



Diputació
Barcelona

Àrea de Territori
i Sostenibilitat

La Planificació de la mobilitat a la província de Barcelona. El PMU de Vic

Hugo Moreno Moreno

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

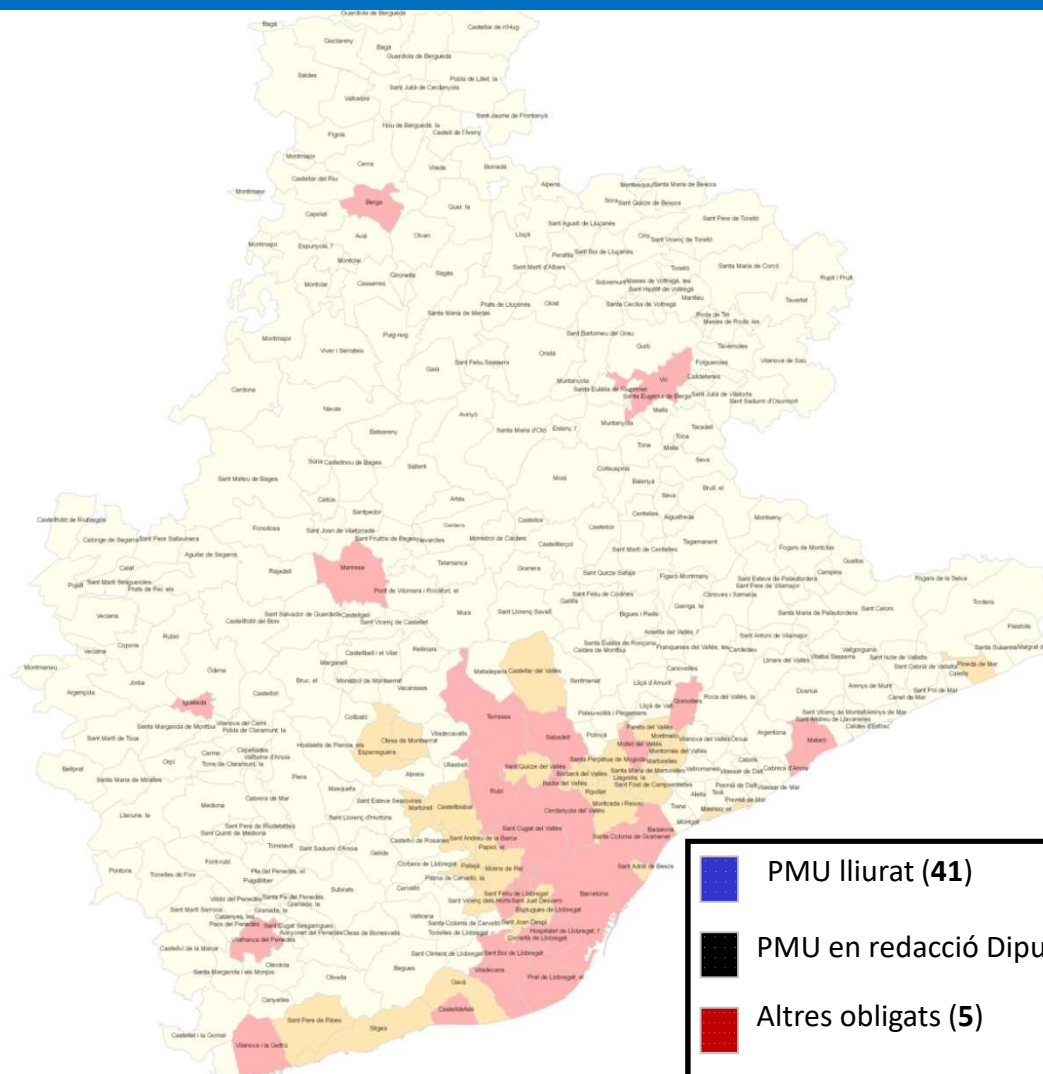
OFICINA TÈCNICA DE MOBILITAT I SEGURETAT VIÀRIA LOCAL

19 de març de 2018

El camí recorregut

Municipis obligats per la normativa (Llei 9/2003 i PdM) actual a realitzar un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (56)

