AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Pla de mobilitat urbana sostenible
Santa Coloma de Gramenet

Document III. Annexos - Annex 3.1.

Juliol de 2017

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

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

GINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Annex 3.1. – Inventari punts negres Transport públic

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	1
Lloc	Carretera de la Font de l'Alzina
Problema	Indisciplina estacionament
Observacions	Cotxes estacionats sobre voreres provoca problemes d'accessibilitat a les parades per als vianants

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	2
Lloc	Les Oliveres - parada final de línia B27
Problema	Falta d'espai per a fer la volta als autobusos
Observacions	

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	3
Lloc	Carrer Menorca
Problema	Falta d'espai, indisciplina
Observacions	Cotxes aparcats amb una roda al carril i l'altre a vorera deixa poc espai per als autobusos a circular. Cotxes aparcats a la parada d'autobusos.

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	4
Lloc	Anselm Riu entre Mallorca i Santiago Rusiñol
Problema	Cotxes aparquen amb una roda al carril
Observacions	

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	5
Lloc	Ramon Berenguer IV amb Galícia
Problema	Falta d'ordenació de l'espai viari
Observacions	Manca de senyalització horitzontal. Cal indicar millor carrils i passos de vianants

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	6
Lloc	Ramon Berenguer IV entre Aragó i Galícia
Problema	Carrer amb corbes fa que els autobusos envaeixen el carril contrari
Observacions	

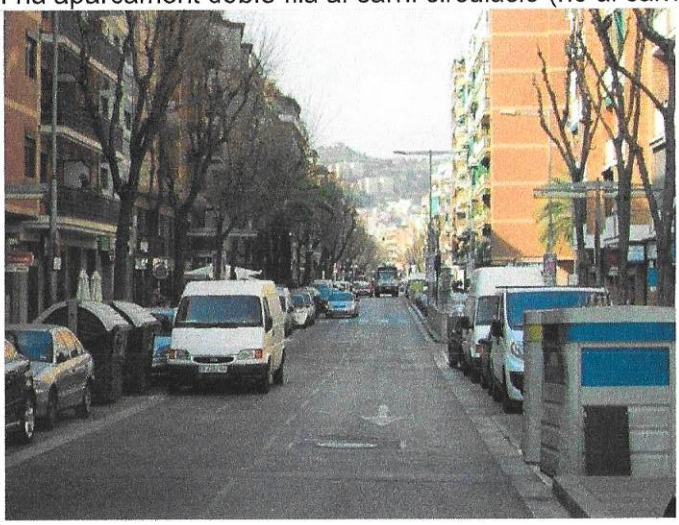
Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	7
Lloc	Av. Pallaresa entre Francesc Macià i Balears
Problema	Indisciplina: aparcaments en doble fila, especialment en hora punta. Problema girar des de Pallaresa a Balears degut a indisciplina a Balears
Observacions	

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	8
Lloc	Rambla de Sant Sebastià entre Generalitat i Irlanda
Problema	Congestió. Velocitat comercial baixa
Observacions	Cal tenir en compte la importància del tram per al transport públic. Plataformes d'embarcament instal·lades.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	9
Lloc	Pompeu Fabra amb Sant Carles
Problema	Zona C/D en bateria al xamfrà -> autobusos no poden passar
Observacions	Zona C/D mal dissenyat.

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	10
Lloc	Av. Santa Coloma entre Llorenç Serra i Verdaguer
Problema	Estacionaments en doble fila i carrils estrets dificulten la circulació
Observacions	Ha millorat la situació amb el carril bus però no s'ha eixamplat carril i encara hi ha aparcament doble fila al carril circulació (no al carril bus).



Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	11
Lloc	Av. Banús entre Generalitat i Irlanda
Problema	Cotxes aparcats en doble fila
Observacions	

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	12
Lloc	Pirineus amb Monturiol
Problema	Indisciplina aparcament
Observacions	

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	13
Lloc	Av. Mossèn Pons i Rabadà (parada direcció Barcelona)
Problema	Accessibilitat dels autobusos a les parades
Observacions	

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	14
Lloc	Verdaguer amb Dalmau i Rellotge
Problema	Indisciplina aparcament + zona C/D complicada
Observacions	

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	15
Lloc	Rambla del Fondo (Metro Fondo)
Problema	Indisciplina - cotxes aparcats a la parada d'autobusos
Observacions	

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	16
Lloc	Rambla del Fondo (Metro Fondo)
Problema	Falta de parada d'autobusos a la banda nord de la rambla
Observacions	La parada actual es troba innecessàriament lluny de la boca del Metro

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	17
Lloc	Sicília amb Rambla del Fondo
Problema	Gir tancat en vial estret des de Sicília cap a la Rambla
Observacions	Podria ser degut o agreujat per la presència de vehicles estacionats de forma incorrecta

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	18
Lloc	Beethoven amb Sicília
Problema	Indisciplina aparcament que dificulta o impedeix el pas dels autobusos a la intersecció
Observacions	

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	19
Lloc	Plaça Olimp
Problema	Parada en corba, difícil d'accedir a plataforma amb tot el vehicle
Observacions	El disseny actual de la parada i la ubicació d'uns contenidors facilita per als cotxes a aparcar al carril bus en forma il·legal i que els autobusos no tenen prou espai per a accedir a la parada

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	20
Lloc	Rambla del Fondo amb Sicília i Dalmau
Problema	Falta de sincronització entre els semàfors
Observacions	

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	21
Lloc	Rambla de Fondo / Beethoven
Problema	Falta de possibilitat de fer la volta per als autobusos que acaben a la Rambla del Fondo.
Observacions	Tenint en compte la ubicació de murs i edificis, l'espai no permet una rotonda. Es pot fer la volta a la rotonda a Rambla del Fondo amb Irlanda a 380 metres de distància.

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	22
Lloc	Av. Francesc Macià entre Av. Anselm Riu i Av. Pallaresa
Problema	Velocitat baixa
Observacions	Falta de sincronització de semàfors. Al tram hi ha un semàfor per a vianants.

Municipi	Santa Coloma de Gramenet
Punt	23
Lloc	Carretera de la Roca
Problema	Accessibilitat i visibilitat a les parades
Observacions	Problema detectat a alguna parada, però no en totes.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Pla de mobilitat urbana sostenible
Santa Coloma de Gramenet

Document III. Annexos - Annex 3.2.

Juliol de 2017

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

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

GINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Annex 3.2. – Resultats aforaments de trànsit

En aquest Annex es presenten els resultats obtinguts dels aforaments automàtics de trànsit realitzats a la campanya de l'any 2012, entre els mesos de març i maig, a la ciutat de Santa Coloma de Gramenet.

1. c. Mossèn Camil Rossell, entre c. Plata i c. Masnou

PUNT: 1

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2012

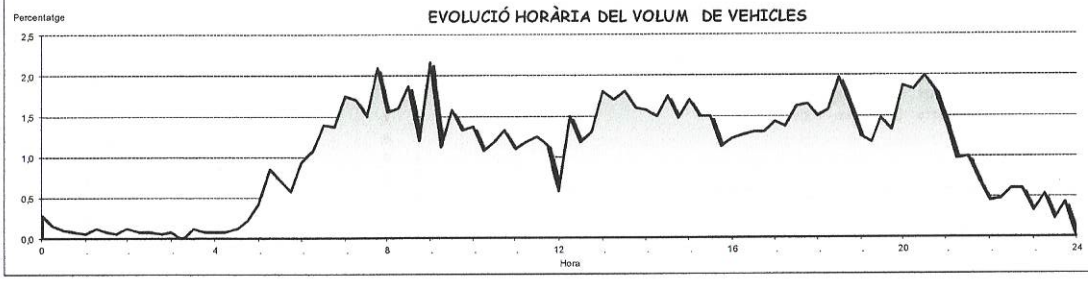
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: C.Mossen Camilo Rosell — Temps: Sol
Sentit: C. de la Plata
Data: Dimecres, 7 de Març

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.601	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	39,9
882	Matí (8 a 12 h.)	22,0
719	Tarda (17 a 20 h.)	17,9
3.686	16 hores (6 a 22 h.)	91,9
301	Hora punta sencera (20:00 a 21:00)	7,5
	Index de variació	66%
	Total Vehicles	4013

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	11	6	4	3	24	0,6
1	2	5	3	2	12	0,3
2	5	3	3	2	13	0,3
3	3	0	5	3	11	0,3
4	3	3	5	9	20	0,5
5	17	34	28	23	102	2,5
6	37	43	56	55	191	4,8
7	70	68	60	84	282	7,0
8	62	64	75	48	249	6,2
9	87	45	63	53	248	6,2
10	55	43	47	53	198	4,9
11	44	47	50	46	187	4,7
12	23	60	47	52	182	4,5
13	72	68	72	64	276	6,9
14	63	60	70	59	252	6,3
15	68	60	60	45	233	5,8
16	49	51	52	52	204	5,1
17	57	55	65	66	243	6,1
18	60	63	79	65	267	6,7
19	50	47	59	53	209	5,2
20	75	73	80	73	301	7,5
21	57	39	40	28	164	4,1
22	18	19	24	24	85	2,1
23	13	21	9	17	60	1,5

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 1

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2012

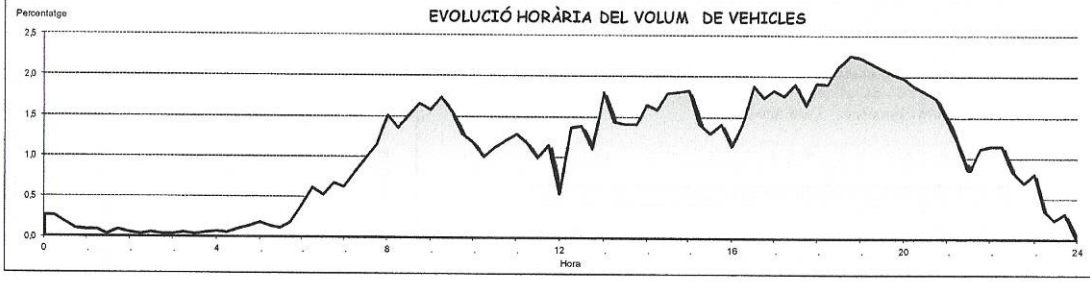
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: C.Mossen Camilo Rosell — Temps: Sol
Sentit: C.Masnou
Data: Dimecres, 7 de Març

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.749	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,0
1.295	Matí (8 a 12 h.)	21,2
1.454	Tarda (17 a 20 h.)	23,8
5.623	16 hores (6 a 22 h.)	92,1
520	Hora punta sencera (19:00 a 20:00)	8,5
	Index de variació	64%
	Total Vehicles	6103

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	16	16	11	6	49	0,8
1	5	5	2	5	17	0,3
2	3	2	3	2	10	0,2
3	2	3	2	3	10	0,2
4	4	3	6	8	21	0,3
5	11	8	7	11	37	0,6
6	23	37	32	41	133	2,2
7	38	49	60	70	217	3,6
8	92	82	91	101	366	6,0
9	96	106	95	78	375	6,1
10	72	61	68	73	274	4,5
11	78	72	60	70	280	4,6
12	33	83	84	67	267	4,4
13	110	87	86	86	369	6,0
14	100	97	109	110	416	6,8
15	111	86	79	86	362	5,9
16	69	87	115	106	377	6,2
17	111	107	116	100	434	7,1
18	117	116	129	138	500	8,2
19	136	132	128	124	520	8,5
20	121	115	110	106	452	7,4
21	90	71	52	68	281	4,6
22	70	70	51	42	233	3,8
23	49	21	14	19	103	1,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



2. Av. Generalitat, abans de c. Francesc Moragues

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2012

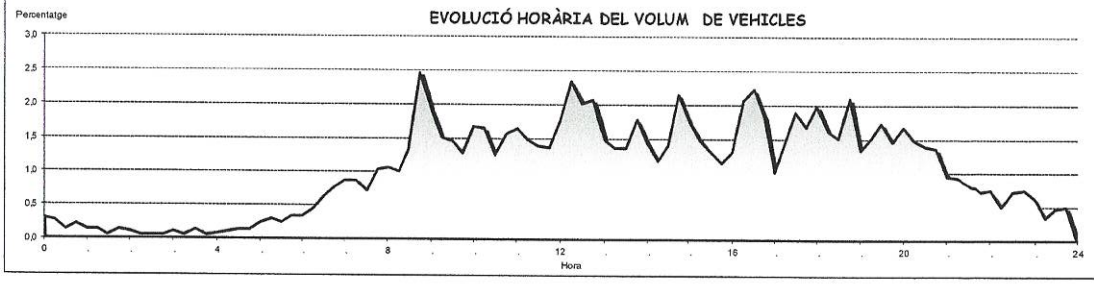
Municipi: Santa Coloma — Carrils 2
Lloc: Avda.de la Generalitat — Temps: Sol
Sentit: C.F.Moragas
Data: Dimecres, 7 de Març

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.631	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,3
906	Matí (8 a 12 h.)	24,1
725	Tarda (17 a 20 h.)	19,3
3.456	16 hores (6 a 22 h.)	91,8
308	Hora punta sencera (12:00 a 13:00)	8,2
	Index de variació	58%
	Total Vehicles	3764

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	11	10	5	8	34	0,9
1	5	5	2	5	17	0,5
2	4	2	2	2	10	0,3
3	4	2	5	2	13	0,3
4	3	4	5	5	17	0,5
5	9	11	9	13	42	1,1
6	13	17	24	29	83	2,2
7	33	33	27	39	132	3,5
8	40	38	50	93	221	5,9
9	73	57	55	48	233	6,2
10	63	62	47	59	231	6,1
11	62	56	52	51	221	5,9
12	66	88	76	78	308	8,2
13	56	51	51	67	225	6,0
14	54	44	53	81	232	6,2
15	66	56	49	43	214	5,7
16	49	78	84	69	280	7,4
17	38	54	71	63	226	6,0
18	75	61	57	79	272	7,2
19	50	57	65	55	227	6,0
20	63	56	52	51	222	5,9
21	36	35	31	27	129	3,4
22	28	19	27	28	102	2,7
23	23	13	18	19	73	1,9

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3. Av. Salzereda, entre c. Cultura i c. M. J. Verdaguer

PUNT: 3

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2012

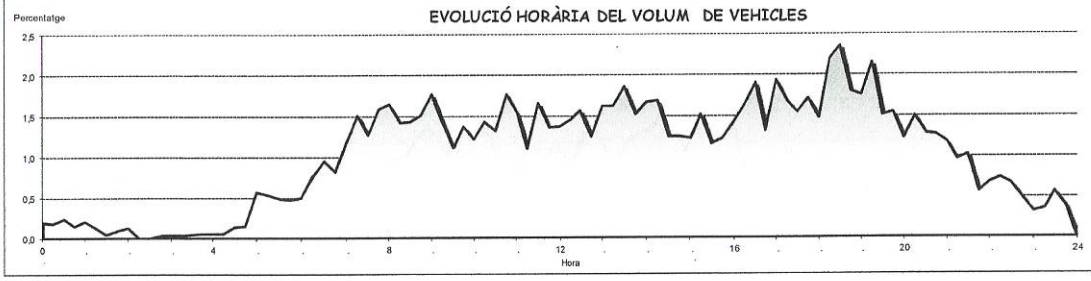
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Passeig Alameda — Temps: Sol
Sentit: C.de la Cultura
Data: Dimecres, 7 de Març

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.027	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,7
1.560	Matí (8 a 12 h.)	23,1
1.467	Tarda (17 a 20 h.)	21,7
6.213	16 hores (6 a 22 h.)	91,8
531	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,8
	Index de variació	61%
	Total Vehicles	6767

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	13	12	16	10	51	0,8
1	14	8	3	6	31	0,5
2	8	1	1	2	12	0,2
3	2	2	3	4	11	0,2
4	4	4	9	10	27	0,4
5	38	36	33	32	139	2,1
6	34	52	64	55	205	3,0
7	79	102	86	107	374	5,5
8	111	96	97	102	406	6,0
9	120	96	75	93	384	5,7
10	82	97	89	120	388	5,7
11	104	74	112	92	382	5,6
12	93	98	106	84	381	5,6
13	110	110	126	103	449	6,6
14	113	114	84	84	395	5,8
15	83	103	78	83	347	5,1
16	97	111	129	89	426	6,3
17	131	114	104	116	465	6,9
18	100	149	160	122	531	7,8
19	119	146	102	104	471	7,0
20	83	101	87	86	357	5,3
21	80	65	69	38	252	3,7
22	46	50	45	33	174	2,6
23	21	24	38	26	109	1,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 3

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2012

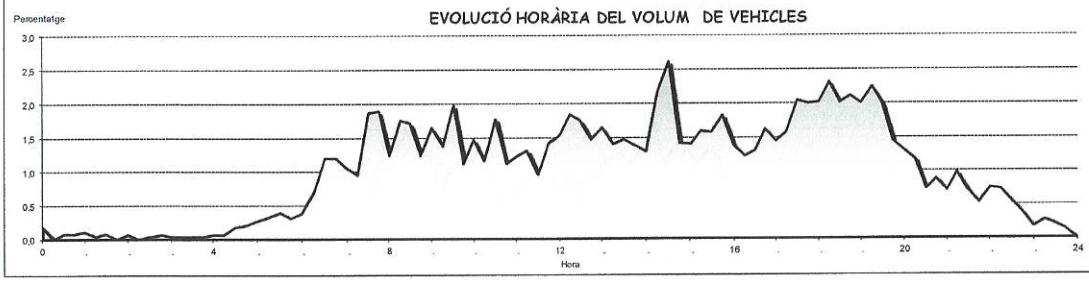
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Passeig Alameda — Temps: Sol
Sentit: C.Jacint Verdaguer
Data: Dimecres, 7 de Març

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.057	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,7
1.012	Matí (8 a 12 h.)	22,5
1.045	Tarda (17 a 20 h.)	23,2
4.227	16 hores (6 a 22 h.)	94,0
381	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	8,5
	Index de variació	56%
	Total Vehicles	4499

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	8	1	4	4	17	0,4
1	5	2	4	0	11	0,2
2	3	1	2	3	9	0,2
3	2	2	2	2	8	0,2
4	3	3	8	9	23	0,5
5	12	15	18	14	59	1,3
6	17	32	54	54	157	3,5
7	47	43	84	85	259	5,8
8	56	79	77	56	268	6,0
9	74	62	89	50	275	6,1
10	66	52	80	50	248	5,5
11	55	59	43	64	221	4,9
12	69	83	79	66	297	6,6
13	74	63	66	62	265	5,9
14	58	98	118	64	338	7,5
15	63	72	71	82	288	6,4
16	62	55	59	73	249	5,5
17	65	71	92	90	318	7,1
18	91	104	91	95	381	8,5
19	90	101	90	65	346	7,7
20	59	53	33	40	185	4,1
21	32	44	32	24	132	2,9
22	34	33	25	17	109	2,4
23	8	12	10	6	36	0,8

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



4. Av. Salzereda, entre c. Pompeu Fabra i c. Francesc Moragues

PUNT: 4

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Avda.de la Salzareda
Sentit: C.Pompeu Fabra
Data: Dimarts, 6 de Maig

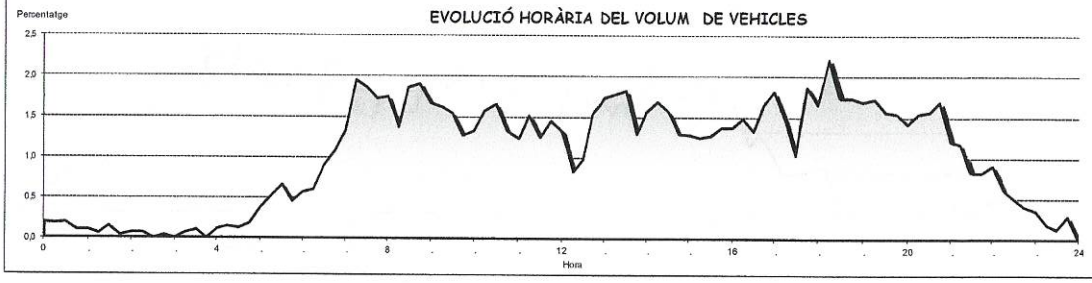
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.842	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,3
1.558	Matí (8 a 12 h.)	24,3
1.284	Tarda (17 a 20 h.)	20,0
5.955	16 hores (6 a 22 h.)	92,9
470	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,3
	Index de variació	66%
	Total Vehicles	6413

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	12	11	12	6	41	0,6
1	6	3	9	2	20	0,3
2	4	4	0	2	10	0,2
3	1	4	6	0	11	0,2
4	7	9	8	11	35	0,5
5	24	33	42	29	128	2,0
6	36	38	57	69	200	3,1
7	85	125	119	110	439	6,8
8	112	88	119	122	441	6,9
9	107	104	99	81	391	6,1
10	85	101	106	85	377	5,9
11	79	97	80	93	349	5,4
12	85	53	62	99	299	4,7
13	111	114	117	83	425	6,6
14	100	108	100	83	391	6,1
15	82	80	81	88	331	5,2
16	88	95	85	106	374	5,8
17	116	95	66	120	397	6,2
18	106	142	111	111	470	7,3
19	108	110	100	99	417	6,5
20	91	99	100	108	398	6,2
21	77	75	52	52	256	4,0
22	58	39	32	25	154	2,4
23	22	11	8	18	59	0,9

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 4

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Avda.de la Salzareda
Sentit: C.Francesc Moragas
Data: Dimarts, 6 de Maig

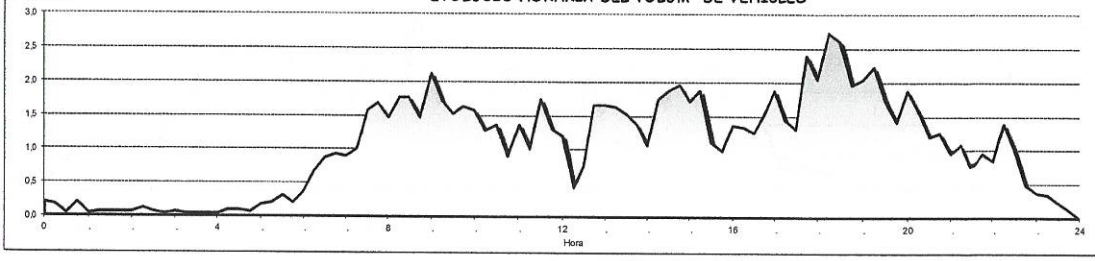
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.757	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	47,6
882	Matí (8 a 12 h.)	23,9
875	Tarda (17 a 20 h.)	23,7
3.436	16 hores (6 a 22 h.)	93,1
344	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	9,3
	Index de variació	53%
	Total Vehicles	3692

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	7	6	1	7	21	0,6
1	1	2	2	2	7	0,2
2	2	4	2	1	9	0,2
3	2	1	1	1	5	0,1
4	1	3	3	2	9	0,2
5	6	7	11	7	31	0,8
6	13	25	32	34	104	2,8
7	33	37	58	62	190	5,1
8	54	65	65	54	238	6,4
9	78	63	56	60	257	7,0
10	58	47	50	33	188	5,1
11	50	37	64	48	199	5,4
12	44	16	28	61	149	4,0
13	61	60	56	50	227	6,1
14	39	64	69	72	244	6,6
15	63	69	41	36	209	5,7
16	50	49	46	56	201	5,4
17	69	53	48	88	258	7,0
18	75	101	96	72	344	9,3
19	75	82	64	52	273	7,4
20	69	58	44	46	217	5,9
21	35	40	28	35	138	3,7
22	31	51	37	18	137	3,7
23	13	12	8	4	37	1,0

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

5. Av. Salzereda, entre av. de la Generalitat i c. Sant Jordi

PUNT: 5

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

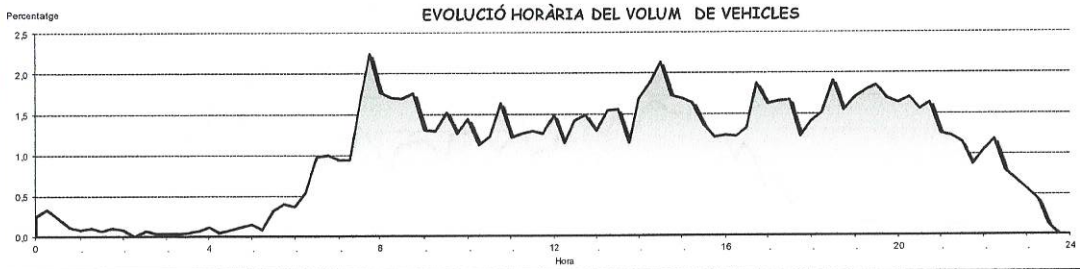
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Carrer Besos — Temps: Sol
Sentit: Avda.de la Generalitat
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.556	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	42,4
1.374	Matí (8 a 12 h.)	22,8
1.182	Tarda (17 a 20 h.)	19,6
5.561	16 hores (6 a 22 h.)	92,2
448	Hora punta sencera (14:00 a 15:00)	7,4
	Index de variació	64%
	Total Vehicles	6033

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	15	20	14	7	56	0,9
1	5	6	4	6	21	0,3
2	5	0	4	2	11	0,2
3	2	2	3	4	11	0,2
4	7	3	5	7	22	0,4
5	9	5	19	24	57	0,9
6	22	33	59	60	174	2,9
7	57	57	99	136	349	5,8
8	107	103	102	106	418	6,9
9	79	78	92	76	325	5,4
10	87	68	74	99	328	5,4
11	73	76	78	76	303	5,0
12	90	69	86	90	335	5,6
13	78	93	94	69	334	5,5
14	102	113	129	104	448	7,4
15	102	99	82	73	356	5,9
16	75	74	80	113	342	5,7
17	98	100	101	74	373	6,2
18	85	91	115	93	384	6,4
19	103	108	112	102	425	7,0
20	99	103	94	99	395	6,5
21	76	74	69	53	272	4,5
22	64	71	48	41	224	3,7
23	34	27	8	1	70	1,2

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 5

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

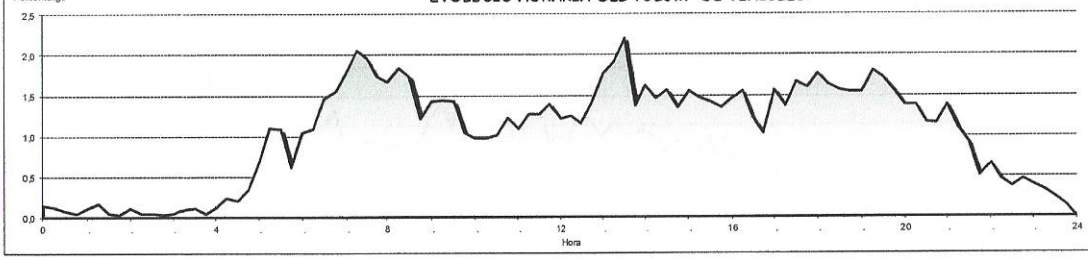
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Carrer Besos — Temps: Sol
Sentit: Carrer Sant Jordi
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.598	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	40,3
1.353	Matí (8 a 12 h.)	21,0
1.245	Tarda (17 a 20 h.)	19,3
5.881	16 hores (6 a 22 h.)	91,3
485	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	7,5
	Index de variació	65%
	Total Vehicles	6442

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	9	8	5	3	25	0,4
1	7	11	3	2	23	0,4
2	7	3	3	2	15	0,2
3	3	6	7	3	19	0,3
4	8	15	13	22	58	0,9
5	44	71	70	39	224	3,5
6	67	70	94	100	331	5,1
7	115	132	126	112	485	7,5
8	107	118	112	78	415	6,4
9	92	93	92	67	344	5,3
10	63	63	65	79	270	4,2
11	70	82	82	90	324	5,0
12	78	80	74	91	323	5,0
13	114	123	142	88	467	7,2
14	104	94	101	87	386	6,0
15	100	95	91	87	373	5,8
16	94	100	79	66	339	5,3
17	101	88	107	103	399	6,2
18	114	105	101	99	419	6,5
19	99	116	111	101	427	6,6
20	89	89	75	74	327	5,1
21	89	71	59	33	252	3,9
22	42	30	24	30	126	2,0
23	25	21	16	9	71	1,1

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



6. Av. de la Generalitat, entre ptge. Besòs i c. Pau Claris

PUNT: 6

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

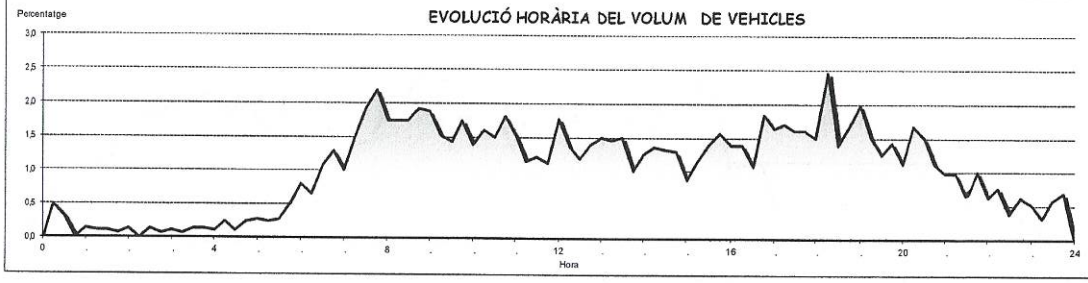
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Avda.de la Generalitat — Temps: Sol
Sentit: Carrer Besos
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.286	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,8
719	Matí (8 a 12 h.)	25,1
567	Tarda (17 a 20 h.)	19,8
2.623	16 hores (6 a 22 h.)	91,4
205	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	7,1
	Index de variació	58%
	Total Vehicles	2870

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	14	9	1	25	0,9
1	4	3	3	2	12	0,4
2	4	0	4	2	10	0,3
3	3	2	4	4	13	0,5
4	3	7	3	7	20	0,7
5	8	7	8	14	37	1,3
6	23	19	31	37	110	3,8
7	29	43	55	63	190	6,6
8	50	50	50	55	205	7,1
9	54	44	41	50	189	6,6
10	40	46	43	52	181	6,3
11	44	33	35	32	144	5,0
12	51	39	34	40	164	5,7
13	43	42	43	29	157	5,5
14	36	39	38	37	150	5,2
15	25	33	40	45	143	5,0
16	40	40	31	53	164	5,7
17	47	49	46	46	188	6,6
18	43	71	40	48	202	7,0
19	57	43	36	41	177	6,2
20	32	48	43	32	155	5,4
21	28	28	19	29	104	3,6
22	18	22	11	18	69	2,4
23	15	9	17	20	61	2,1

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 6

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

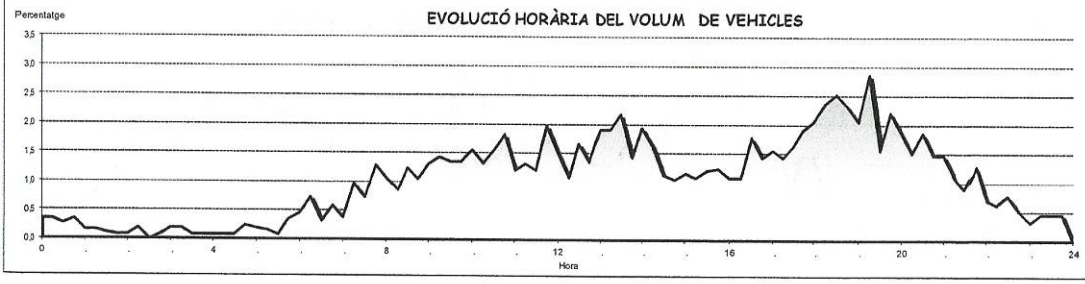
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Avda.de la Generalitat — Temps: Sol
Sentit: Carrer Pau Claris
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.188	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,0
557	Matí (8 a 12 h.)	21,6
631	Tarda (17 a 20 h.)	24,4
2.368	16 hores (6 a 22 h.)	91,7
239	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	9,3
	Index de variació	50%
	Total Vehicles	2581

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	9	9	7	9	34	1,3
1	4	4	3	2	13	0,5
2	2	5	0	2	9	0,3
3	5	5	2	2	14	0,5
4	2	2	2	6	12	0,5
5	5	4	2	9	20	0,8
6	12	19	8	15	54	2,1
7	10	25	19	33	87	3,4
8	27	22	32	27	108	4,2
9	34	37	35	35	141	5,5
10	40	34	40	47	161	6,2
11	31	34	31	51	147	5,7
12	39	28	43	35	145	5,6
13	49	49	56	37	191	7,4
14	50	42	29	27	148	5,7
15	30	28	31	32	121	4,7
16	28	28	46	37	139	5,4
17	40	37	42	49	168	6,5
18	53	61	65	60	239	9,3
19	53	74	40	57	224	8,7
20	48	39	48	38	173	6,7
21	38	28	23	33	122	4,7
22	18	16	20	13	67	2,6
23	8	12	12	12	44	1,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

7. Av. de Can Peixauet, entre av. de la Generalitat i av. Salzereda

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Avda.del Banús
Sentit: Avda.de la Generalitat
Data: Dimarts, 29 d'Abril

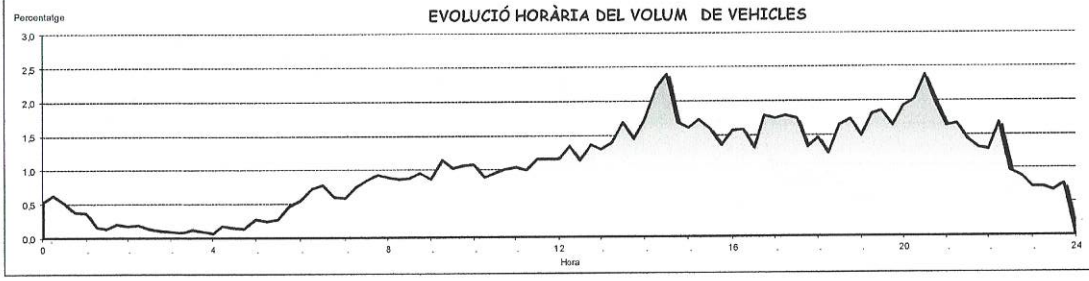
Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.662	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	35,3
1.201	Matí (8 a 12 h.)	15,9
1.461	Tarda (17 a 20 h.)	19,4
6.530	16 hores (6 a 22 h.)	86,7
626	Hora punta sencera (20:00 a 21:00)	8,3
	Index de variació	56%
	Total Vehicles	7533

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	40	47	39	29	155	2,1
1	28	12	10	15	65	0,9
2	13	14	10	8	45	0,6
3	7	6	9	7	29	0,4
4	5	13	11	10	39	0,5
5	20	18	20	35	93	1,2
6	41	54	58	45	198	2,6
7	44	56	64	70	234	3,1
8	67	65	66	72	270	3,6
9	65	86	77	80	308	4,1
10	81	67	72	76	296	3,9
11	78	75	87	87	327	4,3
12	87	101	85	103	376	5,0
13	97	105	127	109	438	5,8
14	129	164	181	127	601	8,0
15	121	130	120	101	472	6,3
16	118	119	98	134	469	6,2
17	131	134	131	99	495	6,6
18	110	92	124	130	456	6,1
19	112	136	139	123	510	6,8
20	145	152	179	150	626	8,3
21	123	125	108	98	454	6,0
22	96	126	73	67	362	4,8
23	54	54	50	57	215	2,9

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Avda.del Banús
Sentit: Avda.de la Salzareda
Data: Dimarts, 29 d'Abril

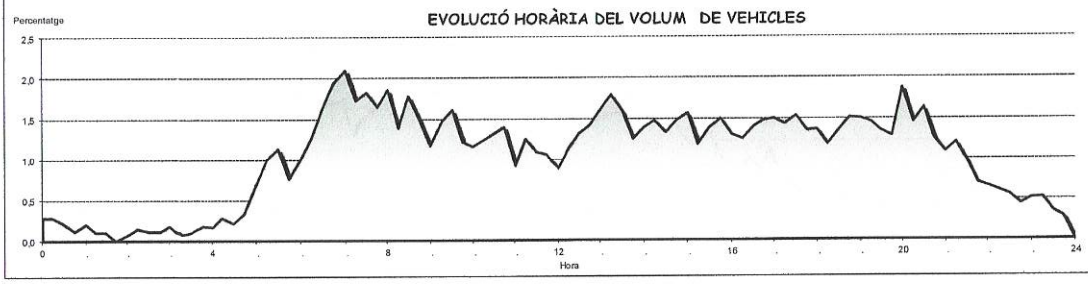
Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.321	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	38,2
1.300	Matí (8 a 12 h.)	21,4
1.021	Tarda (17 a 20 h.)	16,8
5.426	16 hores (6 a 22 h.)	89,2
444	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	7,3
	Index de variació	66%
	Total Vehicles	6083

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	17	17	13	7	54	0,9
1	12	6	6	1	25	0,4
2	4	9	7	7	27	0,4
3	11	5	6	11	33	0,5
4	10	17	13	20	60	1,0
5	42	61	69	46	218	3,6
6	61	78	100	119	358	5,9
7	128	105	111	100	444	7,3
8	113	84	108	91	396	6,5
9	71	89	98	74	332	5,5
10	70	75	80	85	310	5,1
11	56	76	66	64	262	4,3
12	54	69	80	86	289	4,8
13	97	109	97	76	379	6,2
14	84	90	81	90	345	5,7
15	95	72	84	91	342	5,6
16	79	76	85	90	330	5,4
17	91	87	93	82	353	5,8
18	83	72	82	92	329	5,4
19	91	88	82	78	339	5,6
20	114	88	99	76	377	6,2
21	66	73	59	43	241	4,0
22	40	37	34	27	138	2,3
23	31	32	22	17	102	1,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



8. C. Irlanda, entre c. Torras i Bages i c. M. J. Verdaguer

PUNT: 8

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Carrer d'Irlanda
Sentit: C.Torras i Bages
Data: Dimarts, 6 de Maig

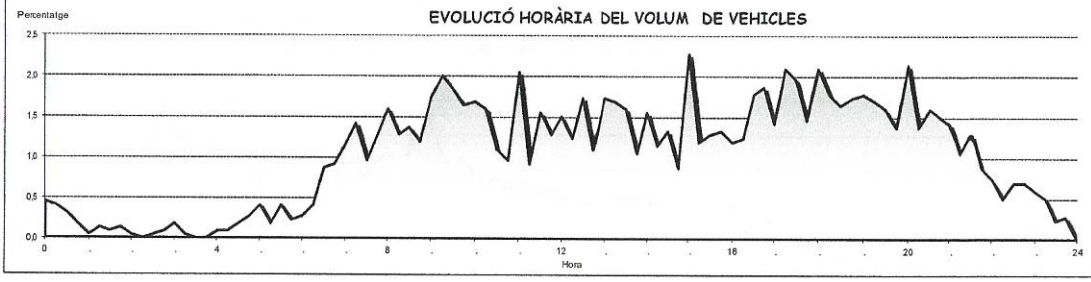
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
973	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,5
521	Matí (8 a 12 h.)	23,8
452	Tarda (17 a 20 h.)	20,7
2.006	16 hores (6 a 22 h.)	91,7
159	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,3
	Index de variació	63%
	Total Vehicles	2187

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	10	9	7	4	30	1,4
1	1	3	2	3	9	0,4
2	1	0	1	2	4	0,2
3	4	1	0	0	5	0,2
4	2	2	4	6	14	0,6
5	9	4	9	5	27	1,2
6	6	9	19	20	54	2,5
7	25	31	21	28	105	4,8
8	35	28	30	26	119	5,4
9	38	44	40	36	158	7,2
10	37	35	24	21	117	5,3
11	45	20	34	28	127	5,8
12	33	27	38	24	122	5,6
13	38	37	35	23	133	6,1
14	34	25	29	19	107	4,9
15	50	26	28	29	133	6,1
16	26	27	39	41	133	6,1
17	31	46	43	32	152	7,0
18	46	39	36	38	159	7,3
19	39	37	35	30	141	6,4
20	47	30	35	33	145	6,6
21	31	23	28	19	101	4,6
22	16	11	15	15	57	2,6
23	13	11	5	6	35	1,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 8

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Carrer d'Irlanda
Sentit: C.Milà i Fontanals
Data: Dimarts, 6 de Maig

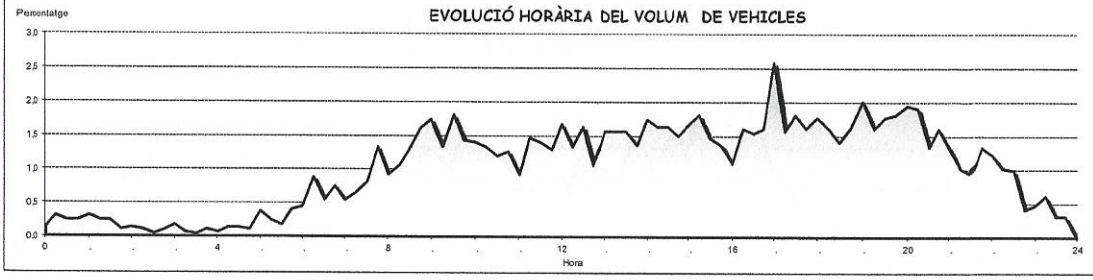
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.250	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	42,6
629	Matí (8 a 12 h.)	21,5
621	Tarda (17 a 20 h.)	21,2
2.652	16 hores (6 a 22 h.)	90,5
222	Hora punta sencera (17:00 a 18:00)	7,6
	Index de variació	55%
	Total Vehicles	2932

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	4	9	7	7	27	0,9
1	9	7	7	3	26	0,9
2	4	3	1	3	11	0,4
3	5	2	1	3	11	0,4
4	2	4	4	3	13	0,4
5	11	7	5	12	35	1,2
6	13	26	16	22	77	2,6
7	16	19	24	39	98	3,3
8	27	31	38	47	143	4,9
9	51	39	53	42	185	6,3
10	41	39	35	37	152	5,2
11	27	43	41	38	149	5,1
12	49	39	48	31	167	5,7
13	46	46	46	40	178	6,1
14	51	48	48	44	191	6,5
15	49	53	43	40	185	6,3
16	32	47	45	47	171	5,8
17	76	46	53	47	222	7,6
18	52	47	41	48	188	6,4
19	59	47	52	53	211	7,2
20	57	56	39	47	199	6,8
21	39	30	28	39	136	4,6
22	36	30	29	12	107	3,6
23	14	18	9	9	50	1,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

9. Av. de Santa Coloma, abans de c. Francesc Moragues

PUNT: 9

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Avda. Santa Coloma
Sentit: C. Francesc Moragas
Data: Dimarts, 6 de Maig

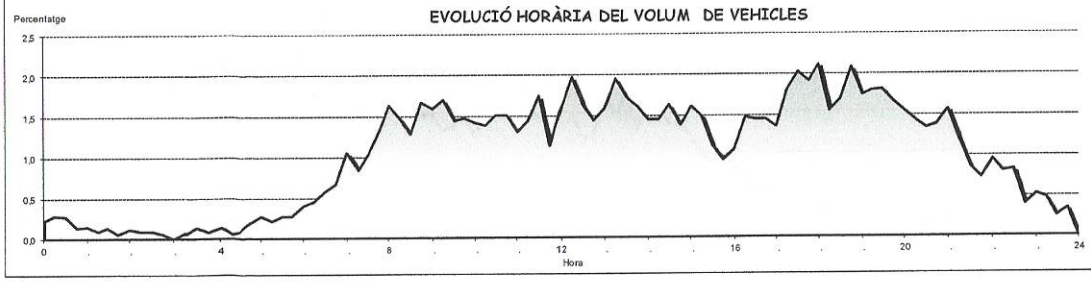
Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.366	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,4
1.237	Matí (8 a 12 h.)	23,7
1.129	Tarda (17 a 20 h.)	21,7
4.793	16 hores (6 a 22 h.)	91,9
390	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,5
	Index de variació	67%
	Total Vehicles	5213

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	12	15	14	7	48	0,9
1	8	5	7	3	23	0,4
2	6	5	5	3	19	0,4
3	0	3	7	4	14	0,3
4	7	3	4	10	24	0,5
5	14	11	14	14	53	1,0
6	21	24	30	35	110	2,1
7	55	44	54	68	221	4,2
8	85	77	67	87	316	6,1
9	83	89	75	77	324	6,2
10	74	72	79	79	304	5,8
11	68	75	91	59	293	5,6
12	83	103	85	75	346	6,6
13	83	102	90	84	359	6,9
14	76	76	85	72	309	5,9
15	84	78	59	50	271	5,2
16	57	77	76	76	286	5,5
17	71	95	106	100	372	7,1
18	111	81	89	109	390	7,5
19	91	94	95	87	367	7,0
20	81	75	70	72	298	5,7
21	82	62	45	38	227	4,4
22	50	42	43	21	156	3,0
23	27	25	13	18	83	1,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



10. Rambla de Sant Sebastià, entre c. Bruc i c. Dr. Pagès

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Rambla de Fondo
Sentit: Carrer Bruch
Data: Dimarts, 6 de Maig

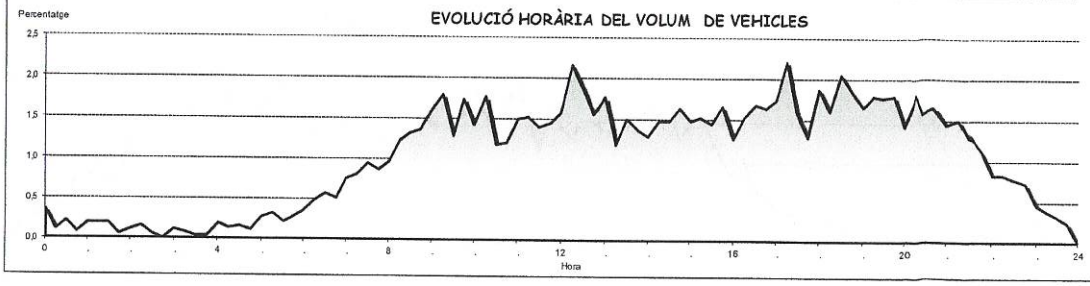
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.643	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,9
849	Matí (8 a 12 h.)	22,7
794	Tarda (17 a 20 h.)	21,2
3.441	16 hores (6 a 22 h.)	91,9
276	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,4
	Index de variació	65%
	Total Vehicles	3745

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	13	4	8	3	28	0,7
1	7	7	7	2	23	0,6
2	4	6	2	0	12	0,3
3	4	3	1	1	9	0,2
4	7	5	6	4	22	0,6
5	10	12	8	10	40	1,1
6	13	18	21	19	71	1,9
7	28	30	35	32	125	3,3
8	36	46	49	51	182	4,9
9	60	67	48	65	240	6,4
10	53	66	44	45	208	5,6
11	56	57	52	54	219	5,8
12	59	81	70	58	268	7,2
13	66	44	56	51	217	5,8
14	48	55	55	61	219	5,8
15	55	57	54	62	228	6,1
16	47	57	63	61	228	6,1
17	65	83	60	48	256	6,8
18	70	60	77	69	276	7,4
19	62	67	66	67	262	7,0
20	53	68	59	62	242	6,5
21	54	56	48	42	200	5,3
22	31	31	29	27	118	3,2
23	17	14	12	9	52	1,4

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

Municipi: Santa Coloma
Lloc: Rambla de Fondo
Sentit: Carrer Dr.Pagès
Data: Dimarts, 6 de Maig

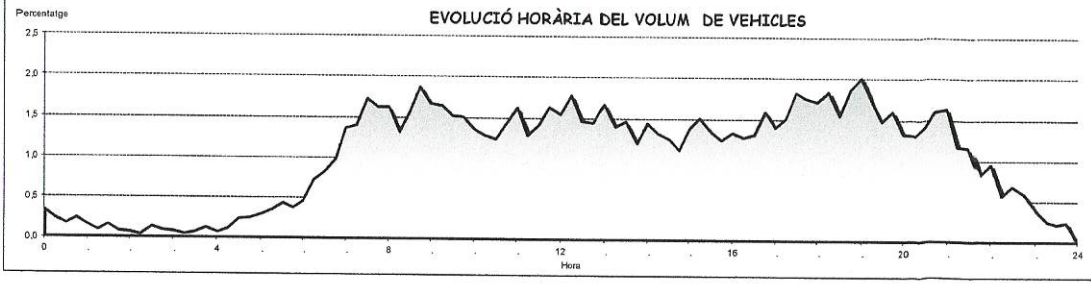
Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.788	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,3
1.512	Matí (8 a 12 h.)	24,0
1.276	Tarda (17 a 20 h.)	20,3
5.786	16 hores (6 a 22 h.)	91,8
439	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,0
	Index de variació	71%
	Total Vehicles	6300

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	21	15	11	15	62	1,0
1	10	6	10	5	31	0,5
2	4	2	9	6	21	0,3
3	5	3	4	8	20	0,3
4	4	7	15	16	42	0,7
5	19	22	27	24	92	1,5
6	29	46	52	62	189	3,0
7	86	88	109	102	385	6,1
8	102	83	99	118	402	6,4
9	105	104	96	95	400	6,3
10	86	81	78	90	335	5,3
11	102	81	89	103	375	6,0
12	97	112	92	91	392	6,2
13	105	88	92	75	360	5,7
14	91	83	79	70	323	5,1
15	87	95	85	78	345	5,5
16	84	80	82	100	346	5,5
17	88	95	115	111	409	6,5
18	108	116	97	118	439	7,0
19	127	107	93	101	428	6,8
20	84	82	89	101	356	5,7
21	103	74	73	52	302	4,8
22	60	36	43	37	176	2,8
23	25	16	14	15	70	1,1

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

11. C. de les Balears, entre c. Prat de la Riba i av. Pallaresa

PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

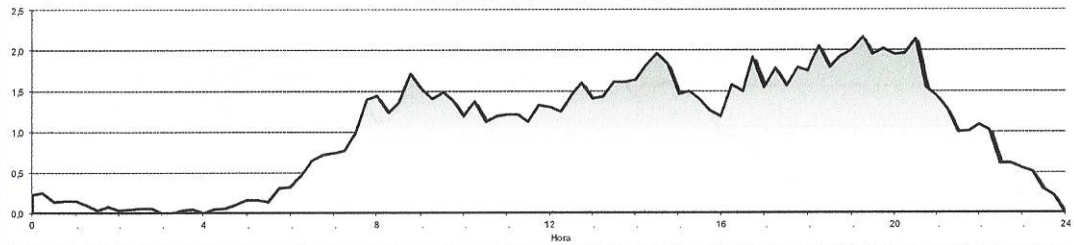
Municipi: Santa Coloma — Carrils 2
Lloc: Carrer de les Balears — Temps: Sol
Sentit: C.Prat de la Riba
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.756	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,6
1.832	Matí (8 a 12 h.)	21,3
1.924	Tarda (17 a 20 h.)	22,4
7.978	16 hores (6 a 22 h.)	92,7
702	Hora punta sencera (19:00 a 20:00)	8,2
	Index de variació	67%
	Total Vehicles	8608

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	19	21	12	13	65	0,8
1	13	8	3	7	31	0,4
2	3	4	5	5	17	0,2
3	0	2	3	4	9	0,1
4	1	4	5	9	19	0,2
5	14	14	12	26	66	0,8
6	27	40	56	61	184	2,1
7	63	66	85	120	334	3,9
8	124	106	117	147	494	5,7
9	132	121	128	119	500	5,8
10	102	118	97	102	419	4,9
11	104	104	97	114	419	4,9
12	112	107	124	138	481	5,6
13	121	123	139	139	522	6,1
14	141	156	169	157	623	7,2
15	126	129	121	108	484	5,6
16	102	136	129	165	532	6,2
17	133	153	135	154	575	6,7
18	150	177	154	166	647	7,5
19	173	187	168	174	702	8,2
20	168	169	185	134	656	7,6
21	124	109	86	87	406	4,7
22	94	88	53	53	288	3,3
23	48	44	25	18	135	1,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

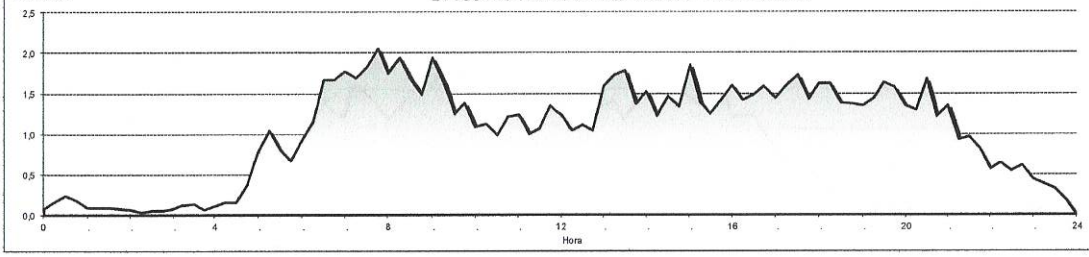
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Carrer de les Balears — Temps: Sol
Sentit: Avda.Pallaresa
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.741	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	40,2
1.505	Matí (8 a 12 h.)	22,1
1.236	Tarda (17 a 20 h.)	18,1
6.189	16 hores (6 a 22 h.)	90,7
499	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	7,3
	Index de variació	69%
	Total Vehicles	6820

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	5	10	16	12	43	0,6
1	6	6	6	5	23	0,3
2	4	2	3	3	12	0,2
3	5	8	9	4	26	0,4
4	7	10	10	25	52	0,8
5	53	71	55	45	224	3,3
6	62	78	113	113	366	5,4
7	120	115	124	140	499	7,3
8	119	132	115	101	467	6,8
9	132	112	85	94	423	6,2
10	74	76	67	82	299	4,4
11	84	68	72	92	316	4,6
12	84	71	75	71	301	4,4
13	108	117	121	93	439	6,4
14	103	83	99	91	376	5,5
15	126	95	85	96	402	5,9
16	109	96	101	108	414	6,1
17	98	109	117	97	421	6,2
18	110	110	94	93	407	6,0
19	92	98	111	107	408	6,0
20	92	88	114	82	376	5,5
21	92	63	65	55	275	4,0
22	38	44	37	41	160	2,3
23	30	26	22	13	91	1,3

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



12. Av. Francesc Macià, entre c. Major i av. Pallaresa

PUNT: 12

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

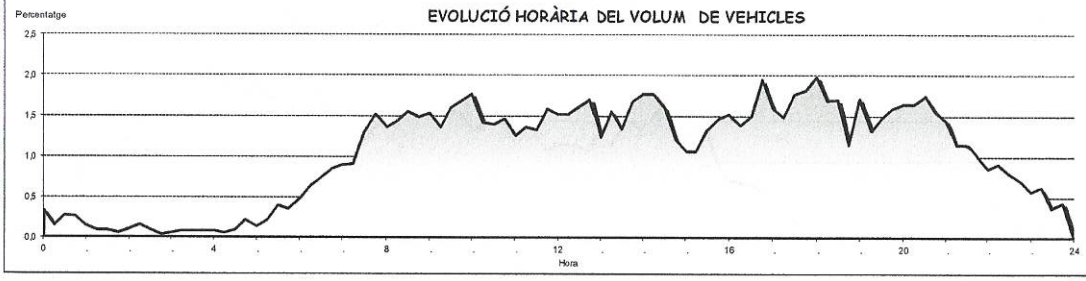
Municipi: Santa Coloma — Carril 1
Lloc: Avda.Francesc Macià — Temps: Sol
Sentit: Carrer Major
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.970	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	42,8
1.634	Matí (8 a 12 h.)	23,6
1.336	Tarda (17 a 20 h.)	19,3
6.327	16 hores (6 a 22 h.)	91,2
463	Hora punta sencera (17:00 a 18:00)	6,7
	Index de variació	72%
	Total Vehicles	6936

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	23	10	19	18	70	1,0
1	10	6	6	4	26	0,4
2	7	11	6	2	26	0,4
3	4	5	5	5	19	0,3
4	5	4	6	15	30	0,4
5	9	15	27	24	75	1,1
6	33	44	51	59	187	2,7
7	62	63	90	105	320	4,6
8	94	100	108	103	405	5,8
9	106	94	111	116	427	6,2
10	123	98	97	101	419	6,0
11	87	94	92	110	383	5,5
12	105	105	112	118	440	6,3
13	86	108	93	116	403	5,8
14	123	123	111	84	441	6,4
15	74	74	92	101	341	4,9
16	105	96	104	135	440	6,3
17	111	103	123	126	463	6,7
18	138	117	118	79	452	6,5
19	119	91	101	110	421	6,1
20	114	114	121	108	457	6,6
21	100	79	79	70	328	4,7
22	59	63	55	49	226	3,3
23	39	43	25	30	137	2,0

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



PUNT: 12

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2014

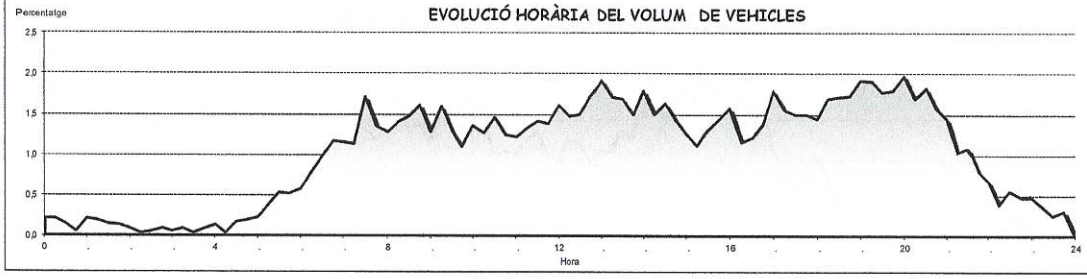
Municipi: Santa Coloma — Carrils 2
Lloc: Avda.Francesc Macià — Temps: Sol
Sentit: Avda.Pallaresa
Data: Dimarts, 29 d'Abril

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.189	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	42,1
1.133	Matí (8 a 12 h.)	21,8
1.056	Tarda (17 a 20 h.)	20,3
4.802	16 hores (6 a 22 h.)	92,4
384	Hora punta sencera (19:00 a 20:00)	7,4
	Index de variació	73%
	Total Vehicles	5198

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	11	11	8	3	33	0,6
1	11	10	8	7	36	0,7
2	5	2	3	5	15	0,3
3	3	5	2	5	15	0,3
4	7	2	9	10	28	0,5
5	12	20	28	27	87	1,7
6	30	41	51	61	183	3,5
7	60	59	89	70	278	5,3
8	67	73	77	84	301	5,8
9	67	83	68	57	275	5,3
10	71	66	76	65	278	5,3
11	64	69	74	72	279	5,4
12	84	77	78	90	329	6,3
13	100	89	88	78	355	6,8
14	93	78	85	74	330	6,3
15	65	58	68	75	266	5,1
16	82	60	63	72	277	5,3
17	93	81	78	78	330	6,3
18	75	88	89	90	342	6,6
19	100	99	92	93	384	7,4
20	103	88	95	82	368	7,1
21	75	54	56	42	227	4,4
22	35	20	29	25	109	2,1
23	25	19	13	16	73	1,4

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Pla de mobilitat urbana sostenible
Santa Coloma de Gramenet

Document III. Annexos - Annex 3.3.

Juliol de 2017

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

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

GINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Annex 3.3. – Enquesta ciutadana diagnosi mobilitat

En aquest Annex, s'adjunta el model de l'enquesta ciutadana sobre la diagnosi de la mobilitat de la ciutat així com els resultats obtinguts en base a l'enquesta realitzada per la ciutadania per fer una diagnosi de mobilitat a la ciutat.

ENQUESTA CIUTADANA

DIAGNOSI DE LA MOBILITAT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

L'ajuntament de Santa Coloma de Gramenet en col·laboració amb la Diputació de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona han iniciat el procés de redacció del Pla de Mobilitat Urbana del municipi. El Pla de mobilitat urbana (PMU) és el document bàsic per a definir les estratègies de mobilitat sostenible del municipi i tindrà una vigència de 6 anys. El document tractarà tots els àmbits de mobilitat de la ciutat: vianants, bicicletes, transport públic, vehicle privat, aparcament, accidentalitat i impacte ambiental de la mobilitat.

Actualment s'està realitzant la fase de diagnosi i l'ajuntament vol que el treball incorpori la percepció i sensibilitat dels ciutadans del municipi.

Us agraïrem molt que ens doneu la vostra opinió a través d'aquesta enquesta que podeu lliurar, un cop omplerta, a la OIAC de l'ajuntament. En podeu recollir més exemplars a la mateixa OAC, o bé omplir-la, via internet, a la web de l'ajuntament (**www.gramenet.cat/pmu**).

La poden omplir persones de totes les edats.

El model de mobilitat en general

Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ no cont.
1 - Santa Coloma té problemes importants de mobilitat	☐	☐	☐	☐	☐
2 - La ciutadania està sensibilitzada sobre els valors i criteris d'un nou model de mobilitat sostenible	☐	☐	☐	☐	☐
3 - Els ciutadans de Santa Coloma respecten les normes d'ús i de circulació	☐	☐	☐	☐	☐
4 L'oferta de transport públic al municipi és adequada	☐	☐	☐	☐	☐
5 Les condicions per a la circulació amb vehicle privat són adequades	☐	☐	☐	☐	☐
6 - Les condicions per a la circulació amb bicicleta són adequades	☐	☐	☐	☐	☐
7 - Les condicions per a moure's a peu pel municipi són adequades	☐	☐	☐	☐	☐

8 - Ordena els diferents modes de transport segons la importància que tinguin per a Santa Coloma
Ordena'ls de l'1 al 5 (1 per al més important i 5 per al menys important):

Metro: ☐
Bus: ☐
Vehicle privat: ☐
Bici: ☐
A peu: ☐

Mobilitat a peu

Informació interessant:
Un 88% dels desplaçaments interns a Santa Coloma es desenvolupa a peu mentre que la mitjana a la Regió Metropolitana és només del 46,3%. A la ciutat de Barcelona és només d'un 49,3%.

Les principals característiques lligades a la mobilitat a peu són:
Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ no cont.
9 - Hi ha un nombre significatiu de voreres massa estretes que dificulten l'accessibilitat i dificulten els desplaçaments a peu	☐	☐	☐	☐	☐
10 - Un problema per a moure's a peu pel municipi és que els vehicles aparquen sobre les voreres	☐	☐	☐	☐	☐
11 - Al municipi hi hauria d'haver més espais amb pacificació del trànsit (amb velocitat més limitada pels vehicles) que permetessin recuperar el carrer com a espai de convivència i joc per als infants	☐	☐	☐	☐	☐
12 - Els nous sistemes d'escales i rampes mecàniques han millorat l'accessibilitat a peu als barris amb molt pendent	☐	☐	☐	☐	☐
13 - Als carrers de la ciutat, l'espai destinat als vehicles predimina sobre l'espai per als vianants.	☐	☐	☐	☐	☐

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Mobilitat en bicicleta

Informació interessant:
Actualment, l'ús de la bicicleta a la ciutat, representa només el 0,2% dels desplaçaments interns. A Barcelona són un 2,2% dels interns i la mitjana a la Regió Metropolitana és de l'1% del total de desplaçaments.

Les principals característiques lligades a la mobilitat en bicicleta són:
Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ contest
14 - Alguns equipaments de Santa Coloma i dels municipis veïns es troben a una distància accessible en bicicleta	☐	☐	☐	☐	☐
15 - En els darrers anys s'han realitzat millores a la via pública per a millorar l'ús de la bicicleta	☐	☐	☐	☐	☐
16 - Hi ha una manca d'espai adequat i segur per a la circulació amb bicicleta a la ciutat	☐	☐	☐	☐	☐
17 - No hi ha suficients aparcaments per a bicicletes	☐	☐	☐	☐	☐
18 - La bicicleta podria ser un mitjà de transport vàlid per a desplaçar-se per la ciutat	☐	☐	☐	☐	☐

Mobilitat en transport públic

Informació interessant:
Actualment l'ús de la transport públic representa un 41% dels desplaçament amb l'exterior del municipi en dia feiner. A la Regió Metrpolitana, representen el 19,4%

Les principals característiques lligades a la mobilitat en transport públic són:
Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ contest
19 - Hi ha moltes parades d'autobús amb mancances d'accessibilitat	☐	☐	☐	☐	☐
20 - El metro i els serveis d'autobusos donen una bona cobertura a pràcticament tots els barris del municipi	☐	☐	☐	☐	☐
21 - Les freqüències de pas dels d'autobusos són adequades	☐	☐	☐	☐	☐
22 - Els pendents, el poc espai viari, els carrils estrets i els carrers sinuosos fa que la velocitat comercial dels autobusos no sigui adequada	☐	☐	☐	☐	☐
23 - Hi ha una manca de transport públic per anar a alguns municipis i punts d'atracció propers al municipi (Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs, Hospital Can Ruti, centres comercials La Maquinista i Montigalà, Universitat Autònoma, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐
24 - El serveis d'augobusos milloraria si hi haguessin més carrils bus al municipi	☐	☐	☐	☐	☐

Mobilitat en vehicle privat motoritzat

Informació interessant:
Actualment l'ús del vehicle privat representa un 19,6% dels desplaçament en un dia feiner. A la Regió Metrpolitana, representen el 55%.

Les principals característiques lligades a la mobilitat en vehicle privat motoritzat són:
Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ contest
25 - En algunes vies principals, les maniobres en els aparcaments en bateria causen retencions del trànsit dels cotxes i del transport públic i situacions de conflicte entre vehicles per poca visibilitat	☐	☐	☐	☐	☐
26 - És positiu que una part significativa de la xarxa interna estigui formada per carrers de convivència de vianants i vehicles a velocitats moderades (hi ha aproximadament 120 trams de carrers amb voreres i calçada al mateix nivell)	☐	☐	☐	☐	☐
27 - La velocitat senyalitzada a una bona part de la xarxa viària és innecessàriament alta (50 km/h), tenint en compte les seves característiques (carrils estrets, poca visibilitat, poc espai viari, presencia de vianants)	☐	☐	☐	☐	☐
28 - Hi ha problemes de visibilitat a moltes cruïlles i a punts de la xarxa viària del municipi	☐	☐	☐	☐	☐
29 - Els senyals de circulació del municipi són clars i entenedors	☐	☐	☐	☐	☐

Aparcament i mercaderies

Informació interessant:
Actualment només un 23% de les places d'aparcament a Santa Coloma són al carrer i d'aquestes, un 42% estan ocupades per vehicles que no es mouen en tot el dia i un 45% per vehicles no matriculats a Santa Coloma.

