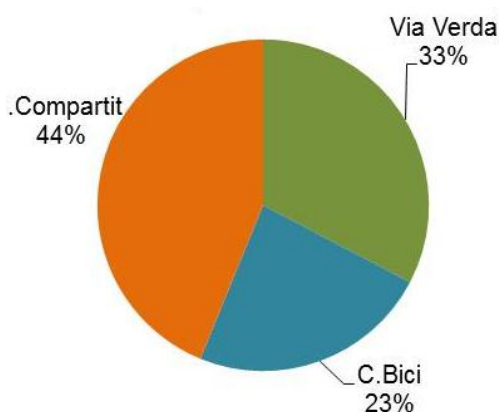


Fig. 3.3.2. Tipologia d'oferta per a ciclistes. Font: Elaboració pròpia

Distància (km.)	Tram	Sentit	Sentit circulació
3,70	VIA VERDA / PISTA VERDA		
3,4	Via verda (Hostal Fum - Pg.Carrerada)	Doble	Sense
0,3	Parc Arq.Puig Boada	Doble	Sense
2,66	CARRIL BICI		
0,15	C.Badalona	Únic *	Únic
0,22	Enric Borràs	Únic *	Únic
0,17	Arq. Falguera	Doble **	Doble
0,39	Rambla del Sol	Doble***	Doble
0,29	Avda. Diagonal	Doble	Doble
0,58	C. Torres i Bages	Doble	Doble
0,17	Cal Cortés	Doble***	Doble
0,69	I. Peral - Av. Ebre	Doble****	Doble
4,96	ITNERARIS COMPARTITS (zona 30, zona de vinants...)		
0,37	Nou del Nord		Doble
0,75	Camí Reial (Les Pinedes)		Doble
0,2	Rambla del Molí		Doble
1,11	J. Tarradelles (carrer i rambla)		Únic
0,17	C. Molí		Únic
0,4	Camí Reial (Rbla. Molí - Pg. Carrerada)		Únic /L.V
0,3	Ntra. Sra. Montserrat		Únic
0,06	Sant Genís		Únic
0,08	Colom		Únic
0,16	St. Miquel		Únic
0,06	Estació		L.Vianants
0,13	A.Claver		L.Vianants
0,27	Comerç		Únic
0,43	Arq. Torres Claver		Únic
0,23	Cm.Reial (Can Cortés)		Únic
0,24	Rbla. Pere Pou		Únic

* Un dels sentits discorre com a zona 30

** Carrils separats per una mitjana

*** Entre aparcament i vorera

**** Carrils a un costat de la mitjana

Fig. 3.3.3. Oferta per a ciclistes. Font: Elaboració pròpia

3.3.1. Carril bici

La oferta de carril bici és continua des de Enric Borràs (La Pineda) fins a Miquel Martí i Pol (Polígon industrial Can Cortés Sud) on es connecta amb la via verda. També la conformen dos trams més: C. Badalona (unificat amb l'itinerari compartit de Nou del Nord) i Can Cortés (unificat amb l'itinerari compartit del Camí Reial).

A continuació es detallen les seves principals característiques:

-El 83% de l'oferta està protegida, ja sigui a través de peces separadores o bé entre l'aparcament i vorera. Es detecten extraccions de les peces separadores al llarg de diversos trams, que donen una mala imatge a la oferta.

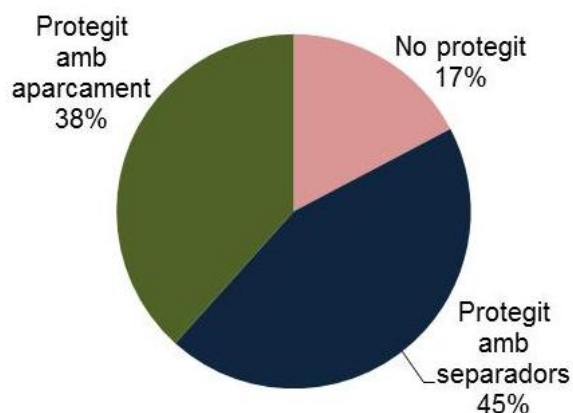


Fig. 3.3.1.1. Protecció dels carrils bici. Font: Elaboració pròpia

-La protecció dels carrils bici està indicada quan l'itinerari transcorre al costat d'una via amb IMD elevada, elevada velocitat o elevat % de pesats. Està clar que en alguns casos, no es compleixen aquestes premisses.

-El 14% de l'oferta és unidireccional en contra del sentit de la circulació de vehicles (Badalona i E. Borràs). L'amplada dels carrils és de 1m., quan el Manual per al disseny de vies ciclistes aconsella, en aquests casos, un mínim de 2 metres.



Fig. 3.3.1.2. Fotos de l'oferta de carril bici. Font: Elaboració pròpia

-Els dos carrils bici unidireccionals del carrer Arquitecte Falguera són de 1 metre d'amplada, creant molta sensació d'inseguretat al ciclista per el pas de vehicles i la vorera de la Rambla. El Manual per al Disseny de vies ciclistes, aconsella per aquests casos, un mínim de 1,5m.

-Les cruïlles de l'oferta són força segures, ja que compten amb un bon angle de visualització, no hi ha obstacles visuals i existeix senyalització horitzontal.

-La parada d'autobús del carrer Folch i Torres al costat de la comissaria, envaeix l'espai del carril bici, disminuint la seguretat viària del ciclista. La baixa intensitat d'autobusos (12 dia feiner) i ciclistes no ha generat fins el moment cap accident.

3.3.2. Itinerari compartit

La major part de la oferta circula a través de carrers on es comparteix espai amb el vehicle privat, només un 6% es comparteix amb el vianant.

Aquest tipus d'oferta només es troba senyalitzada a través de marques de pintura a la calçada o en el millor dels casos senyals puntuals d'espai compartit.

Donada la baixa intensitat de trànsit d'aquests carrers, la circulació de bicicletes es realitza de forma segura. Tanmateix:

-La connexió d'aquests itineraris amb el carril bici no configuren una xarxa d'itineraris continua i segura. Apareixen trams sense connexió

-El doble sentit de circulació i l'amplada de la secció d'alguns carrers (Rambla del Molí) no aconsellarien la implantació d'itineraris compartits.

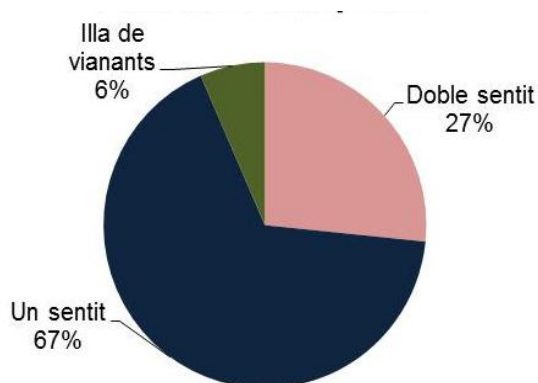


Fig. 3.3.2.1 Tipologies de carrers amb itinerari compartit. Font: Elaboració pròpia



Fig. 3.3.2.2. Accés a la zona compartida per a vianants i bicicletes. Font: Elaboració pròpia

3.3.3. Via verda

La tipologia de via verda es relaciona principalment amb la via paral·lela a la Riera de Caldes i que uneix diverses destinacions supramunicipals. Es relaciona amb circulació d'oci o passeig, si bé en el cas de PSiP permet unir el centre de la població amb la zona de polígons industrials, sent una bona opció per a desplaçar-se fins a la zona industrial.

En el cas de PSiP, la via connecta el Passeig de la Carrerada amb l'Hostal del Fum al sud del municipi. Pel nord, s'ha detectat algun camí (creuant el pont del Passeig de la Carrerada), paral·lel a la Riera de Caldes, que connecta amb altres camins rurals.

3.4. Xarxa de transport col·lectiu

El municipi disposa de tres tipus d'oferta de transport col·lectiu, totes elles a través de carretera.

- Servei urbà d'autobusos
- Servei interurbà d'autobusos
- Servei de taxis

No compte amb oferta ferroviària.

3.4.1. Servei urbà d'autobús

El servei uneix diversos barris entre si i amb el centre del municipi, fent parades a equipaments i centres d'ensenyament, cada 30 minuts des de les 7:32 fins les 17:40 durant els dies feiners. En total, son 15 expedicions al dia amb un recorregut diari de 11,457 km que suposa una velocitat molt elevada (22,9 km/h).

El recorregut del bus en dia feiner és:

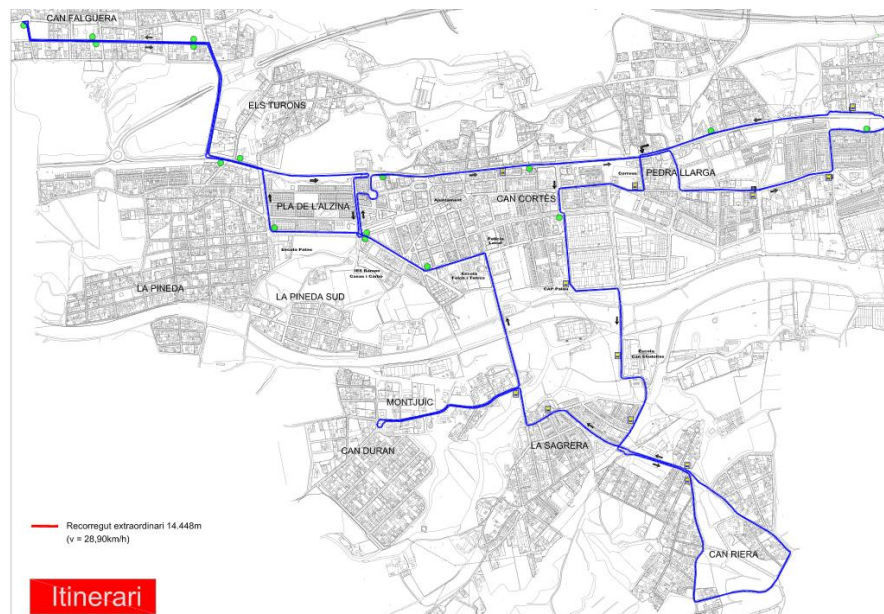


Fig. 3.4.1.1. Recorregut del bus urbà en dia feiner. Font: Aj. PSiP

El recorregut urbà s'ha modificat lleugerament el mes de febrer de 2014, suprimint el pas per La Pineda Sud per tal de millorar la puntualitat del servei i adaptar-se a les necessitats de la demanda. De la mateixa manera, les dues primeres expedicions del matí realitzen una extensió fins a Pedra llarga (veure figura superior) per tal que els escolars d'aquest barri puguin utilitzar el servei per accedir a l'escola. Aquest fet genera un recorregut extraordinari de 14,5 km que provoca que l'autobús tingui una velocitat mitjana molt elevada 28,9 Km/h.

La tarifa aplicada al servei ha servit per donar un gran impuls al transport públic del municipi, ja que els usuaris poden comprar un abonament reduït (10 viatges a 3 euros), que només és vàlid per a aquesta línia.

El recorregut del bus en dissabte es modifica lleugerament per la localització del mercat ambulat a la Plaça del Molí. Tanmateix, el canvi de recorregut realitzat el mes de febrer de 2014 en dies feiners fa que el recorregut de dissabte s'assimili al de la resta de dies.

La freqüència de pas es manté en 30 minuts com en dies feiners, però es redueix l'horari de servei.

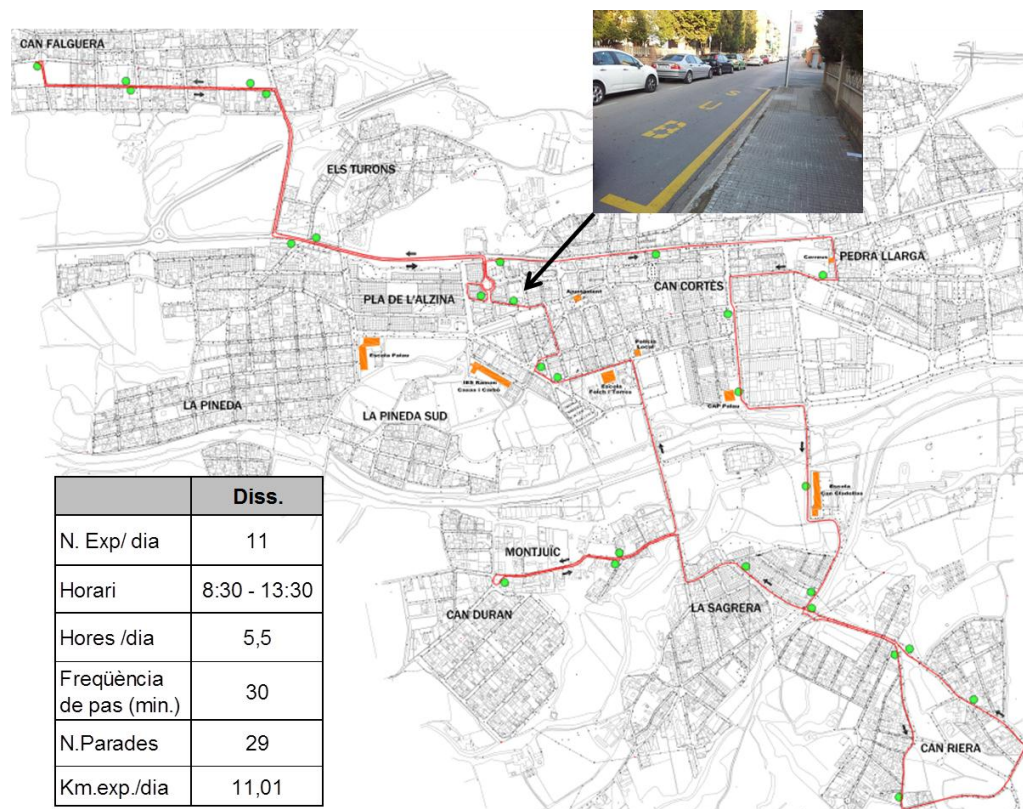


Fig. 3.4.1.2. Recorregut del bus urbà en dissabte. Font: Aj. PSiP

3.4.2. Xarxa d'autobusos interurbans

La major part de l'oferta uneix el municipi amb Barcelona (Pg. Sant Joan) de forma ràpida (45 minuts si passa per autopista i 55 minuts si passa per carretera) sempre hi quan les circumstàncies del trànsit ho permetin.

L'elevat nombre d'expedicions que circulen per l'Avinguda Catalunya, connectant principalment Caldes de Montbui amb Barcelona, venen a funcionar com un servei exprés amb freqüència de pas (15') semblant a la d'un servei ferroviari.

D'altre banda, també es connecta el municipi amb Sabadell i l'Hospital de Mollet, tot i que amb una freqüència de pas que en algun cas supera l'hora.

	N. Expedicions / dia feiner	Horari	Freqüència de pas mitja (min.)	N.Parades *
LÍNIA CALDES DE M. / PSiP / BCN				
Per autopista (201, 212, 213, 217, 218)	A: 37	A: 6:15-20:10	15	5
	T: 42	T: 7:20-21:35		
Per carretera (201)	A: 34	A: 4:35 - 22:10	30	1
	T: 36	T: 5:55 - 23:55		
Des de Sta.M.Oló (202, 203)	A: 4	A: 11:10 - 22:10	2 Mati i 2 vespre	5
	T: 2	T: 11:45 - 22:15		
N70	A: 3	A: 0:07 - 04:07	2h	1 (Av.Cat - Can Cortés)
	T: 2	T: 02:07 - 04:07		
LÍNIA CALDES DE M. / PSiP / POLINYÀ (P.I) / SABADELL				
231	A: 10	A: 06:57 - 20:45	80	5
	T: 8	T: 09:45 - 21:10		
233 (C.Falguera)	A:12	A: 7:20 - 20:00	95	13
	T: 12	T: 08:45 - 21:35		
LÍNIA CALDES DE M. / PSiP / MOLLET DEL V. (HOSPITAL)				
	A: 12	A: 07:33 - 18:33	60	5
	T: 13	T: 08:07 - 20:07		

(*) No s'ha comptabilitzat les parades dels polígons industrials (3 més a l'Av.Catalunya direcció sud una vegda creuada la C155)

Fig. 3.4.2.1. Oferta d'autobusos interurbans. Font: Elaboració pròpia

-Al conjunt del municipi circulen 227 expedicions diàries d'autobusos interurbans, de les quals, 200 ho fan per el tram central de l'Avinguda Catalunya.

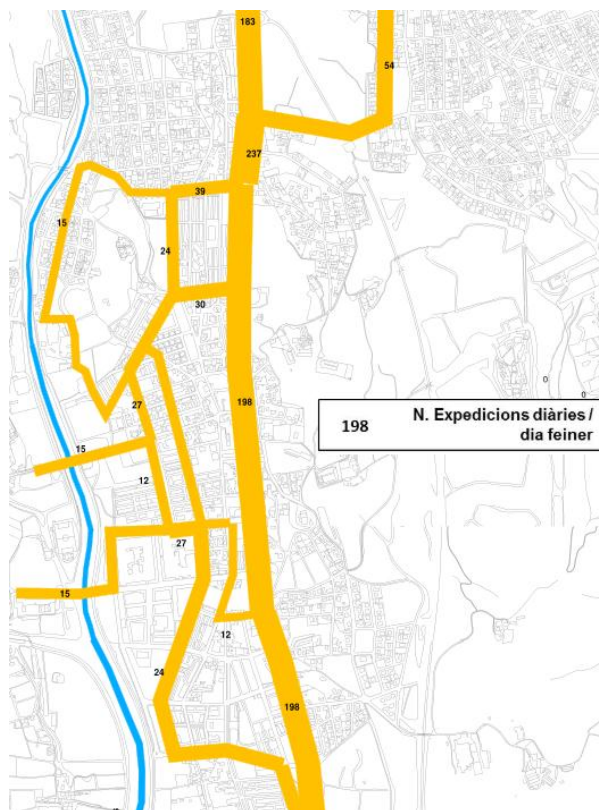


Fig. 3.4.2.2. Expedicions per trams (urbà + interurbà). Font: Elaboració pròpia

-L'accés a peu per accedir a la parada de l'Av. Catalunya –Cal Cortés (la més cèntrica) és molt deficient, amb voreres estretes i no adaptat a PMR.



Fig. 3.4.2.3. Parada d'autobusos interurbana Av. Catalunya – Can Cortés. Font: Elaboració pròpia

3.4.3. Servei de taxi

Actualment, hi ha tres empreses que presten el servei de taxi.

3.5. L'aparcament

A través de l'inventari d'aparcament, s'han comptabilitzat unes 12.200 places d'aparcament al municipi, de les quals el 60% es troben a la calçada.

El 88% de l'oferta situada a la calçada és no regulada. Al centre, la meitat d'aquesta oferta es de tipus quinzenal (una quinzena a cada costat).

	ZONA		NO			TOTAL	PÀRQUINGS	TOTAL
	DISC	CD	REGULAT	SOLAR	RESERVES	CALÇADA	VEÏNS	PLACES
CENTRE N.	74	21	753	35	14	897	397	1.294
SAGRERA-CAN DURAN		3	1.315		2	1.320	1.002	2.322
CAN CORTÉS	25	10	872	40	3	950	925	1.875
LA PINEDA		3	1.524	60	2	1.589	940	2.529
CENTRE S.	48	7	392	376	8	831	349	1.180
CAN MAIOL			640	70		710	496	1.206
CAN FALGUERA			1.058			1.058	726	1.784
TOTAL	147	44	6.554	581	29	7.355	4.835	12.190

Fig. 3.5.1.1. Oferta global d'estacionament a PSiP. Font: Elaboració pròpia

Les zones amb trama d'urbanització (La Pineda, Sagrera-Can Duran i Can Falguera) són les que concentren una major oferta d'aparcament, tant a la calçada com en aparcaments per a veïns.

En totes les zones del municipi hi ha un major nombre de places a la calçada que fora calçada. A les zones Centre i Centre S. és on es troba més descompensat el nombre de places entre la calçada i fora calçada. Aquest fet es deu fonamentalment a que aquestes zones tenen blocs d'habitatge sense aparcaments. A Can Cortés aquesta situació es va revertir amb la construcció de nous blocs habitatges amb aparcament a l'entorn del 'Avinguda Catalunya.

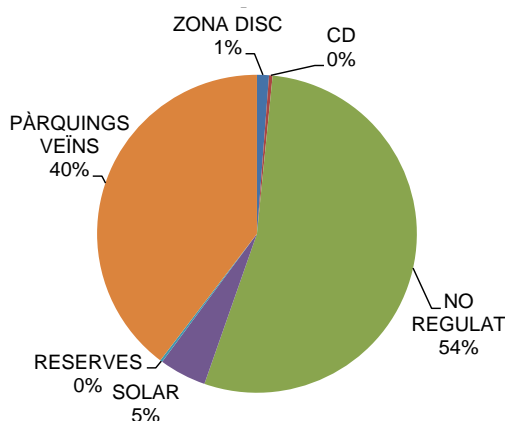


Fig. 3.5.1.2. Composició de l'oferta d'aparcament. Font: Elaboració pròpia

La major part de l'oferta es disposa en cordó si bé també s'han localitzat places en bateria a l'Avinguda Diagonal, Rambla del Molí, Rambla del Sol i Secretari Gil.

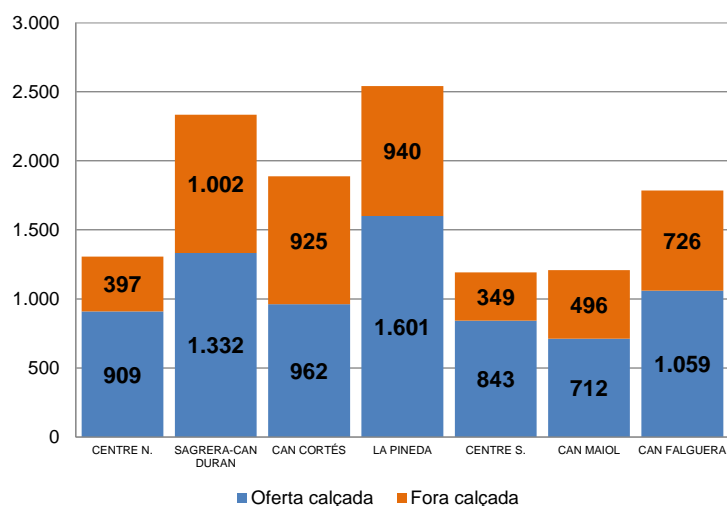


Fig. 3.5.1.3. Nombre de places per zones. Font: Elaboració pròpia

En alguns carrers del centre, s'ha permès l'estacionament en cordó als dos costats quan la secció del carrer no ho permet. Això genera cotxes sobre la vorera. A l'Av. Catalunya, fins i tot s'ha legalitzat aquesta situació (veure foto)



Fig. 3.5.1.4. Estacionaments sobre la vorera consentits. Font: Elaboració pròpia

-Zona amb disc horari

L'oferta destinada a l'usuari forà de curta durada es compon de 147 places regulades amb disc horari, tot i que es permet la utilització d'un paper on s'anoti l'hora d'arribada.

L'horari de regulació és de 9 a 13h i de 16 a 20h, de dilluns a dissabte, amb un temps màxim autoritzat de 1h i 30 min.

No existeix un control específic de les regulacions establertes.

La localització d'aquestes places està relacionada amb la presència d'activitat comercial o de gestions, sigui de major o menor intensitat.



Fig. 3.5.2.1. Zones regulades amb disc. Font: Elaboració pròpia

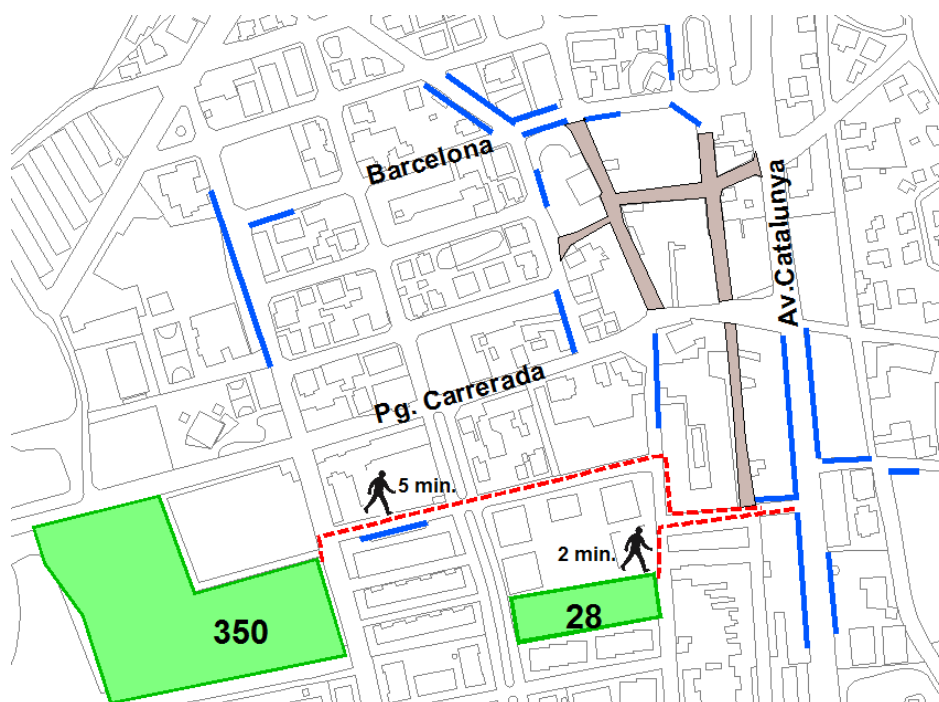


Fig. 3.5.2.2. Localització de la zona regulada i solars al centre. Font: Elaboració pròpia

-Solars

Al municipi es localitzen 5 espais que tenen una utilització com a aparcament. Dos d'ells, es localitzen a centre mateix del municipi, a menys de cinc minuts caminant de la major activitat comercial del municipi.

-Distribució urbana de mercaderies

S'han detectat 44 places en 15 zones reservades per a la realització de càrrega i descàrrega de mercaderies.

La regulació d'aquestes places és de dilluns a divendres de 9 a 14 i de 16 a 21h i els dissabtes de 9 a 14, amb un temps màxim d'estacionament permès de 30 minuts.

A la zona de vianants, es permeten les operacions de 8 a 11h i amb un màxim de temps permès de 20 minuts.

No existeix un control específic de les regulacions establertes.



Fig. 3.5.2.2. Zones reservades per a la distribució urbana de mercaderies. Font: Elaboració pròpia

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA

4.1. L'enquesta de mobilitat

Per tal de conèixer els hàbits de mobilitat dels residents de PSiP s'ha realitzat una enquesta telefònica a 500 persones del municipi entre el 8 i el 12 d'abril de 2014.

Els resultats de les enquestes es refereixen als desplaçaments realitzats en dia feiner per les persones enquestades superiors a 15 anys. El perfil principal de l'entrevistat és un home o dona d'entre 45 i 64 anys en actiu (principalment ocupat, però també en atur).

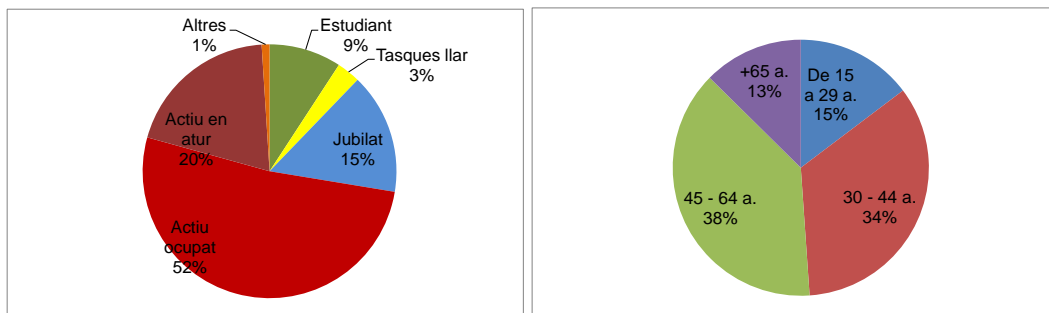


Fig. 4.1.1. Perfil de l'entrevistat. Font: Elaboració pròpia

L'àmbit d'anàlisi és el conjunt del municipi, que s'ha dividit en tres zones per tal de detectar possibles diferències d'hàbits de mobilitat:

- La zona 1 (Riera O.) comprèn tots els habitatges compresos a la banda oest de la Riera de Caldes
- La zona 2 (Centre) comprèn la part centra del municipi entre la Riera de caldes i l'Av. Catalunya.
- La zona 3 (Av. Cat. O.) comprèn els habitatges situats a l'est de l'Avinguda Catalunya

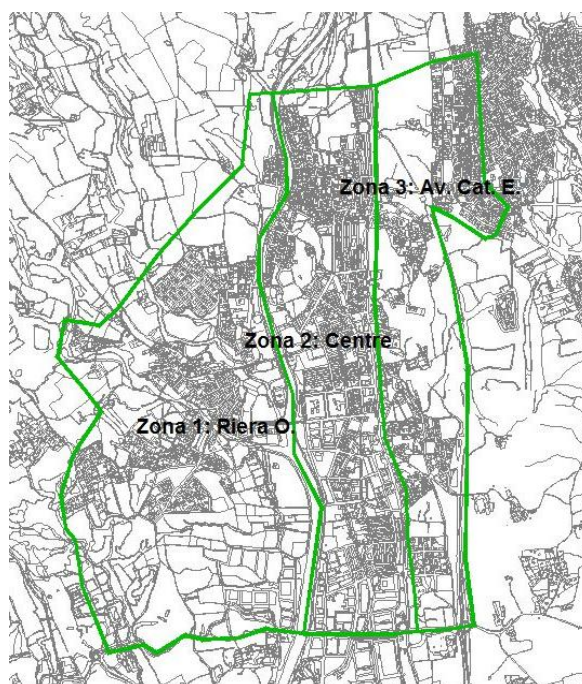


Fig. 4.1.2. Zones de l'enquesta. Font: Elaboració pròpia

4.1.1. Tipologia de desplaçaments

Els resultats de l'enquesta mostren com els residents del municipi realitzen diàriament 36.000 viatges/ dia, dels quals un 76% es correspon a desplaçaments interns (27.300 viatges/ dia) i un 24% són desplaçaments generats cap a altres municipis (8.700). Si a aquests viatges hi afegim una proporció igual de viatges atrets (no contemplats a l'enquesta) tindríem un total de 44.700 viatges diaris que suposaria 3 viatges/persona/dia, un nombre semblant a la mitjana de municipis de la RMB.

	MOBILITAT TOTAL		INTERNA		GENERADA	
A peu	9453	26,25%	9256	33,86%	216	2,49%
Bici	115	0,32%	79	0,29%	36	0,42%
T.Públic	1289	3,58%	569	2,08%	718	8,28%
Moto	785	2,18%	492	1,80%	295	3,40%
Cotxe i Furg.	24364	67,66%	16940	61,97%	7424	85,6%
	36.010		27.335	75,91%	8.675	24,09%

Fig. 4.1.1.1 Viatges de la mobilitat residencial. Font: Elaboració pròpia

Els motius principals de viatge del conjunt dels desplaçaments són els relacionats amb la mobilitat obligada (feina i escola) amb un 40%.

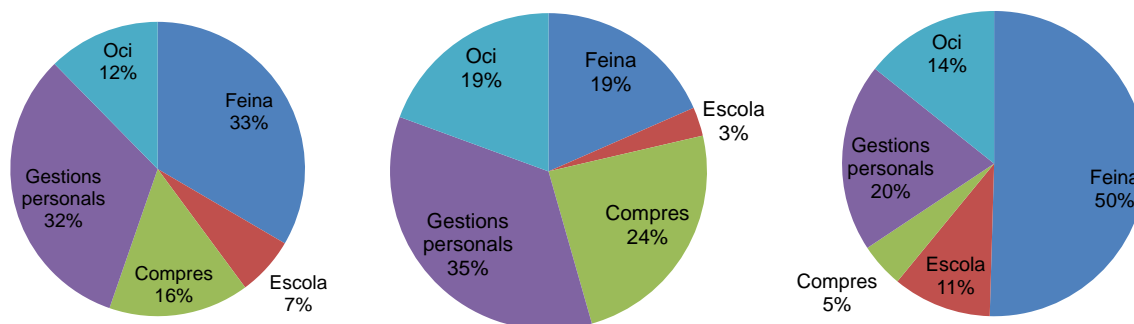


Fig. 4.1.1.2 Motiu de viatge (Mobilitat total / Mobilitat interna / Mobilitat generada). Font: Elaboració pròpia

Tanmateix, si dividim la mobilitat total per tipus de mobilitat (interna: amb un origen i destinació del viatge dins el municipi, i generada amb destinació de viatge fora del municipi), detectem com la feina i l'escola representen només un 21% dels desplaçaments interns. O sigui, que la major part dels desplaçaments interns del municipi (69%) estan relacionats amb la mobilitat no obligada.

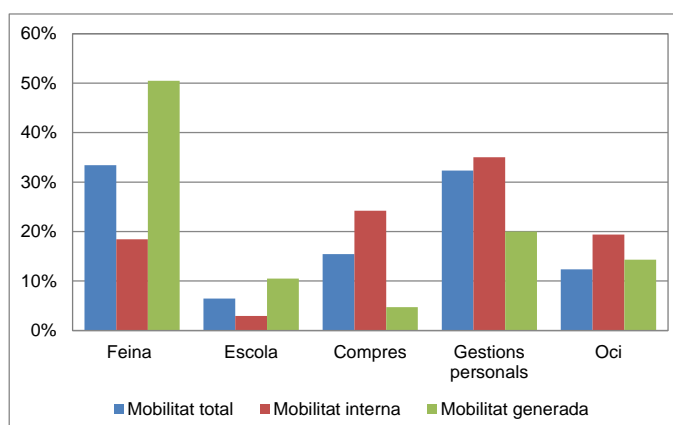


Fig. 4.1.1.3. Motius de viatge per tipus de mobilitat residencial. Font: Elaboració pròpia

La zona amb una major captació de viatges és la zona centre (63%), no només per ser on hi viu més gent sinó també perquè és on es concentra la major part de centres d'atracció de demanda.

La major part dels desplaçaments generats que tenen l'origen a PSiP es dirigeixen cap a Barcelona (24%), Caldes de Montbui (13%) i Mollet del Vallès (12%), seguit de Sabadell (9%) i Santa Perpètua de la Mogoda (6%).

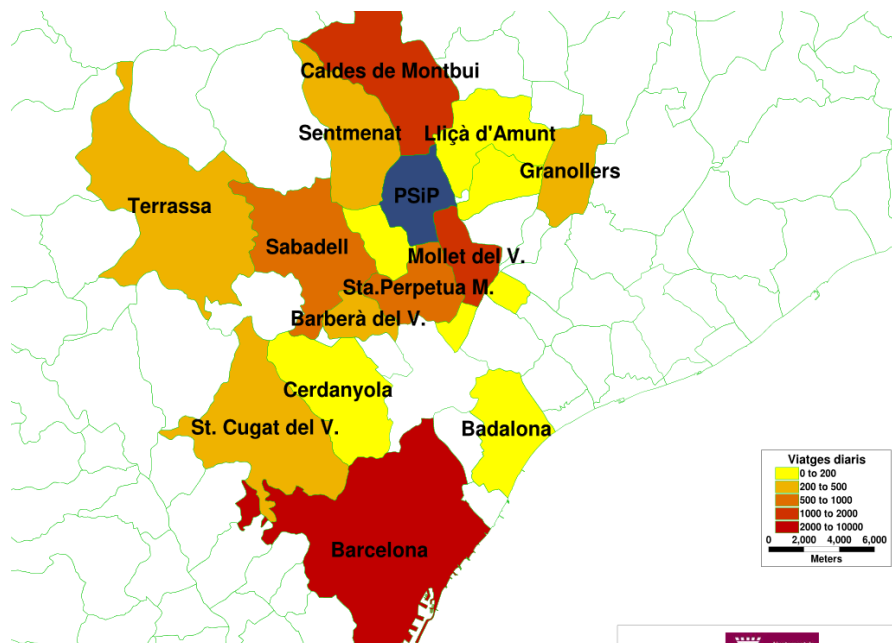


Fig. 4.1.1.4. Municipis de destinació de la mobilitat interurbana. Font: Elaboració pròpia

La major part dels desplaçaments es produeixen al matí (8-12h) i tarda (15-19h), períodes que comprenen l'entrada i sortida de l'escola, però que no es relacionen estrictament amb un horari d'entrada i sortida de la feina.

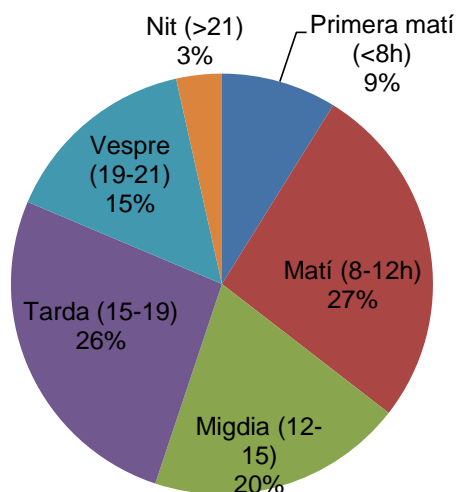


Fig. 4.1.1.5. Períodes dels desplaçaments. Font: Elaboració pròpia

Si ens fixem amb la tipologia de mobilitat, observem com la mobilitat generada (molt concentrada amb motius de feina i escola) té una presència molt concentrada al matí, mentre que la interna apareix més repartida al llarg del dia.

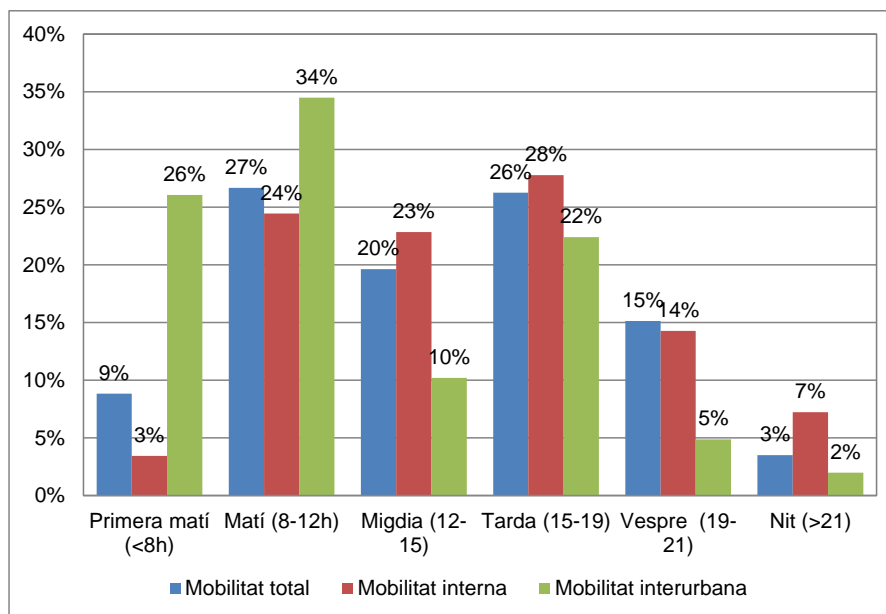


Fig. 4.1.1.6. Períodes dels desplaçaments per tipus de mobilitat. Font: Elaboració pròpia

La major part dels desplaçaments dels residents es realitzen en cotxe i furgoneta (68%). Si hi afegim la moto, es pot afirmar que el 70% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat. Aquest percentatge augmentaria fins el 80% si afegíssim els desplaçaments atrets al municipi que majoritàriament es relacionen amb vehicle privat.