Municipis obligats per la llei de mobilitat	Municipis obligats pel PDM
Badalona	Badia del Vallès
Barcelona	Barberà del Vallès
Berga	Castellar del Vallès
Castelldefels	Castellbisbal
Cerdanyola del Vallès	Esparreguera
Cornellà de Llobregat	Esplugues de Llobregat
Granollers	Gavà
Hospitalet de Llobregat, l'	Llagosta, la
Igualada	Martorell
Manresa	Martorelles
Mataró	Masnou, el
Mollet del Vallès	Molins de Rei
Prat de Llobregat, el	Montcada i Reixac
Rubí	Montmeló
Sabadell	Montornès del Vallès
Sant Boi de Llobregat	Olesa de Montserrat
Sant Cugat del Vallès	Pallejà
Sant Feliu de Llobregat	Papiol, el
Santa Coloma de Gramenet	Parets del Vallès
Terrassa	Pineda de Mar
Vic	Premià de Mar
Viladecans	Ripollet
Vilafranca del Penedès	Sant Adrià de Besòs
Vilanova i la Geltrú	Sant Andreu de la Barca
	Sant Fost de Campsentelles
	Sant Joan Despí
	Sant Just Desvern
	Sant Pere de Ribes
	Sant Quirze del Vallès
	Sant Vicenç dels Horts
	Santa Perpètua de Mogoda
	Sitges