Les principals característiques lligades a l'aparcament al municipi són:
Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ no contesta
30 - La forta demanda d'aparcament provoca un elevat nombre d'il·legalitats (dobles files, aparcament sobre vorera, cruïlles,...) incidint en el funcionament de la xarxa viària i en general en la sostenibilitat i la seguretat de la mobilitat al municipi	☐	☐	☐	☐	☐
31 - Cal alliberar espais d'aparcament a la via pública per a dedicar-lo a vianants	☐	☐	☐	☐	☐
32 - Esteu d'acord en introduir zona verda (aparcament exclusiu per a residents) i zones blaves (aparcament de rotació) per a millorar la disponibilitat d'aparcament?	☐	☐	☐	☐	☐
33 - Es respecten poc les places dedicades a la càrrega/descàrrega de mercaderies i les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda	☐	☐	☐	☐	☐
34 Cal realitzar polítiques que impedeixin un ús excessiu de la via pública per a aparcament de vehicles immobilitzats	☐	☐	☐	☐	☐
35 Cal realitzar polítiques que prioritzin l'aparcament de residents a la via pública, en front dels vehicles no matriculats a la ciutat	☐	☐	☐	☐	☐

Seguretat viària

Informació interessant:
Un 34% dels accidents amb víctimes a Santa Coloma són deguts a no respectar la prioritat. L'índex d'accidentalitat és relativament elevat en proporció a l'ús que es fa del vehicle privat.

Les principals característiques lligades a la seguretat viària són:
Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ no contesta
36 - Hi ha un problema d'inseguretat a la ciutat relacionat amb la velocitat dels vehicles	☐	☐	☐	☐	☐
37 - Caldria millorar la conscienciació dels ciutadans per tal que respectin les normes de circulació	☐	☐	☐	☐	☐

Medi Ambient

Informació interessant:
A Santa Coloma es superen sovint els nivells de Diòxits de Nitrògen i de partícules en suspensió presents a l'atmosfera.

Les principals característiques mediambientals lligades a la mobilitat són:
Marqueu a les caselles corresponents si esteu o no d'acord amb les afirmacions següents:

	Totalment d'acord	Parcialment d'acord	Parcialment en contra	Totalment en contra	No sap/ no contesta
38 - La contaminació de l'aire és un problema important a Santa Coloma	☐	☐	☐	☐	☐
39 - La contaminació acústica és un problema important a Santa Coloma	☐	☐	☐	☐	☐

Pregunta oberta

40 - Exposa de forma breu alguna altra informació que creguis rellevant per a la diagnosis de la mobilitat de Santa Coloma

Dades de l'enquestat

Edat: ☐

Sexe Dona ☐ Home ☐

Ocupació
- Escolars/estudiants ☐
- Jubilat/pensionista ☐
- Tasques de la llar ☐
- Aturat ☐
- Assalariat ☐
- Comerciant ☐
- Professional/empresari ☐

Barri
- Can Franquesa ☐
- Can Mariner ☐
- Cementiri Vell ☐
- Centre ☐
- El Raval ☐
- Fondo ☐
- Guinardera ☐
- Les Oliveres ☐
- Llatí ☐
- Riera Alta ☐
- Riu Nord ☐
- Riu Sud ☐
- Safarejos ☐
- Santa Rosa ☐
- Singuerlin ☐

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Resultats i conclusions de l'enquesta ciutadana

L'enquesta es va realitzar entre el 27 de juny al 8 de juliol de 2012 via la web de l'ajuntament. Es van obtenir un total de 105 respostes.

Perfil dels enquestats

EDAT	
Mitjana	40,6
Més jove	19
Més gran	81

De 25 a 39	49	47%
De 40 a 54	36	35%
De 55 a 69	12	12%
Menors 25	6	6%
Majors de 70	1	1%
TOTAL	104	

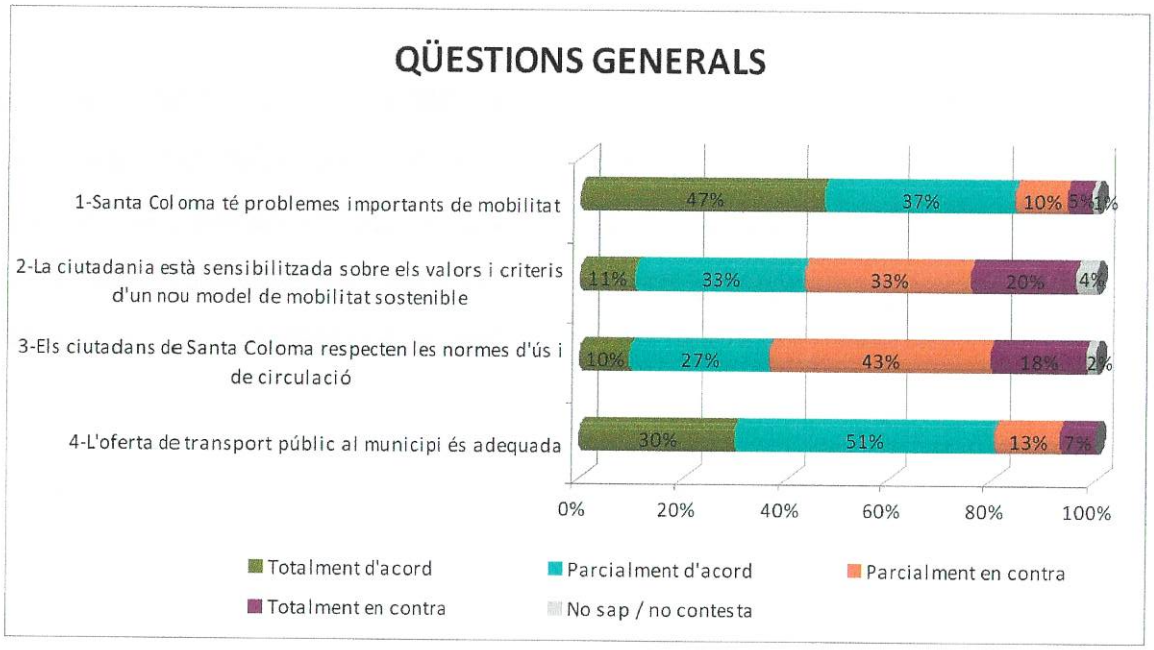
SEXE		
Home	57	55%
Dona	47	45%
TOTAL	104	

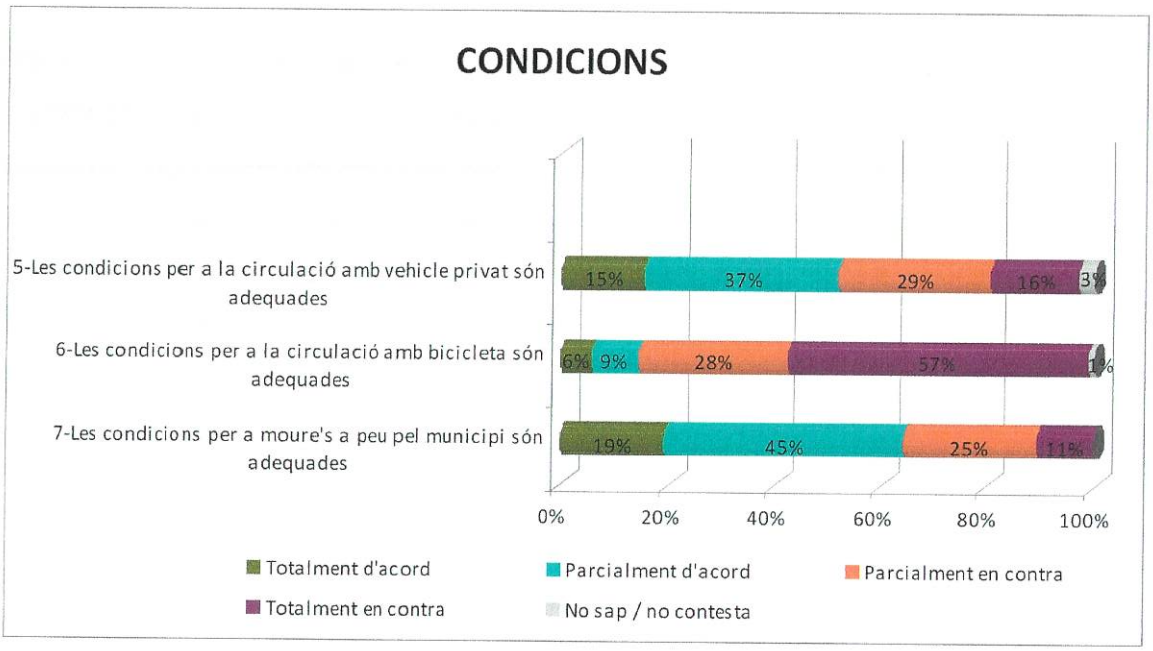
OCUPACIÓ		
Assalariat	56	54%
Aturat	20	19%
Professional/empresari	15	14%
Escolar/estudiant	7	7%
Jubilat/pensionista	5	5%
Comerciant	1	1%
TOTAL	104	

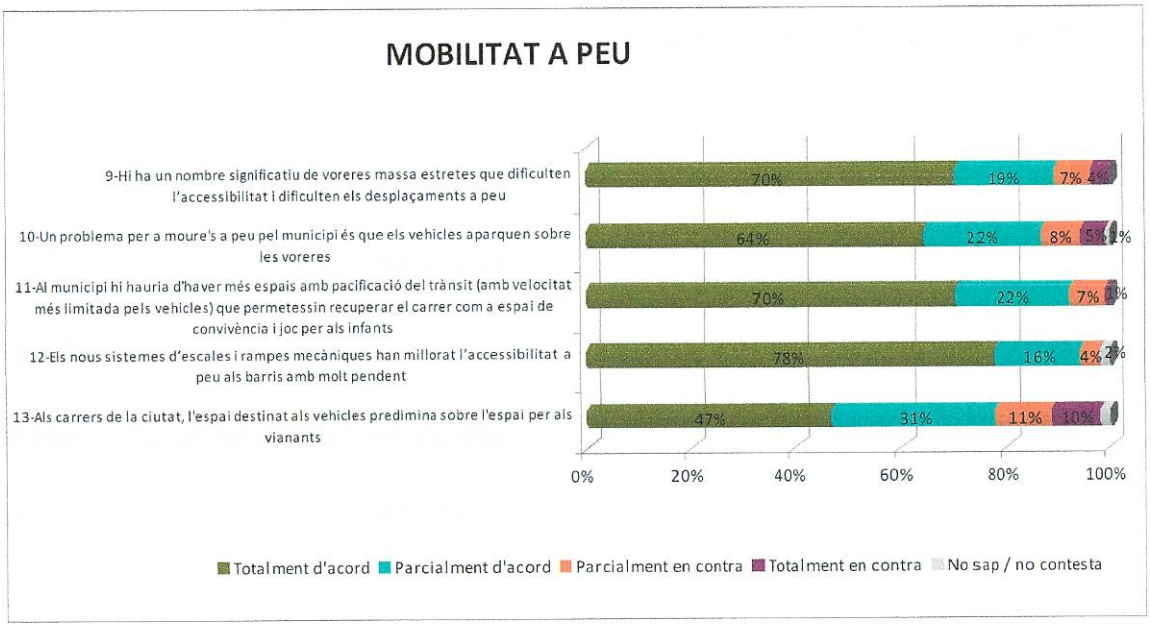
BARRI		
Riu Sud	18	17%
Singuerlín	18	17%
Centre	16	15%
Riu Nord	13	13%
El Raval	8	8%
Fondo	8	8%
Can Mariner	7	7%
Llatí	7	7%
Riera Alta	3	3%
Santa Rosa	3	3%
Cementiri Vell	2	2%
Les Oliveres	1	1%
TOTAL	104	

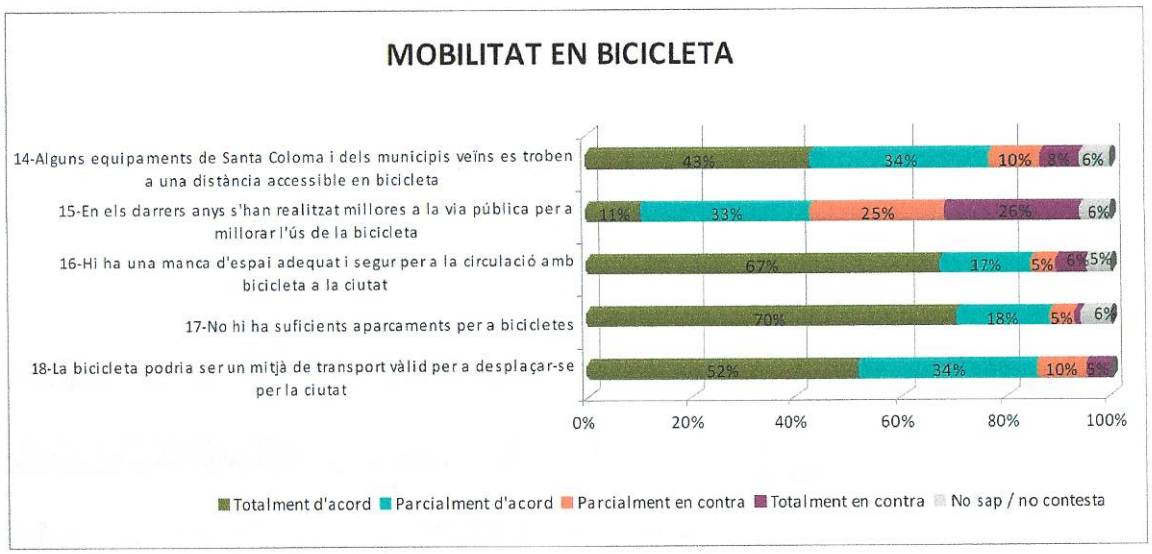
AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Buidat primari de les enquestes

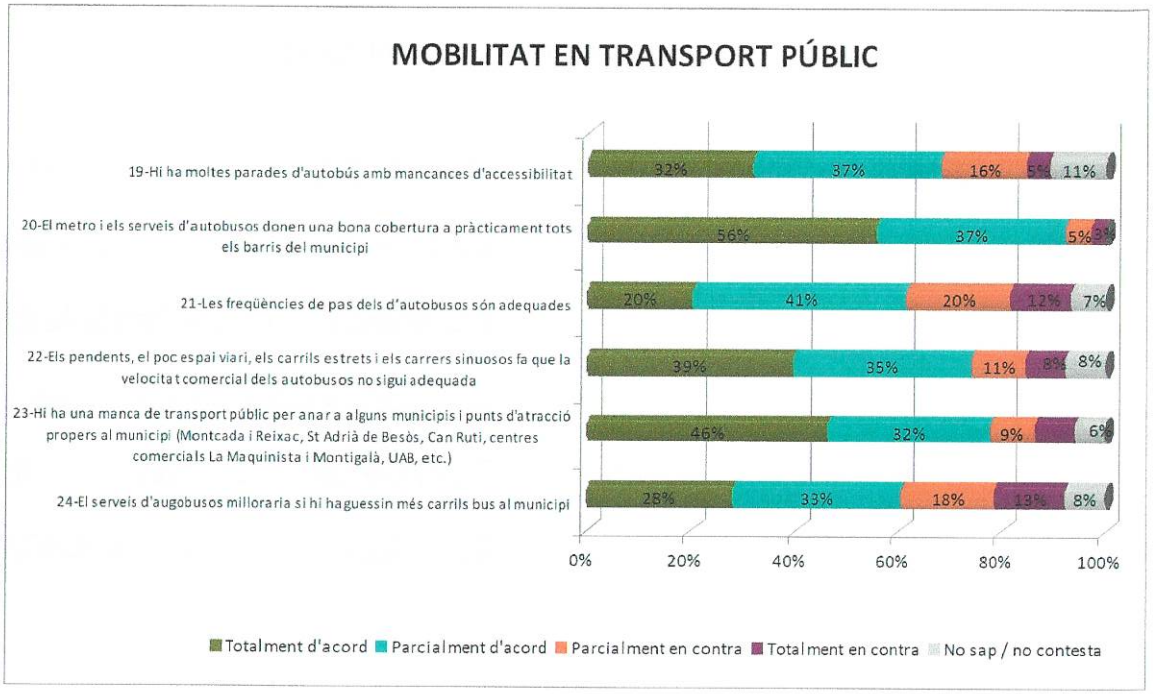


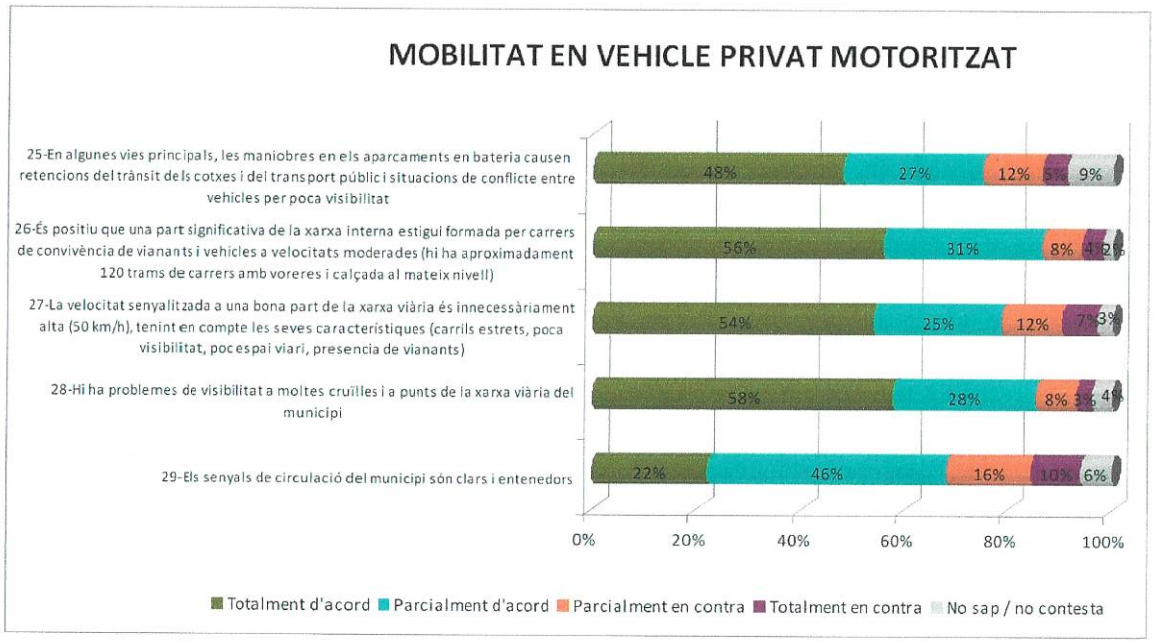


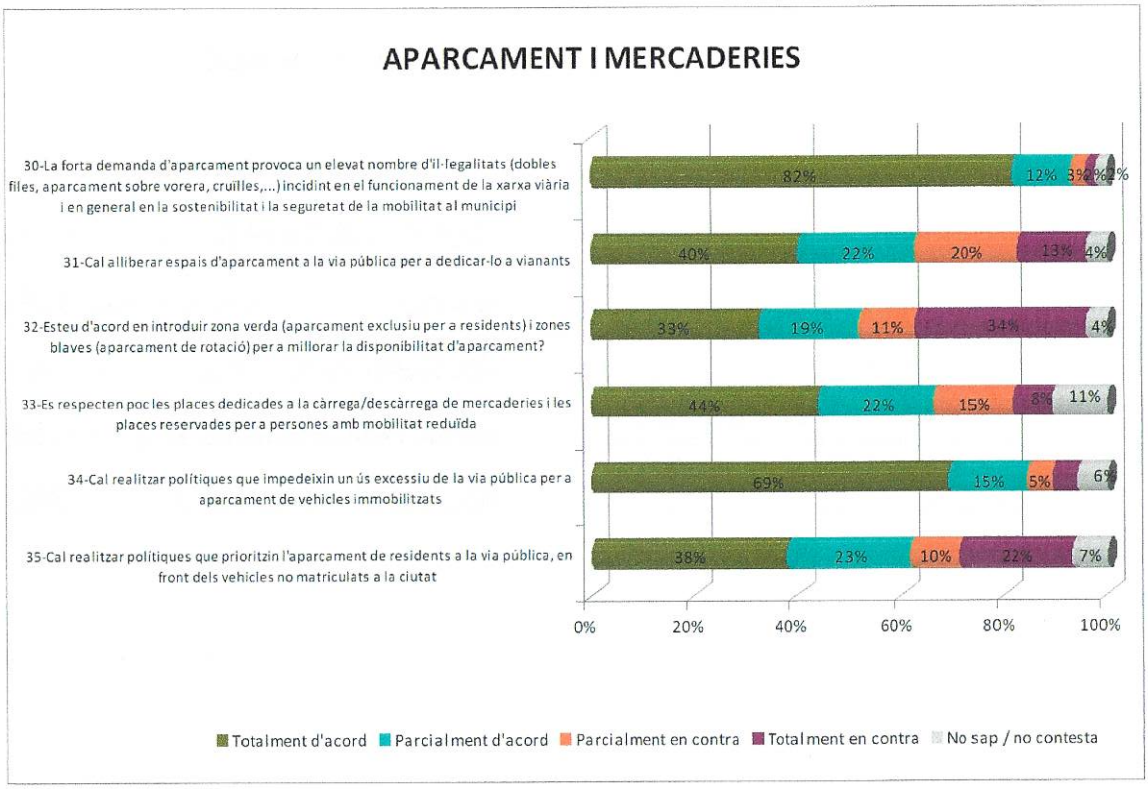

MOBILITAT A PEU
9-Hi ha un nombre significatiu de voreres massa estretes que dificulten l'accessibilitat i dificulten els desplaçaments a peu
70%
19%
7%
4%
10-Un problema per a moure's a peu pel municipi és que els vehicles aparquen sobre les voreres
64%
22%
8%
5%
1%
11-Al municipi hi hauria d'haver més espais amb pacificació del trànsit (amb velocitat més limitada pels vehicles) que permetessin recuperar el carrer com a espai de convivència i joc per als infants
70%
22%
7%
1%
12-Els nous sistemes d'escales i rampes mecàniques han millorat l'accessibilitat a peu als barris amb molt pendent
78%
16%
4%
2%
13-Als carrers de la ciutat, l'espai destinat als vehicles predimina sobre l'espai per als vianants
47%
31%
11%
10%
0%
20%
40%
60%
80%
100%
Totalment d'acord
Parcialment d'acord
Parcialment en contra
Totalment en contra
No sap / no contesta

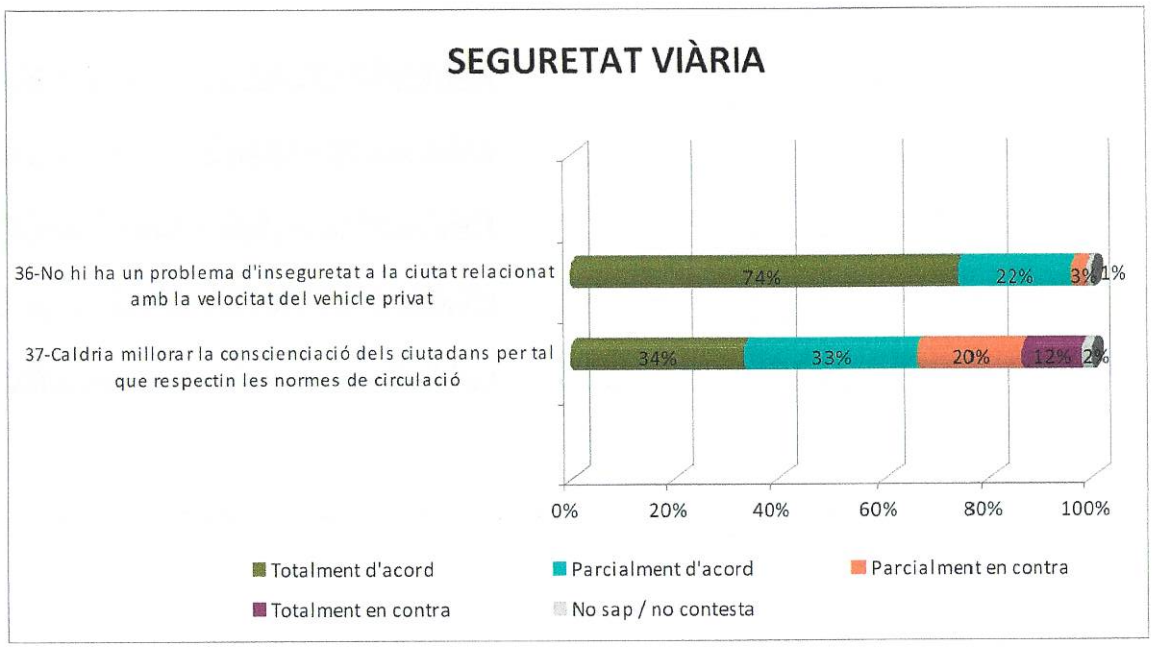

MOBILITAT EN BICICLETA
14-Alguns equipaments de Santa Coloma i dels municipis veïns es troben a una distància accessible en bicicleta
43%
34%
10%
8%
6%
15-En els darrers anys s'han realitzat millores a la via pública per a millorar l'ús de la bicicleta
11%
33%
25%
26%
6%
16-Hi ha una manca d'espai adequat i segur per a la circulació amb bicicleta a la ciutat
67%
17%
5%
6%
5%
17-No hi ha suficients aparcaments per a bicicletes
70%
18%
5%
6%
18-La bicicleta podria ser un mitjà de transport vàlid per a desplaçar-se per la ciutat
52%
34%
10%
5%
0%
20%
40%
60%
80%
100%
Totalment d'acord
Parcialment d'acord
Parcialment en contra
Totalment en contra
No sap / no contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

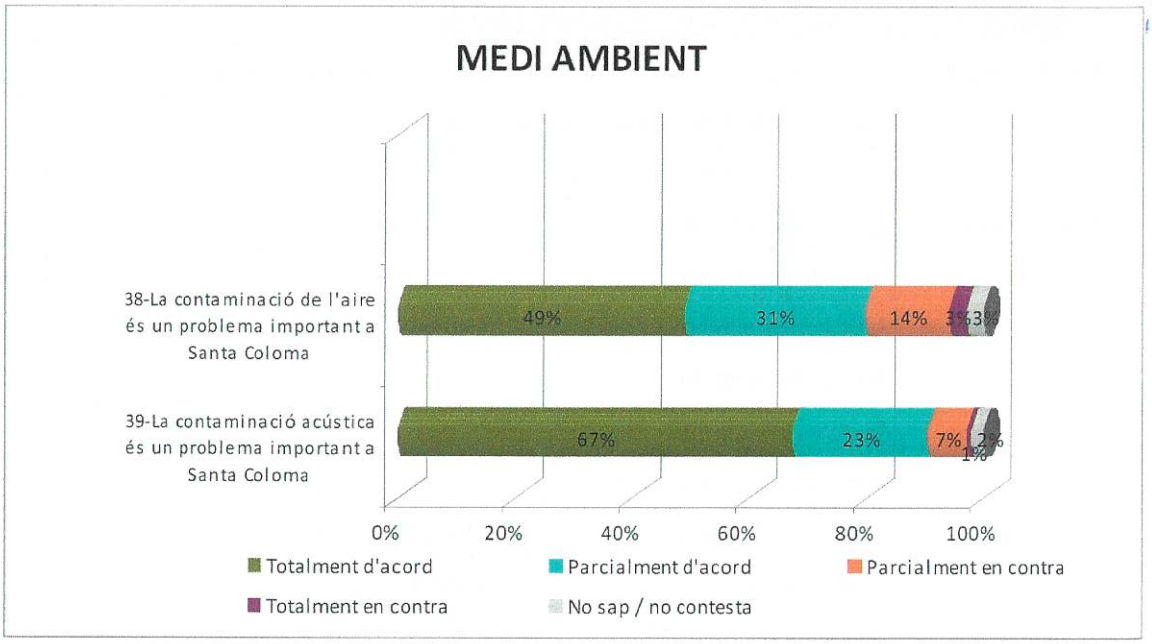





APARCAMENT I MERCADERIES
30-La forta demanda d'aparcament provoca un elevat nombre d'il·legalitats (dobles files, aparcament sobre vorera, cruïlles,...) incidint en el funcionament de la xarxa viària i en general en la sostenibilitat i la seguretat de la mobilitat al municipi
82%
12%
3%
2%
31-Cal alliberar espais d'aparcament a la via pública per a dedicar-lo a vianants
40%
22%
20%
13%
4%
32-Esteu d'acord en introduir zona verda (aparcament exclusiu per a residents) i zones blaves (aparcament de rotació) per a millorar la disponibilitat d'aparcament?
33%
19%
11%
34%
4%
33-Es respecten poc les places dedicades a la càrrega/descàrrega de mercaderies i les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda
44%
22%
15%
8%
11%
34-Cal realitzar polítiques que impedeixin un ús excessiu de la via pública per a aparcament de vehicles immobilitzats
69%
15%
5%
6%
35-Cal realitzar polítiques que prioritzin l'aparcament de residents a la via pública, en front dels vehicles no matriculats a la ciutat
38%
23%
10%
22%
7%
0%
20%
40%
60%
80%
100%
Totalment d'acord
Parcialment d'acord
Parcialment en contra
Totalment en contra
No sap / no contesta


SEGURETAT VIÀRIA
36-No hi ha un problema d'inseguretat a la ciutat relacionat amb la velocitat del vehicle privat
74%
22%
3%
1%
37-Caldria millorar la conscienciació dels ciutadans per tal que respectin les normes de circulació
34%
33%
20%
12%
2%
0%
20%
40%
60%
80%
100%
Totalment d'acord
Parcialment d'acord
Parcialment en contra
Totalment en contra
No sap / no contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA



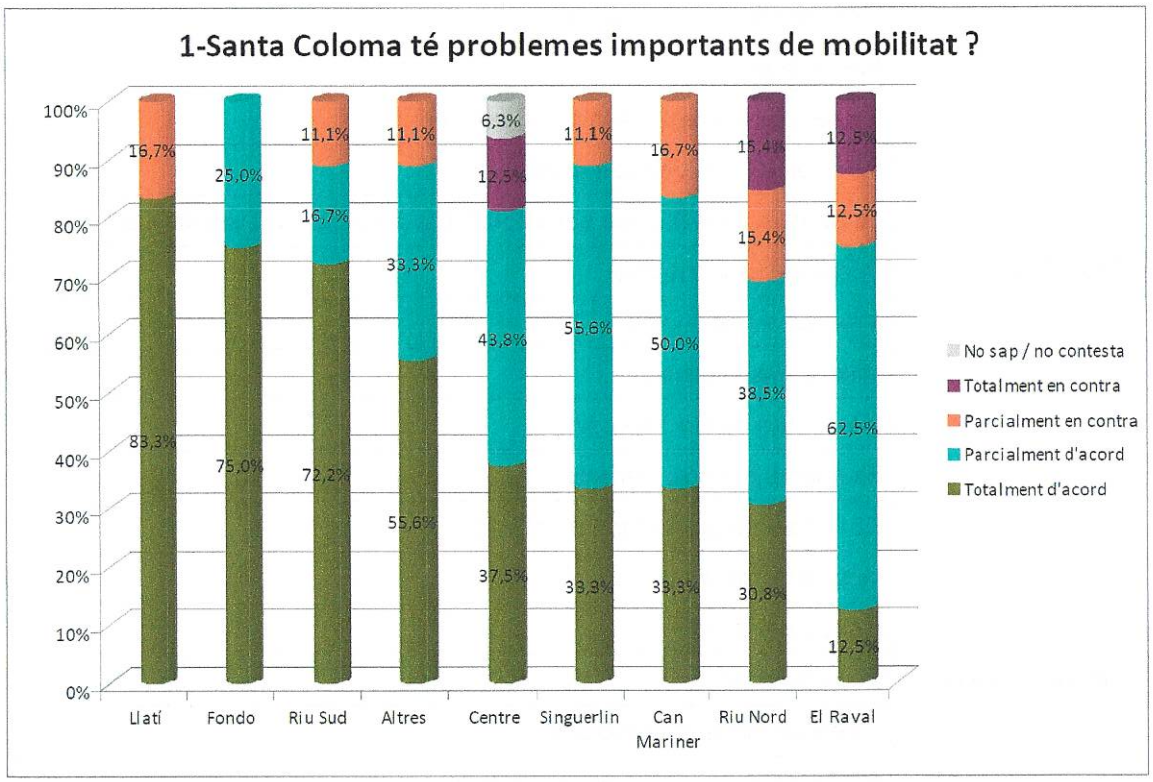
Buidat de les respostes a la pregunta oberta

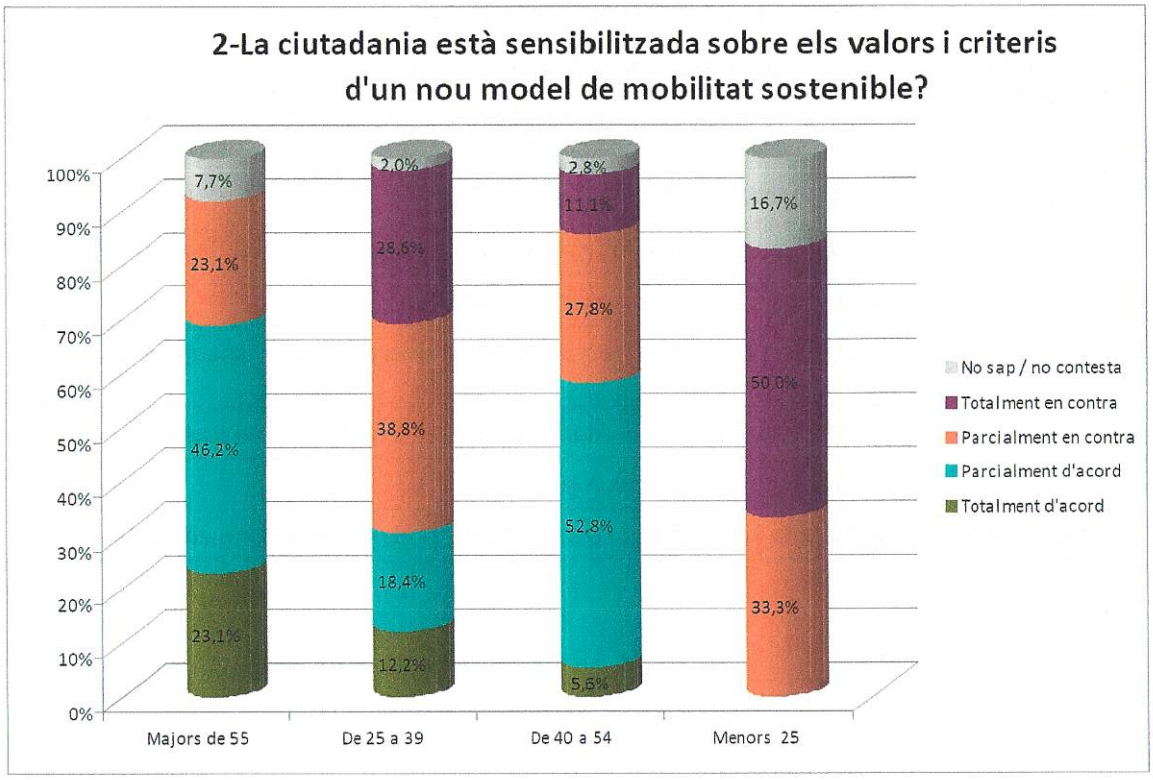
Accessibilitat	Fanals mal col·locats (no permet pas cadira rodes o cotxets)	1
	Més baranes a carrers amb forta inclinació	1
	Més escales mecàniques a carrers inclinats	1
Aparcaments	Més aparcaments	8
	Més zones verdes	3
	Més zones blaves	3
	Menys zona verda	2
	Menys zona blava	1
	Menys pàrquings privats	1
	Problema d'aparcament quan hi ha mercat ambulant	1
	Potenciar aparcament privat a tota la ciutat	1
	Més zones d'aparcament gratuït	1
	Més aparcaments soterrats	1
	Places per veïns als pàrquings	1
	Més pàrkings públics	1
Càrrega i descàrrega	No es respecten condicions càrrega i descarrega a carrers semipeatonals	1
Circulació	Queixa sobre massa canvis de sentit de carrers	1
	Més plataformes	1
	Més carrers 30	1
	Menys semàfors i més "cediu el pas" o rotondes	1
	Més coordinació semàfors vehicles / peatons (temps d'espera en canviar)	1
	Eliminar circulació al centre	1
	Millorar asfaltats	1
	Limitar tràfic a la nit	1
	Control de la velocitat (radar i semàfors) a la zona fàbrica DAMM	1
	Túnels subterranis entre pàrquings	1
Específics	Cuidar vies drenatge a hores punta	1
	Millora connexió amb Montcada (tramvia?)	1
	Urbanització Passeig Llorenç Serra	1
Generals	Més educació viària	1
Infants	Més zones infantils vallades	1
	Posar itineraris escolars i punts de trobada	1

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

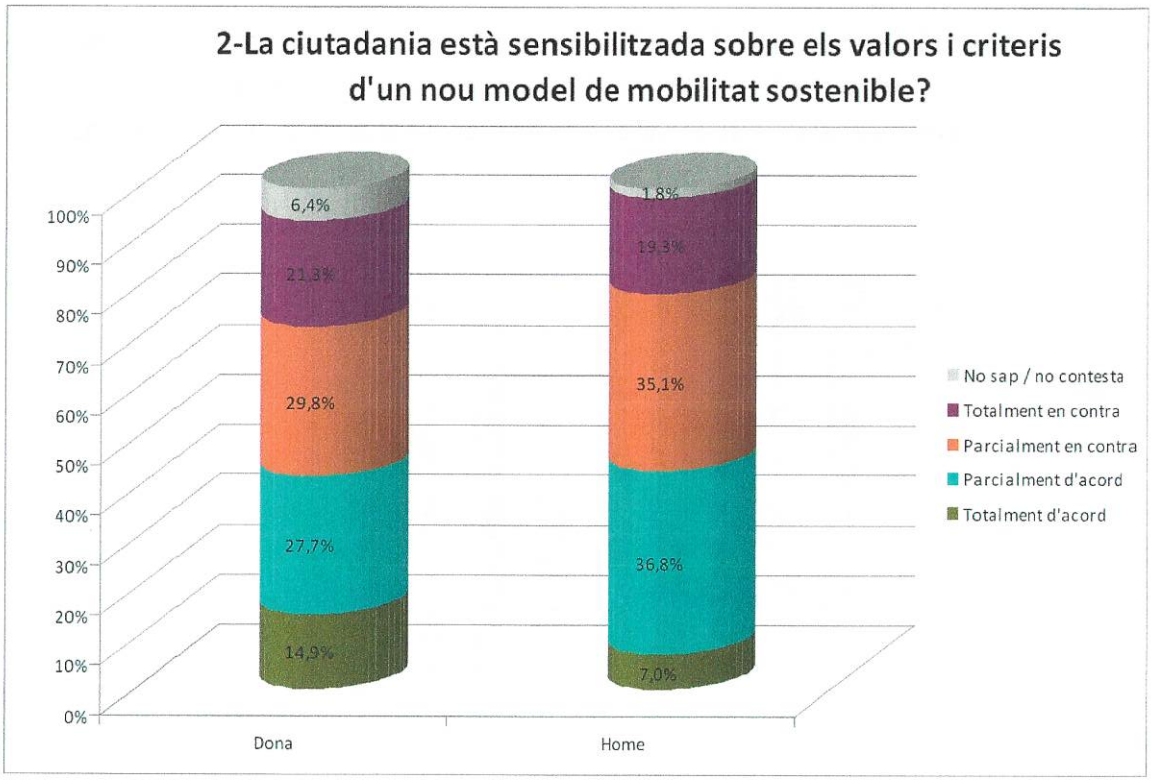
Medi ambient	Potenciar cotxe elèctric	2
	Més espais verds (parcs i jardins)	2
	Més arbres	1
	Places amb càrrega elèctrica de vehicles	1
	Més control contaminació acústica	1
	La pantalla de la B20 per parar soroll, l'ha potenciat als pisos més alts	1
Mobilitat a peu	Voreres massa estretes	8
	Més carrers peatonals	4
	Millorar estat voreres	3
	Més neteja carrers i voreres	2
	Facilitar el pas dels vianants	2
	Obrir carrer Masnou fins carrer Major	2
	Més zones de vianants i bici	1
	Multes a vianants	1
Mobilitat en bici	Més carrils bici	4
	Potenciar mobilitat en bicicleta	3
	Respectar distàncies ciclistes (multes)	1
	Més aparcaments bici	1
	Connexió amb bici Rambla - espai fluvial	1
Mobilitat en transport públic	Freqüències inadequades dels autobusos	1
	Millorar connexió en transport públics dels barris perifèrics al centre	1
Mobilitat en vehicle privat	Millora mobilitat vehicle privat barri Fondo	1
Permissivitat	Hi ha massa permissivitat cotxes mal aparcats	8
	Massa permissivitat aparcaments doble filera	2
	Problemes als carrers semipeatonals (sense pilones) on aparquen dia i nit i no se'ls multa	1
	Massa permissivitat camions que superen límit càrrega i descàrrega	1
	Moltes motos aparcades a la vorera	1
Senyalització	Millorar la senyalització dels equipaments de la ciutat i forma d'accés	1

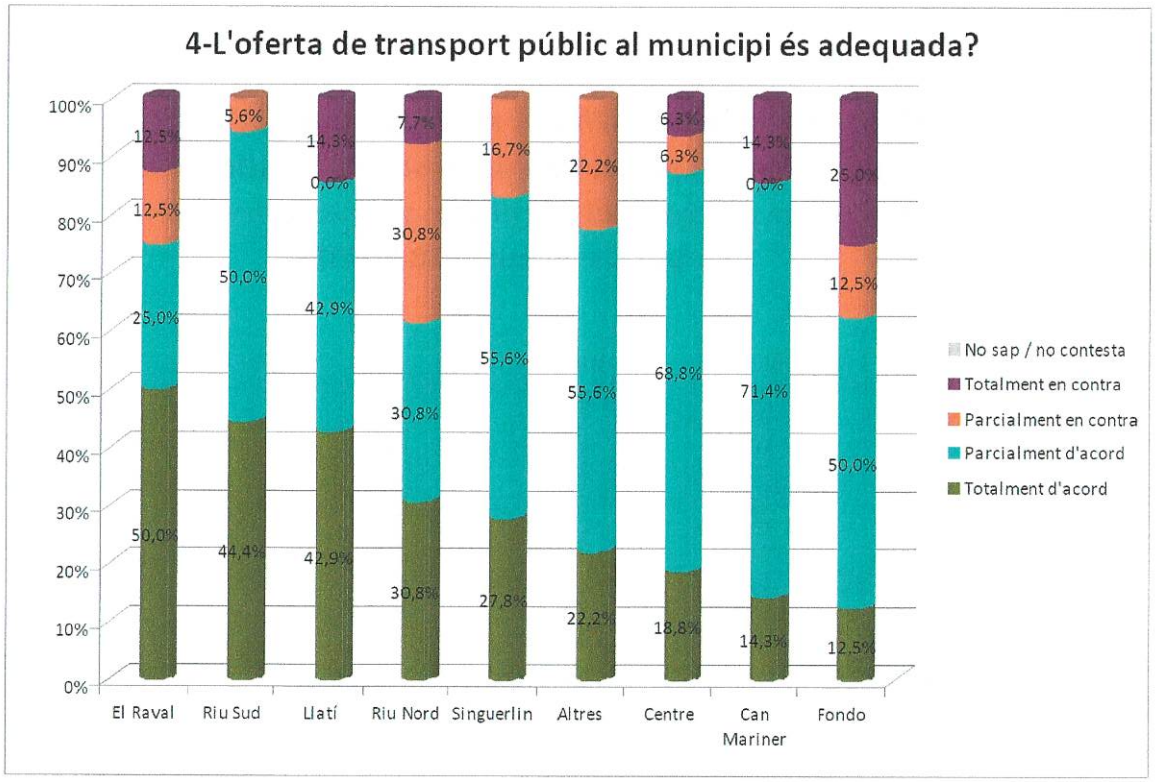
Buidat creuat de les enquestes



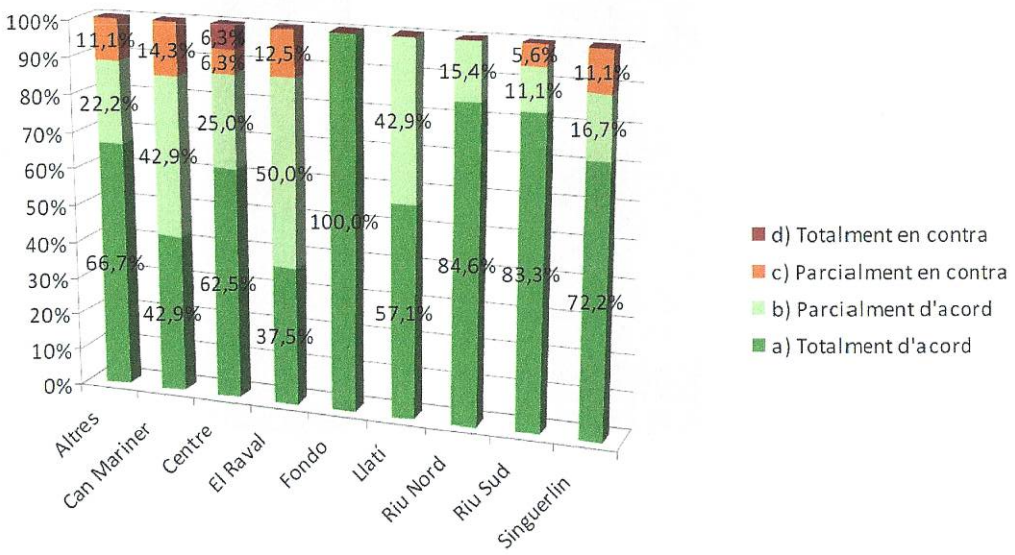


AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

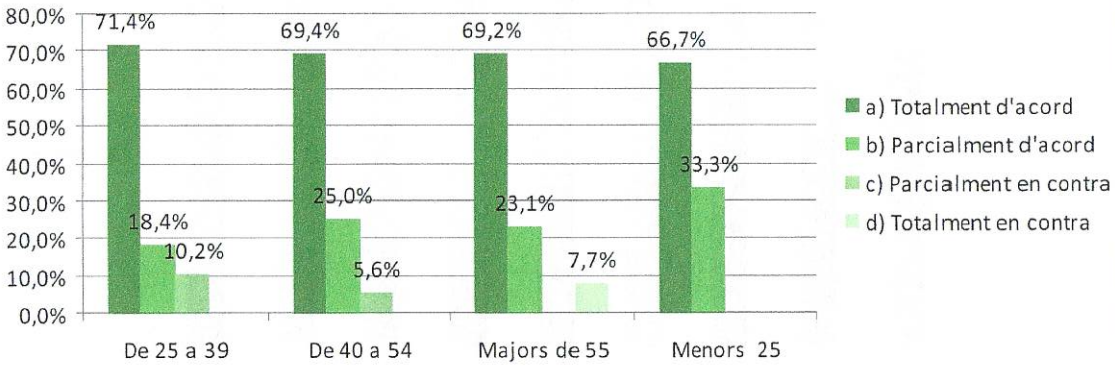




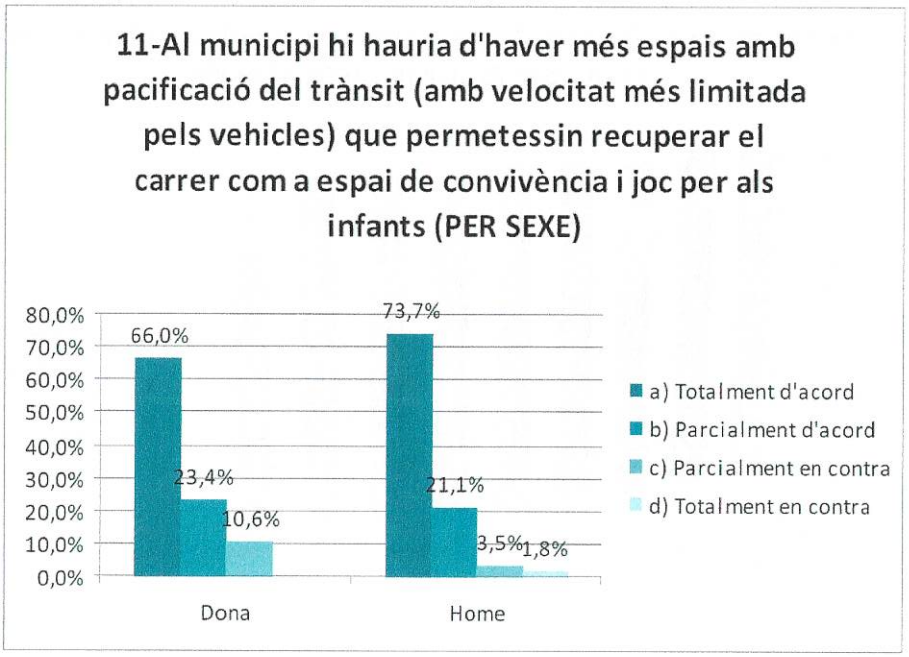
11-Al municipi hi hauria d'haver més espais amb pacificació del trànsit (amb velocitat més limitada pels vehicles) que permetessin recuperar el carrer com a espai de convivència i joc per als infants (PER BARRI)

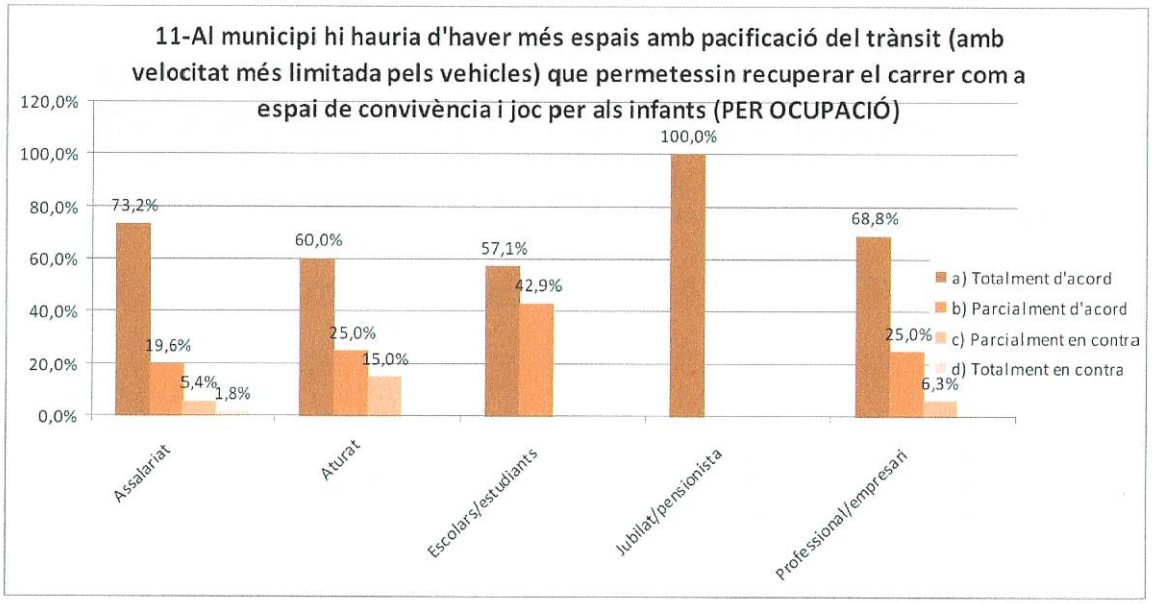


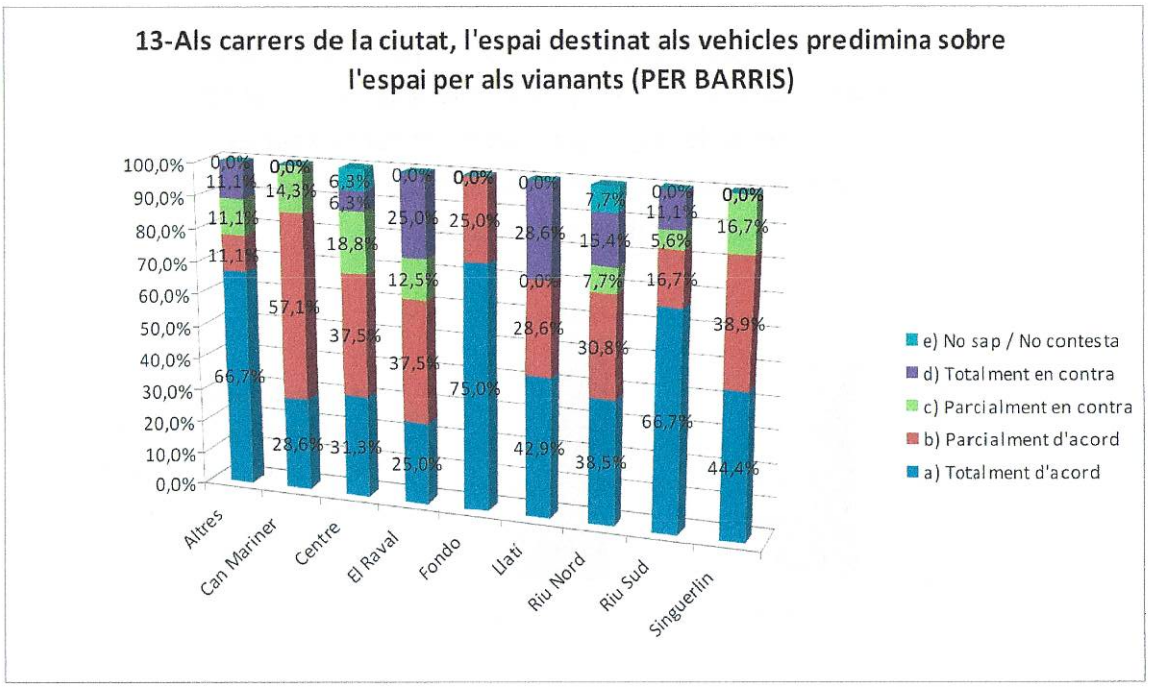
11-Al municipi hi hauria d'haver més espais amb pacificació del trànsit (amb velocitat més limitada pels vehicles) que permetessin recuperar el carrer com a espai de convivència i joc per als infants (PER EDATS)

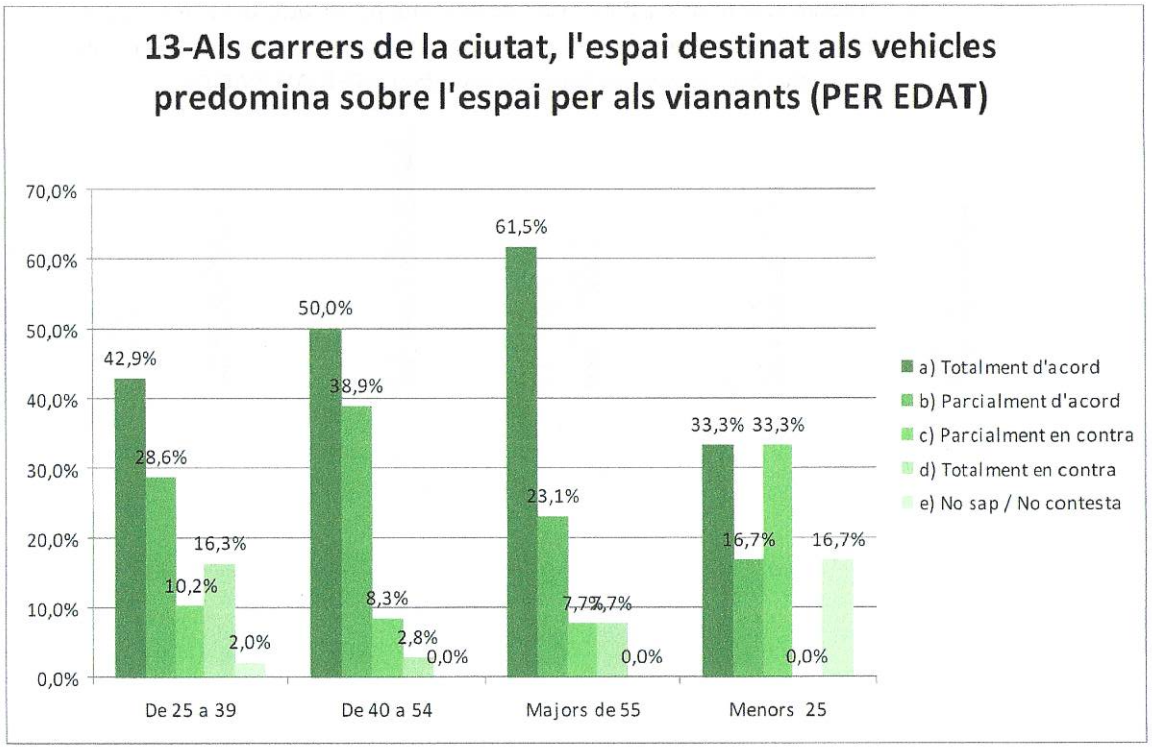


AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

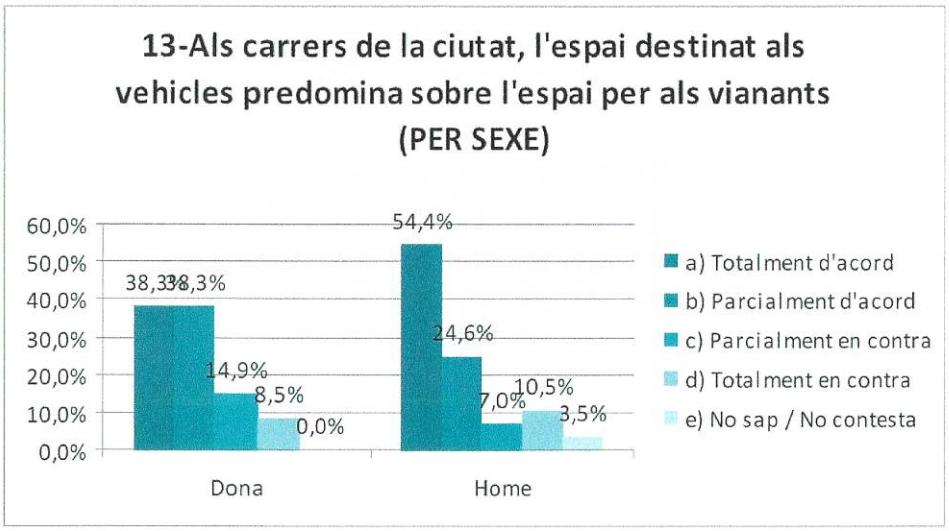


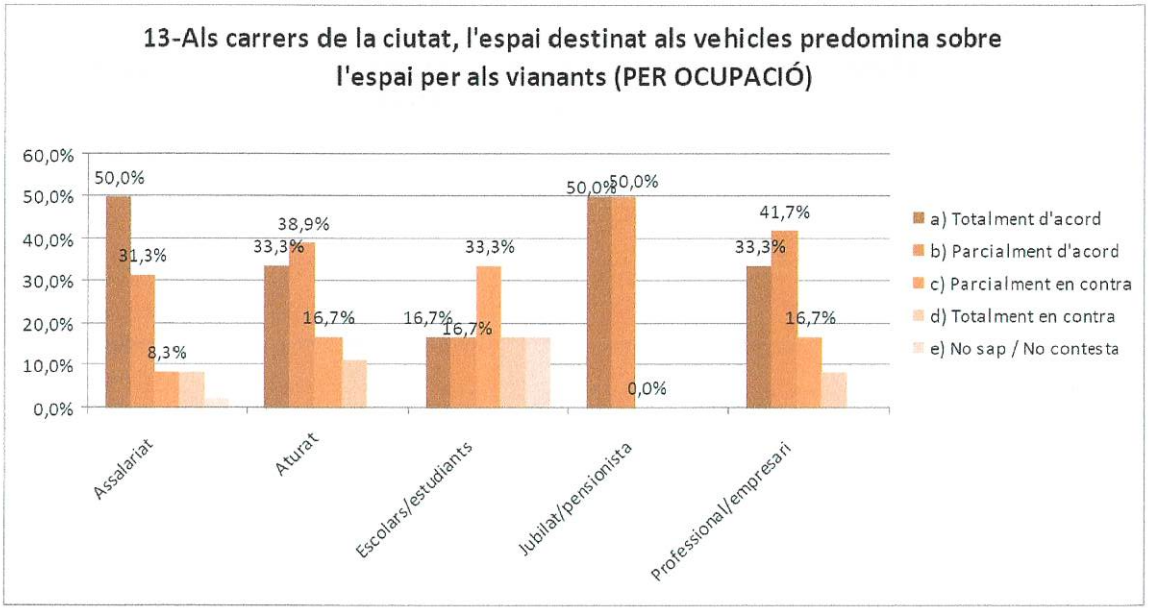


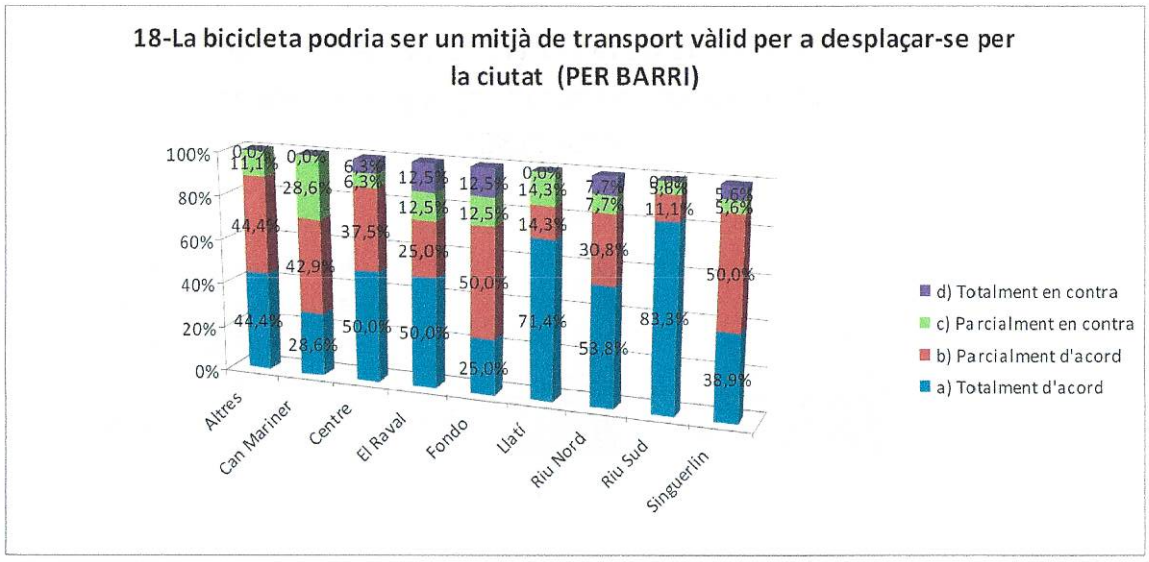

13-Als carrers de la ciutat, l'espai destinat als vehicles predimina sobre l'espai per als vianants (PER BARRIS)
100,0%
90,0%
80,0%
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
Altres
Can Mariner
Centre
El Raval
Fondo
Llati
Riu Nord
Riu Sud
Singuerlin
e) No sap / No contesta
d) Totalment en contra
c) Parcialment en contra
b) Parcialment d'acord
a) Totalment d'acord

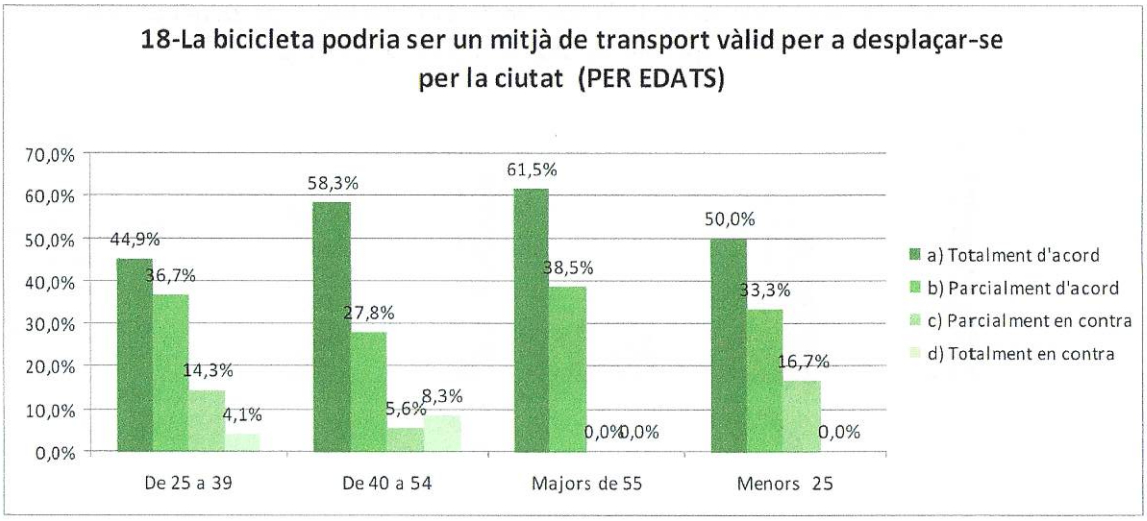

13-Als carrers de la ciutat, l'espai destinat als vehicles predomina sobre l'espai per als vianants (PER EDAT)
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
42,9%
28,6%
10,2%
16,3%
2,0%
50,0%
38,9%
8,3%
2,8%
0,0%
61,5%
23,1%
7,7%
7,7%
0,0%
33,3%
16,7%
33,3%
0,0%
16,7%
De 25 a 39
De 40 a 54
Majors de 55
Menors 25
a) Totalment d'acord
b) Parcialment d'acord
c) Parcialment en contra
d) Totalment en contra
e) No sap / No contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