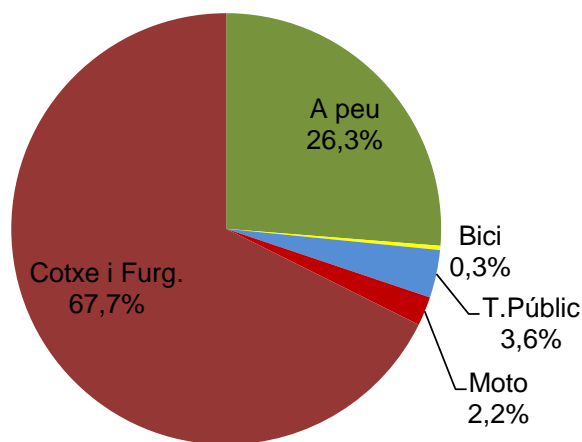


Fig. 4.1.1.7. Repartiment modal del conjunt de desplaçaments. Font: Elaboració pròpia

Si relacionem les dades de la mobilitat interna i generada amb la mitjana dels municipis de la RMB de l'any 2012, s'observa un pes molt elevat del vehicle privat en tot tipus de desplaçaments. La gran dimensió del municipi i la dispersió dels habitatges al llarg del terme municipal, poden explicar en part aquestes dades.

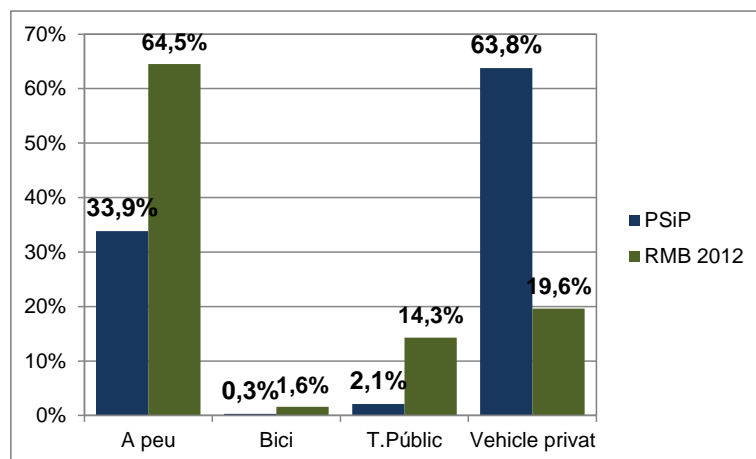


Fig. 4.1.1.8. Repartiment modal de la mobilitat interna. Font: Elaboració pròpia

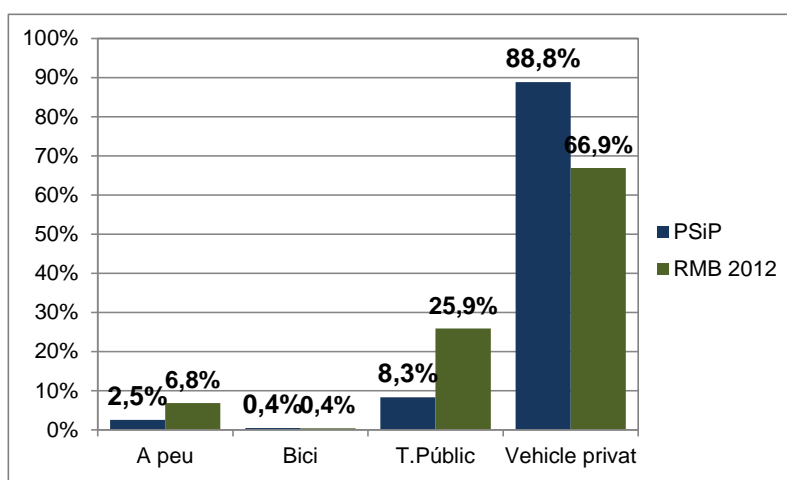


Fig. 4.1.1.9. Repartiment modal de la mobilitat generada. Font: Elaboració pròpia

Un dels motius de l'elevat pes del vehicle privat en els desplaçaments interns el trobem amb la resposta donada pels enquestats sobre el lloc d'estacionament. La major part dels estacionaments es realitzen de forma gratuïta al carrer, no només a l'entorn de l'habitatge, sinó també per accedir al centre del municipi.

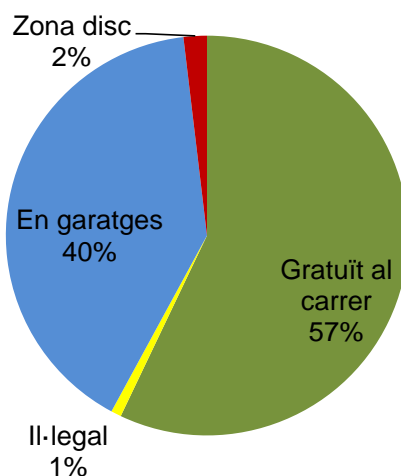


Fig. 4.1.1.10. On aparca?. Font: Elaboració pròpia

Si analitzem els resultats per zones, observem com els desplaçaments interns es realitzen majoritàriament en direcció a l'interior de cadascuna de les tres zones. Només la zona centre rep un nombre destacable (24 i 27%) de viatges de les altres dues zones.

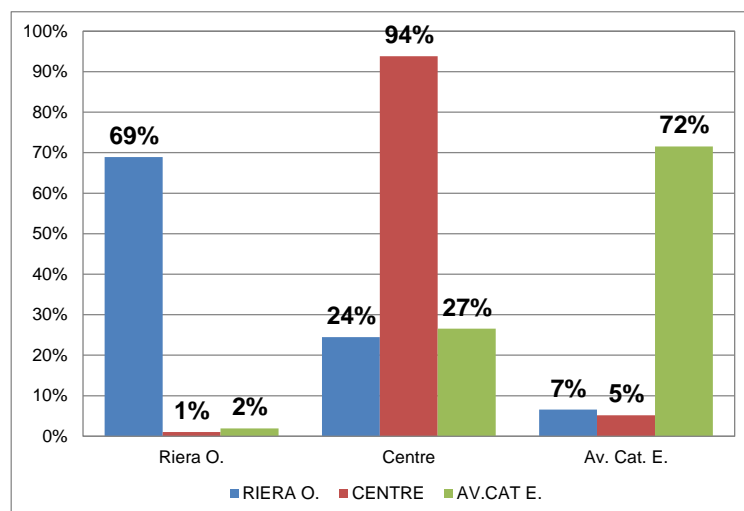


Fig. 4.1.1.11. Destinació de la mobilitat interna. Font: Elaboració pròpia

L'anàlisi per zones mostra com el tipus de mobilitat és semblant a les tres zones, sent la mobilitat interna la més important en cadascuna d'elles.

Si ens fixem en el repartiment modal de la mobilitat interna, s'observa com, malgrat que la major part dels desplaçaments són interns a la pròpia zona, aquests es realitzen majoritàriament en vehicle privat. Tan sols a la zona centre, el mode a peu té un protagonisme destacat front la resta de modes, tot i així és superat lleugerament pel vehicle privat.

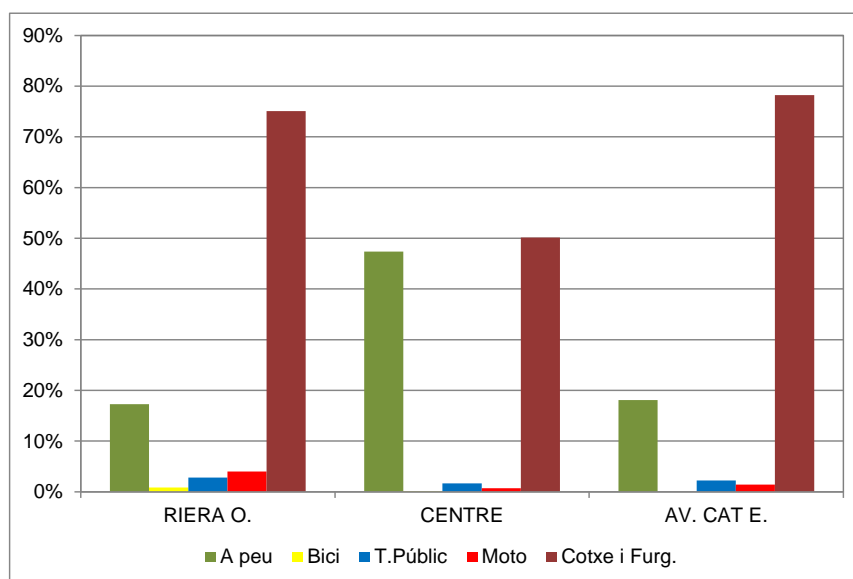


Fig. 4.1.1.12. Repartiment modal de la mobilitat interna per zones. Font: Elaboració pròpia

4.1.2. Percepció de la mobilitat

L'enquesta ha permès preguntar als residents quina és la seva opinió sobre diversos aspectes de la mobilitat del municipi i caracteritzar els seus hàbits.

La major part de la població té una major disponibilitat de conduir un cotxe (83%) que qualssevol altre vehicle. El 87% dels enquestats diuen disposar del carnet de conduir cotxe, mentre que només el 33% en té de moto.

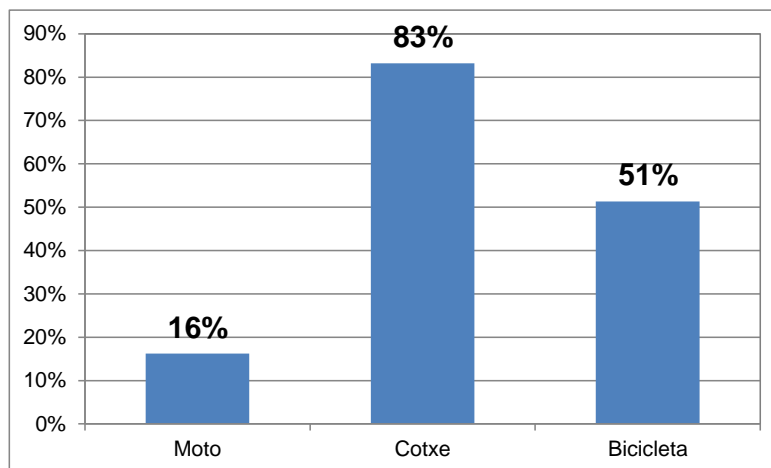


Fig. 4.1.2.1. Disponibilitat de conducció de vehicle. Font: Elaboració pròpia

Un altre motiu per entendre l'elevada utilització del vehicle privat, al marge d'aquesta última dada de disponibilitat de conducció, és la facilitat d'estacionament al lloc de treball (no al domicili). En aquest sentit, el 41% del total dels desplaçaments en vehicle privat diu disposar de plaça d'aparcament gratuïta al seu lloc de treball. Aquesta facilitat d'aparcament condiona i molt, l'ús del cotxe.

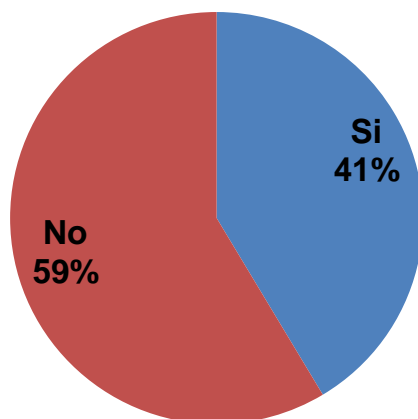


Fig. 4.1.2.2. Disponibilitat de plaça de pàrquing gratuïta al lloc de treball (mobilitat total). Font: Elaboració pròpia

L'enquesta ha permès preguntar sobre l'ús que realitzen els residents dels modes de transport i el seu grau de satisfacció quan l'utilitzen (en una escala del 1 menys satisfet al 10 més satisfet). Així, es pot apreciar com majoritàriament s'utilitza el cotxe i l'anar peu. Tots els modes de transport tenen un elevat grau de satisfacció.

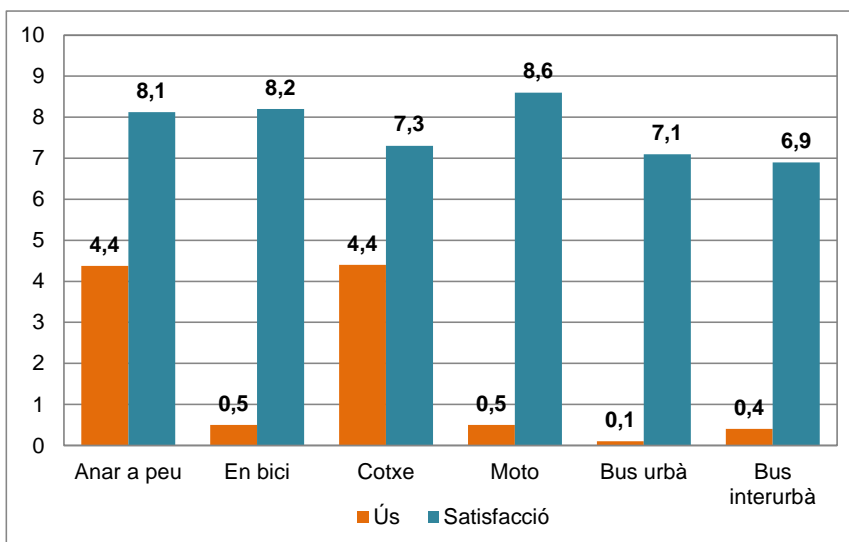


Fig. 4.1.2.3. Ús i satisfacció dels modes de transport. Font: Elaboració pròpia

Per tal de conèixer la baixa utilització del bus urbà (malgrat l'increment de demanda a partir de l'any 2012 quan es consolida la targeta de 3€/ 10 viatges), s'ha preguntat quins són els motius per a la seva no utilització. Com es pot observar a la gràfica que es mostra a continuació, els principals motius estan relacionats amb la preferència d'ús dels residents cap a altres tipus de vehicle més que no pas en aspectes relacionats del propi servei (freqüència, incomodat, puntualitat, etc.).

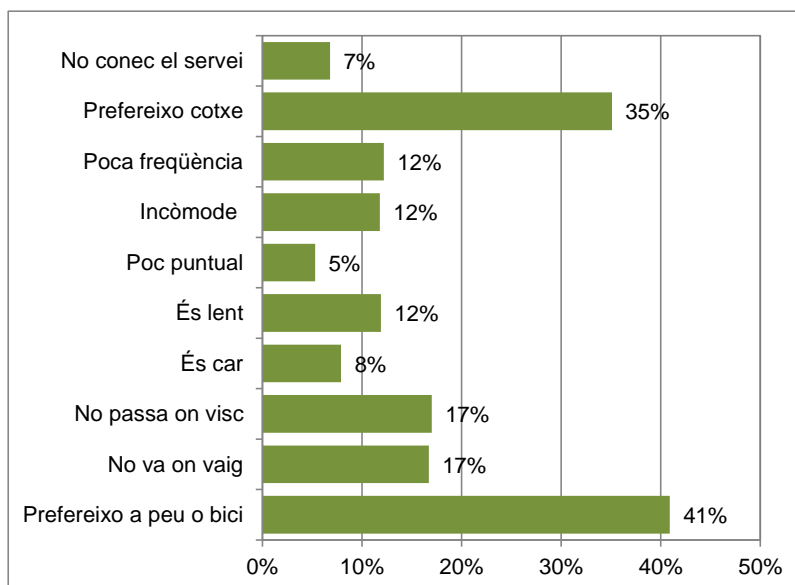


Fig. 4.1.2.4. Perquè no utilitza el bus urbà (D'acord o no?). Font: Elaboració pròpia

Dels aspectes relacionats amb el propi servei, l'increment de les freqüències de pas és l'aspecte que més millorarien els residents, tot i que no de forma molt rellevant.

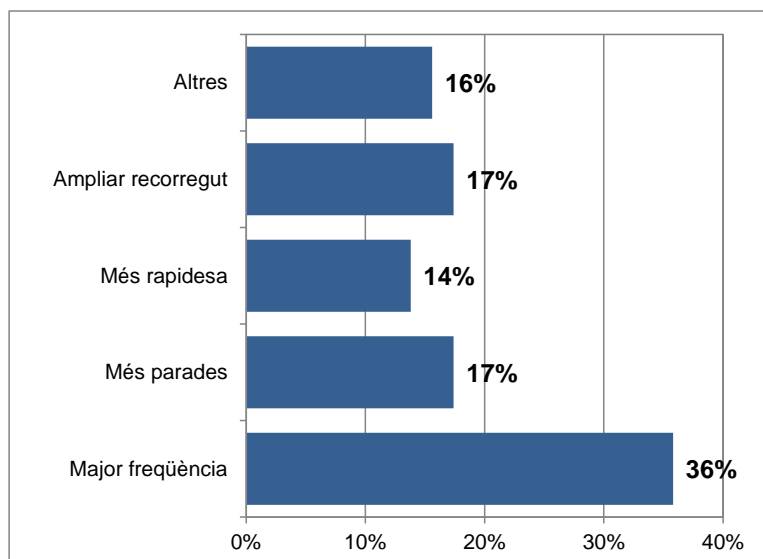


Fig. 4.1.2.5. Aspectes a millorar del servei bus urbà (D'acord o no?).. Font: Elaboració pròpia

Sobre la utilització de la bicicleta, malgrat que el 67% dels enquestats diu disposar de bicicleta i el 94% sap conduir-la, els motius per la baixa utilització del mitjà són dispersos i no massa recolzats pels enquestats. Tan sols un 17% diu que és incòmode.

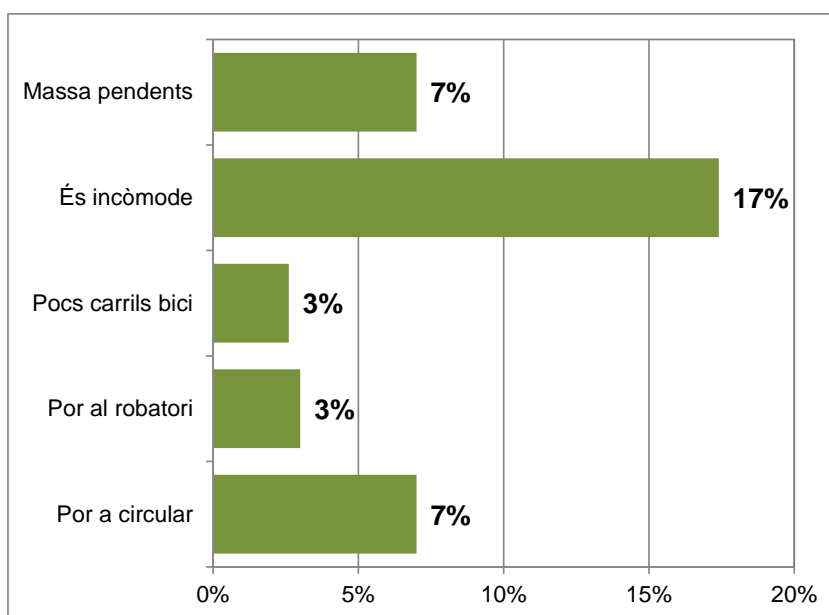


Fig. 4.1.2.6. Perquè no utilitza la xarxa ciclista (D'acord o no?).. Font: Elaboració pròpia

Els aspectes que millorarien de la xarxa ciclista són variats, però els que més suport reben tenen a veure amb la seguretat de la xarxa actual, ja sigui segregant els carrils o ampliant l'amplada actual i la seva accessibilitat.

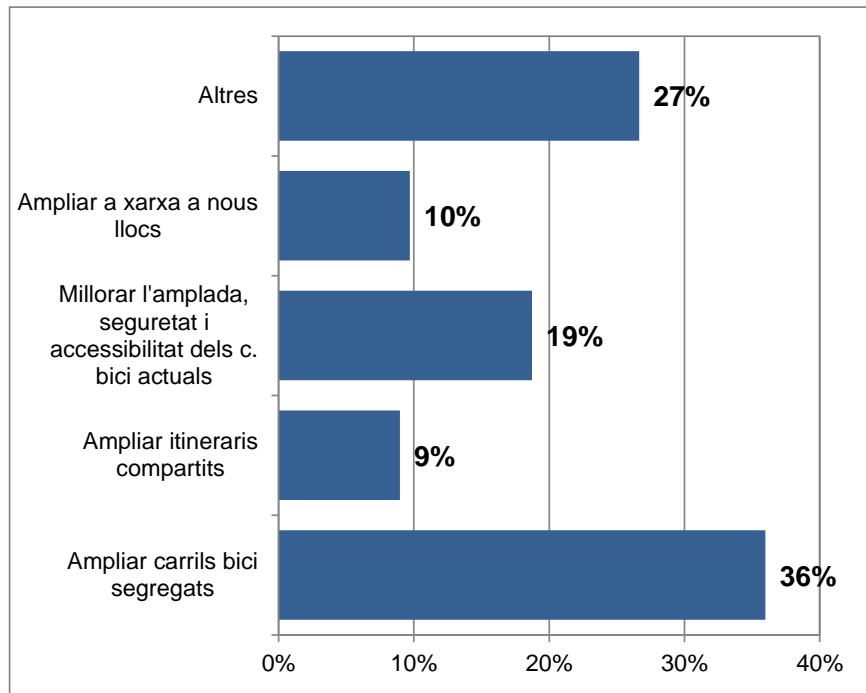
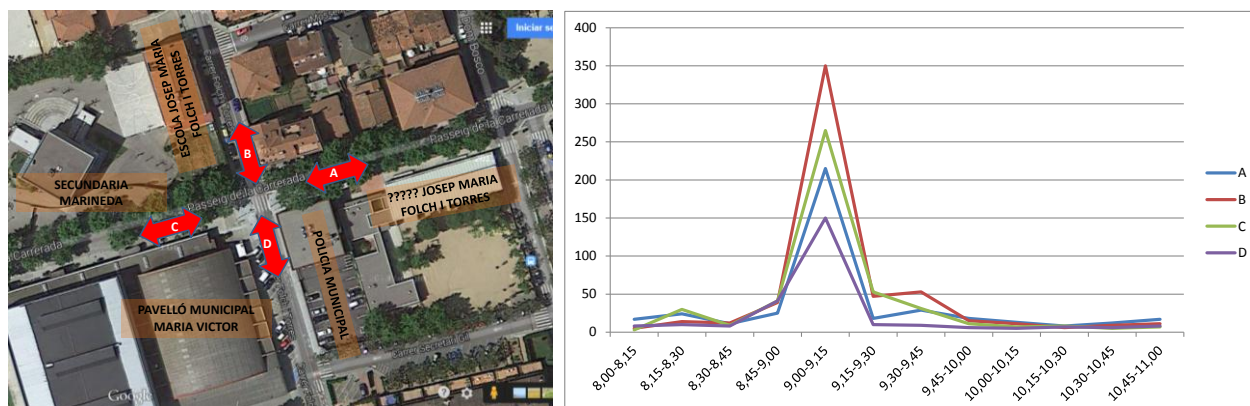


Fig. 4.1.2.7. Aspectes a millorar de la xarxa ciclista. Font: Elaboració pròpia

4.2. Desplaçaments a peu

A través de la realització d'aforaments per a vianants a les principals cruïlles del municipi, es pretén conèixer el nombre de vianants (flux) que camina per diferents carrers del municipi. L'objectiu no és disposar d'una aranya per a vianants del municipi, sinó tenir quantificat i caracteritzat els vianants que caminen en diferents hores i carrers per el municipi. En la fase de diagnosi, la demanda es relacionarà amb l'oferta i els centres de generació de viatges, donant lloc a la xarxa bàsica de vianants i la caracterització dels seus principals itineraris.

-Aforament Passeig Carrerada – Folch i Torres (8,00 – 11,00 hores)



A. Evolució horària: Hora punta fortament marcada per les entrades i sortides tant als centres formatius com al pavelló municipal concentrades entre les 8'45 i 9'15

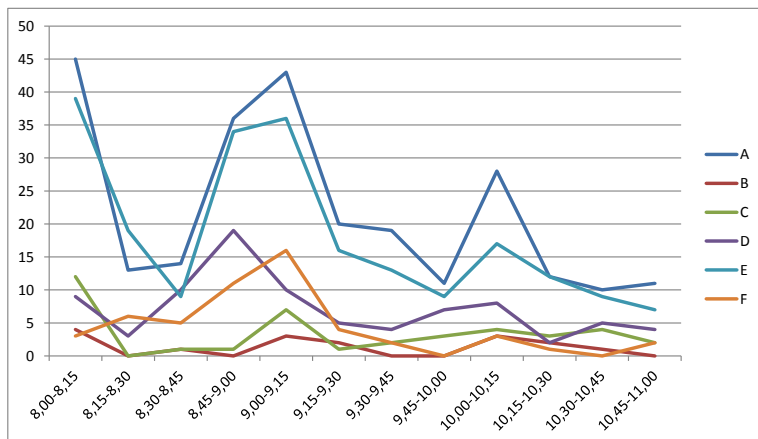
B. Tipus de vianants: Principalment estudiants i adults que fan d'acompanyants als centres educatius.

D. Origen – destinació: casa/treball – centres educatius

MOV	8,00-8,15	8,15-8,30	8,30-8,45	8,45-9,00	9,00-9,15	9,15-9,30	9,30-9,45	9,45-10,00	10,00-10,15	10,15-10,30	10,30-10,45	10,45-11,00	
A	17	24	11	25	215	18	29	18	13	8	12	17	407
B	5	14	12	39	350	47	53	15	11	6	9	11	572
C	3	30	9	41	265	53	31	11	7	8	5	7	470
D	8	10	8	41	150	10	9	6	5	7	6	8	268
	33	78	40	146	980	128	122	50	36	29	32	43	

Fig. 4.2.1. Nombre de vianants Passeig Carrerada – Folch i Torres. Font: Inventari EM

-Aforament Avinguda Diagonal – Dom Bosco (8-11 h del matí)



A. Evolució horària: Hores puntes i hores vall fortament marcades per les entrades i sortides als centres formatius de la zona

B. Tipus de vianants: Principalment estudiants i adults que acompanyen als estudiants als centres educatius.

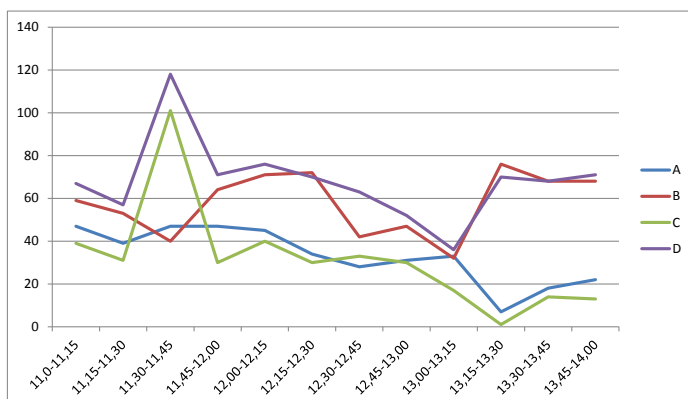
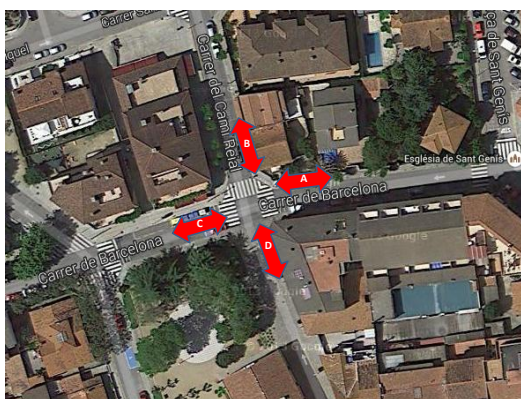
C. Origen - destinació: casa/treball – centres educatius

MOV	8,00-8,15	8,15-8,30	8,30-8,45	8,45-9,00	9,00-9,15	9,15-9,30	9,30-9,45	9,45-10,00	10,00-10,15	10,15-10,30	10,30-10,45	10,45-11,00
A	45	13	14	36	43	20	19	11	28	12	10	11
B	4	0	1	0	3	2	0	0	3	2	1	0
C	12	0	1	1	7	1	2	3	4	3	4	2
D	9	3	10	19	10	5	4	7	8	2	5	4
E	39	19	9	34	36	16	13	9	17	12	9	7
F	3	6	5	11	16	4	2	0	3	1	0	2
Total	112	41	40	101	115	48	40	30	63	32	29	26

262
16
40
86
220
53

Fig. 4.2.2. Nombre de vianants per trams Avinguda Diagonal – Dom Bosco. Font: Inventari EM

-Aforament Barcelona – Camí Reial (11-14 h del matí)



A. Evolució horària: hora punta entre 11'15 i 11'45 accés als diferents establiments de hostaleria per fer l'esmorzar.

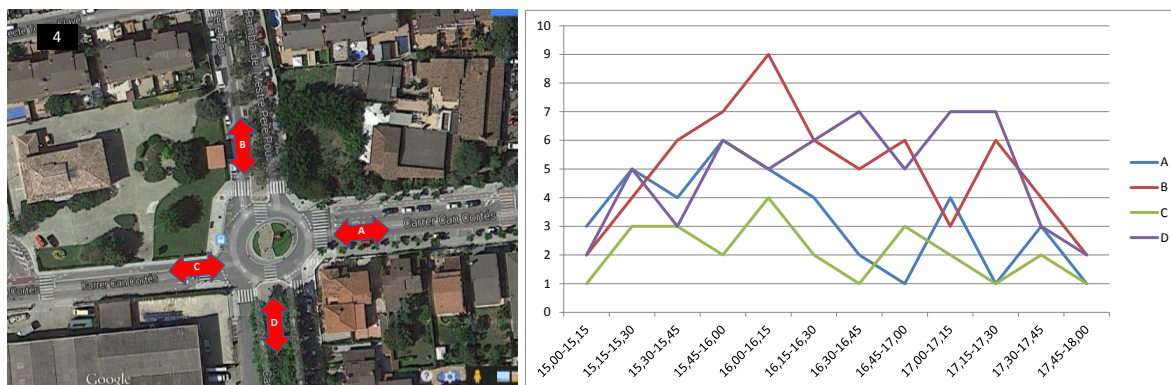
B. Tipus de vianants: Principalment treballadors i gent que fa la compra.

C. Origen - destinació: treball – establiment hostaleria (bars, forns,...)

MOV	11,0-11,15	11,15-11,30	11,30-11,45	11,45-12,00	12,00-12,15	12,15-12,30	12,30-12,45	12,45-13,00	13,00-13,15	13,15-13,30	13,30-13,45	13,45-14,00	
A	47	39	47	47	45	34	28	31	33	7	18	22	398
B	59	53	40	64	71	72	42	47	32	76	68	68	692
C	39	31	101	30	40	30	33	30	17	1	14	13	379
D	67	57	118	71	76	70	63	52	36	70	68	71	819
	212	180	306	212	232	206	166	160	118	154	168	174	

Fig. 4.2.3. Nombre de vianants per trams Barcelona – Camí Reial. Font: Inventari EM

-Aforament Can Cortés – Rambla Pere Pou (15 – 18h)



A. Evolució horària: Flux de vianants poc significatiu, mes o menys constant al llarg del període analitzat en tots els seus possibles itineraris

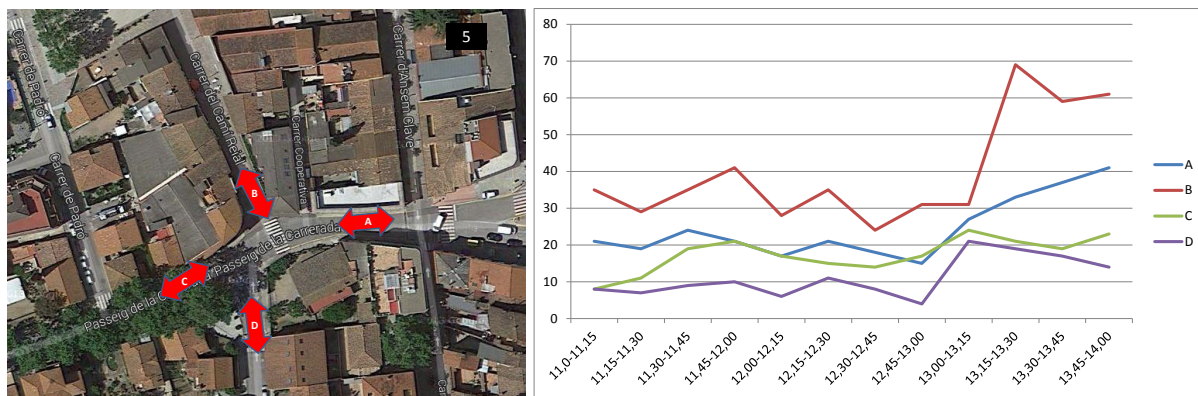
B. Tipus de vianants: Principalment residents de la zona.

C. Origen - destinació: Divers sense patró clar; casa/treball – casa-compres,...

MOV	15,00-15,15	15,15-15,30	15,30-15,45	15,45-16,00	16,00-16,15	16,15-16,30	16,30-16,45	16,45-17,00	17,00-17,15	17,15-17,30	17,30-17,45	17,45-18,00	
A	3	5	4	6	5	4	2	1	4	1	3	1	39
B	2	4	6	7	9	6	5	6	3	6	4	2	60
C	1	3	3	2	4	2	1	3	2	1	2	1	25
D	2	5	3	6	5	6	7	5	7	7	3	2	58
	8	17	16	21	23	18	15	15	16	15	12	6	

Fig. 4.2.4. Nombre de vianants per trams Can Cortés – Rambla Pere Pou. Font: Inventari EM

-Aforament Passeig Carrerada – Camí Reial (11 – 14h)



A. Evolució horària: Hora punta es concentra a partir de la 13'00 fins 13'30. La resta del període analitzat, el flux es manté mes o menys constant.

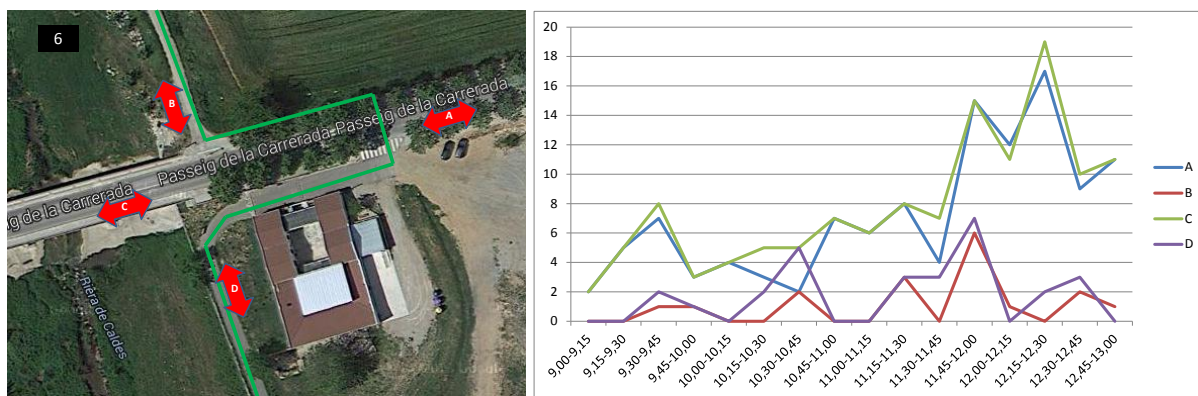
B. Tipus de vianants: Gestions, treball

C. Origen - destinació: des de zones d'aparcament cap al centre de vianants i activitat comercial de l'Av. Catalunya

MOV	11,0-11,15	11,15-11,30	11,30-11,45	11,45-12,00	12,00-12,15	12,15-12,30	12,30-12,45	12,45-13,00	13,00-13,15	13,15-13,30	13,30-13,45	13,45-14,00	
A	21	19	24	21	17	21	18	15	27	33	37	41	294
B	35	29	35	41	28	35	24	31	31	69	59	61	478
C	8	11	19	21	17	15	14	17	24	21	19	23	209
D	8	7	9	10	6	11	8	4	21	19	17	14	134
	72	66	87	93	68	82	64	67	103	142	132	139	

Fig. 4.2.5. Nombre de vianants per trams Passeig Carrerada – Camí Reial. Font: Inventari EM

-Aforament Passeig Carrerada-Riera de Caldes (9-13h, dissabte)



A. Evolució horària: el nombre de vianants va augmentant sobretot al llarg del Passeig Carrerada.

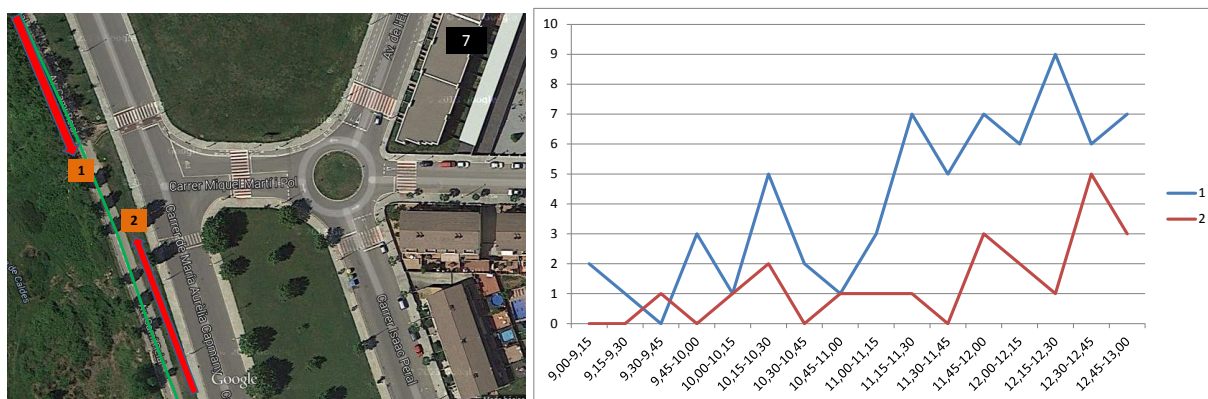
B. Tipus de vianants: Gestió compres (accés al Mercat ambulant) i en menor mesura gent activitat oci.

C. Origen - destinació: recorregut longitudinal de la via verda i domicili-compres.

MOV	9,00-9,15	9,15-9,30	9,30-9,45	9,45-10,00	10,00-10,15	10,15-10,30	10,30-10,45	10,45-11,00	11,00-11,15	11,15-11,30	11,30-11,45	11,45-12,00	12,00-12,15	12,15-12,30	12,30-12,45	12,45-13,00	
A	2	5	7	3	4	3	2	7	6	8	4	15	12	17	9	11	115
B	0	0	1	1	0	0	2	0	0	3	0	6	1	0	2	1	17
C	2	5	8	3	4	5	5	7	6	8	7	15	11	19	10	11	126
D	0	0	2	1	0	2	5	0	0	3	3	7	0	2	3	0	28
	4	10	18	8	8	10	14	14	12	22	14	43	24	38	24	23	

Fig. 4.2.6. Nombre de vianants per trams Passeig Carrerada-Riera de Caldes. Font: Inventari EM

-Aforament Riera de Caldes – Miquel Martí i Pol (9-13h, dissabte)



A. Evolució horària: A mesura que va passant el matí, el nombre de vianants augmenta de manera poc significativa.

B. Tipus de vianants: activitat lleure.

C. Origen – destinació : recorregut longitudinal de la via verda.

MOV	9,00-9,15	9,15-9,30	9,30-9,45	9,45-10,00	10,00-10,15	10,15-10,30	10,30-10,45	10,45-11,00	11,00-11,15	11,15-11,30	11,30-11,45	11,45-12,00	12,00-12,15	12,15-12,30	12,30-12,45	12,45-13,00	
1	2	1	0	3	1	5	2	1	3	7	5	7	6	9	6	7	65
2	0	0	1	0	1	2	0	1	1	1	0	3	2	1	5	3	21
	2	1	1	3	2	7	2	2	4	8	5	10	8	10	11	10	

Fig. 4.2.7. Nombre de vianants per trams Riera de Caldes – Miquel Martí i Pol. Font: Inventari EM

4.3. Desplaçaments en bicicleta

S'han realitzat aforaments en dia feiner a diverses cruïlles amb oferta per a bicicletes i dos aforaments a la via verda en dissabte.