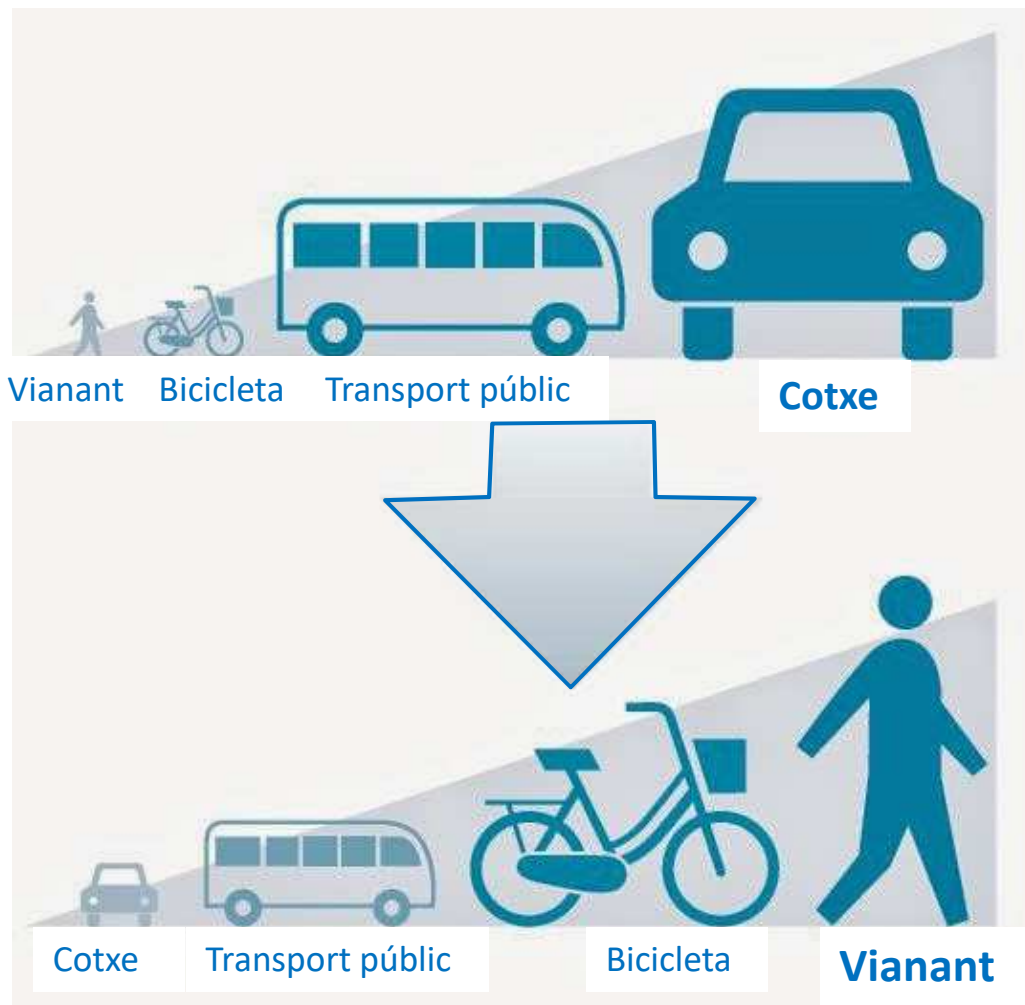
El Pla de Mobilitat Urbana : Objectius

- **Disminuir l'emissió de gasos contaminants a l'atmosfera**
- **Més seguretat en els desplaçaments**
- **Establir pautes de mobilitat més sostenibles i saludables**
- **Augmentar la integració social i l'accessibilitat més universal**
- **Millorar les condicions de salut**

Incrementar la QUALITAT DE VIDA dels ciutadans

Canvi de paradigma

Reassignació de prioritats en la planificació de la mobilitat urbana:



- 1 Mobilitat a PEU
- 2 Mobilitat en BICICLETA
- 3 Mobilitat en TRANSPORT PÚBLIC
- 4 Distribució urbana de MERCADERIES
- 5 Mobilitat en TRANSPORT PRIVAT

La incidència de la planificació de la mobilitat en la salut

Els resultats obtinguts de planificar les ciutats en base a la seva capacitat vial: **Quants cotxes poden passar?**



Contaminació

Soroll



Congestió

Accidents



PMUS de Terrassa 2016-2021

Els resultats esperats de planificar les ciutats en base a la seva capacitat ambiental: Quants cotxes podem acceptar que passin?

Clermont Ferran



Projecte de futur de Tianjin



PMUS de Terrassa 2016-2021

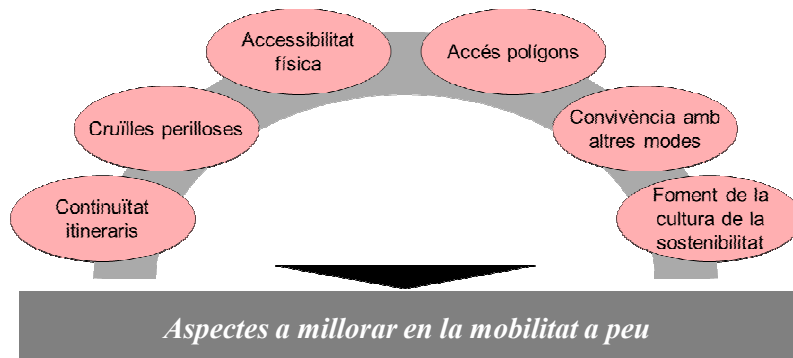
Obstacles

Els drets adquirits del vehicle privat

→ Tot i tenir clares les prioritats, encara hi ha **una resistència** en l'aplicació de les mesures "push"