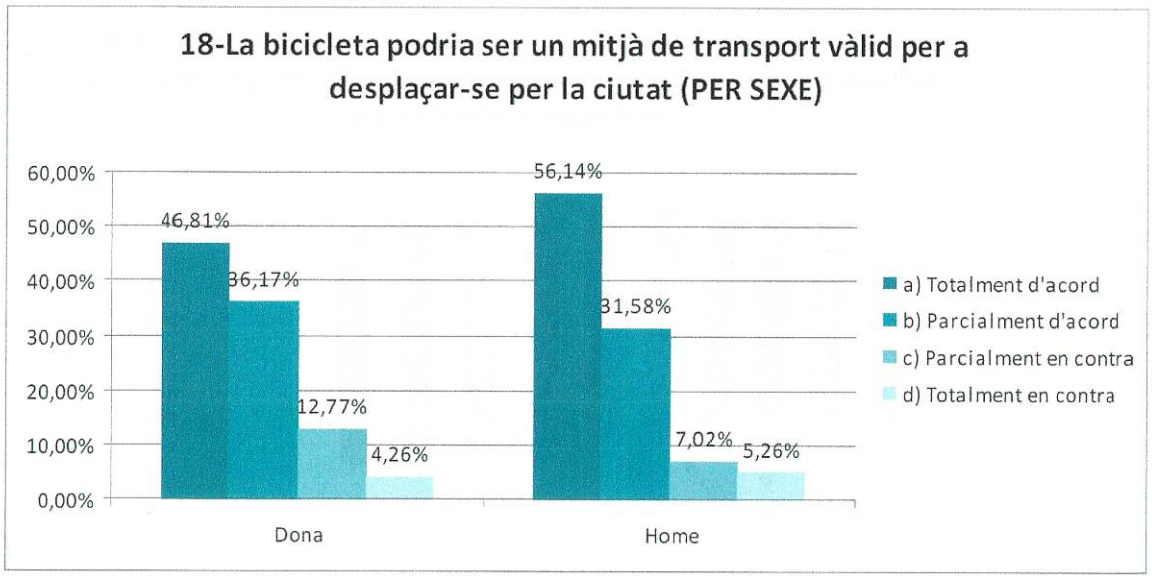


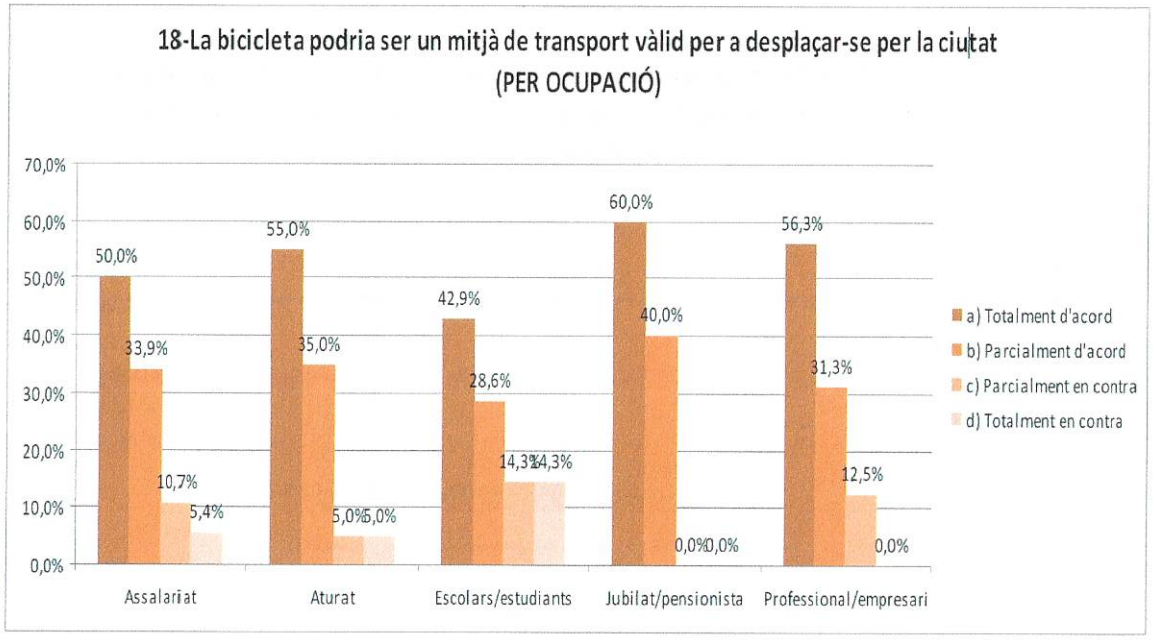



18-La bicicleta podria ser un mitjà de transport vàlid per a desplaçar-se per la ciutat (PER BARRI)
100%
80%
60%
40%
20%
0%
Altres
Can Mariner
Centre
El Raval
Fondo
Llatí
Riu Nord
Riu Sud
Singuerlín
d) Totalment en contra
c) Parcialment en contra
b) Parcialment d'acord
a) Totalment d'acord

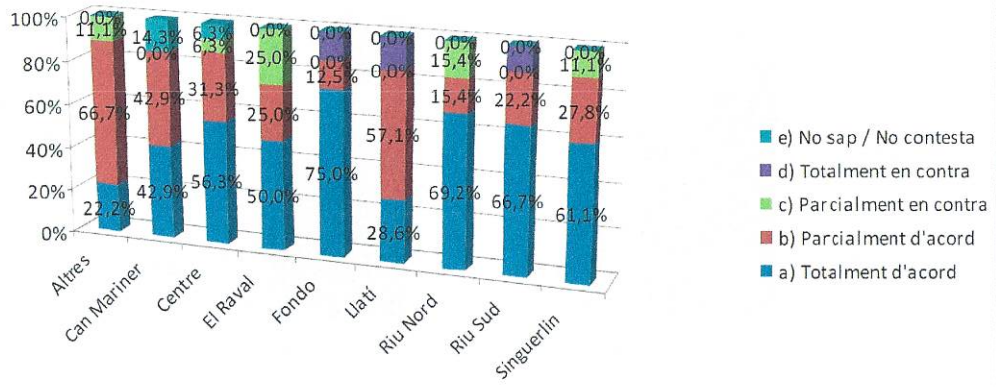

18-La bicicleta podria ser un mitjà de transport vàlid per a desplaçar-se per la ciutat (PER EDATS)
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
44,9%
36,7%
14,3%
4,1%
58,3%
27,8%
5,6%
8,3%
61,5%
38,5%
0,0%
0,0%
50,0%
33,3%
16,7%
0,0%
De 25 a 39
De 40 a 54
Majors de 55
Menors 25
a) Totalment d'acord
b) Parcialment d'acord
c) Parcialment en contra
d) Totalment en contra

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

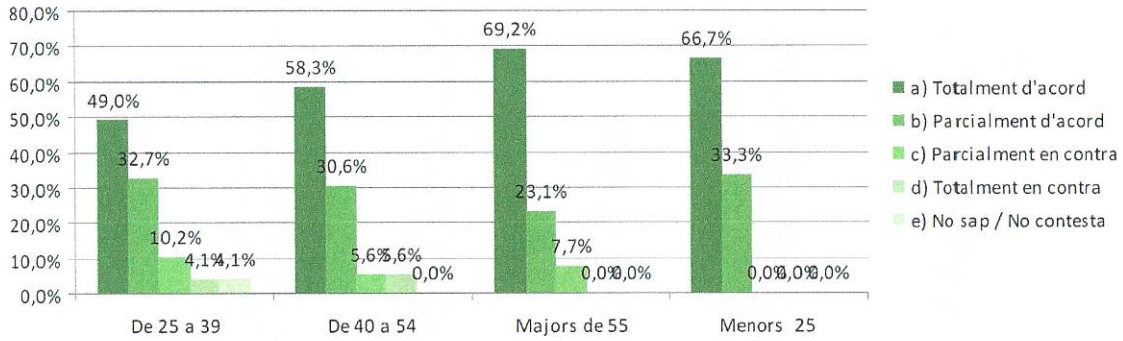




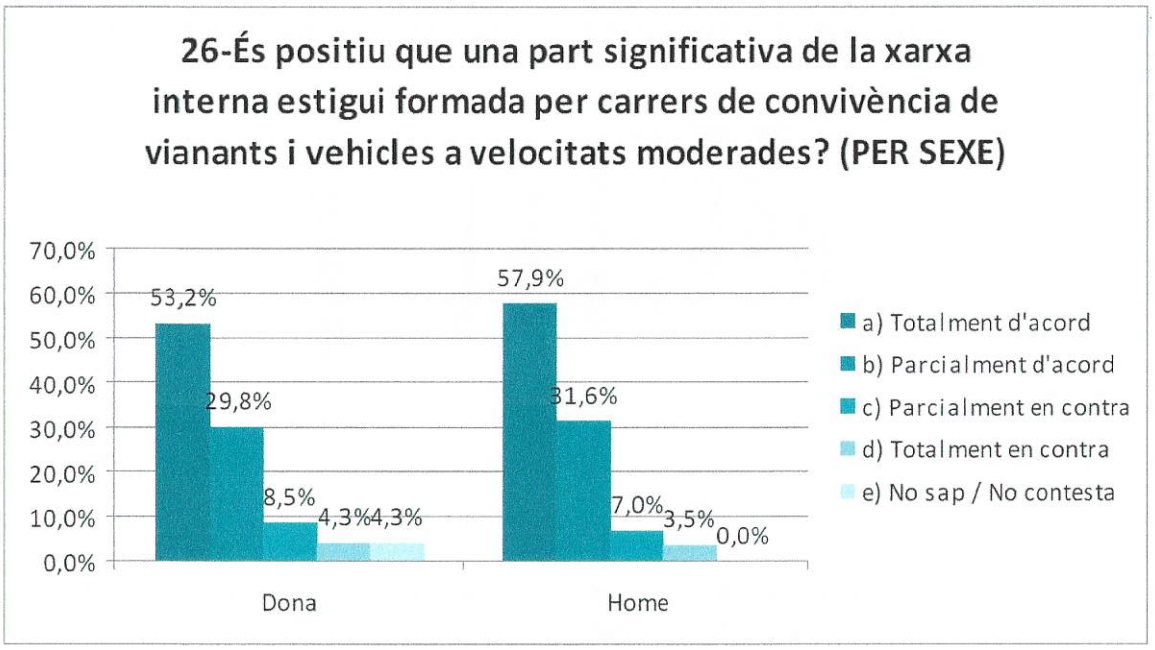
26-És positiu que una part significativa de la xarxa interna estigui formada per carrers de convivència de vianants i vehicles a velocitats moderades? (PER BARRIS)

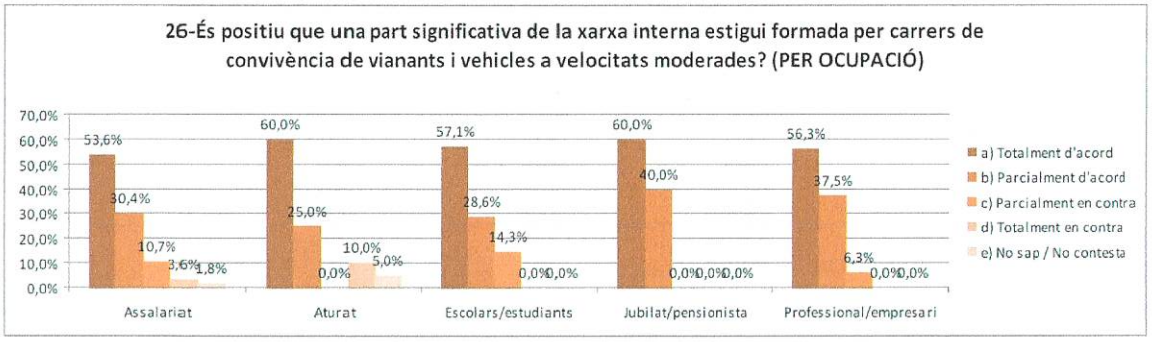


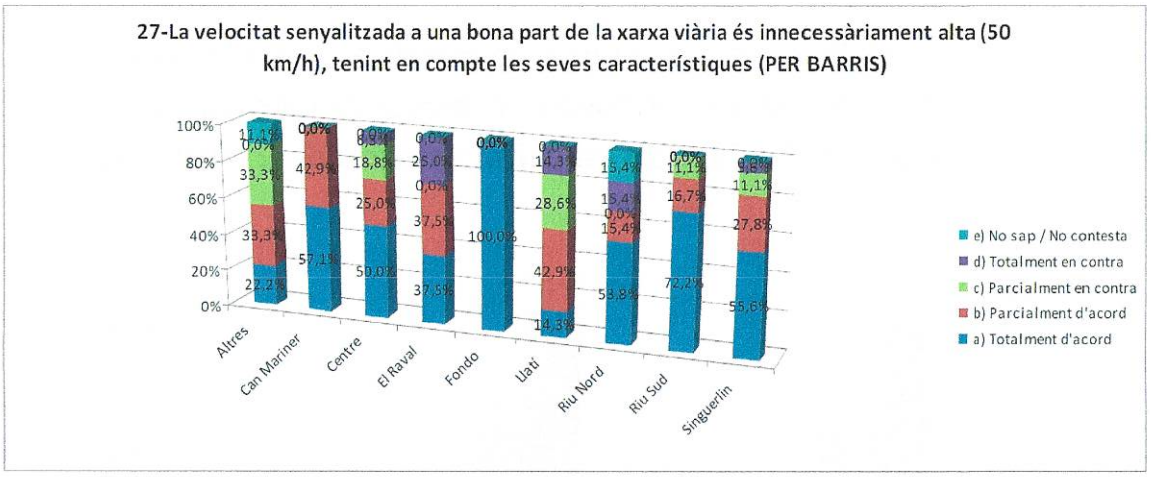
26-És positiu que una part significativa de la xarxa interna estigui formada per carrers de convivència de vianants i vehicles a velocitats moderades? (PER EDAT)

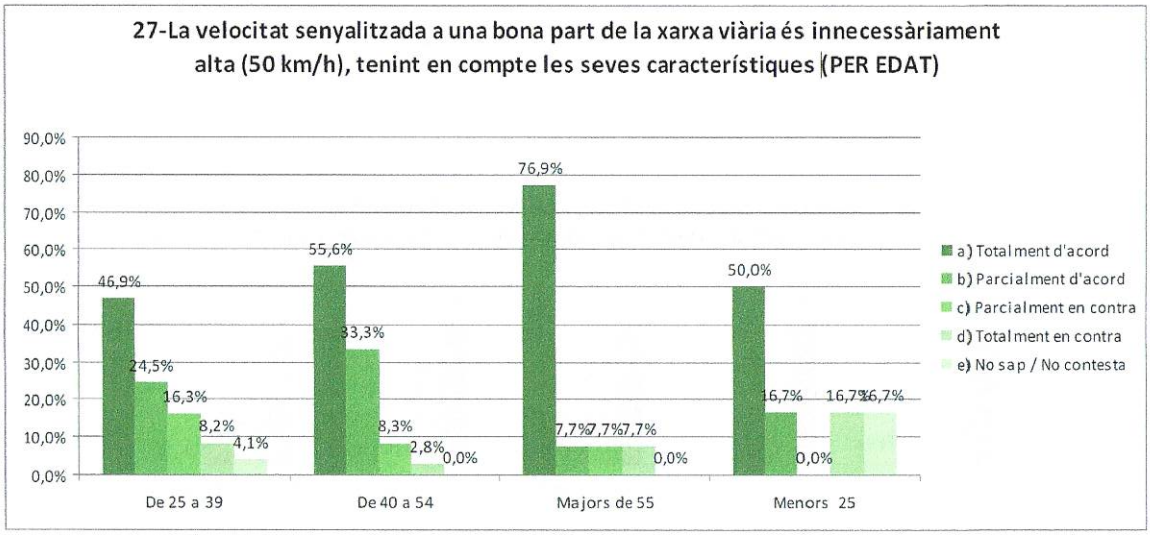


AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

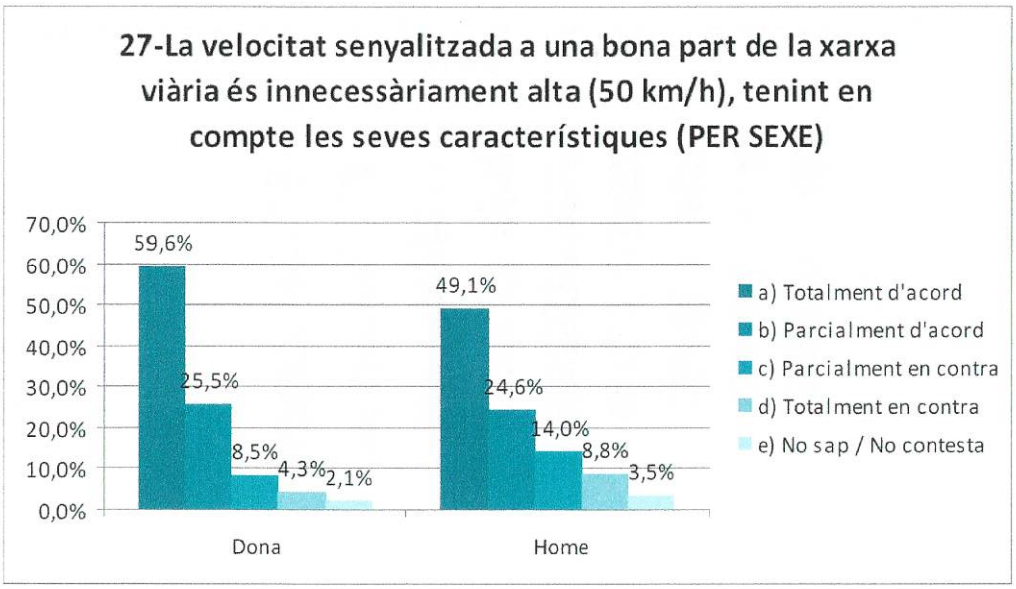


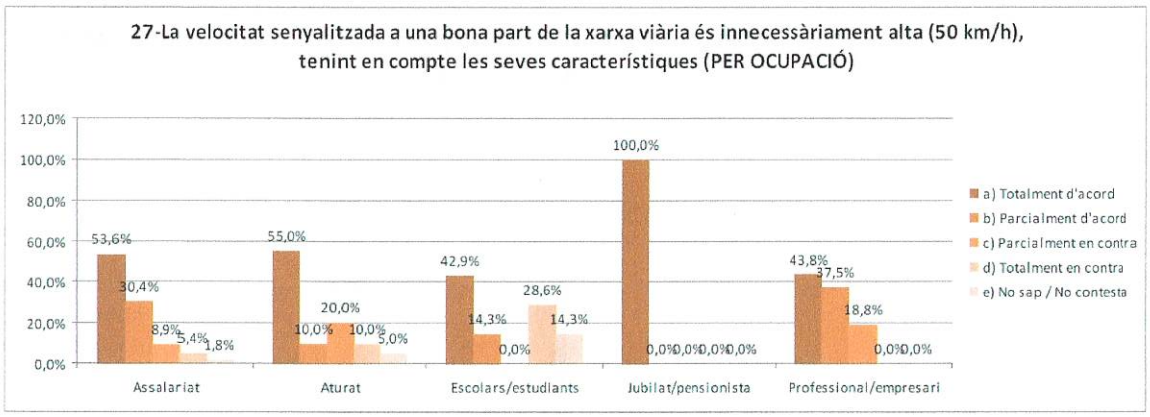


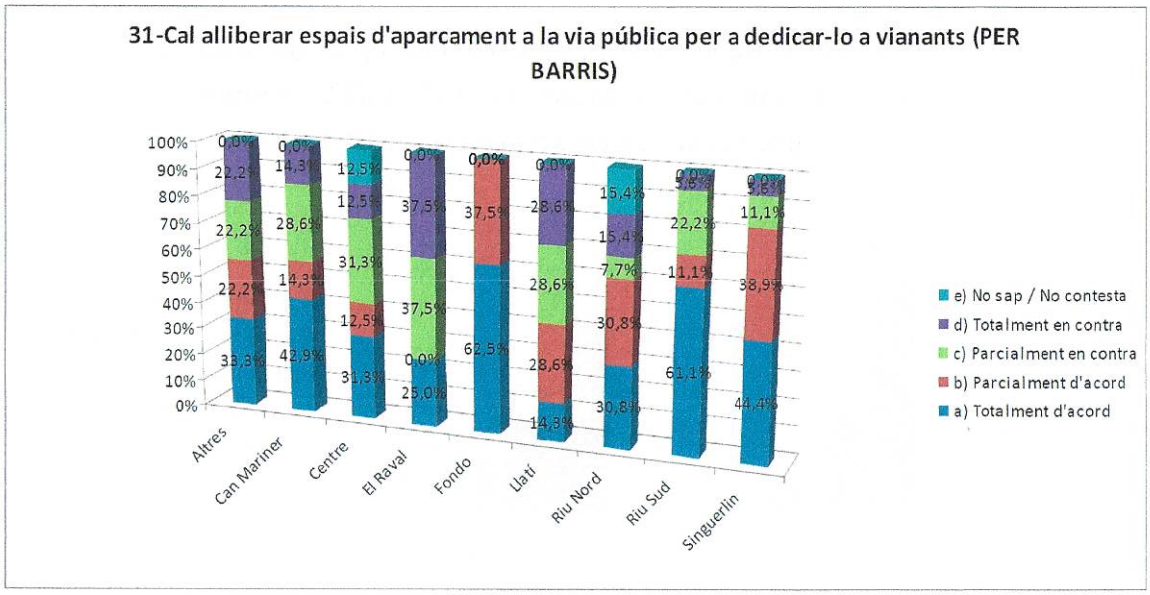

27-La velocitat senyalitzada a una bona part de la xarxa viària és innecessàriament alta (50 km/h), tenint en compte les seves característiques (PER BARRIS)
100%
80%
60%
40%
20%
0%
Altres
Can Mariner
Centre
El Raval
Fondo
Llatí
Riu Nord
Riu Sud
Singuerlin
e) No sap / No contesta
d) Totalment en contra
c) Parcialment en contra
b) Parcialment d'acord
a) Totalment d'acord

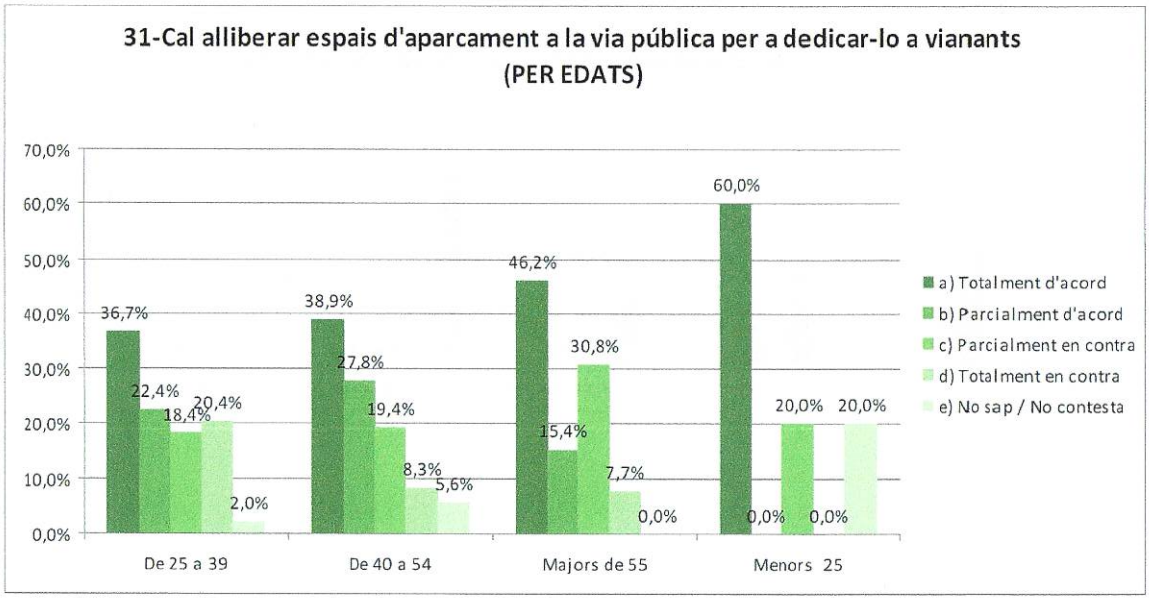

27-La velocitat senyalitzada a una bona part de la xarxa viària és innecessàriament alta (50 km/h), tenint en compte les seves característiques (PER EDAT)
90,0%
80,0%
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
46,9%
24,5%
16,3%
8,2%
4,1%
55,6%
33,3%
8,3%
2,8%
0,0%
76,9%
7,7%
7,7%
7,7%
0,0%
50,0%
16,7%
0,0%
16,7%
16,7%
De 25 a 39
De 40 a 54
Majors de 55
Menors 25
a) Totalment d'acord
b) Parcialment d'acord
c) Parcialment en contra
d) Totalment en contra
e) No sap / No contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

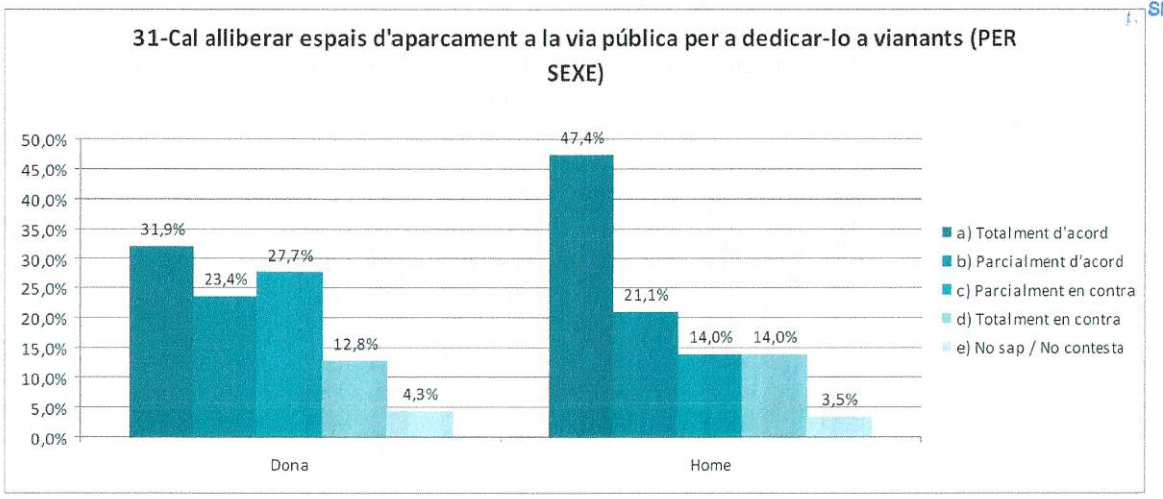


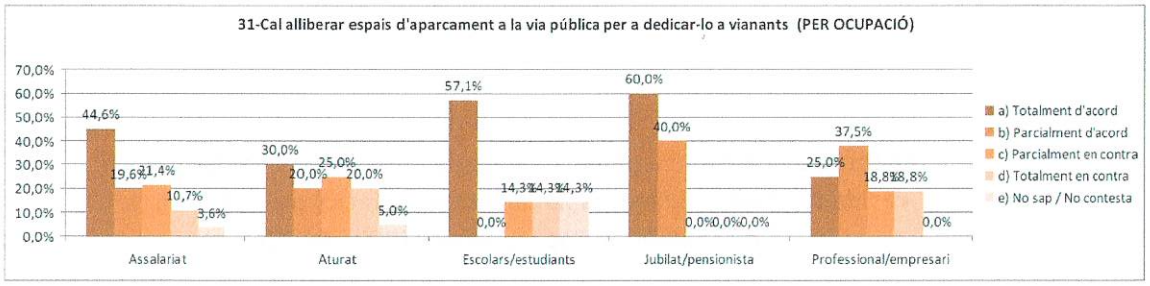


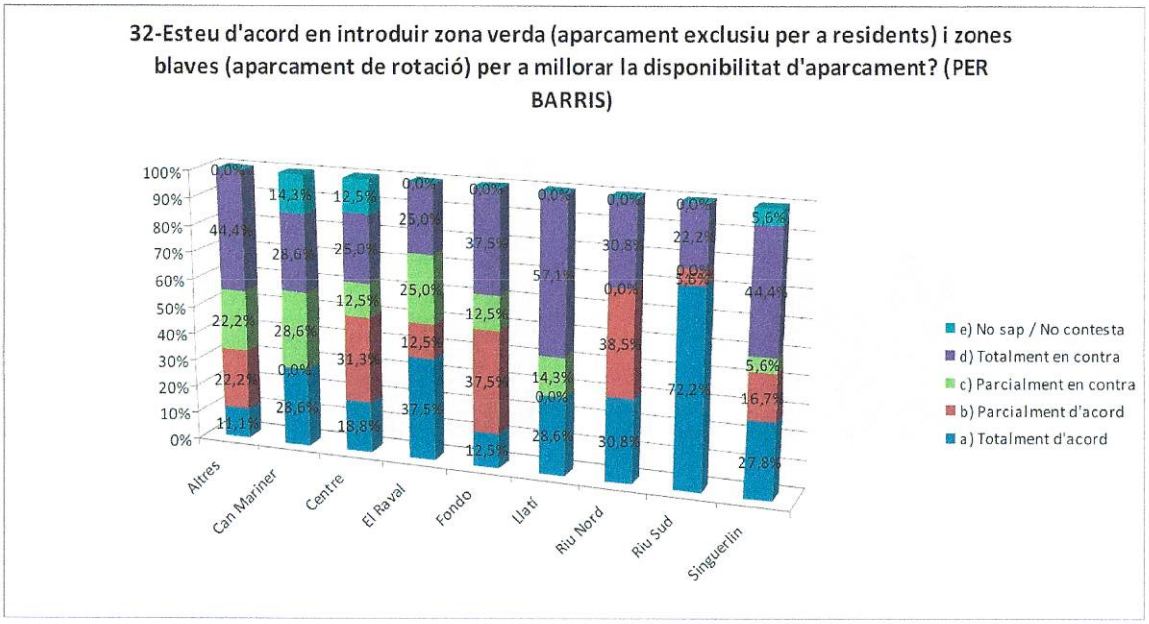

31-Cal alliberar espais d'aparcament a la via pública per a dedicar-lo a vianants (PER BARRIS)
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Altres
Can Mariner
Centre
El Raval
Fondo
Llatí
Riu Nord
Riu Sud
Singuerlin
e) No sap / No contesta
d) Totalment en contra
c) Parcialment en contra
b) Parcialment d'acord
a) Totalment d'acord

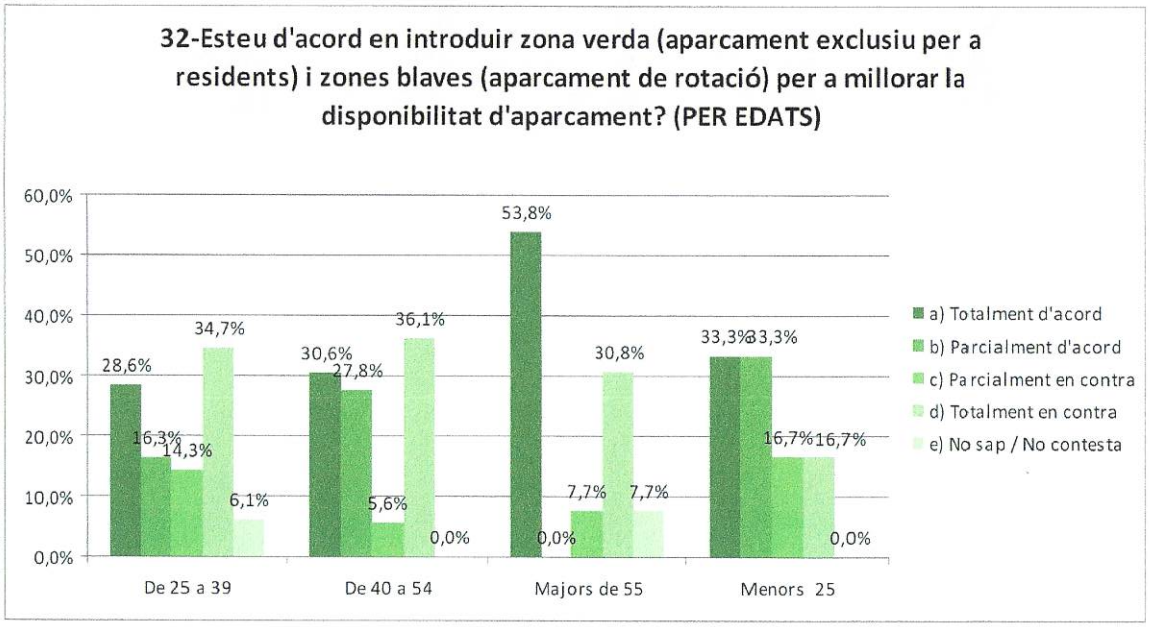

31-Cal alliberar espais d'aparcament a la via pública per a dedicar-lo a vianants (PER EDATS)
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
36,7%
22,4%
18,4%
20,4%
2,0%
38,9%
27,8%
19,4%
8,3%
5,6%
46,2%
15,4%
30,8%
7,7%
0,0%
60,0%
0,0%
20,0%
0,0%
20,0%
De 25 a 39
De 40 a 54
Majors de 55
Menors 25
a) Totalment d'acord
b) Parcialment d'acord
c) Parcialment en contra
d) Totalment en contra
e) No sap / No contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

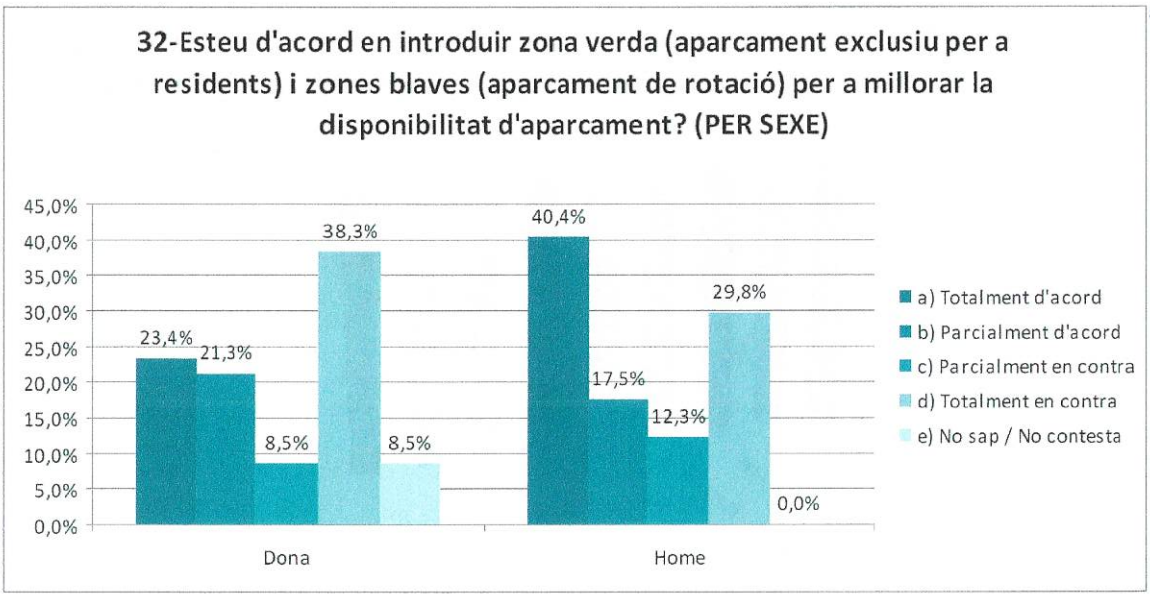


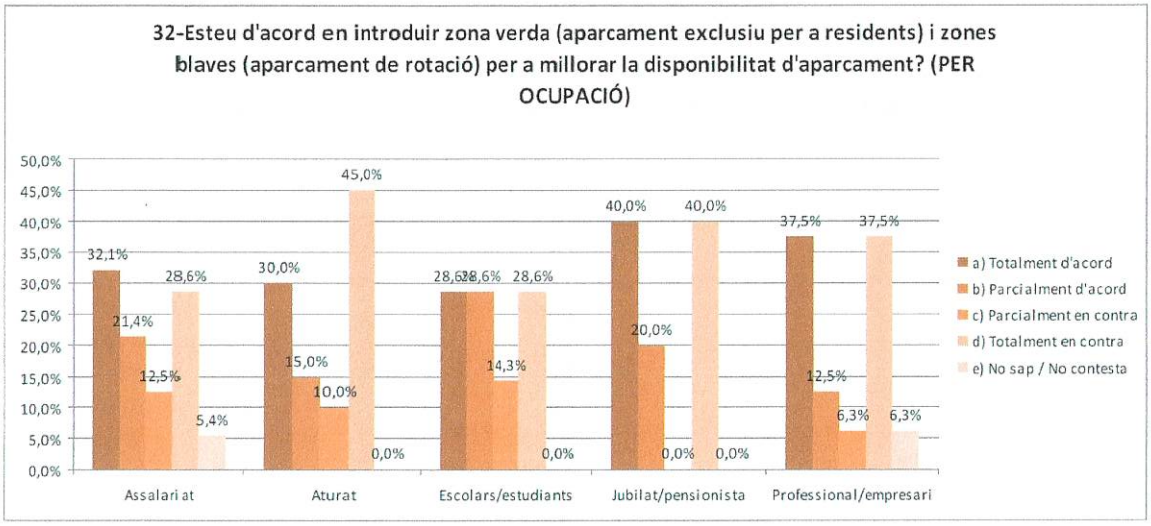


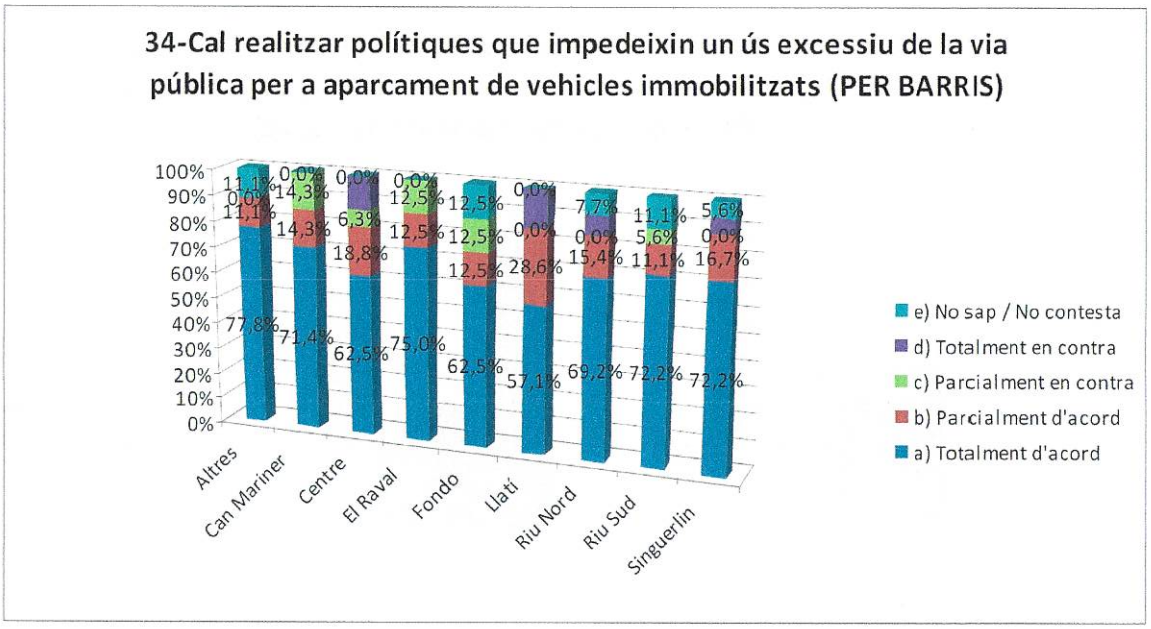

32-Esteu d'acord en introduir zona verda (aparcament exclusiu per a residents) i zones blaves (aparcament de rotació) per a millorar la disponibilitat d'aparcament? (PER BARRIS)
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Altres
Can Mariner
Centre
El Raval
Fondo
Llatí
Riu Nord
Riu Sud
Singuerlin
e) No sap / No contesta
d) Totalment en contra
c) Parcialment en contra
b) Parcialment d'acord
a) Totalment d'acord

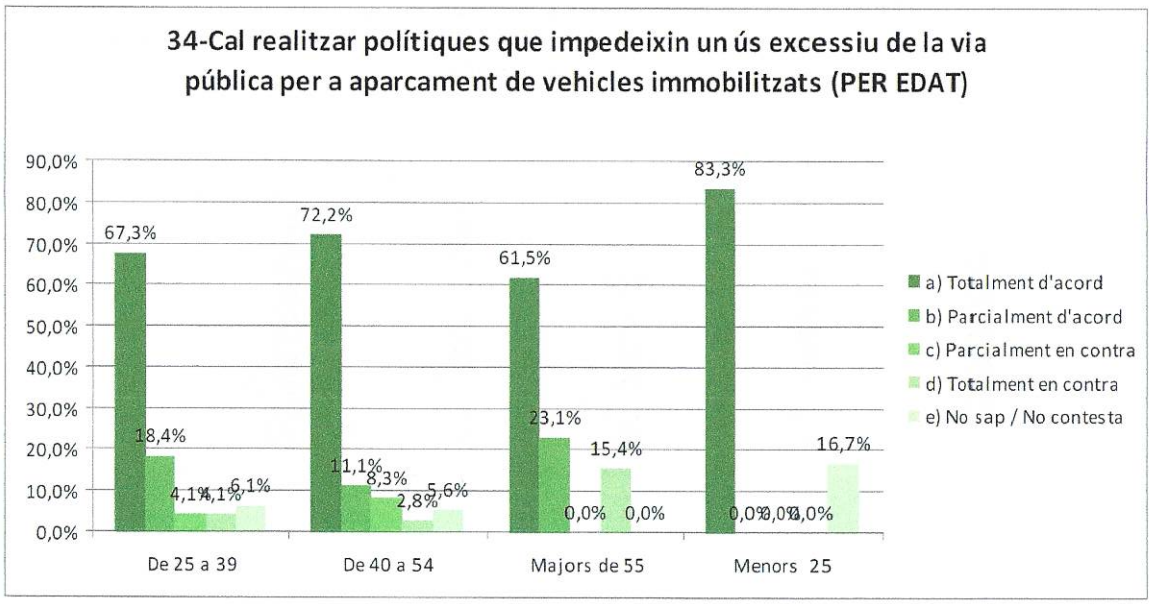

32-Esteu d'acord en introduir zona verda (aparcament exclusiu per a residents) i zones blaves (aparcament de rotació) per a millorar la disponibilitat d'aparcament? (PER EDATS)
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
28,6%
16,3%
14,3%
34,7%
6,1%
30,6%
27,8%
5,6%
36,1%
0,0%
53,8%
0,0%
7,7%
30,8%
7,7%
33,3%
33,3%
16,7%
16,7%
0,0%
De 25 a 39
De 40 a 54
Majors de 55
Menors 25
a) Totalment d'acord
b) Parcialment d'acord
c) Parcialment en contra
d) Totalment en contra
e) No sap / No contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

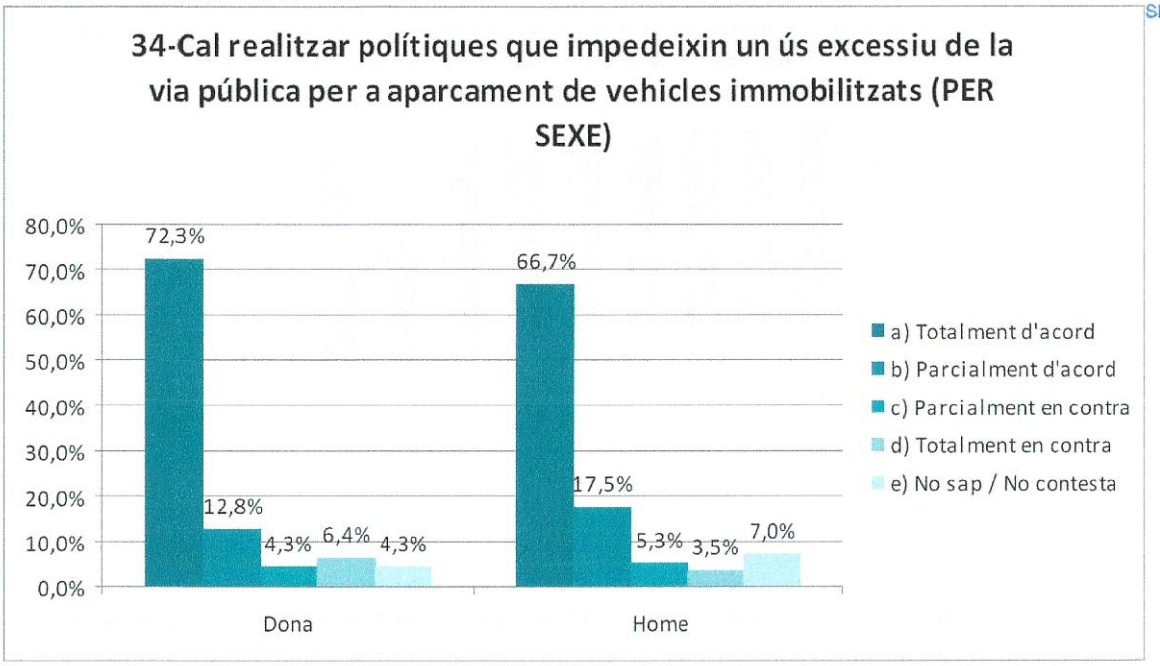


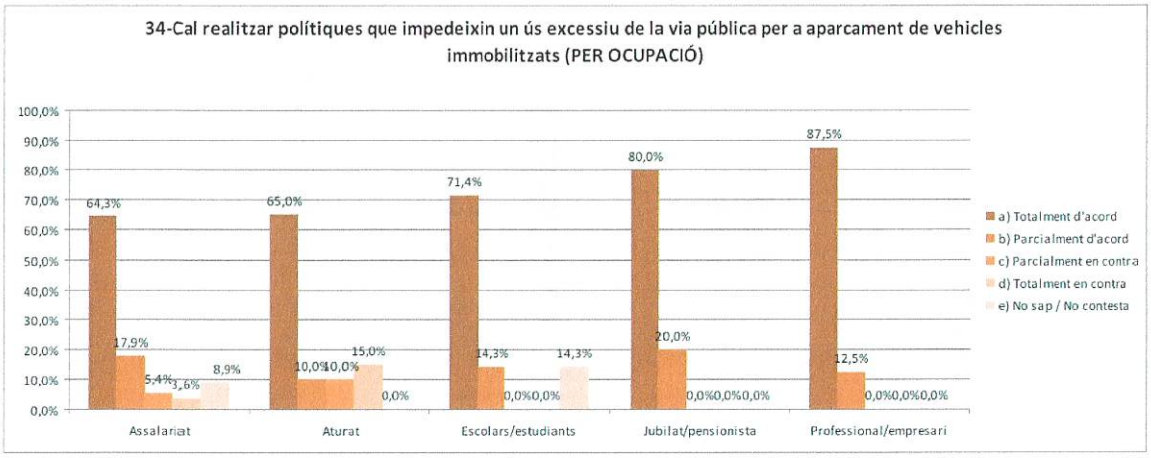


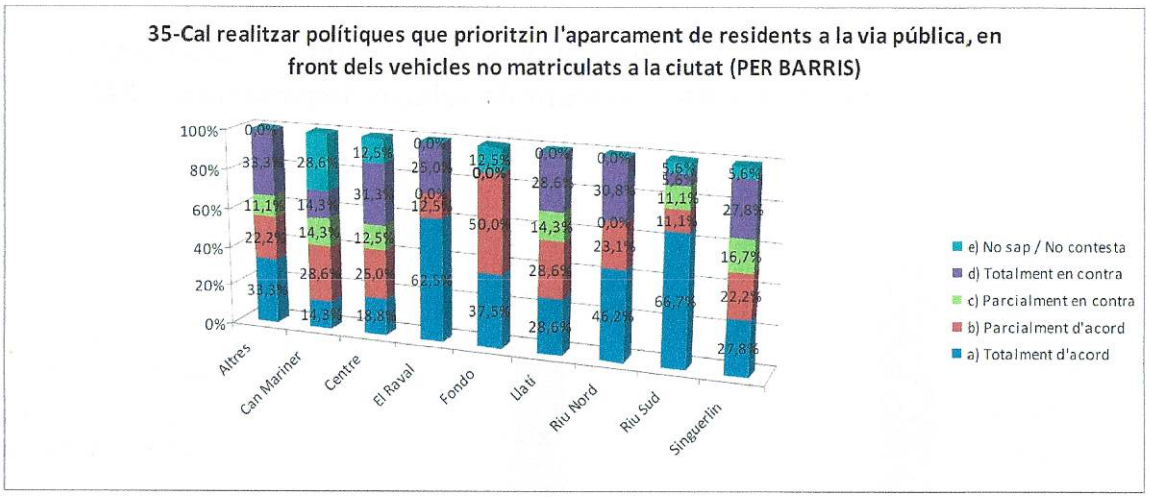

34-Cal realitzar polítiques que impedeixin un ús excessiu de la via pública per a aparcament de vehicles immobilitzats (PER BARRIS)
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Altres
Can Mariner
Centre
El Raval
Fondo
Llatí
Riu Nord
Riu Sud
Singuerlin
e) No sap / No contesta
d) Totalment en contra
c) Parcialment en contra
b) Parcialment d'acord
a) Totalment d'acord

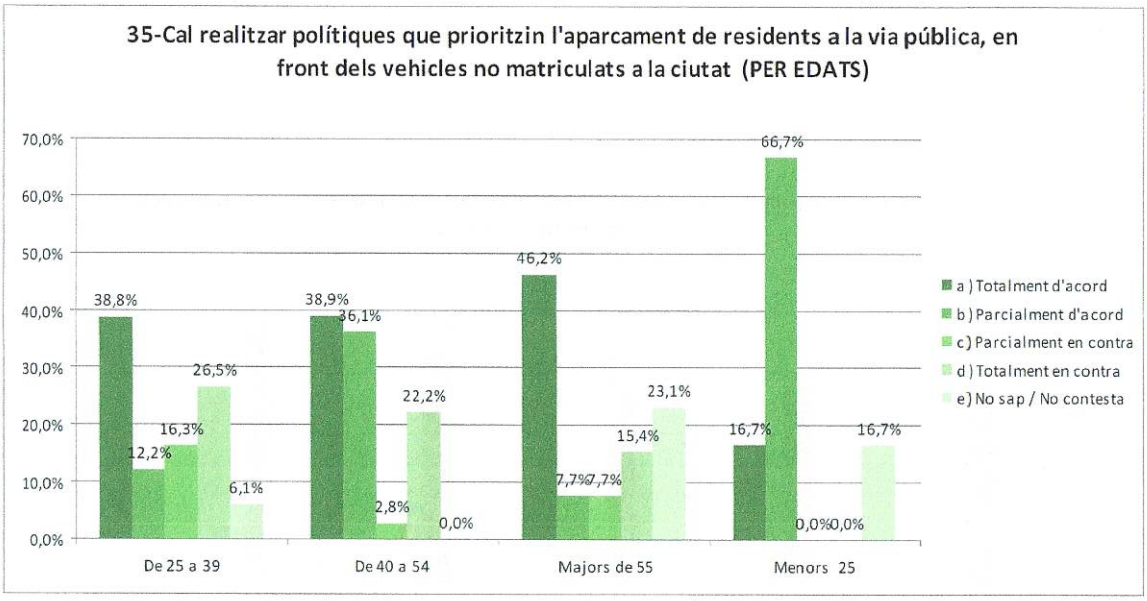

34-Cal realitzar polítiques que impedeixin un ús excessiu de la via pública per a aparcament de vehicles immobilitzats (PER EDAT)
90,0%
80,0%
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
67,3%
18,4%
4,1%
4,1%
6,1%
72,2%
11,1%
8,3%
2,8%
5,6%
61,5%
23,1%
0,0%
15,4%
0,0%
83,3%
0,0%
0,0%
0,0%
16,7%
De 25 a 39
De 40 a 54
Majors de 55
Menors 25
a) Totalment d'acord
b) Parcialment d'acord
c) Parcialment en contra
d) Totalment en contra
e) No sap / No contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

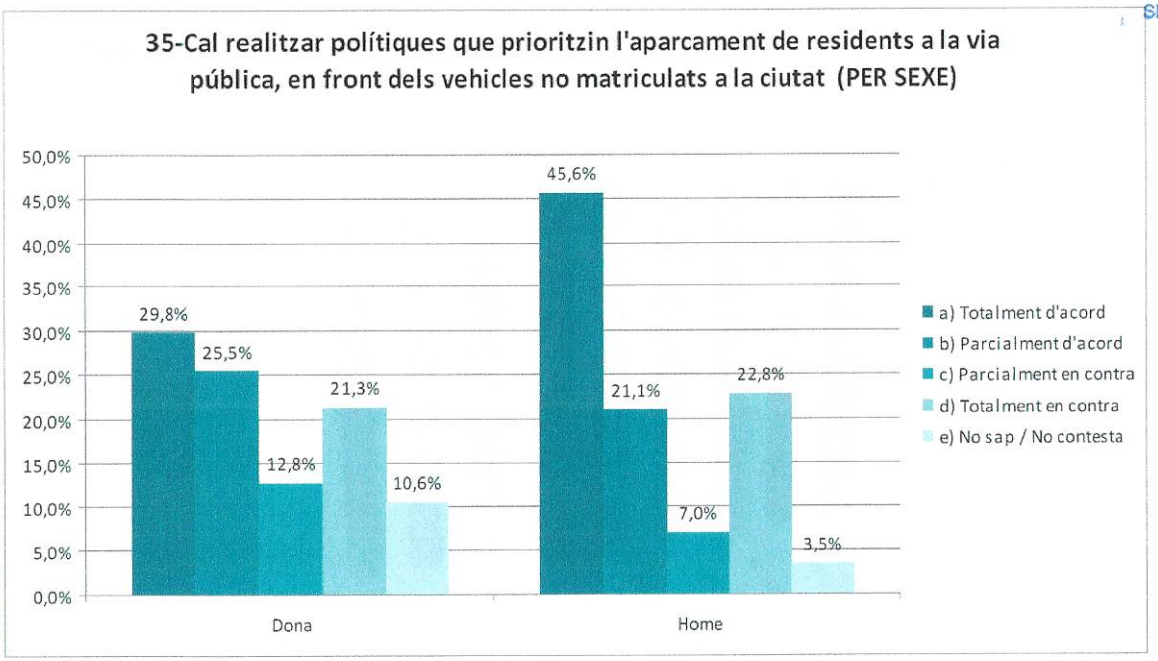


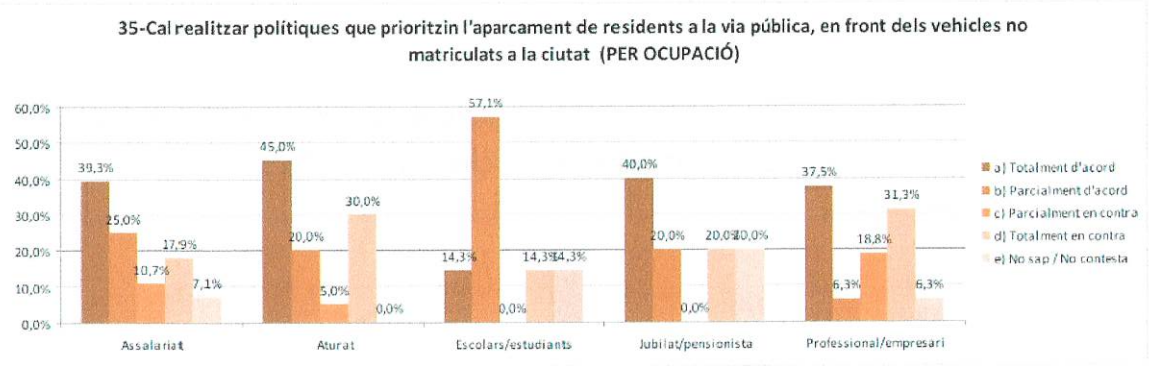



35-Cal realitzar polítiques que prioritzin l'aparcament de residents a la via pública, en front dels vehicles no matriculats a la ciutat (PER BARRIS)
100%
80%
60%
40%
20%
0%
Altres
Can Mariner
Centre
El Raval
Fondo
Llatí
Riu Nord
Riu Sud
Singuerlín
e) No sap / No contesta
d) Totalment en contra
c) Parcialment en contra
b) Parcialment d'acord
a) Totalment d'acord

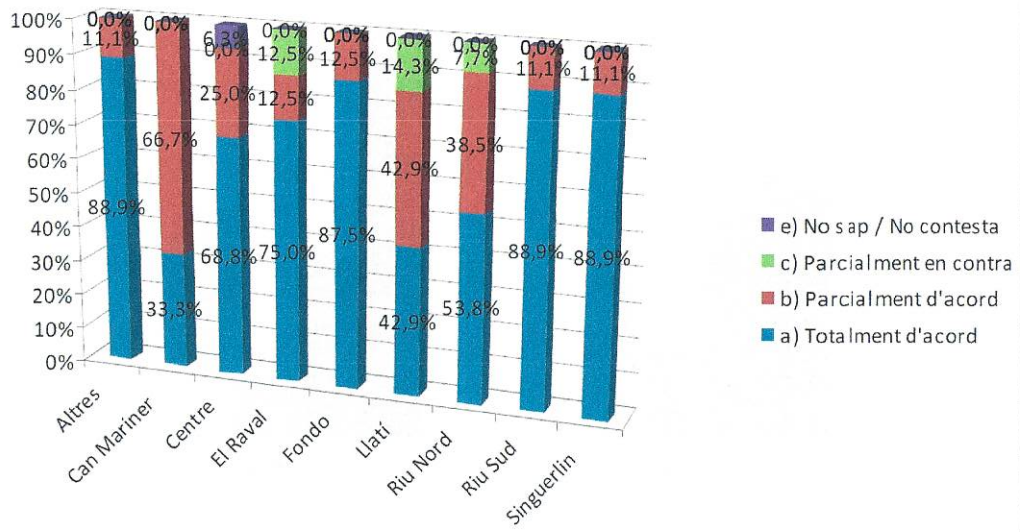

35-Cal realitzar polítiques que prioritzin l'aparcament de residents a la via pública, en front dels vehicles no matriculats a la ciutat (PER EDATS)
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
38,8%
12,2%
16,3%
26,5%
6,1%
38,9%
36,1%
2,8%
22,2%
0,0%
46,2%
7,7%
7,7%
15,4%
23,1%
16,7%
66,7%
0,0%
0,0%
16,7%
De 25 a 39
De 40 a 54
Majors de 55
Menors 25
a) Totalment d'acord
b) Parcialment d'acord
c) Parcialment en contra
d) Totalment en contra
e) No sap / No contesta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

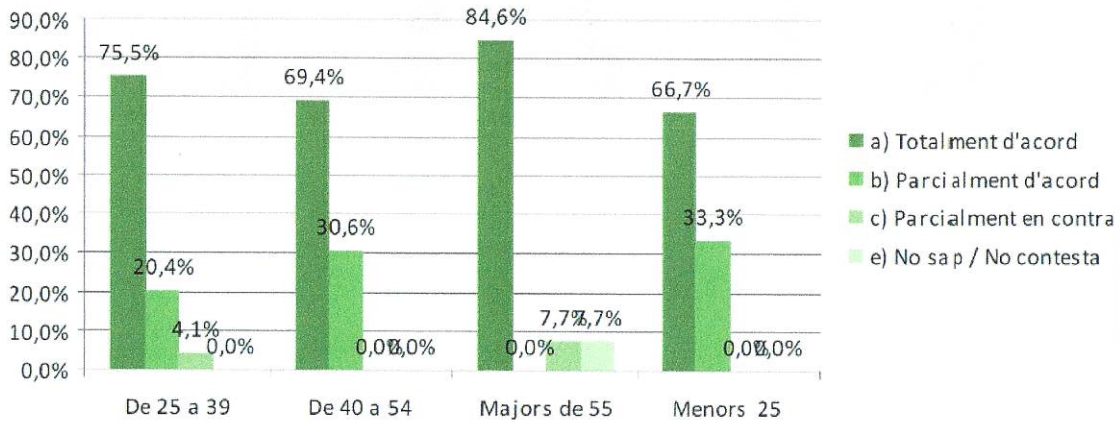




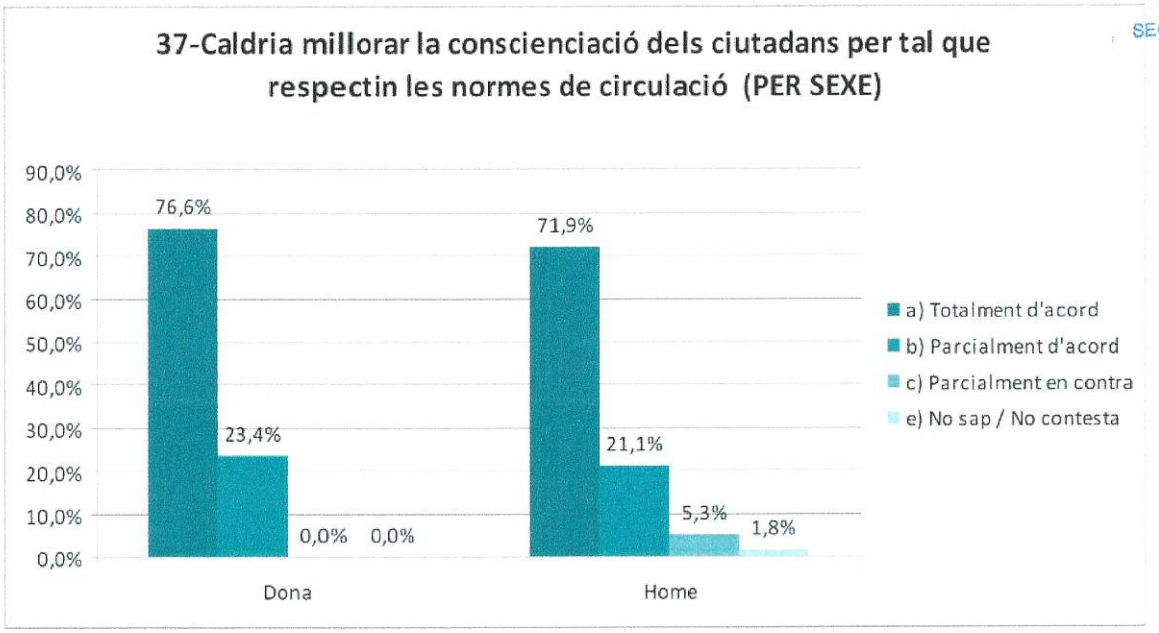
37-Caldria millorar la conscienciació dels ciutadans per tal que respectin les normes de circulació (PER BARRIS)

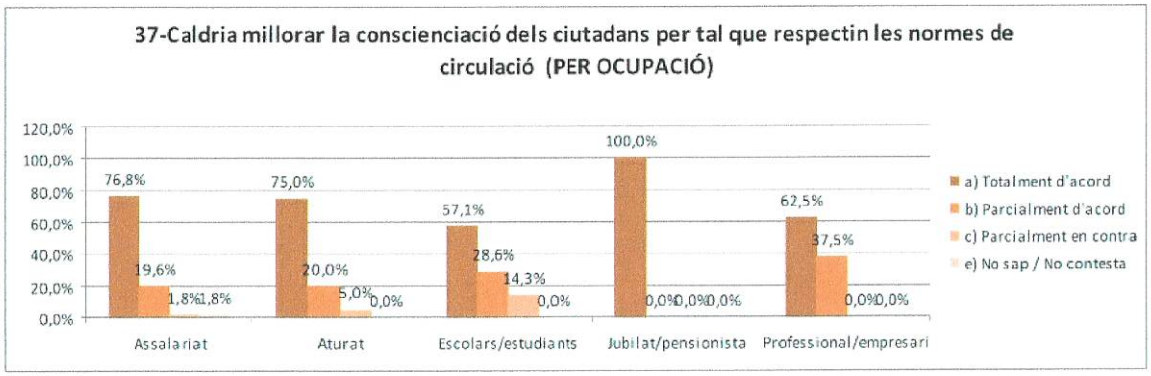


37-Caldria millorar la conscienciació dels ciutadans per tal que respectin les normes de circulació (PER EDATS)



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA





AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Pla de mobilitat urbana sostenible
Santa Coloma de Gramenet

Document III. Annexos - Annex 3.4.

Juliol de 2017

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

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

CINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Annex 3.4. – Participació ciutadana de la diagnosi

Resultats dels tallers de participació en la fase de diagnosi

Horari i lloc del procés:

Les sessions s'han desenvolupat a l'edifici de Serveis Educatius, Rambla de Sant Sebastià,
98-100 de 10 a 13:30h.

L'horari ha estat els dimarts 19 i 26 de juny de 2012 de 18:30h a 20:30h.

Participants en el procés:

S'han convocat les prop de 300 entitats del municipi i que formen part del Consell de ciutat. Finalment el llistat d'entitats, ciutadans i institucions que hi han assistit són les següents:

- Sindicat Taxi A C
- As. Veïns Can Zam
- As. Veïns Serra Marina
- As. Veïns Can Calvet
- As. Veïns Llatí
- As. Veïns Cementiri Vell
- As. Veïns Dist. VI Fondo
- A.P.M.A
- CEMFIS
- Unió Colomenca Atletisme
- Policia Local
- As. Comerciats Fondo Comerç
- As. Comerç i la Industria (ACI)
- ESCIBNA
- CCOO
- Ciutadans a títol individual
- Representants de la Diputació de Barcelona
- Representants de les àrees d'urbanisme i de participació de l'ajuntament

En total han participat en el procés 15 entitats i hi ha hagut una assistència acumulada de 53 persones

Taller mobilitat dels vianants

Punts forts

- Hi ha hagut una gran millora en els darrers anys en allò referent a:
    - Accessibilitat voreres
    - Adaptació dels passos de vianants
    - Instal·lació de paviments antilliscants

Punts a millorar

- Hi ha molta indisciplina. Cal millorar l'educació cívica i de respecte a les normes dels vianants.
- Les zones de vianants són massa estretes (cal eixamplar voreres i fer més "zones de vianants".
- El problema dels desnivells a la ciutat no queda totalment resolt. Calen més escales i facilitar també el sentit de baixada.
- Els escocells dels arbres, caldria cobrir-los per millorar l'accessibilitat de les voreres. Buscar solució tècnica que ho permeti.
- Les voreres als carrers comercials són massa estretes. Caldria "semipeatonalitzar-los".
- Hi ha encara moltes barreres arquitectòniques que dificulten la circulació de PMR i de la ciutadania en general.
- Hi ha molts semàfors no sonors.
- Les terrasses dels bars són una limitació important per a la circulació de vianants. Controlar la concessió de llicències i el compliment de les àrees habilitades.
- Manca pintar la línia de parada en alguns semàfors, per a evitar que els vehicles s'aturin en les zones de pas de vianants.
- A la primavera i a l'estiu, al carrer Anselm del Riu, entre d'altres, hi ha moltes fulles i flors dels arbres que poden fer patinar els vianants.
- Hi ha mobiliari a les voreres que dificulta la circulació per les voreres.
- Les arrels dels arbres aixequen les voreres i dificulten el poder circular-hi.