Els aforaments realitzats en dia feiner posen de relleu que la utilització de la bicicleta no està molt generalitzada entre la població del municipi, si bé cal destacar que la recollida d'informació s'ha realitzat durant el mes de desembre i el fred hagi influït alhora d'utilitzar-la. Tanmateix, aquesta situació climatològica pot extrapolar-se a gairebé la meitat de l'any.

Cal destacar que al llarg dels aforaments realitzats s'ha assolit una xifra molt semblant entre els aforaments en dia feiner. En tots ells, s'ha detectat entre 20 i 30 ciclistes per punt, el que pot equivaldre a deduir que siguin els mateixos o una xifra no molt diferent.

A continuació es detalla una mostra representativa dels aforaments realitzats. La resta es troben en els annexes.

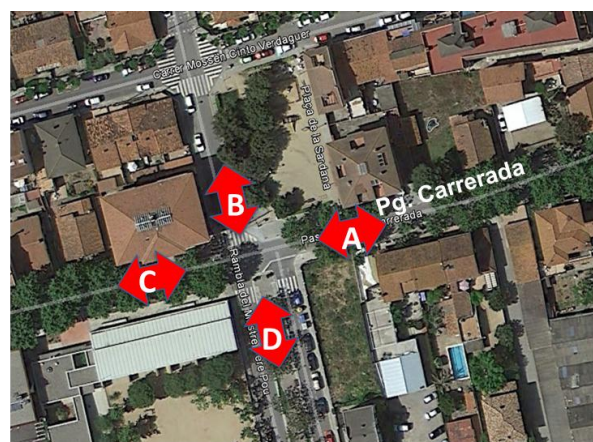
-Aforament Dom Bosco – Passeig Carrerada (de 15 a 18h)

A. 20 bicicletes en 3 hores.

B. Majoritàriament, es circula de baixada per Dom Bosco i es continua per la Rambla Pere Pou.

C. El perfil d'usuari és estudiant.

D. La major part de bicicletes que circulen per el Pg. De la Carrerada ho han fet a través de la vorera



MOV	15,00-15,15	15,15-15,30	15,30-15,45	15,45-16,00	16,00-16,15	16,15-16,30	16,30-16,45	16,45-17,00	17,00-17,15	17,15-17,30	17,30-17,45	17,45-18,00	TOTAL
A	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	7
B	2	3	0	2	1	0	1	0	0	2	1	1	13
C	1	2	0	2	0	1	1	1	1	0	0	0	9
D	2	0	0	1	1	0	1	1	1	1	2	1	11
TOTAL	18			10			12						40

Fig. 4.3.1. Nombre de bicicletes per trams Dom Bosco – Passeig Carrerada. Font: Inventari EM

-Aforament Av. Diagonal – Dr. Navarro

- A. 23 bicicletes en 3 hores.
- B. La major part dels usuaris són estudiants que accedeixen a l'escola a través de l'Avinguda Diagonal, tant per la vorera com per el carril bici.
- C. S'ha detectat usaries amb carro de la compra pe el carril bici en direcció al Mercadona.

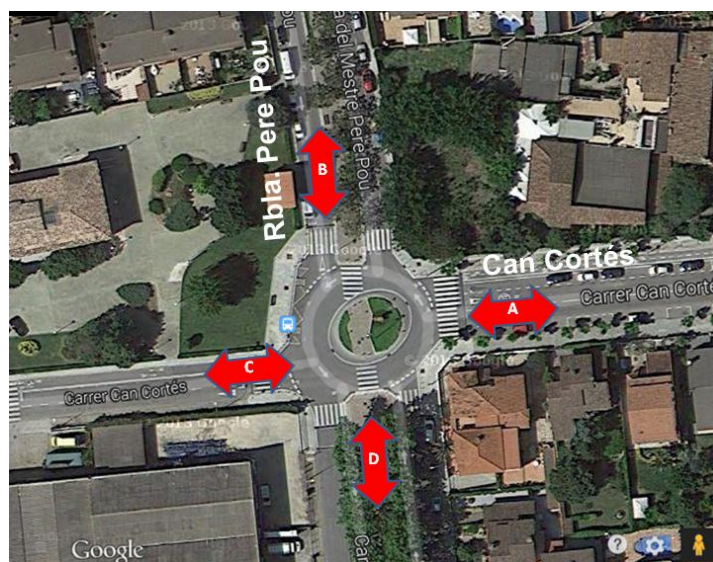


MOV	8,00-8,15	8,15-8,30	8,30-8,45	8,45-9,00	9,00-9,15	9,15-9,30	9,30-9,45	9,45-10,00	10,00-10,15	10,15-10,30	10,30-10,45	10,45-11,00	TOTAL
A	2	3	4	2	1	1	1	1	1	1	2	1	20
B										1			1
C			1										1
D							1						1
E	3	3	3	2	1	1		1	1	2	2	2	21
F	1											1	2
TOTAL	24			8			14			46			

Fig. 4.3.2. Nombre de bicicletes per trams Av. Diagonal – Dr. Navarro. Font: Inventari EM

-Aforament Can Cortés – Rambla Pere Pou

- A. 24 bicicletes en 3 hores.
- B. La major part dels usuaris són estudiants que surten d'escola en bici procedents de la Rambla Pere Pou i que es dirigeixen cap al sud del municipi
- C. Al tram de la Rambla, la major part dels ciclistes circulen per la mitjana destinada als vianants, no per la calçada on es troba senyalitzat.



MOV	15,00-15,15	15,15-15,30	15,30-15,45	15,45-16,00	16,00-16,15	16,15-16,30	16,30-16,45	16,45-17,00	17,00-17,15	17,15-17,30	17,30-17,45	17,45-18,00	TOTAL
A	2			1	1							1	5
B		4	3	1	2		3	2	1		2	1	19
C						1	2	1	1				5
D	2	4	3	1	1	1	2	1	1		2	1	19
TOTAL	21			17			10			48			

Fig. 4.3.3. Nombre de bicicletes per trams Can Cortès – Rambla Pere Pou. Font: Inventari EM

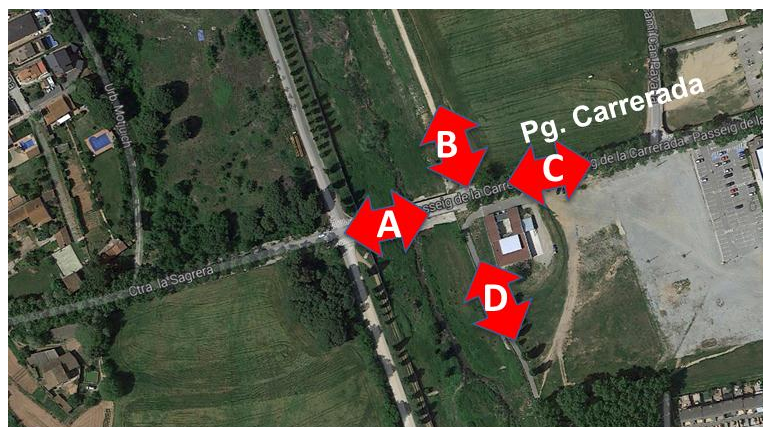
En dissabte, els aforaments de la via verda de la Riera de Caldes posen de relleu que aproximadament uns 50 ciclistes utilitzen la via verda durant un matí de dissabte en període hivernal. Tots els moviments detectats a la via, en el punt de connexió amb Martí i Pol, són nord – sud o al revés. En cap cas, s'ha detectat una bicicleta que accedeixi o surti de la part urbana. No així, en l'aforament del Passeig de la Carrerada on un grup de ciclistes creuen el pont i es dirigeixen cap a la part urbana del municipi.

-Aforament Passeig de la Carrerada – Riera de Caldes

A. 50 bicicletes en 3 hores.

B. La major part d'usuaris van equipats amb material exclusiu de bicicletes BTT, el que denota que el pas per aquest punt forma part d'una ruta d'oci esportiu, no tant lligat amb la mobilitat urbana del municipi.

C. No es detecten conflictes amb els vianants, donat que la velocitat de les bicicletes no és massa elevada.



MOV	10,00-10,15	10,15-10,30	10,30-10,45	10,45-11,00	11,00-11,15	11,15-11,30	11,30-11,45	11,45-12,00	12,00-12,15	12,15-12,30	12,30-12,45	12,45-13,00	TOTAL
A				12	1	2	2		3	2	1		23
B		3	2		2	6	2	2	5	2	2		26
C				12	1	1	6	2			2		24
D		3	2		4	5	4		6	2	1		27
TOTAL	34			40				26			100		

Fig. 4.3.4. Nombre de bicicletes per trams Passeig de la Carrerada – Riera de Caldes. Font: Inventari EM

4.4. Desplaçaments en transport col·lectiu

4.4.1. Mobilitat en autobusos urbans

L'entrada en vigor del bitllet promocional (3€/10 viatges) a finals de 2011, va generar un increment de demanda del 130% l'any 2012 respecte el 2011. L'any 2013, el nombre de viatgers ha augmentat un 50% respecte el 2012, passant dels 11.878 viatgers/any als 17.869 viatgers/any.

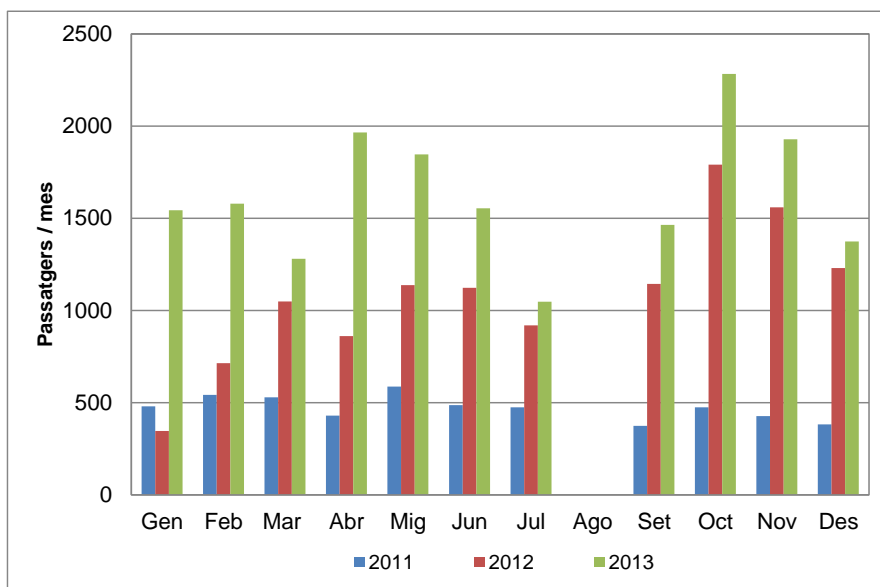


Fig. 4.4.1.1. Demanda del servei urbà. Font: Ajuntament PSiP

L'increment de la demanda es deu fonamentalment a l'entrada en vigor del bitllet promocional que l'any 2013 representa un 86% dels viatges que realitza el bus urbà.

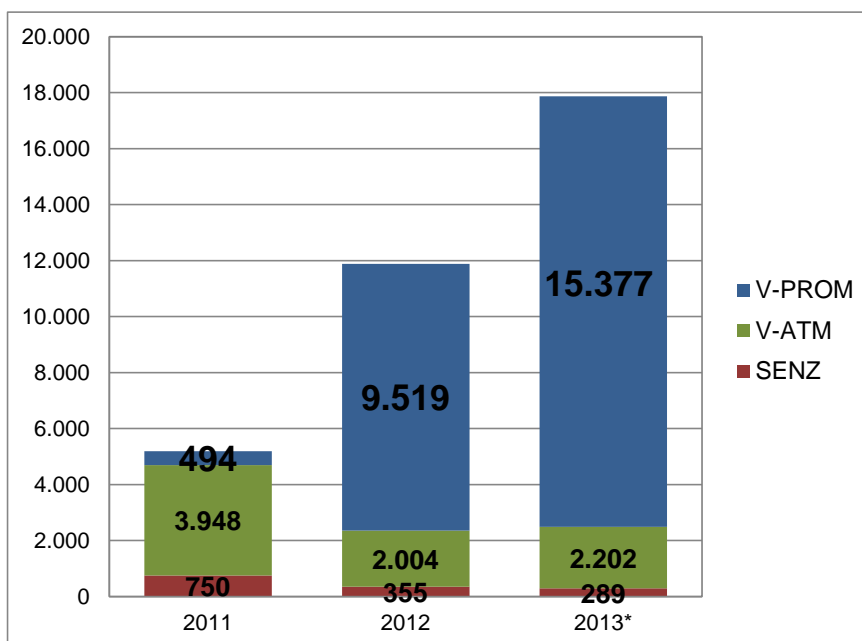


Fig. 4.4.1.2. Passatgers per tipus de tarifa. Font: Ajuntament PSiP

4.4.2. Mobilitat en autobusos interurbans

A partir de les dades facilitades per l'ATM. Fins l'any 2008, la demanda creixia a l'entorn d'un 8% anual. A partir de llavors, la crisi econòmica atura aquesta tendència. A partir de l'any 2011, la millora dels serveis, fa recuperar la demanda per sobre dels valors assolits abans de l'any 2009.

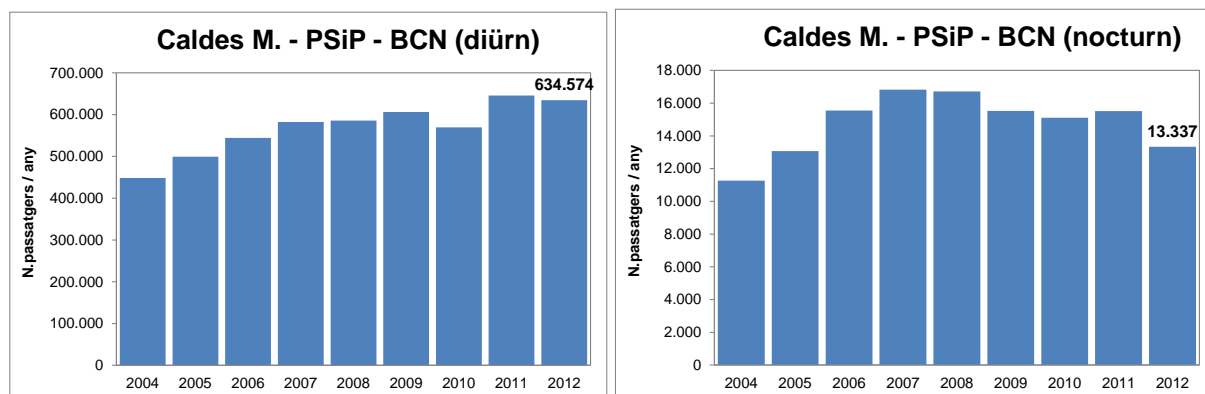


Fig. 4.4.2.1. Demanda de les línies Caldes – BCN (autopista + crta.). Font: ATM

Les dades de demanda de les línies de Sabadell i Mollet tenen una variació en els últims anys que respongui probablement a canvis de recorregut o de freqüència de pas. Tanmateix, en el cas de la línia de Sabadell, després d'uns anys de forta baixada, s'ha estabilitzat la demanda en els últims anys. En el cas de la línia de Mollet, lligada a l'Hospital de referència, ha augmentat progressivament la demanda des de l'any 2010.

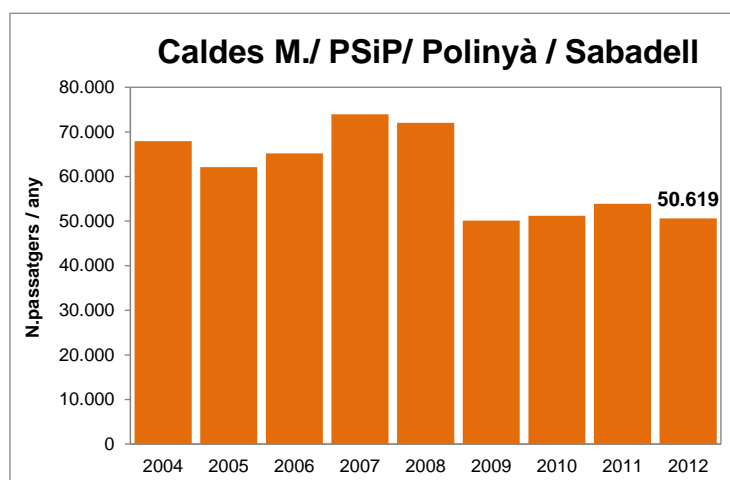


Fig. 4.4.2.2. Demanda de la línia Caldes M. / Sabadell. Font: ATM

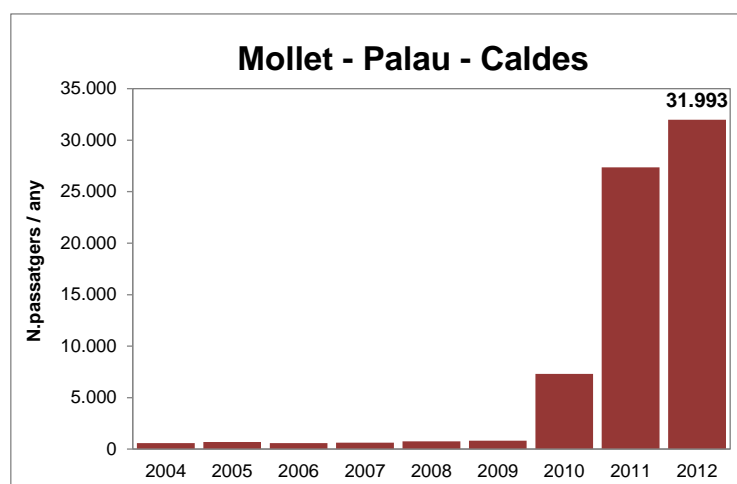


Fig. 4.4.2.3. Demanda de la línia Mollet – Caldes de M. Font: ATM

4.4.3. Accessibilitat als polígons industrials

En el treball *Accessibilitat en transport públic col·lectiu als polígons d'activitat econòmica (PAE) de la RMB*, realitzat durant l'any 2013 per el Pacte Industrial de la RMB i l'ATM, es realitza un diagnòstic sobre l'accessibilitat als PAE del municipi.

En concret, es comenta que tot i una ocupació en sòl de només 133 ha, els 5 PAE de PSiP ocupen més de 3.300 treballadors, en un municipi amb 14.454 hab. Tal i com s'ha comentat en l'apartat socioeconòmic, un gran nombre d'ells prové d'altres municipis, ja que l'índex d'autosuficiència és molt baix, del 32%.

Els PAE del municipi tenen una accessibilitat acceptable en transport públic col·lectiu (TPC), segons els paràmetres establerts en aquest treball i que compara els PAE dels municipis de la RMB. Aquest fet es deu gràcies a les parades d'autobús interurbà que hi ha al llarg de l'Av. Catalunya. El polígon Riera de Caldes és el més gran i el que agrupa gairebé la totalitat de treballadors industrial del municipi. L'accessibilitat en TPC en determinades zones del polígon és bona.

Tres dels PAE disposen d'accés específic a peu amb el nucli urbà. El treball comenta que cap dels PAE presenta accés específic per a bicicletes, si bé és cert que s'hi pot accedir través de itinerari compartit i fins i tot a través de la via verda.

Nom PAE	Superfície (ha)	Nombre treballadors	Mitjana iATPC PAE	Grau iATPC PAE
Can Cortès	12,48	217	164	Acceptable
Can Burgués	5,96	-	50	Acceptable
Palau Industrial	6,56	12	86	Acceptable
Riera de Caldes	105,31	3.089	152	Acceptable
Avinguda Navarra	3,14	-	96	Acceptable

Fig. 4.4.3.1. Dades dels PAE de PSiP. Font: Accessibilitat en transport públic col·lectiu als polígons d'activitat econòmica (PAE) de la RMB (ALG)

4.5. Desplaçaments en vehicle privat motoritzat

4.5.1. Pla d'aforaments i resultats

El treball compte amb una extens recollida de dades que es compon de:

-Aforaments automàtics realitzats al llarg de 24 hores on s'obté:

1. Evolució horària del nombre de vehicles que circulen per una secció,
2. Composició: Vehicles totals, lleugers i pesants.
3. Detecció de les hores puntes i hores valls
4. Informació per construir els coeficients d'hora per calibrar els aforaments manuals.

Aforaments automàtics			
num	Cruïlla	Moviments	franja horària
1	Pg. Carraderra entre carrer Folch i Torres i carrer Paverna	2	24h
2	Avda. Camí Real entre carrer Orfabreria i carrer Forja	2	24h
3	Carrer Can Cortés entre carrer Cierva i carrer Folch i Torres	2	24h
4	Avda. de l'Ebre entre carrer Monolit i carrer de la Industria	2	24h
5	Carrer Barcelona entre carrer Doctor Navarro i camí Real	1	24h

Aforamentsexterns (Diba i GenCat)			
num	Cruïlla	Moviments	franja horària
1	B-143, km 7'8 (Avda. Catalunya); entre Arquitecte Falguera i carrer Pujada	2	cobertura 24h
2	B-143, km 5'4; entre la C-59 i el carrer Orfabreria	2	cobertura 24h
3	C-59, km 10 (Variant de Palau); entre C-155 i Avda. Folch i Torres	2	cobertura 24h

Fig. 4.5.1.1. Localització dels aforaments automàtics. Font: Elaboració pròpia

-Aforaments manuals que permeten obtenir la distribució dels fluxos a partir d'un comptatge de 4 hores als moviments que es produeixen a les principals cruïlles del municipi.

Aforaments manuals			
num	Cruïlla	Moviments	franja horària
1	Avda. Catalunya - Carrer Can Cortés	6	tarda 14 a 18 h.
2	Carrer Sant Joan - C. Miquel Martí i Pol	9	matí 8 a 12 h.
3	Carrer Sant Joan - Carrer del Sud	12	matí 8 a 12 h.
4	Avda. Catalunya - Avda. Folch i Torres - C. Dalt	12	tarda 14 a 18 h.
5	Rambla Sol - C. Molí	13	matí 8 a 12 h.
6	C. Can Cortés - Isaac Peral - Pere Pou	12	tarda 14 a 18 h.
7	Avda Diagonal - Dom Bosco - Tarradelles - Doctor Navarro	11	matí 8 a 12 h.
8	C. Industria - Fleming - Capmany	12	matí 8 a 12 h.
9	Pg. Carraderra - Rambla Pere Pou	9	tarda 14 a 18 h.
10	Avda. Falguera - Carrer del Sol - Avda. Sol	9	matí 8 a 12 h.
11	Pg. Carrerada - Avda. Catalunya	8	matí 8 a 12 h.
12	Avda. Catalunya - Carrer del Sud	6	matí 8 a 12 h.
13	Avda. Catalunya - Carrer de Barcelona	6	matí 8 a 12 h.
14	Avda. Catalunya - C. Viver - C. Arquitecte Falguere	12	matí 8 a 12 h.

Fig. 4.5.1.2. Localització dels aforaments manuals. Font: Elaboració pròpia

Els resultats dels aforaments automàtics posen de relleu, la baixa intensitat de trànsit als principals carrers i accessos del municipi. A continuació es detallen els resultats obtinguts:

Resultats: Aforaments automàtics (IMD)					
num	Cruïlla	Sentit	Lleugers	Pesants	Vehicles
1	Pg. Carradera	Carrer Folch	2.370	104	2.474
		Carrer Paverna	2.368	100	2.468
			4.738	204	4.942
2	Avda. Camí Real	Carrer Forja	1.964	226	2.190
		Carrer Orfabreria	2.459	274	2.733
			4.423	500	4.923
3	Carrer Can Cortés	Carrer Cierva	1.260	79	1.339
		Carrer Folch i Torres	1.971	93	2.064
			3.231	172	3.403
4	Avda. de l'Ebre	Carrer Monolit	1.098	65	1.163
		Carrer Industria	606	37	643
			1.704	102	1.806
5	Carrer Barcelona entre carrer Doctor Navarro i	Camí Real	2.809	85	2.894
			2.809	85	2.894

Num.	Tram	Sentit	Lleugers	Pesants	Vehicles
1	Av. Catalunya pk. 7,8 (Aq.Falguera)	Centre	4.584	221	4.805
		Caldes M.	4.985	240	5.225
			9.569	461	10.030
2	Av. Catalunya pk. 5,4 (Orfebreria)	Centre	6.990	415	7.405
		Mollet V.	7.110	422	7.532
			14.101	836	14.937

Fig. 4.5.1.3. Resultats dels aforaments automàtics. Font: Elaboració pròpia

Tots els aforaments registren un percentatge de vehicles pesants que no supera el 6%, a excepció del situat a l'Av. Camí real (accés al municipi a través del polígon industrial) que es situa al 10%.

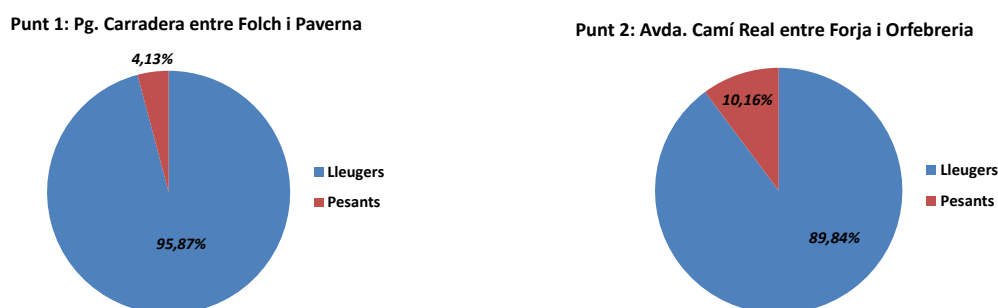


Fig. 4.5.1.4. Composició del trànsit en 2 punts d'aforament automàtic. Font: Elaboració pròpia

Com a exemple dels resultats obtinguts en els aforaments automàtics, es mostra a continuació el resultat de l'aforament situat al Passeig de la Carradera en el pont de la Riera de Caldes (d'entrada i sortida)

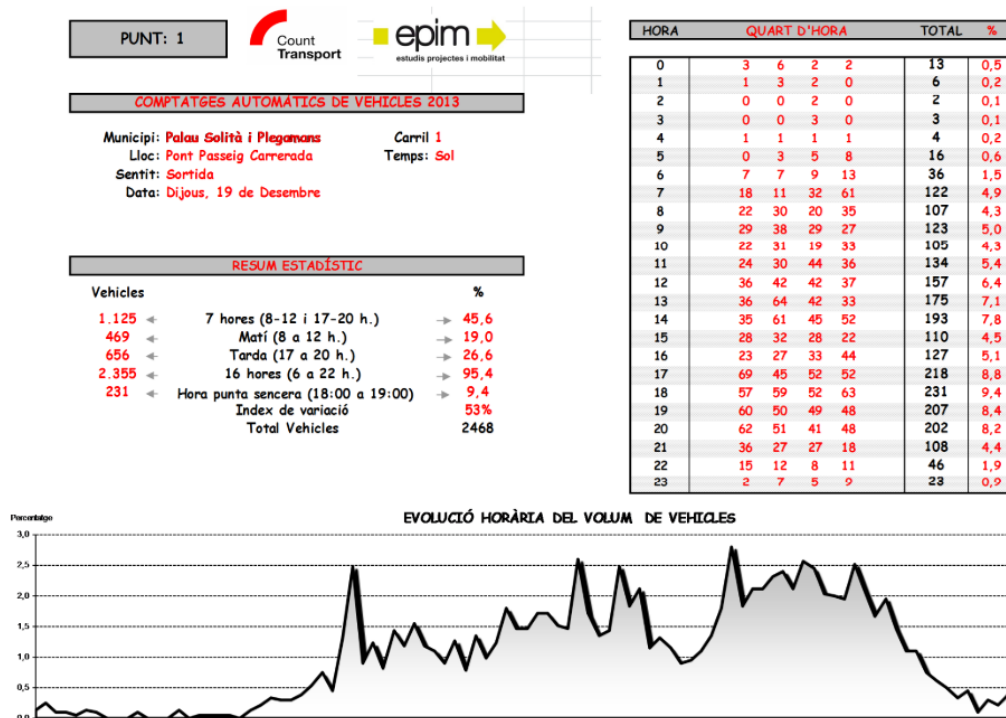
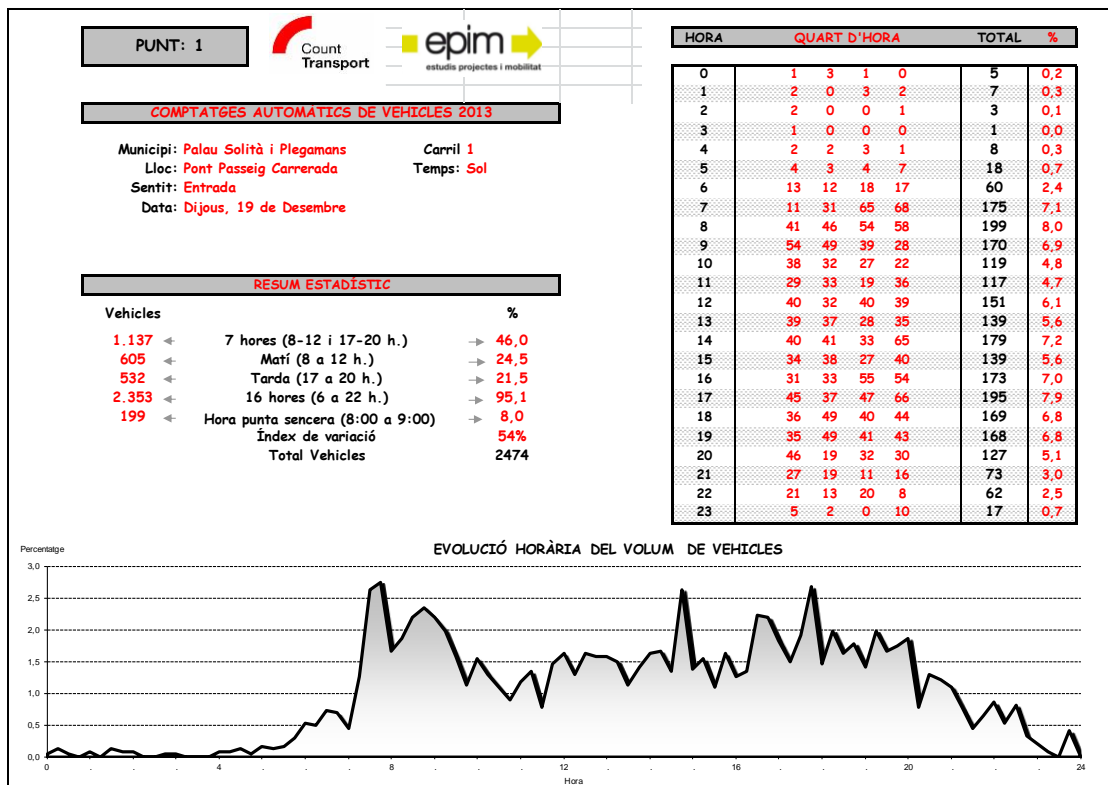
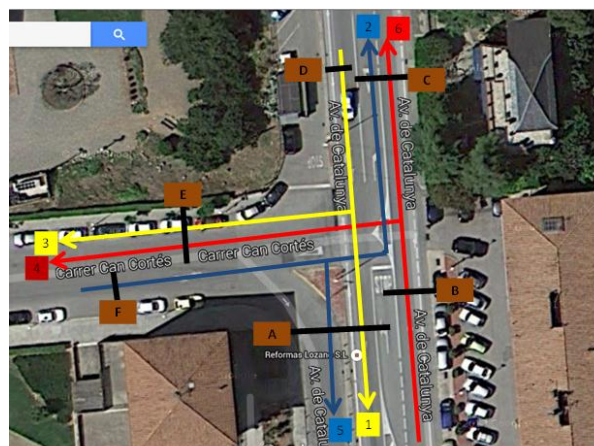


Fig. 4.5.1.5. Detall de l'aforament automàtic del Pg. Carrerada (pont riera Caldes). Font: Elaboració pròpia

Com a exemple dels resultat obtinguts en els aforaments manuals de vehicles, es mostra el punt de l'Avinguda Catalunya amb el Passeig de la Carrerada:



Mov: 3						Mov: 4					
Tipus:		Vehicles				Tipus:		Vehicles			
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL
6-7					0	6-7					0
7-8					0	7-8					0
8-9					0	8-9					0
9-10					0	9-10					0
10-11					0	10-11					0
11-12					0	11-12					0
12-13					0	12-13					0
13-14					0	13-14					0
14-15	6	9	12	11	38	14-15	12	19	24	21	76
15-16	9	19	11	11	50	15-16	21	23	19	29	92
16-17	24	17	24	14	79	16-17	28	21	24	20	93
17-18	22	31	25	34	112	17-18	35	39	44	37	155
18-19					0	18-19					0
19-20					0	19-20					0
20-21					0	20-21					0
21-22					0	21-22					0
22-23					0	22-23					0
Total de:	0				0	Total de:	0				0
Total de:	14 a 18 h.				279	Total de:	14 a 18 h.				416

Data: 10 Decembre 2013 Dimarts
Lloc: Avda. Catalunya - Carrer Can Cortés

Mov: 1						Mov: 2					
Tipus:		Vehicles				Tipus:		Vehicles			
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL
6-7					0	6-7					0
7-8					0	7-8					0
8-9					0	8-9					0
9-10					0	9-10					0
10-11					0	10-11					0
11-12					0	11-12					0
12-13					0	12-13					0
13-14					0	13-14					0
14-15	72	80	91	86	329	14-15	51	93	87	108	339
15-16	99	93	89	95	376	15-16	81	85	76	71	313
16-17	112	94	91	116	413	16-17	81	92	106	89	368
17-18	112	107	86	108	413	17-18	144	139	142	157	582
18-19					0	18-19					0
19-20					0	19-20					0
20-21					0	20-21					0
21-22					0	21-22					0
22-23					0	22-23					0
Total de:	0				0	Total de:	0				0
Total de:	14 a 18 h.				1531	Total de:	14 a 18 h.				1263

Municipi: Palau Solità i Plegamans

Mov: 5						Mov: 6					
Tipus:		Vehicles				Tipus:		Vehicles			
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL
6-7					0	6-7					0
7-8					0	7-8					0
8-9					0	8-9					0
9-10					0	9-10					0
10-11					0	10-11					0
11-12					0	11-12					0
12-13					0	12-13					0
13-14					0	13-14					0
14-15	13	10	8	17	48	14-15	5	9	12	8	34
15-16	9	16	14	16	55	15-16	3	4	10	8	25
16-17	16	15	12	9	52	16-17	4	6	14	8	32
17-18	19	11	19	23	72	17-18	4	5	5	2	16
18-19					0	18-19					0
19-20					0	19-20					0
20-21					0	20-21					0
21-22					0	21-22					0
22-23					0	22-23					0
Total de:	0				0	Total de:	0				0
Total de:	14 a 18 h.				227	Total de:	14 a 18 h.				107

Avda. Catalunya - Carrer Can Cortés

Municipi: Palau Solità i Plegamans

VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

Moviment	Coef. T	14 a 18 h.	24 Hores
1	0,274	1.531	5.588
2	0,274	1.263	4.609
3	0,274	279	1.018
4	0,274	416	1.518
5	0,274	227	828
6	0,274	107	391

VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

Secció	Coef. T	14 a 18 h.	24 Hores
A	0,274	1.758	6.416
B	0,274	1.679	6.128
C	0,274	1.370	5.000
D	0,274	1.810	6.606
E	0,274	695	2.536
F	0,274	334	1.219

Fig. 4.5.1.6. Detall de l'aforament manual de l'Av. Catalunya – Can Cortés. Font: Elaboració pròpia

Per tal de determinar l'hora punta, es calcula el % del total de vehicles que representarà les hores que s'aforaran amb els aforaments manuals. En el cas de PSiP, serà de 8,00 a 12,00 (0,262) i de 14,00 a 18,00 (0,274).

Fruit d'aquest càlcul amb les dades de tots els aforaments automàtics, es determina que l'hora punta es correspon a entre 9 i 10h del matí, situant-se al 8% de totes les hores del dia. Aquest percentatge equival a una hora punta poc elevada.

Principals vies accessibilitat	Intensitats (IMD)
Variant (C-59)	10.000 vehicles dia per sentit
C-155	3.800 vehicles dia per sentit
Avda Catalunya	4.500 a 7.500 vehicles dia per sentit

	Vies principals del municipi	Intensitats (IMD)
SENTIT LONGITUDINAL	Pg Carrareda	2.300 a 3.300 vehicles sentit Avda. Catalunya
	Pg Carrareda	400 a 3.300 vehicles sentit Sagrera
	Carrer Can Cortés	1.200 a 2.000 vehicles sentit Avda. Catalunya
	Carrer Can Cortés	1.300 a 2.500 vehicles sentit Sagrera
	Carrer Indústria	800 a 2.100 vehicles sentit Avda. Catalunya
	Carrer Indústria	500 a 1.800 vehicles sentit Sagrera
	Carrer Sud	700 a 800 vehicles sentit Avda. Catalunya
	Carrer Sud	800 a 900 vehicles sentit Riera
	Carrer Arquitecte Falguera	800 a 1.200 vehicles sentit Avda. Catalunya
	Carrer Arquitecte Falguera	800 a 1.100 vehicles sentit Riera
VERTICAL	Rambla del Sol	1.400 vehicles sentit nord
	Rambla del Sol	500 a 1.700 vehicles sentit Sud
	Avda Diagonal	800 a 1.900 vehicles sentit nord
	Avda Diagonal	800 a 1.900 vehicles sentit Sud
	Rambla Mestre Pere Pou	600 a 900 vehicles sentit nord
	Rambla Mestre Pere Pou	1.400 a 1.800 vehicles sentit Sud
	Avda Camí Real	2.300 a 2.700 vehicles sentit nord
	Avda Camí Real	2.100 a 2.200 vehicles sentit Sud

Fig. 4.5.2.2. IMD a diferents vies. Font: Elaboració pròpia

El càlcul de l'hora punta s'ha establert a partir de la mitjana ponderada dels diferents punts aforats amb aforaments automàtics. L'hora punta es situa entre les 9,00 i les 10,00 hores i representa el 8% del total del dia

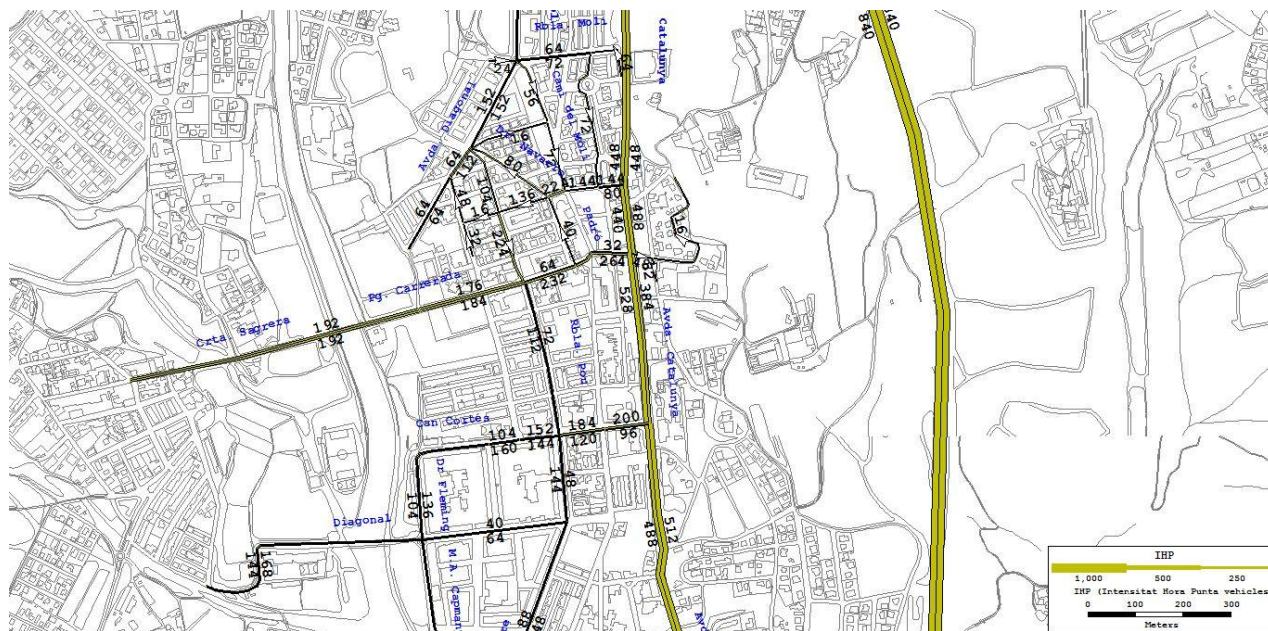


Fig. 4.5.2.3. Volum de trànsit diari en hora punta. Font: Elaboració pròpia

4.5.3. Itinerari de vehicles pesats

La major part dels pesants que accedeixen al Polígon accedeixen per l'Avinguda Catalunya entre el 4'5 i 5'5% del trànsit de la via, el que equival a uns 700 pesants dia ambdós sentits

Els pesants de pas no passen per dins del municipi sinó que ho fan per la variant (9'80% del total de vehicles; més o menys uns 1.000 pesants ambdós sentits)

Pel que fa a les vies de l'interior del municipi, els aforaments automàtics han detectat que mes o menys el 5% del total de vehicles fa referencia al pesants.