La mobilitat a peu a nivell intern es predominant a la ciutat



62% desplaçaments es realitza a peu

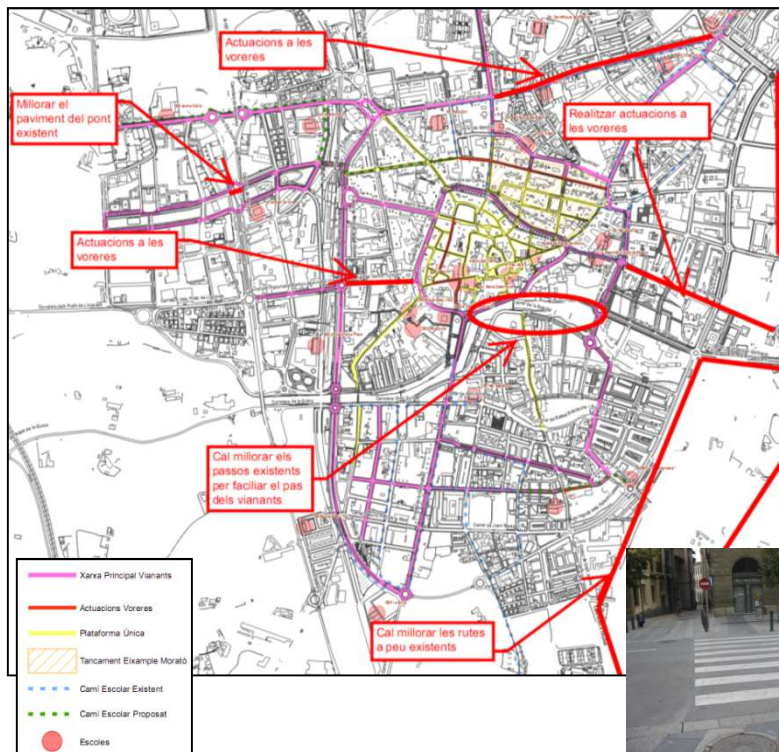
Compacitat nucli urbà

L'existència de camins escolars

Carrers prioritat invertida centre

Predomini de voreres àmplies a xarxa principal (amplades > a 2,00 metres)

82% guals per a vianants presenta un disseny adaptat



Milliores a les voreres (estretes, mobiliari, paviments, etc.)

C. Miquel Llor

C. Montserrat

C. Dr Junyent

Inexistència puntual de guals per a vianants

C Soledat

C. Sant Jaume

C. Menéndez Pelayo

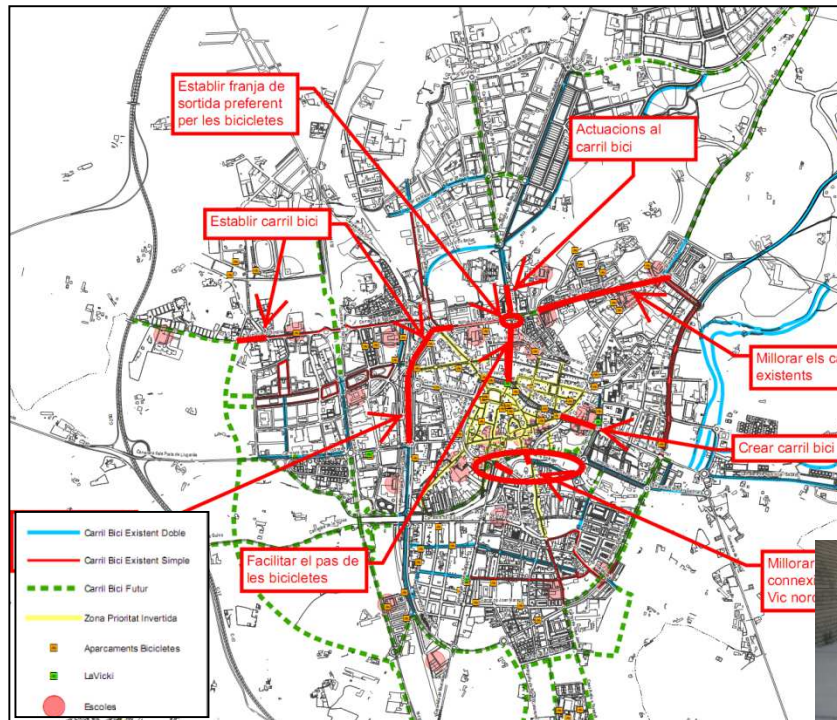
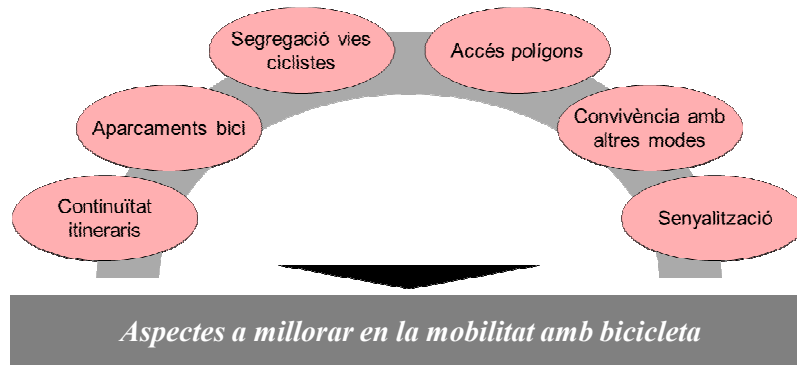
Guals per a vehicles envaeixen voreres i generen pendents transversals

Completar camins escolars (projecte existent)

Completar senyalització orientativa



La mobilitat amb bicicleta a nivell intern és poc representativa



Extensa xarxa d'itineraris per bicicleta.