Taller de circulació de vehicles privats motoritzats

Punts forts

- Hi ha un bon control/gestió del trànsit per part de la policia en hores punta.
- La senyalització és correcta
- Hi ha bones connexions cap a l'exterior del municipi.

Punts a millorar

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE C
SECRETARIA

- Hi ha molta indisciplina i incivisme. Cal millorar l'educació cívica dels conductors i promoure el respecte a les normes de circulació.
- Cal més vigilància i policia per a fer respectar les normes de circulació.
- Falten aparcaments de motos en calçada. Hi ha massa motos aparcades a les voreres.
- Caldria disminuir la quantitat d'aparcaments. Això faria disminuir l'ús dels vehicle privat.
- Eliminar els aparcaments en bateria. Són font de molèsties per a la circulació (C/Banús Baixa, Passeig Salzareda, ...).
- És molt estès l'hàbit d'aparcar en doble fila. Cal lluitar per eradicar-ho.
- La senyalització sobre velocitats és millorable.
- En alguns carrers es corre massa. Caldria baixar la velocitat permesa en alguns carrers (C/ Rellotge, Prat de la Riba, Milà i Fontanals, ...). Fer carrers 20 i 30.
- La sincronització dels semàfors és millorable.
- Els "mercadillos" fan tallar molts carrers i congestionen la ciutat. La seva ubicació no és adequada.
- Els autobusos no fan correctament la maniobra d'apartar-se a la parada i bloquegen el pas de la resta de vehicles.
- Les dimensions dels autobusos no són adequats a la trama de la ciutat ni al volum de persones que transporten a Santa Coloma.
- En alguns barris, els sentits de circulació dificulten la circulació i l'orientació dels conductors.
- Els vehicles pesants es queden bloquejats en alguns carrers estrets i tallen temporalment el trànsit. No estan ben senyalitzades les zones on és prohibit que hi circulin els vehicles pesats.

Tallers d'aparcament

Punts forts

- La gran bossa d'aparcaments en el solar de Can Zam.

Punts a millorar

- Manca aparcaments. Es proposa recuperar projectes d'aparcaments soterrats, que siguin assequibles. Es constata que hi ha moltes places d'aparcament disponible als aparcaments soterrats actuals i que seria prioritari incentivar la venda i el lloguer d'aquestes places abans d'iniciar nous projectes.
- Hi ha molt d'incivisme en l'aparcament:
    - Doble fila.
    - Ocupació C/D.
    - Ocupació places PMR.
    - Aparcament sobre voreres i en interseccions.
    - ...
- Hi ha tolerància policial davant de les infraccions d'aparcament.
- La grua triga molt a actuar.
- Hi ha inseguretat degut als robatoris i desperfectes dels vehicles aparcats en algunes zones de Santa Coloma.

- Hi ha pocs aparcaments per a motos.
- La informació d'orientació per a localitzar els aparcaments disponibles no és suficient.
- Els guals antics no estan actualitzats.
- No s'utilitzen prou els guals amb horari delimitat.
- Els horaris d'obertura dels aparcaments públics són massa limitats.
- Es planteja la possibilitat de fer aparcaments dissuassoris per a afavorir el Park&ride (aparcar el vehicle per agafar el transport públic), però no es detecta la necessitat degut a la molt bona cobertura de la xarxa de metro i autobusos a tot el municipi.

Taller de mobilitat en bicicleta

Punts forts

- Les bones connexions a través dels carrils bici del riu Besòs cap a Sant Adrià, Montcada i Reixach, ...).
- Que s'hagi iniciat la implantació de carrils bici a la ciutat.
- L'afició que hi ha al ciclisme a la ciutat per a ús esportiu i lúdic.

Punts a millorar

- El poc ús que se'n fa com a mitjà de transport en el dia a dia.
- El civisme dels ciclistes, la seva conscienciació i la tolerància de la policia.
- Poques zones dedicades a la circulació en bici, hi ha pocs km de carril bici i no hi ha una xarxa per circular per tota la ciutat, aprofitant els carrers amples.
- Hi ha pocs aparcaments per a bicis.
- Hi ha conflicitivitat entre vianants i ciclistes a la vorera.
- Els vianants no respecten els carrils bici.
- Les bicicletes no duen llums ni elements reflectants.
- Les bicicletes no respecten els senyals de velocitat als carrils bici existents.
- No hi ha servei de bicing.
- L'ús de la bicicleta no està ordenat. No hi ha una ordenança de la bicicleta.
- El carril bici que uneix Santa Coloma amb Montcada, sovint està ple de vidres a causa del trencament d'ampolles a la nit/matinada.

Taller de mobilitat en transport públic

Punts forts

- La xarxa de metro, tant pels desplaçaments interns al municipi com pels externs.
- Les millores en l'accessibilitat al bus i al metro

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Punts a millorar

- La ciutat no disposa ni de tramvia ni de tren.
- No hi ha bona connexió amb la UAB.
- La freqüència dels autobusos no és suficient.
- La climatització de la L1, tant als vagons com a les andanes.
- La climatització a les andanes de la L9 del metro.
- La velocitat comercial dels autobusos no és bona. Es proposa ubicar més carrils bus, en tots els carrers actualment de doble carril per sentit.
- La capacitat de les parades de taxis no és suficient al C/ Lluís Serra i a Fondo i els taxis acaben ocupant espai de calçada.
- La informació d'orientació cap a les parades de taxi no són suficients.
- La pèrdua de les línies B20 i B35 que uneixen la ciutat amb Sant Andreu.
- Les connexions amb l'Hospital de Sant Pau, que actualment es fan amb doble transbordament de metro, no adaptat. Caldria allargar la L9.
- La línia B27 triga 1h 15' per arribar fins a l'Hospital de Can Ruti.
- La indisciplina de l'aparcament limita l'accessibilitat a les parades d'autobús.
- La disciplina d'aparcament dificulta els girs dels autobusos.
- No ha panells informatius del temps d'espera dels autobusos a totes les parades.
- No hi ha serveis als finals de línia dels conductors.
- No estan adaptades el 100% de les parades d'autobús.
- El manteniment dels ascensors al metro.

Recollida d'informació a través de l'eina Zeempas

TEXTOS DESCRIPTIUS A LA WEB DE L'AJUNTAMENT PER A INTRODUIR L'EINA ZEEMAPS

L'ajuntament de Santa Coloma de Gramenet, en col·laboració amb la Diputació de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona inicien el procés de redacció del Pla de Mobilitat Urbana del municipi.
El Pla de mobilitat urbana (PMU) és el document bàsic per a definir les estratègies de mobilitat sostenible del municipi i tindrà una vigència de 6 anys.

El document tractarà tots els àmbits de mobilitat de la ciutat:

- Vianants
- Bicicletes
- Transport públic
- Vehicle privat
- Aparcament
- Accidentalitat
- Impacte ambiental de la mobilitat

El treball es desenvoluparà en les següents fases:

- Recollida d'informació
- Diagnosi del sistema de mobilitat.
- Proposar els objectius i estratègies per a una planificació de la mobilitat.
- Proposar un programa d'actuacions concretes, en el termini de 6 anys del Pla.
- Establir els indicadors i mecanismes de seguiment i avaluació del Pla.

Durant tot el procés de redacció del Pla es desenvoluparan processos per a promoure la participació de la ciutadania i els agents socials i econòmics de la ciutat en la seva redacció.

Durant la fase de recollida de dades l'ajuntament posa a disposició dels ciutadans una eina per a recollir propostes i suggeriments de la ciutadania. Us animem a participar-hi per tal, d'entre tots, millorar la mobilitat del municipi. Per a fer les vostres aportacions cliqueu aquí.

Pera fer les vostres aportacions, haureu d'accedir al link de sota que us redireccionarà a un mapa col·laboratiu de ZeeMaps. Abans però, us demanem que deixeu les vostres dades al formulari següent.

L'ús d'aquestes dades anirà lligat únicament al desenvolupament del PMU. Si deixeu un correu electrònic us avisarem dels processos participatius posteriors lligats a la redacció del PMU i facilitarà que pugueu tenir un retorn d'allò que hàgiu aportat. Al final del procés de recollida de dades, s'analitzarà totes les aportacions de la ciutadania i es respondrà conjuntament a totes les propostes realitzades, que seran incorporades al document final del PMU.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Les aportacions que feu són totalment anònimes, però tothom podrà veure les aportacions fetes per altes. Al final del procés d'introducció de la vostra proposta de millora se us donarà un codi per tal que pugueu accedir a la vostra entrada i esborrar o editar les vostres aportacions.

Recordeu que aquesta és una eina per a recollir propostes de millora i detectar disfuncions del sistema de mobilitat. No és una eina per a vehicular queixes o avisos sobre temes puntuals lligats al manteniment o al mal estat d'infraestructures, etc. Per a aquest tipus de comunicacions amb l'ajuntament, disposeu dels canals habituals.

Les propostes que feu han d'anar lligades a un dels quatre temes següents:

Millores vianants

Amplades de voreres, guals, punts perillosos, interferències amb altres usuaris (vehicle privat, bicicletes, ...), ...

Millores bicicleta

Existència de carrils bici, trams o punts perillosos, disseny dels carrils, senyalització, ...

Millores transport públic

Senyalització, cobertura territorial, lentitud del servei, disfuncions de qualsevol tipus, accessibilitat de les parades, ...

Millores vehicle privat i aparcament

Embussos, manca d'aparcament, càrrega i descàrrega, indisciplina a l'aparcament, senyalització, punts perillosos, ...

VULL FER LES MEVES APORTACIONS PER A MILLORAR LA MOBILITAT DEL MUNICIPI

Nom:

Cognoms:

Email:

ACCEDIU A ZEEMAPS

COM FUNCIONA UN ZEEMAP

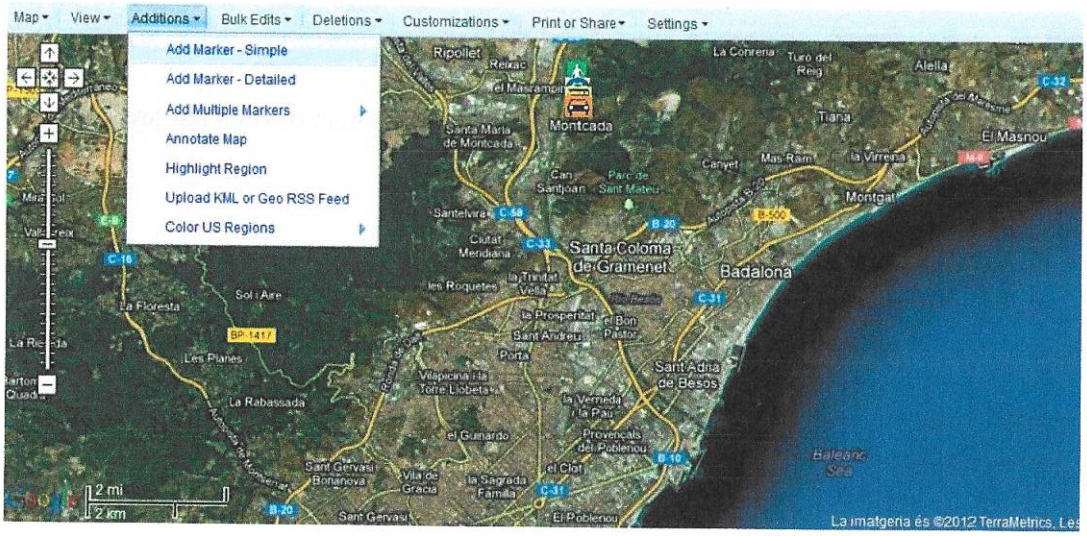
Què és un Zeemap?

Un **Zeemap** és un espai col·laboratiu en el que els usuaris poden aportar informació i continguts al voltant d'un mapa.

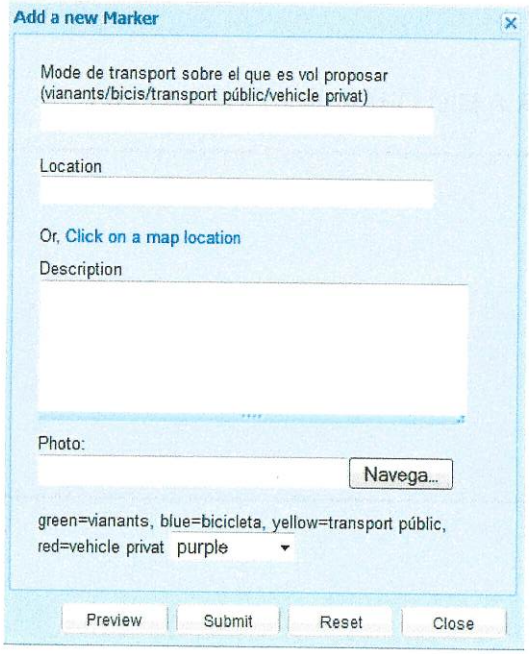
Com Funciona ZeeMaps?

El link us direcciona directament a una web on podeu visualitzar el plànol del municipi.

Per a introduir la vostra observació o proposta en l'àmbit de la mobilitat, cal que aneu a la pestanya desplegable "additions" i cliqueu sobre l'opció "Add Marker – Simple".



Se us obrirà automàticament el quadre de diàleg següent:



En la primera casella, indiqueu el mode de transport sobre el que voleu afegir propostes (veieu més avall la descripció de tipologies)

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

En la segona casella "Location" indiqueu l'adreça aproximada a la vulgueu fer referència, cruïlla, tram de carrer, etc.

Addicionalment, si cliqueu sobre el text "Click on a map location", podeu situar sobre el mapa el punt d'entrada de la vostra proposta de millora, navegant sobre el mapa i fent click en el punt desitjat.

En la casella "Description", podeu descriure amb més detall la vostra proposta.

Finalment, en el desplegable de colors, heu de seleccionar el color adequat en funció del tipus de proposta que vulgueu fer:

- "Green" (verd) per a vianants
- "blue" (blau) per a bicicleta
- "yellow" (groc) per a transport públic
- "red" (vermell) per a vehicle privat

Si no escolliu cap color, per defecte us apareixerà un marcador "purple" (lila).

També teniu l'opció d'adjuntar una foto o altre document gràfic a la vostra entrada a través del botó "Navega"

Un cop omplert el formulari, cal que cliqueu al botó "Submit". Una icona apareixerà en la ubicació proposada amb la informació associada.

Al mateix temps, se us facilitarà un codi per tal que pugueu accedir a la vostra entrada i esborrar o editar les vostres aportacions. Cada usuari pot esborrar i editar les entrades que ha pujat a un Zeemap amb aquest codi. També els administradors i editors del Zeemap poden esborrar i editar les entrades publicades.

RESULTATS

El llistat d'aportacions a la web a través de l'eina Zeemap el trobeu a continuació:

1. Vehicle privat, Millorar accés per a vehicles de rotació.

2. Vianants, "L' Av. Generalitat està molt transitada per vianants, però les voreres són molt estretes. Una proposta seria prohibir el tràfic durant el cap de setmana i que fos peatonal. Disminuir la contaminació i el soroll al centre urbà, afavorir als comerços i les famílies amb nens podran passejar tranquil·lament".

3. Vianant, "Hauria de ser peatonal de dilluns a divendres de 17-20 h., caps de setmana i festius. Es un carrer estret molt transitat per vianants i vehicles que no tenen gaire respecte al peato en general".

4. Transport públic, Sempre hi ha una furgoneta dabant de la parada i quan está s esperant al bus no el pots veure arribar. Per veure'l t'has de posar en mig de la carretera.

5. Vianants, "en este tramo de la calle peru entre sant luis y alella, hay 2 farolas en medio de la acera que impiden el paso de un carro o de una silla de ruedas. Es posible que se puedan modificar para facilitar el paso?".

6. Vianants, Calle del Bruc,Santa Coloma de Gramenet,Spain,08922,"Necesario paso de peatón elevado para evitar atropellamiento por vehículos que circulan a una velocidad superior a 20km/h, es una calle estrecha, de solo 1 sentido y muy poca visibilidad".

7. Vehículo privado y peatones, "Aceras muy estrechas para el paso diario de peatones, necesario eliminar 1 carril de aparcamiento público, hay varios vehículos estacionados durante semanas sin ser movidos suciedad acumulada al lado de estos vehículos por falta de movimiento y serà conveniente crear zona azul de aparcamiento de pago".

8. Transport públic, "La parada de autobús no es suficiente para estacionar el autobus de forma adecuada: actualmente se queda atravesado, ocupando el único carril de circulación. Cada vez que se para el autobús no se puede transitar y tapona el tráfico. Serà necesario adelantar unos metros la parada de autobús y asignar un espacio suficientemente grande para la maniobra necesaria".

9. Vianants, "El semáforo de peaton se activa en verde a la vez que el semáforo de tráfico procedente de la calle Rambla de San Sebastian. Seráa necesario reprogramar el semàforo peatonal de la calle Irlanda, esquina Rambla San Sebastian para ponerse en verde unos 10 segundos ANTES que se ponga en verde el semáforo para el tràfico procedente de la calle Rambla San Sebastian en sentido Metro Fondo".

10. Vehicle privat, necesario establecer zona verde i zona azul de aparcamiento público que permita mayor rotación de vehículos estacionados.

11. Vehicle privat, "Eliminar primeras plazas de aparcamiento público, necesario para mayor seguridad en la circulación de vehículos largos (p.ej. Autobuses)".

12. Vianants, "Modificar parámetros activación semáforo peatonal y de circulación vehículos: el peaton debe poder cruzar la calle durante 8 - 9 segundos ANTES de que se active el semàforo verde para los vehículos que giren a la izquierda, procedente de la Avda. Pallaresa".

13. Vianants, "Modificar parámetros activa cón semáforo peatonal y de circulación vehículos: el peaton debe poder cruzar la calle durante 8 - 9 segundos ANTES de que se active el semáforo verde para los vehículos que giren a la izquierda, procedente de la Avda. Pallaresa".

14. Vianants, "Será conveniente realizar un estudio de poner una rotonda en este multi-cruce, con gran confluencia de vehículos y peatones".

15. Vehícle privat, necesario crear zona verde / zona azul para el aparcamiento público que permita mayor rotación de los vehículos estacionados.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

16. Vehicle privat, "Necesario eliminar las últimas 4 plazas de aparcamiento público para mejorar la visibilidad durante la circulación, es una zona MUY peligrosa y ya ha causados varios accidentes, con vehículos que circulan por la rotonda y se encuentran con vehículos procedentes de la...".

17. Vehicle privat, "Eliminar aparcamiento público carril derecho, impide visibilidad necesaria para circular con seguridad".

18. Vianants, "Zona muy transitada por peatones, recomiendo liberar mas espacio entre las distintas paradas de autobús, la boca del Metro Fondo, reubicar la casita de la ONCE que impide el libre paso peatonal y retirar también la "plataforma" colindante a la parada de autobús que impide también el paso libre de todos los peatones que necesitan acceder i salir a la boca del metro i las paradas de autobus".

19. Vehicle privat, será conveniente establecer zona verde / zona azul para favorecer mayor rotación de vehículos estacionados.

20. Vehicle privat, eliminar un carril de aparcamiento público i establecer zona verde / azul para favorecer mayor rotación de vehículos estacionados.

21. Vianants,"Aceras muy estrechas, no se puede ir con silla de niños, silla de ruedas".

22. Vianants,"Aceras muy estrechas, hay un mástil de madera en medio de la acera que impide el paso con silla de ruedas / silla de niños".

23. Vehicle privat, Eliminar un carril de aparcamiento i establecer zona verde / zona azul de pago para favorecer mayor rotación de vehículos estacionados.

24. Vianants, "Aceras muy estrechas, no hay suficiente espacio para el tránsito peatonal diario".

25. Vehicle privat, "Preferible eliminar estas plazas de aparcamiento público, para despejar la zona y aumentar la visibilidad de los peatones que cruzan la calle Bruch".

26. Vianants, "Preferible paso de peatones elevado, que requiera reducir la velocidad de circulación para los vehículos que entren en la calle Bruc, hay mucho tránsito peatonal en este cruce (Rambla San Sebastian con Calle Bruch)".

27. Vehicle privat, "Preferible eliminar zona de aparcamiento i crear zona verde / zona azul de aparcamiento público, es una zona muy atractiva para aparcar en doble / triple fila".

28. Vianants, "acera muy estrecha, peligroso, en ambos lados de esta calle".

29. Vianants, aceras muy estrechas para los peatones.

La ubicació i detall de totes les aportacions pot consultar-se en línia a:

http://www.zeemaps.com/324882

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Pla de mobilitat urbana sostenible
Santa Coloma de Gramenet

Document III. Annexos - Annex 3.5.

Juliol de 2017

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

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

CINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Annex 3.5. – Procés de participació ciutadana en la fase de propostes

En el present Annex es presenta la memòria participativa elaborada per l'equip de persones que va dinamitzar i coordinar el procés de participació ciutadana durant la fase de propostes en l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de la ciutat. Aquesta participació ciutadana en la fase de propostes del PMU va tenir lloc durant el mes de novembre de 2015 en diversos tallers participatius oberts tant a la ciutadania en general com a diversos col·lectius i entitats ciutadanes.

Com a cloenda i retorn del procés participatiu, es va realitzar un Fòrum ciutadà del PMUS, emmarcat dins de les actuacions participatives per a la definició del Pla d'Acció Municipal (PAM) 2016-2019 de la ciutat el mes de febrer de 2016.

En el document s'explica la proposta metodològica en la que es van basar els tallers participatius, es fa una síntesi dels resultats dels grups de debat i una avaluació dels tallers deliberatius.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Ajuntament
de Santa Coloma
de Gramenet

PROCÉS DE REDACCIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET: FASE DE PROPOSTA DE MESURES

MEMÒRIA PARTICIPATIVA

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Diputació Barcelona

Realitzat per:

edas
espai d'anàlisi social

Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:
Manel Gil

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:
Ricard Álvarez
Manel Gil
Marta Vall-llovera

Direcció facultativa i suport tècnic:

Ajuntament
de Santa Coloma
de Gramenet

Amb el suport de:

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Diputació Barcelona

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Índex

Índex 2

1. Introducció 4

2. Aspectes metodològics 7

3. Debat de les propostes de mesures del PMUS 11

4. Síntesi de resultats dels grups de debat 55

5. Avaluació dels tallers deliberatius 63

6. Sessió de retorn de resultats 68

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, és el document bàsic per a la planificació de les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis i com a tal, ha de consensuar i definir les estratègies i accions a desenvolupar en els propers 6 anys.

Més enllà de les consideracions legals ha de constituir-se com una eina útil per a la reflexió compartida de l'administració i la ciutadania i la planificació de les accions necessàries per a fer més sostenible social, ambiental i econòmicament, la mobilitat del municipi. En aquest sentit, la *Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana* elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma a aquests elements de planificació.

Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar els ciutadans en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Santa Coloma de Gramenet ha incorporat el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que s'ha estat desenvolupat de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció, tant en la Fase de Diagnosi, com en la Fase de Proposta de Mesures.

Aquest document recull els resultats obtinguts durant les sessions de debat de les propostes de mesures del PMUS, que s'han desenvolupat durant el mes de Novembre de 2015 al Centre Cívic del Riu. El tallers deliberatius han estat el principal mecanisme de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes i de les entitats de Santa Coloma de Gramenet en la fase de debat i proposta de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat. També es recull el resultat de la sessió de retorn de resultats, desenvolupada el dia 11 de Febrer de 2016, i que ha estat emmarcada entre els actes de desenvolupament del procés participatiu del Pla d'Acció Municipal 2016-2019 de Santa Coloma de Gramenet.

El contingut del debat desenvolupat durant les sessions deliberatives ha estat el conjunt de propostes que l'equip redactor del PMUS, l'empresa CINESI, ha presentat junt amb el Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet per tal de generar una mobilitat segura i sostenible al municipi en els propers sis anys.

El document que teniu a les mans, s'estructura en cinc blocs:

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de les sessions deliberatives
- Presentació del resultat del debat en els grups de treball desenvolupats a cada sessió

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Presentació d'una síntesi de resultats amb els principals aspectes destacats al conjunt de sessions deliberatives
- Presentació de les valoracions de les sessions de debat
- Presentació dels resultats de la sessió de retorn

2. Aspectes metodològics

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

2.1. PLA DE COMUNICACIÓ DEL PROCÉS

El procés de debat de les mesures d'actuació del PMUS ha comptat amb una difusió prèvia a la celebració de les sessions de debat, que s'ha articulat a través dels següents mecanismes:

- Elaboració del espai web amb la informació del procés i l'espai per fer aportacions: www.gramanet.cat/pmu
- Anunci del procés al full informatiu.
- Enviament, correu postal i electrònic, de invitació de la Sra. Alcaldessa per participar.
- Reunió per informar del procés a les tècniques de dinamització al territori i a les regidories de districte per demanar col·laboració.
- Incidència en xarxes socials, Facebook i Twitter.

2.2. PARTICIPACIÓ ONLINE

El procés participatiu desenvolupat ha ofert la possibilitat que la ciutadania pogués informar-se i fer arribar la seva opinió i suggeriments a través d'un espai web. En el mateix s'ha registrat un total de 200 consultes.

2.3. SESSIONS DELIBERATIVES REALITZADES

El debat ciutadà de les propostes de mesures del PMUS de Santa Coloma de Gramenet s'ha organitzat mitjançant la celebració de sis sessions informatives i deliberatives, cada una d'elles adreçades a un sector de la població i del teixit associatiu del municipi, però també obertes a la participació de ciutadania a títol individual. Les sessions s'han dut a terme al Centre Cívic del Riu en horari de 18:30h a 21:00h.

Les entitats i persones cridades a participar i que han assistit són les següents:

Data	Col·lectiu convidat	Persones assistents
3/11	Personal tècnic municipal	24 persones (17 tècnics municipals, 3 ciutadans i 4 organització)
10/11	Persones i entitats amb discapacitats funcionals i Entitats esportives	26 persones (18 persones d'entitats, 4 ciutadans i 4 organització)
12/11	Associacions de comerciants	11 persones (8 persones d'entitats i 3 organització)
17/11	Coordinadora de grups de Dones	16 persones (12 dones d'entitats i 4 organització)
19/11	FAVGRAM Federació Associació Veïns de Santa Coloma de Gramenet	26 persones (19 persones d'entitats, 3 ciutadans i 4 organització)
26/11	Professionals i usuaris del transport	20 persones (14 persones d'entitats, 2 ciutadans i 4 organització)
Total		**123 persones**

També es va convocar una sessió específica adreçada a les entitats de la Plataforma Serra Marina que va ser suspesa per falta de quòrum, degut a que coincidia en calendari amb un esdeveniment de l'entitat. Com alternativa es va oferir la realització de la sessió en una altra data, però finalment no es va arribar a dur a terme.

2.4. CONTINGUT I ORGANITZACIÓ DEL DEBAT

L'objectiu de les sessions de debat ha estat conèixer el posicionament de la ciutadania envers les propostes de mesures plantejades per l'equip redactor a cada un dels àmbits de mobilitat del PMUS. Segons això, les sessions han tingut la següent estructura;

1. presentació tècnica de les principals actuacions proposades,
2. debat en grups d'aproximadament 10 persones per tal de recollir percepcions sobre les propostes exposades i amb el suport de plànols de proposta
3. conclusions del debat.

Tots els tallers deliberatius s'han desenvolupat seguint el següent ordre del dia

18:20 h (15')	Rebuda dels assistents
18:35 (5')	Presentació institucional de la sessió
18:40 (15´)	Presentació dels resultats de la diagnosi participada i de les propostes de mesures
18:55 (5´)	Presentació dinàmica de treball i distribució de participants en grups de treball
19:00 h (100')	Debat de les propostes de mesures
20:40h (20')	Posada en comú de les conclusions del debat
21:00h	Tancament de la sessió

A cada un dels grups, s'ha iniciat el treball amb una dinàmica de presentació, per seguidament i de manera ordenada donar la paraula a les persones participants a fi de recollir el seu parer sobre cada una de les propostes d'actuació, així com possibles esmenes o propostes alternatives. A cada grup s'han tractat les propostes de cada un dels modes de mobilitat, amb el suport de plànols que recollien gràficament les propostes de mesures:

1. Propostes de la xarxa bàsica per a vianants
2. Propostes de jerarquització de la xarxa viària i d'aparcaments
3. Propostes d'oferta de transport públic
4. Propostes de la xarxa per a bicicletes

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Les intervencions de totes les persones participants han estat recollides per la persona facilitadora del debat. Així mateix, a cada grup s'ha comptat amb la presència de tècnics municipals per a la resolució de dubtes relatius a la mobilitat i les propostes tècniques. Un cop finalitzat el treball en grups, s'ha realitzat un plenari final en el què cada moderador/a ha explicat de manera resumida els principals aspectes del debat al seu grup.

2.5. LA SESSIÓ DE RETORN DE RESULTATS

El dia 11 de Febrer de 2016, a la Biblioteca de Singuerlín, s'ha organitzat una sessió de retorn de resultats i de recull de valoracions del procés participatiu del PMUS, oberta a la ciutadania, i en la que s'ha registrat la participació de 43 persones.

Aquesta sessió ha estat incorporada com un dels espais deliberatius del procés participatiu del PAM 2016-2019 de Santa Coloma de Gramenet, per tal d'elaborar propostes relacionades amb la millora de la mobilitat a la ciutat.

La sessió s'ha dividit en dues parts:

1. La primera ha estat de caràcter informatiu, i ha tingut com a objectiu fer un retorn dels resultats del procés de redacció i participatiu del PMUS, realitzat per les empreses CINESI i EDAS.
2. La segona part ha estat de caràcter deliberatiu i valoratiu de la proposta definitiva del PMUS, conduït per l'empresa EDAS. Metodològicament s'han organitzat dos tallers dinamitzats per personal de l'empresa externa de participació ciutadana. Un d'ells ha servit per debatre i valorar entre persones que havien pres part anteriorment en els tallers deliberatius del procés. El segon ha aplegat a persones que no havien pogut participar anteriorment en el procés. A cada un dels grups s'han recollit valoracions del resultat del procés, així com noves propostes d'actuació, susceptibles de ser incorporades al document del PMUS que haurà de ser aprovat pel Ple Municipal.

Per altra banda, posteriorment el sindicat CCOO ha fet arribar per escrit un seguit de valoracions i propostes per al PMUS que estan incorporades en un annex d'aquest document.

3. Debat de les propostes de mesures del PMUS

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

En aquest apartat es realitza un recull de les aportacions realitzades durant el debat durant cada una de les sessions deliberatives.

TALLER PARTICIPATIU DE DEBAT DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Personal tècnic municipal.

3 NOVEMBRE 2015

APORTACIONS DEL GRUP VERMELL

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

En relació a la proposta de superilles com a model d'estructura urbana del futur del municipi, les persones participants al grup manifesten que és atractiu idealment, però es plantegen diferents dubtes en relació a la possibilitat de dur-lo a la pràctica a Santa Coloma:

- La proposta de jerarquització viària, acompanyada de la derivació del trànsit de pas cap a determinades vies principals i de la limitació del mateix dins de les illes, es considera una bona iniciativa, però es planteja sinó suposarà un col·lapse dels carrers principals, alguns dels quals ja suporten un excés de trànsit rodat. En aquest sentit, es planteja que s'haurien d'implementar mesures que evitin aquest col·lapse, com per exemple, estimular el canvi d'hàbits en la mobilitat i fomentar la utilització del transport públic.

- Es plantegen dubtes sobre la manera per regular l'accés dels vehicles i l'aparcament a les superilles:

- Què és pot considerar trànsit de pas i de quina manera es regularà per evitar la seva circulació dins de les superilles? En aquest sentit, tècnicament s'explica que la regulació esdevindrà "natural" per la planificació de la mobilitat dins de la superilla, el que farà incòmode la circulació en la mateixa a qui no tingui una necessitat real de transitar-hi. D'aquesta manera, es preveu evitar que existeixin recorreguts drecera dins de les superilles.
- Pel que fa a l'aparcament, es recull el parer generalitzat dins del grup que pot ser el principal problema de la mobilitat a Santa Coloma, especialment en determinades zones, com per exemple, la zona de Fondo. Es planteja que les actuacions lligades a la proposta de superilles, suposaran una pèrdua de places d'aparcament i es recull la preocupació sobre on es podran aparcar els vehicles que hi ha actualment aparcats en superfície. També es considera que caldrà augmentar l'oferta d'aparcament per a motos en calçada, perquè aquestes mesures provocaran un augment del parc de motocicletes, donat que la població substituirà cotxes per motos.
- En relació a l'aparcament, es recull la proposta d'habilitar aparcaments per a esdeveniments especials que atrauen molta població dels municipis de l'entorn: Parc Bastida, Prat de la Riba i Parc de Can Zam.
- Un altre factor que es considera que caldrà estudiar per tal d'implantar les superilles és la ubicació dels contenidors d'escombraries, els quals actualment estan ubicats en la línia d'aparcament. En cas que s'elimini aparcament caldrà tenir en compte on s'hauran d'ubicar els 2.000 contenidors existents a la ciutat en superfície.

- En relació al traçat de les superilles es recullen les següents valoracions:
  - Per una banda es qüestiona la necessitat de generar superilles a les zones que són bàsicament residencials i en les quals el trànsit és majoritàriament dels veïns, i hi ha un trànsit de pas reduït. Es planteja si és convenient implantar aquest model a tota Santa Coloma, especialment a llocs amb carrers estrets, amb manca d'accessibilitat...
  - També s'apunta que hi ha algunes superilles que són excessivament grans en comparació amb la resta, per exemple les número 14 o 18
  - A la illa número 7 es planteja que les vies Rafael de Casanova i Nàpols son vies que de manera habitual utilitzen molts veïns com a vies d'entrada al Barri Llatí, i es veu complicat modificar aquest hàbit.

2) Propostes per a vianants

- Ampliació de voreres i/o plataforma única

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Es recull de nou la preocupació per l'aparcament en superfície, donat que l'ampliació de voreres comportarà en alguns casos la supressió de places d'aparcament i algunes de les persones es pregunten quines actuacions es realitzaran per facilitar que els veïns i veïnes puguin aparcar els seus vehicles.
- Es recull la necessitat d'ampliar voreres al Carrer Milà i Fontanals en el tram superior, fins al Carrer Beethoven. Es manifesta que en dues ocasions s'ha millorat la urbanització d'aquesta via en la part més propera a la Plaça Catalunya, però el tram superior necessita d'aquesta intervenció.
- També es recull la demanda de ampliar vorera o implantar plataforma única al Carrer Sant Pere, darrera de la seu de l'Ajuntament.

- Eliminació de pilones
  - Es planteja que caldria implementar mesures per evitar la indisciplina en l'estacionament si es retiren les pilones dels carrers. De tota manera, també es comenta que hi hagut experiències de carrers on s'han eliminat pilones i no s'ha vist augmentar la indisciplina en l'estacionament, de manera que es considera que la població té un comportament més cívic que s'haurà de reforçar amb informació i disciplina.
  - L'eliminació de pilones al Carrer Singuerlín planteja el dubte de si es mantindrà el pas de l'autobús, perquè es considera que les pilones donen seguretat al vianant, que desapareixeria si es treuen.

3) Propostes per a la bicicleta

La proposta que dins de les superilles, hi hagi convivència a la calçada de cotxe-vianant-bicicleta, amb prioritat de vianants i bicicleta, no s'acaba de veure favorablement, bàsicament perquè es plantegen dubtes sobre la seguretat per a vianants i bicicletes. Aquesta proposta sí que es veuria més factible a carrers en els quals s'implantés plataforma única, però es manifesten reserves en aquells en que continua havent calçada i vorera.

En relació a la bicicleta es recullen algunes demandes:

- Es proposa crear un carril bici al Passeig Llorenç Serra fins a Rambla Sant Sebastià a l'alçada del Carrer Sant Carles, donat que s'apunta que hi ha molta gent que arriba en bicicleta a Santa Coloma pel passeig de Santa Coloma i Passeig Llorenç Serra.
- També s'apunta a la necessitat de millorar la connexió en bicicleta amb els municipis de l'entorn proper, fins i tot creant una xarxa per a bicicleta compartida, que inclogués parades del Bicing de Barcelona, o un Bicing metropolità. En aquest sentit es recull el

parer que caldria millorar els accessos en bicicleta als ponts que connecten amb Barcelona (Potosí i Llorenç Serra)

- També es recull la demanda d'ampliar els horaris d'obertura del riu.

4) Propostes per al transport públic

En relació al transport públic es debat la possibilitat de traslladar l'autobús de l'Av. Generalitat i concentrar-lo a l'Av. Santa Coloma. En general aquesta proposta no es compartida per les persones participants al grup, tot i que es recull el parer que el pas de l'autobús per l'Avinguda de la Generalitat ha generat alguna situació d'inseguretat i també ha fet augmentar el sentiment d'inseguretat entre els vianants. En aquest sentit, es recull la possibilitat que si es vol treure l'autobús de l'Avinguda de la Generalitat caldria estudiar altres alternatives, com per exemple, fer-lo passar pel Carrer Irlanda.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

APORTACIONS DEL GRUP VERD

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

- En relació a la proposta de superilles com a model d'estructura urbana del futur del municipi, les persones participants al grup consideren que és un model que permetrà ordenar ciutat que és caòtica pel que respecta a la mobilitat de vehicles i la convivència amb vianants, bicis, transport públic...

- Respecte a la proposta es recull l'opinió que hi ha determinades zones (Singuerlín, Oliveres,...) en les quals existeix una baixa incidència del transit motoritzat. Es considera que per aquesta raó caldria replantejar la implantació de superilles en les mateixes. Sobretot a zones on la orografia és amb pendents pronunciades.

- També es recull l'opinió que la superilla número 14 és molt gran en comparació amb la resta, i es proposa que es pugui contemplar la possibilitat de dividir-la en dues o tres superilles més petites. Es destaca que aquesta superilla engloba la part del municipi en la qual s'identifica major perillositat per als vianants en relació al vehicle motoritzat.

- En relació a l'aparcament es recull el parer que cada cop hi ha menys tolerància envers les persones que aparquen de manera indisciplinada i es recull el parer que cal continuar amb aquesta política.

- Es recull el parer que cal millorar la manera com l'Ajuntament comunica als veïns i veïnes la implantació de noves mesures, les millores i les novetats, per tal de maximitzar el seu impacte. Es recull el parer que moltes de les millores implementades a l'Avinguda Generalitat no han estat prou ben comunicades i amb prou antelació, el que ha provocat incomoditats entre els veïns/es i les persones usuàries.

2) Propostes per a vianants

Pel que fa relació a la millora de l'accessibilitat als carrers s'han recollit les següents aportacions:

- Ampliació de voreres i/o plataforma única
  - Es manifesta que a la zona del Carrer Montseny, a prop de l'escola bressol nova, les persones que porten cotxets d'infants no poden passar de manera adequada per la vorera i es veuen obligades a caminar per la calçada. Es considera que seria un punt prioritari on fer actuacions d'ampliació de calçada o plataforma única.

- Eliminació de mobiliari urbà, pilones, escocells,...
  - L'eliminació de pilones es considera positivament, perquè en aquells carrers on existeixen, la velocitat dels vehicles a motor s'eleva de manera inconscient, degut a que les pilones generen una falsa sensació de seguretat i de separació dels vianants.
  - Es comenta que a l'Avinguda Santa Coloma existeix un gran desordre en la ubicació d'elements urbans, pilones, terrasses de bar, convivència amb la bicicleta,...Tot plegat suposa grans dificultats per al vianant, fet pel qual es reclama revisar i treure mobiliari urbà que és un destorb. També es recull el mateix parer en relació al carrer Milà i Fontanals , zona on hi ha dues escoles.
  - Escocells: moltes persones, especialment gent gran, es queixa del perill que suposen sobre tot en voreres estretes...Es recull que caldria prioritzar aquesta actuació per evitar accidentalitat.

- Escales mecàniques

  En relació a les escales mecàniques el debat es centra en la qüestió que les noves actuacions d'escales puguin preveure les escales de pujada i també les de baixada, perquè tots dos sentits de la marxa presenten dificultats per a les persones amb mobilitat reduïda. Per això es proposa que quan s'hagin de projectar noves escales mecàniques es valorin solucions com la reversibilitat de les escales, o la possibilitat de fer-les més estretes, de manera que càpiguen escales en tots dos sentits (pujada i baixada).

- Camins escolars

  Sobre el projecte de camins escolars es recull acord general respecte que les actuacions poden ajudar a pacificar les àrees pròximes als centres escolars.

3) Propostes per a la bicicleta

Les persones integrants del grup manifesten el seu acord per no fomentar la segregació de la bici en carrils independents a Santa Coloma, entre d'altres coses, perquè per les seves característiques orogràfiques i urbanístiques, no seria viable. Tot i així, durant el debat d'aquest aspecte, s'ha recollit un suggeriment d'estudiar la possibilitat de fer carrils bici amb un itinerari "serpentejant" de manera que sigui més senzill salvar certs desnivells.

Tot i que majoritàriament s'accepta el plantejament de l'equip redactor, sorgeixen dubtes sobre com seria la mobilitat en bicicleta en el model de superilles, i es plantegen opinions sobre la necessitat de treballar diferents aspectes relacionats amb la convivència de la bicicleta amb altres modes de transport:

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Per una banda, el model plantejat, provoca dubtes sobre la potencial accidentalitat que es pot provocar per la convivència del cotxe, la bicicleta i el vianant.
- Es planteja que caldria enfortir la convivència dels diferents usuaris, deixant clar que el vianant té la prioritat sobre la resta de modes de mobilitat.
- Per millorar la convivència es considera necessari fer campanyes per a treballar l'incivisme. Es recull el parer que en aquest sentit cal fer una especial atenció a una part de les persones usuàries de la bici que circulen sense respectar les normes de circulació i de convivència.
- En relació al carril bici del riu es destaca principalment les dificultats de convivència que es donen perquè algunes persones usuàries de la bicicleta circulen a velocitats molt elevades i tenen una actitud agressiva envers altres usuaris d'altres modes de mobilitat, quan hi ha conflictes per l'espai. Es planteja fer un estudi sobre mesures de senyalització al respecte de la velocitat en aquest carril...també incrementar controls, i si cal, sancions.
- Es considera que cal posar atenció i mitjans per a millores en la senyalització, tot i que també cal apel·lar a la responsabilitat individual i col·lectiva. Es considera que un excés de regulació a la via pública no sempre permet augmentar la seguretat, perquè distreu les persones de prestar més atenció a la convivència i cura del pròxim.

Altres aspectes comentats en relació a la bicicleta han estat les següents:

- Es demana ampliar l'horari d'obertura i tancament per accedir al riu.
- Es proposa estudiar la possibilitat de fer un pont més sobre el riu, només per a bicicletes i vianants, a l'alçada de Ferrolan – Trinitat.
- Es considera que l'Av. Salzereda és una avinguda en la qual es podria implementar accions per millorar la mobilitat de les bicicletes, donat que és un espai per on circulen molts vehicles a pedal.
- Es considera que en general hi ha una manca d'aparcaments per a bicicletes a Santa Coloma
- Es valora positivament la proposta d'integrar el sistema Bicing a Santa Coloma de Gramenet, per exemple, implantant dos o tres punts al municipi.

4) Propostes per al transport públic

Davant de l'alternativa de traslladar l'autobús de l'Av. Generalitat i concentrar-lo a l'Av. Santa Coloma, les persones participants al grup manifesten principalment la seva preferència per no modificar la situació actual.

Per altra banda, es recull la proposta d'estudiar la possibilitat que els cotxes de la línia 81 siguin més petits.

La zona de Rbla. Fondo i Rbla. Sant Sebastià són espais on es considera que hi ha manca de fluïdesa del trànsit, es produeixen embussos, cosa que afecta al servei d'autobús.

5) Altres qüestions

Es recull la demanda de millorar l'entorn del Passatge Xiprer (entre Av. Banús i Banús Alta) perquè es considera que és una zona molt descuidada.

També es recull el parer que els carrers "racons" (sense sortida) de la ciutat són un gran problema. En aquest sentit s'han fet actuacions en el C/Espriu i estan previstes més del mateix caràcter.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

TALLER PARTICIPATIU DE DEBAT DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Persones amb discapacitat funcional

10 NOVEMBRE 2015

APORTACIONS GRUP VERMELL

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

- Superilles

- La proposta de concentrar el trànsit rodat per unes determinades vies, genera el dubte de si suposarà un col·lapse de les vies principals. També es recull la preocupació perquè pugui suposar un augment de la contaminació atmosfèrica i acústica en aquells carrers considerats com a xarxa viària principal i secundària.
- Es manifesta que els barris de la perifèria de Santa Coloma tenen una menor oferta comercial que els barris del centre, el que provoca que el veïnat d'aquests barris s'hagin de desplaçar al centre per realitzar determinades compres. La limitació horària d'accés en vehicle a algunes zones, existent actualment, genera dificultats per accedir-hi a les persones dels barris de la perifèria. Es manifesta que caldria evitar que la proposta de superilles provoqués dificultats per accedir a les zones comercials d'altres barris de la ciutat.
- Es considera que els hàbits de la ciutadania i sobretot dels usuaris de l'automòbil no canviaran de la nit al dia i per aquesta raó es proposa que per metal·litzar la població caldrà fer campanyes informatives i de divulgació a la població general. A les autoescoles es proposa que es formi en matèria de convivència vial.

- Aparcament

- Es recull la demanda que si es generen zones verdes d'aparcament per a veïns a les superilles, caldria tenir present la necessitat de les persones amb mobilitat reduïda per accedir als barris del centre a realitzar gestions. En aquest sentit es recull la proposta de crear una tarja que permeti aparcar a aquestes persones en aquestes zones per un temps limitat.
- També es recull la demanda de disposar d'un major nombre de places d'aparcament sense matrícula d'ús exclusiu per a persones amb discapacitat funcional. Junt amb aquesta proposta, es recull la demanda d'augmentar la vigilància per evitar l'estacionament de vehicles no autoritzats a les places dedicades a aquestes persones amb mobilitat reduïda.

2) Propostes per a vianants

- Millora de l'accessibilitat

Es recull la demanda de millorar l'accessibilitat al Passeig Salzereda a l'alçada del Pont de Can Peixauet, i també el mateix pont per accedir a Barcelona.

- Eliminació de pilones i altres obstacles a la via pública

La percepció de les persones que constitueixen el grup és que als carrers de Santa Coloma existeixen molts elements de mobiliari urbà que dificulten la mobilitat del vianant, i més encara la de les persones amb mobilitat reduïda. En general s'està d'acord amb la supressió de les pilones als carrers, però caldria desenvolupar accions per:

- fer visible la prioritat dels vianants sobre l'automòbil
- evitar la indisciplina en l'aparcament, amb sancions si és necessari

En relació a la supressió d'elements de mobiliari urbà s'aporta informació sobre la necessitat de treure pilones i altres elements a diferents carrers:

- Garcilaso de la Vega
- Eiximenis
- Cultura
- Mª de Déu dels Àngels
- Sant Jeroni
- Lluís Companys (retirar pilones i millorar el paviment de la calçada perquè està en mal estat pel pas de camions)
- Major (retirar pilones i calçada amb paviment llis)
- Santa Rosa (es proposa millorar l'accessibilitat fent-lo de plataforma única)

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Av. Francesc Macià amb Av. Pallaresa (supressió de "quitamiedos")
- En darrera instància es proposa que l'accés a l'Escola Salvatella des de l'Av. Catalunya
- pugui disposar d'una rampa d'accés perquè actualment és únicament amb escales.

- Elements de seguretat per la mobilitat

En aquest sentit es recullen algunes aportacions per implementar accions que cerquen millorar la seguretat dels vianants, però també dels usuaris d'altres modes de mobilitat:

- Per una banda es recullen propostes de col·locació de baranes a escales a dos llocs de la ciutat:
    - Jardins Ernest Lluch (col·locar barana a escales per seguretat)
    - Escales a l'Avinguda Pallaresa (col·locar barana per seguretat)

- Per altra banda es recull la demanda de millorar la senyalització:
    - Avinguda Generalitat: es recull la percepció que hi ha excés de velocitat. També es reclama l'existència d'un semàfor amb intermitència, que no funciona correctament.
    - Avinguda Pallaresa (millores en semàfors)
    - Cruïlla Av. Francesc Macià amb Llorenç Serra (posar senyal vertical per evitar accidents quan no funcioni semàfor)
    - Av Francesc Macià amb Lluís Companys (senyalització vertical amagada per arbres)

- Escales mecàniques
  - S'apunta que a la zona 1 (Guinardera-Singuerlin) el carrer Cervantes, en la proximitat de la Comissaria de Mossos d'Esquadra, és un carrer amb pendent i vorera estreta on seria convenient posar escales mecàniques, doncs és un lloc de trànsit per la proximitat de la comissaria.

3) Bicicleta

- Convivència bicicleta i vianant
  - El debat al voltant de la bicicleta es centra principalment en las dificultats que es generen en la convivència dels vianants amb els usuaris de la bicicleta en aquells entorns en els quals comparteixen l'espai. Es recull el parer que és un error la existència de carrils bici segregats en convivència amb els vianants a la vorera, perquè porta a múltiples conflictes i perills per als vianants. Es reclama que el vianant ha de tenir el seu espai propi, i que les bicicletes haurien de circular per la calçada, com a vehicle que són.
- Aparcaments per a bicicletes

- En relació a l'aparcament per a bicicletes es recull la proposta d'ubicar més aparcaments propers a equipaments com per exemple els jutjats o prop de centres i espais comercials.
- També es recull la proposta d'habilitar aparcaments per a bicicletes en els aparcaments soterrats de la ciutat.

En relació a la bicicleta i també altres usuàries, es recull la demanda d'ampliar l'horari d'accés al riu, sobretot a l'hivern.

4) Transport públic

En relació al transport públic les persones participants en el grup consideren que és preferible mantenir el pas de l'autobús per l'Av. Generalitat com està ara.

Representants del barri de Serra Marina apunten que el traçat de les línies 81, 83 i 30 no facilita l'accés dels veïns de la zona. Es recull la demanda de modificar els trajectes permetent accedir en autobús fins al final del Carrer Garcilaso de la Vega, passant per l'Av. Ramón Berenguer IV.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

APORTACIONS DEL GRUP VERD

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

- En relació a la proposta de superilles com a model d'estructura urbana del futur del municipi, les persones participants al grup manifesten que és un model interessant i es veu bé la seva implantació.

- Malgrat aquest posicionament positiu envers el model, es plantegen diferents dubtes al voltant de la seva implementació:
  - Es considera que la implantació del model superilles planteja dubtes sobre la convivència pacífica dels diferents modes de transport en un mateix espai. Aquesta vessant de la proposta genera dubtes de la seva aplicabilitat sense augmentar la perillositat i l'accidentalitat. S'apunta que en llocs amb plataforma única –per exemple, el Mercat Segarra o a la Plaça de l'Ajuntament- es manifesta que les persones amb mobilitat reduïda pateixen a la via pública per les maniobres que realitzen camions i furgonetes per fer tasques de descàrrega o quan han de fer maniobres, perquè no són prou visibles, les poden atropellar, acorralar a les voreres...
  - També es plantegen dubtes sobre un possible augment de la contaminació acústica i ambiental, si a les vies principals es concentra tot el trànsit rodat, amb les conseqüents molèsties per al veïnat.

- El major nombre de preguntes i dubtes plantejats es generen al voltant de la qüestió de l'aparcament i de la possibilitat d'accés a les superilles per als no residents. La major part de les qüestions plantejades es basen en l'experiència de la zona d'accés restringit al centre:
  - Es recull preocupació per si el model a implementar serà com el que existeix a la zona centre, perquè aquest és molt limitador de l'accés en vehicle privat, i això preocupa especialment a les persones amb mobilitat reduïda.
  - Persones representants d'entitats consideren que en ocasions veuen restringit l'accés en vehicle a zones on han de realitzar algun servei a la comunitat i pateixen per la possibilitat que siguin multades. En aquest sentit es proposa disposar d'una base de dades – vàlida per totes les superilles - amb identificació de vehicles que les entitats utilitzen per aquests serveis.
  - Es genera un debat sobre quin serà el model a implementar per facilitar l'aparcament dins de les superilles a les persones residents. Es recull la demanda de si la voluntat es implantar zones verdes d'aparcament de pagament. En aquest sentit, es vol prevenir que aquesta

iniciativa no tingui com a objectiu augmentar la recaptació de diners mitjançant l'increment de número de multes. S'apunta que calen mesures i plans de prevenció i d'educació que equilibrin l'acció sancionadora.

- També es planteja la possibilitat que els vehicles de les persones residents disposin d'un adhesiu identificador de la zona i es proposa que en determinats casos aquest adhesiu pugui tenir validesa a totes les superilles.
- En relació a l'aparcament es planteja que la implantació de les superilles no hauria de reduir el nombre de places d'aparcament de les persones amb mobilitat reduïda.
- S'apunta al fet que els nous aparcaments per a motocicletes han de situar-se el més a prop possible dels vials / eixos principals.
- Es considera que caldria implementar mesures dissuasives per aquelles persones que no viuen a Santa Coloma, però venen expressament al municipi per aparcar i després marxen a treballar utilitzant el transport públic.
- També es planteja la qüestió de si l'accés a les superilles estarà limitat de manera horària. Aquesta qüestió genera un debat sobre dels horaris d'accés a la zona del centre, sobretot per la càrrega i descàrrega, i una persona participant proposa que es revisin els horaris d'accés, perquè considera que actualment la càrrega comença excessivament aviat (les 6:00h A.M.) i això genera molèsties al veïnat pels sorolls que es produeixen.

2) Propostes per a vianants

- **Millora accessibilitat**

El debat sobre les propostes per a vianants es centra sobretot en la identificació de dificultats d'accessibilitat que pateixen les persones amb mobilitat reduïda a alguns espais del municipi:

- Es destaca que existeixen moltes voreres amb pendent excessiu que les cadires de rodes no poden vèncer.
- També s'identifiquen accessos "impossibles" per a persones en cadira de rodes, a establiments i/o equipaments.
- A diversos carrers s'identifica l'existència d'arbres i escocells que dificulten el pas de les persones per la vorera, per exemple a la zona del Carrer Rafael Casanovas. En aquest sentit, es considera que la solució no seria treure els arbres – com s'està fent al C/Camprodon- sinó que caldria cercar solucions alternatives, com per exemple, la col·locació d'arbrat més petit. També es considera que la solució de tapar escocells amb reixat metàl·lic no és la més idònia.
- Es reclama que a la ciutat no existeix cap itinerari amb accessibilitat adaptada per a persones amb diversitat funcional en matèria de mobilitat, no només per la quantitat d'elements que contenen les voreres sinó també per una manca de planificació integral. Sobretot els barris

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

de la perifèria es senten descuidats en relació a l'accessibilitat als carrers. Per exemple, una persona participant manifesta que al Barri Llatí moltes vegades ha de fer itineraris per la calçada perquè no pot passar per la vorera. També es considera gravíssima la qüestió de les voreres estretes al barri de la Serra Marina on a més s'afegeix la dificultat que suposa per al vianant l'existència de pals de llum i telefonia a les voreres de molts carrers. En aquest sentit, es reclama a l'administració que pressioni a les companyies distribuïdores per soterrar el cablejat existent.

- Es recull la proposta que tots els passos de zebra per a vianants es facin en ressalt. A les persones amb diversitat funcional els preocupa la manca de manteniment d'aquests tipus de passos en els quals sovint hi ha forats que són una dificultat afegida.
- Un altre cas exemple de vorera estreta i pendent c/ Santa Rosa (per anar a la farmàcia): aquí una possible solució seria un pas de zebra elevat.
- Es recull el parer que a Santa Coloma hi ha molts passos de zebra amb accessibilitat només per un dels costats de manera que quan s'arriba a l'altra banda no es possible tornar a incorporar-se a la vorera.

- **Escales mecàniques**
  - La majoria de les persones participants al grup considera que totes les zones proposades per a ubicar escales mecàniques són igual de prioritàries. Es comenta que en aquelles zones en que sigui viable es valori la possibilitat de col·locar ascensors, sobretot per millorar l'accessibilitat de persones que utilitzen cadira de rodes, perquè existeixen carrers en els quals és impossible l'accés en cadira de rodes sense ajuda.
  - Els veïns del barri de Serra Marina apunten que a l'Av. Primavera amb C/ Cervantes hi ha l'Escola Primavera. Moltes famílies utilitzen el cotxe per portar els infants a l'escola perquè és una zona amb molta pendent. Això provoca situacions de col·lapse viari cada dia, i la situació es podria evitar si es col·loquen escales mecàniques.
  - També s'apunta que l'accés al centre de salut de la zona Raval (C/ Sant Jordi) té una accessibilitat complicada, que caldria millorar.

- **Regulació terrasses de bar**
  - Es considera molt important que l'Ajuntament actuï amb rigor per tal de fer complir la normativa que regula els permisos d'ocupació d'espai públic (terrasses de bars i restauració). Es recullen testimonis d'ocupació de la via pública més enllà dels límits establerts, el que dificulta la mobilitat dels vianants.

- De la mateixa manera, es considera que cal incidir en la regulació de sorolls i altres molèsties generades al veïnat per aquests establiments.

3) Propostes per a la bicicleta

- La proposta de convivència a la calçada de cotxe-vianant-bicicleta, amb prioritat de vianants i bicicleta, planteja dubtes sobre com s'adaptarien els usuaris a la mateixa.

- Es debat sobre situacions d'atropellaments d'usuaris de la bicicleta a vianants i persones amb mobilitat reduïda, especialment a la zona del riu. La convivència de diferents modes de mobilitat es planteja com a complexa, sobretot perquè s'identifica una actitud incívica en algunes persones, sobretot una part de les persones usuàries de la bici que no respecten els drets dels vianants. Per tal d'evitar l'incivisme es planteja:
    - Desenvolupar campanyes informatives i educatives.
    - Implementar mesures de millora de la senyalització, especialment la horitzontal, tant als vials a dins de les superilles, com als carrils bici existents, sobretot al riu.
    - Dur a terme mesures de supervisió, vigilància i sancions. Es considera important fer complir la normativa de circulació d'aquests vehicles: timbre, llums, casc, etc...
    - Establir un registre municipal de bicicletes

- També es planteja millores i manteniment de diferents llocs pels quals circula la bicicleta, per millorar la seguretat:
    - Pont Vell cap a Av Salzereda hi ha elements de ferro que són un perill per als que circulem en bici. També a l'av Salzereda hi ha arrels d'arbres que han rebentat i aixecat el paviment.
    - Al final del carril bici que ve de Montcada i enllaça amb Parc Can Zam es proposa fer un pas amb gual que faciliti l'accés i continuïtat sense baixar de la bici. També es considera necessari per a persones que es desplacen en cadira de rodes.

    - S'assenyala que el carril bici segregat existent al c/ Víctor Hugo s'utilitza principalment per vianants. Es suggereix suprimir aquest carril bici segregat i passar-lo a la calçada, suprimint una de les línies d'aparcament existents.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

4) Propostes per al transport públic

En relació a la possibilitat de modificar el pas de l'autobús a l'Av. Generalitat, la majoria del grup considera que caldria deixar-ho com està actualment. Tot i així, una part minoritària de les persones participants valoren positivament la proposta de l'Ajuntament.

En relació al transport públic es recull la proposta d'estudiar la possibilitat que s'habiliti un servei de bus-llançadora des del metro Singuerlín cap als barris de la muntanya.

5) Altres qüestions

Una de les persones participants al grup, representant d'entitats veïnals, fa una reflexió sobre la manca de confiança que les entitats tenen respecte les intencions de l'Ajuntament en la planificació urbanística de la ciutat, malfiança generada per experiències del passat. En aquest sentit reclama:

- Que els processos informatius i de participació siguin transparents i es dediquin el màxim d'esforços per a comunicar i difondre els plans.
- Que es respectin principis que ens preservin d'operacions especulatives.
- Que s'incorporin les propostes de la ciutadania i, en cas que no siguin viables, es donin respostes argumentades.

TALLER PARTICIPATIU DE DEBAT DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Associacions de comerciants

12 NOVEMBRE 2015

APORTACIONS DEL GRUP

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles, aparcament i mercaderies

La proposta de superilles es veu de manera positiva com a projecte de ciutat perquè pot a ajudar a millorar la seva transformació en ciutat residencial i fer-la més atractiva. Tot i així es plantegen aspectes a tenir en compte per tal que no suposin un perjudici per a l'activitat que desenvolupen els comerciants. En aquest sentit, s'han destacat els següents elements:

- La principal activitat econòmica de la ciutat és l'activitat comercial. Es planteja que per tal que no es vegi perjudicada per la proposta de nou model d'estructura urbana, caldria assegurar l'accés de les persones en vehicle privat a les zones comercials. Es considera que les zones de vianants són una bona iniciativa, però cal establir mesures que permetin el manteniment de l'aparcament per aquelles persones que necessiten el vehicle privat per desplaçar-se a les zones comercials. El comerç local no només es manté amb la clientela del propi barri, sinó que

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

cal facilitar l'accés a persones d'altres zones de la ciutat. Sobre aquesta qüestió es recullen dos plantejaments:

- En el cas de Singuerlín es considera que la zona de vianants deixa excessiu espai per als vianants i poc espai per al cotxe. A causa de l'orografia d'aquest barri, moltes persones han de desplaçar-se en vehicle privat per realitzar les seves compres, i es considera que caldria augmentar l'espai d'estacionament a les zones comercials.
- Els representants de la zona del Carrer Major, consideren que si la gent ha d'agafar el cotxe per comprar, en múltiples ocasions prefereixen anar a comprar fora de Santa Coloma. Segons el seu parer l'objectiu hauria de ser fer atractiu el comerç del centre de Santa Coloma a les persones dels barris de la perifèria i donar facilitats d'accés a les persones que volen accedir-hi, augmentant les places d'estacionament i reduint el preu dels aparcaments. També es manifesta el parer particular que les zones de plataforma única comporten inseguretat per als vianants i no fan augmentar el pas de vianants per als comerços.

- Una de les persones participants manifesta que es tracta d'un projecte de ciutat, que la farà millor. Tot i això, planteja que canviar d'hàbits no es fàcil i per tant la seva implantació ha de ser progressiva i ha de tenir en compte realitats i necessitats diferents, per tal de facilitar que tothom s'hi adapti. Manifesta que el traçat de les superilles potser és "massa gran". Alguns dels carrers que en la proposta es consideren interiors de la superilla podrien ser de la xarxa principal o secundària, per l'ús que se'n fa actualment. Respecte a l'estructura proposada manifesta que és una bona proposta tot i que no faciliti el repartiment de mercaderies per la ciutat, perquè farà augmentar les despeses a les empreses que s'hi dediquen, perquè suposarà allargar en quilometratge les rutes que desenvolupen.

- El model de superilles també porta a debatre la qüestió del **repartiment de mercaderies** i de les zones de càrrega i descàrrega. En aquest sentit, es considera que caldria mantenir, sinó ampliar les zones de càrrega i descàrrega, i sobretot es recull la demanda que es faci el possible perquè siguin respectades. Alguna de les persones participants considera que l'existència de limitació horària per al repartiment complica la gestió del mateix, sobretot perquè les necessitats dels diferents sectors del comerç no són les mateixes i per tant es reclama l'ampliació d'horaris i la creació de més zones de càrrega i descàrrega dins de cada superilla. En canvi altres persones manifesten que l'existència d'aquesta limitació horària és en benefici també dels clients i de la ciutadania en general, i que les empreses de repartiment s'organitzen per adaptar les rutes de repartiment a aquests horaris.

2) Propostes per a vianants

- Millora accessibilitat
  - Es recull la demanda de fer plataforma única als carrers Amèrica i Singuerlin
  - També es considera que les vies principals haurien de comptar amb voreres àmplies per als vianants.
- Eliminació de pilones i altres elements de mobiliari urbà
  - Les persones que integren el grup mostren el seu acord en treure les pilones tal i com es proposa. Es considera que la seva implantació va tenir com a objectiu evitar la indisciplina en l'estacionament, de manera que caldria implementar mesures per evitar que proliferi de nou.
  - Es considera necessari treure pilones de l'Avinguda Generalitat, disposant zona d'estacionament en bateria i reduint l'amplada de la vorera per evitar la indisciplina en l'aparcament. Es considera que l'amplada actual de la vorera és excessiva (més d'11 metres) i que permetria fer aquesta actuació.
  - També es proposa treure pilones dels carrers estrets, en els quals caldria limitar l'accés de vehicles a motor, o fins i tot tancar-los al transit rodat a la zona del nucli antic.
  - També es recull la reclamació de treure de les voreres elements del mobiliari urbà que dificulten l'accessibilitat dels vianants, sobretot a zones de voreres estretes (barris de Santa Rosa, Llatí, zona antiga de Singuerlin,...)
- Passos de vianants
  - Es recull la opinió que al barri de Singuerlin hi ha passos de vianants accessibles amb rampa en una banda del carrer i amb vorera sense accés practicable a la contrària.
- Escales mecàniques
  - Es recull la opinió que és difícil prioritzar una zona o altra. Es manifesta que potser caldria prioritzar segons densitat poblacional i les edats de la població.
- Normativa terrasses
  - Es manifesta la necessitat que l'administració local comprovi el compliment de la normativa que regula les terrasses dels bars i restaurants. S'identifica que es produeixen situacions que afecten a la mobilitat dels vianants, però per altra banda la seva existència és un element dinamitzador de les zones comercials urbanes.
- Altres actuacions
  - La proposta de camins escolars es considera que és una actuació que suma per fer entorns comercials més atractius i amables.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Es recull la proposta de fer un accés per a vianants al Polígon Industrial del Bosc Llarg. Existeix un camí que s'ha generat de manera espontània al marge de la carretera de La Roca, i almenys caldria fer una actuació per a millorar-lo.
- Es recull la demanada de millorar la il·luminació als carrers en general, doncs ajuda a que la gent vulgui passejar, mantenir els carrers nets i augmenta la seguretat.
- Per altra banda es recull la demanda que s'hauria de planificar de manera ordenada i progressiva la implementació de les actuacions sobre la via urbana, no volent fer-ho tot a la vegada, sinó per trams i zones. Això facilitat que es disminueixin les errades i la millora de la comunicació de les actuacions.