Pel que fa a les vies que conformen el polígon, el % del pesants augmenta fins el 10%, com es el cas de l'Avinguda del Camí Reial on el 10'16% són pesants (de 2.4923, 500 són pesants)

L'hora punta dels pesants es situa a les 11,00 del matí i representa el 9'69%

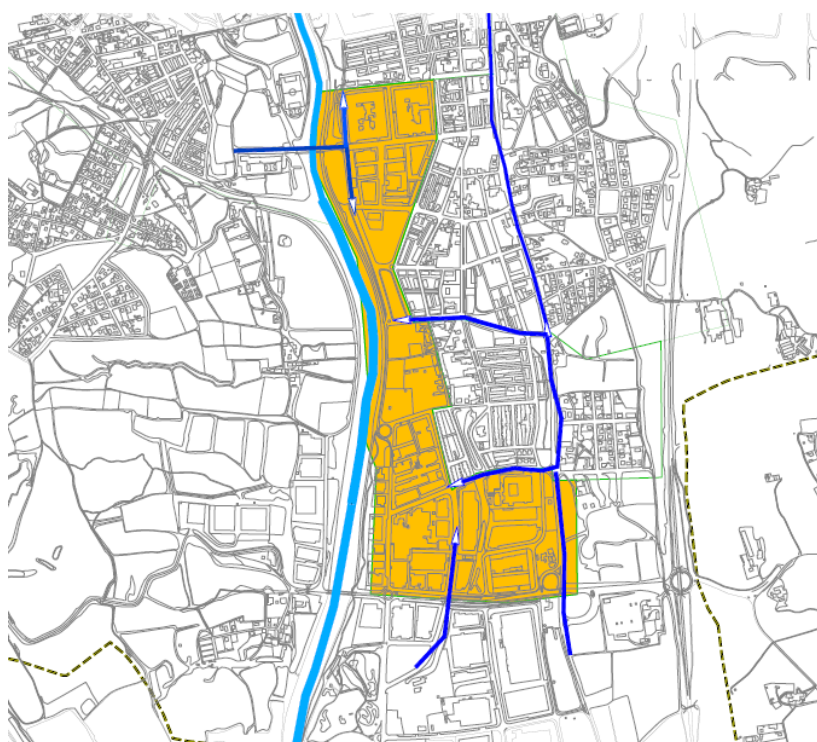


Fig. 4.5.3.1. Itineraris principals dels vehicles pesants. Font: Elaboració pròpia

4.5.4. Anàlisi de velocitats

A través dels aforaments automàtics s'han mesurats les velocitats dels diferents vehicles que circulaven pels punts seleccionats. L'objectiu es conèixer a quina circulació circulen la major part dels vehicles que circulen per aquell punt i si es detecten velocitats que puguin derivar amb problemes relacionats amb la seguretat vial com a conseqüència d'un excés de velocitat.

Els punts on s'han pres les mesures de velocitat es mostren a continuació en la següent figura:

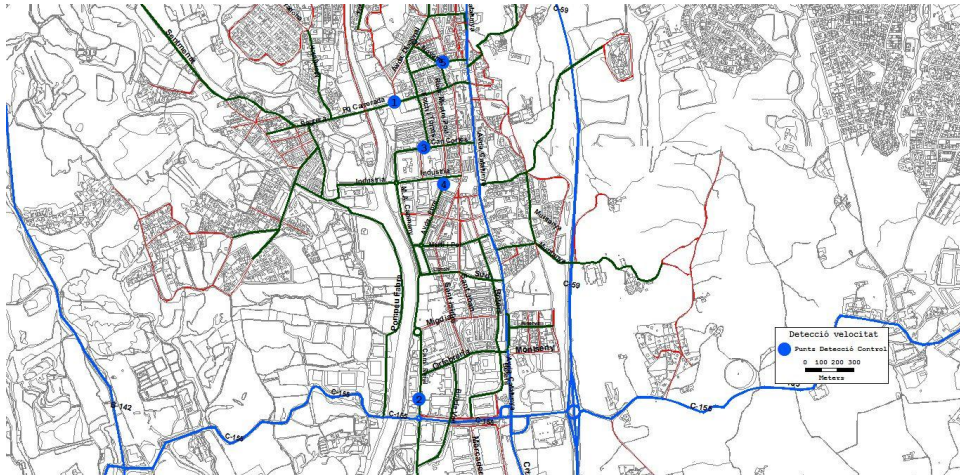


Fig. 4.5.4.1. Punts detecció de velocitat. Font: Elaboració pròpia

1. Passatge Carrerada entre el carrer Folch i Torres i carrer Can Pavana (en els dos sentits de la marxa).
2. Avinguda Camí Reial entre carrer la Forja i carrer Orfebreria (en els dos sentits de la marxa).
3. Carrer Can Cortés entre carrer de la Cierva i carrer Folch i Torres (en els dos sentits de la marxa).
4. Avinguda de l'Ebre entre el carrer Monòlit i carrer Indústria (en els dos sentits de la marxa).
5. Carrer Barcelona entre carrer Doctor Navarro i carrer del Camí Reial sentit Camí Reial.

A continuació es mostra a través d'unes figures els percentatges dels vehicles corresponents a cadascun dels intervals de velocitat que s'han considerat:

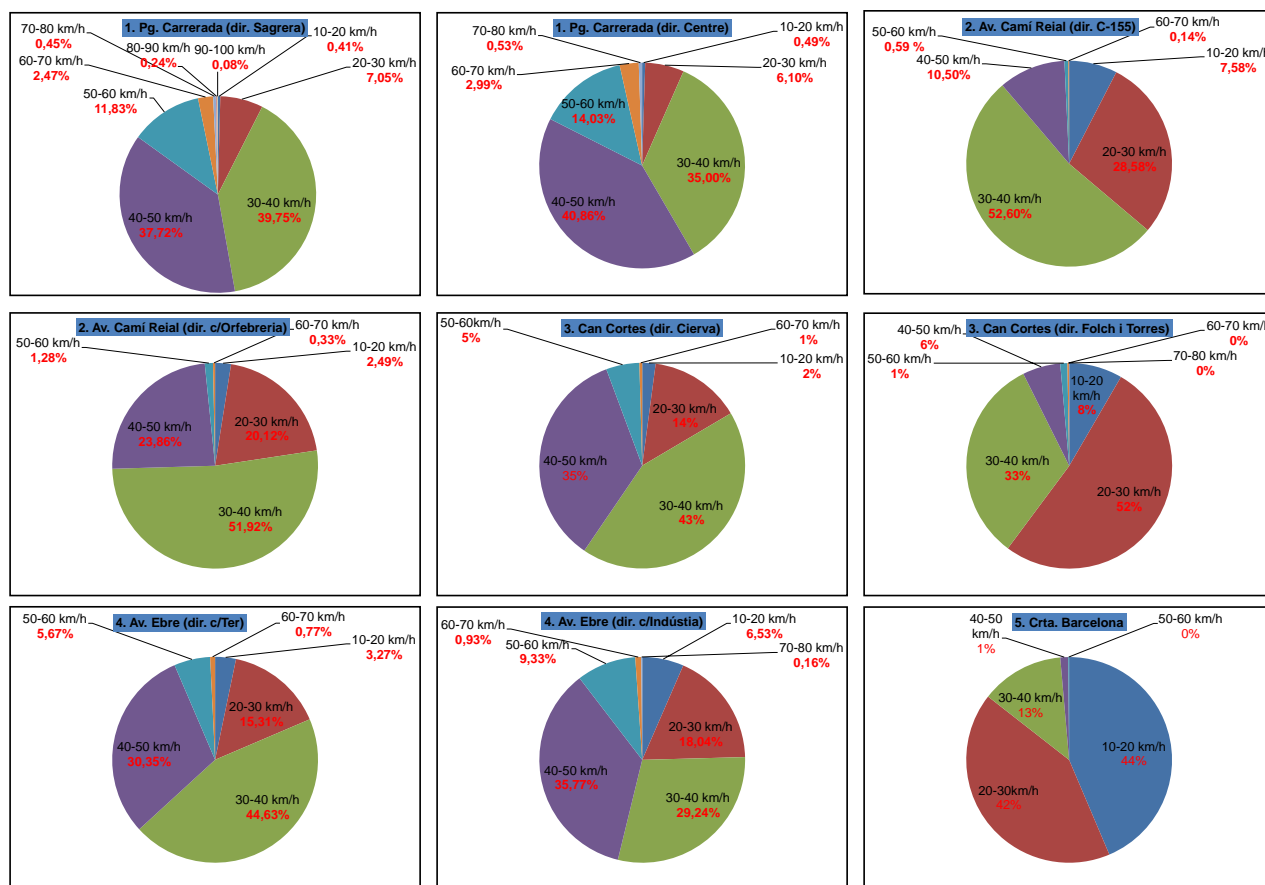


Fig. 4.5.4.2. Intervals de velocitat associat al percentatge de vehicles. Font: Elaboració pròpia

Per tal de poder realitzar un anàlisi de les velocitats a la que circulen els vehicles per cadascun dels punts mesurats, a continuació es mostra una taula amb els diferents punts de mesura i els percentatges associats a cada interval de velocitat.

Num	Punt detecció de velocitat	Sentit	INTERVALS km/h (% Vehicles)							
			Velocitat òptima xarxa secundària				Veloc. Optima xarxa Primària		Veloc. No apta interior municipis	
			0-10	10-20	20-30	0-30km	30-40	40-50	30-50	> 50 km
1	Passatge Carrerada	Folch i Torres Can Pavana	0,00%	0,41%	7,05%	7,46%	39,75%	37,72%	77,47%	15,07%
			0,00%	0,49%	6,10%	6,59%	35,00%	40,86%	75,86%	17,55%
2	Avinguda Camí Reial	La Forja Orfebreria	0,00%	7,58%	28,58%	36,16%	52,60%	10,50%	63,10%	0,74%
			0,00%	2,49%	20,12%	22,61%	51,92%	23,86%	75,78%	1,61%
3	Can Cortés	Cierva Folch i Torres	0,00%	1,81%	14,05%	15,86%	43,15%	35,19%	78,34%	5,80%
			0,00%	8,31%	51,65%	59,96%	33,01%	5,97%	38,98%	1,06%
4	Avinguda de l'Ebre	Monolit Indústria	0,00%	3,27%	15,31%	18,58%	44,63%	30,35%	74,98%	6,44%
			0,00%	6,53%	18,04%	24,57%	29,24%	35,77%	65,01%	10,42%
5	Carrer Barcelona	Camí Reial	0,00%	43,91%	41,80%	85,71%	13,12%	0,90%	14,02%	0,27%

Fig. 4.5.4.3. Intervals de velocitat associat al percentatge de vehicles. Font: Elaboració pròpia

La policia local, a través dels comptatges Smail (de velocitat mòbils) ens ha proporcionat informació complementària sobre intervals de velocitat amb percentatge de vehicles en un punt determinat de

l'avinguda Catalunya, situat concretament entre el Camí de Can Padró i el carrer Santiago Rossinyol, tot just a l'entrada del tram més urbà.

Els resultats d'aquest punt s'han representat de la mateixa manera que els obtinguts amb els aforaments automàtics amb l'objectiu de poder realitzar un anàlisi similar i comparatiu.

Punt detecció de velocitat	Veloc Òptima Xarxa Primària	Velocitat fora límits establerts dins la trama urbana				
	0-50 km/h	50-60 km/h	60-70 km/h	70-80 km/h	80-90 km/h	> 90 km/h
6 Avinguda Catalunya Santa Perpetua	66,10%	26,79%	6,03%	0,91%	0,14%	0,02%

Fig. 4.5.4.4. Intervals de velocitat associat al percentatge de vehicles a l'avinguda Catalunya. Font: Ajuntament de Palau-Solità i Plegamans

Com es pot veure en els diferents punts on s'ha mesurat la velocitat existeix un percentatge de vehicles que supera el màxim de velocitat permesa a l'interior del municipi. Aquest percentatge és diferent segons el punt mesurat. L'anàlisi de cadascun d'aquests punts es realitzarà en el capítol corresponent a la caracterització de la mobilitat i al de diagnòs.

4.6. Demanda d'aparcament

A través de les rotacions de matrícules en diferents zones d'estacionament en superfície del municipi, s'ha pogut comprovar com s'utilitzen les diferents ofertes i realitzar un anàlisi dels hàbits d'estacionament dels diferents conductors.

4.6.1. Utilització de l'oferta d'aparcament

Les rotacions de matrícules s'han realitzat durant el període diürn d'un dia feiner al llarg de diferents tipus d'ofertes situades al centre del municipi. No s'han realitzat en zones més exteriors (més residencials) donat que la seva problemàtica no va relacionada amb els usuaris forans que estacionen durant el període diürn (ja sigui per anar a treballar o per compres o visites)

-Oferta no regulada

La major part de les places controlades tenen un alt nivell d'ocupació. Es tracta de places properes a l'activitat comercial i són les primeres a ocupar-se, tant per part del resident, com per part del forà que no vol estacionar en zona de disc horari.

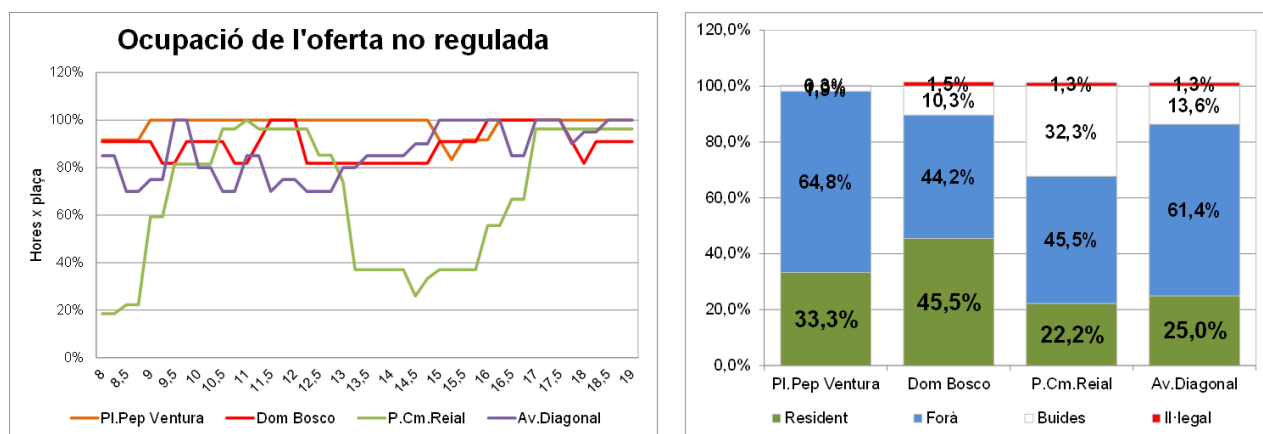


Fig. 4.6.1.1. Ocupació de l'oferta no regulada. Font: Elaboració pròpia

No es detecta una elevada mobilitat en aquestes places, donat que estan ocupades majoritàriament per part de residents que no mouen el cotxe durant el dia i treballadors amb llargues estades.

En el cas de la PI. Pep Ventura i l'aparcament del camí reial, son ofertes molt properes a la zona de vianants i activitat comercial de l'Av. Catalunya, que té les places amb disc horari completament saturades.

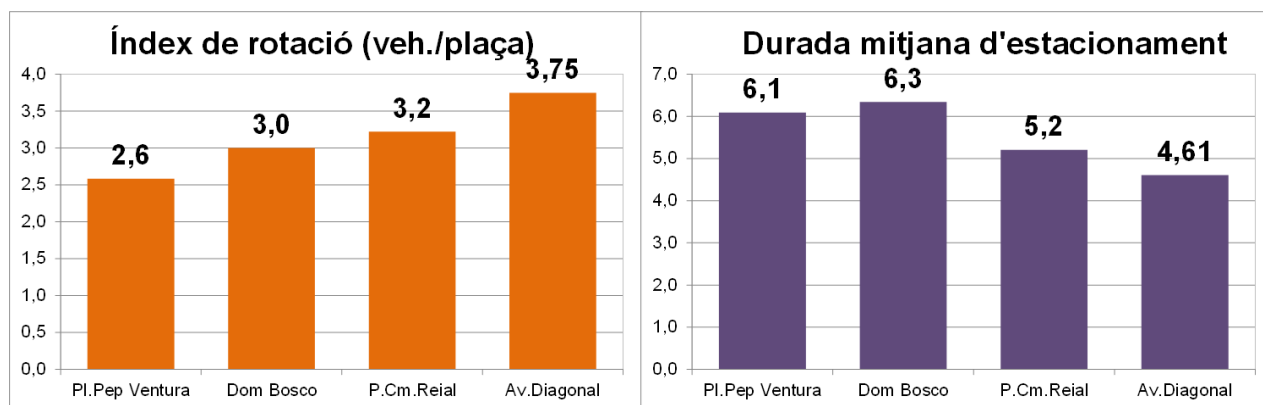


Fig. 4.6.1.2. Índex de rotació i durada d'estacionament a la zona no regulada. Font: Elaboració pròpia

Per tal de comprovar la ocupació d'aquesta oferta, s'ha realitzat un inventari d'ocupació nocturn i diürn. Tant en el període diürn (11h) com en el nocturn (5h), es detecten places lliures a totes les zones. Tanmateix, cal destacar l'elevada ocupació de Can Maiol de Can Maiol durant el període nocturn.

En el període diürn, la zona centre i Cal Estruch es troben més ocupades, però resulta fàcil trobar una plaça disponible dins la mateixa zona. Per ta de no distorsionar la realitat, no s'ha comptabilitzat com a oferta i demanda els solars d'estacionament del carrer Folch i Torres i les bosses d'estacionament al costat del CAP.

	Diürna	Nocturna
CENTRE N.	82%	90%
SAGRERA-CAN DURAN	57%	57%
CAN CORTÉS	63%	80%
LA PINEDA	34%	37%
CENTRE S.	74%	77%
CAN MAIOL	62%	95%
CAN FALGUERA	35%	38%

Fig. 4.6.1.3. Ocupació de l'oferta no regulada en període diürn i nocturn. Font: Elaboració pròpia

-Solars d'estacionament

Al municipi s'han detectat diversos espais no consolidats que es troben habilitats en major o menor forma per a l'ús de l'aparcament. Només s'utilitzen aquells espais que es troben al costat d'edificis residencials o d'activitat comercial, seria el cas del Camí de Can Pavana o Camí Reial. En canvi, ofertes com les del carrer Folch i Torres (400 places aproximadament), situades a menys de cinc minuts caminant del centre històric i l'activitat comercial de l'Av. Catalunya, no són utilitzades.

-Zona amb disc horari

Saturació total de l'oferta del carrer Riereta i Av. Catalunya durant els períodes d'activitat comercial.

Els índexs de rotació, excepte a Dr. Navarro, son propis d'una zona regulada de pagament. Es detecta trànsit d'agitació a la recerca d'una plaça buida a l'Av. Catalunya.

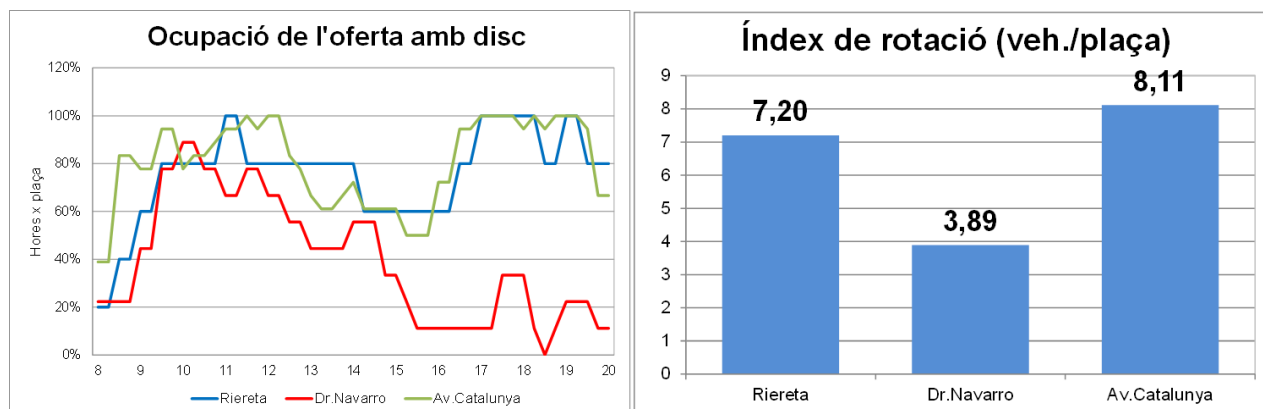


Fig. 4.6.1.4. Ocupació de l'oferta amb disc horari. Font: Elaboració pròpia

El 43% dels usuaris estacionats no ha col·locat el disc horari.

Només s'ha detectat un 1% dels usuaris amb el disc fora d'hora.

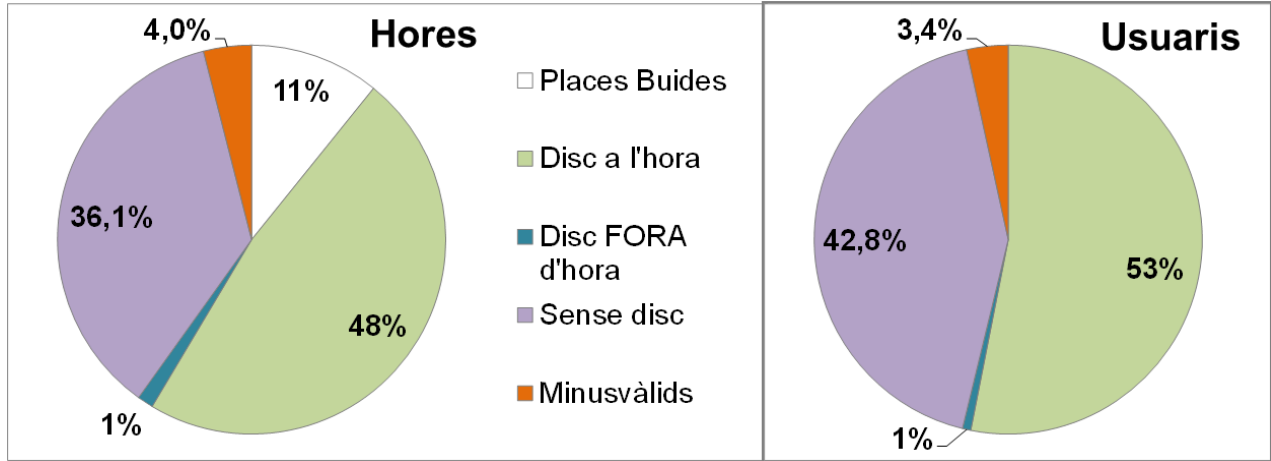


Fig. 4.6.1.5. Compliment de la regulació del disc horari. Font: Elaboració pròpia

La major part dels usuaris compleixen la durada màxima d'estacionament permesa. Només un 14% supera la hora i mitja d'aparcament. Tanmateix, s'ha detectat dos usuaris amb un temps d'estacionament superior a les 4 hores que ocupen el 7% de les hores, disminuint notablement les possibilitats de trobar plaça d'aparcament.

Tot i no col·locar el disc, aquests usuaris estacionen amb una durada mitjana dins la permesa (1,32 hores).

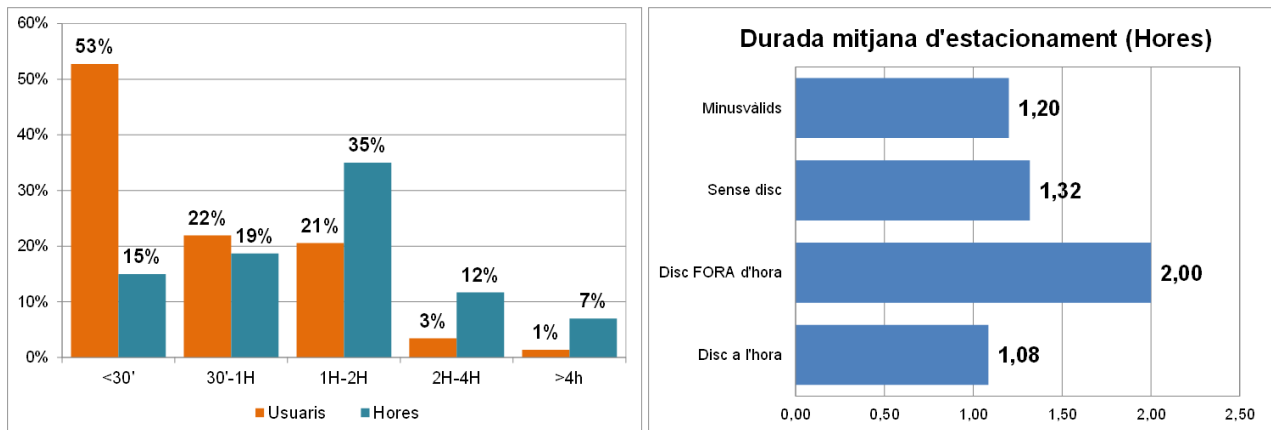


Fig. 4.6.1.6. Distribució d'usuaris i hores per durades d'estacionament. Font: Elaboració pròpia

4.6.2. La distribució urbana de mercaderies

No es detecta un conflicte en la distribució urbana de mercaderies. La major part de les zones es troben desocupades, amb espai disponible per als vehicles comercials que hi vulguin estacionar.

Els turismes que hi estacionen tenen a veure amb l'activitat comercial que es situa davant la zona. Donat que no existeix un control específic per part de la policia local, son els propis comerciants els que autoregulen la zona de C/D.

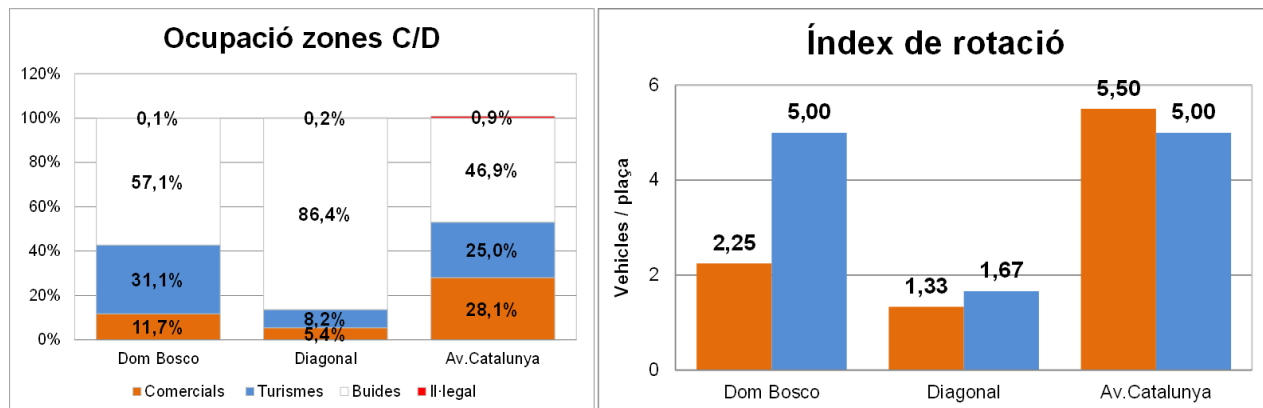


Fig. 4.6.3.1. Ocupació de les zones de càrrega i descàrrega. Font: Elaboració pròpia

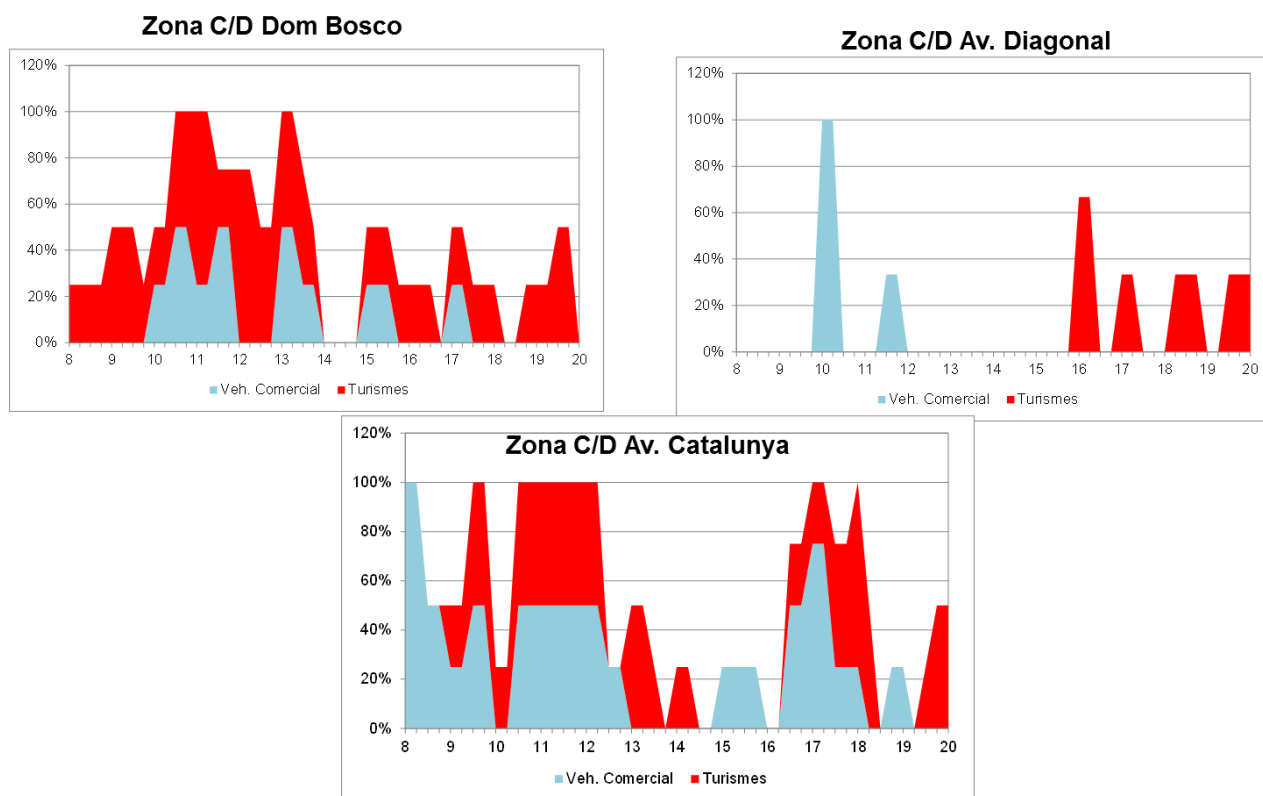


Fig. 4.6.3.2. Evolució de l'ocupació de les zones de càrrega i descàrrega. Font: Elaboració pròpia

5. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL I FUTURA

5.1. Caracterització de la xarxa

5.1.1. Xarxa de vianants

- Pel que fa a la oferta de vianants, les zones centrals del municipi on es concentren la majoria dels equipaments (administratius com l'ajuntament, culturals, docents o sanitaris), l'amplada útil de les voreres es considera acceptable en la majoria dels casos. Aquestes zones centrals disposen també de carrers amb voreres amb amplades útils generoses i zones exclusives per a vianants (plataforma única). Seguint amb aquesta direcció són les zones amb menys proporció de voreres sense urbanitzar o pendents d'urbanitzar. La zona de la Pineda, que té una estructura urbanística diferent al centre del municipi també disposa de voreres aptes pels vianants.

A mesura que ens anem anant del centre la tipologia de voreres varia segons les característiques de les zones però majoritàriament la qualitat i l'amplada útil són inferiors. Can Falguera, Can Maiol i la Zona Industrial, disposen de voreres però es troben en molts casos en mal estat i són inferiors a 1 metre útil. La Sagrera Can Duran i la zona de Can Cortés que es troba a l'altre costat de l'avinguda Catalunya són zones que actualment no disposen de voreres en molts casos però que estan pendents d'urbanitzar.

- El mateix comportament s'observa amb els passos de vianants i els guals adaptats a PMR. Les zones centrals tenen passos de vianants adaptats i a mesura que ens anem cap a la perifèria el nombre de passos de vianants disminueixen i el nombre de guals també. Únicament la Zona de la Pineda té un comportament diferent, doncs pràcticament no té pintat cap pas de vianants però sí que les cruïlles estan adaptades a PMR.

- Pel que fa al flux de vianants no es detecten aglomeracions importants a excepció de determinats punts i hores en concret com són les entrades i sortides dels diferents centres educatius on es detecten puntes de demanda de vianants en totes direccions en contraposició a la resta del dia. De totes maneres aquestes aglomeracions que s'observen a les entrades de les escoles no comporten problemes relacionats amb la seguretat vial dels estudiants i acompanyants, doncs les zones on hi han escoles disposen de voreres prou amples, balles de seguretat, passos de vianants senyalitzats correctament i en alguns casos alçats per reduir la velocitat dels vehicles que circulen per l'entorn com és el cas de la Rambla del Sol o a l'Avinguda Arquitecta Falguera,. En aquest sentit, l'existència de senyalització vertical amb indicacions de circular a no més de 20Km/h juntament amb la presència policial a les hores d'entrada i sortida, garanteixen la seguretat dels vianants.

- En la major part del municipi els vianants caminen de forma fluida per les diferents voreres. Aquest fet es degut principalment al baix nombre de viatges que es realitzen a peu pel municipi a més de que la distribució horària d'aquets viatges es reparteix homogèniament al llarg del dia. Aquest nombre baix de viatges a peu respon a la gran extensió del municipi i la dispersió de les àrees urbanitzades que dificulten els viatges a peu entre les diferents àrees generant molta dependència del transport privat. Tan sols a la zona centre, el mode a peu té un protagonisme destacat front la resta de modes, tot i així és superat lleugerament pel vehicle privat i en aquest sentit es la zona amb les voreres mes amples.

-No es detecten conflictes a la zona exclusiva per a vianants amb bicicletes i DUM en horari permès.

- Un cop coneguda l'oferta de vianants (amplada útil de voreres, passos de vianants i guals) així com el flux de vianants i la ubicació dels diferents equipaments, àrees residencials i principals urbanitzacions es pot configura els principals itineraris per a vianants. A continuació es mostra en un plànol aquests itineraris:

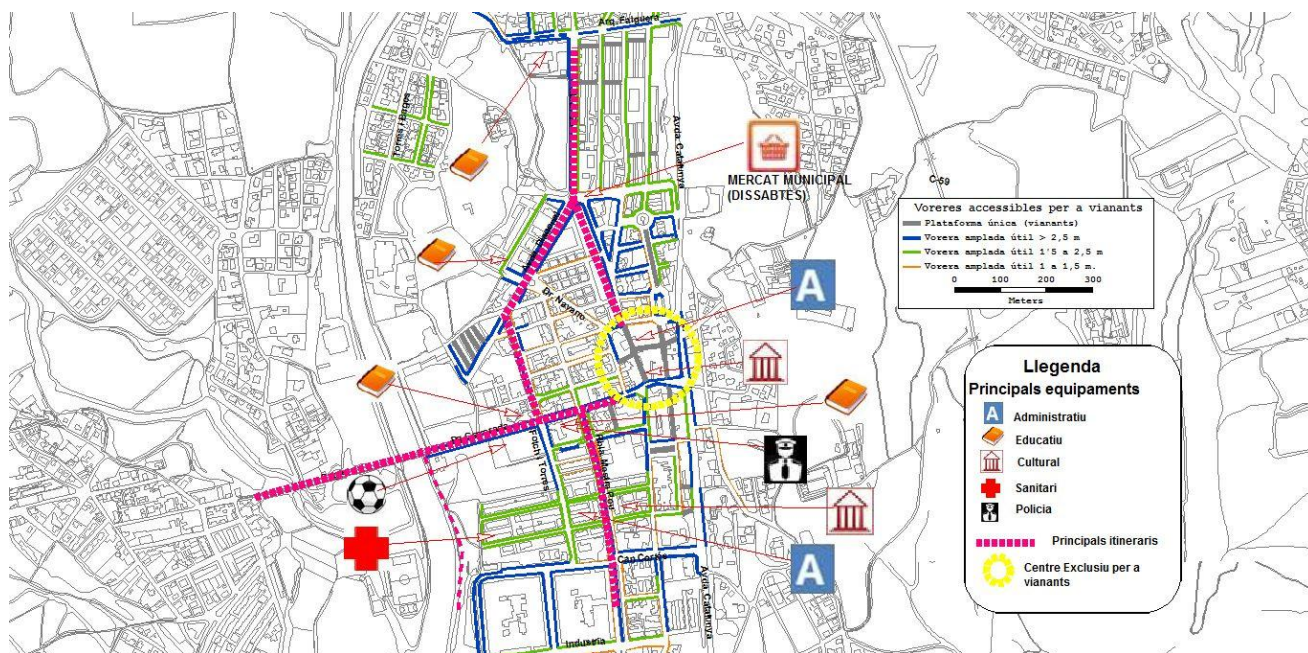


Fig. 5.1.1.1. Principals itineraris de vianants. Font: Elaboració pròpia

- En aquest plànol s'observa els principals equipaments del municipi que es concentren bàsicament entre les zones centrals a excepció dels equipaments docents. Com ja s'ha comentat anteriorment, els itineraris que es defineixen pel centre queden garantits per voreres amb suficient amplada útil i en alguns casos per vials exclusius per a vianants amb secció de plataforma única. Les connexions amb la resta de zones urbanitzables existeixen uns itineraris establerts per a vianants però no en tots els casos queden garantits per voreres amb amplades òptimes. La connexió entre el centre i la zona de la Sagrera Can Duran es realitza principalment pel Pg. Carrerada que incorpora voreres suficientment amples. En canvi les connexions amb Can Falguera i les zones situades a l'altre costat de l'avinguda Catalunya es tenen que realitzar per vials que en la majoria dels casos no presenten voreres però que són susceptibles d'urbanitzar. Finalment les connexions amb la zones sud es poden realitzar a través de la via verda paral·lela al riu o traves dels bulevard format per la Rambla del Mestre Pere Pou – carrer Isaac Peral i avinguda de l'Ebre que presenten voreres aptes per la circulació de vianants.