604 reserves d'aparcament per a bicicleta. Cobertura territorial elevada.

Centralitat del municipi i entorn planer. Oportunitat per potenciar la demanda.

Ús de la bicicleta poc representatiu (0,68%)

Discontinuitats en els itineraris

C. Pare Gallissà

C. Bisbe Torras i Bages

Manca de senyalització vertical i horitzontal

Cruïlles sense adaptar al pas de les bicicletes

Av. Sant Bernat Calbó

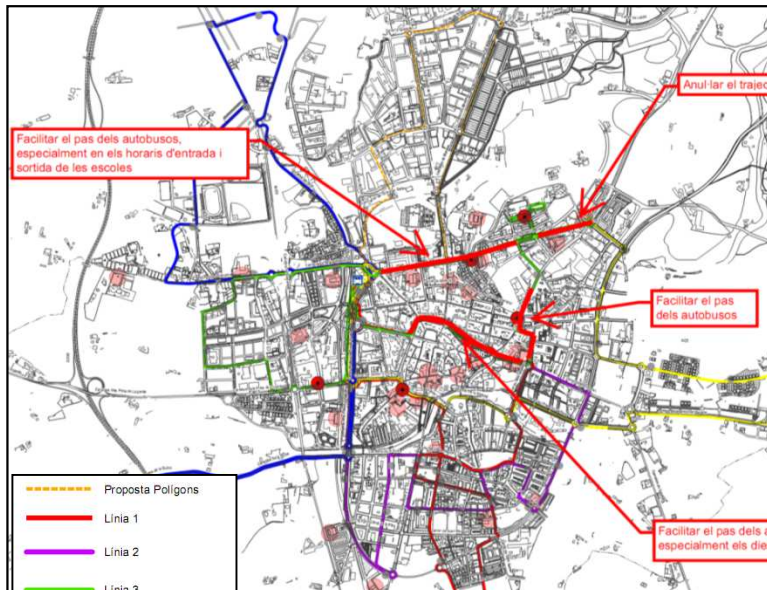
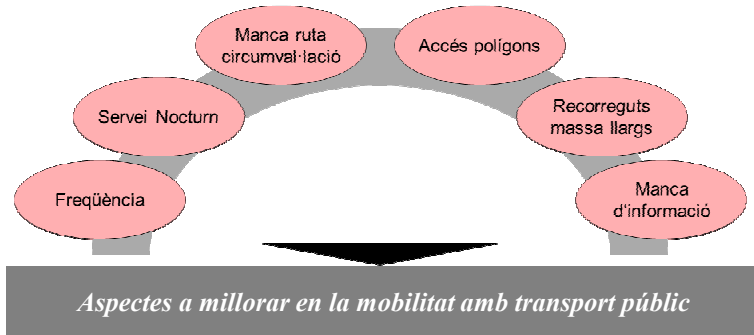
Ctra. Manlleu

Equipaments importants sense itineraris per bicicleta

Coexistència amb peu/vehicle privat conflictiva



Menys del 3% dels desplaçaments interns es realitzen amb autobús



Parada amb dèficit d'accessibilitat a l'Hospital



Autobús L1 parant a Rambla Sant Domènec



El carril bici envaeix l'espai entre marquesina i parada



Estació Autobusos

Alta cobertura urbana i interurbana xarxa bus actual

Freqüència pas servei ferroviari (27 expedicions per sentit en feiners i 24 expedicions per sentit en dissabtes i festius)

Autobusos interurbans presenten una freqüència de pas baixa.

Millorar el temps d'espera entre intermodalitat bus-tren (20 a 23 minuts de mitjana)