3) Propostes per a la bicicleta

- La proposta general per a integrar la bicicleta en el model de superilles es considera que és un model que caldria anar implementant a Santa Coloma de manera progressiva, estenent-se com un ataca d'oli a tots els barris des del centre. Es recull el parer que la seva implantació hauria d'anar acompanyada d'un procés de educació en la convivència adreçat a les persones usuàries de tots els modes.
- Es considera que caldria millorar la connectivitat en bicicleta amb la ciutat de Barcelona i la resta de municipis de l'entorn. En aquest sentit, la implantació del Bicing a Santa Coloma seria una acció que suposaria un apropament a la ciutat de Barcelona, el que revertiria de manera positiva a l'economia local .
- De la mateixa manera que en el cas dels vianants, es proposa millorar l'accés al Polígon Industrial del Bosc Llarg, o bé mitjançant la creació d'un camí paral·lel a la carretera o bé ampliant el carril bici del riu, i fent-hi un accés.

4) Propostes per al transport públic

El debat sobre la proposta de traslladar l'autobús de l'Av. Generalitat i concentrar-lo a l'Av. Santa Coloma porta a recollir consideracions a favor i en contra. Per una banda hi ha persones que preferirien que l'autobús no passés per Av. Generalitat, donat que la zona per on passa està molt diferenciada de la adreçada a vianants, el que li confereix connotació de calçada i per tant els vianants no la utilitzen gaire. Per altra banda, hi ha persones que consideren que la convivència de diferents modes de transport és positiva, tot i que caldria donar la prioritat al vianant per millorar la convivència i evitar inseguretat.

Respecte el transport públic es reclama una millora en la connectivitat en autobús amb altres municipis de l'entorn, sobretot amb Barcelona. Es recull el parer que la connexió amb Barcelona és

millor si és intermodal. En canvi la intermodalitat amb Badalona és més complicada. Per altra banda, es reclama millorar també la connexió amb Montcada i Reixac, donat que només hi ha una línia d'autobús que té una freqüència de 40 minuts i els diumenges no funciona.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

TALLER PARTICIPATIU DE DEBAT DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Coordinadora de grups de dones

17 DE NOVEMBRE 2015

APORTACIONS DEL GRUP

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

La proposta de superilles com a model d'estructura urbana del futur del municipi és valorada positivament per les participants, tot i que es plantegen alguns dubtes relatius a la seva posada en pràctica:

- El principal dubte que genera el plantejament del model de superilles és si la mesura suposaria pèrdua de places d'aparcament en superfície.
- També es recull la demanda sobre de quina manera encaixarà el PMUS i la seva proposta de superilles amb la proposta de Pinta Verda.

2) Propostes per a vianants

- Ampliació de voreres i/o plataforma única
  - Es recull la demanda d'eixamplar voreres al C/Monturiol.
  - També es considera que caldria que els carrers del casc antic fossin de plataforma única.

- Eliminació de pilones i altres elements de mobiliari urbà
  - En general es manifesta acord amb el plantejament d'eliminació de pilones perquè molesten als vianants. Es recull la demanda que també es treguin pilones al C/Alella. En canvi una veïna del Pg. Salzereda considera que no caldria treure les pilones que hi ha, donat que prevenen de l'estacionament indegut sobre les voreres.
  - Es recullen diferents testimonis de carrers en els quals es considera que caldria realitzar actuacions per millorar l'accessibilitat dels vianants:
    - A l'Av. Santa Coloma s'identifiquen dificultats per la presència de terrasses de bars que ocupen més espai del que tenen delimitat. També s'identifiquen llocs en els que la vorera està aixecada per les arrels d'arbres.
    - A la Rambla Fondo també s'identifica el problema que suposen les terrasses que sobrepassen la zona marcada, a més que s'identifica com una zona on hi ha manca

d'oferta d'aparcament en superfície i arbres que tapen la visibilitat de la senyalització del trànsit.

- Al C/ Francesc Moragues entre Av Santa Coloma i St. Joaquim s'identifiquen molts obstacles a la vorera (escocells, pilones), manca d'aparcament i indisciplina en l'estacionament.
- C/ Sant Lluís, s'identifica vorera irregular per l'acció de les arrels d'arbres.

- Escales mecàniques
  - Es recull el parer que les zones on s'hauria de prioritzar la ubicació de noves escales mecàniques és la zona de Santa Rosa i la Can Francesca (Guinardera-Singuerlin) perquè són les zones amb major pendents.

- Passos de vianants
  - Es considera que, sobretot als barris de la perifèria, caldria adaptar-los per a persones amb mobilitat reduïda.
  - Es recull una demanda de millora d'un pas de vianants davant del número 88 del P. Salzereda que està enfonsat.

- Semàfors
  - Es considera que caldria augmentar el temps de pas per als vianants a la majoria. De manera especial es destaca l'existent al C/ Llorenç Serra per accedir a la Plaça de l'Ajuntament.

3) Propostes per a la bicicleta

En relació a la bicicleta les participants en el grup consideren que existeixen dificultats de convivència entre la bicicleta i els vianants en aquells carrers on conviuen, com per exemple l'Av. Santa Coloma o Llorenç Serra. Per aquesta raó es considera adient la proposta que les bicicletes passin a circular per la calçada junt amb el cotxe, tenint la prioritat.

Per solucionar els problemes de convivència que segons les participants, es donen perquè hi ha usuaris de la bicicleta que no respecten els vianants, es considera que caldria augmentar la vigilància i aplicar sancions a qui no respecti les normes.

Els problemes de convivència també es detecten al riu on conviuen ciclistes, vianants, patinadors.
Per altra banda, es manifesta que caldria fomentar l'ús de la bicicleta, per exemple, fent arribar el Bicing a la ciutat.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

4) Propostes per al transport públic

- Les persones participants al grup consideren que caldria mantenir el pas de l'autobús per l'Av. Generalitat. No consideren factible la proposta de traslladar-lo i concentrar-lo a l'Av. Santa Coloma. Es recullen propostes relatives a aprofitar millor l'espai existent a l'Av. Santa Coloma, que facilita la doble filera d'aparcament, per exemple, fent un carril bici.
- Es recull la demanda d'ampliar la freqüència de la línia 81 i de replantejar el seu recorregut, perquè es considera que abans era més ràpid.
- Es proposa que les marquesines de les parades d'autobús haurien de tenir llum i/o digitalitzar la informació de les línies perquè sigui visible durant la nit.
- Es considera que les parades adaptades estan bé, però una persona es fa ressò de la opinió d'alguns veïns que consideren que suposen l'eliminació de places d'aparcament.
- En relació a la connexió amb altres municipis de l'entorn es recull la demanda de millorar la connectivitat en autobús amb Barcelona (zona de Sant Andreu), que ha empitjorat des que es van eliminar les línies 20 i 35.

TALLER PARTICIPATIU DE DEBAT DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Federació Associació Veïns de Santa Coloma de Gramenet

19 DE NOVEMBRE 2015

APORTACIONS DEL GRUP VERMELL

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles, aparcament i mercaderies

- Superilles

El debat al voltant del model de superilles ha estat condicionat per l'actuació de pacificació del trànsit desenvolupada al centre del poble a l'entorn del mercat. En un primer moment les persones participants han entès que el model de superilles havia de suposar replicar aquesta actuació, però a nivell de ciutat, i han manifestat el seu desacord amb aquesta possibilitat, i també amb algunes de les característiques d'aquesta intervenció:

- Una de les persones participants ha fet una reflexió en relació al fet que l'espai públic que s'ha recuperat per al vianant es veu ocupat per altres modes de mobilitat, com per exemple la bicicleta.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- També es reflexiona sobre la impossibilitat de evitar o prohibir l'accés a una zona en concret. En aquest sentit, s'ha fet referència a l'existència de queixes de veïns i veïnes de Santa Coloma que no han pogut accedir-hi per no ser veïns, quan hi havia un motiu important o emergència per a fer-ho. També s'ha comentat que les càmeres ubicades al C/ San Silvestre – C/ Sant Benet no estan en funcionament.
- L'horari de càrrega i descàrrega que comença a les 6:00h del matí provoca molèsties al veïnat.
- Es recull l'opinió que els proveïdors del mercat no poden accedir-hi directament, el que provoca molèsties també al veïnat.
- Es considera que la implementació de mesures de transformació de l'espai públic i de la mobilitat que suposen canvi d'hàbits s'haurien d'implementar de manera progressiva.

• Aparcament

- Segons es recull, es dóna la paradoxa que existeix un problema de manca d'estacionament en superfície, mentre que hi ha moltes places d'aparcament privat que estan desocupades.
- Per altra banda es proposa cercar un sistema que permeti disposar de places d'aparcament per als veïns i veïnes residents a l'interior de les superilles.

• Altres

- Es recull la proposta que al C/Florència, a la zona de Riera Alta, es col·loquin indicacions per accedir a la B-20, perquè es considera que moltes persones es perden quan volen accedir-hi.

2) Propostes per a vianants

• Millora de l'accessibilitat i ampliació de voreres

- Es recull la demanda d'ampliació de voreres a la zona de l'Av. de la Generalitat on s'ha intervingut per retirar edificis.
- També es recull la demanada d'actuar per tal de fer enrere la façana del Bar Pujades a l' Av. Santa Coloma i ampliar la vorera.
- Es recull el parer que el carril de la calçada de la Rambla Sant Sebastià és massa estret. Fins i tot s'ha donat el cas que una ambulància no podia passar perquè un vehicle estacionat no li deixava prou espai de pas.
- No es considera necessària l'ampliació de voreres als C/Verdi i C/Perú.
- Es recull el parer que hi ha zones de pendent on les persones rellisquen a les voreres a causa del desnivell i del material del ferm.

- A la zona del Raval es denuncia que hi ha voreres "tortes" que dificulten l'accessibilitat de les persones.
- En relació a la millora de l'accessibilitat es recull la necessitat d'actuar a alguns passos de vianants, en els quals la rampa d'accés presenta un desnivell de 2 cm. que dificulta l'accés a persones amb mobilitat reduïda (a C/Pompeu Fabra i a C/ Sant Carles)

- Eliminació de pilones i altres obstacles a la via pública

En relació a la retirada de pilones de la via pública hi diferents posicionaments:

- Per una banda, es recull el parer que les pilones són un element de seguretat, i que la seva supressió pot fer augmentar l'accidentalitat.
- També es recull el parer que si es retiren les pilones hi haurà gent que ocuparà l'espai lliure amb el vehicle. Es proposa fer campanyes de civisme per tal de conscienciar per evitar aquesta pràctica, acompanyada d'accions coercitives (multes).
- Per altra banda, hi ha persones que consideren que pot ser una manera de millorar l'accessibilitat, i que la solució no és posar multes a les persones infractores.

Pel que fa a la supressió d'elements de mobiliari urbà es recull:

- C/ Colón, demanda de retirar pals de la llum. Aquesta proposta es fa extensiva a tota la ciutat.

- Terrasses d'establiments d'hostaleria

- Es recull la denúncia de diferents bars que no respecten l'espai assignat a les terrasses a l'Av. Generalitat.
- També es recull la reclamació de tenir en compte la regulació del pas de les bicicletes i de les terrasses de bars en la reforma pendent de l'Av. Llorenç Serra.

- Escales mecàniques

Es recullen diferents motius per prioritzar una o altra zona:

- Per una banda es considera que la zona de Raval hauria de ser prioritària perquè al C/Elcano serien necessàries per accedir al CAP.
- A la zona 1 (Guinardera) es considera que hi ha carrers amb molt de pendent i caldria millorar l'accessibilitat a dos equipaments educatius ubicats a la zona dels carrers Gaspar i Nord.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3) Bicicleta

- Convivència bicicleta i vianant
  - El debat al voltant de la bicicleta es centra principalment en las dificultats que es generen en la convivència dels vianants amb els usuaris de la bicicleta en aquells entorns en els quals comparteixen l'espai:
    - Es recull el parer que és un error la existència de carrils bici segregats en convivència amb els vianants a la vorera, perquè porta a múltiples conflictes i perills per als vianants.
    - Es reclama que el vianant ha de tenir el seu espai propi, i que les bicicletes haurien de circular per la calçada, com a vehicle que són.

- Altres
  - Es recull la proposta de millorar la connectivitat del carril bici a l'alçada de la fabrica de Cacaolat amb el carril bici del riu. En aquest tram coincideixen vianants i bicicletes. Es proposa ampliar el carril bici fins a la fàbrica de la Ferrolan i segregar aquest tram de l'espai dedicat als vianants.
  - A la zona del C/Sardana amb el C/ Àngel Guimerà es considera que és un tram d'especial perillositat per als usuaris de la bicicleta donat que els cotxes arriben amb excessiva velocitat per vèncer el pendent.
  - El grup manifesta el seu acord en fer accessible el Bicing a la ciutat de Santa Coloma, o crear un Bicing de caràcter metropolità.

4) Transport públic

En relació al transport públic les persones participants desenvolupen un breu debat sobre la proposta plantejada en relació a l'autobús per l'Av. Generalitat, amb persones defensores d'una i altra possibilitat. El debat finalitza sense arribar a un acord al respecte.

S'han recollit altres demandes en relació a la millora del transport públic:

- Es recull la demanda de col·locar marquesines, fins i tot als carrers estrets.
- Es considera que hi ha parades que treuen molt d'espai a l'aparcament del vehicle privat, i es considera que aquesta situació es podria millorar posant plataforma d'accés a les parades.
- Es recull la demanda de millorar l'accés als seients en els autobusos petits, perquè són molt alts.

APORTACIONS DEL GRUP VERD

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles, aparcament i mercaderies

La proposta de superilles es veu com un model interessant, i hi ha un acord en general al grup respecte la seva implantació. Es recolza especialment perquè és un model que prioritza mesures en benefici del vianant. De tota manera es recullen alguns dubtes, preguntes i comentaris sobre la seva futura implantació:

- Es proposa prendre mesures per controlar la velocitat a les vies principals, de manera que no es produeixi un augment de la mateixa. En aquest sentit, es recull el parer que a la ciutat hi ha passos de vianants elevats i es proposa estudiar posar-ne més.
- Caldrà també implementar mesures per evitar la doble línia d'aparcament en aquestes vies principals que concentraran el transit, per evitar el seu col·lapse.
- Es consulta/proposa la ubicació d'aparcament dissuasius a les zones perifèriques, per reduir el transit a les vies principals. També es recull una demanda de més places d'aparcaments a les zones comercials de Singuerlín.
- Es planteja si el model de superilles no suposarà una eliminació de places d'aparcament en superfície, que es consideren deficitàries a la ciutat.
- En relació a l'aparcament es recull la preocupació sobre si l'Ajuntament supervisa els guals d'aparcament, perquè es considera que hi ha molts que no tenen el senyal actualitzat. S'identifica un gual problemàtic just en front del C/ Pirineus 48-50.

2) Propostes per a vianants

- Millora de passos de vianants
  - Es proposa que a Singuerlín es col·loquin més ressalts a la calçada perquè hi ha molt risc d'atropellaments.
  - Es proposa que es valorin més mesures per a reduir velocitat a prop de les escoles; per exemple passos elevats...

- Regulació terrasses de bar

Es considera necessari intervenir per a que realment la prioritat sigui el pas/passeig de vianants. Es considera especialment preocupant la situació de l'Av. Pallaresa... *"no es pot ni entrar a casa"* per la ocupació de les voreres. També es considera afectada la Rambla Central fins a Parc Europa. Es té la

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

sensació que en relació al compliment dels permisos (ocupació espai, però també horaris, sorolls, permisos per actuacions...) no es prenen mesures que assegurin el compliment.

- Implantació de semàfors sonors i /o amb comptadors de temps
  - Es considera que hi ha prou semàfors però que no es respecten prou. Es demana parar atenció a la confusió que provoquen entre els usuaris els semàfors d'Av. Pallaresa (rotonda pont B-20)
  - Es reclama un millor manteniment d'alguns semàfors que presenten llums foses i neteja dels semàfors.
  - Es considera que els semàfors que més confusió i sensació de perill generen a vianants són els que tenen direcció recta i opció a girar amb intermitent taronja.

- Escales mecàniques
  - De les zones ratllades (color marró) del plànol es valora prioritzar intervencions a Santa Rosa perquè és de les zones amb més pendent i amb població més envellida. També es considera que la zona de St. Eulàlia / La Bastida sigui valorada com a zona prioritària per a col·locar noves escales mecàniques, perquè hi ha un elevat trànsit de vianants, de manera que si es fan actuacions moltes persones es beneficiarien.
  - Respecte a les escales es recull l'opinió que al c/ Sants, es poden donar situacions d'accidentalitat perquè les persones que surten de l'escala mecànica no tenen prou visibilitat.

3) Propostes per a la bicicleta

El model que es proposa es veu interesant però genera dubtes sobre si la seva aplicabilitat serà possible sense augmentar l'accidentalitat. S'apunta que caldrà veure la seva implantació per poder valorar-lo millor.

4) Propostes per al transport públic

- Es recull el parer que el problema de Santa Coloma a nivell de transport públic és que no disposa d'estació de tren pròpia; es disposa d'estacions als municipis propers (St. Adrià del Besòs, Badalona i St. Andreu) de manera que es considera que cal millorar les connexions amb aquests punts clau.
- Es valoren molt positivament les intervencions que s'han començat a fer en les parades de bus (plataformes) i es proposa es vagin implementant totes les que siguin possibles en un futur immediat. Es proposa que totes les parades de bus puguin disposar d'informació

digitalitzada. Tot i així es recull que en ocasions aquests panells informatius no ofereixen la informació de manera correcta.

- En cap de setmana la línia de bus B-81 baixa molt la seva freqüència de pas.
- S'apunta que el Barri Llatí no està prou ben cobert pel servei de transport públic (bus). Moltes persones veïnes es queixen al respecte.
- Es recull la demanda d'un servei directe de bus a Can Ruti (antiga reivindicació).
- Es recull la preocupació pel fet que al C/ Pirineus, tot i l'existència de pilones, molt sovint el pas dels busos (línies 81 i B15) queda obstaculitzat per la presència de cotxes aparcats de manera incorrecta.

APORTACIONS DEL GRUP BLAU

En el grup Blau s'han aplegat persones que ja havien participat en altres tallers i que han considerat d'interès prendre part de nou, per tal d'aprofundir en algunes de les temàtiques tractades:

1) **Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles, aparcament i mercaderies**

- Superilles
  - Els participants expressen que tenen reserves al respecte de que les vies proposades al projecte com a principals puguin assumir tot el trànsit que hi aniria a parar. També pronostiquen que els veïns amb domicili en aquestes vies principals tindran problemes de soroll i contaminació. En la mateixa línia, els participants exposen que l'objectiu final de reduir l'ús del cotxe serà difícil d'assolir.
  - Es recull la proposta de disposar aparcaments dissuasius a la perifèria de la ciutat per tal que els visitants de la ciutat puguin aparcar els seus cotxes i es desplacin a peu o en transport públic per dins de la ciutat.
  - Pel que fa a les zones verdes, proposen impulsar l'ús d'un disc horari que limiti el temps d'estacionament. Manifesten desgrat respecte la possibilitat que s'implementi un sistema de regulació de l'estacionament basat en tarifes de pagament per temps.
  - En relació a l'aparcament a l'interior de les superilles es recull el parer que cal preveure la possibilitat de deixar places d'estacionament per a vehicles de serveis. En aquest sentit, un dels participants parla també d'aquelles persones que necessiten el vehicle privat per anar a treballar ja que es dediquen, per exemple, a fer instal·lacions o reparacions a domicili. Es

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

proposa cercar algun sistema que permeti que aquests professionals puguin identificar el seu vehicle com si es tractés de vehicles de serveis.

- Una altra qüestió que genera acord és que caldria limitar amb horaris la zona de càrrega i descàrrega.

2) Propostes per a vianants

- A totes les persones participants els sembla bé l'eliminació de pilones.

3) Propostes per a la bicicleta

- Millora de les instal·lacions per bicicletes ja existents

Les persones participants en el grup veuen amb bons ulls de proposta de xarxa ciclable elaborada per part de l'equip redactor. Al mateix temps consideren prioritari arranjar i condicionar aquelles instal·lacions ja existents. Alguns exemples de vies per bicicleta que caldria millorar són:

- Carrer Víctor Hugo: El carril bici que hi ha actualment entre el parc de Can Zam i el principi de les escales no s'utilitza. Un dels participants proposa anul·lar el carril bici actual i en el seu lloc habilitar-hi aparcaments en bateria. El carril bici eliminat caldria reinstal·lar-lo a l'altra vorera. La proposta és acceptada per la resta de participants.
- Els participants valoren que el carril bici existent a l'Av. Pallaresa està en bones condicions i que tan sols caldria millorar-ne la connectivitat amb el carril del carrer Víctor Hugo i instal·lar un pas de bicicletes a l'encreuament, al costat del pas de vianants.
- Es valora que el passeig paral·lel al riu a nivell de carrer, està mancat d'intervencions de millora i manteniment. Especialment es destaca l'existència de moltes arrels d'arbres que han aixecat el paviment i dificulten molt la circulació, fins i tot per als vianants.

- Civisme

- El que més preocupa a les persones participants al grup és la qüestió del civisme per part dels usuaris de la bicicleta i altres ginys no motoritzats (monopatins, patins, ...). Es comenta que cal una major sensibilització a aquestes persones i a la resta de la ciutadania sobre les normes de convivència i respecte a l'hora de circular amb els seus vehicles. Cal treballar per fomentar una cultura de la bicicleta.
- En aquest sentit la primera de les propostes de millora que sorgeix és treballar per la millora de la informació de la ciutadania. Això es podria dur a terme mitjançant la distribució de díptics per part de les botigues freqüentades per ciclistes (aquelles que ofereixen serveis

mecànics de reparació d'aquest vehicle o les de lloguer). Es proposa que aquests díptics recullin la normativa bàsica de circulació i consells de convivència. També es proposa que s'apliquin iniciatives de sensibilització a les escoles i els instituts perquè els més joves siguin coneixedors dels perills i la necessitat de circular adequadament.

- Una segona mesura per fomentar el civisme a l'hora de circular en bicicleta, seria augmentar la senyalització per les bicicletes, informant de velocitats màximes i del tipus de prioritat de circulació en funció de la via en la que es trobin.
- En tercer lloc, tots els participants manifesten el seu acord en introduir i/o augmentar la figura de l'agent de mobilitat. La seva tasca seria informar i advertir a aquelles persones que no compleixen amb la normativa. El grup de participants arriba fins i tot a comentar molt breument la possibilitat que hi haguessin mesures sancionadores per aquells que puguin incomplir la norma repetidament.
- Una quarta proposta recollida seria la promoció d'un cens de bicicletes per tal de poder-ne fer un seguiment i control de les mateixes.

- Altres qüestions
  - Es recull la proposta d'augmentar l'oferta d'aparcaments per a bicicletes.
  - Es recull la proposta d'habilitar interconnexions entre els carrils bicis ja existents.
  - Al respecte de la possibilitat que les bicicletes puguin circular en doble sentit a l'interior de les superilles els veïns expressen que els sembla que actualment això seria molt perillós ja que el civisme no és prou present. En cas de que aquesta proposta es dugués a terme seria primordial senyalitzar-ho pertinentment.

4) Propostes per al transport públic

No s'han recollit valoracions al respecte.

5) Altres qüestions

- Arbrat
  - Les persones participants manifesten acord amb les últimes accions dutes a terme als carrers de Camprodon i Sant Antoni, on s'han eliminat els arbres que hi havien. Així mateix expressen preocupació pel carrer Rafael de Casanova i la seva voluntat de condicionar aquest carrer per tal que tots els tipus de mobilitat puguin conviure amb els arbres existents. Una de les mesures proposades per recolzar aquesta idea seria tapar els escocells dels arbres amb cautxú (com el dels parcs infantils, que és permeable i permet caminar pel damunt).

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Tots els participants reivindiquen que no s'ha d'eliminar cap arbre i que, en cas de que es faci, cal substituir-lo amb un tipus d'arbrat que no creixi massa en diàmetre i les arrels dels qual no perjudiqui les voreres.

- Altres
  - Un dels participants expressa que seria molt positiu si es pogués realitzar una sessió participativa a peu de carrer per tal de comentar in situ la viabilitat de les propostes recollides al pla de mobilitat.
  - Un altre dels participants també comenta que seria molt adequat fer un planejament de mobilitat pels sistemes d'emergències de la ciutat ja que segons li sembla es tracta d'una qüestió que actualment no està del tot resolta.

TALLER PARTICIPATIU DE DEBAT DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Professionals i usuaris del transport

26 DE NOVEMBRE 2015

APORTACIONS DEL GRUP VERMELL

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles, aparcament i mercaderies

- Superilles

La proposta de superilles es ben vista per les persones integrants del grup, sense fer cap aportació.

2) Propostes per a vianants

- Millora de l'accessibilitat

Es recull la demanda de millora de l'accessibilitat i retirada d'elements del mobiliari urbà a:

- C/ Roger de Flor (fer de plataforma única i per a vianants)
- Lluís Vives (pals de la llum)
- C/ Garcilaso de la Vega (voreres estretes i pals de la llum)
- C/ Anselm Rius (vorera estreta)

Per altra banda, es recull la demanda de més bancs per a les persones grans a la via pública.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Millora de la seguretat per a vianants

Es recullen diferents testimonis de punts en els quals caldria realitzar algun tipus d'actuació per millorar l'accessibilitat i la visibilitat dels vehicles a motor, i així millorar la seguretat per a tothom:

- Millorar l'accés en vehicle privat des del C/ Sant Joan a Av. De la Generalitat.
- A la confluència del C/ Garcilaso de la Vega amb C/ Menorca es demana prohibir l'aparcament de cotxes perquè es limita la visió a conductors i vianants, i es punt amb perillositat.
- L'accés en vehicle des del Passatge Irlanda al C/ Irlanda és perillós per manca de visibilitat.
- A la rotonda del Pont del Molinet es destaca que hi ha manca de visibilitat per la situació de la publicitat de la marquesina de l'autobús i es demana que aquest element sigui transparent.

- Eliminació de pilones

- En cas que no siguin retirades les pilones que es troben a les voreres en els carrers que són incorporats en els trajectes de la cavalcada de Reis i en la rua de Carnaval, es proposa que siguin substituïdes per pilones de goma/plàstic, per tal d'evitar que els professionals d'emergències (Ambulàncies, bombers, policia, protecció civil) s'evitin cops amb les mateixes.

Pel que fa a la supressió d'elements de mobiliari urbà es recull:

- C/ Colón, demanda de retirar pals de la llum. Aquesta proposta es fa extensiva a tota la ciutat

- Escales mecàniques

Les persones integrants del grup manifesten que consideren una millor solució la posada en marxa de més línies d'autobús, que no pas la ubicació d'escales mecàniques, a les zones amb dificultats d'accés per la presència de forts pendents. Es destaca que les escales són habitualment en un sentit i en canvi el transport públic facilita un millor accés.

En cas d'haver de col·locar més escales mecàniques consideren que la zona més idònia seria el C/Núria a la zona de Santa Rosa, perquè és una zona molt densa en habitants.

- Regulació terrasses de bar

Les persones integrants del grup manifesten que les terrasses de bar ocupen un major espai del que tenen destinat, limitant l'espai dels vianants, i que caldria que existís una regulació que es faci complir, doncs es tracta d'espai públic que s'està utilitzant de manera privada.

- Semàfors

Es recull les següents demandes:

- Ampliar el temps de pas per als vianants al semàfor que hi ha al P. Llorenç Serra entre Av. De la generalitat i la Pl. De la Vila. Es considera que és curt per a l'elevat volum de vianants que passen.
- L'accés del C/Francesc Macià a Av. Pallaresa disposa d'un semàfor intermitent que es considera molt curt per al pas dels vehicles.

3) Bicicleta

Les persones integrants del grup consideren que caldria provar en algun punt concret la implementació de la proposta de l'equip redactor envers a la convivència de la bicicleta en doble sentit de circulació amb el vehicle privat a la calçada dins de les superilles. Es planteja que h i ha la possibilitat que augmenti l'accidentalitat i per aquesta raó es recomana fer proves pilot. Si que consideren factible la proposta amb la bicicleta en el mateix sentit de la marxa que els vehicles a motor.

En relació a la bicicleta també es recull:

- Proposta de limitar la velocitat al carril bici del riu, i també posar senyalitzacions per cedir el pas a vianants en el pas dels col·lectors. Es destaca que alguns usuaris de la bicicleta van a velocitats de fins a 60 km/h en aquest carril bici.
- Implantació d'un registre municipal de bicicletes
- Ubicació d'aparcaments tipus Bicibox a punts d'intercanvi modal.
- La possibilitat d'implantar un servei de Bicing amb els municipis de l'entorn es veuria bé, tot i que caldria tenir en compte que moltes persones usuàries l'utilitzarien només per b de la muntanya, de manera que caldria implementar mesures per evitar aquesta pràctica.
- Es proposa millorar els accessos en bicicleta a Barcelona, especialment en la connexió amb la zona de La Maquinista.
- Es recull la proposta de eixamplar la carretera de La Roca fent un carril per a vianants i també per a les bicicletes.

- Convivència bicicleta i vianant
  - El debat al voltant de la bicicleta es centra principalment en las dificultats que es generen en la convivència dels vianants amb els usuaris de la bicicleta en aquells entorns en els quals comparteixen l'espai. Es recull el parer que és un error la existència de carrils bici segregats en convivència amb els vianants a la vorera, perquè porta a múltiples conflictes

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

i perills per als vianants. Es reclama que el vianant ha de tenir el seu espai propi, i que les bicicletes haurien de circular per la calçada, com a vehicle que són.

- Aparcaments per a bicicletes
  - En relació a l'aparcament per a bicicletes es recull la proposta d'ubicar més aparcaments propers a equipaments com per exemple els jutjats o prop de centres i espais comercials.
  - També es recull la proposta d'habilitar aparcaments per a bicicletes en els aparcaments soterrats de la ciutat.

En relació a la bicicleta i també altres usuàries, es recull la demanda d'ampliar l'horari d'accés al riu, sobretot a l'hivern.

4) Transport públic

El debat en relació a la possibilitat de modificar el pas de l'autobús per l'Av. Generalitat, es considera que és preferible mantenir la situació actual. El pas de l'autobús per l'Av. Santa Coloma generaria diferents inconvenients:

- Pèrdua de connectivitat amb el metro
- Es preveu saturació d'una via que passaria a ser via principal i en canvi només disposaria d'un carril per al vehicle privat.

Respecte al transport públic es recullen altres demandes de millora:

- Millorar l'accessibilitat a la parada d'autobús de la zona d'Esperit Sant, on hi ha un graó elevat que dificulta l'accés.
- Es proposa augmentar la mida de la lletra de la informació disponible a les parades d'autobús.
- Unes veïnes de la zona del C/ Garcilaso de la Vega qüestionen els canvis implementats al recorregut d'algunes de les línies que donen servei al barri. En concret consideren que el servei ha empitjorat en el C/ Roger de Flor, des que s'ha traslladat la parada d'autobús, obligant a persones amb dificultats de mobilitat a desplaçar-se més distància a peu en un lloc amb forta pendent, per tal d'agafar la línia 30 que els permet accedir al CAP. Es recull la proposta d'estudiar la recuperació de la parada anterior o de col·locar una de nova. També es recull la demanda d'estudiar la possibilitat de modificar el traçat del recorregut de la línia 81, per tal de poder disposar de dues línies de pujada, facilitant l'accessibilitat de les persones grans al CAP.

- Es planteja la possibilitat de fusionar les línies 30 i 31 per tal de millorar la freqüència entre els extrems que uneixen les dues línies (Montgat i Singuerlín).
- Es recull la demanda de millorar el paviment al C/ Còrdova doncs el pas de l'autobús ha malmès el ferm.
- Es recull la proposta de normalitzar i integrar la línia "500" de Sagalès (interurbà), incloent les parades que realitza a la ciutat al plànol de la xarxa de transport públic de la ciutat.
- Es proposa estudiar la possibilitat que les línies d'autobús que s'aturen davant de l'Esperit Sant puguin finalitzar després de la rotonda per tal d'augmentar el servei als habitants d'aquella zona i millorar la circulació.

APORTACIONS DEL GRUP VERD

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles, aparcament i mercaderies

Les persones integrants del grup manifesten de manera consensuada que el projecte superilles es un model interessant, i es veu positivament la seva implantació. De tota manera es recullen alguns dubtes, preguntes i comentaris sobre la seva futura implementació:

- Per una banda es qüestiona que es pugui aplicar de la mateixa manera, independentment de l'orografia específica d'alguns barris, i també es qüestiona la diferent grandària de les superilles. Es recull el suggeriment de fer estudis per a garantir la "homogeneïtzació" del model en quant a la definició dels límits de les superilles.
- També s'exposa la preocupació per conèixer de quina manera afectarà el model a la velocitat comercial de les línies de bus i a la intermodalitat (afectació sobre transbordaments Metro - Bus).
- Es recull el parer d'un professional del taxi: Si el Mercat Segarra ha estat una experiència pilot de la futura implementació del model de superilles, existeix la percepció entre els taxistes que el control de l'accés a l'àrea restringida ha estat un control molt passiu i reduït.
- Es manifesta la preocupació que en el model plantejat les vies principals es puguin saturar. De fet s'exposa que molta gent utilitza "les dreceres" per escapar de certes saturacions de trànsit puntuals a les artèries principals.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- S'apunta que cal considerar les afectacions a les persones que viuen en aquests carrers principals.
- Es suggereix fer un estudi del trànsit "com cal", per evitar que aquest pugui convertir-se en un bon model amb una dolenta aplicació.
- S'apunta que si l'objectiu es pacificar vies i carrers, cal estudiar molt bé la intermodalitat i la convivència dels diferents medis amb mesures que facilitin entendre el sistema / model.

2) Propostes per a vianants

- Es recull la demanda d'analitzar la possibilitat d'ubicar la senyalètica d'orientació i informació als vianants per tal de crear itineraris.

3) Propostes per a la bicicleta

- Les mesures relacionades amb la nova xarxa de carrils bici es valoren amb sentit i adequades ja que estan dissenyades amb l'eix riu com a referent.
- En la convivència vehicles- vianants- transport públic-bicicleta es percep que ha anat en augment l'incivisme dels usuaris de la bicicleta, especialment pel que fa a les velocitats i els usos inadequats de voreres i carrils de calçada (inclòs carril bus).
- Es recolzen les mesures per a potenciar l'ús de la bici però es proposa que vagin acompanyades de propostes per al foment del civisme i la regulació de les conductes inapropiades, com per exemple circulació caòtica per allà on sigui, no respectar els semàfors, altes velocitats...
- Es considera que els carrils bici de 2 sentits necessiten d'una molt bona senyalització, especialment a les entrades. En cas que es realitzi una prova pilot, prèvia a la seva implantació, el primer que cal és treballar molt bé l'estètica del carrer i la senyalització.
- Cal tenir en compte que una excessiva regulació a l'espai públic en relació a la mobilitat de vegades provoca que la gent estigui menys pendent del que passa al seu voltant incrementant-se l'accidentalitat.
- Es proposa estudiar reduir les restriccions horàries del Parc del riu Besòs. El carril bici al seu pas per la llera del riu hauria de ser una via ordinària.
- Es creu oportú estudiar la implantació del Bicibox. A Santa Coloma es reuneixen les condicions per a implantar aquest sistema que permet evitar que els aparcaments de bici no interfereixin a les voreres i es donen més garanties enfront els robatoris.

4) Propostes per al transport públic

En relació al transport públic s'han recollit les següents valoracions:

- Pas de l'autobús per l'Av. Generalitat:
  - El posicionament respecte mantenir el pas de l'autobús per l'Av. Generalitat és unànime.
  - Respecte al límit de velocitat existent en aquesta via per als autobusos es recull que els conductors coneixen i respecten la limitació.
  - Es destaca que en alguns punts l'amplada de l'Av. Santa Coloma és insuficient (especialment a l'alçada de Torre Valldovina).

- Es recull la demanda de plataformes noves a les parades de l'autobús, accelerant la implantació de les que estan pendents de renovació.
- Es consideren prioritàries les actuacions sobre accessibilitat a les parades de bus.
- Es reclama que a l'Av. Trias es miri de combinar millor la seqüència semafòrica sense esperar tot el cicle, coordinant amb el pas de vianants.
- Una persona participant expressa el seu recel respecte a les plataformes úniques, que, tot i tenir l'avantatge d'obrir espais segurs a vianants, representen una dificultat per als conductors de bus. Entre d'altres coses, es planteja:
  - què fer quan "es planten" vianants al pas del bus?
  - Com afecten "les puntes de trànsit" de vianants a la velocitat comercial de les empreses de transport?
  - Es considera necessari estudiar l'increment de la "perillositat".
  - Importància d'una bona il·luminació en aquests carrers.
- Es recull la preocupació pel fet que els busos de llarg recorregut passen en ocasions per carrers amb una amplada reduïda, el que pot afectar als vianants.
- Es planteja que seria important prendre mesures – més enllà del carril bus que s'ha mostrat insuficient - per garantir les velocitats comercials: millores en la semaforització i prioritats dinàmiques acompanyades de petites decisions – mesures compensatòries - combinades.
- Es destaca el problema de la doble fila de l'Av. Santa Coloma en que totes les persones coincideixen que cal fer intervencions més efectives.
- Es valora molt positivament l'esforç de l'Ajuntament pel que respecta a les parades de bus de les línies 22 i 25.
- Es valora que tota la ciutat està ben coberta de serveis de transport públic, encara que sempre es pot millorar.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- Una persona reclama un recorregut alternatiu per a la línia 81, doncs els canvis realitzats afecten de manera negativa als veïns.

4. Síntesi de resultats dels grups de debat

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

En aquest apartat es presenten de manera resumida els principals posicionaments i idees força desenvolupats per les persones participants durant les sessions de debat de la proposta de mesures. La major part d'elles són en bona mesura compartides per bona part de les participants en el conjunt de sessions realitzades.

1. Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

En relació a la proposta de superilles com a model d'estructura urbana del futur del municipi, la major part de les persones participants a totes les sessions deliberatives han manifestat el seu suport a la proposta. Es considera que, almenys idealment, és una proposta atractiva que pot a ajudar a millorar la transformació de Santa Coloma en ciutat residencial i fer-la més atractiva.
Malgrat aquest posicionament positiu envers el model, es plantegen diferents dubtes al voltant de la seva implementació, així com propostes per tal de fer-la viable:

- Es recull preocupació per si el model a implementar serà com el que existeix a la zona centre (Mercat Segarra), perquè aquest és molt limitador de l'accés en vehicle privat, i en general no s'estaria d'acord amb un model similar.

- En relació al traçat de les superilles es qüestiona la necessitat de generar superilles a les zones que són bàsicament residencials i en les quals el trànsit és majoritàriament dels veïns, i hi ha un trànsit de pas reduït. Es planteja si és convenient implantar aquest model a tota Santa Coloma, especialment a llocs amb carrers estrets, amb manca d'accessibilitat, en els quals el trànsit motoritzat és reduït.

- També es recull el parer que hi ha algunes superilles que són excessivament grans en comparació amb la resta, per exemple les número 14 o 18.

- Es plantegen dubtes sobre la convivència pacífica dels diferents modes de transport en un mateix espai. Aquesta vessant de la proposta genera dubtes de la seva aplicabilitat sense augmentar la perillositat i l'accidentalitat.

- La proposta de concentrar el trànsit rodat per unes determinades vies, genera el dubte de si suposarà un col·lapse de les vies principals. També es recull la preocupació perquè pugui suposar un augment de la contaminació atmosfèrica i acústica en aquells carrers considerats com a xarxa viària principal i secundària, amb les conseqüents molèsties per al veïnat. Es

recullen propostes d'implementar mesures per controlar la velocitat a les vies principals i evitar la segona línia d'aparcament, per evitar el seu col·lapse.

- Es considera que caldrà cercar solucions a la problemàtica de l'aparcament que es preveu que pugui veure's reduït amb les mesures proposades que suposin una pèrdua de places d'aparcament en superfície. En aquest sentit es plantegen propostes:
    - cercar un sistema que asseguri a les persones residents la possibilitat d'aparcament, principalment que no sigui de pagament.
    - Manteniment de places d'aparcament per a persones amb discapacitat funcional, i també per als professionals de serveis
    - Augmentar l'oferta d'aparcament per a motos en calçada, perquè aquestes mesures provocaran un augment del parc de motocicletes, donat que la població substituirà cotxes per motos
    - Provisió d'aparcaments dissuasius a la perifèria de la ciutat.

- També es recull la preocupació per no reduir els espais de càrrega i descàrrega, tot i que en general es considera que cal que aquesta estigui regulada, limitada de manera horària i amb uns horaris que no destorbin al veïnat.

- Es considera que modificar hàbits és difícil i es recomana que la implantació del model sigui progressiva, per tal que tothom tingui temps d'adaptar-s'hi. En aquest sentit es recomana millorar la comunicació als veïns i veïnes de la implantació de noves mesures, les millores i les novetats, per tal de maximitzar el seu impacte i minimitzar les incomoditats.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

2. Propostes per a vianants

- Les persones participants manifesten majoritàriament el seu acord amb eliminar de la via pública elements que dificultin la mobilitat dels vianants. En el cas de l'eliminació de les pilones es considera que caldria implementar mesures per evitar la potencial indisciplina en l'estacionament que es pugui generar si desapareixen: fer campanyes de civisme per tal de conscienciar per evitar aquesta pràctica, acompanyada d'accions coercitives (multes).
- També es planteja que la supressió de les pilones pot generar sensació d'inseguretat en els vianants a determinats carrers estrets, si es manté el pas de vehicles, i per tant es reclama fer encara més visible la prioritat dels vianants sobre els vehicles.
- Es reclama que a la ciutat no existeix cap itinerari amb accessibilitat adaptada per a persones amb diversitat funcional en matèria de mobilitat, no només per la quantitat d'elements que contenen les voreres sinó també per una manca de planificació integral. Sobretot els barris de la perifèria es senten descuidats en relació a l'accessibilitat als carrers.
- Es considera molt important que l'Ajuntament actuï amb rigor per tal de fer complir la normativa que regula els permisos d'ocupació d'espai públic (terrasses de bars i restauració). Es recullen testimonis d'ocupació de la via pública més enllà dels límits establerts, el que dificulta la mobilitat dels vianants.
- S'ha expressat la demanda d'ampliar el temps de pas per a vianants en determinats semàfors. També s'han recollit demandes per millorar el seu manteniment.
- Es recull la proposta que tots els passos de zebra per a vianants es facin en ressalt, i la necessitat de fer accessibles els que no ho són. Preocupa la manca de manteniment d'aquests tipus de passos en els quals sovint hi ha forats que són una dificultat afegida.
- Sobre el projecte de camins escolars es recull acord general respecte que les actuacions poden ajudar a pacificar les àrees pròximes als centres escolars, i també es veuen positivament com a actuació que suma per fer entorns comercials més atractius i amables. Es proposa que es valorin més mesures per a reduir velocitat a prop de les escoles; per exemple passos elevats...
- En relació a quina àrea de Santa Coloma s'hauria de prioritzar la ubicació de noves escales mecàniques hi ha diferents posicionaments. Tot i així, es pot concloure que per prendre una decisió al respecte cal analitzar diferents factors: densitat poblacional, edat de la població, presència d'equipaments atractors de mobilitat, grau de pendent. Com a alternativa a les

escales mecàniques es recull la proposta de valorar la possibilitat de col·locar ascensors i també d'ampliar el servei d'autobusos.

- Es recull la proposta de fer un accés per a vianants i bicicletes al Polígon Industrial del Bosc Llarg. Existeix un camí que s'ha generat de manera espontània al marge de la carretera de La Roca, i almenys caldria fer una actuació per a millorar-lo.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3. Propostes per a bicicletes

El model plantejat en relació a la implantació de la bicicleta com a mode de transport es considera majoritàriament adient pels condicionats estructurals de la ciutat, que no permeten disposar d'una xarxa de bicicleta segregada.

Tot i així, la proposta de convivència a la calçada de cotxe-vianant-bicicleta, amb prioritat de vianants i bicicleta, planteja dubtes en relació a un potencial augment de la inseguretat i l'accidentalitat entre vianants i usuaris de la bicicleta. Es considera que per dur a terme aquesta proposta caldria enfortir la convivència dels diferents usuaris, deixant clar que el vianant té la prioritat sobre la resta de modes de mobilitat, fer campanyes per a treballar l'incivisme i disposar mitjans per a millores en la senyalització. Els dubtes es generalitzen sobretot en el cas del doble sentit de circulació de la bicicleta en la calçada en determinades vies. S'apunta que caldrà veure la seva implantació per poder valorar-lo millor i per tant es proposa fer inicialment alguna prova pilot.

La convivència de diferents modes de mobilitat es planteja com a complexa, sobretot perquè s'identifica una actitud incívica en algunes persones, sobretot una part de les persones usuàries de la bici que no respecten els drets dels vianants. Per tal d'evitar l'incivisme es planteja:

- Eliminar els carrils bici segregats a la vorera
- Desenvolupar campanyes informatives i educatives.
- Implementar mesures de millora de la senyalització, especialment la horitzontal, tant als vials a dins de les superilles, com als carrils bici existents, sobretot al riu.
- Dur a terme mesures de supervisió, vigilància i sancions. Es considera important fer complir la normativa de circulació d'aquests vehicles: timbre, llums, casc, etc...
- Establir un registre municipal de bicicletes

En relació a la bicicleta es recullen algunes demandes:

- Arranjar i condicionar aquelles instal·lacions ja existents.
- Necessitat de millorar la connexió en bicicleta amb els municipis de l'entorn proper, integrant el sistema Bicing, o creant una xarxa per a bicicleta compartida i millorant els accessos en bicicleta als ponts que connecten amb Barcelona (Potosí i Llorenç Serra).
- Creació de la figura de l'agent de mobilitat.
- Ampliació dels horaris d'obertura d'accés al riu.
- Proposta de limitar la velocitat al carril bici del riu, i també posar senyalitzacions per cedir el pas a vianants en el pas dels col·lectors.

- Es proposa estudiar la possibilitat de fer un pont més sobre el riu, només per a bicicletes i vianants, a l'alçada de Ferrolan – Trinitat.
- Actuacions per millorar la mobilitat de les bicicletes a l'Av. Salzereda
- Incrementar els aparcaments per a bicicletes, sobretot a prop d'equipaments i espais comercials.
- Es proposa millorar la connectivitat del carril bici a l'alçada de la fabrica de Cacaolat amb el carril bici del riu.
- Ubicació d'aparcaments tipus Bicibox a punts d'intercanvi modal.
- De la mateixa manera que en el cas dels vianants, es proposa millorar l'accés al Polígon Industrial del Bosc Llarg, o bé mitjançant la creació d'un camí paral·lel a la carretera o bé ampliant el carril bici del riu, i fent-hi un accés.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

4. Propostes per al transport públic

El debat de la possibilitat de traslladar l'autobús de l'Av. Generalitat i concentrar-lo a l'Av. Santa Coloma finalitza en tots els grups amb una àmplia majoria de persones que consideren que no s'hauria de modificar la situació actual. El pas de l'autobús per l'Av. Santa Coloma generaria diferents inconvenients:

- Pèrdua de connectivitat amb el metro
- Es preveu saturació d'una via que passaria a ser via principal i en canvi només disposaria d'un carril per al vehicle privat.

Altres demandes en relació al transport públic són:

- S'apunta el fet que el traçat de les línies 81, 83 i 30 no facilita l'accés dels veïns de la zona. Es recull la demanda de modificar els trajectes permetent accedir en autobús fins al final del Carrer Garcilaso de la Vega, passant per l'Av. Ramón Berenguer IV.
- En relació al transport públic es recull la proposta d'estudiar la possibilitat que s'habiliti un servei de bus-llançadora des del metro Singuerlín cap als barris de la muntanya.
- Respecte el transport públic es reclama una millora en la connectivitat en autobús amb altres municipis de l'entorn.
- Es proposa ampliar el nombre de marquesines i que aquestes disposin de llum i/o digitalitzar la informació de les línies perquè sigui visible durant la nit.
- També es recull la demanda d'ampliar les parades amb plataformes d'accés.
- Es recull la demanda d'un servei directe de bus a Can Ruti.

5. Avaluació dels tallers deliberatius

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Tot mecanisme participatiu representa un procés educatiu en el que els agents implicats posen en pràctica una nova forma de treballar i relacionar-se per tal de construir conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació de les sessions deliberatives és un dels mecanismes que permeten recollir indicadors de la seva qualitat i així implementar millores en els processos participatius. L'objectiu de l'avaluació és doncs, identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades.

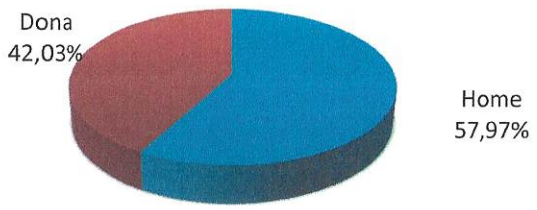
Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari que, complimentat voluntàriament pels participants a l'acabament del taller ens permet avaluar diferents aspectes del mateix.

PERFIL DELS PARTICIPANTS

S'han recollit les valoracions d'un total de 74 persones, tant representants d'entitats del municipi, com també persones que han assistit a títol individual.

- **Sexe**

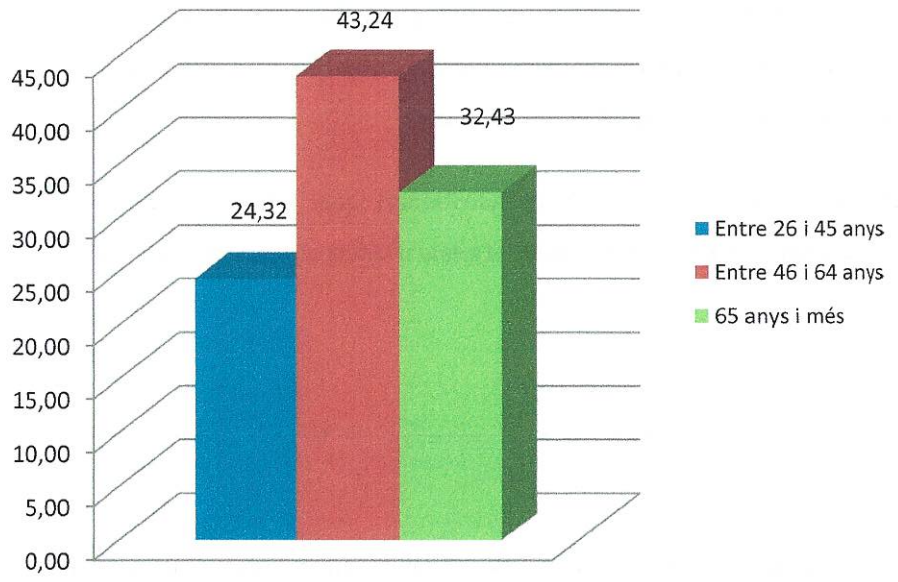
El 42,03% de les persones que han participat i han fet valoració del taller han estat dones, mentre que el 57,97% han estat homes.



Base: 69 persones

- **Edat**

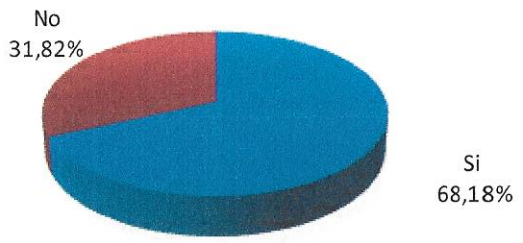
En relació a l'edat de les persones que han completat el qüestionari de valoració, majoritàriament han estat persones d'edats compreses entre els 46 i 64 anys.



Base: 66 persones

- **Pertinència a entitats**

El 68,18% dels participants són representants d'entitats del teixit associatiu de Santa Coloma.



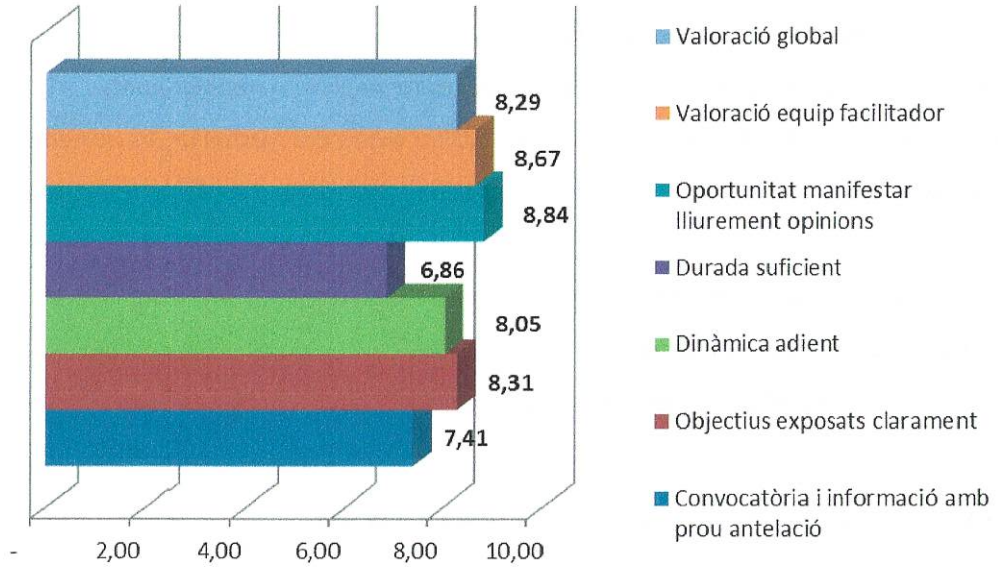
Base: 66 persones

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

VALORACIONS DELS PARTICIPANTS

- **Valoracions mitjanes**

El següent gràfic recull les valoracions mitjanes assolides per cada un dels aspectes avaluats pels participants en una escala compresa entre 0 i 10 punts:



Base: 74 persones

La ***valoració global*** dels participants en relació amb el fet d'haver pres part en els tallers deliberatius ha estat positiva, assolint una nota mitjana de 8,29 punts sobre 10 punts possibles.

Totes les mitjanes de les variables avaluades han assolit resultants que superen els 6,5 punts en l'escala compresa entre 0 i 10 punts. La puntuació més baixa ha estat la ***Durada de les sessions de treball*** que s'han considerat no adequada per a un 13,5% de les persones participants que l'han valorada per sota de 5 punts, i ha assolit una nota mitjana de 6,86 punts.

L'aspecte que ha rebut una millor valoració ha estat la **Possibilitat de manifestar lliurement les pròpies idees**, assolint una nota mitjana de 8,84 punts. En segon lloc apareix ***La valoració de l'equip dinamitzador*** i en tercer lloc la ***Claredat en l'exposició dels objectius de la sessió.***

- **Aspectes a millorar**

Entre les demandes recollides per tal de millorar futures sessions de debat destaquen els següents comentaris:

EN RELACIÓ AL CONTINGUT

- *Concretar més els temes i seleccionar-ne menys*
- *Afegir exemples de mobilitat d'altres ciutats que són excel·lents*

EN RELACIÓ AL TEMPS I LES DINÀMIQUES

- *Ajustar-se a l'horari d'una forma més estricta*
- *Exposar punts de cada apartat abans d'iniciar per evitar duplicar o trepitjar punts*
- *Fer més publicitat dels documents de suport. Facilitar temps per a estudiar prèviament el doc de propostes*
- *Horari*
- *Més sessions per a poder treballar amb més detall*
- *Manca temps per a debatre temes*
- *Que la persona que dinamitzi conegui Santa Coloma*

EN RELACIÓ A TEMES I ASPECTES QUE NO S'HAN POGUT TRACTAR

- *Ampliar debat sobre soroll i contaminació*
- *El tema bicicletes que no ha donat prou temps*
- *Tractar sobre l'arbrat*
- *Visibilitat a les cruïlles: millorar posant aparcament de bicis i motos.*
- *Reduir semàfors potenciant senyalització horitzontal i vertical*
- *Posar més semàfors amb accionament manual per a vianants.*
- *Deixar ben clara la prioritat de pas a c/ Irlanda - Rbla. Sant Sebastià*

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

6. Sessió de retorn de resultats

El dia 11 de Febrer de 2016 s'ha organitzat una sessió de retorn de resultats i de recull de valoracions del procés participatiu del PMUS, oberta a la ciutadania. La celebració d'aquesta sessió s'ha realitzat a la Biblioteca de Singuerlín i s'ha registrat la participació de 43 persones a la mateixa.

Aquesta sessió ha estat incorporada com un dels espais deliberatius del procés participatiu del PAM 2016-2019 de Santa Coloma de Gramenet, per tal d'elaborar propostes relacionades amb la millora de la mobilitat a la ciutat.

La sessió s'ha dividit en dues parts:

1. La primera ha estat de caràcter informatiu, i ha tingut com a objectiu fer un retorn dels resultats del procés de redacció i participatiu del PMUS, realitzat per les empreses CINESI i EDAS.

2. La segona part ha estat de caràcter deliberatiu i valoratiu de la proposta definitiva del PMUS, conduït per l'empresa EDAS. Metodològicament s'han organitzat dos tallers dinamitzats per personal de l'empresa externa de participació ciutadana. Un d'ells ha servit per debatre i valorar entre persones que havien pres part anteriorment en els tallers deliberatius del procés. El segon ha aplegat a persones que no havien pogut participar anteriorment en el procés. A cada un dels grups s'han recollit valoracions del resultat del procés, així com noves propostes d'actuació, susceptibles de ser incorporades al document del PMUS que haurà de ser aprovat pel Ple Municipal.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

APORTACIONS DEL GRUP 1: ANTICS PARTICIPANTS

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

Es recullen diferents valoracions de caràcter diagnòstic i de caràcter propositiu:

a) Excés de velocitat

- Es manifesta preocupació per l'excés de velocitat a la que alguns cotxes circulen per la ciutat, sobretot a zones i hores en que hi ha menys vigilància per part de la Guàrdia Urbana (canvi de torn dels agents, hores nocturnes...).
- Al carrer Francesc Moragues amb carrer de Sant Joaquim els cotxes baixen a molta velocitat, i es proposa instal·lar-hi un semàfor.
- Al carrer Pirineus, davant de l'escola Tanit, hi ha un pas elevat on no es respecta la velocitat.
- A l'avinguda Ramón Berenguer a l'alçada del número 62 hi ha un ressalt molt gastat pel pas de vehicles.

- Es recull una valoració positiva en relació a una mesura presa al carrer Jacint Verdaguer per tal de reduir la velocitat del trànsit: instal·lació d'una plataforma que fa que el bus s'aturi enmig del carrer perquè hi pugi i hi baixi el passatge, obligant així a la resta de cotxes del seu darrere a aturar-se també. Es comenta que aquesta mesura es podria dur a terme en més punts.

b) Aparcament

- Existeixen guals que estan anul·lats però que semblen vigents, de manera que es proposa que siguin actualitzats.
- Es proposa la prohibició d'aparcar a les autocaravanes a dins de la ciutat, donat que ocupen espai d'estacionament que poden ocupar els cotxes.
- Es recull la valoració que caldria implementar mesures per evitar la indisciplina en l'aparcament de cotxes a les zones destinades a l'aparcament de motocicletes i a sobre de les

voreres. També es recull intervenir en la indisciplina d'aparcament de camions a la zona de La Caixa, al costat de l'Ajuntament.

- Al costat de l'Ajuntament, a on hi ha La Caixa hi ha un problema d'aparcament ja que els camions hi aparquen tot i tenir un pàrquing molt a prop.

c) Millora xarxa bàsica

- Es recull la demanda de millorar i arreglar l'asfalt al Passeig Alameda. Concretament davant del número 89 hi ha un forat perillós davant del pas per creuar el riu, provocat pel gran volum de vehicles que hi passen.

2) Propostes per a vianants

- Es recull la demanda d'un veí del districte 5 respecte a quin termini està previst per a la millora de les voreres i els asfalts del seu districte. Argumenta que allà on viu els vianants han de caminar pel mig del carrer degut al mal estat de les voreres. Explica que hi ha voreres molt elevades i per tant es fa molt incòmode caminar-hi. Els locals queden molt elevats al respecte del carrer, caldria elevar tota la vorera per fer-les més planes. Al carrer Aragó cantonada amb carrer Balears hi ha una mica d'escala al costat d'una pendent, que és molt perillosa per a persones amb mobilitat reduïda, sobretot si s'ha de passar amb cadira de rodes o cotxet és molt perillosa.
- Es recull el comentari que el carrer Milà i Fontanals entre Irlanda i fins a Beethoven resulta impracticable per les persones que pretenen circular-hi caminant amb un carro o un cotxet degut al gran nombre de guals que hi ha: Es demana que es reguli d'alguna manera o que si més no, s'apliqui la legislació vigent.
- Al carrer Sardà/Cerdà (?) hi ha un parc amb sorra (els veïns no recordaven el nom, com a indicació està al costat d'una residència i d'un centre de dia) que s'escampa fora del parc i fa relliscar a les persones que caminen per les rodalies. A més, les escales mecàniques que queden al costat d'aquest parc s'espatllen sovint degut a la sorra que hi arriba.
- Un representant de l'Associació de Veïns Serra Marina pregunta al respecte de la proposta de posar escales mecàniques a l'Avinguda Primavera a tocar amb el carrer Cervantes. Addueix que el PMUS no es prou concret i per tant, encara no sap si s'hi instal·laran escales. L'equip redactor del projecte li respon que encara no hi ha hagut un consens sobre quins són els punts on cal instal·lar escales mecàniques amb més urgència i que per tant, faran un estudi més en profunditat per tal d'establir prioritats.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3) Propostes per a la bicicleta

En el grup es recull el debat al voltant de la bicicleta i de la convivència dels ciclistes amb altres modes de transport. Es recull el parer prou general, que hi ha ciclistes que no respecten la normativa. Es recull el parer que l'Avinguda de Santa Coloma és un punt especialment conflictiu pel que fa a la convivència entre vianants i bicicletes.

Es proposa que la Guàrdia Urbana pugui fer més accions informatives a les persones infractores i, si cal, també sancionadores. Al respecte d'aquest punt, un dels veïns reflexiona sobre si realment és útil que la Guardia Urbana realitzi sessions informatives a les escoles ja que actualment ja hi ha força usuaris del cotxe que han assistit a aquest tipus de sessions i el incivisme al volant no ha disminuït. Es comenta que l'única alternativa és, potser, la sanció.

Es genera debat al voltant de la no obligatorietat de l'ús de casc pels ciclistes adults. Un dels arguments a favor de l'obligatorietat del casc és que es tracta d'un exemple que donem als infants, els arguments en contra són que la sinistralitat dels accidents amb bicicleta no depèn de l'ús del casc i que en les ciutats europees on l'ús de la bicicleta és molt extens no és obligatori l'ús del casc.

Algunes propostes concretes han estat:

- Es proposa repintar el carril bici del riu i senyalitzar millor els límits de velocitat.
- També es recull la demanda de millorar el paviment, sobretot a la zona propera a Can Zam, on el carril està en molt males condicions degut a les arrels que han crescut i han aixecat el paviment. És fins i tot perillós circular a peu per la zona de vianants.
- Un veí reitera la proposta que ja va fer en una sessió de participació de que caldria instaurar un cens de bicicletes a la ciutat.
- Un altre veí reitera una proposta que ja va sortir en una altra de les sessions del procés, al carrer Víctor Hugo: El carril bici que hi ha actualment entre el parc de Can Zam i el principi de les escales no s'utilitza. Es proposa anul·lar el carril bici actual i en el seu lloc habilitar-hi aparcaments en bateria. El carril bici eliminat caldria reinstal·lar-lo a l'altra vorera.

4) Propostes per al transport públic

Al respecte del transport públic es debat sobre la qualitat i accessibilitat de la xarxa d'autobusos. Un veí comenta que són vehicles incòmodes i poc accessibles per persones amb dificultats de mobilitat, sobretot els seients de la part posterior ja que queden molt alts i s'ha d'aixecar molt la cama per accedir-hi. Sobre aquesta qüestió un tècnic de l'Ajuntament ja dóna resposta de que són els mateixos autobusos que a Barcelona, i que els seients del darrera són precisament tan alts perquè la resta del terra del vehicle s'intenta que sigui el màxim de baix possible per facilitar l'entrada de les persones

des del carrer. El veí reclama que l'empresa TUSAL hauria d'habilitar vehicles de més qualitat. Es parla de que els veïns de Santa Coloma, juntament amb altres municipis, paguen un plus (inclòs dins l'IBI) en concepte de transport públic. Un altre veí es queixa de que aquest impost l'haurien de pagar les persones físiques i que no s'hauria de pagar pas en funció de les propietats i del valor cadastral d'aquestes, tal i com es fa actualment.

5) Altres qüestions

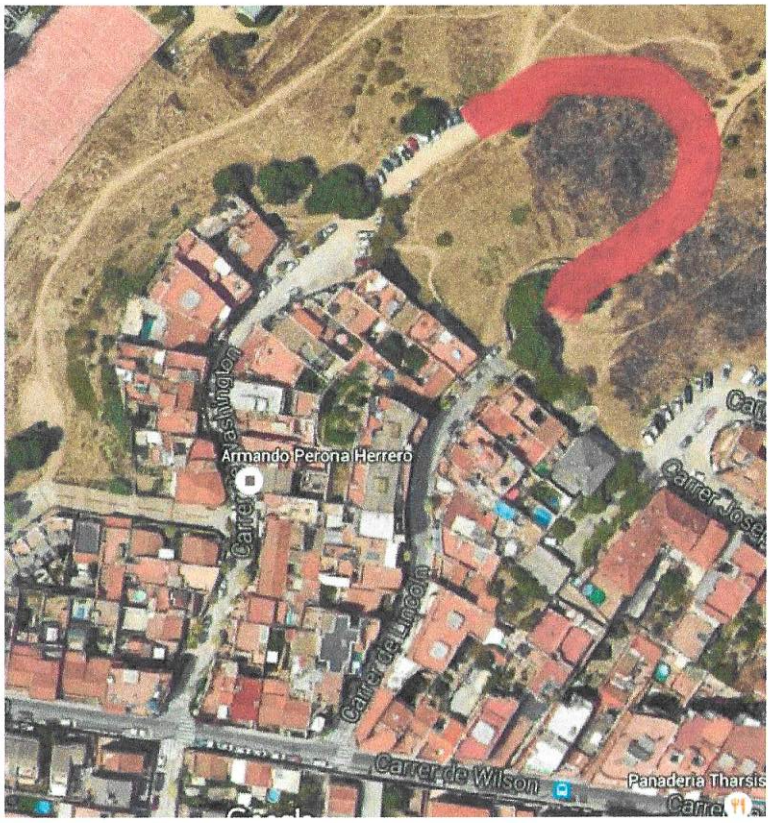
- Es valora positivament la normativa de terrasses. De totes maneres es recull que hi ha locals que habiliten un prestatge a la seva part exterior per facilitar que les persones puguin consumir i fumar a l'hora i que això genera soroll i una ocupació de l'espai públic que s'hauria de regular d'alguna manera.
- Un veí reitera la proposta que ja va fer en el seu moment de fer una de les sessions del procés participatiu al mateix carrer, per poder parlar de les problemàtiques existents in situ.
- Es recull la demanda d'un veí respecte si encara es poden realitzar modificacions al Projecte de Pinta Verda. S'interessa concretament pel carrer Farigola, en el tram des del carrer Eiximenis fins al carrer Cervantes. El tècnic de l'Ajuntament li respon que encara li manca una revisió al projecte, que en aquests moments s'està actualitzant i que en el futur es donarà resposta a la ciutadania sobre aquesta qüestió. El veí accepta la resposta del tècnic i li demana que siguin curosos amb la transparència en aquest tema.
- En general, es recull el parer que cal fer més pedagogia sobre la normativa existent en matèria de mobilitat, i si cal, multar més.