- La funcionalitat que hauria de tenir l'avinguda Catalunya un cop construïda la variant no es correspon amb la seva estructura urbanística actual. Pel que fa a la xarxa de vianants, molts trams de l'avinguda Catalunya no disposen de voreres, i en el cas de disposar-ne es troben en mal estat dificultant el pas dels vianants i eliminant qualsevol itinerari de vianants per aquesta via. A més, la elevada velocitat dels vehicles i la importància que té el pes del pas dels vehicles pesants per aquesta via posen en perill la seguretat dels vianants que en molts casos caminen per vorals. Pel que fa als passos de vianants, l'avinguda Catalunya, no disposa de suficients passos de vianants senyalitzats i semaforitzats per connectar un costat i altre del municipi. Un altre tema que perjudica als vianants és l'estacionalitat dels vehicles, que en certs trams aparquen de forma "legal" sobre les voreres impeding el flux continu de persones. En definitiva al no ser una via apte per la circulació de persones a l'actualitat no trobem moltes persones caminant per aquesta via

5.1.2. Xarxa de bicicletes

Malgrat la existència d'una oferta important per a la circulació de bicicletes (11,32 km.), la demanda la utilitza poc. Els motius que poden explicar aquesta manca d'ús poden ser diversos i no ser únicament de tipus tècnic:

- Falten connexions a la xarxa de bicicletes i apareixen trams que semblen no conduir enlloc o que doblen el itinerari.
- La oferta d'itineraris compartits no es troba prou senyalitzada i en alguns casos falta condicionar-la a la circulació segura de la bicicleta.
- En diversos trams de la oferta de carril bici, el repartiment de l'espai viari és més favorable a la bicicleta que al vianant, generant un rebuig per part dels residents de l'entorn que veuen com malgrat no utilitzar-se, les voreres de l'entorn són estretes.
- El carril bici del carrer Arquitecte Falguera és perillós per a la circulació dels ciclistes per l'amplada del carril (1 metre per sentit separat per mitjana), la presència de la vorera de la mitjana i la situació del ferm.
- Les facilitats per estacionar en vehicle privat al centre condiciona a la possible demanda d'usuaris de la bicicleta (residents de La Pineda, Can Maiol, Pedra Llarga on el pendent per arribar al centre és inexistent).
- Poques possibilitats per estacionar la bicicleta prop de les parades interurbanas d'autobusos a l'Avinguda Catalunya.

5.1.3. Xarxa de transport col·lectiu

La relació entre la oferta i la demanda del servei urbà d'autobusos mensual, posa de relleu una ocupació propera al 25% que equival a un percentatge molt baix respecte els paràmetres òptims. Les expedicions més ocupades són les relacionades amb les entrades i sortides de les escoles. En aquest sentit, s'ha modificat la línia urbana d'un parell d'expedicions per tal que escolars de pedra llarga i can Maiol puguin accedir a l'institut a primera hora.

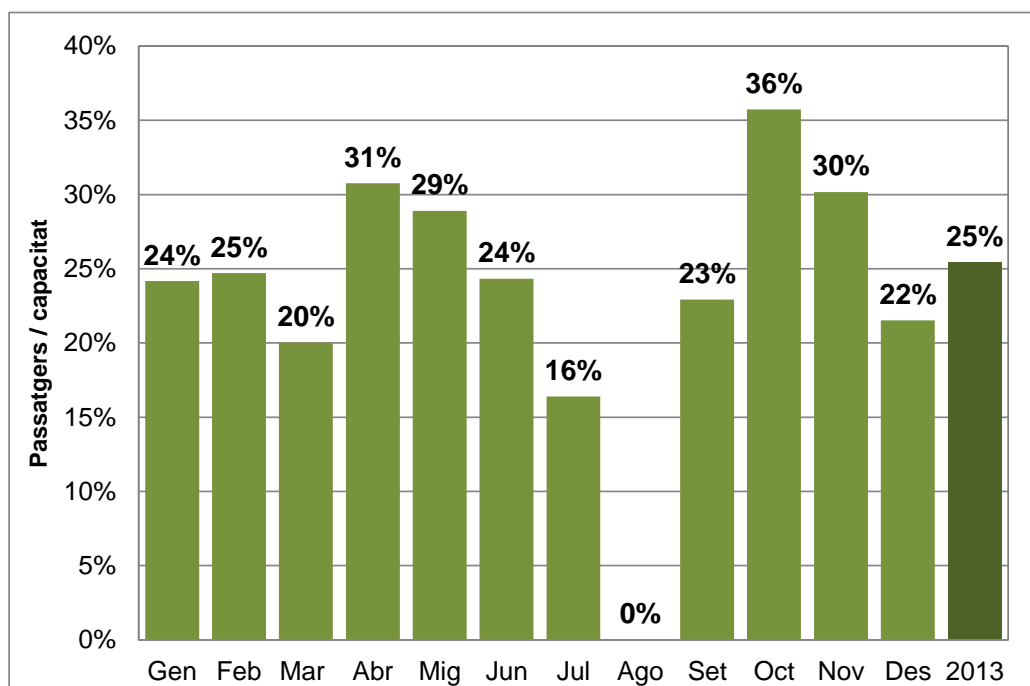


Fig. 5.1.3.1. Ocupació de servei urbà 2013. Font: Elaboració pròpia

La cobertura de les parades del servei urbà a la població del municipi (a menys de 200 metres de radi de la parada) és del 75%. La gran dimensió del municipi i la dispersió dels seus nuclis habitats dificulta la cobertura de la totalitat de la població, sense posar en risc la sostenibilitat d'un servei urbà d'autobusos que està molt subvencionat per part de l'administració pública. L'accés al transport col·lectiu de zones més allunyades pot realitzar-se a través d'altres formes de transport que no posin en risc l'actual servei urbà.

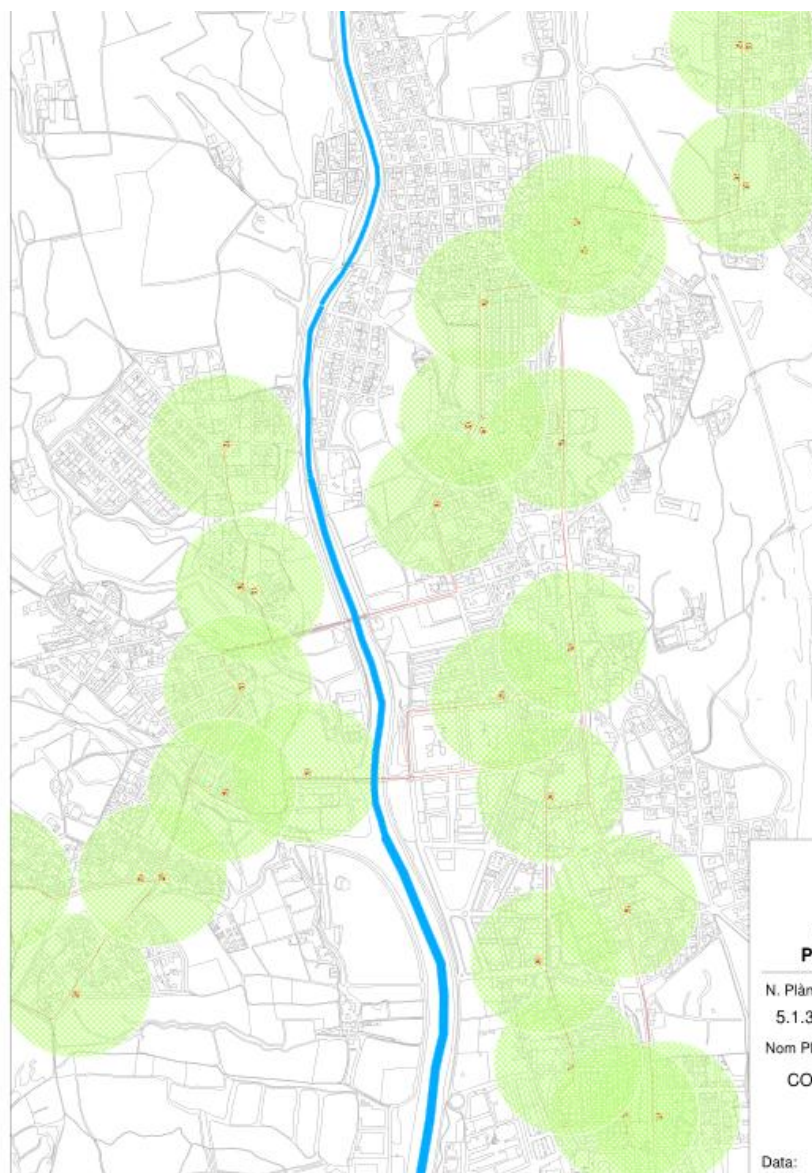


Fig. 5.1.3.2. Cobertura de les parades del servei urbà (<200m.). Font: Elaboració pròpia

La major part de treballadors del municipi ho fa fora d'ell i això suposa la necessitat de disposar d'una bona connexió amb els principals centres de treball. En aquest sentit, la manca d'un servei ferroviari es cobreix amb una xarxa d'autobusos exprés que connecta el municipi amb Barcelona, La Llagosta, Santa Perpètua, etc. amb unes freqüències de pas similars a les que pot oferir un servei ferroviari en hora punta.

Tanmateix, aquesta excel·lent oferta de transport col·lectiu interurbà queda afectada per el deficient accés a peu i en bicicleta que tenen els residents fins les parades situades a l'Av. Catalunya. El dèficit d'urbanització d'aquesta avinguda amb voreres estretes o inexistentes, entrades i sortides

continues de vehicles, girs a l'esquerra sense semàfor, etc. perjudica de forma important l'accés a peu de tots els residents al servei interurbà, però en especial dels col·lectius més desfavorits (infants, gent gran o PMR).

D'altre banda, cal destacar l'afectació que suposa per el compliment de les freqüències de pas l'elevada rotació de la zona regulada i els retranquejos que ha de realitzar l'autobús cap als vials de servei on es localitzen les parades d'Av. Catalunya.

5.1.4. Xarxa de vehicle privat

- L'extensa xarxa viària que es desplega pel municipi, per poder connectar les diferents zones urbanitzades juntament a un nombre de viatges en vehicle no molt importants tot i representar més del 70% dels viatges totals i ser el mode majoritari en els viatges interns no s'observen problemes relacionats amb la congestió des de el punt de vista de la capacitat.

- L'índex per determinar aquest grau de congestió es l'índex de saturació. Aquests s'obté a partir de les intensitats d'hora punta en relació a la capacitat de la via en una hora qualssevol. La capacitat de la via s'obté de la formula que té en compte el nombre de carrils, la capacitat teòrica en funció de la jerarquia de la pròpia via i de la fase de verd.

- A continuació es mostra en la següent figura els índex de saturació de les principals vies que es troben en el municipi de Palau.

Principals vies accessibilitat		Intensitats (IMD)	IHP_max	Cap	% SATURACIÓ
Variant (C-59)		10.000 vehicles dia per sentit	800	1260	63,49%
C-155		3.800 vehicles dia per sentit	304	1260	24,13%
Avda Catalunya		4.500 a 7.500 vehicles dia per sentit	600	800	75,00%
Vies principals del municipi		Intensitats (IMD)	IHP_max	Cap	% SATURACIÓ
SENTIT LONGITUDINAL	Pg Carrareda	2.300 a 3.300 vehicles sentit Avda. Catalunya	396	600	66,0%
	Pg Carrareda	400 a 3.300 vehicles sentit Sagrera	396	600	66,0%
	Carrer Can Cortés	1.200 a 2.000 vehicles sentit Avda. Catalunya	160	600	26,7%
	Carrer Can Cortés	1.300 a 2.500 vehicles sentit Sagrera	200	600	33,3%
	Carrer Industria	800 a 2.100 vehicles sentit Avda. Catalunya	168	600	28,0%
	Carrer Industria	500 a 1.800 vehicles sentit Sagrera	144	600	24,0%
	Carrer Sud	700 a 800 vehicles sentit Avda. Catalunya	64	600	10,7%
	Carrer Sud	800 a 900 vehicles sentit Riera	72	600	12,0%
	Carrer Arquitecte Falguera	800 a 1.200 vehicles sentit Avda. Catalunya	96	600	16,0%
Carrer Arquitecte Falguera	800 a 1.100 vehicles sentit Riera	88	600	14,7%	
VERTICAL	Rambla del Sol	1.400 vehicles sentit nord	112	600	18,7%
	Rambla del Sol	500 a 1.700 vehicles sentit Sud	136	600	22,7%
	Avda Diagonal	800 a 1.900 vehicles sentit nord	152	600	25,3%
	Avda Diagonal	800 a 1.900 vehicles sentit Sud	152	600	25,3%
	Rambla Mestre Pere Pou	600 a 900 vehicles sentit nord	72	600	12,0%
	Rambla Mestre Pere Pou	1.400 a 1.800 vehicles sentit Sud	144	600	24,0%
	Avda Camí Real	2.300 a 2.700 vehicles sentit nord	216	600	36,0%
	Avda Camí Real	2.100 a 2.200 vehicles sentit Sud	176	600	29,3%

Fig. 5.1.4.1. Índex de saturació de les principals vies del municipi. Font: Elaboració pròpia

- Pel que fa a les vies pròpiament d'accessibilitat (la variant, la C-155 i la pròpia avinguda Catalunya) són les que a priori suporten un major nombre de vehicles amb lo qual són les que presenten un major índex de saturació. Com es pot observar l'avinguda Catalunya en els seus pitjors trams presenta una saturació del 75% en hora punta. Tot i ser un índex elevat, per capacitat aquestes vies no presenten congestió important. Ara be, la presència d'indisciplina o les operacions per estacionar, limiten més la capacitat i en moments puntuals es poden originar cues que fan augmentar considerablement el temps de recorregut.

- Pel que fa a les vies interiors, les saturacions no superen en la majoria de les vies el 40% de la capacitat. Únicament el Passeig de la Carrerada presenta saturacions superiors al 60%, concretament 66%. Per tant no existeixen problemes relacionats amb la congestió per capacitat a no ser que en moments puntuals, com s'ha comentat en el paràgraf anterior, puguin produir-se cues per il·legalitats d'estacionament o les mateixes operacions d'aparcar.

- En el cas de l'avinguda Catalunya l'estacionament de vehicles així com fases de verd desquadrades en algunes cruïlles comporten la generació de vehicles acumulats que generen certa congestió sobretot a les hores punta.

- Un cop analitzades les velocitats en diferents punts de la xarxa podem observar que existeix un percentatge relativament alt de vehicles que circulen a velocitats superiors a les òptimes per tal de garantir la seguretat tant dels propis conductors com dels vianants que han de creuar per les diferents vies. Tal i com s'observa a la següent figura al Passeig Carrerada existeix entre un 15 i un 17% de vehicles que supera la velocitat dels 50 km/h, velocitat considerada alta tenint en compte l'existència en aquesta via d'equipaments escolars i esportius, tot i estar indicat que la velocitat a la que s'ha de circular es menys de 20 km/h.

Num	Punt detecció de velocitat	Sentit	INTERVALS km/h (% Vehicles)		
			Velocitat òptima 0-30km	Veloc. Òptima 30-50	Veloc. No apta interior municipis > 50 km
1	Passatge Carrerada	Folch i Torres Can Pavana	7,46%	77,47%	15,07%
			6,59%	75,86%	17,55%
2	Avinguda Camí Reial	La Forja Orfebreria	36,16%	63,10%	0,74%
			22,61%	75,78%	1,61%
3	Can Cortés	Cierva Folch i Torres	15,86%	78,34%	5,80%
			59,96%	38,98%	1,06%
4	Avinguda de l'Ebre	Monolit Indústria	18,58%	74,98%	6,44%
			24,57%	65,01%	10,42%
5	Carrer Barcelona	Camí Reial	85,71%	14,02%	0,27%

Fig. 5.1.4.2. Interval·s de velocitat associat al percentatge de vehicles. Font: Elaboració pròpia

- El mateix passa amb l'avinguda Catalunya, on el 44% dels vehicles circulen a una velocitat superior a la indicada, fora dels límits establerts dins la trama urbana

Punt detecció de velocitat	Veloc Òptima Xarxa Primària 0-50 km/h	Velocitat fora límits establerts dins la trama urbana		
		50-60 km/h	60-70 km/h	70-80 km/h
6 Avda. Catalunya	66,10%	26,79%	6,03%	0,91%

Fig. 5.1.4.3. Interval·s de velocitat associat al percentatge de vehicles. Font: Elaboració pròpia

5.1.5. Xarxa d'aparcaments

-Balanç d'aparcament residencial

El balanç entre l'oferta d'estacionament i la demanda residencial (turismes censats) dona lloc al paràmetre de dèficit residencial d'estacionament. El resultat global posa de relleu que la zona analitzada presenta un superàvit d'aparcament de 4.100 places d'aparcament (és a dir que tota la demanda podria estacionar en l'oferta existent i sobrarian 4.100 places). Tanmateix, aquesta xifra té un significat relatiu ja que aglutina àmbits espacials amplis i molt diferents. Cal tenir en compte que l'aparcament residencial és en tots els casos un problema local, ja que es en aquest àmbit on es perceben les seves disfuncions. La zona centre i Can Maiol són les dues zones que presenten un superàvit menys elevat.

BALANÇ D'ESTACIONAMENT RESIDENCIAL

	Turismes	Oferta calçada	Fora calçada	Total oferta	Balanç global	Balanç Infraestructural
CENTRE N.	1.255	909	397	1.306	-52	857
SAGRERA-CAN DURAN	1.714	1.332	1.002	2.334	-620	712
CAN CORTÉS	1.009	962	925	1.887	-878	84
LA PINEDA	1.541	1.601	940	2.541	-999	602
CENTRE S.	660	843	349	1.192	-533	310
CAN MAIOL	1.142	712	496	1.208	-66	646
CAN FALGUERA	823	1.059	726	1.785	-962	97
TOTAL	8.144	7.418	4.835	12.253	-4109	3309

Fig. 4.6.2.1. Balanç d'estacionament residencial. Font: Elaboració pròpia

Pel que fa als turismes que no disposen d'una plaça d'aparcament fora de la calçada, és a dir, el dèficit d'aparcament infraestructural, s'observa que aproximadament 3.300 turismes de residents han d'estacionar al carrer. La distribució territorial d'aquest índex posa de relleu la manca d'aparcament residencial fora la calçada al centre, Sagrera – Can Duran, La Pineda i Can Maiol. Aquest dèficit es deu probablement al fet que en zones d'urbanitzacions, es posseeix més d'un vehicle per casa i aquest fet genera que en cases que només disposen d'un gual, la resta dels vehicles hagin d'estacionar fora.

Aquestes dades han estat corroborades amb l'inventari nocturn, així per exemple a la zona centre amb un dèficit infraestructural de 850 places, s'ha detectat que a la nit, la oferta a la calçada es troba ocupada al 90%.

-Situació de l'aparcament forà

Malgrat l'elevada ocupació de les places regulades a l'Avinguda Catalunya i Riereta, no es pot determinar la existència d'un dèficit d'aparcament per a usuaris forans degut a la baixa ocupació de zones regulades i aparcaments lliures situats a menys de cinc minuts a peu del tram més comercial de l'Av. Catalunya.

La baixa indisciplina d'estacionament detectada al centre del municipi denota una baixa pressió de l'estacionament diürn, equivalent a l'existència de facilitats per aparcar un període curt de temps.

Els treballadors que accedeixen a treballar en vehicle privat al centre del municipi troben màximes facilitats per aparcar al mateix centre degut a les places no regulades disponibles que deixen els residents a primera hora del matí i els aparcaments del pavelló o camí reial.

-Distribució urbana de mercaderies

Les zones de càrrega i descàrregues del centre del municipi permeten absorbir la demanda de vehicles comercials que generen els comerços existents. Els vehicles comercials estacionen per períodes tant curts de temps, que garanteixen places disponibles per altres vehicles al llarg del període de regulació. Aquesta situació permet que turismes relacionats amb els comerços puguin estacionar, també per períodes molt curts de temps, sense generar situacions problemàtiques com indisciplina de vehicles comercial a l'entorn de les zones.

5.2. Anàlisi de l'evolució futura de la mobilitat en tots els modes de transport

En el moment d'elaboració d'aquest estudi de mobilitat i, segons les converses mantingudes amb els redactors del nou POUM i altres tècnics municipals, durant els propers sis anys (2014-2019, període de vigència de l'estudi), no es preveu desenvolupar cap dels plans de millora inclosos en el POUM. La situació de crisi econòmica fa preveure que no es realitzi cap creixement urbanístic rellevant que alteri de forma intensiva la situació de la mobilitat actual al municipi.

Per tant, els únics creixements que es contemplen són els estrictament lligats als naturals de la població. Per aquest motiu, s'ha realitzat una hipòtesis de quin pot ser el creixement de la població en el període 2014 – 2019 segons la evolució demogràfica dels últims anys al municipi.

Del 2007 al 2013, la població del municipi ha crescut un 1,05% anual fruit de la situació de la situació de bonança econòmica existent al primer trienni. En canvi, si ens fixem en la situació dels últims dos anys, la taxa de creixement ha disminuït notablement situant-se al 0,36% anual.

S'ha realitzat una hipòtesis de creixement del període 2014-2019 basada en una mitjà de les dues taxes anuals anteriors, considerant que el trienni de 2017-2019 pugui millorar la situació econòmica actual. D'aquesta forma, la població del municipi l'any 2019 estaria a l'entorn dels 15.076 habitants.

	N. hab	Taxa anual
2007	13.594	
2011	14.352	
2013	14.454	
Creix. (07/13)	6%	1,05%
Creix. (11/13)	0,7%	0,36%
Creix. Estimat (13-19)		0,70%
2019		15.076

Fig. 5.2.1 Hipòtesis de creixement de la població 2019. Font: Elaboració pròpia

D'aquesta forma, s'ha estimat que en el període 2014-2019, hi hauria 622 nous habitants. Per tal de conèixer quin seria el nombre de viatges que generarien, s'ha incrementat un 20% el nombre de viatges/ dia que cada resident del municipi realitza degut a la millora de la situació econòmica prevista (passant de 2,5 a 3 viatges/ resident / dia).

Així, els nous residents generaran uns 1.866 nous viatges, que representen un 5,2% més del total de viatges que actualment realitzen els residents del municipi (36.010)

	2014 - 2019
Nous habitants	622
Viatges /hab. (2014)	2,5
Viatges /hab. (2014 - 2019)	3,0
Nous viatges 2019	1.866
Viatges 2014	36.010
Creixement viatges sexenni	5,2%
Creix. Anual viatges (2014-19)	0,9%

Fig. 5.2.2 Nombre de viatges associats a cadascuna de les activitats. Font: Elaboració pròpia

Amb aquestes dades, es pot afirmar que el creixement natural dels viatges poden ser absorbits per part de les diferents xarxes de transport, sense que variïn de forma important els nivells de servei. Tanmateix, tot i que no es desenvolupin els vials associats als nous desenvolupaments, a l'apartat de propostes de l'estudi de mobilitat, es definiran les prioritats d'actuació segons les mancances detectades en la situació actual de la mobilitat.

5.3. Càlcul dels indicadors actuals i previstos segons evolució tendencial

A continuació es detallen els indicadors que han de permetre caracteritzar la mobilitat actual i la prevista. Alhora, han de servir per veure el impacte que puguin tenir les propostes que es realitzin sobre la situació actual i tendencial

Indicadors de seguiment Estudi de Mobilitat PSiP				
	N. Indicador	Indicador	Valors EM	Font
1. Global	1.1	Repartiment modal intern - intern	A peu: 33,9% Bicicleta: 0,3% T.Públic: 2,1% Veh. Privat: 63,8%	Enquesta mobilitat 2014
		% de desplaçaments interns en diferents modes respecte els desplaçaments totals interns	A peu: 2,5% Bicicleta: 0,4% T.Públic: 8,3% Veh. Privat: 88,8%	
	1.2	Repartiment modal generat	A peu: 2,5% Bicicleta: 0,4% T.Públic: 8,3% Veh. Privat: 88,8%	Enquesta mobilitat 2014
		% de desplaçaments generats en diferents modes respecte els desplaçaments totals generats	A peu: 2,5% Bicicleta: 0,4% T.Públic: 8,3% Veh. Privat: 88,8%	
	1.3	Repartiment modal atret	A peu: 2,5% Bicicleta: 0,4% T.Públic: 8,3% Veh. Privat: 88,8%	Enquesta mobilitat 2014
% de desplaçaments atrets en diferents modes respecte els desplaçaments totals atrets		A peu: 2,5% Bicicleta: 0,4% T.Públic: 8,3% Veh. Privat: 88,8%		
1.4	Autocontenció	Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals	75,7%	Enquesta mobilitat 2014
2. Vianants	2.1	Prioritat per a vianants (no s'ha tingut en compte les dues zones perifèriques) <small>Xarxa viària exclusiva o conviuença (km) x100 / Xarxa viària total (km.)</small>	4,52%	Inventari de la xarxa viària
	2.2	Dèficit per a vianants (no s'ha tingut en compte les dues zones perifèriques) <small>Xarxa amb dèficit de vorera (vorera de menys de 1,5m d'amplada útil o inexistent) x100 / Xarxa viària total</small>	38,00%	Inventari de la xarxa de vianants
	2.4	Passos vianants senyalitzats <small>Passos de vianants senyalitzats x100 / Passos de vianants totals</small>	48,5%	Inventari de la xarxa de vianants
	2.5	Passos vianants adaptats <small>Passos de vianants adaptats x100 / Passos de vianants totals</small>	56,1%	Inventari de la xarxa de vianants
3. Bicicletes	3.1	Xarxa per a bicicletes <small>Xarxa de vies ciclistes (km.) x 1000 / Població total</small>	0,78	Inventari de la xarxa ciclista
	3.2	Xarxa ciclable <small>Xarxa de vies ciclistes (km.) x 100 / Xarxa viària total</small>	14,6%	Inventari de la xarxa ciclista
4. Transport públic	4.1	Adaptació a PMR del parc mòbil del transport públic en superfície <small>% de vehicles destinats a transport públic adaptats a PMR</small>	100,0%	Inventari de la xarxa T.Públic
	4.2	Adaptació a PMR de les estacions de transport públic <small>Percentage d'estacions de transport públic adaptades a PMR</small>	0,0%	Inventari de la xarxa T.Públic
	4.3	Velocitat comercial del transport públic urbà de superfície <small>Velocitat mitjana de recorregut en Km/hora del transport públic urbà de superfície</small>	22	Dades del servei urbà
	4.5	Cobertura del transport públic <small>Població sense connexió amb PSiP x 100 / Població total</small>	25	Dades EM
	4.6	Cobertura territorial del transport públic	% bus urbà: 75%	Dades EM
		% Població amb parada d'autobús urbà a menys de 200 m i interurbà a menys de 500m respecte la població total	% interurbà: 78%	
	4.7	Productivitat transport públic urbà <small>Viatges any / Km útil de transport públic urbà</small>	38%	Dades del servei urbà
	4.8	Freqüència de pas mitjana dels autobusos <small>Per cada línia de bus: Temps de servei / N. d'expedicions dia, i després es fa la mitjana entre valors obtinguts</small>	30'	Dades dels operadors
	4.9	Parades amb marquesines	% bus urbà: 0%	Inventari de la xarxa T.Públic
		Parades del servei de bus amb marquesina respecte el total de parades	% interurbà: 100%	
	4.10	Parades amb plataforma d'accés <small>Parades del servei de bus amb plataforma d'accés (vorera prefabricada, sense aparcament o elsomplant voreres) respecte el total de parades</small>		Inventari de la xarxa T.Públic
4.11	Dèficit servei de bus urbà <small>% dels Costos d'exploració -ingressos sobre els costos d'exploració</small>		Dades del servei urbà	
5. Vehicle privat motoritzat	5.1	Turismes per habitant <small>Motorització: Turismes cada 1000 habitants</small>	562	Idescat
	5.2	Motos per habitant <small>Nombre de motocicletes i ciclomotors per 1000 habitants</small>	111	Idescat
	5.3	Saturació xarxa viària <small>Xarxa primària nivell de servei E o F en l'hora punta (km) x 100 / Xarxa primària totl (km)</small>	12,5%	Dades EM
	5.4	Xarxa primària bàsica (no s'ha tingut en compte les dues zones perifèriques) <small>Xarxa viària bàsica (km) x 100 / Xarxa viària total (km)</small>	41,33%	Dades EM
		Zones 30 (no s'ha tingut en compte les dues zones perifèriques) <small>Xarxa viària zona 30 (km) x 100 / Xarxa viària total (km)</small>	0,0%	
6. Distribució de mercaderies	6.1	Intensitat de vehicles pesants <small>(IMD pesants tram * km del tram) / (IMD total tram x km del tram)</small>		Dades EM
	6.2	Espal viàri distribució urbana de mercaderies <small>Places estacionament per a CID x 1000 / Població total</small>	3,0	Dades EM
	6.3	Zones de càrrega i descàrrega <small>Places estacionament per a CID x 100 / Places d'aparcament</small>	36%	Dades EM
7. Seguretat viària	21	Víctimes mortals en accidents de trànsit <small>Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total</small>	0,07	PLSV 2013
	22	Accidents amb víctimes <small>Accidents amb víctimes àmbit urbà x 1000 / Població total</small>	0,80	PLSV 2013
	23	Víctimes vianants <small>Atropellaments de vianants *1000 hab.</small>	0,21	PLSV 2013

Fig. 5.3.1. Indicadors seguiment. Font: Elaboració pròpia.

5.4. Seguretat viària

El Pla Local de Seguretat Viària presentat a finals de l'any 2013, resumeix els principals aspectes que tenen a veure amb la seguretat viària al municipi:

-El nombre d'accidents amb víctimes a Palau-Solità i Plegamans s'ha mantingut en valors constants durant el període d'estudi 2009-2012, entre 12 i 13 accidents anuals.

Localització	Accidents amb víctimes					N. de víctimes			
	2009	2010	2011	2012	Total	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total
TCA 1. Avinguda Catalunya, entre passeig de la Carrerada i carrer de Can Cortés	2	2	2	0	6	0	0	7	7
PCA 2. Cruïlla entre avinguda Catalunya i carrer Arquitecte Falguera	0	1	0	0	1	0	0	1	1
PSR 3. Cruïlla entre carrer Arquitecte F alguera i R ambla del Sol	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total TCA i PCA	2	3	2	0	7	0	0	8	8
Total anual	13	13	12	12	50	1	1	55	57
accidents en TCA i PCA / total	15%	23%	17%	0%	14%	0%	0%	15%	14%

Font de les dades d'accidents: Policia Local de Palau-solità i Plegamans.

Fig. 5.4.1. Localització dels trams i punts de concentració d'accidents. Font: PLSV

-En termes relatius d'accidents amb víctimes per 1.000 habitants Palau-Solità i Plegamans es troba molt per sota de la mitjana catalana de zona urbana (0,8 al municipi respecte de 2,1 de mitjana catalana).

- Els accidents més freqüents al llarg del període 2009-2012 són les sortides de via (28%) i els xocs frontolaterals (26%).

-L'any 2011, PSiP registre un índex de 0,21 atropellaments de vianants per 1000 habitants, significativament inferior a la mitjana catalana (0,39), posant de manifest les bones pràctiques portades a terme en el municipi en la millora de la seguretat a peu.

-El tipus de vehicle exposat a un major risc de patir un accident de trànsit és el ciclomotor, per sobre de les motocicletes o els turismes.

-L'índex d'efectius policials (1,8 policies /1.000 habitants) a PSiP es troba una mica per sobre de la mitjana de Catalunya (1,6) i en la mitjana dels municipis de volum poblacional semblant (1,8).

-El municipi no disposa d'un Pla continu de campanyes de control tot i que al llarg de l'any 2012 s'han realitzat campanyes de control d'alcoholèmia i estupefaents, velocitat, sistemes de retenció i telèfon mòbil.

6. DIAGNOSIS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT

6.1. La mobilitat general

-El nombre de viatges que realitzen diàriament els residents (2,5 viatges) es pot equiparar a la mitjana de municipis de la RMB.

-Elevada utilització del transport privat per moure's dins del municipi (63,8%), molt per sobre de la mitjana de municipis de la RMB (19,6%). Malgrat la tipologia del municipi (terme municipal de grans dimensions i dispersió de nuclis habitats), el pes del vehicle privat hauria de disminuir a través de la potenciació de modes com la bici o anar a peu i reduir les facilitats d'estacionament gratuït al centre.

- Altres motius per entendre l'elevada utilització del vehicle privat al marge de la tipologia del municipi son:

1.Eelevada disponibilitat del vehicle privat (el 83% dels entrevistats diu disposar de vehicle)

2.Facilitats d'estacionament tant residencials (al costat de casa a la calçada o en garatges) com al lloc de treball. El 41% dels enquestats diu disposar de plaça d'aparcament gratuïta al seu lloc de treball. Aquesta facilitat d'aparcament condiona i molt, l'ús del cotxe.

-El 69% dels viatges interns es corresponen a mobilitat no obligada.

-La oferta de transport col·lectiu interurbà s'adapta perfectament a les destinacions majoritàries de la mobilitat interurbana (Barcelona, Mollet del Vallès, Caldes de Montbui).

-Els principals motius per la manca d'utilització del servei urbà estan relacionats amb la preferència d'ús d'altres tipus de vehicle més que no pas en aspectes relacionats del propi servei (freqüència, incomoditat, puntualitat, etc.)..

6.2. Mobilitat a peu

Pel que fa a la oferta de vianants, les zones cèntriques són les zones que incorporen amplades útils de voreres optimes, passos de vianants senyalitzats i adaptats, mentre que a mesura que ens allunyem del centre les voreres son menys accessibles des de el punt de vista del vianant i el nombre de passos de vianants disminueix.

Els serveis tècnics estan duent a terme en els últims anys actuacions de millora de les voreres i accessibilitat: Pla de l'Alzina, Passeig Carrerada, etc.

Els vianants circulen per les voreres de forma fluida. No s'observen aglomeracions importants, tot i que en determinats punts i hores concretes com son les a les hores d'entrada i sortida es poden acumular un nombre important de persones.

6.3. Mobilitat en bicicleta

-Baixa utilització de la bicicleta com a mitjà de transport per a desplaçar-se per al municipi malgrat la existència d'una oferta específica.

-La localització del carril bici en trams centrals del municipi no s'ajusta ni a les necessitats de la pròpia demanda ni a la d'altres modes de transport en aquests trams (voreres estretes, ample reduït del carril de circulació...) generant un rebuig als residents de l'entorn.

-L'amplada del carril bici del carrer Arquitecte Falguera així com l'estat del paviment, resulten molt poc segur per als ciclistes.

-La oferta compartida amb els vehicles no disposa d'una senyalització clara i homogènia que identifiqui el pas dels ciclistes per aquests trams de carrer. Així mateix, en alguns casos la secció dels carrers no es considera prou apte per al pas de ciclistes amb seguretat òptima (Rambla del Molí). Tanmateix, la baixa circulació de vehicles i bicicletes no ha generat cap tipus d'incidència destacable.

-Baixa qualitat del transbordament amb el transport públic interurbà. Nul·les possibilitats d'estacionament a l'entorn immediat de les parades d'autobús interurbanes a l'Avinguda Catalunya.

-La manca de continuïtat d'alguns carrers dificulta la circulació del vehicle privat alhora de moure's per l'interior del municipi. Tanmateix, adverteix de les potencialitats de la bicicleta com a mitjà per moure's per a part central del municipi, a que permet salvar diferents tipus d'obstacles i accedir de forma ràpida a la destinació.

6.4. Mobilitat en transport col·lectiu

-La línia d'autobús urbà disposa d'una freqüència de pas (30') adequada a les característiques d'un municipi d'entre 10.000 i 20.000 habitants.

-Tot i l'increment de la demanda del servei urbà amb l'entrada en funcionament de la targeta que permet realitzar 10 viatges a 3€ a la població del municipi, la ocupació del servei és molt baixa (mitjana del 25% al 2013) i la seva quota de mobilitat interna també ho és (2,1%).

-La cobertura territorial per part de les parades d'autobús de PSiP (a <200m. de radi) és insuficient per una part de la Pineda i zones del sud del municipi (Pedra Llarga, Can Maiol, Can Arimon). La revisió del traçat realitzada el mes de febrer ha permès acostar dues expedicions, utilitzades per escolars, als barris del sud del municipi (incloent a zona industrial). En el cas de la Pineda Sud, la baixa demanda que utilitzava el servei abans de la seva re-ordenació va provocar aquest canvi de traçat per tal d'assegurar la freqüència de pas.

-La cobertura territorial de parades del servei interurbà (a <700m. de radi) és excel·lent, cobrint la major part de població del municipi. La situació de les parades prop o dins de zones industrials, permet als treballadors accedir en transport col·lectiu als llocs de treball i amb horaris molt amplis.

-L'accessibilitat a peu i en bicicleta a les parades d'autobusos interurbans és molt deficient degut a l'estat de les voreres de l'Avinguda Catalunya. Malgrat disposar de marquesines en totes elles, no són accessibles per a persones amb mobilitat reduïda i en algun no es detecta ni vorera per accedir-hi.

-El servei interurbà no té connexió amb Granollers ni amb el seu Hospital. Amb la re-ordenació del servei sanitari, hi ha determinades especialitats on l'hospital de referència dels habitants de Palau-Solità i Plegamans és el de Granollers.

6.5. Mobilitat en transport privat

La majoria dels vials que configuren la xarxa viària per a vehicles tenen un carril de circulació per sentit i una gran part d'aquesta té doble sentit de circulació. Les vies que tenen en algun tram dos carrils (Pg. Carrerada, Avinguda Catalunya,...) un d'ells es per realitzar el gir a l'esquerra o acumular vehicles en el temps d'espera per no produir congestió.

La gran extensió del municipi fa que s'urbanitzin diferents zones fora del centre urbà de forma dispersa. Aquests nuclis es connecten al centre i entre ells mitjançant vials que tenen més estructura de carrer semi urbà que vial continu de municipi.

La configuració viària es caracteritza per tenir una certa continuïtat nord sud, en algunes parts del municipi però no en la seva totalitat. Únicament l'avinguda Catalunya connecta el municipi de nord a sud. En sentit longitudinal la continuïtat es més escassa. Únicament existeixen dos passos condicionats per connectar la part central del municipi amb l'altre costat del riu (La Sagrera Can Duran).

El nombre de vehicles que circulen per les principals vies de l'interior del municipi tot i representar la major part del total de viatges de tots els modes generats no superen el 3.500 vehicles per sentit. L'avinguda Catalunya es la via amb un major nombre de vehicles circulen, on en els trams que suporten més transit poden arribar als 7.000 vehicles dia per sentit.

En el municipi de Palau-Solità i Plegamans s'observen dos períodes puntes segons el tipus de xarxa. A la xarxa d'accessibilitat, que connecta el municipi amb la resta del territori (avinguda Catalunya) l'hora punta se situa a les 8 del matí i representa al voltant del 8%. Mentre que a la xarxa interior l'hora punta se situa durant el període de 9 a 10 del matí i també representa el 8% del total del transit. Aquest fet està íntimament lligat amb el pes important del vehicle privat pel que fa als viatges interns sobretot pel que fa a les gestions i compres.

6.6. L'aparcament

-No es detecta dèficit d'aparcament residencial global (Vehicles – places d'aparcament a la calçada i fora calçada) en cap zona del municipi.

-Es detecta dificultats per estacionar en garatges (dèficit infraestructural) a la zona del Centre Nord (Avinguda Diagonal), Can Mail i La Pineda (Pla de la Pineda).

-El treballador que accedeix amb vehicle privat al centre, té moltes facilitats per estacionar el seu vehicle molt a prop de la seva destinació donat que els residents han deixat lliure un elevat nombre de places a primera hora del matí i donada la existència d'aparcaments gratuïts a l'entorn del centre.

-La disponibilitat de places d'aparcament a menys de cinc minuts a peu del centre comercial durant el matí i la baixa indisciplina d'estacionament detectada, denota la inexistència d'un dèficit d'aparcament forà.