Inexistència de servei als polígons industrials del nord de la ciutat

Polígon Mas Beuló

Manca puntual d'accessibilitat a parades

Absència de senyalització orientativa puntual a l'Estació d'Autobusos

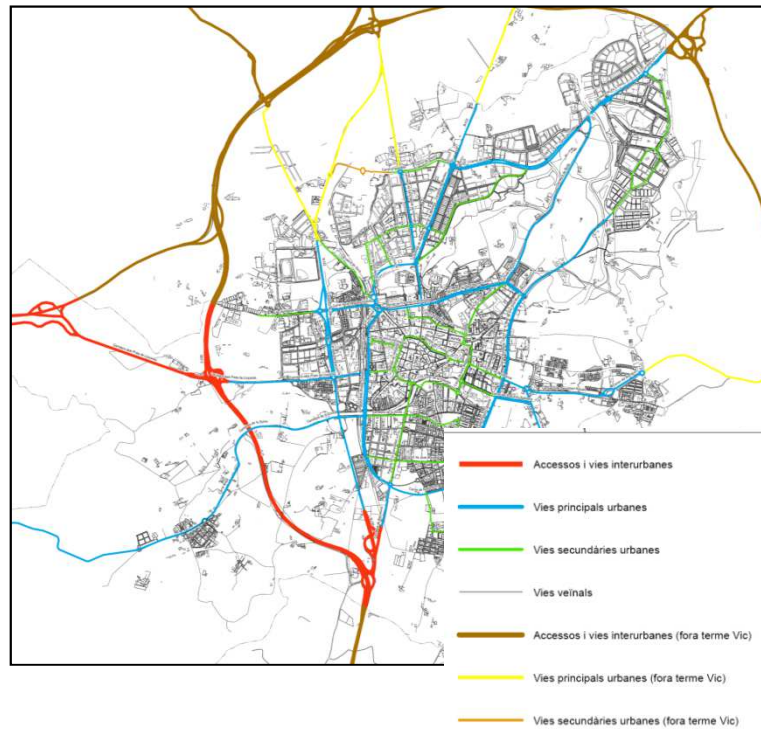
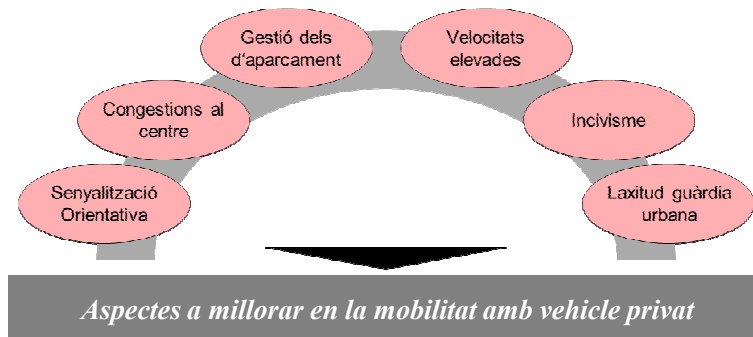
Passos elevats per a vianants

Demanda d'usuaris jubilats molt elevada (prop del 45%)

Ineficiència del servei urbà actual (en usuaris/Km)

L4 i L5 < 1 usuari / Km

El 34% dels desplaçaments interns es realitzen amb vehicle privat



Xarxa viària articulada. Dues anelles concèntriques al casc antic i eixos radials interurbans de gran capacitat

Projecte previst per completar segona anella viària (POUM)

No existeixen problemàtiques de capacitat a les principals cruïlles

Discontinuitats xarxa principal

Av. Països Catalans

Senyalització orientativa insuficient

Afectació activitats de caràcter extraordinari (mercats, fires, etc.)