APORTACIONS DEL GRUP 2: NOUS PARTICIPANTS

1) Propostes de jerarquització viària, xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

a) Es recull la següent demanda en relació als carrers Wilson, Lincoln i Washington: es reclama cercar solucions a la problemàtica que es genera als carrers Washington i Lincoln, per sobre del Carrer Wilson. Tots dos carrers són carrers sense sortida on aparquen els veïns/es, en els quals es generen conflictes quan coincideixen cotxes que entren i surten. Es recull com a proposta per donar solució a aquesta situació, la connexió de tots dos carrers per la part del parc, de manera que un sigui de pujada i l'altre de baixada, tal i com es reflecteix al següent gràfic, marcat de color vermell.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA



b) A la mateixa zona es recull la demanda de millorar el trànsit en el Carrer Washington, en el tram comprés entre els carrers Cristòfol Colom i Wilson. En aquest tram el carrer és de doble direcció i a més té un cordó d'aparcament. Es considera que aquest carrer és massa estret per poder tenir doble sentit i un cordó d'aparcament, de manera que es proposa o bé reduir el carrer a un sol sentit de circulació, mantenint el cordó d'aparcament, o bé mantenir els dos sentits de circulació, però llavors eliminar el cordó d'aparcament.

Carrer Washington a l'alçada del Carrer Wilson i el Carrer Cristòfol Colon

c) Es recull la demanda de millorar i reforçar l'asfaltat del Carrer Wilson perquè recentment passa l'autobús de la línia 801, i l'asfaltat no està preparat per suportar el pes d'aquests vehicles.

d) En relació a l'aparcament del vehicle privat en superfície, es recull la següent situació i una proposta per donar-li solució. A la zona del Poliesportiu del Raval es dóna la circumstància que hi ha usuaris del mateix, o familiars que els acompanyen, que accedeixen en cotxe. La zona no ofereix la possibilitat d'aparcament i per tant moltes d'aquestes persones estacionen en el carrer a zones no permeses. Es proposa que l'Ajuntament pugui adquirir/gestionar un espai que anteriorment estava destinat a aparcament privat, situat al Carrer Monturiol, per tal d'oferir espai d'aparcament en aquesta zona.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

e) La persona representant de l'AAVV del Raval fa arribar la proposta que el Carrer Àngel Guimerà entre l'Avinguda Santa Rosa i el Carrer Pons i Pons pugui ser de doble sentit de circulació. Això facilitaria l'accés dels vehicles a una empresa de transport ubicada en aquesta zona. Es proposa que per tal que no suposi un augment de la perillositat per a una escola ubicada en aquest carrer, es podria situar el cordó d'aparcament en la vorera de l'escola (cantó parc), de manera que el trànsit aniria per l'altre costat del carrer.

2) Propostes per a vianants

- Eliminació de pilones i altres elements de mobiliari urbà
  - Es recull el parer que hi ha moltes pilones a la ciutat i es considera adient la seva eliminació.

- Retirada elements de mobiliari urbà de les voreres
  - Es recull el parer que l'existència de pals de la llum a molts carrers estrets és una problemàtica comú a moltes zones de Santa Coloma. Es recull el parer que l'Ajuntament podria provar d'acollir-se a una normativa que obliga a retirar dels espais públics les travesses de vies de ferrocarril que s'han posat en molts parcs, perquè tenen un producte nociu (benzopirens). En aquest sentit, s'apunta que els pals de la llum també tenen aquest producte i que per tant es podria obligar les companyies elèctriques a retirar els pals, per fer complir aquesta normativa.

3) Propostes per a la bicicleta

No se n'han realitzat

4) Propostes per al transport públic

No s'ha realitzat

5) Altres qüestions

S'han recollit altres valoracions i reflexions sobre la mobilitat sostenible:

- Es reflexiona sobre la necessitat que el canvi de model cap a una mobilitat en la qual el cotxe no sigui el protagonista s'ha de realitzar de manera amable, no punitiva. Cal afavorir que el canvi esdevingui gràcies a la implementació de mesures afavoridores dels modes no contaminants. Per exemple, fent que els vehicles menys contaminants paguin taxes inferiors.
- Es recull la sensació que a Santa Coloma s'utilitza el cotxe privat sobretot per sortir de la ciutat, i que el trànsit intern en vehicle privat és minoritari.
- Es recull acord amb la proposta de fomentar el cotxe compartit. Per a fer-ho s'apunta que caldria oferir incentius a les empreses que posen transport propi o faciliten que els seus treballadors utilitzin el transport públic per accedir als llocs de treball.
- En relació a la promoció de l'ús del transport públic, es proposa que es redueixin els preus per tal d'afavorir el seu ús. Aquesta aixada de preus es pot fer via tarifes de l'ATM, però també amb bonificacions a nivell municipal per a col·lectius específics, més enllà de la gent gran i els nens.
- En relació al procés participatiu es recull el parer que les sessions deliberatives s'haurien de realitzar en dies de la setmana diferents, per tal d'afavorir al màxim la participació de tothom.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

ANNEX: APORTACIONS DE CCOO

Propostes inicials de CCOO de Catalunya en relació a l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Santa Coloma de Gramenet Febrer de 2016

Introducció

L'ajuntament Santa Coloma de Gramenet està impulsant un procés participatiu en relació a l'elaboració d'un nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) al seu àmbit territorial, a partir dels continguts de la Llei 9/2003 de la mobilitat.

Davant la presentació de la diagnosi inicial, en l'actualitat ens trobem en plena fase de debat ciutadà, obert a les entitats presents al municipi. Aquest document recull un seguit de propostes generals que plantegem des de CCOO de Catalunya, primera força sindical al món laboral i amb gran arrelament a Santa Coloma.

Pel que fa al mateix procés de participació, cal considerar una bona aportació de dades tècniques i la predisposició per part dels serveis tècnics de l'ajuntament. Sí que trobem a faltar la possibilitat d'accedir a la informació via web, més enllà de l'accés al document del PMUS vigent, el que facilitaria les tasques de seguiment a aquelles persones o organitzacions amb voluntat.

Referències pel debat

El PMUS de Santa Coloma ha d'esdevenir l'eina de planificació per donar un impuls definitiu a un nou model de mobilitat urbana on s'imposi una mobilitat més amable i sostenible per a la ciutadania. Si decidim apostar per aquest canvi de model hem de posar al capdamunt la mobilitat a peu, amb bicicleta i amb transport públic com a protagonistes principals del nou model, en detriment dels modes motoritzats individuals.

Hem de prioritzar els modes socialment més equitatius que garanteixin el dret a la mobilitat per a tota la ciutadania, menys contaminants, i en conseqüència més beneficiosos per a la salut, que ajudin a mitigar el canvi climàtic, disminueixin l'accidentalitat viària per tenir una ciutat més segura per a tothom. Cal major eficiència i estalvi energètic, per tant una mobilitat més econòmica i menys malbaratadora d'un recurs escàs i d'elevat impacte ambiental, com és el petroli, i amb un millor repartiment de l'espai públic. Hem de tenir en compte, que l'espai urbà és un bé escàs molt demandat, especialment a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i s'ha de repartir segons els objectius que es plantegi l'ajuntament a partir, entre d'altres, de
planificacions com el PMUS.

D'altra banda, el PMUS ha de ser coherent i ha d'incorporar les determinacions del Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018 (PDM), tal com específica la Llei de mobilitat catalana. Tanmateix, aquesta planificació ha de partir de la necessitat de desenvolupar el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, que inclou plenament el municipi de Santa Coloma de Gramenet.

El model urbanístic i la mobilitat es condicionen mútuament. Si apostem per una mobilitat més sostenible, en termes socials, ambientals i econòmics, la planificació urbana ha de promoure un urbanisme compacte, dens i amb mescla d'usos. Pel contrari, cal frenar els creixements dispersos de la ciutat amb baixa densitat i amb elevada especialització dels usos del sòl.

Igualment s'ha de prioritzar la localització dels centres de major generació de mobilitat propers als àmbits amb major accessibilitat a peu, en bicicleta i transport públic, en comptes de localitzar-los propers als enllaços de la xarxa viaria amb la lògica d'accedir-hi en cotxe. Així doncs, la planificació urbana ha de ser coherent amb un model de ciutat propici al desenvolupament d'una mobilitat sostenible.

Sistemes modals

Vianants

La mobilitat a peu és la protagonista principal, i cal considerar-la com a eix vertebrador del model actual i, sobre tot, de la planificació futura.

L'objectiu ha de ser prioritzar la mobilitat no motoritzada i guanyar nous espais de vianants. S'han de potenciar els desplaçaments caminant, com a mode únic, principal o complementari de la mobilitat. Complementarietat que s'ha de sostenir en una aliança entre els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic, perquè esdevinguin els tres modes protagonistes de la mobilitat. Això, només és possible facilitant el seu ús en detriment de l'ús del cotxe, tan pel que fa a la circulació com a l'aparcament, però sense oblidar que els conductors també realitzen part dels seus desplaçaments a peu. Cal canviar la jerarquia en mobilitat col·locant la mobilitat a peu com a mode principal afavorint-la per augmentar el seu protagonisme en la quota modal. Per això, cal dur a terme una reforma urbana per ampliar les zones on els vianants tenen prioritat i garantir la seva seguretat, informació i comoditat.

En aquest sentit, la creació de superilles pot encaixar amb aquest raonaments. En tot cas, caldrà valorar la seva dimensió, a partir de les particularitats de cada barri del municipi, i fer una aplicació per fases i una gran campanya informativa adreçada a la ciutadania i als sectors laborals i econòmics que veuran alterada la seva dinàmica.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Transport Públic

Es fa necessari continuar amb la recuperació de viatgers que es constata des de fa uns mesos a tota l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Cal incidir de manera específica en el col·lectiu d'homes treballadors, que majoritàriament acostumen a utilitzar el cotxe.

Les diverses xarxes de transport públic ha de partir d'un concepte integral, funcionant com si fos una única xarxa, tant pel que fa al transport urbà i interurbà d'autobusos i els serveis ferroviaris. Per això, cal treballar la coordinació horària reduint els temps d'espera entre serveis, consolidar punts d'intercanvi propers i ben senyalitzats, dissenyar aparcaments dissuasoris, etc.

L'accessibilitat, seguretat i confort de les diferents parades és fonamental per donar un servei de qualitat i modern.

La política tarifària, gestionada a partir d'entitats supramunicipals i pendents del gran canvi que pot significat la T-Mobilitat, ha de partir de criteris que bonifiquin els usos recurrents (com els desplaçaments per raó de feina o d'estudi), que permetin una veritable intermodalitat (més enllà del transport públic) i que facin atractiu el nou sistema per atraure usuaris del vehicle particular. L'ajuntament de Santa Coloma ha de jugar, així, un paper important en aquesta línia.

Vehicle particular

Aquest mode de transport encara és prioritari. Sense entrar en una crítica exagerada a aquest sistema, cal tenir present entre els objectius de PMUS que un dels prioritaris és, justament, reduir la necessitat de realitzar desplaçaments d'aquesta manera. Es tracta del mode més ineficient (especialment quan es far servir per una única persona, que és el cas majoritari), tenint en compte el seu potencial d'ocupació.

La gestió de l'aparcament de vehicles particulars és clau per a la gestió de la mobilitat urbana. Una gran presència d'aparcament gratuït promou l'ús d'aquests. En canvi, l'aparcament restringit i de pagament el redueix.

L'espai públic té un alt valor i, per tant, s'hauria de compensar a l'administració local pel seu ús privatiu. La gestió de l'aparcament contribueix a un millor repartiment modal i, en conseqüència, una millor qualitat de vida. La regulació de l'aparcament, en combinació amb la millora del transport públic urbà i les xarxes per a vianants i ciclistes, poden substituir els desplaçaments en modes privats per d'altres més sostenibles.

Es fan necessàries decidides campanyes de pacificació del trànsit a grans ciutats com Santa Coloma. Sense descartar mesures més dràstiques, cal recordar les disposicions de les normatives i reglaments pel que fa a velocitats màximes, distàncies de seguretat, prioritats de pas, etc. Però sobre tot cal

impulsar un gran pacte ciutadà per millorar la convivència a la via pública entre tots els seus usuaris/àries, amb el objectiu de reduir a zero el número de víctimes de trànsit.

Avui en dia encara es constata que una gran part dels accidents mortals de trànsit estan relacionats amb els desplaçaments laborals. L'ajuntament haurà de considerar aquesta connotació en la planificació de les campanyes de lluita contra aquest xacra.

Per tant, també resulta adient el paper exemplificador que ha de desenvolupar, per exemple, desenvolupant un veritable pla de desplaçaments dels treballadors/ores de les instal·lacions municipals, a partir de les obligacions que estableix el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire.

A Catalunya existeixen diverses iniciatives per impulsar el cotxe compartir. Una de les més viables i avançades és el projecte Fes Edit, que permet la utilització de telèfons intel·ligents per impulsar aquest idea, de manera dinàmica, dins la normativa legal i amb un cost molt baix.

Bicicleta

L'ús de la bici a Santa Coloma és relativament baix, en comparació amb altres ciutats. Aquest sistema modal ha de tenir un paper protagonista de la mobilitat per a desplaçaments porta a porta, per realitzar trams del viatge de connexió amb el transport públic o per accedir als municipis del Barcelonès.

Tot i el desnivell que hi ha a determinats barris i la ribera del Besòs, les dimensions de la ciutat són ideals pels recorreguts amb bicicleta. Així mateix, la proximitat de Barcelona, de Sant Adrià del Besòs i fins i tot de Montcada i Reixac, també permeten planificar el trànsit entre aquestes ciutats amb un sistema no motoritzat.

Cal millorar la xarxa ciclable, el número d'aparcaments (especialment implantant el servei públic metropolità, el Bicibox), les campanyes informatives (adreçades a usuaris però també a vianants i conductors de vehicles motoritzats), l'estudi de les opcions elèctriques pels barris amb pendents elevades, etc.

DUM

La distribució urbana de mercaderies (DUM) està experimentant una gran evolució a partir del canvi d'hàbit dels consumidors. De manera concreta, la micro-distribució està en gran expansió.

La configuració de les superilles pot permetre una reorganització de la DUM, reorganitzant les ubicacions del punt de càrrega/descàrrega, el seu control, la separació d'usos, els horaris de servei (també en revisió), etc. De manera complementària, caldria estudiar i valorar el impuls de la distribució amb vehicles elèctrics per a determinats productes, ja siguin furgonetes o bicicletes híbrides.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Governança

La participació i el seguiment en l'elaboració i desplegament del PMUS de Santa Coloma té diverses virtuts. D'entrada, es tracta d'una mostra de voluntat política d'avançar cap a una societat més democràtica i progressista. Però moltes vegades s'obvia que el paper de la participació comporta una difusió dels més intensa de les raons que motiven aquest tipus d'actuacions. Alhora, també es genera una implicació molt més directa i efectiva del teixit social a l'hora de desplegar les mesures aprovades i, per tant, es poden prevenir possibles conflictes i incomprensions.

D'aquesta manera, des de CCOO de Catalunya proposem la definició d'indicadors objectius a l'abast de les entitats més implicades en el canvi modal que ha de perseguir el PMUS. Tanmateix, cal configura un àmbit de participació potent, que disposi d'eines d'intervenció de qualitat (informació, trobades periòdiques, referències...) i que permeti, per tant, assessorant a les diferents regidories responsables de la mobilitat de la ciutat.

En relació al que s'ha apuntat com a objectiu al present document, aquest organisme podria tenir un paper innovador en relació a l'entorn immediat de Santa Coloma. Es tracta d'esdevenir en un autèntic impulsor del PMUS tant entre la mateixa ciutadania (coordinant-se, per tant, amb el mateix consistori) com entre els municipis veïns. Això permetria reduir el risc de descoordinació entre administracions, i que ha provocat problemes difícils de revertir.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Pla de mobilitat urbana sostenible Santa Coloma de Gramenet

Document III. Annexos - Annex 3.6.

Juliol de 2017

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

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

GINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

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

Carmelo Rivero
Geògraf
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Equip redactor

EPIM SCP

David Carpi Iglesias i Ramon Sagarra
Geògrafs
Directors del projecte i redactors.

ÍNDEX

DOCUMENT III. CARACTERITZACIÓ I MODELITZACIÓ DEL SISTEMA ACTUAL DE MOBILITAT 5

1. CARACTERITZACIÓ DEL MODEL PER AL VEHICLE PRIVAT 7

1.1. Introducció 7

1.2. Construcció del graf de transport 7

1.2.1. Caracterització de la xarxa 8

1.2.2. Representació gràfica de la xarxa 10

1.2.3. Càlcul de la capacitat 20

1.3. Zonificació 27

1.4. Matriu de mobilitat en vehicle privat 33

1.4.1. Construcció de la matriu de mobilitat actual 33

1.4.2. Dades de contrast (aforaments) 35

1.5. Anàlisi de la demanda 39

1.5.1. Generació i atracció de viatges per zones 39

1.5.2. Fluxos més importants entre els diferents municipis i les macrozones exteriors 46

1.6. Construcció del model 48

1.6.1. Model d'assignació. Descripció de l'algoritme 49

1.6.2. Procés iteratiu i càlcul de l'error 50

1.6.3. Resum de paràmetres emprats al model i resultats de la calibració: 57

2. MODELITZACIÓ 60

2.1. Anàlisi de la demanda 60

2.1.1. Generació i atracció de viatges per zones 60

2.1.2. Fluxos més importants entre els diferents municipis i les macrozones exteriors 76

2.2. Anàlisi de la intensitat 80

2.2.1. Hora punta de matí 80

2.2.2. Hora punta de tarda 85

2.3. Anàlisi de funcionalitat 91

2.3.1. Hora punta de matí 91

2.3.2. Hora punta de tarda 95

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

DOCUMENT III. CARACTERITZACIÓ I MODELITZACIÓ DEL SISTEMA ACTUAL DE MOBILITAT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

1. CARACTERITZACIÓ DEL MODEL PER AL VEHICLE PRIVAT

1.1. Introducció

Per tal de poder valorar el comportament del trànsit en vehicle privat pel que a l'àmbit d'estudi que conforma els municipis del Barcelonès nord, s'ha construït un model de transport privat que servirà tant per conèixer el trànsit actual com per veure com funcionarà el comportament del trànsit fruit dels canvis en l'oferta o la demanda que es proposin o es considerin oportuns des de la direcció del Pla de Mobilitat dels quatre municipis.

1.2. Construcció del graf de transport

Per a l'elaboració del graf del model s'ha importat la base cartogràfica dels diferents municipis del barcelonès nord que conté la xarxa viària de la zona d'estudi al programa informàtic de simulació del trànsit TransCAD. En concret, s'ha representat tant la xarxa viària urbana de l'àmbit d'estudi (els quatre municipis del lot 4: Montgat, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Montcada i Reixac), així com les principals vies interurbanes de connexió i els eixos d'aportació i dispersió de trànsit de l'àmbit d'estudi: B-20, C-31, C-32, C-33, C-58, C-17, BV-5001, N-150, entre d'altres.

Així mateix, tenint en compte que dins l'àmbit es troba el municipi de Badalona, també s'ha considerat incloure al model del Barcelonès nord, al model de transport privat del municipi de Badalona realitzat amb anterioritat, adaptant-lo a les característiques i camps consensuats amb la resta de models de la primera corona.

Fig. 1. Graf de la xarxa de vehicle privat
Font: elaboració EPIM.

1.2.1. Caracterització de la xarxa

El graf consta per una banda de la pròpia xarxa viaria (representació gràfica del vial) i dels radis o connectors (representació virtual per on surten i entren els viatges vehicle a la xarxa viaria).

El graf del barcelonès nord consta de 2.624 arcs, 2.184 formen part de la pròpia xarxa viaria, 415 formen part dels radis interns i 25 dels radis externs.

El graf també incorpora els centroides, punts generadors/tractors de viatges que representen les diferents zones del model. Cada municipi té els seus centroides associats així com cadascuna de les zones externes que representen a més d'un municipi. El nombre total de centroides es de 138; 115 interns, dividits en cadascun dels municipis del Barcelonès nord i 23 centroides externs, agrupats en 4 zones externes una per cada "*costat cardinal del model*".

Tipus Radis	Municipi/Zona Externa	Num de centroides
Intern	Montgat	19
Intern	Tiana	3
Intern	Sant Adrià	21
Intern	Santa Coloma	42
Intern	Montcada i Reixach	24
Intern	Badalona	6
Extern	Maresme	2
Extern	Valles Oriental	5
Extern	Valles Occidental	5
Extern	Barcelonés	11
		138

Fig. 2. Centroides externs i interns del model del Barcelonès nord
Font: elaboració pròpia a partir de la informació de l'AMB

Els paràmetres definits per cada arc són els següents: longitud, direcció, tipus de via, nombre de carrils, capacitat del carril teòrica, fase de verd, existència de carril bus o no, existència de carril bici o no, existència de forma part d'una ruta de pesants o no, existència o no d'aparcament, forma d'estacionament, longitud útil d'aparcament, longitud de la plaça, nombre de places d'aparcament, nombre de rotacions dia i hora punta, nombre de maniobres d'estacionament i nombre de maniobres dels autobusos quan paren a les respectives parades.

Els camps utilitzats estan enfocats a formular els diferents paràmetres que intervindran en el procés d'assignació, concretament, el temps de viatge i la capacitat de la via. Per tant la major part d'aquests camps formen part d'una formula per poder obtenir la capacitat.

Existeixen altres camps que s'han introduït que responen a qüestions descriptives com són el nom de la via, el codi de la via o al municipi del que forma part l'arc en qüestió.

I finalment, s'han introduït els camps d'intensitat, es a dir, la IMD, la IHP del matí i la IHP de la tarda. Aquests camps serviran per poder calibrar el model i seran explicats en apartats posteriors.

A continuació es mostren totes les variables que inclouran cadascun dels arcs del graf:

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

CAMPS	TIPUS	UNITATS	DESCRIPCIÓ
ID	Integer		Codi únic identificador de l'arc.
Length	Real	km	Longitud de l'arc.
Dir	Integer	-1 ≥ X ≥ 1	{0; doble sentit de ciculació |1; en sentit de construcció de l'arc c |-1; en sentit contrari al de construcció de l'arc}
TVIA	Integer		Diferenciació entre autopista 3+3, autopista 2+2, autovia 3+3, ... , ronda urbana, carretera 1+1 classe I, ...
TipusViaPMU	Integer		Diferenciació entre xarxa primària, secundària i local
*_Carril [0]	Integer		Nombre de carrils de circulació de l'arc
*_CapCarril	Real	veh/h	Capacitat teòrica de vehicles lleugers a l'hora segons configuració (amplada, voravies) del carril i la carretera
*_Velocitat	Real	km/h	Velocitat lliure de l'arc en el sentit de construcció
*_Fase Verd	Real	0 > X ≥ 1	Factor restrictiu de capacitat de l'arc basat en el percentatge del temps de pas assignat en el sentit de circulació
*_Bus	Integer		Nombre de carrils bus de l'arc en el sentit de construcció
*_Bici	Integer		Nombre de carrils bici de l'arc
Observacions	Character		Explicació de perquè es canvien els criteris preestablerts (Fase Verd, Rotació aparcament, etc.)
*_Ruta_pesants	Integer		{0; Permès a pesants però no itinerari principal |1; itinerari de vehicles pesants |2; itinerari prohibit a pesants}
*_Carr_aparc	Integer	{0;1;2}	{0; No hi ha aparcament permès |1; Aparcament a un costat de la via |2; estacionament a ambdós costats}
Length útil aparc	Real	m	Convenció ~ 80% de la longitud de l'arc
*_Forma d'estac.	Integer		Tipificació de l'aparcament en cordó, bateria, semibateria o qualsevol combinació entre les maneres anteriors
*_Length_plaça	Real		Longitud en metres de les places d'aparcament en funció de si s'estaciona en cordó, bateria o semibateria
*_places_aparc	Integer		Nombre de places d'aparcament de l'arc en el sentit de construcció
*_Regulació_aparc. [1]	Integer		Si {Prohibit, Zona Blava, Zona Verda, Càrrega/descàrrega, Aparcament lliure, Reserves, ...}
*_Rotació_pl_dia	Real		Nombre diari de vehicles que aparquen per plaça d'estacionament en funció del tipus de plaça (regulació)
*_Rot_pl_hora	Real		Nombre de vehicles que aparquen a l'hora punta per plaça d'estacionament en funció del tipus de plaça (regulació)
*_Nm (mov/h)	Real		Nombre de maniobres d'estacionament a l'hora punta en cada arc
*_Nb (parades busos)	Integer		Nombre de maniobres de parada d'autobusos a l'hora punta en cada arc
ALTRES CAMPS	**TIPUS**	**UNITATS**	**DESCRIPCIÓ**
*_Alpha	Real		Paràmetre α de l'arc en el sentit de construcció (per a la funció de demora)
*_Beta	Real		Paràmetre β de l'arc en el sentit de construcció (per a la funció de demora)
*_Intensitat	Integer	veh/dia	Dades d'aforaments disponibles de l'arc
*_IHP_matí	Integer	veh/h	Dades d'aforaments disponibles de l'arc
*_IHP_tarda	Integer	veh/h	Dades d'aforaments disponibles de l'arc
Nom Via	Character		Identificador de la via de què forma part l'arc
Codi Via	Integer		Codi distintiu de tots els arcs que pertanyen a una mateixa via
Nom Municipi	Character		Municipi al que pertany l'arc

Fig. 3. Camps introduïts al graf de la xarxa de vehicle privat
Font: elaboració pròpia a partir de la informació de l'AMB

Una de les característiques dels models és mostrar la realitat de forma simplificada utilitzant diferents paràmetres. En aquest sentit, abans de realitzar el procés de calibració es proposen uns valors orientatius associats a cadascun dels tipus de via, en quan a la velocitat i capacitat teòrica del carril.

Velocitat lliure (km/h)	Capacitat / carril/ h	Tipus via	TipusViaPMU	Configuració calçada	Alpha	Beta
100/120	2.300	12 Autopistes	1 Accessos i Interubana	3 o més carrils per sentit	0,15	4
100/120	2.300	11 Autovies	1 Accessos i Interubana	3 o més carrils per sentit	0,15	4
100/120	2.200	10 Autopistes	1 Accessos i Interubana	2 carrils per sentit	0,15	4
100/120	2.200	9 Autovies	1 Accessos i Interubana	2 carrils per sentit	0,15	4
60/100	2.000	7 Enllaços	1 Accessos i Interubana		0,15	4
80/100	1.800	8 Rondes urbanes externes	1 Accessos i Interubana		0,15	4
50/80	1.750	1 Rondes urbanes interiors	2 Primària		0,15	4
50	1.750	2 Xarxa principal	2 Primària	2 o més carrils per sentit	0,15	4
40	1.500	3 Xarxa principal	3 Primària	1 carril per sentit	0,15	4
40	1.500	4 Xarxa secundària	4 Secundària		0,15	4
30	1.200	5 Xarxa veïnal (zones 30)	5 Local		0,15	4
20	800	6 Zones prioritat invertida	6 Local		0,15	4
5/10	**	99 Connectors	99 Connectors		0,15	4

*** La capacitat dels connecctors estarà en funció de la calibració*

Fig. 4. Característiques associades al tipus de via.
Font: elaboració pròpia a partir de la informació de l'AMB

1.2.2. Representació gràfica de la xarxa

A continuació es mostren tota una sèrie de plànols que representen les característiques més importants que defineixen un model de transport privat.

MAPA 1

1.2.2.1. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Àmbit general.

1.2.2.2. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Montgat.

1.2.2.3. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Sant Adrià del Besòs.

1.2.2.4. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Santa Coloma de Gramenet.

1.2.2.5. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Montcada i Reixac.

MAPA 2

1.2.2.6. Jerarquització de la xarxa viaria. Montgat.

1.2.2.7. Jerarquització de la xarxa viaria. Sant Adrià del Besòs.

1.2.2.8. Jerarquització de la xarxa viaria. Santa Coloma de Gramenet.

1.2.2.9. Jerarquització de la xarxa viaria. Montcada i Reixac.

MAPA 3

1.2.2.10. Velocitat associada a la xarxa viaria. Montgat.

1.2.2.11. Velocitat associada a la xarxa viaria. Sant Adrià del Besòs..

1.2.2.12. Velocitat associada a la xarxa viaria. Santa Coloma de Gramenet.

1.2.2.13. Velocitat associada a la xarxa viaria. Montcada i Reixac.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

MAPA 1. Graf de la xarxa viaria: arcs, radis i centroides.

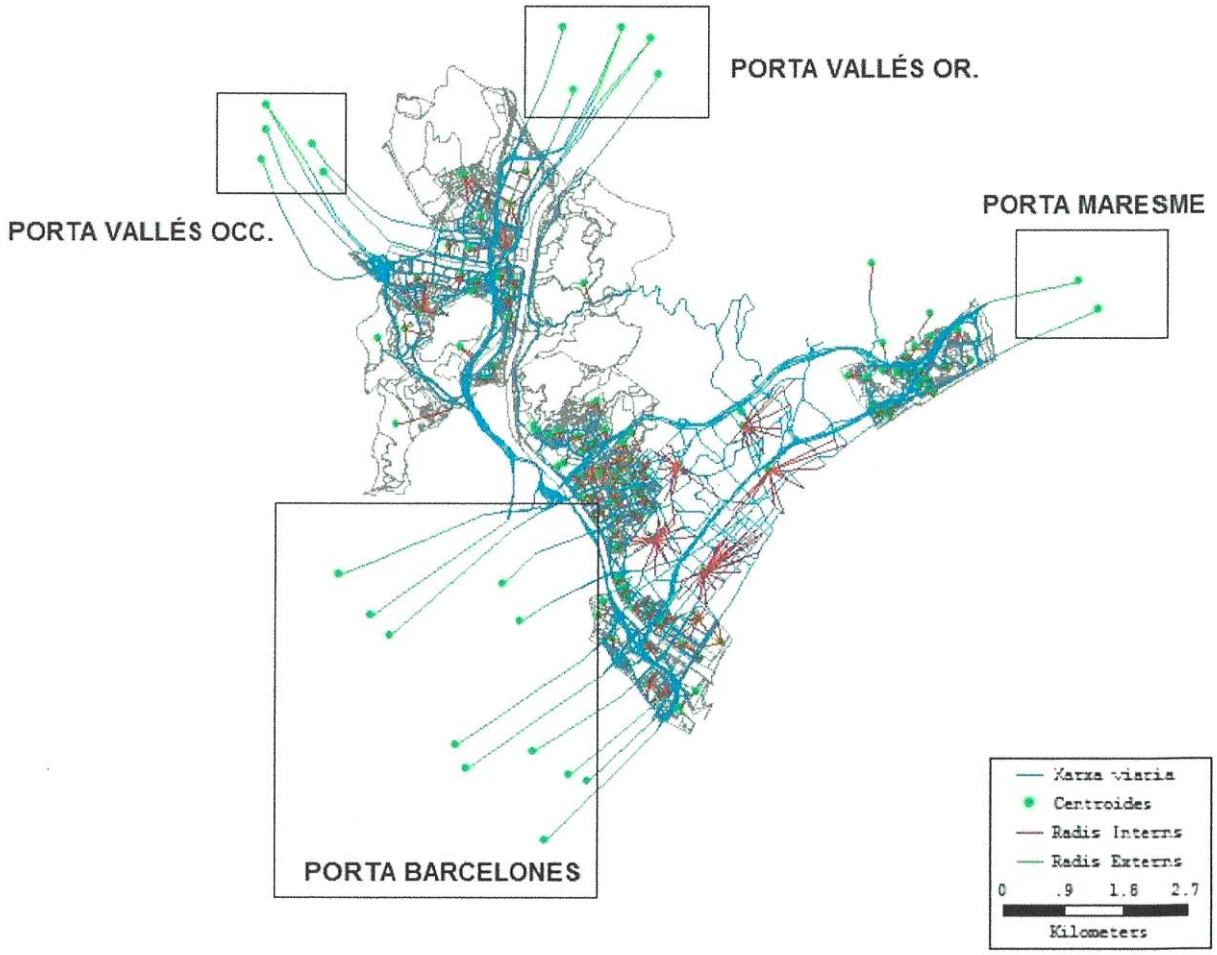


Fig. 5. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Àmbit general.
Font: elaboració EPIM.

Aquest plànol mostra per una banda la xarxa viaria (color blau), els radis interns i externs que connectaran la xarxa amb la matriu a partir dels centroides. Com es pot veure, els centroides exteriors estan agrupats en quatre zones exteriors que integraran la resta de municipis. Cadascuna de les zones te més d'un centroide perquè s'ha considerat associar cada centroide extern a cadascuna de les vies interurbanes que accedeixen al model.

Fig. 6. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Àmbit general.
Font: elaboració EPIM

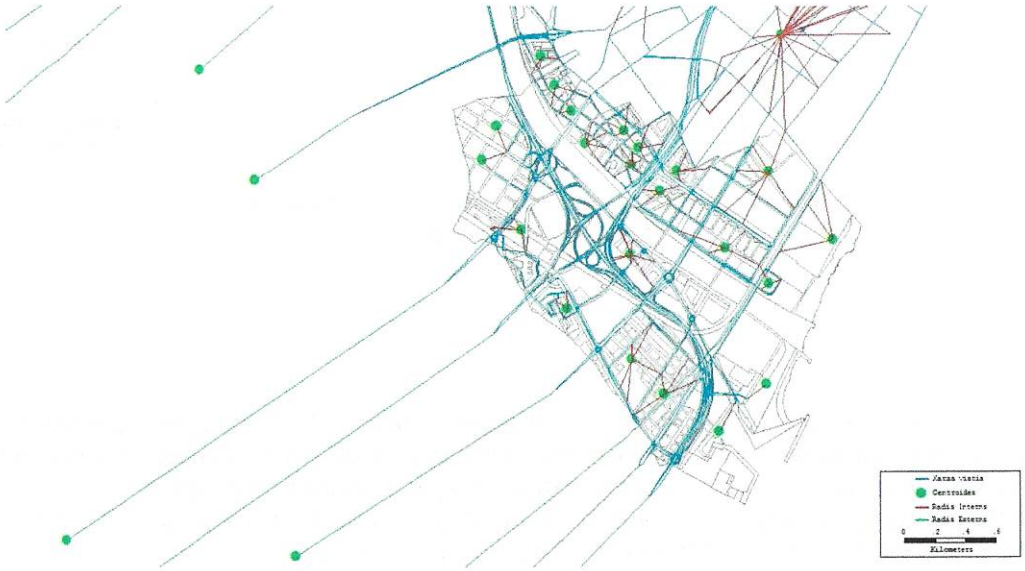


Fig. 7. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Àmbit general.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

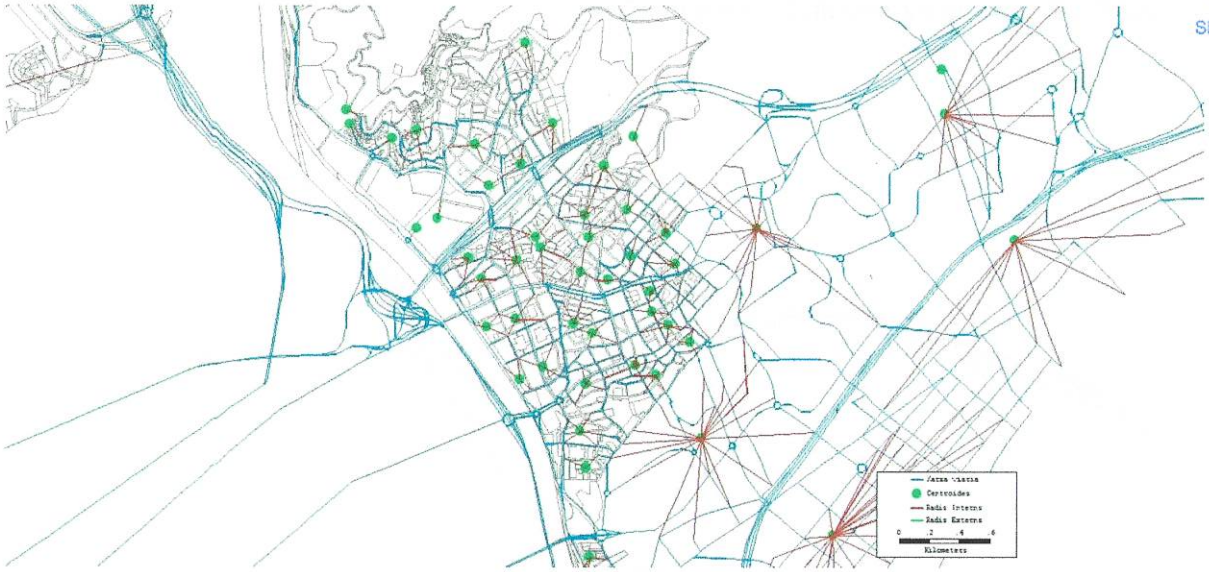


Fig. 8. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Àmbit general.
Font: elaboració EPIM

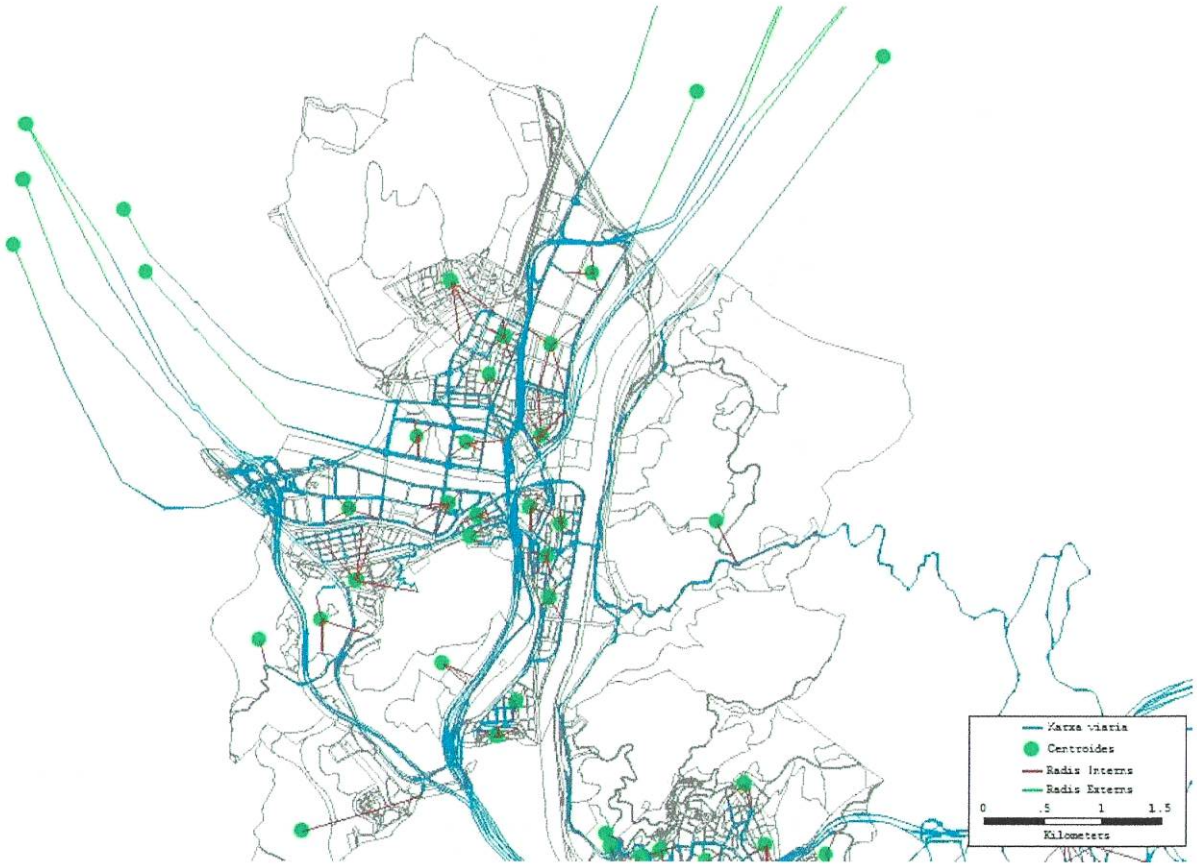


Fig. 9. Graf de la xarxa viaria (arcs, radis i centroides). Àmbit general.
Font: elaboració EPIM

MAPA 2. Jerarquització de la xarxa viaria.

Fig. 10. Jerarquització de la xarxa viària. Montgat
Font: elaboració EPIM.

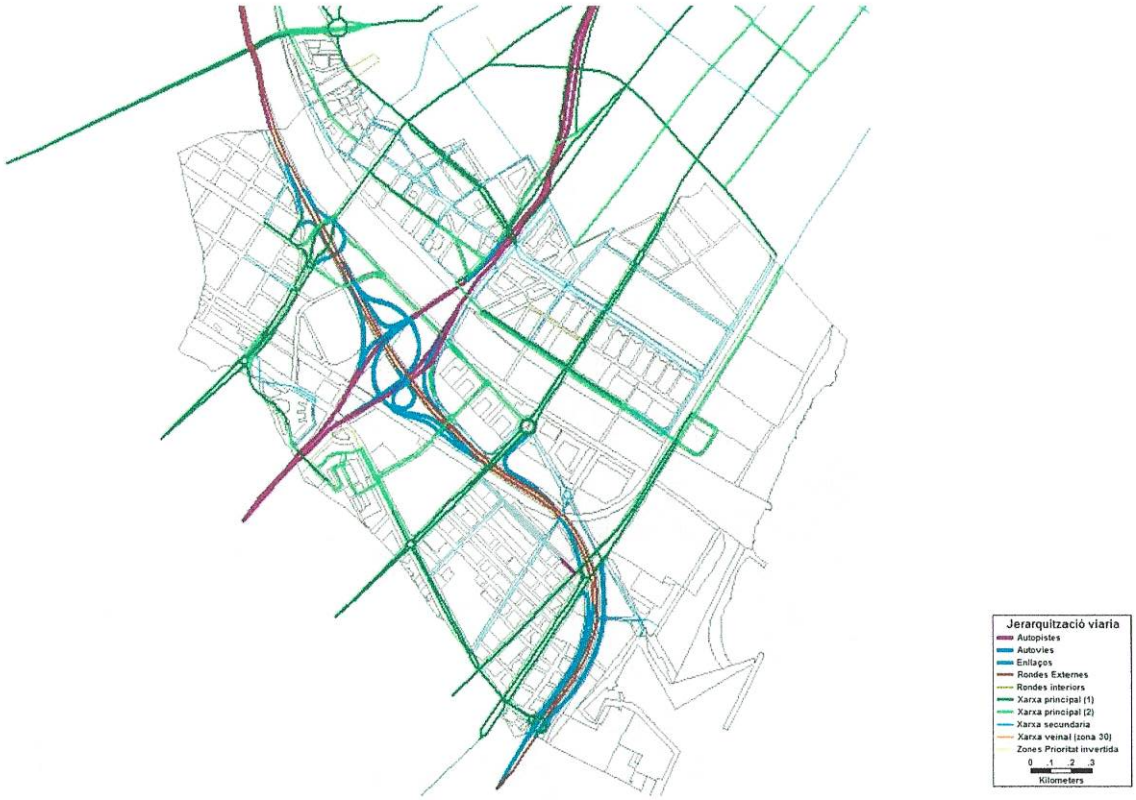


Fig. 11. Jerarquització de la xarxa viària. Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

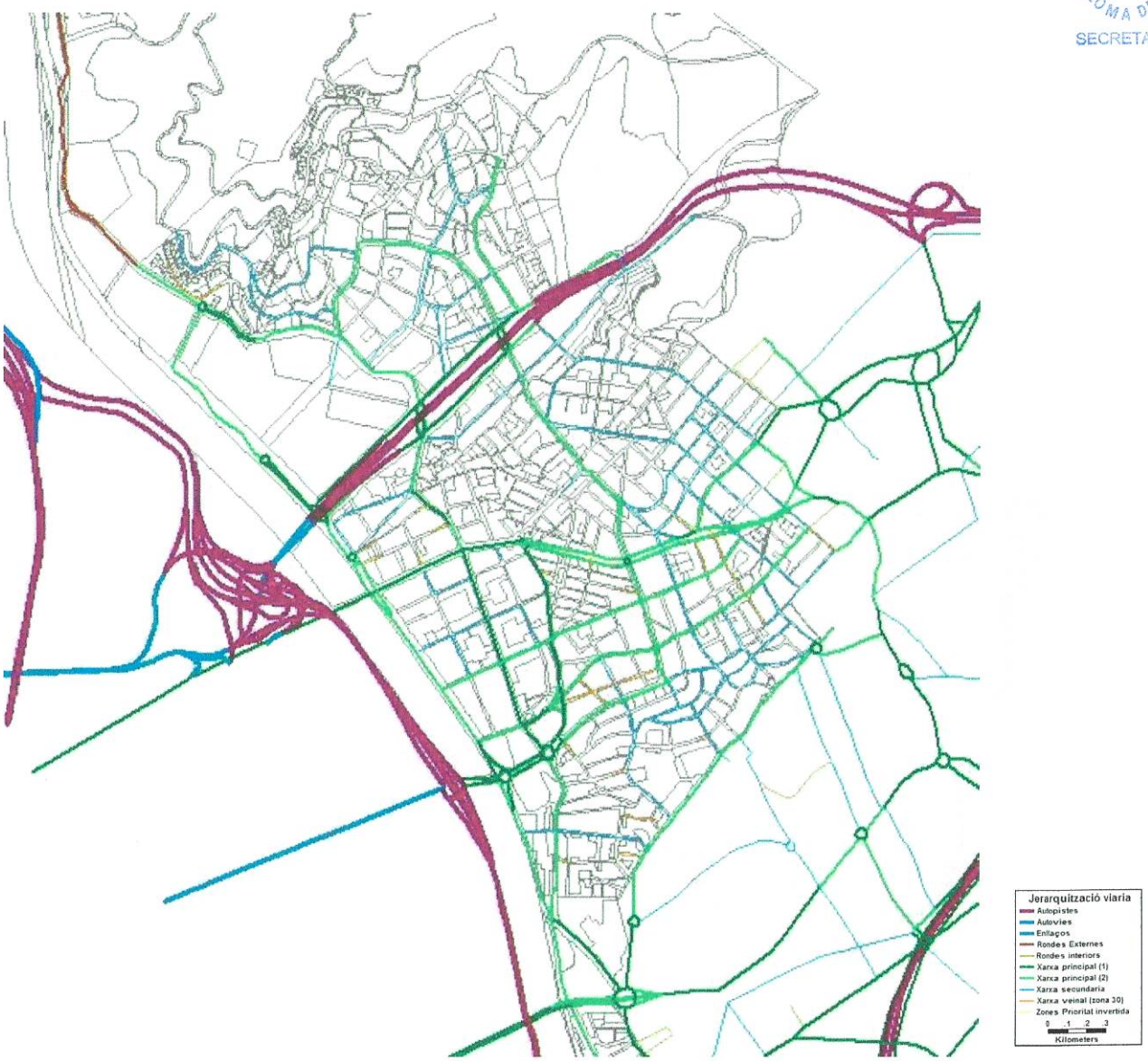


Fig. 12. Jerarquització de la xarxa viària. Santa Coloma
Font: elaboració EPIM.

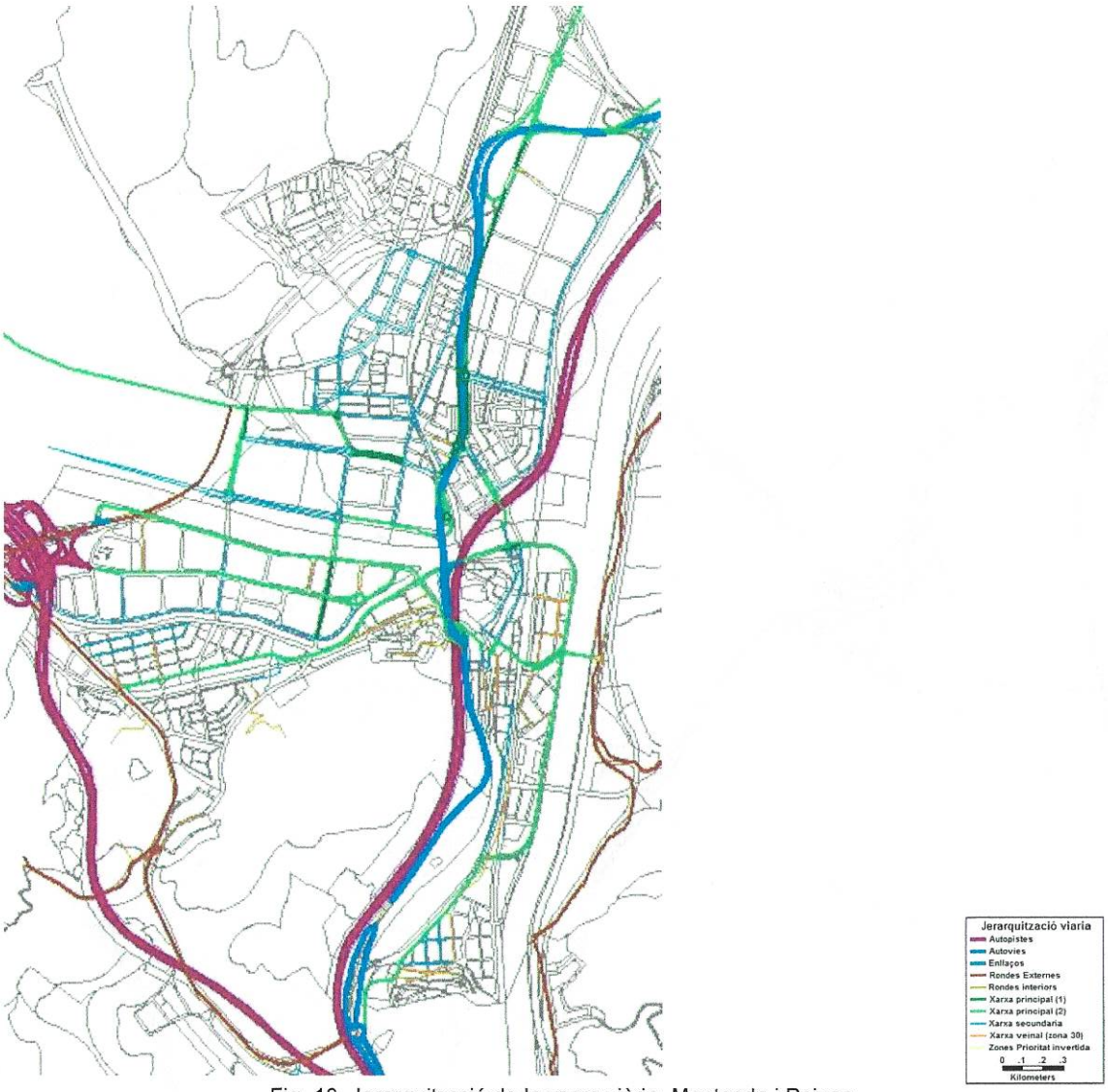


Fig. 13. Jerarquització de la xarxa viària. Montcada i Reixac.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

MAPA 3. Velocitats.

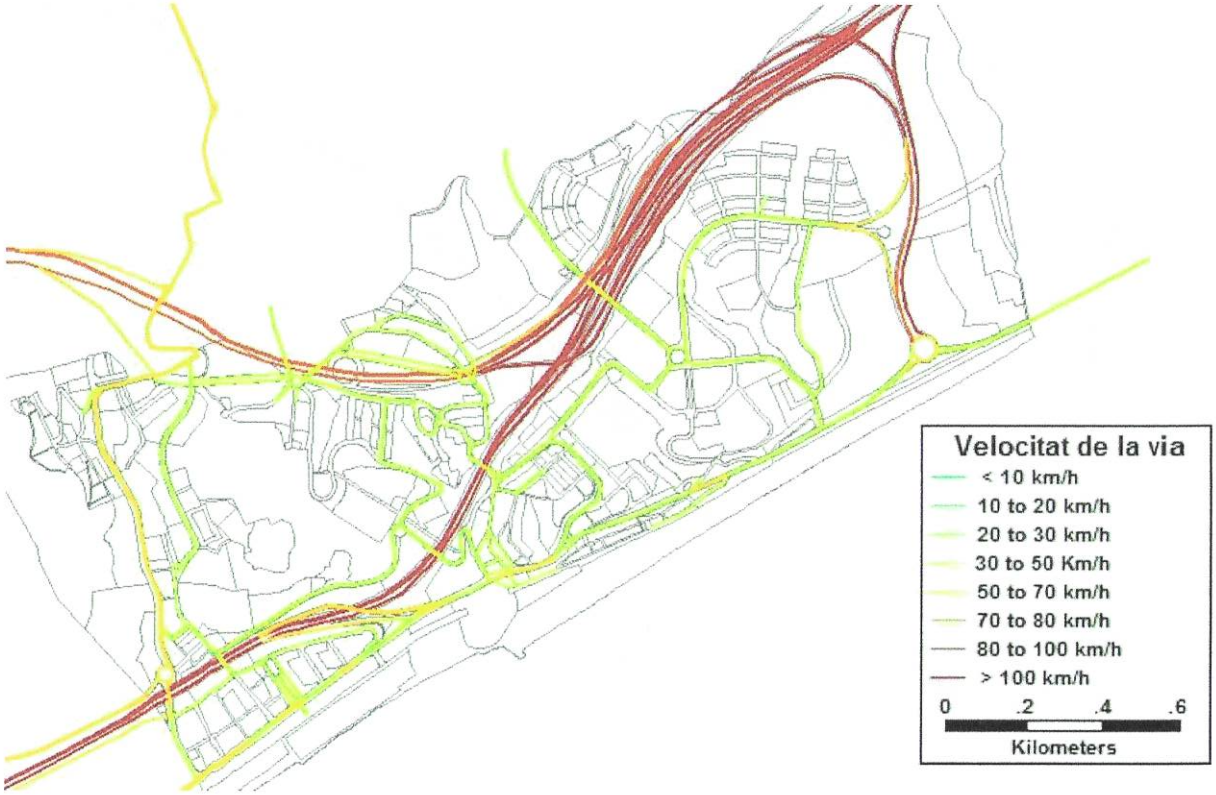


Fig. 14. Velocitats definides als arcs del graf. Montgat.
Font: elaboració EPIM.

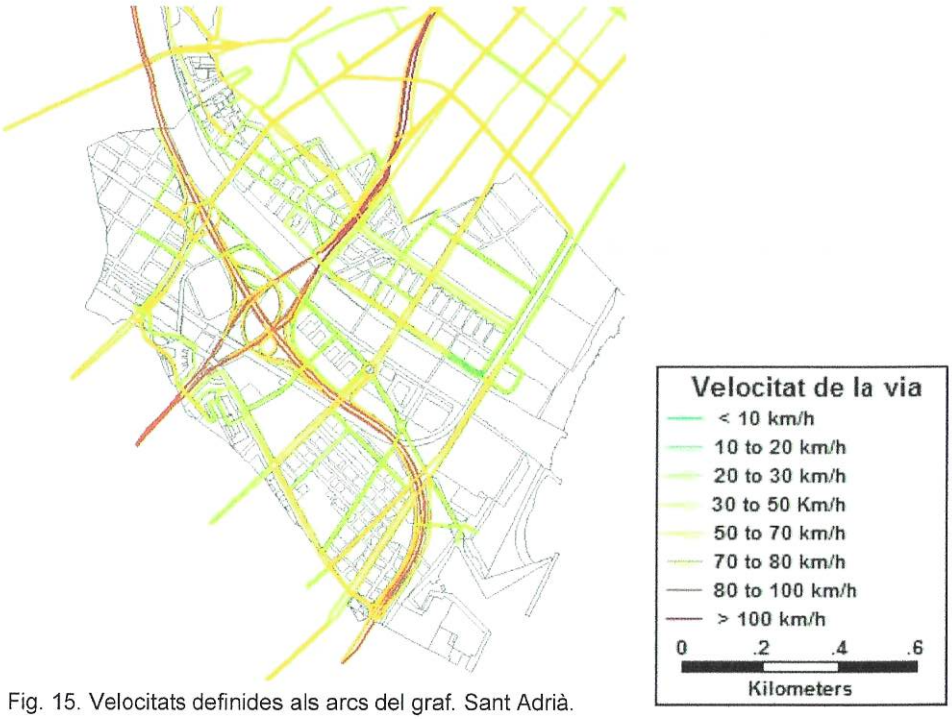


Fig. 15. Velocitats definides als arcs del graf. Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM

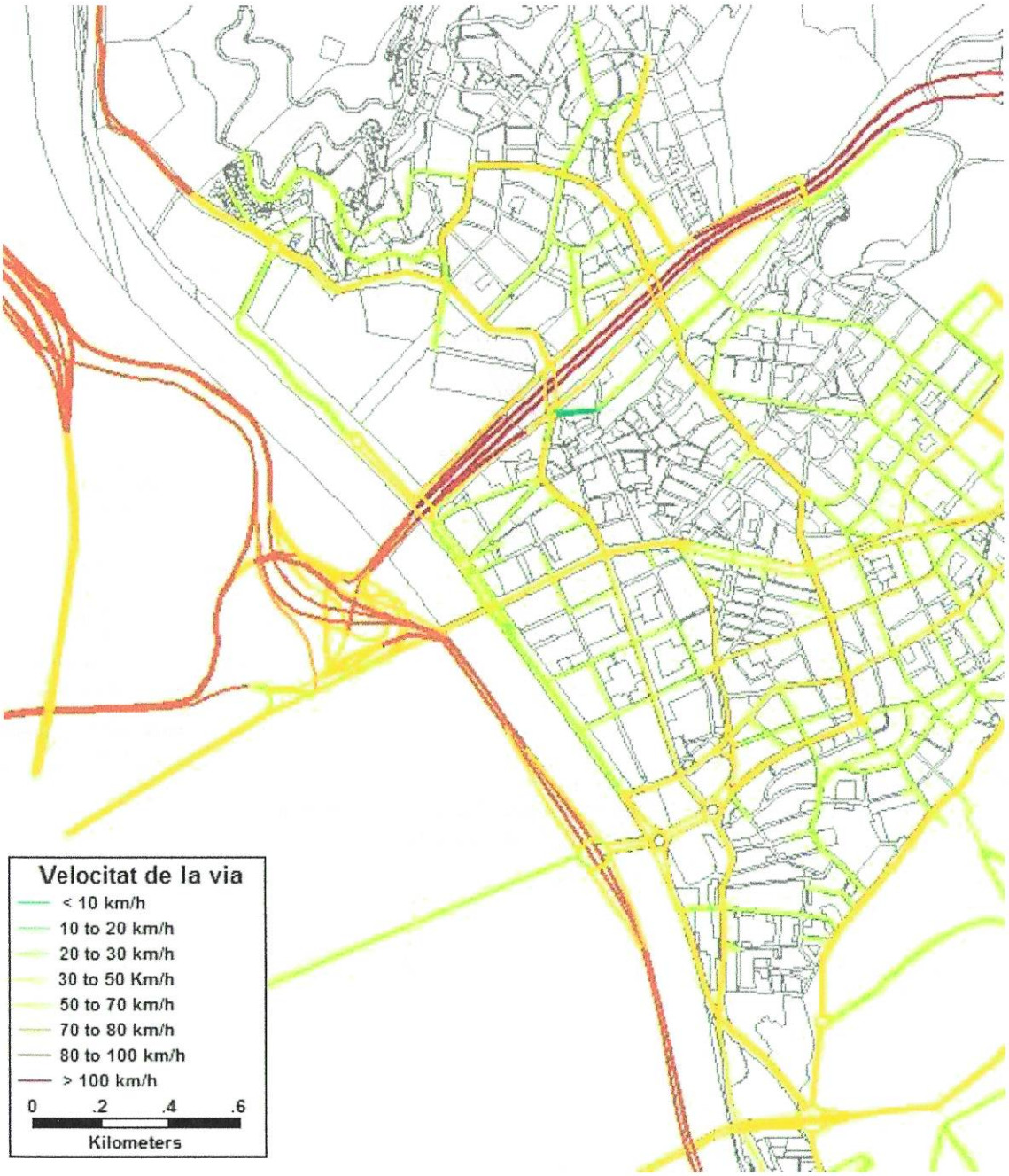


Fig. 16. Velocitats definides als arcs del graf. Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

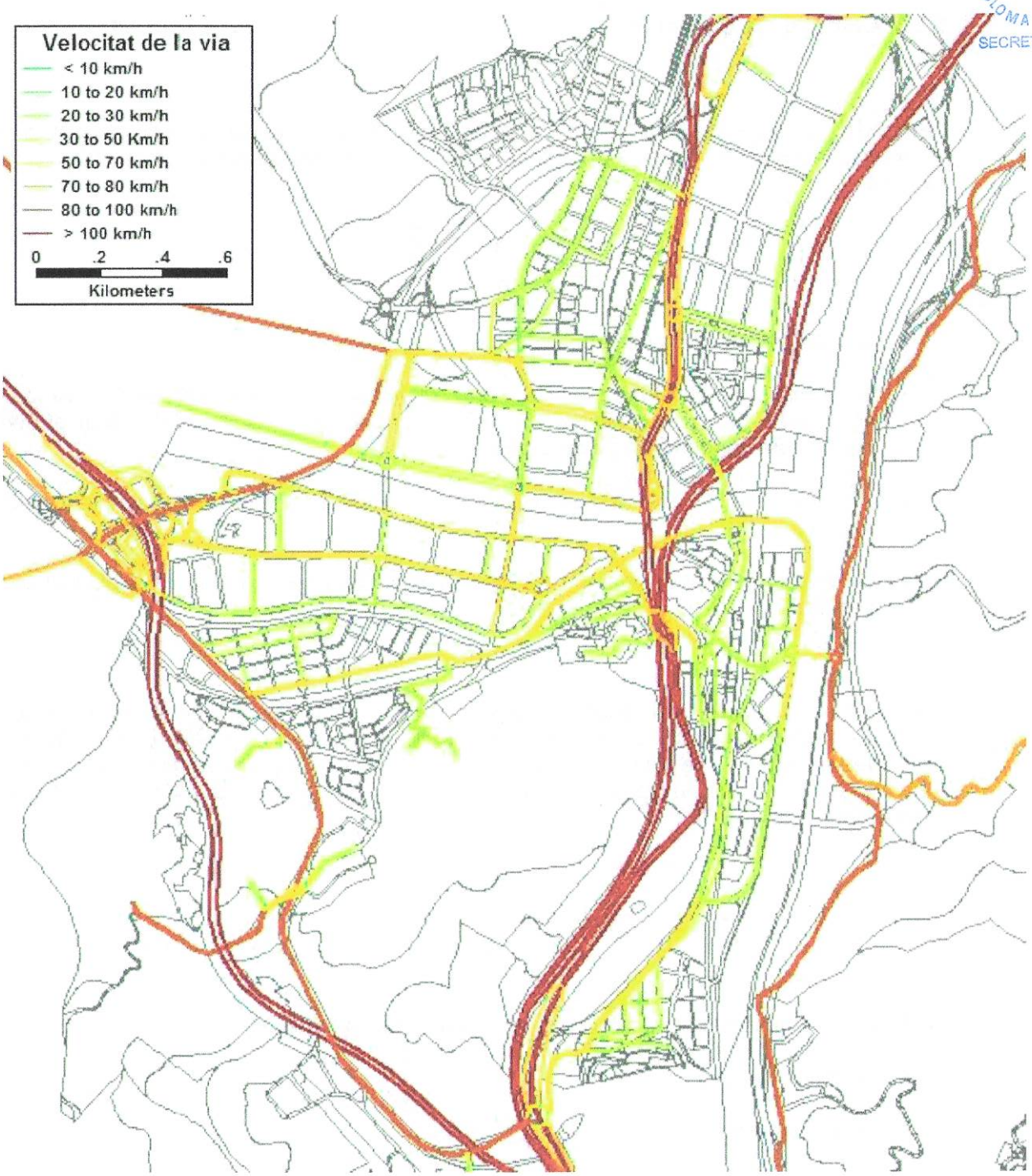


Fig. 17. Velocitats definides als arcs del graf. Montcada i Reixac
Font: elaboració EPIM.

1.2.3. Càlcul de la capacitat

La fórmula que proposa el Manual de Capacitat (HCM 2010) per al càlcul de la capacitat de vies en interseccions semaforitzades (Chapter 18/Signalized Intersections; Page 18-41) és la següent:

$$C = N \cdot S \cdot \frac{g}{C}$$

- C: Capacitat de la via (veh./h)
- S: Intensitat de saturació (vehicles/hora). Mentre el semàfor estigui en la seva fase de verd podrà passar un nombre màxim de vehicles l'hora, que constitueixen el que es coneix com **la intensitat de saturació**.
- g: duració de la fase de verd (segons). Temps durant el qual es permet el pas de vehicles.
- C: duració del cicle semafòric (segons). Temps durant el qual no es permet el pas de vehicles.