6.7. Conclusions de la diagnosi

La deficient connectivitat viària entre els diferents barris afecta a tots els modes de transports i dificulta la mobilitat a l'interior del municipi. La única via que comunica completament el nord i sud del municipi és l'avinguda Catalunya amb moltes mancances per a la mobilitat de vianants.

La baixa densitat de vehicles circulant a l'interior del municipi facilita una convivència pacífica entre els diversos modes de transport, permetent en alguns casos compartir la calçada entre modes de transport. Tanmateix, convenen lleugeres actuacions per tal de millorar la seguretat viària en alguns trams.

Malgrat la convivència pacífica entre modes, al centre del municipi, el vianant (màxim protagonista de la mobilitat interna), ha d'assumir voreres estretes per facilitar l'aparcament a la calçada (Pintor Vayreda, Mn. Cinto Verdguer, Riereta) o bé per la presència del carril bici (J.M. Folch i Torres entre Pg. Carrerada i Av. Diagonal).

En el període 2014-2019 es preveu un increment del 5,2% dels viatges (1.866 nous viatges) corresponents al creixement natural de la població, donat que no es preveu el desenvolupament de cap pla urbanístic de grans dimensions. Aquestes dades, permeten afirmar que el creixement natural dels viatges podran ser absorbits per part de les diferents xarxes de transport, sense que variïn de forma important els nivells de servei.

7. ESTABLIMENTS D'OBJECTIUS

Fruit del resultat de la diagnosi, s'estableixen els següents objectius per a la mobilitat dels propers sis anys:

- Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants, d'acord amb el Pla d'accessibilitat i les accions proposades en l'estudi de Mobilitat.
- Incrementar la seguretat de la xarxa ciclista fomentant itineraris compartits adaptats a les necessitats dels ciclistes.
- Millorar les connexions de la xarxa ciclista.
- Augmentar la eficiència del servei urbà d'autobusos i millorar la seva sostenibilitat econòmica.
- Fomentar la intermodalitat entre el servei col·lectiu interurbà i altres modes de transport
- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport.
- Re-ordenació integral de l'Avinguda Catalunya per tal d'integrar-la com a via urbana.
- Prioritzar les infraestructures viàries previstes al POUM que permetin una major connexió entre vies primàries i que facilitin la introducció de mesures relacionades amb la mobilitat sostenible al centre del municipi.

8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Les propostes contemplades en aquest apartat sorgeixen de la diagnosi realitzada a l'estudi i les converses mantingudes amb els tècnics de l'Ajuntament de Palau-Solità i Plegamans.

A partir dels problemes detectats a les xarxes de transport actual i del context econòmic actual, es presenten un seguit de propostes d'actuació que pretenen fomentar la utilització dels modes més sostenibles i l'accessibilitat al municipi.

En el document II de l'estudi de Mobilitat (Programa d'actuacions) es concretaran cadascuna de les actuacions que es descriuen de forma més general a continuació. El programa planificarà temporalment la mesura, la quantificarà i determinarà quins són els responsables de cadascuna de les propostes.

8.1. Mobilitat a peu

La dispersió de nuclis habitats, els pendents existents i les facilitats per moure's en cotxe condicionen la utilització de modes sostenibles. L'enquesta realitzada als residents mostra un baixíssim percentatge dels viatges interns (34%) que es mouen a peu.

L'inventari de voreres realitzat ha permès detectar cruïlles amb dèficit de passos de vianants, manca de passos de vianants adaptats i voreres inexistentes o amb poca amplada. Per tal de corregir aquesta situació, s'han prioritzat les actuacions entorn les escoles, als itineraris de connexió entre barris i entorn les principals parades d'autobús.

8.1.1. Actuacions als principals itineraris de vianants

Els itineraris de vianants connecten les zones residencials amb els principals punts d'atracció i generació de viatges.

L'estudi proposa una xarxa de itineraris que també connecten amb les mesures planificades entorn les escoles (8.1.2), la illa de vianants i via verda per tal de crear una xarxa àmplia i connectada.

Es consideren els següents carrers longitudinals:

- Rambla del Sol
- C. Sol
- Camí Can Pavana
- Moli
- Camí reial
- Diagonal
- Av. Ntra. Sra. Montserrat
- C. Folch i Torres
- Rambla Pere Pou / Isaac Peral / Av. Ebre
- Av. Catalunya

-Sant Joan

-Boters

Els carrers transversals inclosos son:

-Av. Folch i Torres / c. Major

-C. Dalt

-Arquitecte Falguera / Sant Roc

-Rambla del Molí

-Barcelona

-Pg. Carrerada

-Can Cortés

-Indústria

-Martí Pol / Can Llonch

-Arimon

Es proposa adaptar progressivament aquests itineraris al llarg de sis anys amb voreres superiors a 1,2 m. com a mínim i passos de vianants adaptats a PMR.

Es contempla l'Av. Catalunya com a itinerari bàsic per a vianants donat els habitants del sud del municipi situats a la mateixa avinguda o al costat est tenen en aquest carrer el camí més ràpid per accedir a la zona comercial i de gestions del municipi. Mentre no s'aconsegueixi la re-ordenació integral d'aquesta avinguda, el Camí reial pot fer la funció de connexió nord-sud del municipi i hauria de ser una prioritat d'actuació.

8.1.2. Creació d'una zona pacificada

Com a conseqüència de la jerarquitització viària, una de les mesures que se'n pot derivar és la reducció de la velocitat a 30 Km / h a la zona centre (Rambla del Molí / Av. Diagonal / Folch i Torres / Can Cortés/ Av. Catalunya). A l'interior d'aquesta zona és on conviuen una major diversitat d'usos i modes de transport: vianants, vehicles, càrrega i descàrrega,... Aquesta mesura a més de suposar una millora de la seguretat viària, pretén fomentar un entorn segur per als desplaçaments en bicicleta.

Les actuacions que es durien a terme serien:

- Senyalitzar amb pintura els diferents accessos a la zona

- Reforçar la senyalització d'aquells accessos on no es percebi clarament l'entrada a l'interior d'un àmbit amb velocitat reduïda. Aquesta senyalització pot ser amb pintura, semàfor tipus pelícan o fins i tot pot ser oportú la implantació d'un pas de vianant elevat

- Millorar la visualització de cruïlles (veure proposta de bicicletes).

- Revisar l'ordenança de circulació adaptant-la a les propostes.

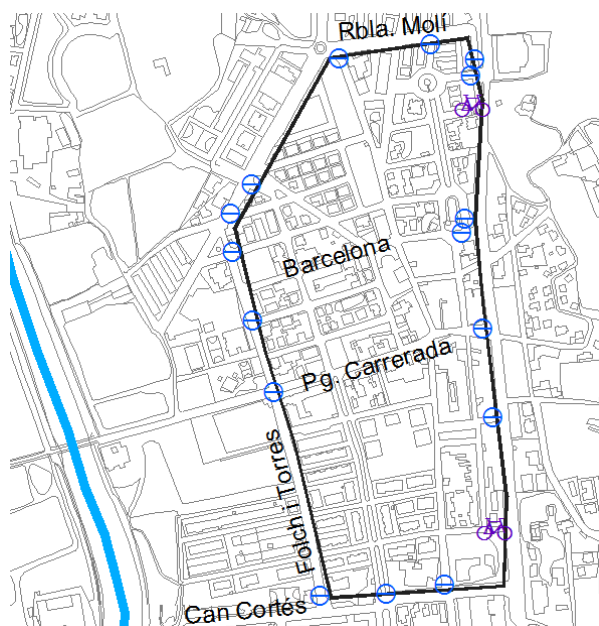


Fig. 8.1.2.1. Zona pacificada proposada. Font: Elaboració pròpia

8.1.3. Mesures entorn les escoles

Els camins escolars són iniciatives que pretenen afavorir que els alumnes vagin a l'escola d'una manera autònoma i segura. El municipi disposa d'un estudi realitzat fa tres anys on es concreten una sèrie d'actuacions a dur a terme en quatre escoles del municipi (Can Cladellas, Palau, Can Periquet i Folch i Torres).

En cadascun d'aquests centres s'ha identificat els principals itineraris d'accés a l'entorn de les escoles que l'estudi de mobilitat s'ha encarregat de relligar amb la xarxa d'itineraris bàsics i la illa de vianants. L'estudi de camins escolars identifica els següents carrers per a la creació dels 4 camins escolars.

CENTRE EDUCATIU	CAMÍ ESCOLAR
CAN CLADELLAS	<ul style="list-style-type: none"> - Pompeu Fabra, entre Doctor Flemming i Abat Oliva / Santa Magdalena - Abat Oliva, entre Pompeu Fabra / Santa Magdalena i Camí de Can Riera - Camí de Santa Magdalena, entre Pompeu Fabra / Abat Oliva i Camí de Can Riera
CAN PERIQUET	<ul style="list-style-type: none"> - Camí de Can Llonc, entre Boters i Montserrat Roig - Boters, entre Migdia i Arimón - Migdia, entre Boters i Av. Catalunya - Juan Ramon Giménez, entre Boters i Av. Catalunya - Sant Antoni, entre Boters i Sant Joan - Sant Joan, entre Camí de Can Llonc i Migdia - Blas de Otero, entre Camí de Can Llonc i Víctor Català - Sant Joan, entre Camí de Can Llonc i plaça Mercè Rodoreda
PALAU	<ul style="list-style-type: none"> - Rambla del Sol, entre Rambla del Molí i Arquitecte Falguera - Sant Roc, entre Pineda i la Rambla del Sol - Arquitecte Falguera, entre Rambla del Sol i Av. Catalunya - Sol, entre Sant Roc / Arq. Falguera / Rambla del Sol i Sant Pere - Reial, entre Arquitecte Falguera i Sant Pere

	- Av. Catalunya , entre Arquitecte Falguera i carrer de la Pujada
FOLCH I TORRES	- Folch i Torres , entre Secretari Gil i Av. Diagonal - Carrerada , entre Camí de Can Pavana i Padró - Av. Diagonal , entre Camí de Can Pavana i plaça de Lluís Companys - Sant Miquel , entre Av. Diagonal i Folch i Torres - Dom Bosco , entre Barcelona i Secretari Gil - Barcelona , entre Folch i Torres i Dom Bosco - Pintor Vayreda , entre Folch i Torres i Dom Bosco - Mossèn Cinto Verdagué , entre Folch i Torres i Dom Bosco

Fig. 8.1.3.1. Camins Escolars. Font: Estudi de Camins Escolars a Palau – Solità i Plegamans

A l'entorn de les escoles s'han identificat diversos punts amb dèficits, conflictes o riscos de mobilitat, accessibilitat o seguretat viària (Can Cladellas 28 punts, Can Periquet 49 punts, Palau 30 punts i Folch i Torres 61 punts. Per tal de resoldre'ls s'han proposat diverses actuacions per cadascuna de les escoles (veure Programa d'actuació de l'estudi i inclòs a la fitxa).

Les actuacions incloses a la primera fase ja s'han realitzat en els últims anys i ara es proposa reprendre les actuacions previstes a la Fase 2 i 3. Donat que les principals actuacions a l'entorn immediat de les escoles ja s'han dut a terme, es proposa donar prioritat a les següents mesures i continuar amb les establertes en l'estudi de camins escolars d'acord amb les directrius establertes al estudi de mobilitat. Les actuacions a dur a terme afecten diversos centres i dins l'estudi de mobilitat es definiran accions concretes i s'apuntaran mesures generals:

1. Adaptació de kiss and ride a l'entorn de les escoles. Aquest tipus de zones d'aparcament en calçada limiten l'estacionament per un temps màxim molt curt (màxim 10 minuts) per tal de realitzar accions que es poden fer en molt temps, com ara acompanyar els infants a les escoles.

Es proposa la ubicació d'aquestes zones a les 5 - 10 places més pròximes possibles a l'entrada dels diferents centres escolars existents al municipi. En concret,

-Plaça Lluís Companys

-Carrer Sant Miquel (Diagonal – Torres i Bages)

-Torres i Bages (Sant Miquel – Barcelona)

-Camí de Can Llonch – Blas d'Otero

-C. Llibreteria

2. Ampliació de voreres a:

-Pompeu Fabra (costat sud, Can Cladellas) suprimint el cordó d'estacionament, augmentant l'espai d'acumulació de sortida / entrada de vianants a la banda on es troba l'escola.

-C. Torres i Bages (entre Diagonal i Cal Cortés), aprofitant la supressió del carril bici que passa a itinerari compartit amb vehicles.

-Millora de l'accessibilitat i passos de vianants al carrer Sant Antoni per accedir a Can Periquet.

3. En la proposta 8.2.2 es defineixen com condicionar les interseccions per millorar la seguretat viària al pas de les bicicletes. En aquest sentit, al llarg del carrer Folch i Torres es recomana que amb l'ampliació de voreres prevista, es segueixi desenvolupant el mateix criteri de millora de les interseccions que els Serveis tècnics de l'Ajuntament de Palau- Solità i Plegamans han

desenvolupat per tal de condicionar les cruïlles de la zona centre. Aquesta passa per pintar els passos de vianants als extrems de la cruïlla, alienant-se amb els extrems de les voreres. Aquesta solució, és òptima quan la cruïlla disposa de xamfrà permetent ampliar l'angle de visió dels conductors sense necessitat de col·locar orelles. Aquest és el cas de la major part de cruïlles del centre, i per tant, es considera correcte el seu desenvolupament en les cruïlles que es preveu millorar en l'estudi. Tanmateix, en el cas que la cruïlla no disposi de xamfrà i existeixi un o dos cordons d'aparcament fins als extrems dels trams seria recomanable la col·locació d'orelles. En aquest cas, una solució prèvia a la col·locació d'orelles seria pintar els passos de vianants fins als extrems (com en el cas dels xamfrans) i suprimir les places d'aparcament o contenidors més properes a la cruïlla.

4. Repintar passos de vianants. Repintat del pas de vianants quan aquest no és prou visible per als conductors, especialment a la nit i amb el sol mullat.

5. Adaptació guals. Adaptació dels guals existents en els passos de vianants segons la normativa vigent.

6. Cobriment dels escocells per guanyar amplada de vorera.

8.1.4. Arranjament i millora de camins

La extensió del terme municipal i la dispersió de nuclis habitats genera que camins rurals es converteixin en vies més utilitzades del que es suposaria per un tipus de via d'aquestes característiques. En alguns casos, com el del Camí de Can Pavana esdevenen vies de comunicació importants per connectar barris, malgrat que la seva secció no permet realitzar aquesta funció amb suficient seguretat per a tots els modes de transport, i en especial, pels desplaçaments a peu.

Per aquest motiu, es proposa que s'elabori un projecte de senyalització i millora dels camins de Palau-Solità i Plegamans, que contempli la renovació i/o col·locació de senyalització direccional i l'arranjament de camins i millora de l'entorn a través de plantacions i revegetació.

Aquest projecte hauria d'integrar el carrer Navarra que es proposa com a continuació de la via verda per sobre del Passeig de la Carrerada.

En alguns casos, s'han realitzat actuacions de millora i arranjament en sectors no urbanitzats del municipi, com Montjuïc, El Castell, Turó Castell, Pineda Sud, Turons, La Sagrera i Can Clapés.



Camí de Can Riera

8.2. Mobilitat en bicicleta

Les mesures proposades en relació a la bicicleta van dirigides a:

- Reforçar la seguretat de la circulació amb bicicleta en xarxa viària compartida amb el vehicle privat.
- Incrementar les connexions del municipi amb la via verda
- Afavorir el transbordament amb el transport col·lectiu interurbà
- Ampliar i millorar les connexions de la xarxa ciclista.

8.2.1. Re-ordenació de la xarxa ciclista

Es proposa una re-ordenació de la xarxa ciclista que pretén:

- Millorar la seguretat de ciclista que circula per la zona centre, creant una zona pacificada que inclou una senyalització específica a les entrades i una adaptació del espai intern a la circulació segura de les bicicletes.
- Mantenir el carril bici segregat en carrers on la seva amplada afavoreix excessos de velocitat del vehicle privat (Av. Diagonal, Can Cortés i Av. Ebre).
- Traspasar la oferta de carril bici actual situada en carrers amb dèficit de voreres (Folch i Torres), baix volum de trànsit (Badalona i E. Borràs) i secció no segura (Arquitecte Falguera) a itinerari compartit amb vehicle privat, reforçant la senyalització d'aquestes vies.
- Noves connexions a la via verda
- Noves connexions al sud del municipi

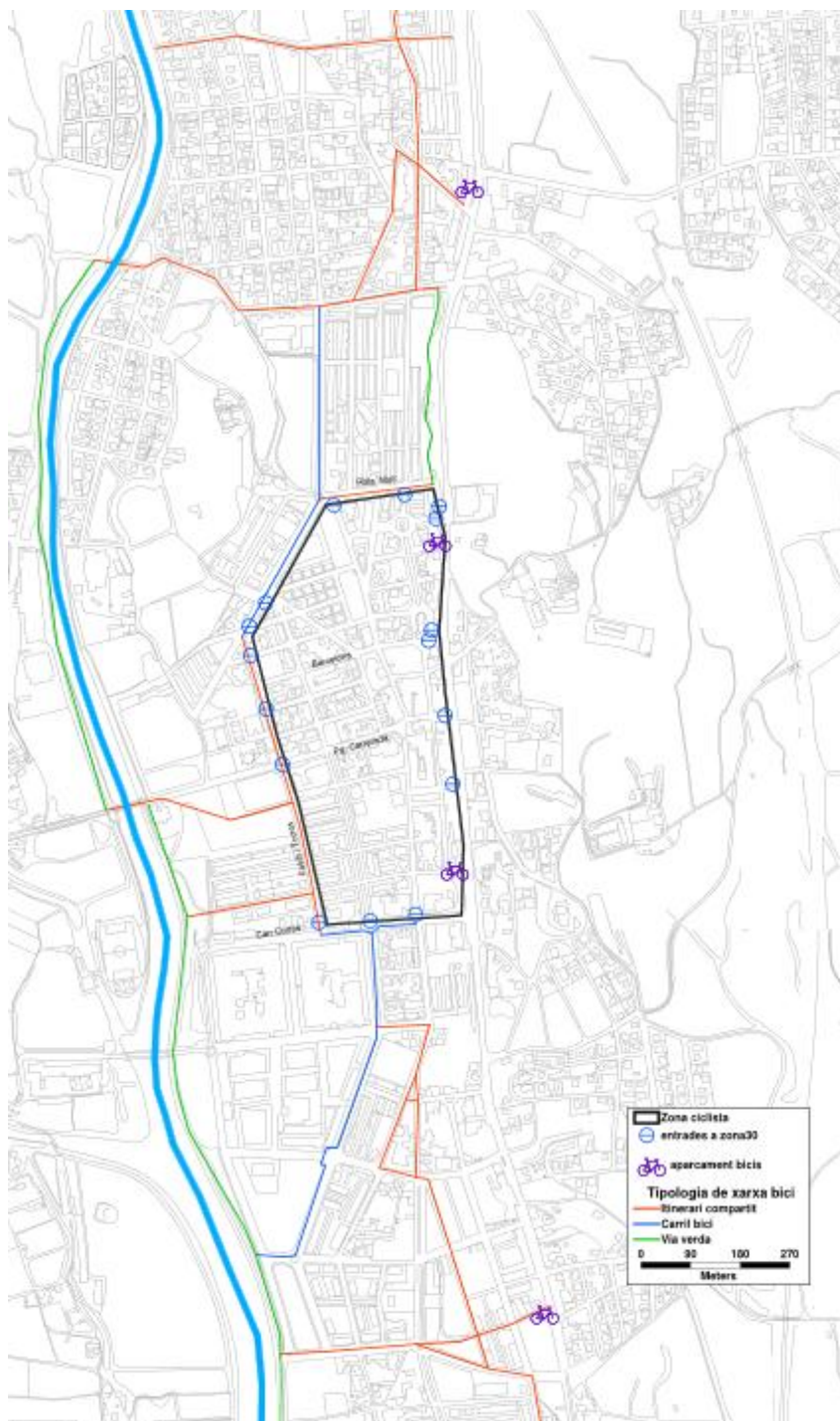


Fig. 8.2.1.1. Proposta de xarxa ciclista. Font: Elaboració pròpia

8.2.2. Millora de la seguretat ciclista en interseccions

Una visibilitat limitada pot empitjorar la seguretat viària i augmentar el risc d'accidents en cruïlles. La pròpia configuració de les interseccions ha de complir uns criteris mínims de seguretat. La secció estreta de les vies, on s'ha mantingut la filera o doble filera d'estacionament a tocar del pas, i l'escàs ample de vorera, són elements que suposen tenir interseccions amb poc espai, i difícil visibilitat entre ramals (entre conductor i conductor, i entre conductor i vianant i entre conductor i ciclista).

Com a norma general, cal evitar l'estacionament de cotxes o la ubicació de contenidors de brossa propers al pas de vianants, al costat per on ve el trànsit rodat. Cal aplicar el mateix criteri per a la

ubicació d'altres elements com rètols de publicitat, vegetació densa, etc. Un element a vigilar és el desplaçament dels contenidors de la brossa respecte de la seva posició original, evitant que s'envaeixin espais no adients. La senyalització horitzontal dels espais que ocupen facilita aquesta tasca de vigilància.

Els vehicles mal estacionats sovint comporten greus problemes de visibilitat per als usuaris, siguin vianants o conductors. Empitjoren la visibilitat i la possibilitat d'abastar visualment amb rapidesa l'entorn viari. Per tal d'evitar aquest fet cal augmentar la vigilància per assolir un major respecte envers les normes.

Però també és freqüent que vehicles estacionats correctament perjudiquin la visibilitat (passa, en general, a prop d'interseccions i de passos de vianants). Cal distribuir les places d'aparcament a la via pública de manera que no obstaculitzin un bon contacte visual entre els usuaris en general i, sobretot, entre els vianants i els conductors a prop dels passos de vianants.

Cal deixar net el camp de visió pròxim a les cruïlles i evitar la disposició de places d'aparcament en els 10 m anteriors al pas de vianants de la cruïlla, segons estableixen les recomanacions de disseny urbà a Catalunya.

Dues mesures fonamentals per a millorar la visibilitat a les interseccions és l'establiment d'orelles i la substitució puntual de l'aparcament de cotxes per aparcament de bicicletes i/o motos abans dels passos de vianants. Aquesta última mesura és molt econòmica i, conseqüentment, especialment recomanable de tenir en compte. Les orelles físiques, per contra, són cares però poden a curt termini ser substituïdes per orelles pintades, reforçades amb pilones o altres elements físics.

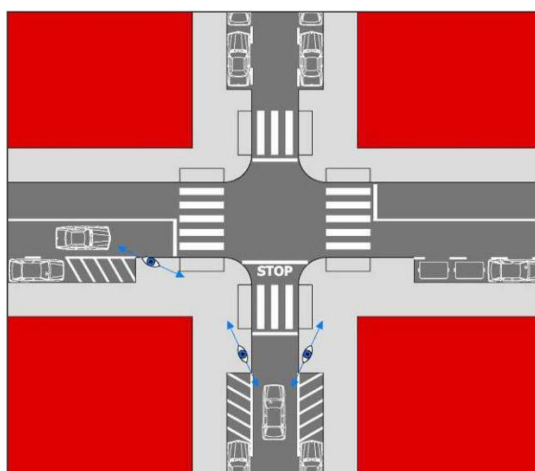


Fig. 8.2.2.1. Exemple d'aplicació d'orelles als passos de vianants. Font: PLSV

Els Serveis tècnics de l'Ajuntament de Palau-Solità i Plegamans han desenvolupat una solució més barata per tal de condicionar les cruïlles de la zona centre. Aquesta passa per pintar els passos de vianants als extrems de la cruïlla, alienant-se amb els extrems de les voreres (veure foto). Aquesta solució, és òptima quan la cruïlla disposa de xamfrà permetent ampliar l'angle de visió dels conductors sense necessitat de col·locar orelles. Aquest és el cas de la major part de cruïlles del centre, i per tant, es considera correcte el seu desenvolupament en les cruïlles que es preveu millorar en l'estudi. Tanmateix, en el cas que la cruïlla no disposi de xamfrà i existeixi un o dos cordons d'aparcament fins als extrems dels trams seria recomanable la col·locació d'orelles. En aquest cas, una solució prèvia a la col·locació d'orelles seria pintar els passos de vianants fins als extrems (com en el cas dels xamfrans) i suprimir les places d'aparcament o contenidors més properes a la cruïlla.



Fig. 8.2.2.2. Passos de vianants a la cruïlla Dom Bosco – Pintor Vayreda. Font: Elaboració pròpia

Dins la zona pacificada s'han detectat 9 cruïlles on és necessari reduir l'amplada dels carrils de circulació per tal de reduir la velocitat del vehicle privat, millorant la visualització dels ciclistes i augmentant la seguretat dels vianants. Les cruïlles es troben a:

- Camí Reial – Camí del Moli: la reducció de l'amplada del carril de circulació i en especial la cruïlla on es troben aquests dos carrers reduirà possibles excessos de velocitat. La col·locació de passos de vianants a les cruïlles implicant l'estacionament en cantonades és una opció alternativa a les orelles.

-Av. Ntra Sra. Montserrat: millorar l'accessibilitat de la rambla de sorra amb els carrers que accedeixen a ella. Sobre-elevat les diferents cruïlles que connecten amb l'Av. Montserrat, no seria una mesura únicament favorable a la bicicleta sinó que també en favor de l'accessibilitat en general.

-Dr. Navarro. El traçat en diagonal d'aquest carrer perjudica la visibilitat, sent una prioritat d'actuació.

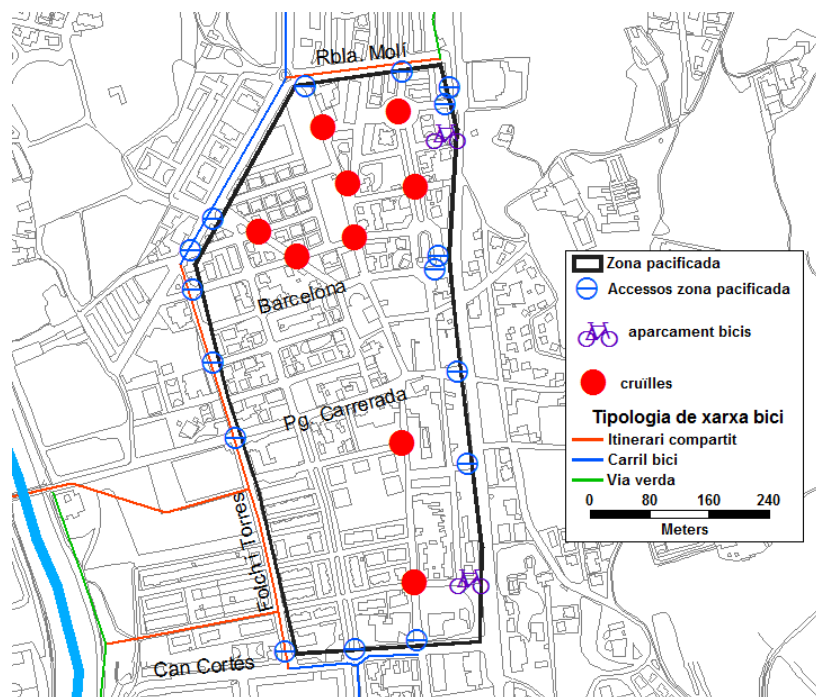


Fig. 8.2.2.3. Cruïlles a intervenir. Font: Elaboració pròpia

8.2.3. Aparcaments a l'entorn de les principals parades d'autobús

La disponibilitat d'un aparcament còmode i segur en el lloc d'origen i destí dels desplaçaments és una condició imprescindible per a l'ús de la bicicleta. Així, a més de l'aparcament als edificis destinats a habitatge, cal actuar sobre l'aparcament en destinació o en punts de canvi de mode de transport, com per exemple les principals parades d'autobusos (situades a l'Av. Catalunya), els equipaments escolars, els centres comercials i centres urbans, els equipaments col·lectius d'atenció a la ciutadania, els equipaments esportius i de lleure, i els llocs de treball.

Palau - Solità i Plegamans disposa d'aparcaments exteriors per a bicicletes a l'entorn dels principals equipaments del municipi. L'estudi de mobilitat proposa la ubicació d'aparcaments segurs a l'entorn de les parades de bus de l'Av. Catalunya.

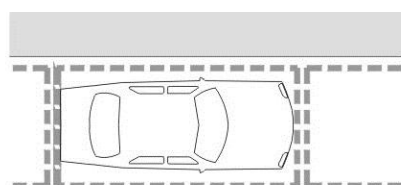
La localització de l'aparcament de bicicletes a l'exterior, cal que sigui visible per tal d'evitar robatoris i proper a l'entrada de l'edifici, garantint una amplada lliure de pas suficient als vianants. Aquesta actuació, conjuntament amb la d'ampliar la xarxa ciclable del municipi de manera contínua i segura, pot potenciar un canvi en el repartiment modal tant urbà com interurbà i potenciar la intermodalitat entre bicicleta i autobús.



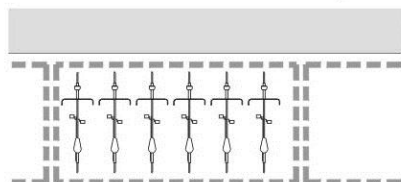
Fig. 8.2.3.1. Exemple d'aparcament segur. Font: AMB

Es proposa la instal·lació d'un aparcament segur per a bicicletes al costat de la parada d'autobús de Cal Cortés, una vegada s'hagi re-ordenat el seu entorn. En aquest sentit, es proposa desplaçar la marquesina cap a l'interior de l'Avinguda Catalunya i adaptar un carril d'incorporació del bus a la parada. La resta de l'espai es podria convertir en espai per al vianant i ubicar-hi l'aparcament per a bicicletes.

Als altres aparcaments (4), es proposa ubicar 6 barres tipus U invertides, que equivalen a 1 plaça d'aparcament. La seva ubicació serà el més pròxima possible a la parada d'autobús, sense que afecti l'espai per el vianant.



1 Automóvil
4 personas máximo
2 promedio



6 Bicicletas
6 personas

Exemple d'aparcament per bicicletes

8.2.4. Campanya de promoció de la bicicleta

La primera mesura que s'hauria de posar en marxa és una campanya de promoció que informi dels avantatges de la bicicleta com a mitjà per a desplaçar-se per la ciutat d'una forma còmoda, agradable, econòmica i saludable. La campanya hauria d'incorporar consells d'utilització, donat que l'ús habitual de la bicicleta hauria de suposar que el ciclista agafés uns hàbits segurs i saludables.

La campanya s'hauria d'adaptar als objectius i potencials usuaris de la bicicleta, com són: treballadors i empreses, comerços, esportistes, famílies, escolars, etc. i hauria de considerar una periodicitat per a cadascuna de les accions planificades.

Algunes bones pràctiques que es recomana continuar o bé adherir-s'hi són:

- Organitzar activitats relacionades amb la bicicleta dins la Setmana de la Mobilitat (pedalada, revisió gratuïta de l'estat de la bicicleta,).
- Realitzar projectes pedagògics per tal de fomentar l'ús de la bicicleta entre els estudiants i els joves en general per desplaçar-se habitualment per el municipi i, especialment, fins a les escoles.
- Edició de tríptics amb informació sobre la xarxa.

8.3. Mobilitat en transport col·lectiu

8.3.1. Revisió del servei urbà

La baixa utilització del servei urbà d'autobusos (25% d'ocupació mitjana a l'any 2013), l'elevada subvenció econòmica municipal que rep i la manca d'obligatorietat del municipi a prestar aquest servei, són motius que porten a la necessitat de millorar la eficiència del servei. En aquest sentit, s'observa com l'autobús té moltes dificultats per complir els horaris donat que les velocitats mitjanes són molt elevades (22,9 km/h en el recorregut ordinari i 28,9 km/h en el recorregut extraordinari) ja que el recorregut és molt llarg.

L'estudi de mobilitat proposa reduir el recorregut del servei regular en carrers on no s'ha quantificat un nombre important de passatgers i la seva cobertura comporta un quilometratge important dels autobusos (veure proposta al plànol adjunt).

En concret es proposa reduir en 3.192 metres el recorregut ordinari i extraordinari, fet que suposaria reduir un 27,86% dels quilòmetres recorreguts respecte el recorregut ordinari. La reducció afectaria als següents carrers:

-A Can Riera (carrer Camí de Can Riera entre Nou i Abat Oliva, carrer Nou entre Camí de Can Riera i Canàries, carrer Canàries entre Nou i Serra de Ponent i carrer Serra de Ponent entre Canàries i Abat camí de Can Riera). En total, representa una reducció de 1,812 km/ expedició

-A Can Duran (carrer Montjuïc entre Sant Oleguer i rotonda Berga / Puigcerdà). En total, representa una reducció de 0,96 km. / expedició.

-Rambla del Molí / Plaça de l'Alsina. En total, representa una reducció de 0,42 km. / expedició.

La reducció del recorregut suposa un estalvi de 274,51 km setmanals recorreguts de dilluns a dissabte.

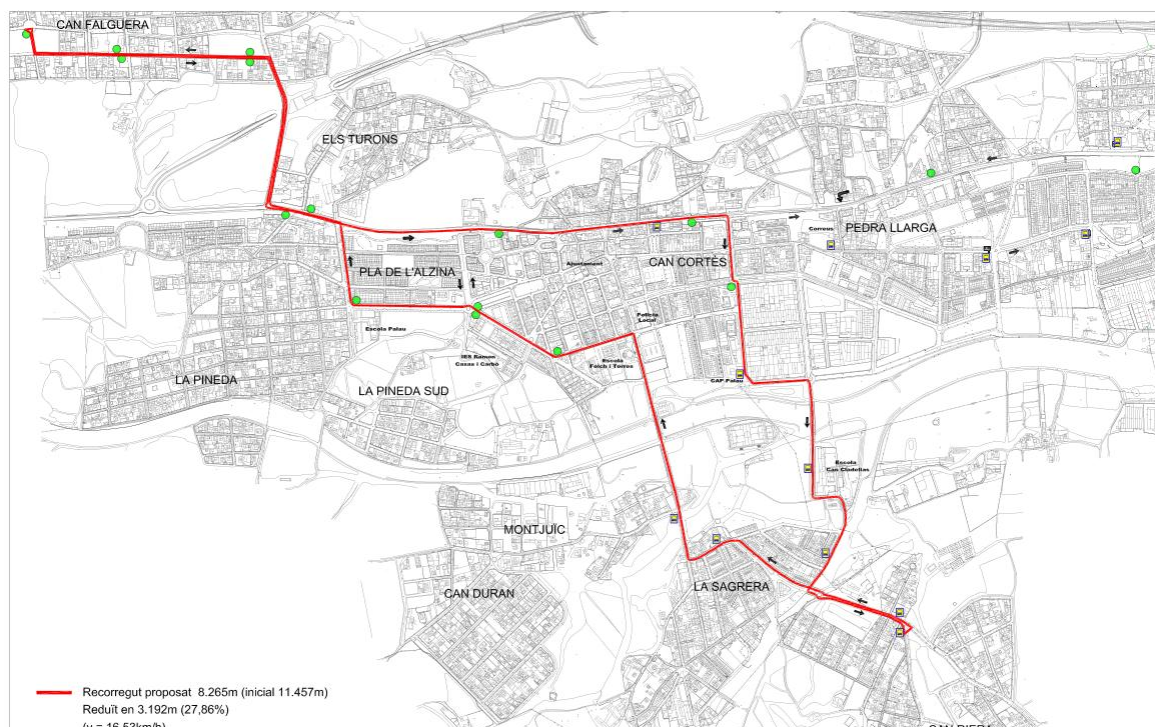


Fig. 8.3.1.1. Proposta de revisió de traçat de la línia urbana. Font: Elaboració pròpia

8.3.2. Accessibilitat a peu de les parades d'Av. Catalunya

El projecte de re-ordenació integral de l'Avinguda Catalunya ha de millorar l'accessibilitat a peu a les 5 parades del servei interurbà existents en aquesta avinguda. La millora no només ha d'afectar a l'avinguda sinó també els trams de carrer que permeten accedir a les parades.

Es proposa la instal·lació d'un aparcament segur per a bicicletes al costat de la parada d'autobús de Cal Cortés, una vegada s'hagi re-ordenat el seu entorn. En aquest sentit, es proposa desplaçar la marquesina cap a l'interior de l'Avinguda Catalunya i adaptar un carril d'incorporació del bus a la parada. La resta de l'espai es podria convertir en espai per al vianant i ubicar-hi l'aparcament per a bicicletes.



8.3.3. Servei de connexió amb Granollers i Hospital de Granollers

Es proposa traslladar la necessitat de connexió del municipi amb Granollers i més concretament amb el seu Hospital a la Subdirecció General de Coordinació i Gestió de la Generalitat de Catalunya per tal que avaluin la necessitat del servei que es proposa. Com a conseqüència de la re-ordenació del servei sanitari català, els habitants de Palau-Solità i Plegamans tenen com a hospital de referència el de Granollers per a determinades especialitats sanitàries. Actualment, ja existeix un servei públic (L240) amb l'Hospital de Mollet, però no amb el de Granollers. D'altra banda, en l'enquesta de mobilitat realitzada en aquest estudi, s'han detectat uns 700 viatges/ dia entre Palau-Solità i Granollers.

8.4. Mobilitat en vehicle privat

Les propostes relacionades amb el vehicle privat van dirigides a:

-Millorar la seguretat viària, i

-Prioritzar aquelles actuacions infraestructurals que es consideren necessàries per poder aplicar mesures en favor de la mobilitat sostenible al centre del municipi.

8.4.1. Criteris de jerarquitzaçió de la xarxa viària

Els criteris de jerarquitzaçió viària suposen introduir el concepte de mobilitat sostenible a l'hora d'actuar urbanísticament, ja sigui en els nous carrers o a la xarxa viària actual. És a dir, es proposa assignar una utilitat (vies de passar o d'estar) a la xarxa viària del municipi en funció a la morfologia del carrer i els usos del sòl predominants a la zona.

Les vies amples i de major continuïtat, en general, estan més preparades per acollir el trànsit de vehicles, mentre que altres, ja sigui per la seva estructura o pel tipus d'activitat que es localitza en elles, tenen un caràcter més cívic on adquireix molta més rellevància el vianant. Distingir la diferent funcionalitat de les vies és, per tant, molt important per aconseguir una mobilitat sostenible, essent els objectius perseguits amb la classificació viària els següents:

- Xarxa primària (o vies de passar): conformada per les vies principals urbanes; garanteix les connexions de la xarxa viària local amb la xarxa periurbana i les relacions amb els diferents sectors i barris del municipi.

- Xarxa secundària (vies d'estar): conformada per les vies secundàries urbanes que permeten el final o l'inici de trajecte i que donen accés a les diferents activitats del territori, ja siguin tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.

Per tal de planificar millor la mobilitat del municipi en els propers anys es proposa l'establiment dels següents criteris en funció del tipus de via en el que es vol actuar:

	VIES D'ESTAR			VIES DE PASSAR	
	Zona de vianants	Zona de prioritat per a vianants	Zona 30	De segon nivell	De primer nivell
Requisits	Intens flux de vianants Pocs guals	Itinerari de vianants	> 6 m de secció entre façanes	> 6 m de secció entre façanes	> 10 m de secció entre façanes
IMD aconsellable	< 500 veh/dia i sentit	< 500-1.000 veh/dia i sentit	< 2.000 veh/dia i sentit	> 2.000 veh/dia i sentit	> 2.000 veh/dia i sentit
Senyal					
Usuaris que poden accedir-hi	Serveis/Residents	Tots	Tots	Tots	
Limitadors velocitat, i indisciplina	Fitons d'entrada	Mobiliari urbà Sentits circulació concurrents	Sentits circulació concurrents Elevacions calçada Ziz-zag Aparcament	Semàfors Rotondes Elevacions calçada (excepcional)	
sentits de circulació		Únics	Únics	Únics/dobles	Dobles
Aparcament	Si (excepcional)	Excepcional (senyalització específica)	Si (als carrers de més de 8 metres entre façanes)	Si	
Plataforma	Única	Única	Segregació calçada-vorera	Segregació calçada-vorera	

Fig. 8.4.1.1 Criteris de jerarquitzaçió viària. Font: RACC

Aquests criteris s'han de tenir en compte en qualsevol actuació urbanística que es realitzi al municipi.