34% desplaçaments interns en vehicle privat

82% desplaçaments externs en vehicle privat

Velocitats elevades en alguns punts

Ctra. De Puigcerdà

Ctra. De Manlleu

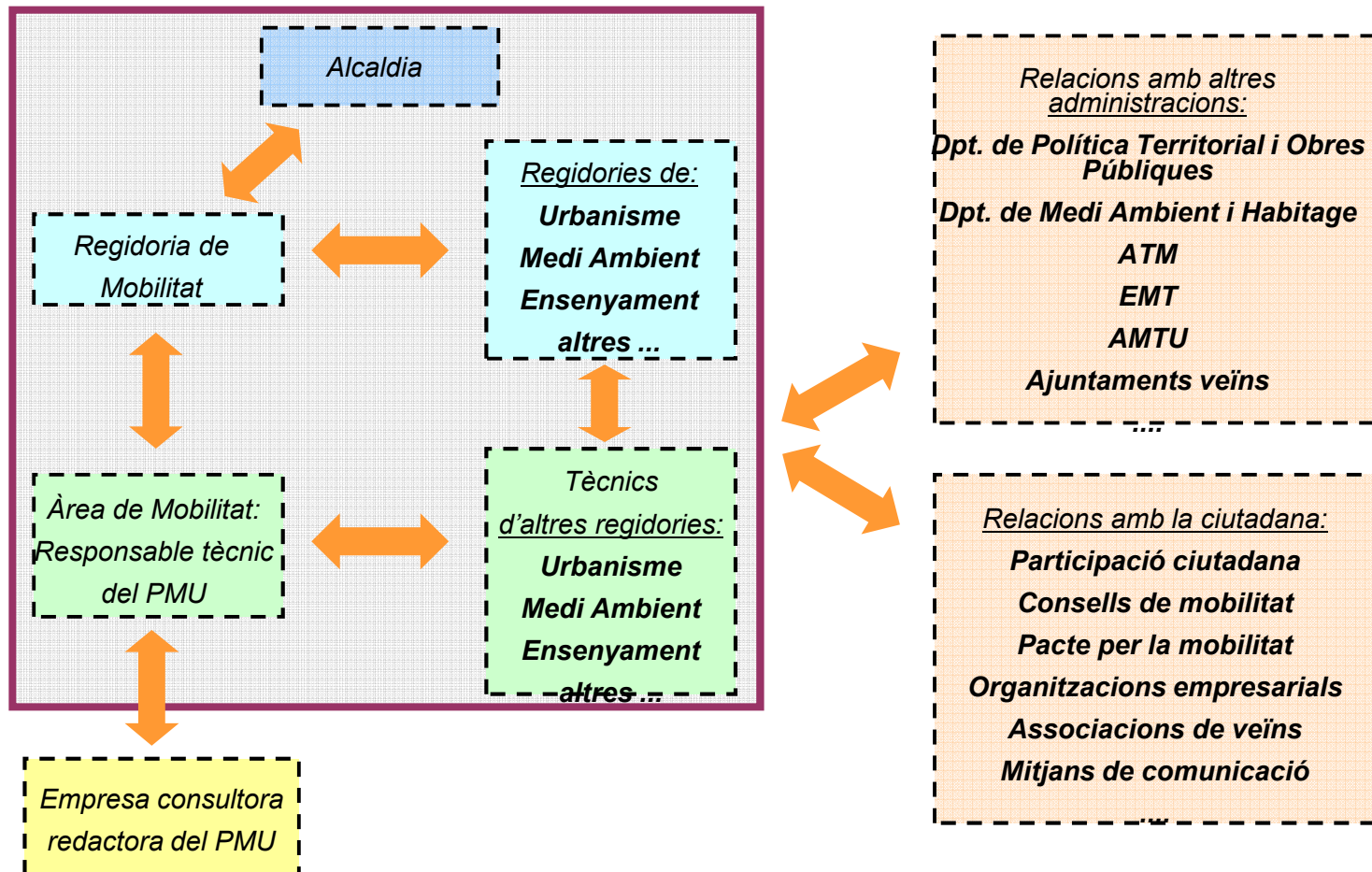
Accidentabilitat superior a la mitjana de Catalunya



Facilitadors del procés

Gestió i organització

→ Cal planificar la gestió del procés PMUS abans de l'inici de la seva elaboració amb una visió global i estratègica.