Si en un tram existeixen carrils reservats per a determinats moviments, com a girs a l'esquerra o a la dreta, s'estudien separadament dels altres carrils de l'accés. Es formen així dins d'un mateix tram diversos grups de carrils que s'analitzen separadament. El procediment per al càlcul de la intensitat de saturació (S) per a cada grup de carrils és el següent (Chapter 18/Signalized Intersections; Page 18-35):

$$S = S_0 \cdot \prod f_i$$

El Manual de Capacitat enumera els següents factors de correcció:

- Amplada de carril
- Vehicles pesants
- Situació (centre ciutat / altres zones)
- Aparcament
- Parades d'autobús
- Tipus d'ús del carril
- Girs a l'esquerra
- Girs a la dreta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Atesa la previsible no disponibilitat de dades en molts casos, s'ha considerat que no és necessari ni viable calcular tots els factors de correcció que el Manual de Capacitat té en compte en el càlcul de la capacitat de les vies. Finalment, els factors reductors considerats són els següents:

a) Fase semafòrica o prioritat de pas a les interseccions

b) Factor corrector de l'aparcament

c) Factor corrector parades d'autobús fora del carril bus

d) Factor corrector del pas de vehicles pesants

Com es podrà comprovar a continuació, alguns dels apartats d'anàlisi de la oferta de la xarxa de vehicle privat i de transport públic que es demanen en el Plec dels Lots de PMUS de la DIBA poden ser d'utilitat a l'hora de calcular alguns d'aquests factors. Per tant, la fórmula que proposa el Manual de Capacitat (HCM 2010) per al càlcul de la capacitat de vies en interseccions semaforitzades s'ha modificat i adaptat a l'entorn metropolità objecte d'estudi, resultant en la següent expressió:

AB_Capacity h*AB_Factor_Reductor*AB_Carril*AB_CAPCARR*AB_FS500*AB_BUS*AB_FS

BA_Capacity h*BA_Factor_Reductor*BA_Carril*BA_CAPCARR*BA_FS500*BA_BUS*BA_FS

On:

- h: nombre d'hores considerades en la simulació (1, 2 o 3)
- AB_Factor_Reductor / BA_Factor_Reductor: factor reductor de la capacitat (AB_Factor_Reductor = AB_Factor Aparcament. * AB_Factor_BUS * AB_Factor_Pesants).
- AB_Carril / BA_Carril: Nombre de carrils del tram
- AB_CAPCARR / BA_CAPCARR: Capacitat teòrica del carril (en entorns metropolitans amb una població > 250.000 habitants pren un valor de 1.900 pc/h/carril, sinó 1.750 pc/h/carril). Chapter 18/Signalized Intersections; Page 18-76
- AB_BUS / BA_BUS: Presència o no de carril bus
- AB_FS / BA_FS: Fase semafòrica

Factors reductors de la capacitat

S'observa que els factors correctors/reductors s'apliquen només als carrils de circulació "normals" AB_Factor_Reductor*AB_Carril*AB_CAPCARR*AB_FS, mentre que els carrils bus es tracten d'una manera diferenciada 500*BA_BUS*BA_FS.

A continuació s'explica la metodologia de càlcul de cadascun d'aquests **factors correctors**:

a) **Fase semafòrica o prioritat de pas a les interseccions**

El repartiment de la prioritat de pas en els encreuaments (***AB_FS / BA_FS***) es considerarà de diferent manera segons la tipologia i la senyalització present a cada encreuament:

- **Encreuaments de vies de la xarxa principal i la xarxa secundària:** En aquests casos, el repartiment de la prioritat de pas es farà seguint els següents criteris:

Encreuaments **semaforitzats**:

- **Criteri 1.** Es farà servir el cicle semafòric real de l'encreuament si es disposa d'aquestes dades.
- **Criteri 2**. En cas contrari, es prendrà com a referència la taula de criteris bàsics consensuada per tots els consultors.

Tram del qual es calcula la capacitat	Valor	Interseca amb	Valor
Xarxa principal	**0,5**	Xarxa principal	**0,5**
Xarxa principal	**0,7**	Xarxa secundària	**0,3**
Xarxa principal	**0,8**	Xarxa veïnal	**0,2**
Xarxa secundària	**0,3**	Xarxa principal	**0,7**
Xarxa secundària	**0,5**	Xarxa secundària	**0,5**
Xarxa secundària	**0,6**	Xarxa veïnal	**0,4**
Xarxa veïnal	**0,2**	Xarxa principal	**0,8**
Xarxa veïnal	**0,4**	Xarxa secundària	**0,6**
Xarxa veïnal	**0,5**	Xarxa veïnal	**0,5**

Fig. 18. Índex de rotació per plaça segons tipologia de regulació de l'aparcament.
Font: Elaboració EPIM

Encreuaments **no semaforitzats**:

- **Criteri 1.** S'establirà un repartiment de la prioritat de pas segons quina sigui la senyal present a la intersecció (STOP, cediu el pas, etc.):
  - **CEDEIXI EL PAS**: **repartiment 70% - 50%**
  - **STOP: repartiment 70% - 30%**
  -
- **Criteri 2.** En cas que no hi hagi cap senyal que determini la prioritat de pas en una intersecció, es recorrerà als valors que determina la taula anterior.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

- **Encreuaments de vies de la xarxa veïnal i la xarxa veïnal amb la resta de xarxes:** No es tindrà en compte si l'encreuament està semaforitzat o no, i es prendrà com a referència la taula de criteris bàsics consensuada per tots els consultors (adjuntada anteriorment).

b) **Factor corrector de l'aparcament**

- **Tipologia d'aparcament**: En primer lloc caldrà identificar si a cada tram de carrer es permet aparcar o no. Òbviament, en un tram on no es pugui aparcar no s'hi aplicarà cap factor corrector de l'aparcament.

  Un cop determinats en quins trams del viari es permet aparcar i en quins no, es proposa utilitzar classificar les vies en funció de la regulació de l'aparcament i de la categoria territorial o ús del sòl. Les diferents categories que es proposen són:

  - *Prohibit*
  - *Zona blava*
  - *Zona verda*
    - *Només per a residents*
    - *Oberta*
  - *Càrrega/descàrrega*
  - *Aparcament lliure*

- **Càlcul de l'oferta de places d'aparcament** El càlcul de l'oferta de places d'aparcament es farà a partir de la longitud de cada arc i d'una longitud mitjana de plaça d'aparcament (per exemple, **5 metres/plaça en el cas de l'aparcament en cordó** i **2,5 m/plaça en el de bateria**).

  La combinatòria de casos considerada és la següent:

Bandes d'estacionament	Forma d'estacionament	Longitud plaça (m)
0	Prohibit	5
1	Cordó	5
2	Cordó + Semibateria	4,1
2	Cordó + Bateria	3,75
1	Semibateria	3,2
2	Bateria + Semibateria	2,85
1	Bateria	2,5
2	Cordó x 2	2,5
2	Semibateria x 2	1,6
2	Bateria x 2	1,25

Fig. 19. Combinatòria de formes d'estacionament considerades.
Font: Elaboració EPIM.

Tot i que en un tram de carrer s'hi pugui aparcar, l'espai destinat a places d'aparcament no és mai igual a la longitud total d'aquest arc, doncs sempre hi ha elements que redueixen la **longitud útil** que es pot utilitzar (passos de vianants, contenidors, guals, etc.).

Per tant, es proposa aplicar un factor de correcció unitari per a totes les vies del viari urbà que tingui en compte aquesta **reducció de la superfície útil d'aparcament del 20%.**

- **Índex de rotació**

A partir dels índexs de rotació calculats en l'anàlisi de la demanda d'altres estudis, es proposen els índexs de rotació per plaça i dia que es recullen a la taula 2. A partir d'aquests valors s'establiran uns valors d'índex de rotació horària (o de 2-3 hores, segons quin sigui finalment el període modelitzat) per a cadascuna de les categoria de via anteriorment descrites.

Regulació aparcament	Rotacions/dia	Rot./HP (10%)
Prohibit	0	0
Zona Blava	7	0,7
Zona Verda		
a) Residents	2	0,2
b) Oberta	3	0,3
Càrrega/descàrrega	9	0,9
Aparcament lliure	3	0,3

Fig. 20. Índex de rotació per plaça segons tipologia de regulació de l'aparcament.
Font: Elaboració EPIM.

En cas de que en un mateix tram de carrer hi hagi més d'una tipologia d'aparcament, es prendrà la més "restrictiva" com a referència per al càlcul de la capacitat d'aquell tram. S'entén per "més restrictiva" aquella amb un índex de rotació més elevat.

Més restrictiva

1) Càrrega/descàrrega
2) Zona blava
3) Zona verda
4) Aparcament lliure no regulat

Menys restrictiva

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- **Càlcul del factor corrector de l'aparcament**

Amb aquests valors d'índex de rotació horària (o de 2-3 hores) es podrà determinar el nombre de maniobres d'aparcament per hora en el tram de via analitzat (**N_m**).

Finalment, aquest valor s'utilitza a la fórmula per al càlcul del factor d'aparcament del manual de Capacitat:

$$\frac{N - 0{,}1 - \frac{18 \cdot N_m}{3600}}{N} \geq 0.050$$

On:

- **N_m**: nombre de moviments d'aparcament per hora
- **N**: Nombre de carrils

Nota: *el valor de 0,050 és el valor mínim que pot assolir aquest factor*

c) **Factor corrector de les parades d'autobús fora del carril bus**

En el cas que en el tram de via analitzat hi hagi parada, però no hi hagi carril bus, es proposa utilitzar la següent fórmula extreta del Manual de Capacitat:

$$\frac{N - \left(\frac{14{,}4 \cdot N_b}{3600}\right)}{N} \geq 0.050$$

On:

- **N: Nombre de carrils**
- **Nb: autobusos que paren en una hora**

Nota: *el valor de 0,050 és el valor mínim que pot assolir aquest factor*

d) **Factor corrector del pas de vehicles pesants**

En aquest cas es proposa diferenciar l'afectació del pas de vehicles pesants sobre la capacitat d'un tram de via en funció dels itineraris per a vehicles pesants que es demanen en l'anàlisi de la xarxa viària de cada municipi.

En qualsevol cas, la fórmula utilitzada per al càlcul d'aquest factor també prové del manual de Capacitat i és la següent:

$$\frac{100}{100 + P_i \cdot (E_T - 1)}$$

On:

- **Pi: Percentatge de vehicles pesants**
  En aquells trams de via que formin part dels itineraris de vehicles pesants del municipi: **P_i = 6%**

  A la resta del viari urbà: **P_i = 3%** (HCM 2010; Ch.18-Page 18-76)
- **ET: vehicles equivalents = 2**

Finalment, a la taula següent s'adjunta un resum dels tres factors per al càlcul de la intensitat de saturació considerats (***aparcament***, ***autobusos*** i ***vehicles pesants***):

Correcció per	Definició	Fórmula	Observacions
Aparcament	Es tractaria de definir un índex de rotació segons la tipologia territorial (o ús del sòl) per tal d'obtenir el nombre de moviments d'aparcament (**N_m**) per tram de via analitzat a aplicar a la fórmula del HCM 2010:	$\frac{0{,}1 \quad \frac{18}{3600}}{} \quad 0.050$	**N_m**: nombre de moviments d'aparcament per hora **N**: Nombre de carrils **Nota**: el valor de 0,050 és el valor mínim que pot assolir aquest factor
Parades d'autobús	Hi ha parada i **no** hi ha carril bus	$\frac{\frac{14{,}4}{3600}}{} \quad 0.050$	**N**: Nombre de carrils **N_b**: autobusos que paren en una hora
Vehicles pesants	Itineraris de vehicles pesants	$\frac{100}{100} \quad 1$	**P_i**: Percentatge de vehicles pesants **E_T**: vehicles equivalents = 2 **P_1** = a determinar en cada municipi (es proposa 6%) **P_2 = 3%** (HCM 2010; Ch.18-Page 18-76)
	Resta de viari del municipi	$\frac{100}{100} \quad 1$	

Fig. 21. Factors correctors per al càlcul de la intensitat de saturació.
Font: Elaboració EPIM a partir de dades del HCM 2010

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1.3. Zonificació

Les zones són aquelles unitats territorials en que es subdivideix l'àmbit estudiat, en el nostre cas el Barcelonès nord, per determinar quines relacions de viatges en vehicle privat existeixen entre elles i aconseguir així la distribució dels viatges a través de la generació i atracció de viatges en cadascuna de les zones, amb l'objectiu d'aproximar-se al més real possible al que passa a la realitat.

La forma en que es defineix una zona (la grandària, el criteri de zonificació,...) determinarà en part la validesa dels resultats obtinguts en l'assignació, tot i que no depèn únicament d'aquest factor.

Criteris de zonificació

Pel tipus de variable que s'utilitza en el procés de modelització del vehicle privat, per tal de poder obtenir informació pública de forma sistemàtica, és important que les zones estiguin identificades a partir d'unitats administratives amb lo qual es poden creuar diverses variables de forma senzilla.

Una altre característica important que tenen les zones administratives és que es poden dividir o agrupar sense perdre cert la fiabilitat de la informació.

En el nostre cas hem dividit l'àmbit d'estudi a partir de les zones censals que són les utilitzades en les diferents enquestes de mobilitat (EMQ o la EMO).

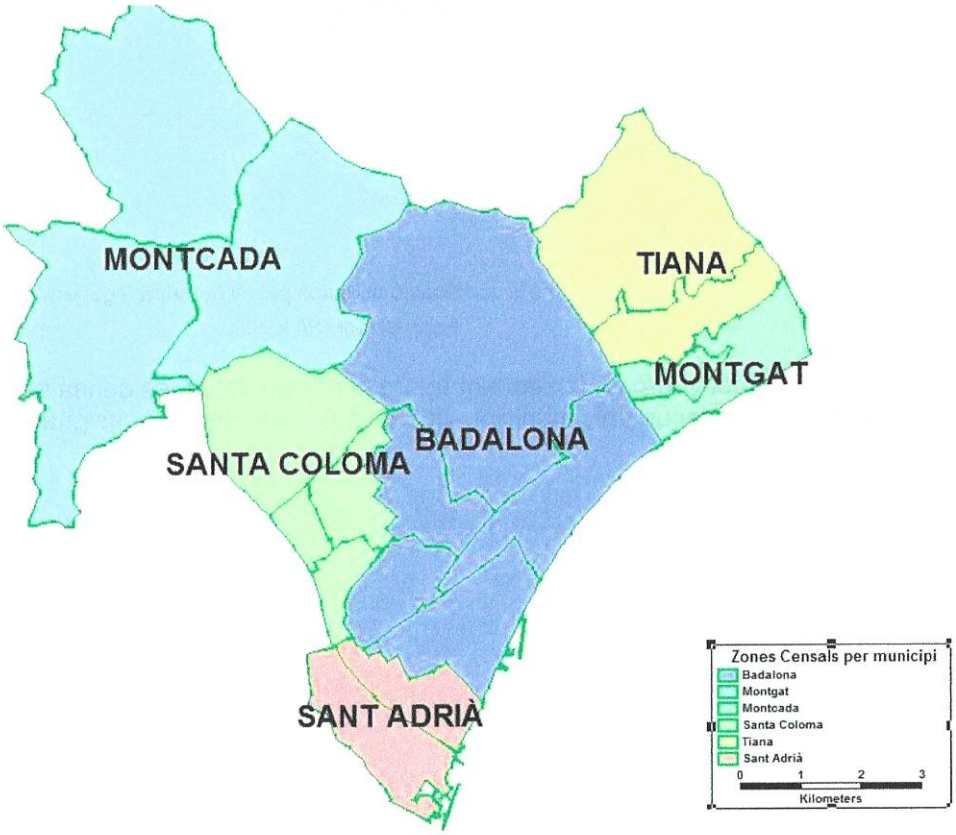


Fig. 22. Plànol amb la zonificació censal de transport definida
Font: elaboració EPIM.

Amb l'objectiu de poder obtenir del model uns resultats el més ajustats possibles, hem desagregat les zones censals utilitzades com a punt de partida pel que fa a l'àmbit intern del model i pel que fa a l'àmbit extern hem agrupat les zones censals.

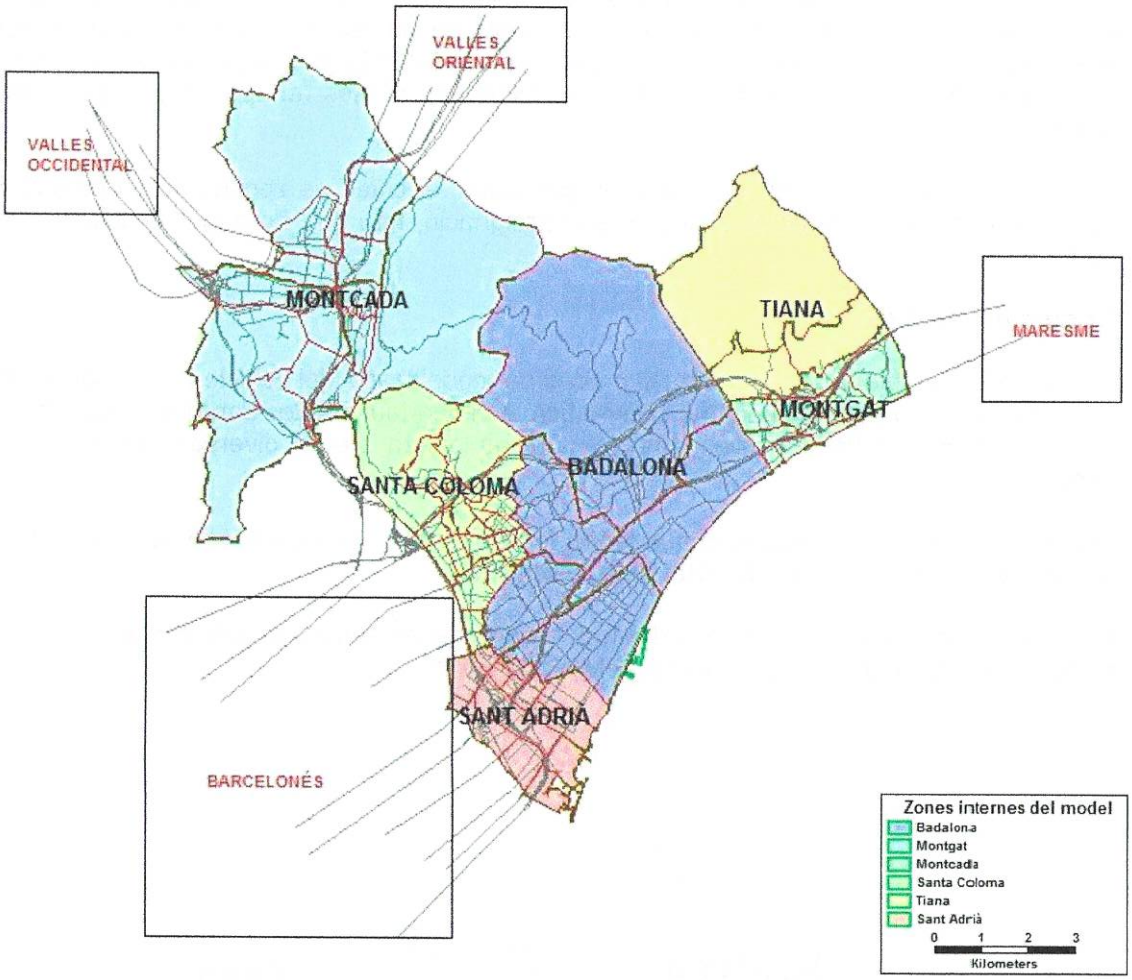


Fig. 23. Plànol amb la zonificació utilitzada pel model. Àmbit general
Font: elaboració EPIM.

A continuació es pot veure en la següent figura la relació de zones censals i zones utilitzades per fer el model per cadascun dels municipis que s'ha de representar l'assignació de transport privat.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

MUNICIPI	ZONES CENSALS	ZONES DEL MODEL
Montgat	2	11
Tiana	2	3
Sant Adrià del Besos	2	13
Santa Coloma Gramanet	4	20
Montcada i Reixach	3	14
Badalona	5	5
	18	*66*

Fig. 24. Taula amb les diferents zonificacions per municipi.
Font: elaboració EPIM.

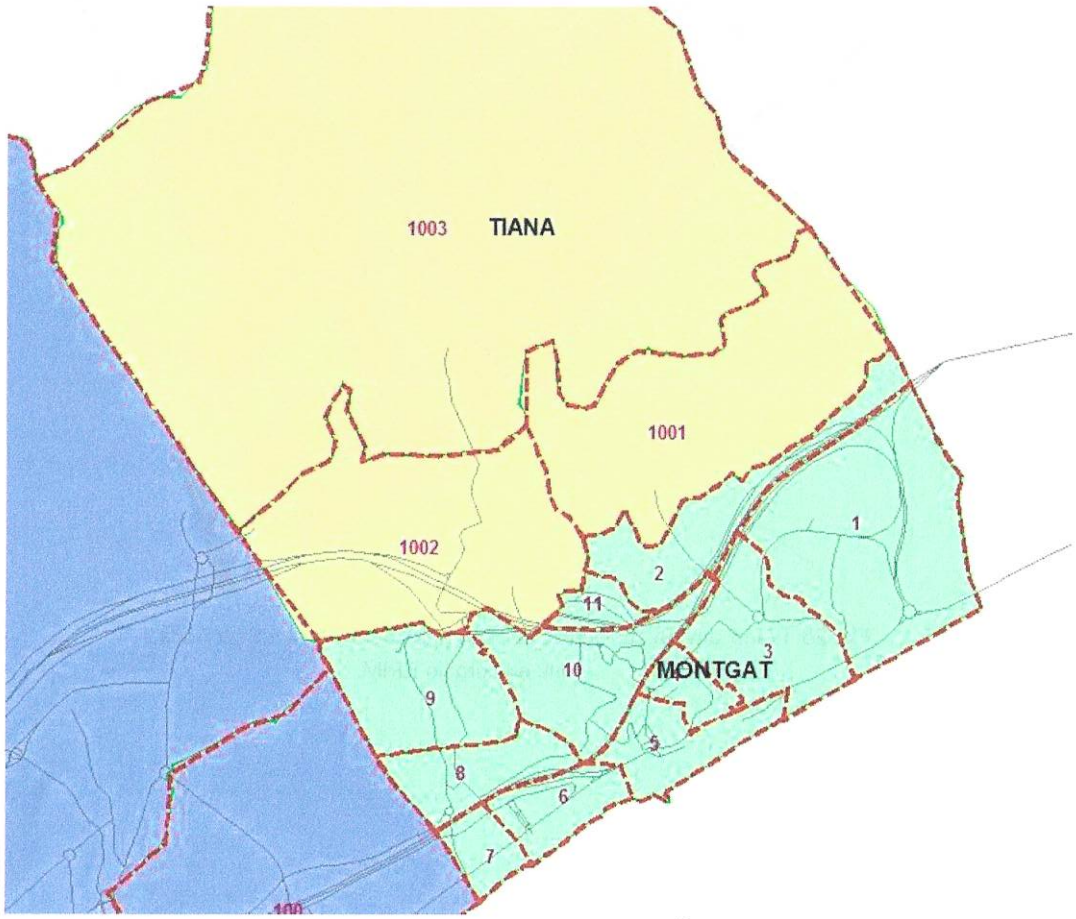


Fig. 25. Plànol amb la zonificació utilitzada pel model. Àmbit Tiana i Montgat.
Font: elaboració EPIM.

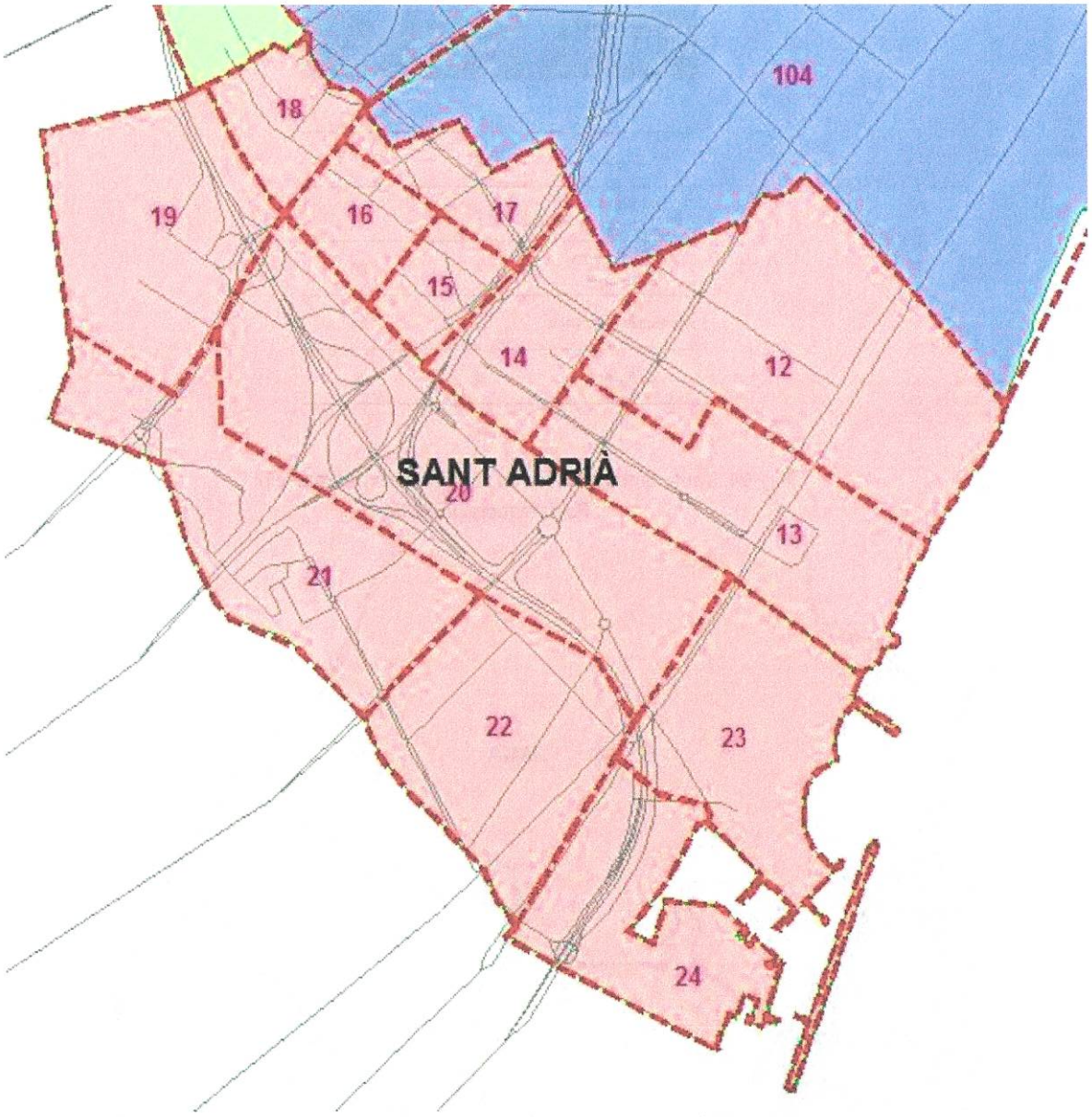


Fig. 26. Plànol amb la zonificació utilitzada pel model. Àmbit Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Fig. 27. Plànol amb la zonificació utilitzada pel model. Àmbit Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM.

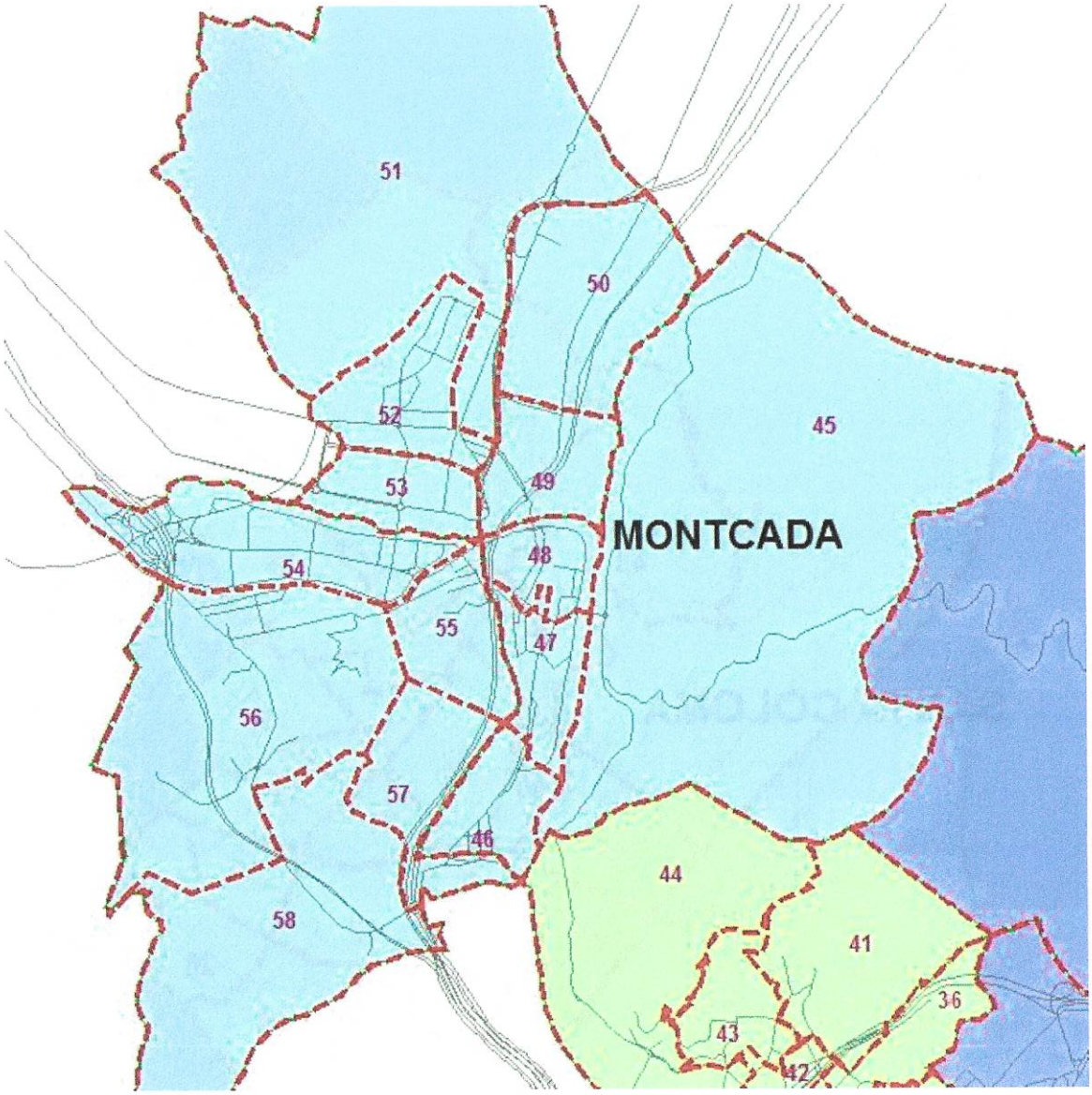


Fig. 28. Plànol amb la zonificació utilitzada pel model. Àmbit Montcada i Reixac.
Font: elaboració EPIM.

Tenint en compte que les zones censals en que hem dividit el model consensuades amb la Diba no aportaven un resultat coherent amb la realitat (les zones eren massa grans per poder repartir els viatges de la matriu per tota la xarxa viaria que incorporava el graf, hem considerat oportú associar dos centroides a la majoria de les zones).

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1.4. Matriu de mobilitat en vehicle privat

La matriu de mobilitat en vehicle privat fa referencia a la part del model d'assignació que té que veure amb la demanda (la generació i atracció de viatges i la relació de distribució dels viatges en vehicle privat entre les diferents zones en las que s'ha dividit el model).

1.4.1. Construcció de la matriu de mobilitat actual

Com ja s'ha comentat anteriorment, l'origen de les dades provenen de l'Enquesta de Mobilitat Obligada, concretament de l'EMQ2006 i EMQ2011.

- EMQ 2011. Enquestes realitzades als residents dels quatre municipis.
- EMQ 2006: Dades totals
- Matriu calibrada corresponen a Badalona

Per poder realitzar la matriu del barcelonès nord s'han tingut que utilitzar aquests tres fonts, ja que la informació que s'ha pogut extreure de l'EMQ2011 (enquesta més recent, per tant amb valors més ajustats a l'actualitat) ha estat únicament els viatges en vehicle privat dels residents dels quatre municipis que integren aquest lot de la primera corona.

Per tant s'ha tingut que completar la matriu inicial amb les dades de l'EMQ2006, extrapolades a l'any 2012.

A més a l'integrar el model de Badalona al model del Barcelonès nord, s'ha considerat oportú partir de la matriu existent de Badalona que ja havia estat ajustada a la realitat, i per tant també s'ha integrat a la matriu inicial del model.

Selecció dades EMQ2011:

S'han utilitzat tots els viatges en vehicle privat realitzats pels residents dels quatre municipis (generació de viatges), i per obtenir la matriu de vehicles, s'han passat els viatges a cotxes, utilitzant l'ocupació tipus actual del 1,24 persones /vehicle.

A partir dels viatges associats a les seccions censals (zones més grans, directament de la EMQ) s'han redistribuït a les zones utilitzades en el model (zones més petites) de forma proporcional al nombre de zones model que conformen una secció censal.

Pel que fa a les destinacions dels viatges considerats externs (destinació fora de les zones que integren els 4 municipis del lot; Montgat, Sant Adrià, Santa Coloma i Montcada i Reixac, més Tiana) s'han agrupat en 4 zones (Maresme, Vallès Oriental, Vallés Occidental i Barcelonès). Cadascuna d'aquestes zones esta connectada a través de diferents vies interurbanes, amb lo qual cadascuna d'aquestes zones s'ha subdividit en diferents centroides en funció del nombre de vies interurbanes que les connectaven.

Selecció dades EMQ2006:

Per tal de poder obtenir els viatges atrets als municipis que pertanyen al Barcelonès nord, a més de conèixer quin són els viatges de pas entre les diferents zones externes que passen per dins l'àmbit estudiat, es necessari utilitzar les dades de l'EMQ2006.

En primer lloc, s'han eliminat els viatges generats pels 4 municipis mes Tiana al disposar ja d'aquestes dades més reals de l'EMQ2011.

Un cop s'han eliminat aquestes dades, es procedeix a integrar les dades de l'EMQ2006 que falten per completar la matriu inicial. Però abans s'ha de calcular quin es l'increment o decreixement de la mobilitat del 2006 respecte el 2011.

És calcula la proporció que representen els viatges dels residents dels 4 municipis respecte el total de viatges de la EMQ. Aquesta dada, comparada amb els viatges resultants a l'EMQ 2011, permet obtenir l'índex de creixement de la mobilitat que s'aplicarà als viatges obtinguts del 2006. En concret, els viatges del 2011 representen un increment del 3% respecte els de 2006.

Finalment es passen els viatges resultants en vehicle privat a cotxes utilitzant l'ocupació de 1,2 persones /vehicle.

Abans d'integrar les dues informacions, per tal de simplificar la informació provinent de l'EMQ2006, es realitza una eliminació dels viatges de pas a través de:

- Es suprimeixen les relacions entre àmbits territorials que no passen per les carreteres de l'àmbit d'estudi (P.ex: comarques gironines amb camp de Tarragona)
- Es suprimeixen les relacions entre comarques de l'àmbit metropolità que no passen per les carreteres de l'àmbit d'estudi (p.ex: Baix Llobregat – garraf)
- Es suprimeixen les relacions entre municipis que no passen per les carreteres de l'àmbit d'estudi (p.ex Castelldefels – Terrassa)
- -Es distribueixen els viatges associats a les seccions censals (zones més grans, directament de la EMQ) a zones model (zones més petites) de forma proporcional al nombre de zones model que conformen una secció censal.
- Es suprimeixen les relacions entre els municipis del sud de Barcelona amb la ciutat de Barcelona i els viatges interns de Barcelona, alguns dels quals són susceptibles de passar per les rondes (incloses a l'àmbit d'estudi). Aquesta resta es substitueix per un increment dels vehicles a les rondes fruit dels resultats d'aforaments automàtics en una fase posterior al model.
- I finalment s'agrupen els orígens o destins externs en les 4 zones anteriorment anomenades.

Selecció dades Matriu calibrada Model de Badalona.

Un dels aspectes que ens vàrem trobar en iniciar el model del barcelonès nord és que Montgat i Tiana quedaven despenjats de la resta de municipis a estudiar.

Com que amb anterioritat ja s'havia realitzat l'estudi del PMU de Badalona i aquest incorporava el model de simulació macro del municipi, es va considerar que les dades del model al estar calibrades serien bones mb lo qual es podien integrar a la matriu general. Per tant s'integren aquelles dades del model de Badalona que donaven coherència a les zones internes.

Finalment, s'integren la informació de les tres fons, obtenint la matriu inicial d'un dia feiner pel que fa a la mobilitat quotidiana.

Per obtenir la matriu d'hora punta matí i tarda s'aplicaran el índexs obtinguts en els aforaments automàtics.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1.4.2. Dades de contrast (aforaments)

Per tal de poder ajustar la matriu a les intensitats reals de la xarxa viaria que conforma l'àmbit d'estudi s'han utilitzat tota una sèrie de dades obtingudes de diferents fonts:

1. Dades proporcionades per les diferents administracions existents: dades proporcionades per la Generalitat, Diputació de Barcelona any 2012.
2. Aforaments automàtics realitzats l'any 2014 a tots els municipis a estudiar a excepció de Montgat.
3. Aforaments automàtics realitzats l'any 2012 en els 4 municipis a estudiar.
4. Aforaments manuals de 8 hores realitzats l'any 2012
5. Aforaments manuals de 4 hores realitzats l'any 2012
6. Aforaments manuals de 4 hores realitzats l'any 2008.
7. Altres dades procedents del model de Barcelona i altres estudis realitzats.
8. Dades obtingudes del model de Badalona preses l'any 2010.

Tenint en compte que el model de simulació té que representar el comportament del trànsit l'any 2014, la xarxa viaria existent ha sofert diferents modificacions de caràcter local que han pogut modificar el comportament del transit en algunes parts del model, per lo tant, s'han analitzat els aforaments anteriors al 2014 un per un, per tal de donar validesa a les dades, i aquelles no valides, s'han obviat.

S'han utilitzat 130 aforament, mes o menys uns 280 punts de control.

MUNICIPI	Num Aforaments
Montgat	19
Sant Adrià del Besos	18
Santa Coloma de Gramanet	31
Montcada i Reixach	32
Badalona	30
	130

Fig. 29. Numero d'aforaments utilitzats per calibrar el model.
Font: elaboració EPIM

Fig. 30. Ubicació dels punts d'aforament per al vehicle privat aplicats al model de simulació
Font: elaboració EPIM.

A partir dels diferents aforaments utilitzats, s'ha calculat l'hora punta del matí i l'hora punt de la tarda, els dos escenaris que es volen simular. A continuació es mostren els percentatges d'hora punta del matí i d'hora punta de la tarda pel conjunt de l'àmbit i per cadascun dels municipis, i finalment per cadascuna de les dades que serviran per calibrar el model.

ÀMBIT	% IHP MATI	% IHP TARDA
MONTCADA I REIXACH	7,72%	8,47%
MONTGAT	7,76%	8,51%
SANT ADRIA DEL BESOS	7,85%	8,09%
SANTA COLOMA DE GRAMANET	6,95%	8,10%
CONJUNT DE L'ÀMBIT	7,44%	8,24%

Fig. 31. Percentatge hora punta matí i tarda dels diferents municipis.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP MATÍ	BA_%_IHP MATÍ	AB_IHP TARDA	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP TARDA	BA_%_IHP TARDA
Montcada	BV 1411 (km2,6)	1	1	7240	6751	356	4,9%	455	6,7%	416	5,7%	626	9,3%
Montcada	BV-1416 (km 50)	2	1	7240	6812	423	5,8%	561	8,2%	554	7,7%	487	7,1%
Montcada	BV-5001 (km 7,2)	3	1	8269	8987	545	6,6%	948	10,5%	686	8,3%	580	6,5%
Montcada	BV-5012 (km 0,3)	4	1	5237	5550	440	8,4%	662	11,9%	422	8,1%	377	6,8%
Montcada	N-150 (km2,9)	5	1	7540	6670	909	12,1%	575	8,6%	519	6,9%	537	8,1%
Montcada	C-33 (km80)	6	1	31994		1894	5,9%			2758	8,6%		
Montcada	C-33 (km80)	6	1		32482			2987	9,2%			2613	8,0%
Montcada	C-17	7	1	23473		2025	8,6%			1870	8,0%		
Montcada	C-17	7	1	22035		1520	6,9%			2153	9,8%		
Montcada	N-152	8	1	5630	6031	388	6,9%	762	12,6%	549	9,8%	658	10,9%
Montcada	BV-5001 (km12,5)	9	1	5573	5095	278	5,0%	348	6,8%	262	4,7%	309	6,1%
Montcada	C. J. Mikro	10	2	1157	2883	117	10,1%	195	6,8%	88	7,6%	228	7,9%
Montcada	P. Civada	11	2	1487	1786	102	6,9%	154	8,6%	136	9,1%	142	8,0%
Montcada	Av. Ferreria	12	3	370	5985	16	4,3%	612	10,2%	25	6,8%	274	4,6%
Montcada	C. Quarters	13	3	3033	3680	262	8,6%	201	5,5%	210	6,9%	319	8,7%
Montcada	R. Sant Cugat	14	3	4318	4986	333	7,7%	401	8,0%	382	8,8%	410	8,2%
Montcada	N-150	15	5	5555	6603	493	8,9%	573	8,7%	512	9,2%	420	6,4%
Montcada	C. Ripollet	15	5	203		16	7,9%			17	8,4%		
Montcada	Av. Terranova	15	5	1522	1554	151	9,9%	105	6,8%	98	6,4%	149	9,6%
Montcada	N-150	15	5	5506	6320	464	8,4%	573	9,1%	441	8,0%	466	7,4%
Montcada	Av. Unitat	16	5	1876	3492	135	7,2%	212	6,1%	172	9,2%	361	10,3%
Montcada	Pont Mina	16	5	2490	2210	195	7,8%	162	7,3%	213	8,6%	202	9,1%
Montcada	C. Colom	16	5	443	1781	54	12,2%	97	5,4%	18	4,1%	194	10,9%
Montcada	C. Quarters	17	5	3050	2916	215	7,0%	269	9,2%	264	8,7%	232	8,0%
Montcada	R. Sant Cugat	17	5	2171	3395	175	8,1%	285	8,4%	192	8,8%	293	8,6%
Montcada	R. Sant Cugat	17	5	4318	4691	413	9,6%	441	9,4%	320	7,4%	356	7,6%
Montcada	C. Quarters	17	5	4340	3355	418	9,6%	284	8,5%	319	7,4%	286	8,5%
Montcada	Lat C-17	18	5	4400		373	8,5%			376	8,5%		
Montcada	C. Ferrer	18	5	4001		280	7,0%			468	11,7%		
Montcada	C. Ferrer	18	5	4880		374	7,7%			456	9,3%		
Montcada	R. P.P. Catalans	18	5	4796		313	6,5%			502	10,5%		
Montcada	Lat C-.17	18	5	5471		445	8,1%			486	8,9%		
Montcada	R. P.P. Catalans	18	5	5001		366	7,3%			484	9,7%		
Montcada	C. A. Clave	18	5	2659		179	6,7%			272	10,2%		
Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2886		348	12,1%			142	4,9%		
Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2352		202	8,6%			197	8,4%		
Montcada	C. Bach	19	5	3211	1291	210	6,5%	98	7,6%	335	10,4%	119	9,2%
Montcada	C. Bach	19	5	4841	3180	397	8,2%	295	9,3%	419	8,7%	330	10,4%
Montcada	C. Beat Oriol	19	5	1002		85	8,5%			85	8,5%		
Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2312		204	8,8%			188	8,1%		
Montcada	C. Vapor	20	5	6925		669	9,7%			510	7,4%		
Montcada	C. Vapor	20	5	4458		405	9,1%			353	7,9%		
Montcada	C. Quimica	20	5	3041		297	9,8%			219	7,2%		
Montcada	C. Quimica	20	5	3891	3318	322	8,3%	286	8,6%	341	8,8%	278	8,4%
Montcada	C. Vapor	21	5	6774	165	486	7,2%	18	10,9%	667	9,8%	9	5,5%
Montcada	C. Vapor	21	5	5215		399	7,7%			488	9,4%		
Montcada	C. Gas	21	5	199	2045	21	10,6%	125	6,1%	11	5,5%	223	10,9%
Montcada	C-17	23	5	18370		1519	8,3%			1609	8,8%		
Montcada	N-150	23	5	3868	3996	285	7,4%	263	6,6%	372	9,6%	416	10,4%
Montcada	C. Pedra	23	5	1282	3172	48	3,7%	234	7,4%	169	13,2%	304	9,6%
Montcada	C-17	23	5		19619			1604	8,2%			1737	8,9%
Montcada	C-17	23	5	22248		1839	8,3%			1950	8,8%		
Montcada	C-17	23	5	17503		1491	8,5%			1489	8,5%		
Montcada	C. Jaume I	24	5	2977		184	6,2%			322	10,8%		
Montcada	C. Jaume I	24	5	5326		545	10,2%			362	6,8%		
Montcada	C. Jaume I	24	5	3314		327	9,9%			440	13,3%		
Montcada	C. Jaume I	24	5	1573		193	12,3%			278	17,7%		
Montcada	C. Jaume I	24	5	2751		144	5,2%			263	9,6%		
Montcada	C. Jaume I	24	5	2018		133	6,6%			211	10,5%		
Montcada	C. Font Freda	25	7	550	144	37	6,7%	18	12,5%	54	9,8%	14	9,7%
Montcada	C. Cerdanyola	26	7	2500	2500	186	7,4%	114	4,6%	229	9,2%	143	5,7%
Montcada	N-150	27	7	7600	7600	663	8,7%	925	12,2%	624	8,2%	537	7,1%
Montcada	C-58	28	7	72000		6706	9,3%			5920	8,2%		
Montcada	C-58	28	7	72000		4264	5,9%			6396	8,9%		
Montcada	Av. Riu Ripoll	29	7	3300		246	7,5%			303	9,2%		
Montcada	Av. Riu Ripoll	29	7	2500		114	4,6%			143	5,7%		
Montcada	Crta. Ripollet	30	7	6679	6694	305	4,6%	500	7,5%	384	5,7%	615	9,2%
Montcada	Acces	31	7	294		34	11,6%			14	4,8%		
Montcada	C. Cementiri N.	32	7	1400	1400	101	7,2%	98	7,0%	111	7,9%	104	7,4%
Montcada	Crta. Ripollet	33	7	6900	8481	555	8,0%	371	4,4%	640	9,3%	487	5,7%
				233.433	*26.819*	*18.067*		*2.026*		*20.133*		*1.900*	

Fig. 32. Percentatge hora punta matí i hora punta tarda del municipi de Montcada.
Font: elaboració EPIM.

NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP MATÍ	BA_%_IHP MATÍ	AB_IHP TARDA	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP TARDA	BA_%_IHP TARDA
Montgat	BV-5008	1	1	4700	4700	239	5,1%	353	7,5%	350	7,4%	302	6,4%
Montgat	C-31	2	1		34882			3195	9,2%			2786	8,0%
Montgat	C-31	2	1	33345		1968	5,9%			2840	8,5%		
Montgat	C-31	3	1		30803			2822	9,2%			2459	8,0%
Montgat	C-31	3	1	26729		1577	5,9%			2277	8,5%		
Montgat	C-33	4	1	39775	42286	3644	9,2%	2496	5,9%	3176	8,0%	3602	8,5%
Montgat	N-II	5	1	21046	21045	1928	9,2%	1242	5,9%	1680	8,0%	1792	8,5%
Montgat	Av.St.Jordi	6	3	3785		412	10,9%			266	7,0%		
Montgat	Av.St.Jordi	6	3	2945		131	4,4%			302	10,3%		
Montgat	Marina (N-II)	7	3	4256	4106	225	5,3%	290	7,1%	402	9,4%	304	7,4%
Montgat	CamÝ Ral (N-II)	8	3	3461	4758	255	7,4%	356	7,5%	279	8,1%	378	7,9%
Montgat	Barcelona	9	4	2420		234	9,7%			220	9,1%		
Montgat	Ramon i Cajal	9	4		1749			158	9,0%			170	9,7%
Montgat	Av.Mediterrania	9	4	2560		243	9,5%			238	9,3%		
Montgat	Av.Mediterrania	9	4	1889		167	8,8%			187	9,9%		
Montgat	Av.Jordana	10	5	1764		121	6,9%			210	11,9%		
Montgat	Rosella	10	5	494		24	4,9%			69	14,0%		
Montgat	Camí Tiana	10	5	2099		156	7,4%			236	11,2%		
Montgat	Av.Jordana	10	5	1141		108	9,5%			106	9,3%		
Montgat	Camí Tiana	10	5	1504	2084	132	8,8%	165	7,9%	150	10,0%	226	10,8%
Montgat	Rosella	10	5	1392		133	9,6%			128	9,2%		
Montgat	Tur¼ del sastre	11	5	870	2231	82	9,4%	204	9,1%	80	9,2%	215	9,6%
Montgat	Sant Feliu	11	5	369		42	11,4%			26	7,0%		
Montgat	Santa Victoria	11	5	494	24	57	11,5%	4	16,7%	35	7,1%	2	8,3%
Montgat	Maresme	11	5	888	3006	72	8,1%	363	12,1%	126	14,2%	187	6,2%
Montgat	Carrer Mar	11	5	458	488	72	15,7%	24	4,9%	13	2,8%	66	13,5%
Montgat	Catalunya	12	5	3552	1318	239	6,7%	128	9,7%	430	12,1%	118	9,0%
Montgat	Camí Ral (N-II)	12	5	4355	2447	442	10,1%	152	6,2%	377	8,7%	307	12,5%
Montgat	Camí Ral (N-II)	12	5	4651	4977	486	10,4%	305	6,1%	389	8,4%	631	12,7%
Montgat	N-II	13	5	4200	4100	263	6,3%	417	10,2%	527	12,5%	355	8,7%
Montgat	BV-5008	14	7	567	541	89	15,7%	27	5,0%	17	3,0%	74	13,7%
Montgat	Ciutat Comtal	15	7	639	635	101	15,8%	32	5,0%	18	2,8%	87	13,7%
Montgat	Av. del Tur¼	16	7	1880	2200	95	5,1%	347	15,8%	258	13,7%	65	3,0%
Montgat	Ronda 8 de Març	17	7	842	864	88	10,5%	89	10,3%	69	8,2%	72	8,3%
Montgat	Victoria Angels	18	7	1138	1221	119	10,5%	126	10,3%	94	8,3%	103	8,4%
Montgat	Riera Sant Jordi	19	7	150	1600	11	7,3%	81	5,1%	9	6,0%	119	7,4%
				180.358	*172.065*	*13.955*		*13.376*		*15.584*		*14.420*	

Fig. 33. Percentatge hora punta matí i hora punta tarda del municipi de Montgat.
Font: elaboració EPIM.

NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP MATÍ	BA_%_IHP MATÍ	AB_IHP TARDA	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP TARDA	BA_%_IHP TARDA
Sant Adria	Gip-scoa	1	2	13180		1329	0			890	6,8%		
Sant Adria	Gip-scoa	1	2	9997		702	0			885	8,9%		
Sant Adria	Pi i Maragall	2	2	8278	10282	407	0	909	8,8%	791	9,6%	653	6,4%
Sant Adria	Catalana	3	2	1350	5659	73	0	530	9,4%	126	9,3%	495	8,7%
Sant Adria	Carmen Amaya	4	2	2953	3442	424	0	218	6,3%	155	5,2%	254	7,4%
Sant Adria	Biskaia	5	2	2529	3527	236	0	285	8,1%	185	7,3%	280	7,9%
Sant Adria	Cristobal de Moura	6	2	2039		110	0			161	7,9%		
Sant Adria	Cristobal de Moura	6	2	2738		336	0			171	6,2%		
Sant Adria	Sant Ram¾n de Penyafort	7	2	2309	8777	132	0	533	6,1%	173	7,5%	893	10,2%
Sant Adria	Av.Eduard Maristany	8	3	5425		361	0			339	6,2%		
Sant Adria	Av.Eduard Maristany	8	3	6898		471	0			434	6,3%		
Sant Adria	Olimpic	9	3	2850		229	0			209	7,3%		
Sant Adria	Olimpic	9	3	1757		114	0			149	8,5%		
Sant Adria	Balmes	10	5	6664	4587	501	0	556	12,1%	658	9,9%	241	5,3%
Sant Adria	Jovellanos	10	5	9112	8099	800	0	817	10,1%	646	7,1%	768	9,5%
Sant Adria	Balmes	10	5	10500	4900	931	0	564	11,5%	945	9,0%	270	5,5%
Sant Adria	Major	11	5	2117		105	0			262	12,4%		
Sant Adria	Bogatell	11	5	1496		87	0			172	11,5%		
Sant Adria	Paralel R. litoral	12	5	2087		147	0			216	10,3%		
Sant Adria	Paralel R. Litoral	12	5	1463		144	0			109	7,5%		
Sant Adria	Av.Corts catalanes	13	5	11892		811	0			908	7,6%		
Sant Adria	Llull	14	7	1950	1990	111	0	244	12,3%	146	7,5%	124	6,2%
Sant Adria	Taulat	15	7	2450		140	0			184	7,5%		
Sant Adria	Taulat	15	7	2450		302	0			152	6,2%		
Sant Adria	B-10	16	7	47900	47900	2827	0	4389	9,2%	4081	8,5%	3826	8,0%
Sant Adria	Gran Via	17	7	50850		3002	0			4332	8,5%		
Sant Adria	Gran Via	17	7		50850			4659	9,2%			4061	8,0%
Sant Adria	Gip-scoa	18	7	10000		589	0			852	8,5%		
Sant Adria	Guipuzcua	18	7	13000		1191	0			1038	8,0%		
				236.234	*150.013*	*16.612*		*13.704*		*19.369*		*11.865*	

Fig. 34. Percentatge hora punta matí i hora punta tarda del municipi de Sant Adrià del Besòs.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP MATÍ	BA_%_IHP MATÍ	AB_IHP TARDA	AB_%_IHP MATÍ	BA_IHP TARDA	BA_%_IHP TARDA
Sta. Coloma	BV-5001	1	1	8066	8986	426	0	791	8,8%	763	9,5%	471	5,2%
Sta. Coloma	BV-5001	2	1	7367	7218	431	0	669	9,3%	625	8,5%	445	6,2%
Sta. Coloma	BV-5011	3	1	1445	1388	254	0	119	8,6%	86	6,0%	152	11,0%
Sta. Coloma	B-20	5	1	46825		2772	0			3984	8,5%		
Sta. Coloma	B-20	5	1	46825		4307	0			3769	8,0%		
Sta. Coloma	Pg. de Salzedera	6	2	6413	3692	474	0	233	6,3%	522	8,1%	374	10,1%
Sta. Coloma	Carrer Besos	7	2	6033	6242	413	0	446	7,1%	496	8,2%	453	7,3%
Sta. Coloma	Av. Generalitat	8	2	2581	2870	141	0	233	8,1%	261	10,1%	220	7,7%
Sta. Coloma	Av. Can Peixauet	9	2	6083		499	0			386	6,3%		
Sta. Coloma	Av. Ban·s	9	2	7533		271	0			541	7,2%		
Sta. Coloma	C. Irlanda	10	2	2932	2187	124	0	125	5,7%	225	7,7%	173	7,9%
Sta. Coloma	Av. Santa Coloma	11	2	5213		362	0			442	8,5%		
Sta. Coloma	R. Fondo	12	2	6300		419	0			503	8,0%		
Sta. Coloma	R. Fondo	12	2	3745		157	0			297	7,9%		
Sta. Coloma	C. Balears	13	2	8609	6820	426	0	442	6,5%	763	8,9%	364	5,3%
Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	14	2	6936	5198	390	0	319	6,1%	701	10,1%	408	7,8%
Sta. Coloma	C. Camil Rossell	15	3	6103	4013	300	0	309	7,7%	572	9,4%	280	7,0%
Sta. Coloma	Av. Generalitat	16	3	3764		165	0			290	7,7%		
Sta. Coloma	Pg Alameda	17	3	6767	4499	420	0	301	6,7%	583	8,6%	432	9,6%
Sta. Coloma	Rbla. Can Zam	18	5	5461	4450	300	0	332	7,5%	343	6,3%	400	9,0%
Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	5322		296	0			472	8,9%		
Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	8996	8066	791	0	426	5,3%	471	5,2%	763	9,5%
Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	5354		415	0			340	6,4%		
Sta. Coloma	C. Morera	18	5	246		8	0			27	11,0%		
Sta. Coloma	Garreta	18	5	230		11	0			20	8,7%		
Sta. Coloma	Av. Anselm Riu	19	5	2813	2777	197	0	80	2,9%	208	7,4%	320	11,5%
Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	19	5	6671	6575	291	0	399	6,1%	664	10,0%	538	8,2%
Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	19	5	8959	9158	399	0	534	5,8%	850	9,5%	861	9,4%
Sta. Coloma	C. Anselm Riu	19	5	890	1148	40	0	32	2,8%	29	3,3%	133	11,6%
Sta. Coloma	C. N·ria	20	5	2298		195	0			281	12,2%		
Sta. Coloma	C. Circumval.lac	20	5	2718	2408	126	0	195	8,1%	266	9,8%	152	6,3%
Sta. Coloma	C. Circumval.lac	20	5	1454	4132	70	0	318	7,7%	139	9,6%	278	6,7%
Santa Coloma	C. Mercuri	20	5	310		16	0			28	9,0%		
Sta. Coloma	Av. M. J. Pons i	21	5	8741	7429	572	0	491	6,6%	714	8,2%	584	7,9%
Sta. Coloma	Av. Generalitat	21	5	2217		177	0			143	6,5%		
Sta. Coloma	C.M.J. Verdaguer	22	6	3679		277	0			255	6,9%		
Sta. Coloma	C. Mozart	23	6	2130		144	0			162	7,6%		
Sta. Coloma	Av. Pallaresa	24	6	18007		1191	0			1408	7,8%		
Sta. Coloma	Av. Pallaresa	24	6	11262		825	0			960	8,5%		
Sta. Coloma	Pg. Ll. Serra	25	6	9117	9367	534	0	598	6,4%	598	6,6%	669	7,1%
Sta. Coloma	B-20	26	7	12998		887	0			992	7,6%		
Sta. Coloma	C-33	27	7		49870			2866	5,7%			4301	8,6%
Sta. Coloma	C-33	27	7	51430		4731	0			4140	8,0%		
Sta. Coloma	Pont del Molinet	28	7	5480		378	0			409	7,5%		
Sta. Coloma	Pont del Molinet	28	7	5480		378	0			409	7,5%		
Sta. Coloma	Crta. Santa Coloma	29	7	9117	9367	534	0	598	6,4%	598	6,6%	669	7,1%
Sta. Coloma	PotosÝ	30	7	6100	6100	426	0	426	7,0%	463	7,6%	463	7,6%
Sta. Coloma	B-20	31	7	72000		4140	0			6209	8,6%		
Sta. Coloma	B-20	31	7		72000			6612	9,2%			5796	8,1%
				459.020	245.960	31.100	3	17.894	2	37.407	4	19.699	2

Fig. 35. Percentatge hora punta matí i hora punta tarda del municipi de Santa Coloma de Gramenet.
Font: elaboració EPIM.

1.5. Anàlisi de la demanda

Per tal de analitzar la demanda es necessari relacionar els viatges generats i atrets de cadascuna de les zones i determinar els principals fluxos entre unes zones i altres del model.

Les dades utilitzades per conèixer la demanda com a s'ha comentat anteriorment provenen en cadascuna de les fonts utilitzades de l'enquesta de mobilitat obligada, que en el nostre cas, ens dona **el nombre de desplaçaments en vehicle privat en un dia laborable**. Al passar aquesta informació al model la transformem en numero de vehicles que circulen per l'àmbit d'estudi. S'ha d'aplicar el factor ocupació.

1.5.1. Generació i atracció de viatges per zones

El nombre total de vehicles que circulen per l'àmbit d'estudi en un dia laborable es de **880.566 vehicles.**

A continuació es mostren el nombre de desplaçaments generats i atrets per cadascuna de les zones en que s'ha dividit el model.

GENERATS

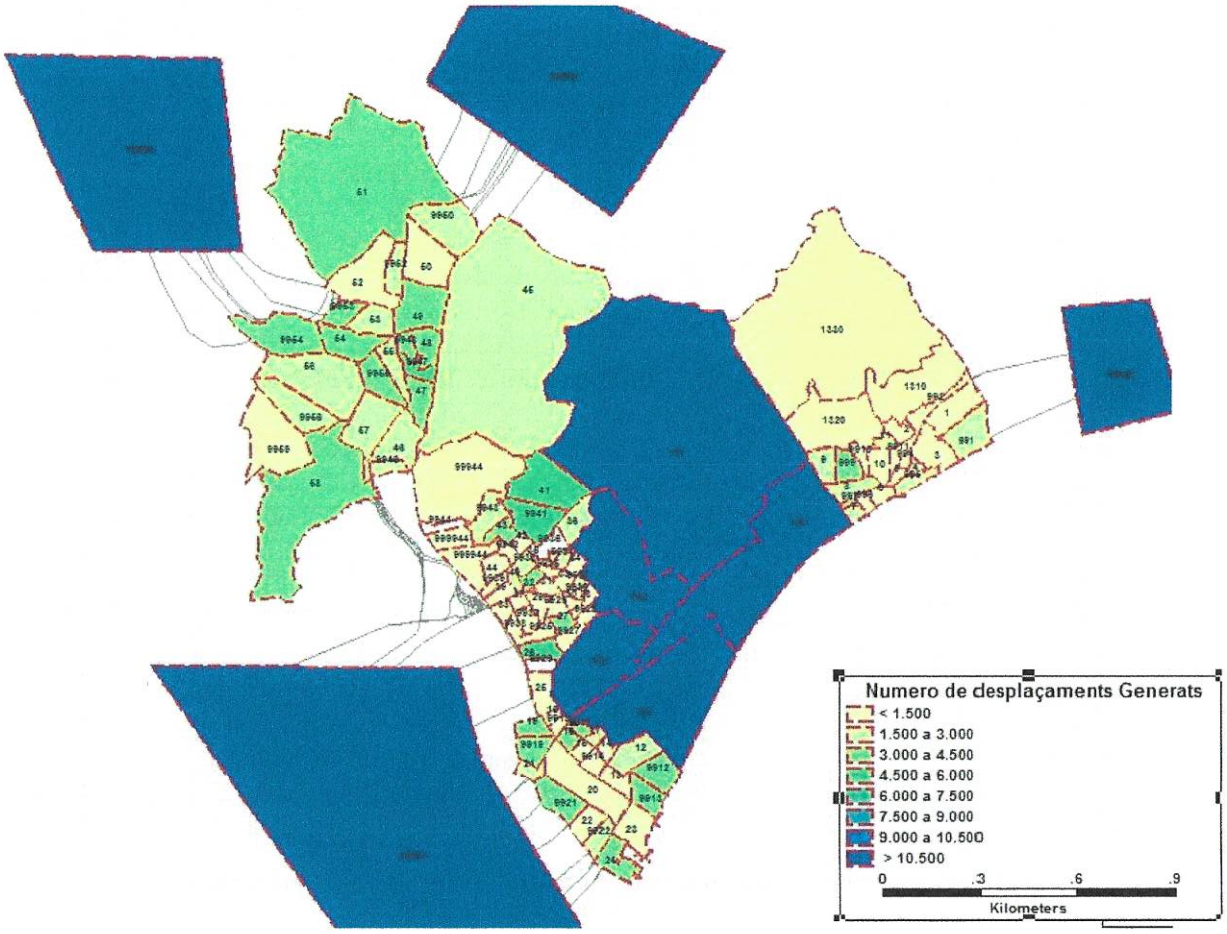


Fig. 36. Nivells de generació de viatges per zones.
Font: elaboració EPIM

Observant el plànol podem veure com les zones exteriors que són les zones que agrupen la resta dels municipis, són precisament les zones que tenen un major nombre de viatges generats. Al mateix passa amb les zones corresponents a Badalona, que al ser d'unes proporcions majors a la resta.

Els viatges generats en un principi estaran associats principalment a les zones predominantment residencials, a major nombre d'habitatges major nombre de viatges generats en vehicle privat.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

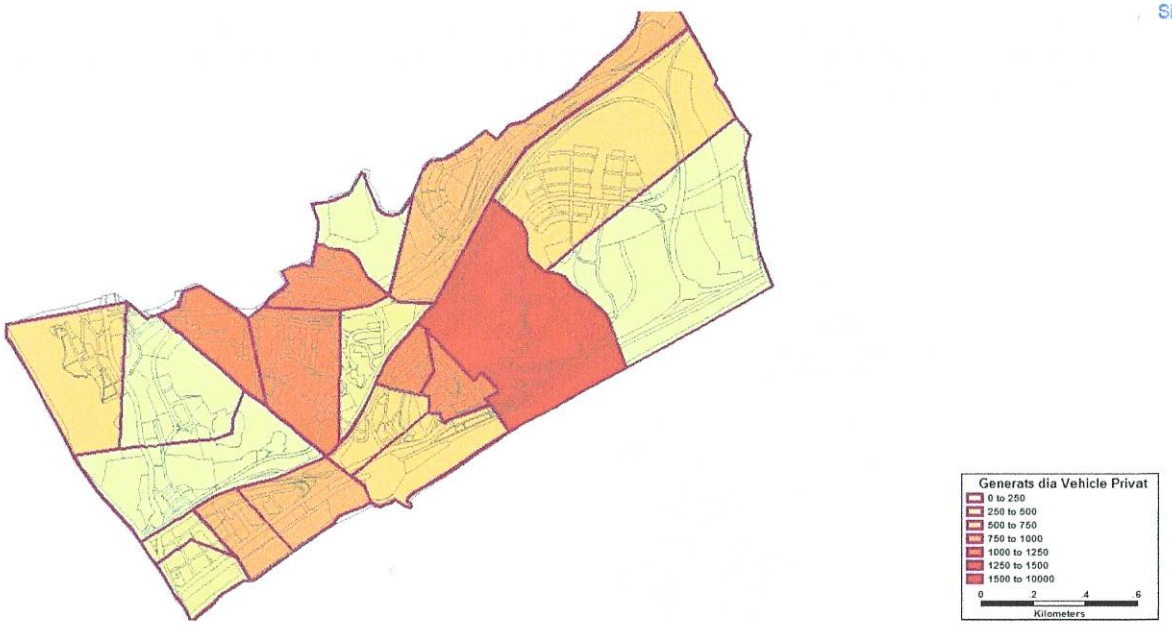


Fig. 37. Nivells de generació de viatges per zones. Àmbit Montgat
Font: elaboració EPIM

En el municipi de Montgat podem observar que el nombre de viatges generats per cadascuna de les zones es mes o menys similar en la majoria de les quals no es superen els 1.500 viatges generats en vehicle privat. Les zones que es caracteritzen per tenir una major presencia d'activitat residencial combinades en alguns casos amb una major grandària de les zones són les que tenen un major nombre de viatges generats.