8.4.2. Pla de reducció de la velocitat

La diagnosi de l'estudi de mobilitat ha mostrat l'excés de velocitat existent en algunes vies primàries del municipi i el risc que comporta per la seguretat viària. La major part d'excessos de velocitat es detecten a les entrades del centre del municipi en vies amb amplades que permeten excedir de la velocitat permesa de forma ràpida.

En trama urbana, tot i no existir una problemàtica generalitzada d'excés de velocitat, si es vol aconseguir crear una zona pacificada de trànsit al centre del municipi, caldrà actuar en algunes interseccions (aixecant la cruïlla o bé col·locant orelles)

Als accessos al centre del municipi es proposa:

-La implantació de passos de vianants elevats a les entrades del municipi situats abans d'accedir als ponts de la Riera de Caldes:

-Passeig de Carrerada (entre el camí de can pavana i la riera de caldes i abans de la cruïlla amb Navarra

-Indústria



Fig. 8.4.3.1 Localització de reductors de velocitat. Font: Elaboració pròpia

-Reducir de forma integral la velocitat a l'Avinguda Catalunya a través d'una re-ordenació integral de la via que permeti el pas accessible i segur de tots els modes de transport.

8.4.3. Millora de les interseccions

Es proposa la reforma de tres interseccions, dos de les quals son TCA i incloses en el PLSV:

Cruïlla Av. Catalunya – Arquitecte Falguera

Es proposa la construcció d'una rotonda tal i com s'esmenta al POUM per tal de:

- Reduir la velocitat dels vehicles a l'Av. Catalunya
- Facilitar la incorporació a aquestes dues vies. Actualment el gir a l'esquerra es considera molt perillós i ha estat un punt d'alta accidentalitat tal com ha recollit el PLSV.
- Millorar l'accessibilitat a peu d'ambdós costats de l'Avinguda Catalunya
- Són molt flexibles a l'hora d'adaptar-se a fluxos canviants entre els diferents branços.
- Permetre realitzar un canvi de sentit sense necessitat d'incorporar-se a vials interns.

L'amplitud existent d'aquesta cruïlla facilita la implantació d'aquesta rotonda.

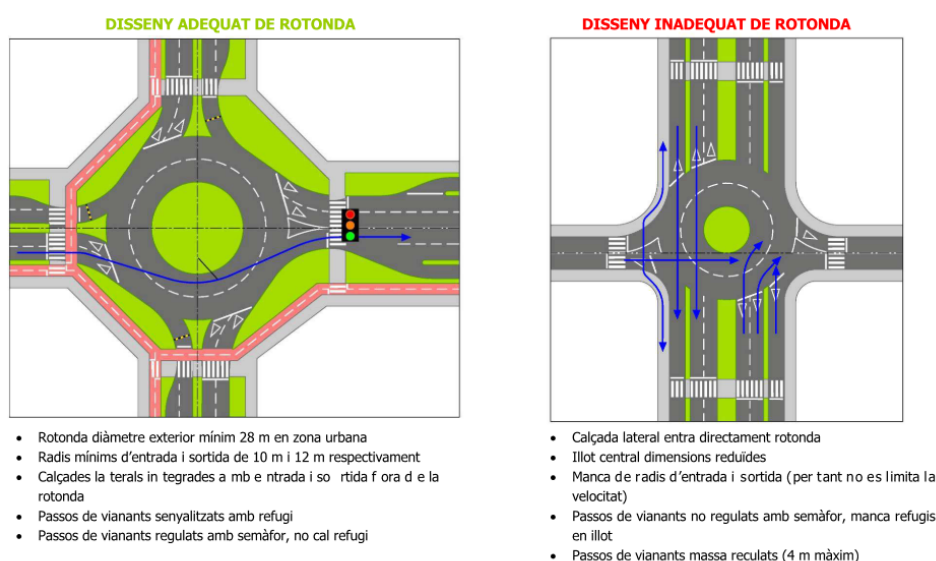


Fig. 8.4.3.1 Recomanacions generals de disseny d'una rotonda urbana. Font: PLSV

La rotonda incorporaria un ressalt previ al pas de vianants; o implantar un semàfor de polsador.

El responsable d'aquesta actuació és el titular de l'Av. Catalunya que a 2014 és la Generalitat de Catalunya.

Cruïlla Arquitecte Falguera – Rambla del Sol

La quantitat de moviments existents en aquest punt d'estudi és de difícil gestió si es pretenen permetre tots aquests moviments i no eliminar cap sentit de circulació ni cap gir.

En aquest sentit la proposta que es realitza és una mini-rotonda remuntable. Les mini-rotondes són adequades per distribuir de manera ordenada els moviments de bicicletes, ciclomotors, motocicletes i turismes. Per altra banda, les mini-rotondes poden no ser tan beneficioses en cas de presència abundant de vehicles pesants.

En aquest sentit, el fet que la mini-rotonda sigui remuntable permet que els vehicles pesants també puguin realitzar els girs en les rotondes (tots excepte el canvi de sentit) però envaint parcialment o totalment l'illot.

En aquesta cruïlla, es considera adequada la implantació de la mini-rotonda remuntable per distribuir tots els moviments i permetre, inclús, el canvi de sentit dels turismes. Com a actuació complementària es proposa desplaçar l'encreuament de bicicletes a l'altra part del pas de vianants, tal i com es mostra en el gràfic adjunt.

En cas que la mini-rotonda i els nous guais per les bicicletes sigui una actuació molt costosa, es proposa en una primera fase completar, almenys, el senyal horitzontal d'estop del moviment procedent de la rambla del Sol (actualment només hi ha el senyal vertical però no el senyal horitzontal).

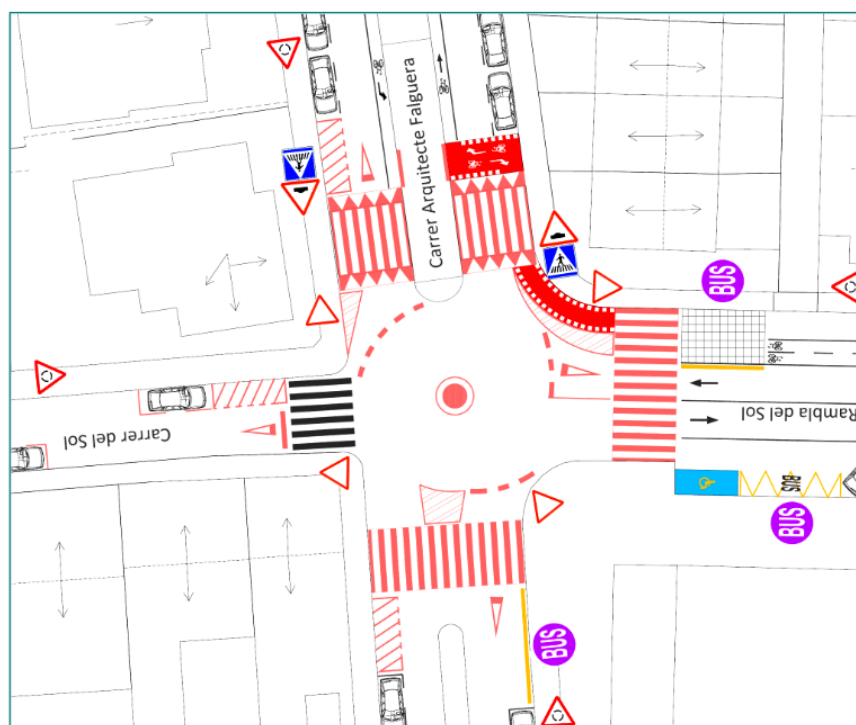


Fig. 8.4.4.2 Proposta d'ordenació de la cruïlla Rambla del Sol – Aq. Falguera. Font: PLSV

Cruïlla Av. Diagonal – Dom Bosco

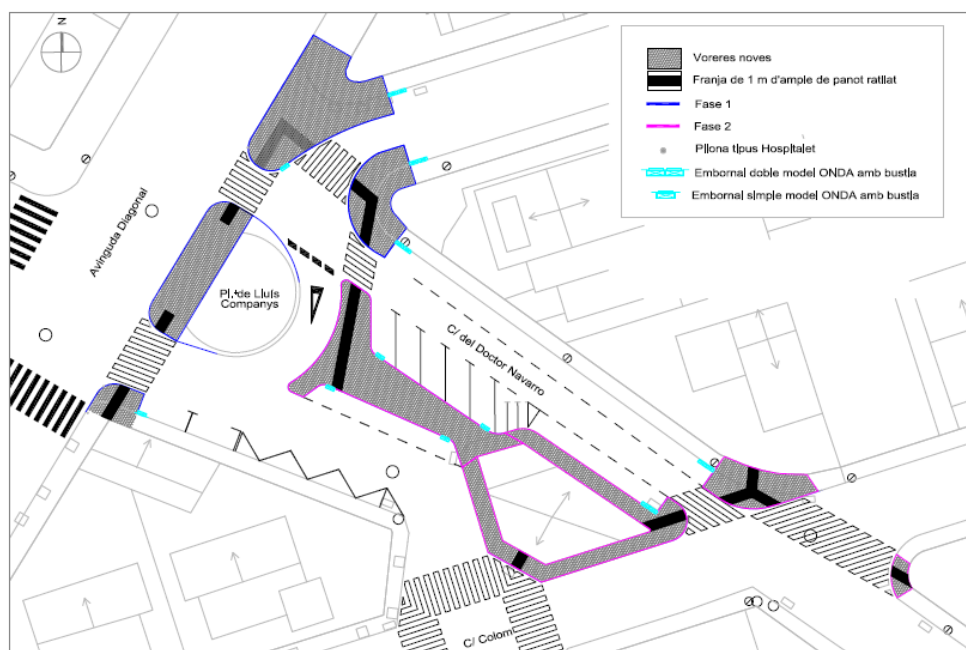
Tot i no ser un TCA com les anteriors dues cruïlles, la configuració urbanística d'aquesta cruïlla genera molts punts de conflicte entre els diversos itineraris que es poden realitzar. Des dels serveis tècnics municipals s'ha impulsat la reforma d'aquesta cruïlla amb l'objectiu de reduir l'espai existent entre l'Av. Diagonal i els carrers Dom Bosco i Barcelona que generava conflictes entre la circulació de vehicles, bicicletes i vianants.

Aquesta cruïlla és un punt d'especial atenció pels vianants donat que connecta zones residencials amb supermercat, escoles i el mercat de dissabte.

La proposta redueix l'amplada entre voreres amb la col·locació de noves voreres que permeten una major accessibilitat dels desplaçaments a peu.

La col·locació de places d'aparcament en bateria al carrer Dr. Navarro, a més donar servei als pares que venen a acompanyar els infants a l'escola i als residents (kiss and ride), ajuden a reduir l'espai tan ample existent a la cruïlla.

A principis de l'any 2015, aquesta proposta ja s'està duent a terme.



8.4.4. Nous vials

El POUM del municipi aprovat el 2014, inclou la construcció de nous vials associats a diferents desenvolupaments urbanístics, que tal i com s'ha comentat en l'estudi, no hi ha la previsió que es realitzin al menys al llarg dels propers sis anys.

Una vegada analitzats els nous vials inclosos en el POUM, des de la perspectiva de la mobilitat es considera imprescindible i prioritària l'actuació que permetria connectar l'Av. Diagonal amb Arquitecte Sert (al costat del CAP) a través de la reforma del Camí de Can Pavana. Aquesta actuació crearia una zona centre amb un perímetre amb doble sentit de circulació (Av. Diagonal – Camí de Can Pavana – Arquitecte Sert – Can Cortés – Av. Catalunya – Rambla del Molí). L'actuació suposaria una alternativa de connexió nord – sud al llarg del municipi, una funció que actualment només desenvolupa l'Av. Catalunya.

8.5. Aparcament

Les facilitats d'aparcament al centre generen, entre d'altres causes, una elevada mobilitat interna en vehicle privat. Per tal, d'iniciar un canvi d'aquesta tendència, s'han promogut una sèrie d'actuacions a la xarxa de vianants i bicicletes per tal d'ampliar les voreres i fomentar la mobilitat en modes de transport més sostenibles. Algunes d'aquestes actuacions suposen una pèrdua de places d'aparcament en carrers del centre del municipi. En aquest apartat es donarà resposta als usuaris que es puguin veure afectats per aquestes mesures.

8.5.1. Re-ordenació de la zona amb disc horari

Es proposa una re-ordenació de les places de disc horari amb l'objectiu d'incrementar l'oferta a prop de la l'activitat comercial, però eliminant aquelles places que es situen en espais poc accessibles i que poden generar un conflicte de seguretat viària.

- Supressió de 12 places als carrers Riereta i St. Lluís (accés difícil i vorera estreta).
- Noves places amb disc a Riereta i Pep Ventura: 29 places (15 noves places en total).
- Increment de la vigilància a la zona amb disc.

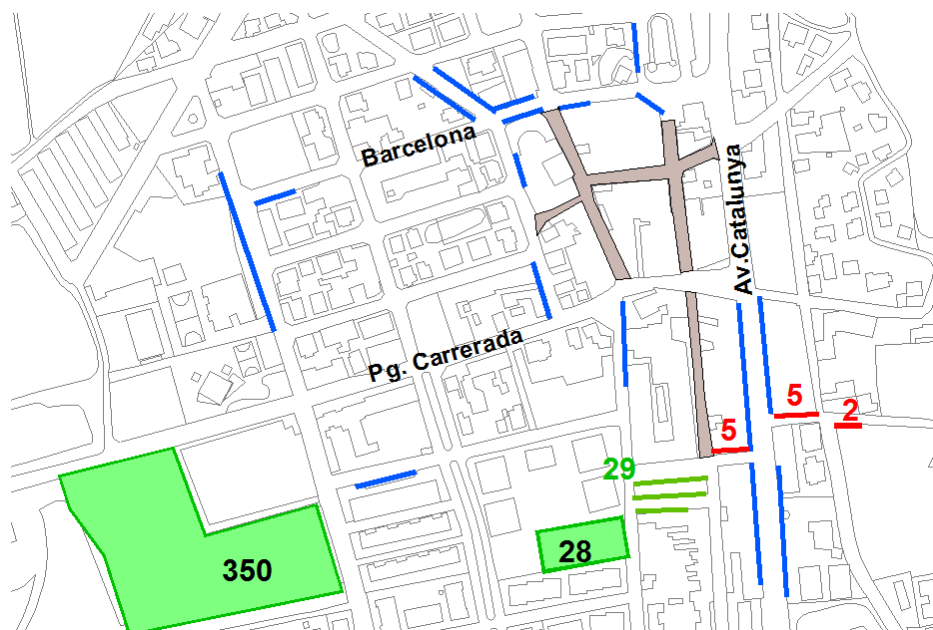


Fig. 8.5.1.1 Canvis places de disc horari. Font: Elaboració pròpia

8.5.2. Millora de l'accessibilitat a l'aparcament dissuasiu del Pavelló d'esports

L'aparcament situat al carrer Folch i Torres, just darrera el Pavelló d'Esports, es troba situat a menys de 5 minuts a peu de la zona comercial de l'Av. Catalunya i la zona de vianants. Si es realitzen les actuacions d'aquest estudi de mobilitat (zona pacificada, millora de la Rambla Pere Pou, etc.) aquest espai quedarà més integrat al centre i la baixa utilització actual podria revertir-se. A més, si es connecta el Camí de Can Pavana amb la zona de Cal Cortés, aquest espai quedarà totalment integrat en una zona central. Per tant, es proposa:

- Millorar les seves condicions físiques per tal de fer-lo més atractiu (ampliar zona asfaltada, millorar il·luminació, senyalitzar-lo com aparcament gratuït a la xarxa bàsica).

-Consolidar l'ús d'aquest espai com a aparcament en les normes urbanístiques.

Aquesta mesura es complementaria a la millora de l'espai urbà de centre que ha de permetre ampliar l'espai pels vianants i ciclistes i reduir les facilitats d'aparcament al centre.

8.6. Re-ordenació integral de l'Av. Catalunya

Des de la perspectiva de la mobilitat urbana, és necessari que l'Avinguda Catalunya tingui un caràcter més integrat al municipi. Actualment, es troba deslligada de les vies urbanes del municipi. L'Avinguda continua sent una via de passar, malgrat la construcció de la variant que va permetre reduir el nombre de vehicles que hi passaven.

Es proposa que es realitzi un projecte de reforma integral de l'Avinguda que contempli la millora paisatgística, infraestructura energètica i de les xarxes de mobilitat.

La reforma de l'Avinguda des de la perspectiva de la mobilitat urbana ha de contemplar:

-Millora de l'accessibilitat a peu per accedir a les parades d'autobusos. La mateixa avinguda té voreres deficientes o inexistentes. En alguns casos passa el mateix amb els carrers que hi tenen accés

-Aparcaments per a bicicletes a l'entorn de les parades (8.2.3). La manca de ferrocarril fa dels serveis exprés d'autobusos la millor opció per als desplaçaments interurbans. Disposar d'aparcaments per a bicicletes a l'entorn de les parades facilitarà el transbordament amb aquest mode i el fomentarà.

-Millora de les aproximacions dels autobusos a les parades. L'accés dels busos a les parades en alguns casos es produeix a través de vies laterals amb aparcament, generant dificultats al bus alhora de posicionar-se.

-Construcció de voreres i adaptació de les actuals a unes condicions òptimes d'accessibilitat. Un dels dèficits més elevats de l'Avinguda és la manca de voreres o la seva petita amplada, malgrat que hi ha vianants que caminen a través d'ella generant un conflicte important de seguretat viària

-Supressió de les places d'aparcament no consolidades urbanísticament. Es detecten places d'aparcament als vorals o espais no consolidats generant conflictes entre la circulació i aturades

-Reduir els accessos directes des d'espais no consolidats. Aquest punt forma part dels aspectes urbanístics que ha de contenir el projecte, però cal evitar accessos massa amples i no consolidats de forma que es permeti l'accés per tot arreu a l'Avinguda

-Homogeneïtzació de cruïlles, evitant els gir a l'esquerra no semaforitzats.

-Introducció de mesures de reducció de la velocitat en trams on s'han detectat excessos (especialment els trams més interurbans).

-Procés participatiu que consensui la reforma amb la població del municipi.

En l'apartat de programa d'actuacions es detallen algunes mesures que es podrien dur a terme en aquesta avinguda a curt termini.

8.7. Altres

8.7.1. Promoure la realització del Pla de Mobilitat i PDE (Plans de desplaçaments d'empresa) dels polígons industrials

Els Plans de Mobilitat als centres generadors de mobilitat són un instrument bàsic que pretén dotar-los d'una eina de planificació de la seva mobilitat tenint present tots els modes de transport.

Una eina bàsica que possibilita l'elaboració i execució dels plans de mobilitat en zones on es concentra l'activitat econòmica és la creació de la taula o consell de mobilitat, òrgan permanent de participació i concertació que impulsa i supervisa l'elaboració i implementació del Pla de Mobilitat. El consell designa una persona responsable, el gestor de la mobilitat, que s'encarregarà de la gestió, el control i l'organització de la mobilitat del polígon o l'equipament.

A través d'aquests plans de mobilitat es fan propostes en relació a la gestió de l'aparcament en destinació, creació de xarxes d'accés per a vianants i bicicletes als centres de treball, fomentar l'ús del van-pool, impulsar i fomentar incentius, per part de les empreses, per potenciar pautes de mobilitat sostenible als seus treballadors/es, etc.

Al municipi es localitzen 5 polígons industrials, entre els quals destaca el de Riera de Caldes. Tanmateix, la situació del municipi en un àmbit industrial permetria abordar aquesta mesura de forma compartida amb els municipis de Caldes de M i Santa Perpetua de la Mogoda, com a mínim, donat que afectaria a un nombre més elevat de treballadors.

Nom PAE	Superfície (ha)	Nombre treballadors	Mitjana iATPC PAE	Grau iATPC PAE
Can Cortès	12,48	217	164	Acceptable
Can Burgués	5,96	-	50	Acceptable
Palau Industrial	6,56	12	86	Acceptable
Riera de Caldes	105,31	3.089	152	Acceptable
Avinguda Navarra	3,14	-	96	Acceptable

Es proposa, doncs, promoure la realització d'aquest Pla de Mobilitat per tal d'augmentar la quota modal de sistemes alternatius al vehicle privat per arribar al lloc de feina.

Lligat amb el Pla de Mobilitat, es proposa promoure la realització de plans de desplaçament d'empresa (PDE). Aquest Pla és un conjunt de mesures de transport que cerquen racionalitzar els desplaçaments cap al centre de treball i des del centre de treball. L'objectiu és reduir l'ús ineficient del vehicle privat tant dels treballadors com dels proveïdors, visitants o clients, i planificar el millor possible els desplaçaments obligats relacionats amb l'activitat de l'empresa.

A partir de la realització dels Plans de Mobilitat als centres generadors de mobilitat es determinen les empreses que és convenient que facin un Pla de Desplaçament d'Empreses.

Segons l'article 18 del Decret 157/2007, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire en els municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, els centres de treball i generadors de mobilitat que s'han de dotar de plans de mobilitat són els centres de treball d'administracions públiques i empreses públiques amb més de 200 treballadors propis o externs, i aquells centres de treball amb més de 500 treballadors propis o externs o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals, excepte els que estiguin inclosos en un pla de mobilitat de l'àrea industrial a la que pertanyen.

8.7.2. Campanyes de mobilitat sostenible

Conscienciar a l'opinió pública sobre la necessitat d'una nova mobilitat que eviti els efectes negatius del l'ús inadequat del vehicle privat i sensibilitzar-la sobre els impactes ambientals del transport i les solucions alternatives existents, són alguns dels objectius de la realització de campanyes a favor de la mobilitat sostenible. A continuació s'esmenten algunes propostes en matèria d'informació de mobilitat a la ciutadania:

- Fomentar la setmana de la mobilitat sostenible amb l'aportació de nous col·lectius: cada any l'ajuntament hi participa organitzant diferents activitats en el municipi; es proposa augmentar-ne l'abast, ampliant-la a d'altres col·lectius (transport de mercaderies, empreses...). Per exemple, es podria organitzar un dia del transport sostenible en les empreses on es convidi els empleats a accedir-hi en transport públic i pagar-los el bitllet perquè ho provin, car-pooling, bicicleta o a peu, aplicant determinats incentius
- Campanyes d'educació vial per a totes les edats: impartir als centres educatius classes d'educació vial a càrrec de la Policia Local per tal d'adquirir hàbits responsables des de ben petit. Així mateix, als centres cívics com el de Cal Cortés, es donaria una xerrada sobre la seguretat en la mobilitat en la que es donen consells per portar a la pràctica una mobilitat sense perill. Com ja s'ha proposat es recomana la realització de camins escolars.
- Campanyes orientades a la selecció del mitjà de mobilitat més adequat per a cada desplaçament, més en funció del cost econòmic, ambiental i social que dels hàbits o de la comoditat.
- Cursos de formació per a la conducció eficient, ja sigui a través de campanyes específiques com a les autoescoles.

8.7.3. Potenciar el car-pooling a través de la web municipal

La baixa ocupació del vehicle privat provoca una de les ineficiències més destacades derivades de l'ús del vehicle privat. Aquesta baixa ocupació comporta un alt consum d'energia i d'espai físic, que demana un augment en la capacitat de les infraestructures viàries.

L'augment de l'ocupació mitjana dels turismes és una de les mesures que més pot incidir a la reducció dels Veh*Km a la xarxa viària. Hi ha dos grups d'usuaris potencials especialment interessants per a compartir el cotxe: els treballadors/es i els estudiants. Per tant, es proposa fomentar el car-pooling entre la població de Palau – Solità i Plegamans captiva del vehicle privat per desplaçar-se a altres municipis amb la creació d'un portal web de cotxe compartit.

En aquest portal s'hauria de poder cercar fàcilment algú amb qui compartir el cotxe en els desplaçaments quotidians, sense que l'usuari/usuària hagi de perdre temps buscant per la web. Així mateix, el portal hauria d'integrar diferents WEB que es puguin crear en centres generadors de mobilitat, on pot haver, a més, altres informacions sobre els sistemes de transport.

El servei, a més, propiciaria que persones que no tenen vehicle propi poguessin accedir a ofertes de treball que impliquen un desplaçament a zones poc servides pel transport públic.

Amb aquesta mesura, doncs, s'augmentaria l'eficiència energètica, es reduirien els costos socials i ambientals dels desplaçaments en vehicle privat i es donaria més accessibilitat als llocs de treball.

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS

1.1 Actuacions als principals itineraris per a vianants

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i promoció modes sostenibles.

2. Objectius

-Garantir i millorar la seguretat i el confort en els principals itineraris per a vianants
-Connectar la xarxa de vianants amb els camins escolars, zona exclusiva de vianants i Av. Catalunya

3. Descripció de l'actuació

Es plantegen les següents actuacions en els carrers de color blau en el plànol de la proposta. Al llarg d'aquests itineraris els passos de vianants haurien d'adaptar-se al pas de persones amb mobilitat reduïda i les voreres haurien de garantir una amplada útil com a mínim de 1 metre. Les principals actuacions a desenvolupar son:

1. Carrer Martí Pol (entre Abaix i Sant Joan): construcció d'una vorera de 130 m. (aprox.) de 2,5m. amplada i 2 passos de vianants.
2. C. St. Joan (entre Monòlit i Pedra Llarga): ampliació de vorera de 125m. de 2,5m. d'amplada (suposa una supressió de 16 places d'aparcament).
3. Cruïlla St. Joan – Monòlit: 4 passos de vianants adaptats
4. C. St. Joan (entre Monòlit i Camí Reial): ampliació de vorera de 50 m de 2,5 m. d'amplada (suprimint un carril de circulació).
5. Cruïlla Camí Reial – Indústria: col·locació d'un pas de vianants i adaptació de 2
6. Isaac Peral : construcció d'una vorera de 160m. de 2,5 m. d'amplada
7. Camí Reial (entre Indústria i Can Cortés): ampliació de vorera (costat oest) de 70 i 80m de 2,5m. d'amplada (es redueix l'amplada del carril de circulació).
8. Can Cortés (entre Rbla. Pere Pou i CAP): ampliació de l'espai per el vianant, cal re-ubicar mitjanes verdes situades a l'espai de vorera per tal que al vianant li quedi una amplada útil de 2 metres. El tram es de 150 m.
9. C. Folch i Torres (entre Cal Cortés i Av. Diagonal): ampliació de vorera (costat est) de 420m. de 2,5 m. (es suprimirà el carril bici i es substituirà per un itinerari compartit). L'amplada del carril de circulació serà ajustada al pas dels autobusos (3,25 m.). La resta serà destinat a aparcament i vorera. Es realitzaran passos de vianants longitudinalment a banda i banda (7) i 3 transversals.
10. Camí Reial – Molí. 2 passos de vianants en el itinerari longitudinal i 2 més transversals. La cruïlla en forma de cunya ha de ser remodelada donant més facilitats al vianant
11. Plaça de l'Alsina. Es proposa reduir el radi de la rotonda de forma que es pugui ampliar l'espai per al vianant. La reforma hauria de permetre que els vianants que es desplacen per la rambla de Ntra. Sra. Montserrat creuessin la rotonda en línia recte i no fent la volta com fins ara.
12. Av. Ntra. Sra. Montserrat: falten tres passos de vianants per poder accedir a la Rambla.
13. Rambla del Molí: Es proposa convertir la semi-bateria sud en cordó d'aparcament per tal d'ampliar la vorera amb un metre més (des de Camí Reial fins Av. Catalunya: 110 m.). D'altre banda, s'haurien d'adaptar 11 passos de vianants.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

5. Documentació gràfica de referència

8. Cost (€)

Avaluació del cost de l'actuació, especificant els costos unitaris utilitzats:

Plànol Proposta Vianants		39 passos de vianants amb pintura vermella de ressalt, senyalització vertical i gual tipus 120 : 1.200 €/ut. X 39 = 46.800 € 2.590 m ² de voreres x 175 € / m ² = 453.000 € (IVA inclòs)
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Mitjana	Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.		2.2.Xarxa amb dèficit de vorera (vorera de menys de 1,5m d'amplada útil o inexistent) x100 / Xarxa viària total 2.4. Passos de vianants senyalitzats x100 / Passos de vianants totals. 2.5. Passos de vianants adaptats x100 / Passos de vianants totals

1.2 Creació d'una zona pacificada

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu, en bici i millora de la seguretat viària

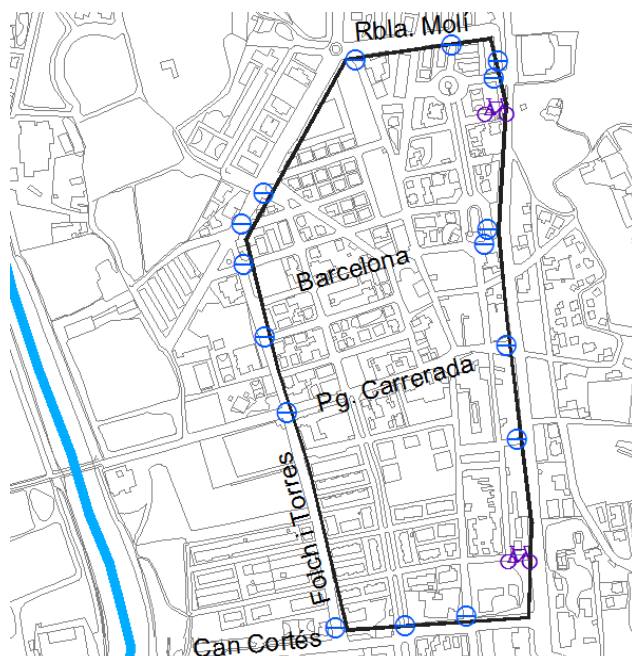
2. Objectius

- Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.
- Incrementar la seguretat de la xarxa ciclista fomentant itineraris compartits adaptats a les necessitats dels ciclistes.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport.

3. Descripció de l'actuació

Creació del concepte de zona pacificada on conviuen una major diversitat d'usos i modes de transport: vianants, ciclistes, vehicles, vehicles de càrrega i descàrrega, etc. A l'interior d'aquesta zona, la bicicleta i el vianant s'han de desplaçar de forma segura, compartint espai amb altres modes de transport. Per aquest motiu, es plantegen un seguit d'actuacions que afecten el interior d'aquesta zona. En aquesta fitxa, però, es concreten com han de ser els accessos a la zona i el condicionament interior apareix en altres fitxes.

Així, es proposa que tots els accessos a la zona que estan assenyalats al plànol disposin d'un pas de vianants elevat i que es senyalitzi de forma horitzontal la velocitat 30 i una bicicleta. Es recomana també la senyalització vertical de zona 30. La senyalització hauria de ser la mateixa als diferents accessos, malgrat que en alguns casos ja s'ha elevat el pas de vianants (Riereta o Rambla Pere Pou-Cal Cortés).



4. Zona d'actuació

Nucli urbà

8. Cost (€)

Avaluació del cost de l'actuació, especificant

		els costos unitaris utilitzats: 15 passos de vianants amb pintura vermella de ressalt (600€), senyalització vertical (215€) + 2 senyals horitzontal de simbologia (28€)= 12.645 €
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol proposta de vianants		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0 a 6 anys	Alta	Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.		2.2.Xarxa amb dèficit de vorera (vorera de menys de 1,5m d'amplada útil o inexistent) x100 / Xarxa viària total 2.4. Passos de vianants senyalitzats x100 / Passos de vianants totals. 2.5. Passos de vianants adaptats x100 / Passos de vianants totals

1.3 Mesures entorn les escoles

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i seguretat viària

2. Objectius

Millorar la seguretat dels desplaçaments a peu entorn les escoles

3. Descripció de l'actuació

Es proposa realitzar les mesures incloses en l'Estudi de camins escolars a Palau – Solità i Plegamans corresponents a la Fase 2 i 3. La Fase 1 ja s'ha realitzat amb un import aproximat de 35.000 euros. S'adjunta un llistat amb les actuacions a realitzar. Es quantifiquen les accions que es desenvolupen al camí escolar principal, exceptuant actuacions amb cost elevat i/o molta complexitat tècnica i/o administrativa. En l'annex també es detallen altres actuacions que es poden desenvolupar si es disposa dels recursos necessaris

4. Zona d'actuació

Entorn les escoles de Can Periquet, Palau, Can Cladelles i Folch i Torres

8. Cost (€)

Can Periquet: 4.100€
Palau: 9.960€
Can Cladelles: 1.400€
Folch i Torres: 46.395€
Total: 61.855€

5. Documentació gràfica de referència

Plànol proposta de vianants i taula d'actuacions

6. Fase

De 0 a 6 anys i +6a

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

ESCOLA CAN CLADELLAS

ESCOLA	LOCALITZACIÓ		FOTO	CONFLICTE	PROPOSTES D'ACTUACIÓ			
					OPCIÓ 1	OPCIÓ 2	OPCIÓ 3	
ESCOLA CAN CLADELLAS	1	Can Riera, Camí de	Cda. Camí de Sta. Magdalena	1	Pas vianants excessivament llarg	Refugi pintura	Refugi obra	Refugi obra + Orelles
	2			2	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	3	Sta. Magdalena, Camí de	Cda. Templers	3	Pas vianants no adaptat	Guals		
	4			4	Obstrucció de la visibilitat	Prohibició d'aparcar 5m.	Orelles	
	5	Sta. Magdalena, Camí de	Entre Templers i Jaume I	5	Manca vorera	Implementació vorera		
	6	Sta. Magdalena, Camí de	Entre Templers i Jaume I	6	Manca vorera	Implementació vorera		
	7		Cda. Camí de Santa Magdalena	7	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	8	Sta. Magdalena, Camí de	Entre Camí de Can Riera i Abat Oliva	-	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Estrenyiments calçada + Passos vianants sobreelevats	
	9	Sta. Magdalena, Camí de	Entre Jaume I i Abat Oliva	9	Manca vorera	Implementació vorera		
	10	Can Cladellas, Ptge.	Cda. Camí de Santa Magdalena	10	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	11	Can Riera, Camí de	Cda. Abat Oliva	11	Pas de vianants despintat	Repintar pas vianants		
	12	Abat Oliva	Cda. Camí de Can Riera	12	Pas de vianants despintat	Repintar pas vianants		
	13	Abat Oliva	Cda. Templers	13 i 14	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	14			13 i 14	Pas vianants no adaptat	Guals		
	15	Abat Oliva	Cda. Jaume I	15 i 16	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	16			15 i 16	Pas vianants no adaptat	Guals		
	17	Abat Oliva	Entre Camí de Sta Magdalena i C. Can Riera	17	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Estrenyiments calçada + Passos vianants sobreelevats	
	18	Pompeu Fabra	Façana Oest Escola Can Cladellas	18	Manca vorera	Implementació vorera		
	19	Pompeu Fabra	Cantonada Nord-Oest de l'escola	19	Amplada de vorera insuficient	---	Ampliació vorera	
	20	Pompeu Fabra	Accés Nord escola	20	Pas de vianants despintat	Repintar pas vianants		
	21	Pompeu Fabra	Façana Nord escola	21	Manca vorera	Implementació vorera		
	22	Pompeu Fabra	Cantonada Nord-Est de l'escola	22	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	23			23	Pas de vianants despintat	Repintar pas vianants		
	24	Doctor Fleming	Cda. Indústria	24	Pas vianants excessivament llarg	Refugi pintura	Refugi pintura + Orelles	Refugi obra + Orelles
				-	Pas vianants poc respectat			
	26	Doctor Fleming	Entre Can Cortès i Indústria	-	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Estrenyiments calçada + Passos vianants sobreelevats	
27	Doctor Fleming	Entre Ter i Indústria	-	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Estrenyiments calçada + Passos vianants sobreelevats		
28	Can Riera, Camí de	Cruilla amb Pintor Sert i Ptge. Can Riera	28	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants			
					Guals			

ESCOLA CAN PERIQUET

ESCOLA	LOCALITZACIÓ		FOTO	CONFLICTE	PROPOSTES D'ACTUACIÓ			
					OPCIÓ 1	OPCIÓ 2	OPCIÓ 3	
ESCOLA CAN PERIQUET	1	Victor Català	Cda. Blas de Otero	1	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	2			2	Obstrucció de la visibilitat	Prohibició d'aparcar 5m.	Orelles	Orelles llargues
	3	Sant Joan	Costat nord plaça Mercè Rodoreda	3	Obstrucció de la visibilitat	Prohibició d'aparcar 5m.	Orelles	Orelles llargues
	4	Sant Joan	Costat sud plaça Mercè Rodoreda	4	Obstrucció de la visibilitat	PMotos	Orelles	Orelles llargues
	5	Can Llonç, Camí de	Entre Montserrat Roig i Sant Joan	5	Amplada de vorera insuficient	Ampliació vorera		
	6	Can Llonç, Camí de	Entre Montserrat Roig i Sant Joan	6	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	7	Sant Joan	Cda. Camí de Can Llonç	7	Obstrucció de la visibilitat	PMotos	Orelles	Orelles llargues
	8	Can Llonç, Camí de	Entre Montserrat Roig i Sant Joan	8	Manca vorera	Implementació vorera		
	9	Sant Joan	Cda. Camí de Can Llonç	9	Manca vorera	Implementació vorera		
	10	Sant Joan	Cda. Camí de Can Llonç	10	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	11	Sant Joan	Entre Camí de Can Llonç i Sant Antoni	-	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Estrenyiments calçada + Passos vianants sobreelevats	
	12	Sant Joan	Cda. Sant Antoni	12	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	13	Sant Antoni	Cda. Sant Joan	13	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	14			-	Obstrucció de la visibilitat	PMotos	Orelles	Orelles + PMotos
	15			15	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	16	Sant Joan	Cda. Sant Andreu	16	Pas vianants excessivament llarg	Refugi pintura + Senyalització vertical (S-13)	Refugi obra + Orelles + Senyalització vertical (S-13)	
	17	Sant Andreu	Cda. Sant Joan	17	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	18	Sant Joan	Entre Sant Antoni i Migdia	-	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Estrenyiments calçada + Passos vianants sobreelevats	
	19	Sant Joan	Cda. Sant Jordi	19	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	20	Sant Jordi	Cda. Sant Joan	20	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	21				Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	22			21	Pas vianants excessivament llarg	Refugi pintura + Senyalització vertical (S-13)	Refugi obra + Orelles + Senyalització vertical (S-13)	
	23	Sant Joan	Cruilla amb Migdia i Llibreteria	23	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	24			24		Guals		
	25			25	Obstrucció de la visibilitat	PMotos	Orelles	Orelles llargues
	26	Sant Antoni	Entre Sant Joan i Boters	26	Amplada de vorera insuficient	---	Ampliació vorera	
	27	Boters	Cda. Juan Ramon Giménez	27	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
	28	J. Ramon Giménez	Cda. Boters	28	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
						Guals		
29	Boters	Cda. Juan Ramon Giménez	29	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants			
					Guals			
30	Boters	Cda. Gabriel Celayo	30	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants			
					Guals			
31	Boters	Cda. Camí de Can Llonç	31	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants			
					Guals			
32	Can Llonç, Camí de	Cda. Boters	32	Cruilla perillosa	Reordenació cruilla (pintura)			
33	Can Llonç, Camí de	Entre Av. Catalunya i Boters	-	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Estrenyiments calçada + Passos vianants sobreelevats		
34	Boters	Cda. Camí de Can Llonç	34	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants			
					Guals			
35	Sant Antoni	Cda. Boters	35	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals			
36	Boters	Cda. Sant Antoni	36	Obstrucció de la visibilitat	Prohibició d'aparcar 5m. / PMotos	Orelles	Orelles llargues	