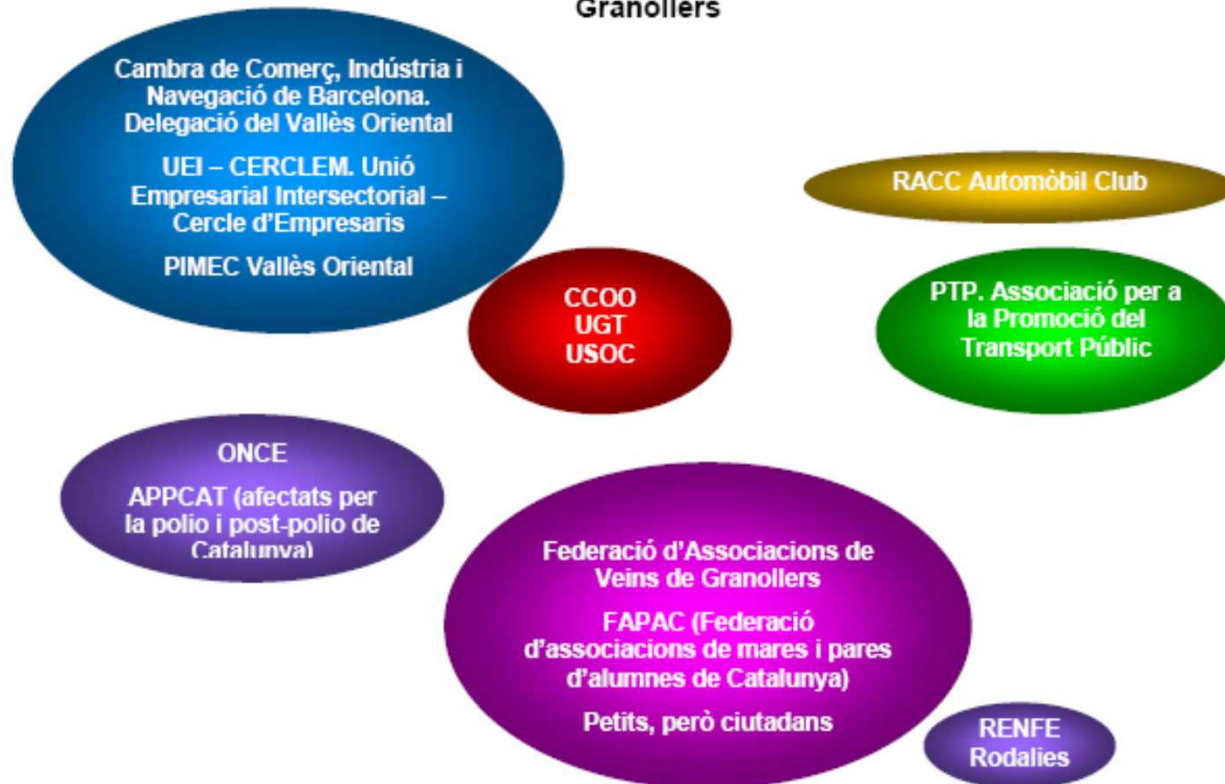


Facilitadors del procés

Participació de les parts implicades

→ Cal crear aliances amb les parts implicades en el PMUS, fent-les coparticipants del procés des de l'inici.

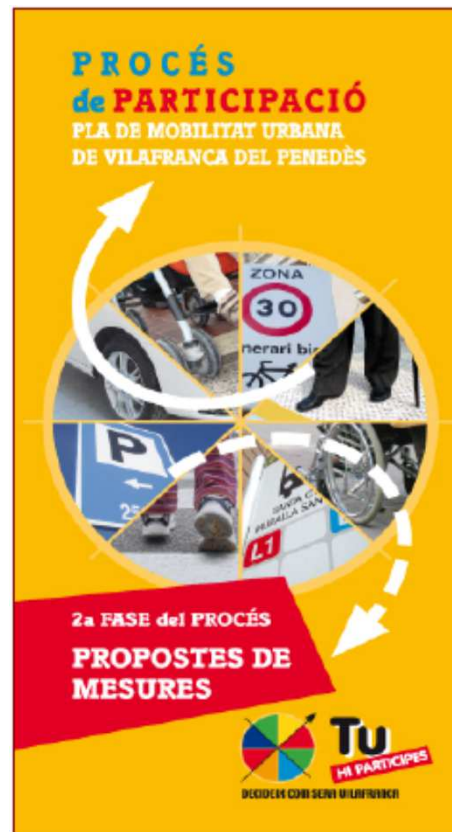
Entitats signants del Pacte per a la mobilitat en el marc de l'elaboració del PMU de Granollers



Facilitadors del procés

Participació ciutadana

→ La participació ciutadana, a més de per informar i legitimar el procés PMUS, ha de servir per a convertir-lo en quelcom de propietat pública.



Facilitadors del procés

Informació pública i relacions amb els mitjans de comunicació

→ El PMUS no només s'ha d'elaborar i executar, sinó que també s'ha de "vendre" com quelcom atractiu per a la ciutadania





Diputació
Barcelona

Àrea de Territori
i Sostenibilitat

La Planificació de la mobilitat a la província de Barcelona. El PMU de Vic

Hugo Moreno Moreno

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

OFICINA TÈCNICA DE MOBILITAT I SEGURETAT VIÀRIA LOCAL

19 de març de 2018