37	Sant Andreu	Cda. Boters	37	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
38			38	Pas vianants no adaptat	Guals		
39	Boters	Cda. Sant Jordi	39	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
40			40	Manca pas vianants	Guals		
41	Sant Jordi	Cda. Boters	41	Pas vianants no adaptat	Implementació pas de vianants		
42			42	Obstrucció de la visibilitat	Prohibició d'aparcar 5m. / Pmotos	Orelles	Orelles llargues
43	Boters	Cda. Migdia	43	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
44			44	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
45	Boters	Cda. Migdia	45	Pas vianants no adaptat	Guals		
46	Catalunya, Av.	Cda. Juan Ramon Giménez / Arimón	46	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
47	J. Ramon Giménez	Cda. Av. Catalunya	47	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
48			48	Manca pas vianants	Guals		
49	Catalunya, Av.	Cda. Minerva	49	Pas vianants no adaptat	Implementació pas vianants + Guals + Refugi pintura	Implementació pas vianants + Guals + Refugi obra	Implementació pas vianants + Guals + Refugi obra + Semafortització (polsador)

ESCOLA	LOCALITZACIÓ		FOTO	CONFLICTE	PROPOSTES D'ACTUACIÓ			
					OPCIÓ 1	OPCIÓ 2	OPCIÓ 3	
ESCOLA PALAU	1	Borrell	Cda. Sant Roc	1	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	2	Sant Pere	Cda. Sant Roc	2	Pas vianants no adaptat	Guals		
	3	Sant Roc	Cda. Bonança	3	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	4	Sant Roc	Costat Nord-Est de l'escola	4	Obstrucció de la visibilitat	Refugi pintura + Senyalització vertical (S-13)	Refugi obra + Orelles + Senyalització vertical (S-13)	Pas sobrelevat + Orelles llargues + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)
	5			Pas de vianants poc respectat				
	6			6	Pas excessivament llarg			
	7	Sant Roc	Cda. Manresa	7	Obstrucció de la visibilitat	Guals vianants + Senyalització vertical (S-13) + Prohib. Aparc. 5m.	Pas sobrelevat + Orelles + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)	Pas sobrelevat + Orelles llargues + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)
	8			8	Pas vianants no adaptat			
	9	Can Ceferí	Cda. Sant Roc	9	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	10	Sant Roc	Cda. Sol	10	Pas de vianants poc respectat	Gual vianants + Refugi pintura + Senyalització vertical (S-13)	Gual vianants + Refugi obra + Orelles + Pmotos + Senyalització vertical (S-13)	Pas sobrelevat + Orelles llargues + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)
	11			Pas vianants no adaptat				
	12			Pas excessivament llarg				
	13			Obstrucció de la visibilitat				
	14	Sol	Cda. Arquitecte Falguera	14	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	15	Arquitecte Falguera	Cda. Camí Reial / Filprim	15	Pas vianants no adaptat	Gual vianants + Refugi pintura + Senyalització vertical (S-13)	Gual vianants + Refugi obra + Orelles + Senyalització vertical (S-13)	Pas sobrelevat + Orelles llargues + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)
	16			16	Pas excessivament llarg			
	17	Arquitecte Falguera	Núm.14	17	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		
	18	Arquitecte Falguera	Entre Av. Catalunya i Rambla del Sol	18	Amplada útil insuficient (escocells)	Cobrir escocells		
	19	Arquitecte Falguera	Entre Av. Catalunya i Rambla del Sol	19	Amplada útil insuficient (escocells)	Cobrir escocells		
	20	Arquitecte Falguera	Cda. Enric Borràs / Arq. Puig Badia	20	Pas vianants no adaptat	Gual vianants + Refugi pintura + Senyalització vertical (S-13)	Gual vianants + Refugi obra + Orelles + Senyalització vertical (S-13)	Pas sobrelevat + Orelles llargues + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)
	21			Pas excessivament llarg				
	22	Arquitecte Falguera	Cda. Enric Borràs	22	Pas vianants no adaptat	Gual vianants + Refugi pintura + Senyalització vertical (S-13)	Gual vianants + Refugi obra + Orelles + Senyalització vertical (S-13)	Pas sobrelevat + Orelles llargues + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)
	23			23	Pas excessivament llarg			
	24	Catalunya, Av.	Cda. Arquitecte Falguera	24	Manca de vorera	Protecció de l'espai per a vianants	Implementació vorera 1,8m	
	25	Sant Pere	Cda. Sol	-	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	26	Sant Pere	Cda. Sol	-	Manca pas vianants	Implementació pas de vianants		
	27	Rambla del Sol	Accés escola	27	Amplada útil insuficient	Guals		
	28	Francesc Macià	Cda. Rambla del Sol	28	Pas vianants no adaptat	Nova porta accés centre		
	29	Rambla del Sol	Cda. Av. Diagonal	29	Obstrucció de la visibilitat	Senyalització vertical (S-13) + Pmotos	Senyalització vertical (S-13) + Orella + Pmotos	Senyalització vertical (S-13) + Orella llarga
	30	Rambla del Sol	Cda. Rambla del Moli	30	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals		

ESCOLA	LOCALITZACIÓ		FOTO	CONFLICTE	PROPOSTES D'ACTUACIÓ					
					OPCIÓ 1	OPCIÓ 2	OPCIÓ 3	OPCIÓ 4	OPCIÓ 5	
ESCOLA FOLCH I TORRES	1		1	Pas de vianants des pintat	Repintar pas vian.					
	2	Folch i Torres	Cda. Secretari Gil	2	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)			
	3	Secretari Gil	Cda. Folch i Torres	3	Obstrucció de la visibilitat	Prohibició d'aparcar 5m. / Pmotos	Orelles	Orelles llargues		
	4	Folch i Torres	Entre Carrerada i Secretari Gil	-	Velocitat excessiva	Reductors velocitat	Elements verticals estrenyiment calçada (pilones separació carril bici)	Elements estrenyiment calçada (pilones separació carril bici) + Pas vianants Folch i Torres cda. Secretari Gil sobrelevat		
	5	Folch i Torres	Entre Carrerada i M. Cinto Verdaguier	5	Amplada de vorera insuficient	Ampliació vorera (eliminant cordó P)	Carrer plataforma a nivell			
	6			6	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat	Vorera passant	Cruïlla sobreelevada	Carrer plataforma a nivell
	7	M. Cinto Verdaguier	Cda. Folch i Torres	7	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos (Pbicis)	Orelles	Orelles + Pmotos (Pbicis)	Orelles llargues	
	8			-	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat	Cruïlla sobreelevada	
	9	Folch i Torres	Entre M. Cinto Verdaguier i Pintor Vayreda	9	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat			
	10			10	Amplada de vorera insuficient	Ampliació vorera (eliminant cordó P)	Carrer plataforma a nivell			
	11	Folch i Torres	Entre M. Cinto Verdaguier i Pintor Vayreda	11	Espai d'espera insuficient					
	12			12	Barana deficient	Perllongament barana				
	13	Pintor Vayreda	Cda. Folch i Torres	13	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat	Vorera passant	Cruïlla sobreelevada	Carrer plataforma a nivell
	14			-	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat	Cruïlla sobreelevada	
	15	Folch i Torres	Entre Pintor Vayreda i Barcelona	15	Pas de vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat			
	16	Folch i Torres	Entre Pintor Vayreda i Barcelona	16	Amplada de vorera insuficient	Ampliació vorera (eliminant cordó P)	Carrer plataforma a nivell			
	17			-	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat			
	18	Folch i Torres	Entre Pintor Vayreda i Barcelona	18	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos (Pbicis)	Orelles	Orelles + Pmotos (Pbicis)	Orelles llargues	
	19			19	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat	Cruïlla sobreelevada	
	20	Barcelona	Cda. Folch i Torres	20	Pas de vianants fora d'itinerari natural	Reubicació pas vianants				
	21	Folch i Torres	Barcelona	-	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat			
	22	Folch i Torres	Barcelona	-	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos (Pbicis)	Orelles	Orelles + Pmotos (Pbicis)	Orelles llargues	
	23			23	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat	Vorera passant	Cruïlla sobreelevada	Carrer plataforma a nivell
	24	Folch i Torres	Cda. Sant Miquel	24	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos (Pbicis)	Orelles	Orelles + Pmotos (Pbicis)	Orelles llargues	
	25			-	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat	Cruïlla sobreelevada	
	26	Folch i Torres	Cda. Av. Diagonal	26	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat + Senyalització vertical (S-13 i P-15a)			
	27	Folch i Torres	Cda. Av. Diagonal	-	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat		
	28	Carrerada, Pg.	Entre Folch i Torres i Dom Bosco	28	Manca mobiliari urbà	Instal·lació mobiliari urbà (bancs, papereres...)				
	29			29	Barana deficient	Arranjament barana				
	30	Mestre Pere Pou, Pg.	Cda. Secretari Gil	30	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos	Orelles	Orelles + Pmotos	Orella llarga	
	31	Mestre Pere Pou, Pg.	Cda. Secretari Gil	31	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos	Orelles	Orelles + Pmotos	Orella llarga	
	32	Mestre Pere Pou, Pg.	Cda. Pg. de la Carrerada	32	Pas de vianants poc respectat	Estrenyiment calçada amb pintura i pilones	Estrenyiment calçada amb orella	Estrenyiment calçada amb orella + Pas sobrelevat		
33	Mestre Pere Pou, Pg.	Cda. Pg. de la Carrerada	33	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos	Orella	Orella + Pmotos	Orella llarga		
34			34	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat				
35	Carrerada, Pg.	Rambla Mestre Pere Pou / Dom Bosco	35	Pas de vianants poc respectat	Estrenyiment calçada (orella sobre pas vianants) a Dom Bosco					
36	Carrerada, Pg.	Rambla Mestre Pere Pou / Dom Bosco	36	Pas de vianants des pintat	Repintar pas vianants					
37	Carrerada, Pg.	Rambla Mestre Pere Pou / Dom Bosco	37	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
38			38	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat				
39	Dom Bosco	Cda. Pg. de la Carrerada	39	Pas de vianants poc respectat	Estrenyiment calçada amb pintura i pilones	Estrenyiment calçada amb orella	Estrenyiment calçada + pas sobrelevat			
40			40	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos	Orella	Orella + Pmotos	Orella llarga		
41	Dom Bosco	Cda. M. Cinto Verdaguier	41	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
42			42	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos	Orelles	Orelles + Pmotos	Orelles llargues		
43	Dom Bosco	Cda. Pintor Vayreda	43	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
44			44	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos	Orelles	Orelles + Pmotos	Orelles llargues		
45			45	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
46	Dom Bosco	Cda. Barcelona	46	Pas de vianants des pintat	Repintar pas vianants					
47			47	Obstrucció de la visibilitat	Pmotos	Orelles	Orelles + Pmotos	Orelles llargues		
48	Diagonal, Av.	Cda. Camí Can Pavana	48	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
49			49	Pas vianants excessivament llarg	Orelles					
50			50	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
51	Diagonal, Av.	Entre Camí Can Pavana i Sant Miquel	51	Obstrucció de la visibilitat	Orelles	Orelles llargues				
52			52	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat			
53			53	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
54	Diagonal, Av.	Cda. Sant Miquel	54	Obstrucció de la visibilitat	Orelles	Orelles llargues				
55			55	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat			
56	Sant Miquel	Cda. Av. Diagonal	56	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals	Pas sobrelevat				
57	Sant Miquel	Cda. Av. Diagonal	57	Obstrucció de la visibilitat	Orella	Orella llarga				
58	Sant Miquel	Cda. Av. Diagonal	58	Aparcament sobre pas de vianants	Protecció amb pilones	Orelles	Pas sobrelevat			
59	Diagonal, Av.	Cda. Colom	59	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
60	Diagonal, Av.	Pt. Lluís Companys	60	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					
61	Doctor Navarro	Cda. Av. Diagonal	61	Pas vianants no adaptat	Adaptació guals					

1.4 Arranjament i millora de camins

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu, en bici i vehicle privat

2. Objectius

Millorar les condicions de seguretat dels desplaçaments a peu i en bicicleta de camins on la existència de circulació de vehicles privats ha fet disminuir la seguretat dels desplaçaments a peu i en bicicleta.

3. Descripció de l'actuació

L'adequació d'aquests camins requereix la realització d'un estudi específic que determini les mesures que s'han prendre en funció del traçat específic de cada camí. Des de la Diputació de Barcelona es realitzen treballs específics dels camins de cada municipi.

Es detallen concretament tres camins on s'ha detectat cert conflicte. El treball, però, hauria d'incloure la resta de camins de caràcter més lúdic:

-Pompeu Fabra / Templer Guido: connecta La Sagrera i la C155. Disposa d'un traçat on s'aconsegueixen velocitats elevades i passa per una zona industrial

-Navarra (Sant Roc / Passeig Carrerada): permet connectar en bicicleta la via verda amb La Pineda (Sant Roc). El camí passa per un petit tram amb naus industrials on s'hauria de protegir el pas de bicis i vianants

-Camí de Can Pavana – Nou de la Pineda (Diagonal / Sant Roc). Es tracta d'un camí que connecta el sud de la Pineda amb el centre i es molt utilitzat per desplaçaments en vehicle privat i vianants.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

Estudi de camins municipals: 12.000€

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Proposta de vianants

6. Fase

De 3 – 6 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.1. Re-ordenació de la xarxa ciclista

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Millorar la seguretat dels ciclistes que circulen per la zona centre
- Mantenir el carril bici segregat en carrers on la seva amplada afavoreix excessos de velocitat del vehicle privat
- Noves connexions a la via verda i sud del municipi

3. Descripció de l'actuació

Millorar la senyalització de la xarxa ciclista:

- La zona centre pacificada (1.2) ja inclou la senyalització d'entrada i la mesura 2.2 s'encarrega de millorar la seguretat de circulació de les bicicletes en les interseccions de la zona centre.
- Es suprimiran els carrils bici de Folch i Torres, Enric Borràs, Badalona i Arquitecte Falguera traspasant-se a itinerari compartit. En el cas d'arquitecte Falguera, es podria mantenir el carril – bici re-ordenant la mitjana que actualment no té un ús massa elevat pels vianants.
- Senyalització horitzontal als nous trams compartits.
- Senyalització vertical orientativa al camí Navarra (connexió amb via verda).

La continuació de la via verda proposada cap al nord del Passeig de la Carrerada (Av. Navarra), al costat oest de la Riera de Caldes, es tracta d'un camí asfaltat en un primer tram on hi passen els vehicles que accedeixen a una zona industrial i posteriorment es converteix en terra. Donada la baixa densitat de vehicles que hi passen i la pròpia naturalesa del camí, no es creu convenient adaptar un espai al pas de bicicletes i vianants sinó que a partir de senyalització vertical i horitzontal caldria advertir als conductors del pas de vianants i ciclistes. A continuació, es mostra l'adaptació del camí de Sant Genís a Jorba al pas compartit entre vehicles a motor i mobilitat no motoritzada a tall d'exemple.



4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Tot el municipi		Avaluació del cost de l'actuació, especificant els costos unitaris utilitzats: -30 Senyalització horitzontal de simbologia (28€/ m ²) - 5 Senyalització indicativa de les principals destinacions (300€/ ut.) - Desplaçament equip senyalització (vertical i horitzontal). 675€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol proposta de bicicletes		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0 a 3 anys	Alta	Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.		-3.1. Xarxa de vies ciclistes (km.) x 1000 / Població total -3.2. Xarxa de vies ciclistes (km.) x 100 / Xarxa viària total

2.2 Millora de les interseccions per ciclistes i vianants

1. Àmbit d'actuació

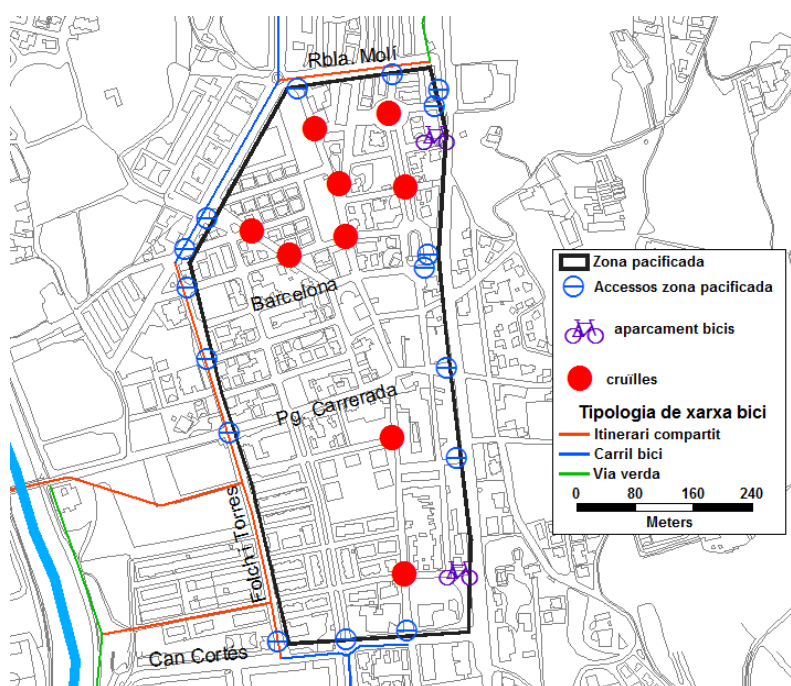
Mobilitat en bicicleta i seguretat de vianants

2. Objectius

- Millorar la seguretat dels ciclistes que circulen per la zona centre
- Incrementar la seguretat de la xarxa ciclista fomentant itineraris compartits adaptats a les necessitats dels ciclistes.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa actuar en 9 cruïlles interiors de la zona pacificada (1.2) on es realitzaran les mesures de pacificació contemplades al document de propostes i que van dirigides a la millora de la visibilitat. En la major part dels casos, es tracta de col·locació d'orelles a les cruïlles reduint les places d'aparcament més properes a les cruïlles.



4. Zona d'actuació

Zona centre del municipi

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Proposta Bicletes

8. Cost (€)

Avaluació del cost de l'actuació, especificant els costos unitaris utilitzats:

Construcció de voreres (tenint en compte la part proporcional de treballs necessaris, com per exemple: capa de rodadura de la calçada, etc..) $9 \times 12\text{m}^2 \times 175 \text{€/ut.} = 18.900 \text{€}$

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.2.Xarxa amb dèficit de vorera (vorera de menys de 1,5m d'amplada útil o inexistent) x100 / Xarxa viària total

2.3 Aparcaments de bicicletes a les parades d'autobusos

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu i promoció modes sostenibles.

2. Objectius

- Garantir i millorar la seguretat i el confort en els principals itineraris per a vianants
- Fomentar la intermodalitat entre el servei col·lectiu interurbà i altres modes de transport
- Millorar les connexions de la xarxa ciclista

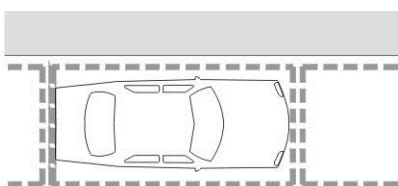
3. Descripció de l'actuació

Es proposa que totes les parades d'autobús interurbanes situades a l'Av. Catalunya disposin d'un aparcament per a bicicletes a l'entorn immediat (no necessàriament a la mateixa avinguda). En total, es tracta de 5 aparcaments (-corresponents a 5 parades en ambdós sentits). L'aparcament es situaria a la banda oest de l'Av. Catalunya. En el cas de la parada situada a Cal Cortés, donat que és la més utilitzada, es proposa la ubicació d'un aparcament segur per tal de fomentar la intermodalitat amb la bicicleta i incentivar-ne el seu ús.

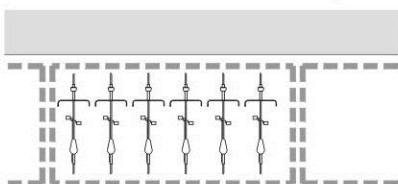


Exemple d'aparcament segur

Als altres aparcaments (4), es proposa ubicar 6 barres tipus U invertides, que equivalen a 1 plaça d'aparcament. La seva ubicació serà el més pròxima possible a la parada d'autobús, sense que afecti l'espai per el vianant.



1 Automóvil
4 personas máximo
2 promedio



6 Bicicletas
6 personas

Exemple d'aparcament per bicicletes

4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Tot el municipi		-1 aparcament segur per a bicicletes amb capacitat per a 25 bicicletes: 15.000€
5. Documentació gràfica de referència		- 4 aparcaments x 6 barres tipus U invertida x 115€/ ut: 2.760€
Plànol Proposta Bicycles		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-3 anys	Alta	Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.		

2.4 Campanya de promoció de la bicicleta

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Incentivar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual
- Fomentar la intermodalitat entre el servei col·lectiu interurbà i altres modes de transport

3. Descripció de l'actuació

Es proposa la realització d'una campanya de promoció que informi dels avantatges de la bicicleta com a mitjà per a desplaçar-se per la ciutat d'una forma còmoda, agradable, econòmica i saludable. La campanya hauria d'incorporar consells d'utilització, donat que l'ús habitual de la bicicleta hauria de suposar que el ciclista agafés uns hàbits segurs i saludables.

La campanya s'hauria d'adaptar als objectius i potencials usuaris de la bicicleta, com són: treballadors i empreses, comerços, esportistes, famílies, escolars, etc. i hauria de considerar una periodicitat per a cadascuna de les accions planificades.

Algunes bones pràctiques que es recomana continuar o bé adherir-s'hi són:

- Organitzar activitats relacionades amb la bicicleta dins la Setmana de la Mobilitat (pedalada, revisió gratuïta de l'estat de la bicicleta,).
- Realitzar projectes pedagògics per tal de fomentar l'ús de la bicicleta entre els estudiants i els joves en general per desplaçar-se habitualment per el municipi i, especialment, fins a les escoles.
- Edició de tríptics amb informació sobre la xarxa per a repartir entre treballadors i estudiants, principalment.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

- Elaboració de material de difusió : 1500 € + còpies

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Proposta Bicycletes

- Organització d'acte per a la promoció de la bicicleta : 2.000€

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

3.1 Revisió del servei urbà

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport col·lectiu

2. Objectius

- Ampliar la cobertura territorial del transport col·lectiu urbà a través de sistemes de transport col·lectiu que no posin en risc la sostenibilitat del servei urbà actual.

3. Descripció de l'actuació

L'estudi de mobilitat proposa reduir el recorregut del servei regular en carrers on no s'ha quantificat un nombre important de passatgers i la seva cobertura comporta un quilometratge important dels autobusos (veure proposta al plànol adjunt).

En concret es proposa reduir en 3.192 metres el recorregut ordinari i extraordinari, fet que suposaria reduir un 27,86% dels quilòmetres recorreguts respecte el recorregut ordinari. La reducció afectaria als següents carrers:

-A Can Riera (carrer Camí de Can Riera entre Nou i Abat Oliva, carrer Nou entre Camí de Can Riera i Canàries, carrer Canàries entre Nou i Serra de Ponent i carrer Serra de Ponent entre Canàries i Abat camí de Can Riera). En total, representa una reducció de 1,812 km/ expedició

-A Can Duran (carrer Montjuïc entre Sant Oleguer i rotonda Berga / Puigcerdà). En total, representa una reducció de 0,96 km. / expedició.

-Rambla del Molí / Plaça de l'Alsina. En total, representa una reducció de 0,42 km. / expedició.

La reducció del recorregut suposa un estalvi de 274,51 km setmanals recorreguts de dilluns a dissabte.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

A determinar amb l'operador de servei

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Proposta servei urbà

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

-4.5. Població sense connexió amb PSiP x 100 / Població total

-4.7. Viatges any / Km útil de transport públic urbà

3.2 Servei de connexió amb Granollers i Hospital de Granollers

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport col·lectiu

2. Objectius

- Ampliar la cobertura territorial del transport col·lectiu urbà a través de sistemes de transport col·lectiu que no posin en risc la sostenibilitat del servei urbà actual.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa traslladar la necessitat de connexió del municipi amb Granollers i més concretament amb el seu Hospital a la Subdirecció General de Coordinació i Gestió de la Generalitat de Catalunya per tal que avaluïn la necessitat del servei que es proposa. Com a conseqüència de la re-ordenació del servei sanitari català, els habitants de Palau-Solità i Plegamans tenen com a hospital de referència el de Granollers per a determinades especialitats sanitàries. Actualment, ja existeix un servei públic (L240) amb l'Hospital de Mollet, però no amb el de Granollers. D'altra banda, en l'enquesta de mobilitat realitzada en aquest estudi, s'han detectat uns 700 viatges/ dia entre Palau- Solità i Granollers.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

A determinar amb l'operador de servei

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Proposta servei urbà

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

-4.5. Població sense connexió amb PSiP x 100 / Població total

4.1 Criteris de jerarquització viària

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en tots es modes de transport

2. Objectius

- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.

3. Descripció de l'actuació

Els criteris de jerarquització viària suposen introduir el concepte de mobilitat sostenible a l'hora d'actuar urbanísticament, ja sigui en els nous carrers o a la xarxa viària actual. És a dir, es proposa assignar una utilitat (vies de passar o d'estar) a la xarxa viària de la ciutat en funció a la morfologia del carrer i els usos del sòl predominants a la zona. Aquests criteris s'han de tenir en compte en qualsevol actuació urbanística i de mobilitat que es realitzi a la ciutat.

La creació de la zona pacificada i la connexió viària prevista en el POUM d'Avinguda Diagonal amb Arquitecte Sert a través del Camí de Can Pavana, pot suposar un punt d'inflexió que permeti introduir d'una manera efectiva el concepte de centre pacificat amb una major presència de modes sostenibles.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Jerarquització viària

8. Cost (€)

Els criteris han de servir per al desenvolupament de nous projectes que es duguin a terme al municipi (estudis de mobilitat generada, revisions de sòl, etc.), senyalització, etc.

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

4.2 Pla de reducció de la velocitat

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en tots es modes de transport

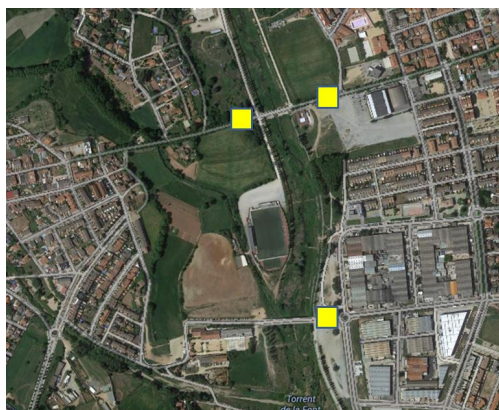
2. Objectius

- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa la implantació de passos de vianants elevats a

- Passeig de Carrerada (entre el camí de can pavana i la riera de caldes i abans de la cruïlla amb Navarra)
- Indústria (abans d'accedir a la rotonda amb Dr. Fleming).



4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

3 passos de vianants elevats a 5.000 €/ut. = 15.000€

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Jerarquització viària

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.4. Passos de vianants senyalitzats x100 / Passos de vianants totals
2.5. Passos de vianants adaptats x100 / Passos de vianants totals

4.3 Millora de les interseccions

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa la remodelació de les cruïlles:

- Av. Catalunya – Arquitecte Falguera, a través de la creació d'una rotonda
- Arquitecte Falguera – Rambla del Sol, a partir d'una mini - rotonda
- Diagonal – Dom Bosco, a partir d'un projecte viari que reduirà l'espai de calçada ampliant les voreres

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Jerarquització viària

8. Cost (€)

La reforma de les tres cruïlles tindria un cost aproximat de:

- Av. Catalunya – Arquitecte Falguera: la reforma d'aquesta cruïlla s'hauria d'incloure en el projecte de re-ordenació integral de l'Av. Catalunya
- Arquitecte Falguera – Rambla del Sol: $(130 \text{ m}^2 \times 140 \text{ €/m}^2) = 18.200\text{€}$
- Diagonal – Dom Bosco: $(480 \text{ m}^2 \times 175\text{€/m}^2) = 84.000\text{€}$

6. Fase

De 3-6 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.4. Passos de vianants senyalitzats x100 / Passos de vianants totals
2.5. Passos de vianants adaptats x100 / Passos de vianants totals

5.1 Re-ordenació de la zona amb disc horari

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

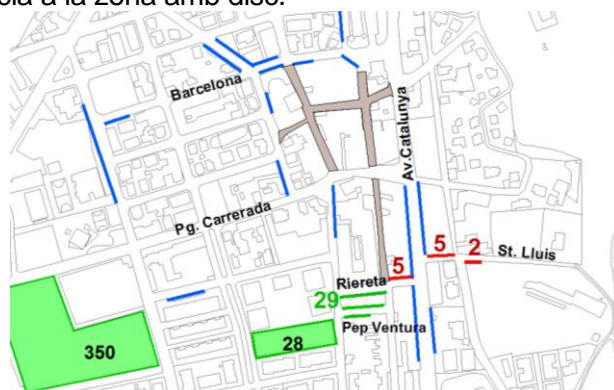
2. Objectius

- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa una re-ordenació de les places de disc horari amb l'objectiu d'incrementar l'oferta a prop de la l'activitat comercial, però eliminant aquelles places que es situen en espais poc accessibles i que poden generar un conflicte de seguretat viària.

- Supressió de 12 places als carrers Riereta i St. Lluís (accés difícil i vorera estreta).
- Noves places amb disc a Riereta i Pep Ventura: 29 places (15 noves places en total).
- Increment de la vigilància a la zona amb disc.



4. Zona d'actuació

Tot el municipi

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Jerarquització viària

8. Cost (€)

Les feines previstes són el desplaçament de l'equip de senyalització, la re-ubicació dels senyals verticals, esborrar les places assenyalades i pintar les noves. En total, es comptabilitza uns 1.000 €.

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

5.2

Millora de l'accessibilitat a l'aparcament dissuasiu del Pavelló d'esports

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa:

-Millorar les seves condicions físiques per tal de fer-lo més atractiu:

-Asfaltar la zona més pròxima al C. Folch i Torres (1.200 m²), que permetria senyalitzar unes 50 places.

-Construir 2 guals adaptats al carrer Folch i Torres

-Il·luminar com a mínim aquestes places de forma que augmenti la seguretat dels conductors que hi estacionen.

-Senyalitzar-lo com aparcament gratuït a la xarxa bàsica (des de Av. Catalunya, Diagonal, Cal Cortés, Rambla Pere Pou, Pg. Carrerada, Dom Bosco) .

-Consolidar l'ús d'aquest espai com a aparcament en les normes urbanístiques.

Aquesta mesura es complementaria a la millora de l'espai urbà de centre que ha de permetre ampliar l'espai pels vianants i ciclistes i reduir les facilitats d'aparcament al centre.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

L'adaptació d'un aparcament en superfície de 50 places, incloent la seva senyalització pot tenir un cost aproximat de 30.000€.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Jerarquització viària

6. Fase

De 0-3 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Local, Diputació Barcelona, Generalitat, etc.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

6.1 Re-ordenació integral de l'Av. Catalunya

1. Àmbit d'actuació

Tots els modes de transport

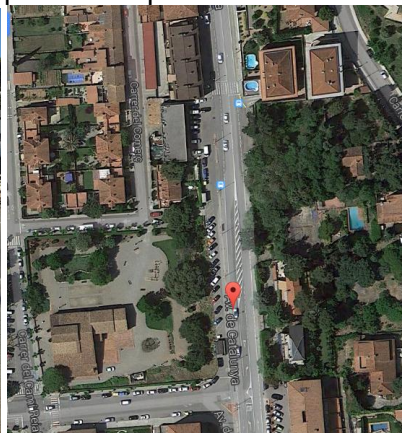
2. Objectius

- Re-ordenació integral de l'Avinguda Catalunya per tal d'integrar-la com a via urbana.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport.
- Fomentar la intermodalitat entre el servei col·lectiu interurbà i altres modes de transport
- Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants, d'acord amb el Pla d'accessibilitat i les accions proposades en l'estudi de Mobilitat.

3. Descripció de l'actuació

La reforma de l'Avinguda des de la perspectiva de la mobilitat urbana ha de contemplar:

-Millora de l'accessibilitat a peu per accedir a les parades d'autobusos. Especialment la parada de Cal Cortés (veure foto) on caldria desplaçar la marquesina cap a l'interior de l'Avinguda Catalunya i dotant-lo d'un carril d'incorporació del bus a la parada. La resta de l'espai es podria convertir en espai per al vianant i ubicar-hi l'aparcament per a bicicletes.



- Aparcaments per a bicicletes a l'entorn de les parades (2.3).
- Millora de les aproximacions dels autobusos a les parades.
- Construcció de voreres i adaptació de les actuals a unes condicions òptimes d'accessibilitat. El codi d'accessibilitat espanyol marca actualment un mínim d'ample útil de vorera de 1,2m. Per tant, es considera que l'Avinguda hauria d'assegurar aquest ample al llarg del seu recorregut més urbà. En alguns casos, no es tracta de noves voreres sinó de netejar-les (veure foto)



- Supressió de les places d'aparcament no consolidades urbanísticament.
- Reducir els accessos directes des d'espais no consolidats. El POUM realitza diverses propostes sobre aquesta via, com la necessitat de construir una rotonda a la confluència amb Arquitecte Falguera.
- Homogeneïtzació de cruïlles, evitant els girs a l'esquerra no semaforitzats. Es proposa la supressió del gir a l'esquerra del carrer de Dalt cap a l'Av. Catalunya, que es pot fer al carrer Arquitecte Falguera (uns pocs metres més avall)
- Introducció de mesures de reducció de la velocitat en trams on s'han detectat excessos (especialment els trams més interurbans). La col·locació de pilones retràctils i reflectores en els trams de conjunció amb zona urbana o pas de vianants (no en la totalitat del tram. Tan sols uns 50-100 metres abans d'accedir a la cruïlla), milloren la visibilitat del tram al conductor i redueixen la velocitat. En concret, es proposa els trams de l'Av. Catalunya amb Av. Folch i Torres, Rambla del Molí, Barcelona, Urgell, Garraf, Minerva



- Procés participatiu que consensuï la reforma amb la població del municipi.

4. Zona d'actuació

Av. Catalunya

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Dèficits d'Av. Catalunya

8. Cost (€)

Convocatòria de licitació del projecte de reforma integral de l'Av. Catalunya

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Generalitat de Catalunya

10. Possibles fonts de finançament

11. Indicador d'avaluació de la proposta

7.1 Promoure la realització del Pla de Mobilitat i PDE (Plans de desplaçaments d'empresa) dels polígons industrials		
1. Àmbit d'actuació		
Tots el modes de transport		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> - Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament. - Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport. - Fomentar la intermodalitat entre el servei col·lectiu interurbà i altres modes de transport - Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants, d'acord amb el Pla d'accessibilitat i les accions proposades en l'estudi de Mobilitat. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa, promoure la realització de Plans de Mobilitat als polígons industrials del municipi (en especial al de Riera de Caldes) per tal d'augmentar la quota modal de sistemes alternatius al vehicle privat per arribar al lloc de feina. A través d'aquests plans de mobilitat es fan propostes en relació a la gestió de l'aparcament en destinació, creació de xarxes d'accés per a vianants i bicicletes las centres de treball, fomentar l'ús del van-pool, impulsar i fomentar incentius, per part de les empreses, per potenciar pautes de mobilitat sostenible als seus treballadors/es, etc.</p> <p>Lligat amb el Pla de Mobilitat, es proposa promoure la realització de plans de desplaçament d'empresa (PDE). Aquest Pla és un conjunt de mesures de transport que cerquen racionalitzar els desplaçaments cap al centre de treball i des del centre de treball. L'objectiu és reduir l'ús ineficient del vehicle privat tant dels treballadors com dels proveïdors, visitants o clients, i planificar el millor possible els desplaçaments obligats relacionats amb l'activitat de l'empresa. Aquests plans són una mesura inclosa en el Decret 157/2007, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire en els municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Zones industrials	La realització d'un estudi de mobilitat als polígons industrials pot tenir un cost aproximat de 15.000 €.	
5. Documentació gràfica de referència	Els PDE, tot i rebre ajudes de finançament, són pagats per empreses privades en el cas de zones industrials.	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Mitjana	Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Diputació de Barcelona, Generalitat		

7.2 Campanyes de mobilitat sostenible

1. Àmbit d'actuació

Tots el modes de transport

2. Objectius

- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport.
- Fomentar la intermodalitat entre el servei col·lectiu interurbà i altres modes de transport
- Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants, d'acord amb el Pla d'accessibilitat i les accions proposades en l'estudi de Mobilitat.

3. Descripció de l'actuació

A continuació s'esmenten algunes propostes en matèria d'informació de mobilitat a la ciutadania:

- Fomentar la setmana de la mobilitat sostenible amb l'aportació de nous col·lectius. Es podria organitzar un dia del transport sostenible a les empreses on es convidi als treballadors a accedir-hi en transport públic i pagar-los el bitllet perquè ho provin, car-pooling, bicicleta o a peu, aplicant determinats incentius.
- Campanyes d'educació vial per a totes les edats: impartir als centres educatius classes d'educació vial a càrrec de la Policia Local per tal d'adquirir hàbits responsables des de ben petit. Així mateix, als centres cívics com el de Cal Cortés, es donaria una xerrada sobre la seguretat en la mobilitat en la que es donen consells per portar a la pràctica una mobilitat sense perill. Com ja s'ha proposat es recomana la realització de camins escolars.
- Campanyes orientades a la selecció del mitjà de mobilitat més adequat per a cada desplaçament, més en funció del cost econòmic, ambiental i social que dels hàbits o de la comoditat.
- Cursos de formació per a la conducció eficient, ja sigui a través de campanyes específiques com a les autoescoles.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

La realització de 5 campanyes pot suposar un cost de 2.000€ per campanya.

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Diputació de Barcelona, Generalitat

11. Indicador d'avaluació de la proposta

7.3 Potenciar el car-pooling a través de la web municipal

1. Àmbit d'actuació

Tots el modes de transport

2. Objectius

- Reduir la mobilitat interna en vehicle privat, especialment al centre del municipi, a partir d'estratègies de jerarquització de la xarxa viària i l'aparcament.
- Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris de diferents modes de transport.
- Fomentar la intermodalitat entre el servei col·lectiu interurbà i altres modes de transport

3. Descripció de l'actuació

Es proposa fomentar el car-pooling entre la població de Palau – Solità i Plegamans captiva del vehicle privat per desplaçar-se a l'interior del municipi o cap a altres llocs a partir de la creació d'un portal web de cotxe compartit.

En aquest portal s'hauria de poder cercar fàcilment algú amb qui compartir el cotxe en els desplaçaments quotidians, sense que l'usuari/usuària hagi de perdre temps buscant per la web. Així mateix, el portal hauria d'integrar diferents WEB que es puguin crear en centres generadors de mobilitat, on pot haver, a més, altres informacions sobre els sistemes de transport.

El servei, a més, propiciaria que persones que no tenen vehicle propi poguessin accedir a ofertes de treball que impliquen un desplaçament a zones poc servides pel transport públic.

Amb aquesta mesura, doncs, s'augmentaria l'eficiència energètica, es reduirien els costos socials i ambientals dels desplaçaments en vehicle privat i es donaria més accessibilitat als llocs de treball

4. Zona d'actuació

Tot el municipi

8. Cost (€)

S'hauria de desenvolupar dins la web municipal aquesta aplicació i caldria un manteniment setmanal de la informació que s'hi anés introduint.

L'aplicació pot tenir un cost proper als 6.000 € i cal comptar amb un manteniment de 100€ mensuals

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament de Palau – Solità i Plegamans

10. Possibles fonts de finançament

Diputació de Barcelona, Generalitat

11. Indicador d'avaluació de la proposta