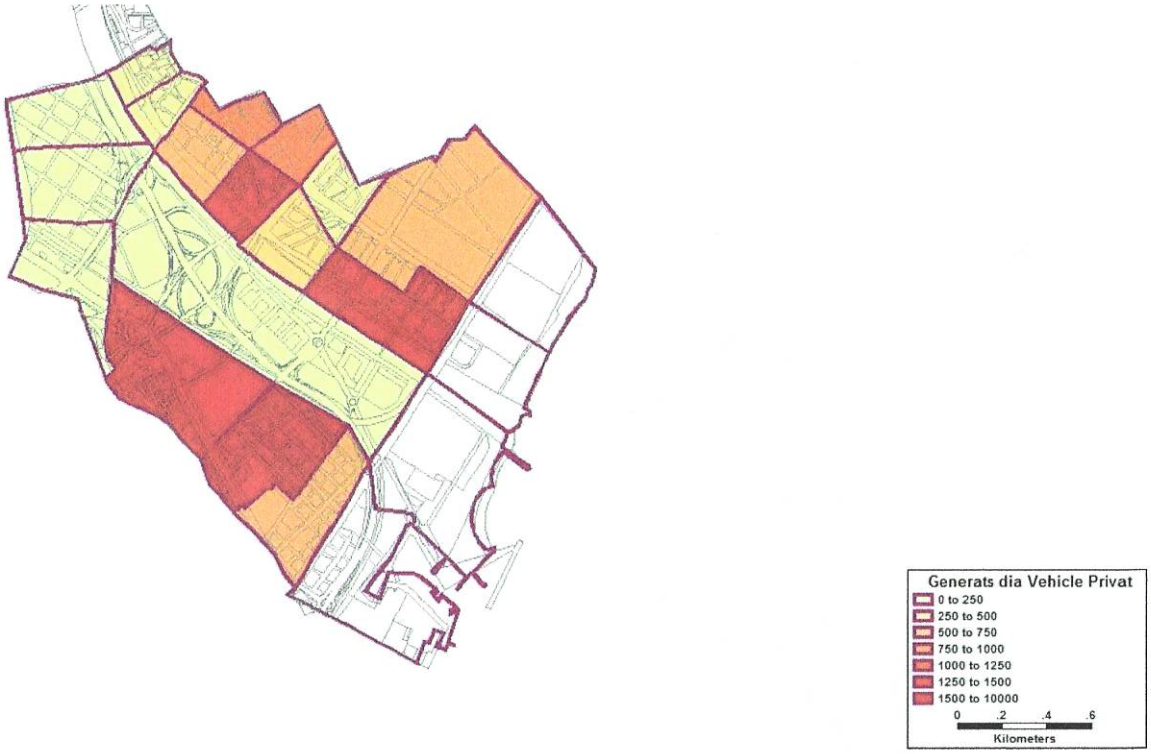


Fig. 38. Nivells de generació de viatges per zones. Àmbit Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM

El mateix passa amb Sant Adrià del Besòs. Les zones més grans amb presencia d'activitat residencial i aquelles que presenten una major densificació d'habitatges són les zones que generen més desplaçaments.

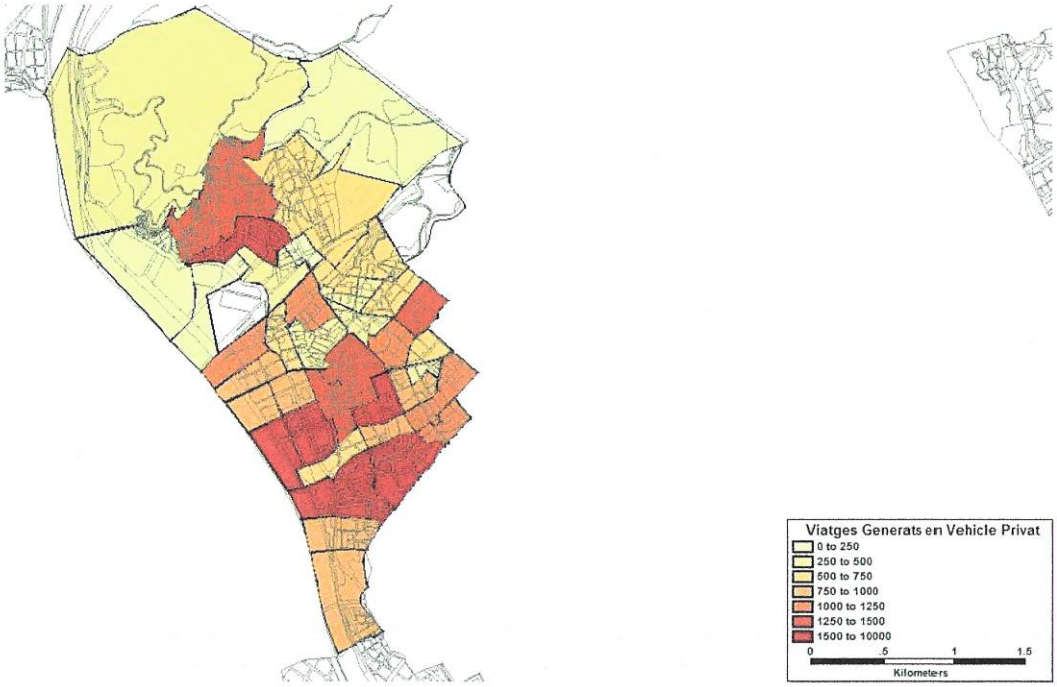


Fig. 39. Nivells de generació de viatges per zones. Àmbit Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM

Igualment a Santa Coloma. Les zones més grans amb presencia d'activitat residencial i aquelles que presenten una major nombre d'habitatges són les zones que generen més desplaçaments.

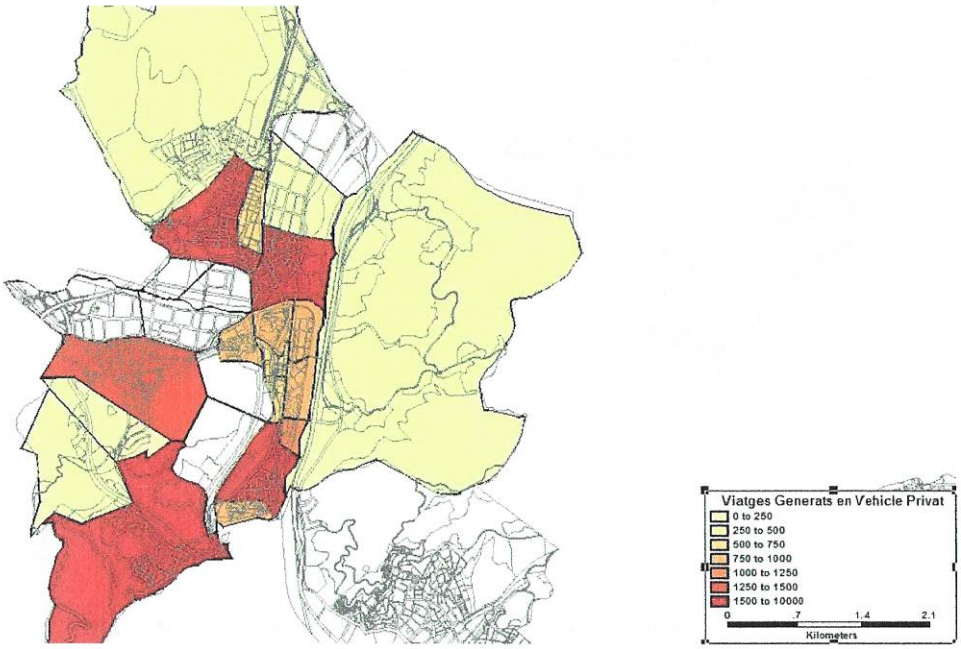


Fig. 40. Nivells de generació de viatges per zones. Àmbit Montcada.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

I finalment Montcada i Reixac on el comportament és similar al de la resta de municipis. Les zones més grans amb presencia d'activitat residencial i aquelles que presenten una major nombre d'habitatges són les zones que generen més desplaçaments.

ATRETS

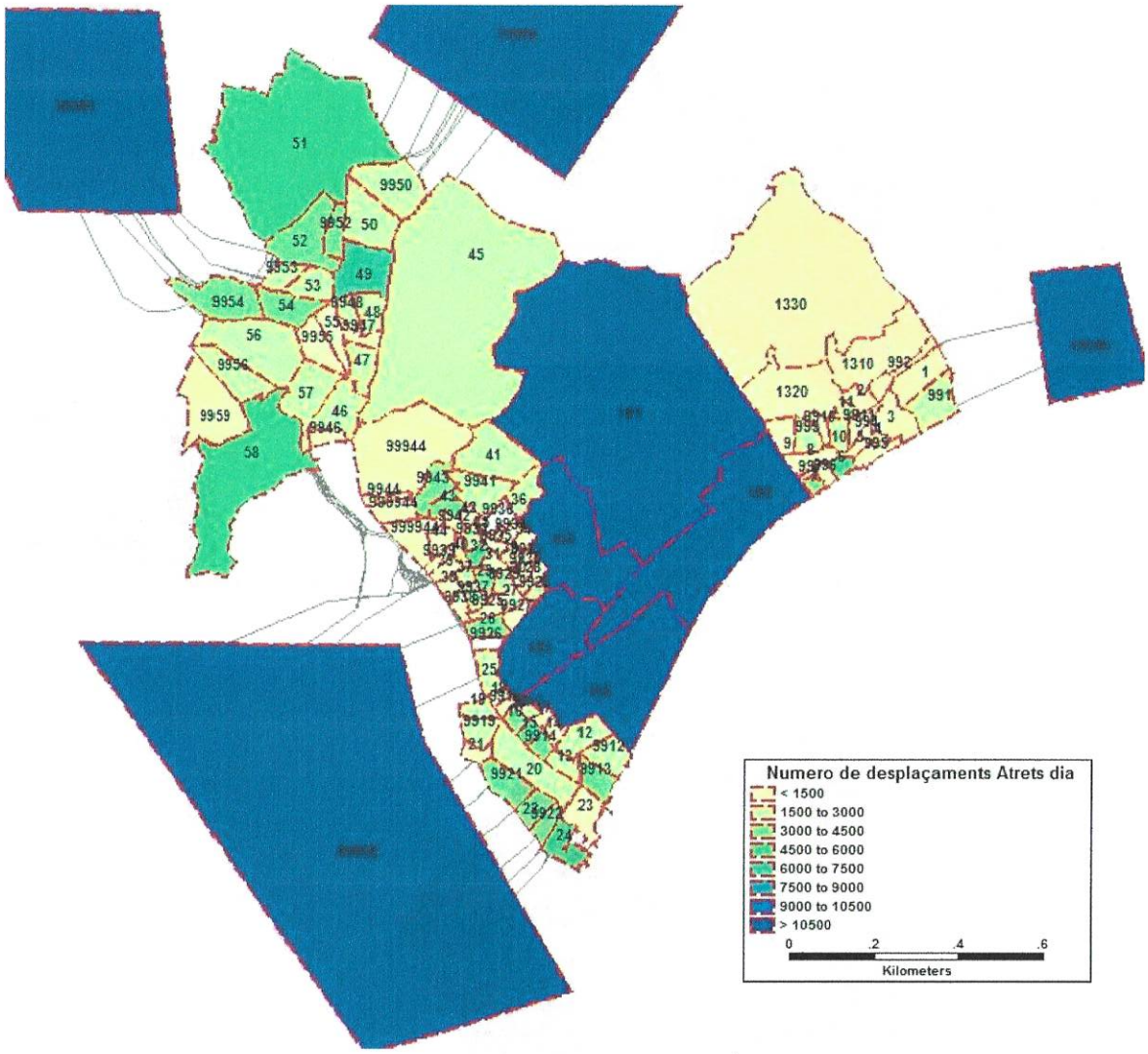


Fig. 41. Nivells d'atracció de viatges per zones. Àmbit general.
Font: elaboració EPIM

Observant el plànol podem veure com les zones exteriors que són les zones que agrupen la resta dels municipis, són precisament les zones que tenen un major nombre de viatges atrets. Al mateix passa amb les zones corresponents a Badalona, que al ser d'unes proporcions majors a la resta.

En un principi a zones més grans, el nombre de viatges és major. Quan analitzem els resultats del model utilitzarem un indicador més precís, els viatges generats i atrets per km2 que ens

donaran una informació molt més acurada respecte si són zones amb un alt o baix nombre de viatges generats i atrets

Els viatges atrets en un principi estan associats principalment a zones on es localitza sobretot l'activitat econòmica, ja siguin polígons industrials o zones comercials. També s'identifiquen amb zones amb equipaments.

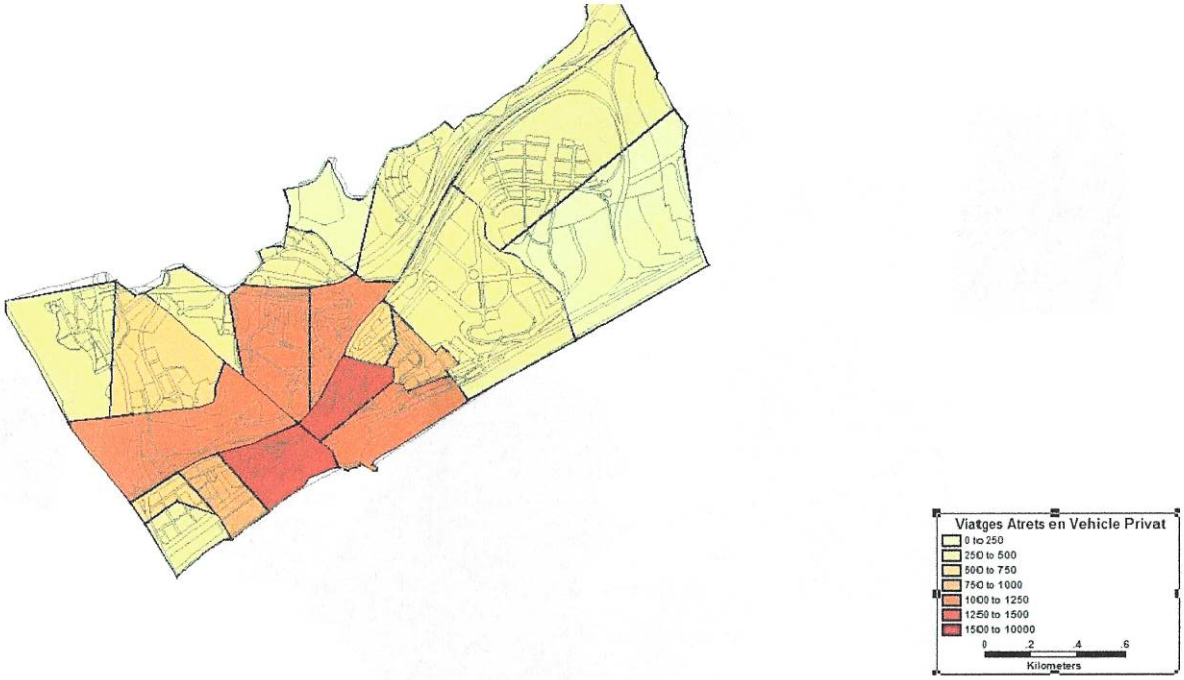


Fig. 42. Nivells d'atracció de viatges per zones. Montgat.
Font: elaboració EPIM

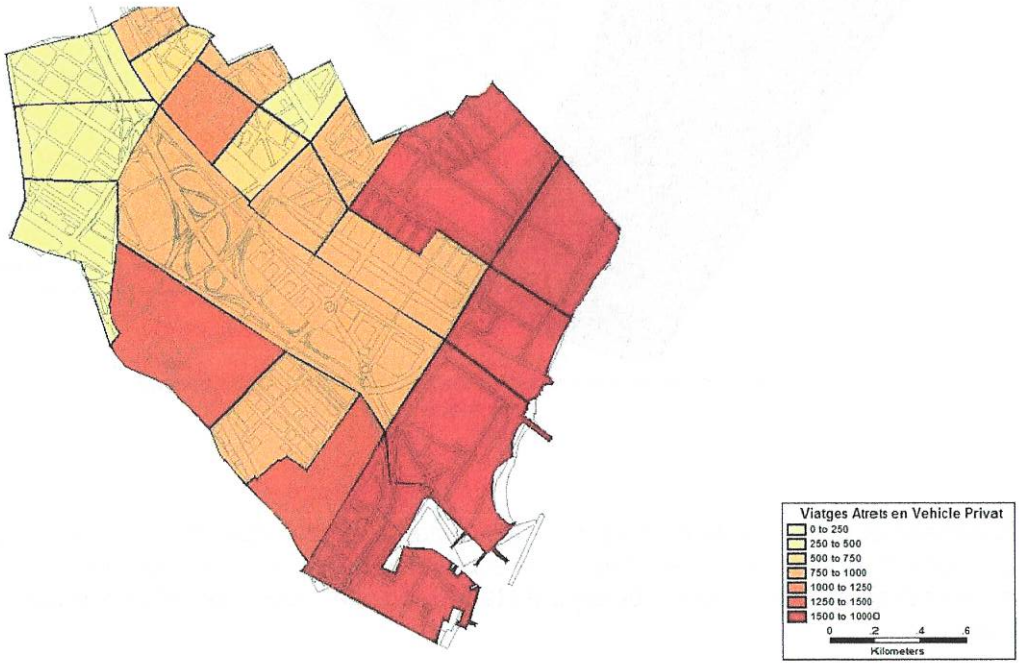


Fig. 43. Nivells d'atracció de viatges per zones. Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

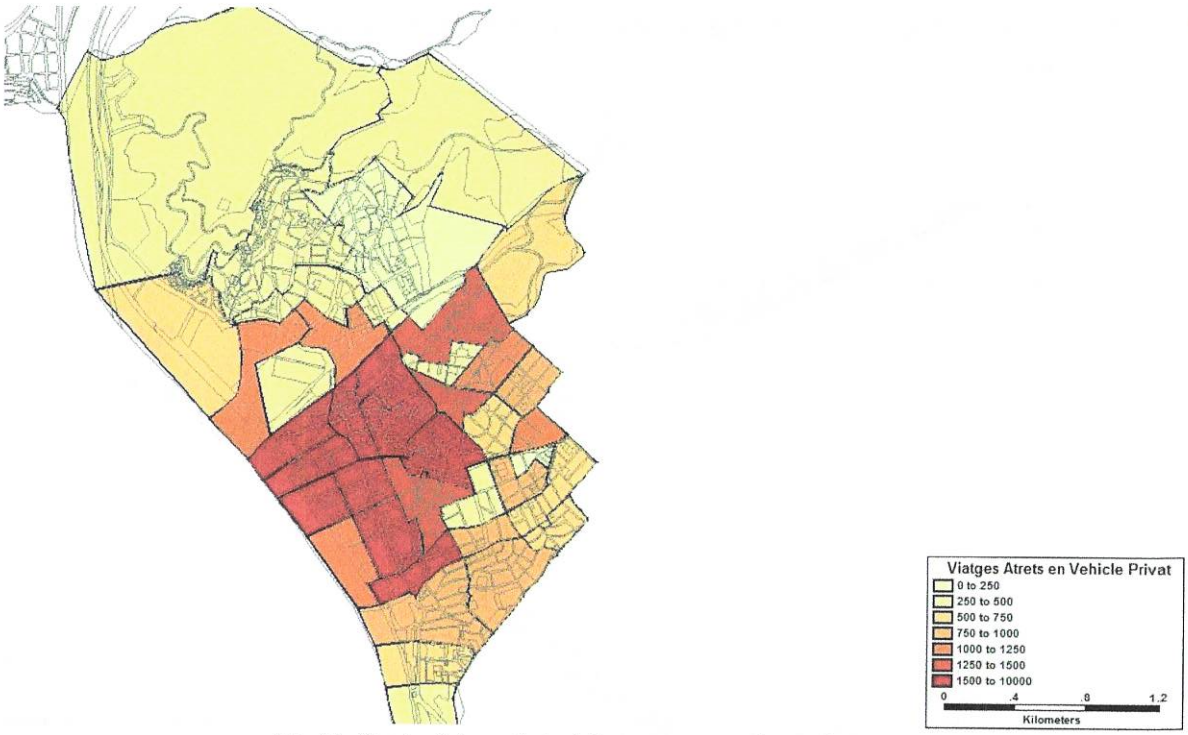


Fig. 44. Nivells d'atracció de viatges per zones. Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM

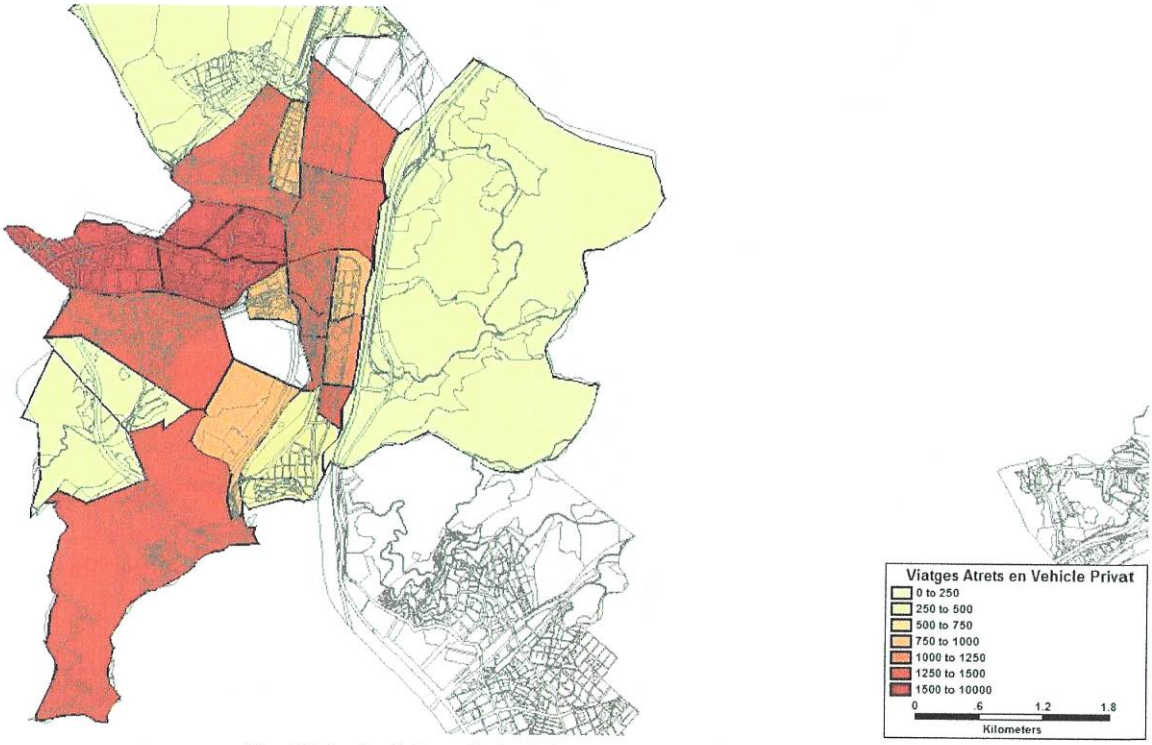


Fig. 45. ivells d'atracció de viatges per zones. Montcada.
Font: elaboració EPIM

1.5.2. Fluxos més importants entre els diferents municipis i les macrozones exteriors

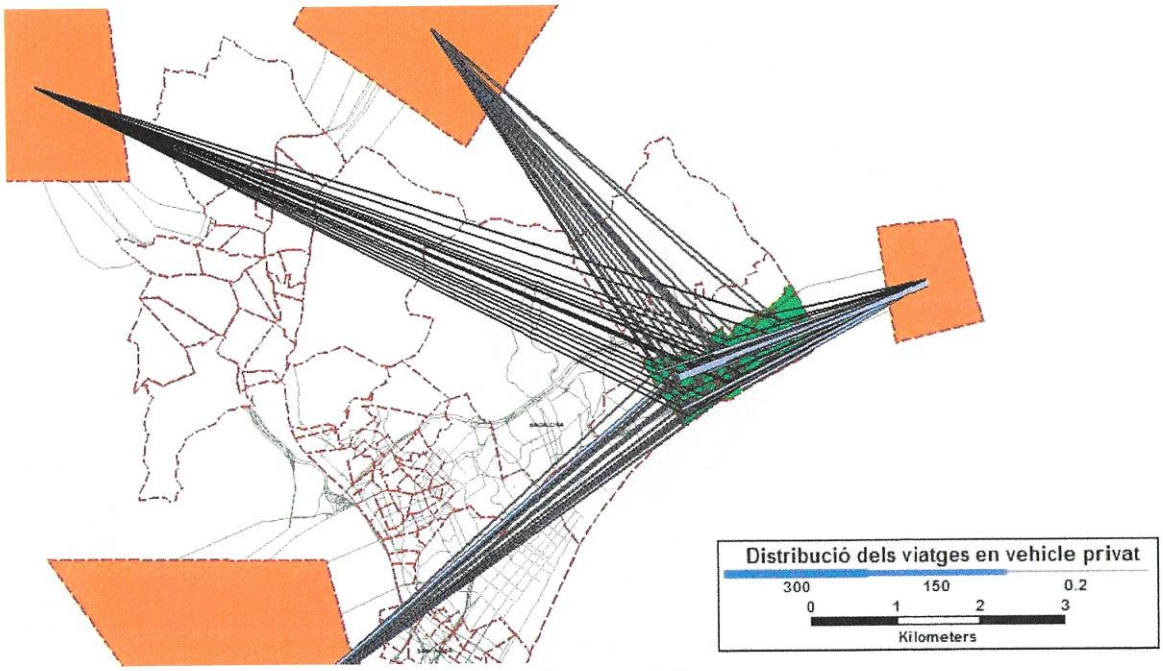


Fig. 46. Fluxos entre Montgat i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

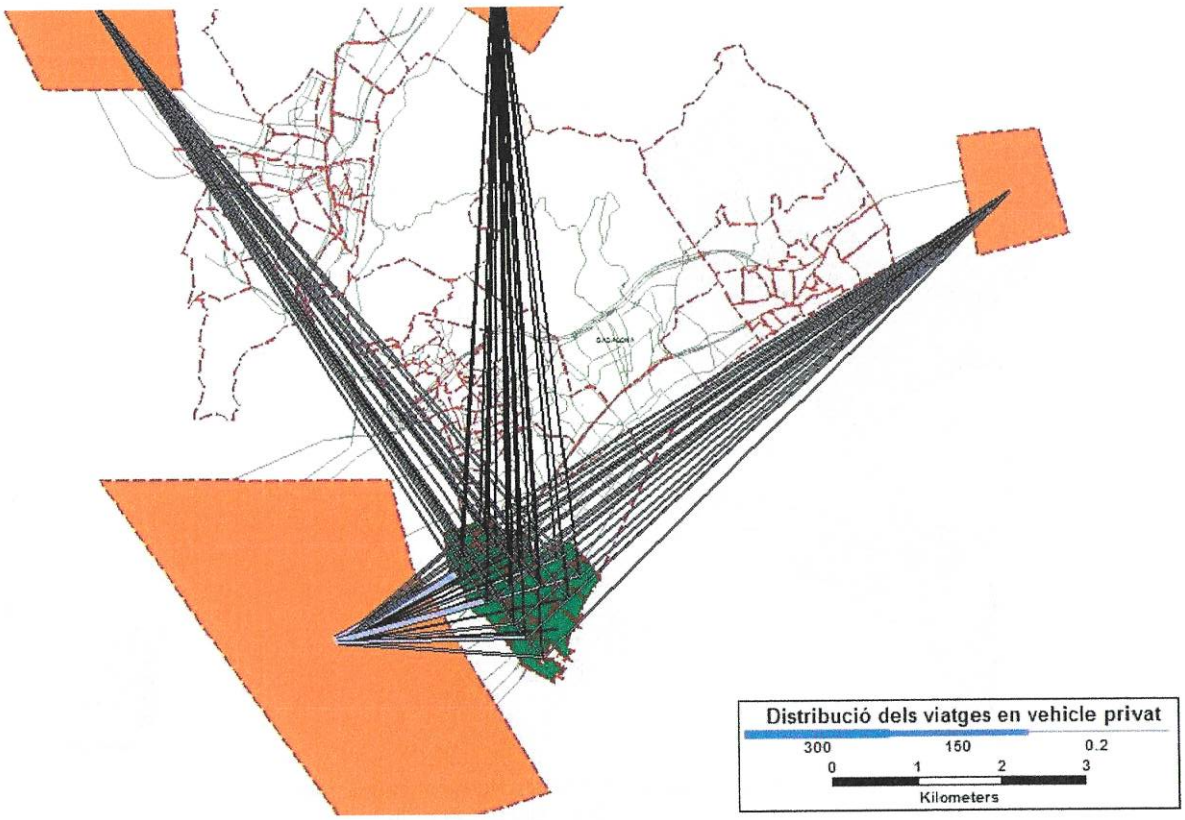


Fig. 47. Fluxos entre Sant Adrià i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

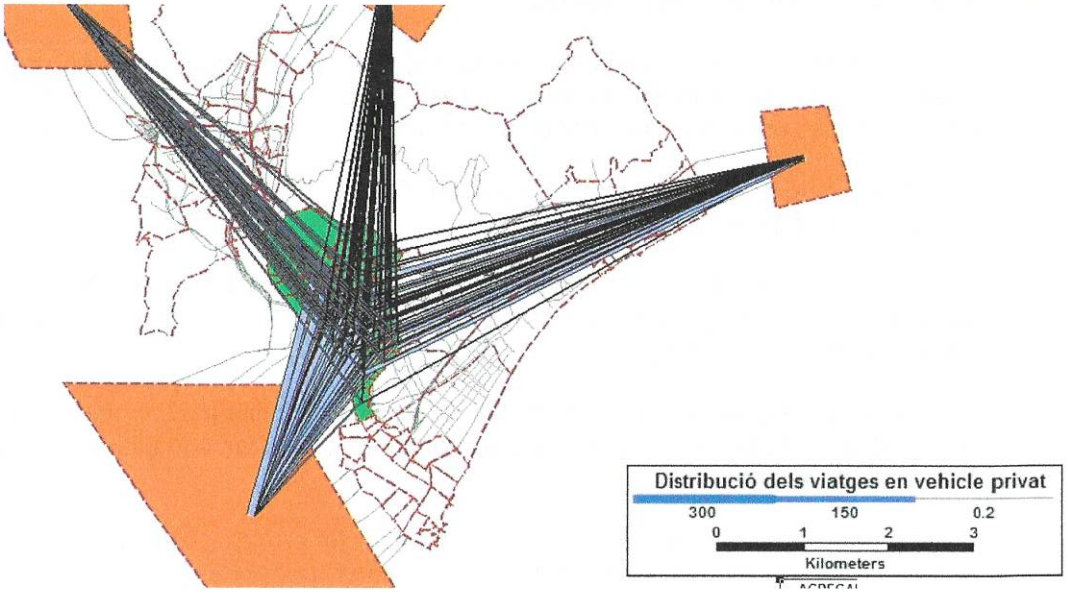


Fig. 48. Fluxos entre Santa Coloma i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

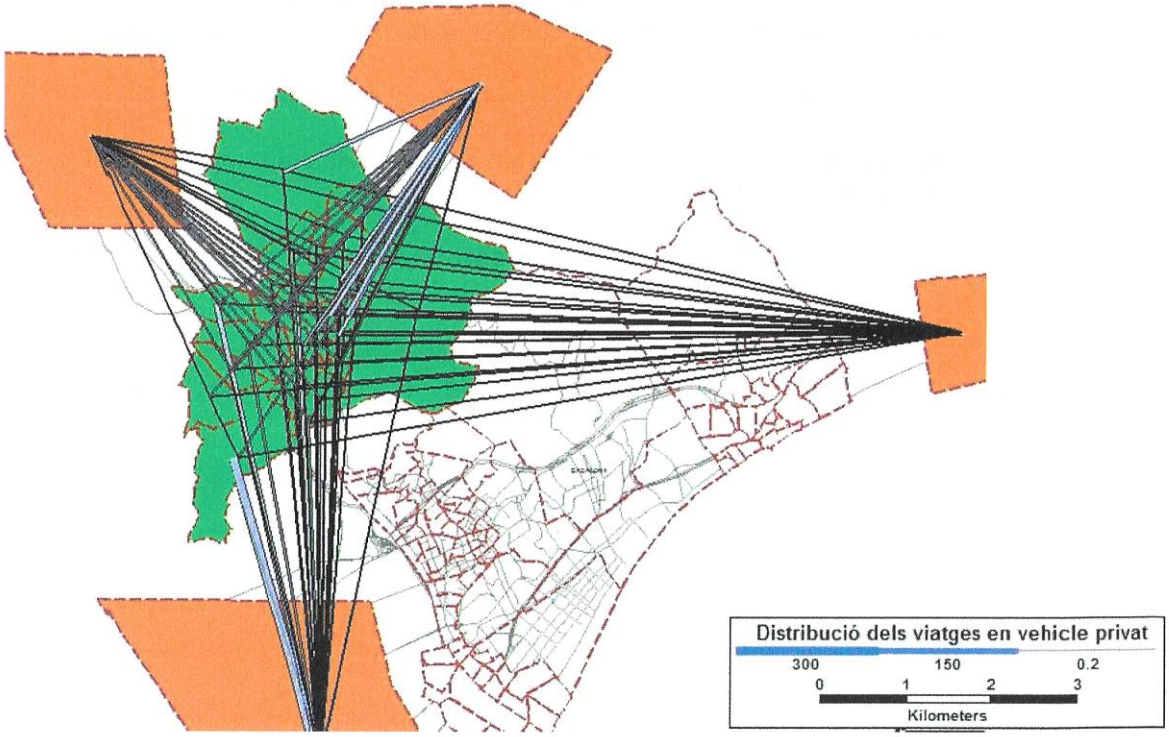


Fig. 49. Fluxos entre Montcada i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

1.6. Construcció del model

Un cop tenim el graf construït (xarxa viaria) i la matriu inicial (viatges generats i atrets per cadascuna de les zones), aquestes dues parts del model, oferta i demanda, s'associen mitjançant els centroides que connecten la matriu als diferents punts de la xarxa.

No obstant, encara no estem en disposició d'assignar els viatges a la xarxa, ja que s'han de realitzar una sèrie de passos necessaris.

Primerament, s'ha de definir l'àmbit d'estudi (network) que porta associat tota una sèrie de variables (quins camps són necessaris per assignar, temps dels girs a l'esquerra, a la dreta, existència de girs prohibits,...)

També s'han d'identificar quines dades serviran per calibrar el model i finalment s'haurà de definir el tipus d'assignació que es vol fer servir, introduint les variables necessàries en cadascun dels tipus d'assignació.

Un cop realitzats aquests passos, s'ha de realitzar un procés iteratiu per anar calibrant el model i obtenir uns resultats amb un error que s'ha d'acotar, per poder donar validesa al resultat final en cadascun dels escenaris (matí i tarda).

Netwok (àmbit de treball)

Per poder iniciar el procés d'assignació, en primer lloc s'ha de crear l'entorn de treball (network) en el qual es defineixen tota una sèrie de paràmetres necessaris que defineixen les característiques del comportament real del trànsit en la distribució dels viatges.

En primer lloc es defineixen quins són els camps necessaris per assignar:

- Bàsicament són necessaris per determinar les rutes el temps i la capacitat com es podrà en la descripció de l'algoritme.
- També és necessari els camps on s'introdueixen les dades que serviran per calibrar el model (IHP matí i IHP tarda).
- Es defineix altres tipus de variables necessàries per l'assignació: existència de centroides i definició de penalitzacions pel que fa als girs dels vehicles quan accedeixen a les cruïlles.

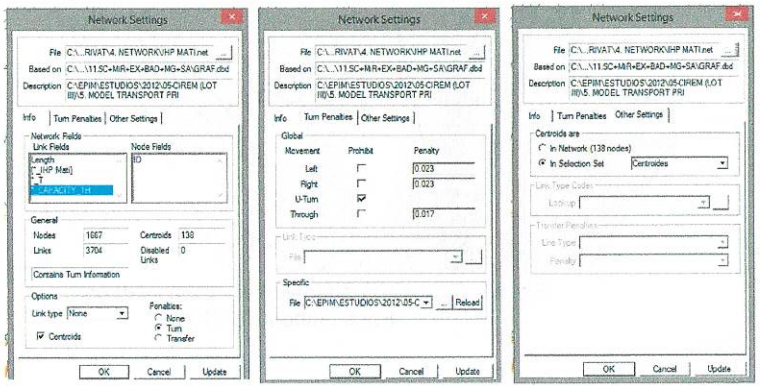


Fig. 50. Definició de les variables introduïdes a l'entorn de treball (Network).
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1.6.1. Model d'assignació. Descripció de l'algoritme.

Una vegada obtingudes les matrius de viatges i construït el graf, es procedirà a l'assignació de trànsit mitjançant el **model d'equilibri de l'usuari estocàstic**. Aquest model és una derivació del **mètode d'equilibri de l'usuari**, que considera que els viatgers escullen el camí òptim, però assumeix que no tots els conductors disposen d'una informació completa sobre la xarxa o bé que perceben el cost de viatge de diferent manera.

El model emprat utilitza restriccions de capacitat i precisa un nombre d'iteracions òptim per distribuir correctament la càrrega de la matriu sobre el graf. El procés requereix la revisió iterativa dels arcs de la xarxa i el recàlcul dels temps de viatge en funció de la relació entre el flux i la capacitat d'acord amb la fórmula següent:

L'aplicació de l'algoritme d'equilibri estocàstic, té per objectiu obtenir una simulació el més ajustada possible als punts de control i aconseguir una reproducció de la mobilitat actual. L'algoritme de l'equilibri estocàstic reparteix proporcionalment als cotxes entre el número de possibles itineraris. L'equació de costos del mètode estocàstic d'equilibri és: On:

$$C_k = T\left[1 + \alpha\left(\frac{Q}{C}\right)^{\beta}\right]$$

- T = Temps de recorregut.
- Q = Flux assignat pel model.
- C = Capacitat de l'arc.
- α, β = Constants.

El Temps (T) i el Flux (Q) són resultat del procés d'assignació i la capacitat (C) és una dada donada en les taules associades al graf.

Els paràmetres α, β es determinen durant el procés de calibratge i es tradueixen en els factors que incideixen en el temps addicional de recorregut a causa de la congestió. Aquest efecte té menys rellevància en models de dia mig en xarxes no saturades que en models d'hora punta. Per al model estudiat s'han establert els següent paràmetres mitjans: α = 0.15 β = 4

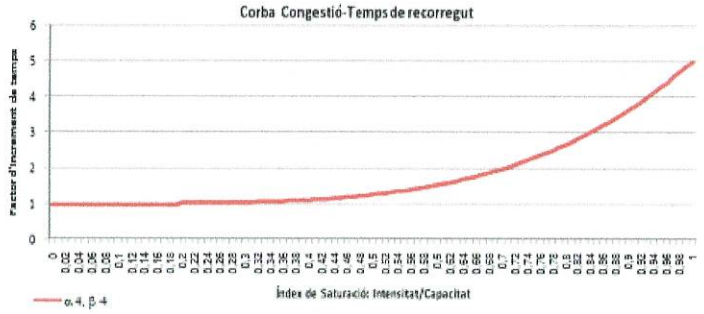


Fig. 51. Corbes de congestió relacionades amb el temps de recorregut.
Font: elaboració EPIM.

1.6.2. Procés iteratiu i càlcul de l'error

Durant el procés d'assignació s'ha determinat també el nombre màxim d'iteracions i el criteri de convergència mínima exigida per assegurar que el resultat arribi a l'equilibri. Comparació de l'assignació amb les dades de camp. Un cop obtinguts els resultats de l'assignació, s'ha comparat amb els aforaments dels punts de control.

- *Nombre màxim d'iteracions: 100 iteracions*
- *Convergència mínima exigida: 0.0001*

El Coeficient de Correlació Lineal de Pearson és un índex estadístic que permet definir de forma més concisa la relació entre dues variables. El seu resultat és un valor que fluctua entre -1 (correlació perfecta de sentit negatiu) i +1 (correlació perfecta en sentit positiu). Quant més propers a 0 siguin els valors, indiquen una major debilitat de la relació o fins i tot absència de correlació entre les dues variables. L'aplicació del coeficient s'ha basat en la comparació entre les I.HP (matí i tarda) obtingudes de les diferents fonts i els resultats de les intensitats del model de simulació.

Escenari IHP matí

Un cop elaborat el primer ajustament de viatges entre cada parell de zones de creació/captació de viatges, el primer coeficient de correlació per tot l'àmbit era de R2= 0.8978.

El model de simulació TRANSCAD permet engegar un procés iteratiu de càlcul d'una matriu ajustada on el coeficient de correlació s'ajusti el màxim possible a la unitat. Després de les correccions amb les iteracions posteriors s'ha assolit un ***coeficient de 0,999***, que mostra un calibrat del model i nivell de fiabilitat suficients.

Un cop ajustada la matriu amb valors de R2 superiors a 0.95, es considera que el mode està ben ajustat i que representa fidelment el comportament del trànsit **al moment de màxima demanda a l'escenari de matí** a la situació actual. En aquest moment, el model pot ser aplicat per avaluar escenaris futurs.

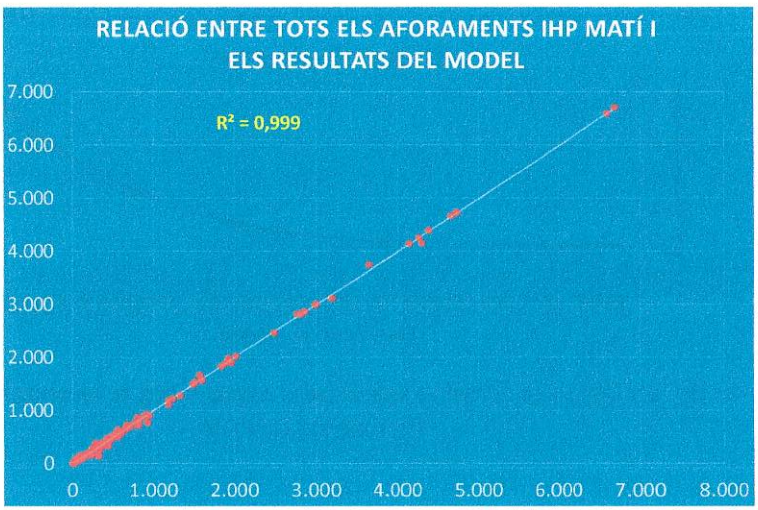


Fig. 52. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Àmbit Global.
Font: elaboració EPIM.

A continuació es mostra el coeficient per cadascun dels municipis i les dades que han servit per calibrar el model amb les seves corresponents diferencies.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

- **Montcada i Reixac:**

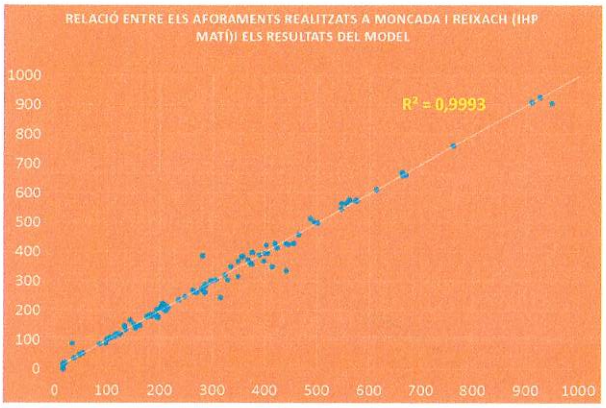


Fig. 53. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montcada. Font: elaboració EPIM.

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP MATÍ	BA_FLOW	Diferencia	% Error
6903	Montcada	BV 1411 (km2,6)	1	1	7240	6751	356	382,5847	-27	6,9%	455	427,1064	28	-6,5%
5080	Montcada	BV-1416 (km 50)	2	1	7240	6812	423	412,0344	11	-2,7%	561	575,9471	-15	2,6%
6521	Montcada	BV-5001 (km 7,2)	3	1	8269	8987	545	564,7464	-20	3,5%	948	904,2417	44	-4,8%
5689	Montcada	BV-5012 (km 0,3)	4	1	5237	5550	440	425,6052	14	-3,4%	662	669,9863	-8	1,2%
5649	Montcada	N-150 (km2,9)	5	1	7540	6670	909	909,1792	0	0,0%	575	574,7305	0	0,0%
8433	Montcada	C-33 (km80)	6	1	31994		1894	1888,1039	6	-0,3%				
8438	Montcada	C-33 (km80)	6	1		32482					2987	2985,9628	1	0,0%
5643	Montcada	C-17	7	1	23473		2025	2021,5251	3	-0,2%				
5644	Montcada	C-17	7	1	22035		1520	1520,7938	-1	0,1%				
7196	Montcada	N-152	8	1	5630	6031	388	387,7159	0	-0,1%	762	760,6979	1	-0,2%
6680	Montcada	BV-5001 (km12,5)	9	1	5573	5095	278	271,4644	7	-2,4%	348	366,5786	-19	5,1%
6848	Montcada	C. J. Mikro	10	2	1157	2883	117	119,3469	-2	2,0%	195	171,9721	23	-13,4%
5356	Montcada	P. Civada	11	2	1487	1786	102	103,5737	-2	1,5%	154	138,4227	16	-11,3%
7752	Montcada	Av. Ferreria	12	3	370	5985	16	16,0109	0	0,1%	612	610,8647	1	-0,2%
5019	Montcada	C. Quarters	13	3	3033	3680	262	267,3500	-5	2,0%	201	211,4528	-10	4,9%
5042	Montcada	R. Sant Cugat	14	3	4318	4986	333	347,9693	-15	4,3%	401	420,9787	-20	4,7%
5664	Montcada	N-150	15	5	5555	6603	493	499,3280	-6	1,3%	573	571,5693	1	-0,3%
8223	Montcada	C. Ripollet	15	5	203		16	0,0000	16	#¡DIV/0!				
6691	Montcada	Av. Terranova	15	5	1522	1554	151	150,7157	0	-0,2%	105	105,4585	0	0,4%
7236	Montcada	N-150	15	5	5506	6320	464	457,4354	7	-1,4%	573	574,9339	-2	0,3%
8194	Montcada	Av. Unitat	16	5	1876	3492	135	133,5432	1	-1,1%	212	213,2132	-1	0,6%
6723	Montcada	Pont Mina	16	5	2490	2210	195	178,8760	16	-9,0%	162	147,8973	14	-9,5%
7851	Montcada	C. Colom	16	5	443	1781	54	53,5465	0	-0,8%	97	85,9915	11	-12,8%
5038	Montcada	C. Quarters	17	5	3050	2916	215	207,7537	7	-3,5%	269	258,9862	10	-3,9%
6753	Montcada	R. Sant Cugat	17	5	2171	3395	175	176,7009	-2	1,0%	285	259,7297	25	-9,7%
6773	Montcada	R. Sant Cugat	17	5	4318	4691	413	347,9693	65	-18,7%	441	334,8772	106	-31,7%
7051	Montcada	C. Quarters	17	5	4340	3355	418	427,0486	-9	2,1%	284	279,6952	4	-1,5%
5199	Montcada	Lat C-17	18	5	4400		373	356,4568	17	-4,6%				
5215	Montcada	C. Ferrer	18	5	4001		280	384,7490	-105	27,2%				
5220	Montcada	C. Ferrer	18	5	4880		374	396,5769	-23	5,7%				
5232	Montcada	R. P.P. Catalans	18	5	4796		313	242,1904	71	-29,2%				
5473	Montcada	Lat C-.17	18	5	5471		445	423,0403	22	-5,2%				
6643	Montcada	R. P.P. Catalans	18	5	5001		366	370,6302	-5	1,2%				
8225	Montcada	C. A. Clave	18	5	2659		179	183,1953	-4	2,3%				
5123	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2886		348	314,7221	33	-10,6%				
5124	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2352		202	205,7447	-4	1,8%				
5126	Montcada	C. Bach	19	5	3211	1291	210	197,2336	13	-6,5%	98	100,1386	-2	2,1%
5132	Montcada	C. Bach	19	5	4841	3180	397	366,7856	30	-8,2%	295	298,9068	-4	1,3%
7322	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	1002		85	84,5841	0	-0,5%				
10599	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2312		204	222,7777	-19	8,4%				
5576	Montcada	C. Vapor	20	5	6925		669	660,6609	8	-1,3%				
6625	Montcada	C. Vapor	20	5	4458		405	393,8913	11	-2,8%				
6627	Montcada	C. Quimica	20	5	3041		297	300,2386	-3	1,1%				
6730	Montcada	C. Quimica	20	5	3891	3318	322	320,0043	2	-0,6%	286	286,5353	-1	0,2%
4889	Montcada	C. Vapor	21	5	6774	165	486	512,1306	-26	5,1%	18	19,3972	-1	7,2%
5106	Montcada	C. Vapor	21	5	5215		399	393,8913	5	-1,3%				
7812	Montcada	C. Gas	21	5	199	2045	21	19,3972	2	-8,3%	125	118,2393	7	-5,7%
5625	Montcada	C-17	23	5	18370		1519	1537,5269	-19	1,2%				
7005	Montcada	N-150	23	5	3868	3996	285	287,0554	-2	0,7%	263	262,6147	0	-0,1%
7826	Montcada	C. Pedra	23	5	1282	3172	48	47,6784	0	-0,7%	234	234,3466	0	0,1%
8418	Montcada	C-17	23	5		19619					1604	1561,0812	43	-2,7%
8425	Montcada	C-17	23	5	22248		1839	1821,7257	17	-0,9%				
10373	Montcada	C-17	23	5	17503		1491	1487,9912	3	-0,2%				
4992	Montcada	C. Jaume I	24	5	2977		184	179,8740	4	-2,3%				
4993	Montcada	C. Jaume I	24	5	5326		545	544,9847	0	0,0%				
4994	Montcada	C. Jaume I	24	5	3314		327	302,6418	24	-8,0%				
5527	Montcada	C. Jaume I	24	5	1573		193	201,7376	-9	4,3%				
7376	Montcada	C. Jaume I	24	5	2751		144	165,5392	-22	13,0%				
7380	Montcada	C. Jaume I	24	5	2018		133	145,7138	-13	8,7%				
10323	Montcada	C. Font Freda	25	7	550	144	37	37,0169	0	0,0%	18	17,8207	0	-1,0%
10347	Montcada	C. Cerdanyola	26	7	2500	2500	186	184,7583	1	-0,7%	114	113,7966	0	-0,2%
5647	Montcada	N-150	27	7	7600	7600	663	658,2272	5	-0,7%	925	924,8250	0	0,0%
8480	Montcada	C-58	28	7	72000		6706	6703,7042	2	0,0%				
8487	Montcada	C-58	28	7	72000		4264	4247,6145	16	-0,4%				
5107	Montcada	Av. Riu Ripoll	29	7	3300		246	246,5679	-1	0,2%				
5314	Montcada	Av. Riu Ripoll	29	7	2500		114	109,3414	5	-4,3%				
8164	Montcada	Crta. Ripollet	30	7	6679	6694	305	303,5534	1	-0,5%	500	497,8498	2	-0,4%
7087	Montcada	Acces	31	7	294		34	86,1015	-52	60,5%				
7794	Montcada	C. Cementiri N.	32	7	1400	1400	101	101,0726	0	0,1%	98	97,6122	0	-0,4%
7823	Montcada	Crta. Ripollet	33	7	6900	8481	555	564,1932	-9	1,6%	371	362,1868	9	-2,4%

Fig. 54. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montcada. Font: elaboració EPIM.

- **Montgat:**

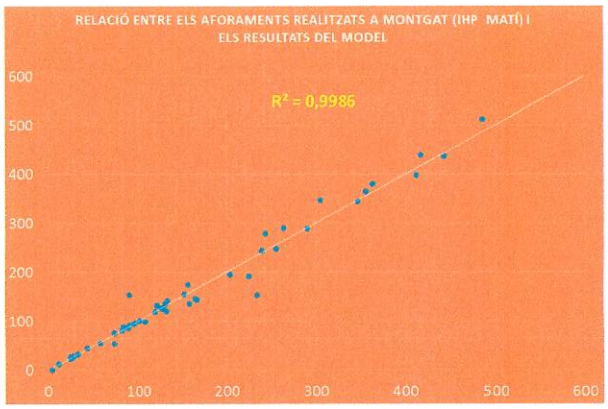


Fig. 55. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montgat. Font: elaboració EPIM.

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP MATÍ	BA_FLOW	Diferencia	% Error
9810	Montgat	BV-5008	1	1	4700	4700	239	236,3646	3	-1,1%	353	359,0731	-6	1,7%
8324	Montgat	C-31	2	1		34882					3195	3111,4535	84	-2,7%
8325	Montgat	C-31	2	1	33345		1968	1893,2222	75	-3,9%				
8326	Montgat	C-31	3	1		30803					2822	2811,7829	10	-0,4%
8327	Montgat	C-31	3	1	26729		1577	1662,0398	-85	5,1%				
10326	Montgat	C-33	4	1	39775	42286	3644	3740,9332	-97	2,6%	2496	2458,1936	38	-1,5%
9976	Montgat	N-II	5	1	21046	21045	1928	1979,0432	-51	2,6%	1242	1222,7963	19	-1,6%
9823	Montgat	Av.St.Jordi	6	3	3785		412	397,7939	14	-3,6%				
9824	Montgat	Av.St.Jordi	6	3	2945		131	135,9018	-5	3,6%				
9970	Montgat	Marina (N-II)	7	3	4256	4106	225	191,3022	34	-17,6%	290	288,1852	2	-0,6%
9934	Montgat	CamÝ Ral (N-II)	8	3	3461	4758	255	246,9239	8	-3,3%	356	364,5852	-9	2,4%
9760	Montgat	Barcelona	9	4	2420		234	152,5640	81	-53,4%				
9790	Montgat	Ramon i Cajal	9	4		1749					158	135,0956	23	-17,0%
9793	Montgat	Av.Mediterrania	9	4	2560		243	277,8624	-35	12,5%				
9794	Montgat	Av.Mediterrania	9	4	1889		167	142,7668	24	-17,0%				
9749	Montgat	Av.Jordana	10	5	1764		121	132,1164	-11	8,4%				
9899	Montgat	Rosella	10	5	494		24	26,7498	-3	10,3%				
9900	Montgat	Camí Tiana	10	5	2099		156	174,2559	-18	10,5%				
9902	Montgat	Av.Jordana	10	5	1141		108	98,0261	10	-10,2%				
9906	Montgat	Camí Tiana	10	5	1504	2084	132	119,9747	12	-10,0%	165	145,6633	19	-13,3%
9907	Montgat	Rosella	10	5	1392		133	141,2268	-8	5,8%				
9546	Montgat	TurÑ del sastre	11	5	870	2231	82	87,7179	-6	6,5%	204	194,4950	10	-4,9%
9838	Montgat	Sant Feliu	11	5	369		42	44,0620	-2	4,7%				
9842	Montgat	Santa Victoria	11	5	494	24	57	54,4012	3	-4,8%	4	0,0000	4	#¡DIV/0!
9845	Montgat	Maresme	11	5	888	3006	72	53,6195	18	-34,3%	363	379,9612	-17	4,5%
9848	Montgat	Carrer Mar	11	5	458	488	72	75,5967	-4	4,8%	24	22,9301	1	-4,7%
9882	Montgat	Catalunya	12	5	3552	1318	239	243,2109	-4	1,7%	128	126,1730	2	-1,4%
9883	Montgat	Camí Ral (N-II)	12	5	4355	2447	442	436,8058	5	-1,2%	152	154,3968	-2	1,6%
9884	Montgat	Camí Ral (N-II)	12	5	4651	4977	486	511,7807	-26	5,0%	305	346,4096	-41	12,0%
9768	Montgat	N-II	13	5	4200	4100	263	289,4958	-26	9,2%	417	439,1542	-22	5,0%
8353	Montgat	BV-5008	14	7	567	541	89	153,3037	-64	41,9%	27	26,8118	0	-0,7%
9986	Montgat	Ciutat Comtal	15	7	639	635	101	100,6967	0	-0,3%	32	32,1327	0	0,4%
9910	Montgat	Av. del TurÑ	16	7	1880	2200	95	95,0032	0	0,0%	347	343,7223	3	-1,0%
9971	Montgat	Ronda 8 de Marb	17	7	842	864	88	86,1109	2	-2,2%	89	91,3593	-2	2,6%
9853	Montgat	Victoria Angels	18	7	1138	1221	119	118,4931	1	-0,4%	126	126,0140	0	0,0%
9816	Montgat	Riera Sant Jordi	19	7	150	1600	11	11,7123	-1	6,1%	81	80,9716	0	-0,1%

Fig. 56. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montgat. Font: elaboració EPIM.

- **Sant Adrià del Besòs**

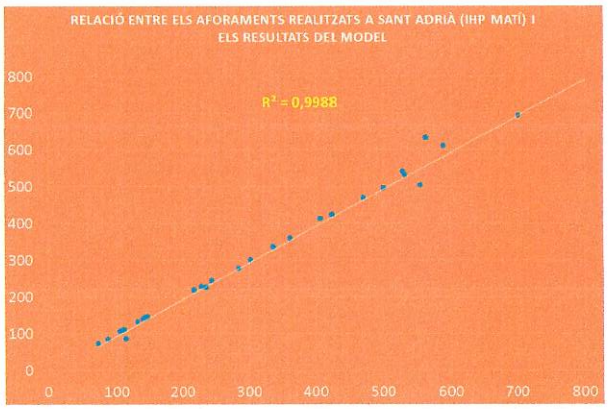


Fig. 57. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Sant Adrià. Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP MATÍ	BA_FLOW	Diferencia	% Error
9439	Sant Adria	Gip:scoa	1	2	13180		1329	1277,3513	52	-4,0%				
9444	Sant Adria	Gip:scoa	1	2	9997		702	694,1539	8	-1,1%				
9497	Sant Adria	Pi i Maragall	2	2	8278	10282	407	412,9346	-6	1,4%	909	888,8359	20	-2,3%
9548	Sant Adria	Catalana	3	2	1350	5659	73	72,9982	0	0,0%	530	541,1458	-11	2,1%
9399	Sant Adria	Carmen Amaya	4	2	2953	3442	424	423,9797	0	0,0%	218	218,9133	-1	0,4%
9369	Sant Adria	Biskaia	5	2	2529	3527	236	225,4063	11	-4,7%	285	277,5573	7	-2,7%
9375	Sant Adria	Cristobal de Moura	6	2	2039		110	110,3463	0	0,3%				
9381	Sant Adria	Cristobal de Moura	6	2	2738		336	336,0187	0	0,0%				
9202	Sant Adria	Sant RamÃn de Penyafort	7	2	2309	8777	132	131,8316	0	-0,1%	533	531,2655	2	-0,3%
9575	Sant Adria	Av.Eduard Maristany	8	3	5425		361	359,5703	1	-0,4%				
9708	Sant Adria	Av.Eduard Maristany	8	3	6898		471	469,8648	1	-0,2%				
9313	Sant Adria	Olimpic	9	3	2850		229	228,3486	1	-0,3%				
9625	Sant Adria	Olimpic	9	3	1757		114	86,6540	27	-31,6%				
9257	Sant Adria	Balmes	10	5	6664	4587	501	496,3705	5	-0,9%	556	503,5490	52	-10,4%
9461	Sant Adria	Jovellanos	10	5	9112	8099	800	866,6899	-67	7,7%	817	722,5550	94	-13,1%
9462	Sant Adria	Balmes	10	5	10500	4900	931	769,9217	161	-20,9%	564	632,9653	-69	10,9%
9259	Sant Adria	Major	11	5	2117		105	106,9081	-2	1,8%				
9492	Sant Adria	Bogatell	11	5	1496		87	85,2722	2	-2,0%				
9409	Sant Adria	Paralel R. litoral	12	5	2087		147	146,0314	1	-0,7%				
9412	Sant Adria	Paralel R. Litoral	12	5	1463		144	143,9300	0	0,0%				
9660	Sant Adria	Av.Corts catalanes	13	5	11892		811	811,1986	0	0,0%				
9518	Sant Adria	Dull	14	7	1950	1990	111	110,8723	0	-0,1%	244	244,0918	0	0,0%
9203	Sant Adria	Taulat	15	7	2450		140	139,9141	0	-0,1%				
9632	Sant Adria	Taulat	15	7	2450		302	301,7207	0	-0,1%				
10471	Sant Adria	B-10	16	7	47900	47900	2827	2828,4299	-1	0,1%	4389	4386,4768	3	-0,1%
8289	Sant Adria	Gran Via	17	7	50850		3002	3002,6342	-1	0,0%				
8290	Sant Adria	Gran Via	17	7		50850					4659	4656,5212	2	-0,1%
9265	Sant Adria	Gip:scoa	18	7	10000		589	610,7659	-22	3,6%				
9283	Sant Adria	Guipuzcua	18	7	13000		1191	1104,9295	86	-7,8%				

Fig. 58. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Sant Adrià.

Font: elaboració EPIM.

- **Santa Coloma de Gramenet**:

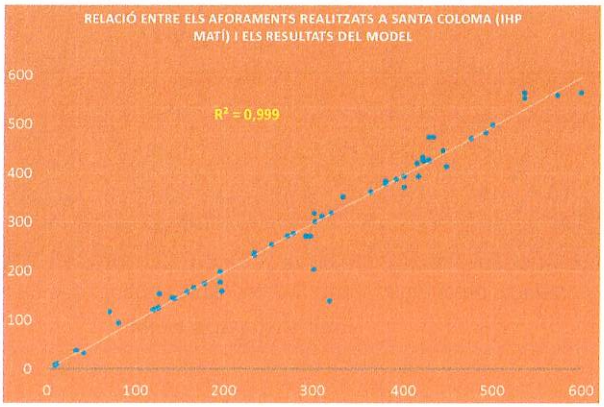


Fig. 59. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Santa Coloma.

Font: elaboració EPIM.

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP MATÍ	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP MATÍ	BA_FLOW	Diferencia	% Error
4501	Sta. Coloma	BV-5001	1	1	8066	8886	426	473,7402	-48	10,1%	791	726,7978	64	-8,8%
5698	Sta. Coloma	BV-5001	2	1	7367	7218	431	473,7402	-43	9,0%	669	726,7978	-58	8,0%
7197	Sta. Coloma	BV-5011	3	1	1445	1388	254	253,8176	0	-0,1%	119	120,3389	-1	1,1%
4013	Sta. Coloma	B-20	5	1	46825		2772	2815,2387	-43	1,5%				
4018	Sta. Coloma	B-20	5	1	46825		4307	4146,8602	160	-3,9%				
3895	Sta. Coloma	Pg. de Saladera	6	2	6413	3692	474	470,6960	3	-0,7%	233	232,4248	1	-0,2%
3298	Sta. Coloma	Carrer Besòs	7	2	6033	6242	413	419,9813	-7	1,7%	448	413,6873	32	-7,8%
4057	Sta. Coloma	Av. Generalitat	8	2	2581	2870	141	144,8402	-4	2,7%	233	236,9048	-4	1,5%
3128	Sta. Coloma	Av. Can Peixauet	9	2	6083		499	498,4500	1	-0,1%				
3864	Sta. Coloma	Av. Ban:s	9	2	7533		271	271,1965	0	0,1%				
3342	Sta. Coloma	C. Irlanda	10	2	2902	2187	124	123,9863	0	0,0%	125	124,9149	0	-0,1%
4409	Sta. Coloma	Av. Santa Coloma	11	2	5233		362	361,7987	0	-0,1%				
3436	Sta. Coloma	R. Fondo	12	2	6300		419	432,2899	-13	3,1%				
4531	Sta. Coloma	R. Fondo	12	2	3745		157	157,2512	0	0,2%				
3788	Sta. Coloma	C. Balears	13	2	9609	6820	426	427,4031	-1	0,3%	442	446,2025	-4	0,9%
4071	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	14	2	6936	5198	390	387,3471	3	-0,7%	319	318,9088	0	0,0%
3480	Sta. Coloma	C. Camil Rossell	15	3	6103	4013	300	317,9029	-18	5,6%	309	310,8475	-2	0,6%
4064	Sta. Coloma	Av. Generalitat	16	3	3764		165	165,8351	-1	0,5%				
3295	Sta. Coloma	Pg Alameda	17	3	6767	4499	420	424,8039	-5	1,2%	301	300,3121	1	-0,2%
3749	Sta. Coloma	Rbla. Can Zam	18	5	5461	4450	300	202,9650	97	-47,8%	332	351,4033	-19	5,5%
4026	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	5322		296	270,7738	25	-9,3%				
4082	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	8096	8066	291	726,7978	64	-8,8%	426	473,7402	-48	10,1%
4474	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	5354		415	393,2883	22	-5,5%				
7924	Sta. Coloma	C. Morera	18	5	246		8	7,5345	0	-6,2%				
7923	Sta. Coloma	Gerreta	18	5	230		11	10,3808	1	-6,2%				
3569	Sta. Coloma	Av. Anselm Riu	19	5	2833	2777	197	156,5867	38	-24,1%	80	93,6816	-14	14,6%
8154	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	19	5	6671	6575	291	270,7738	20	-7,5%	399	393,2883	6	-1,5%
4380	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	19	5	8959	9158	399	371,3577	28	-7,4%	534	552,8241	-19	3,4%
7937	Sta. Coloma	C. Anselm Riu	19	5	890	1148	40	31,9924	8	-25,0%	32	37,9455	-6	15,7%
3825	Sta. Coloma	C. N-ria	20	5	2288		195	198,4354	-3	1,7%				
4297	Sta. Coloma	C. Circumval.lac	20	5	2718	2408	126	153,0895	-27	17,7%	185	177,4680	18	-9,9%
4299	Sta. Coloma	C. Circumval.lac	20	5	1454	4132	70	116,5760	-47	40,0%	318	138,9560	179	-128,8%
8159	Sta. Coloma	C. Mercuri	20	5	310		16		16	#¡DIV/0!				
3311	Sta. Coloma	Av. M. J. Pons I	21	5	8741	7429	572	558,5275	13	-2,4%	491	482,3749	9	-1,8%
4420	Sta. Coloma	Av. Generalitat	21	5	3237		177	174,1113	3	-1,7%				
3846	Sta. Coloma	C.M.J. Verdaguer	22	6	3679		277	276,8368	0	-0,1%				
10357	Sta. Coloma	C. Mozart	23	6	2130		144	144,0177	0	0,0%				
3098	Sta. Coloma	Av. Pallaresa	24	6	18007		1191	1185,1796	6	-0,5%				
3122	Sta. Coloma	Av. Pallaresa	24	6	11262		825	824,2351	1	-0,1%				
4406	Sta. Coloma	Pg. Ll. Serra	25	6	9117	9367	534	563,7207	-30	5,3%	598	563,8173	34	-6,1%
4100	Sta. Coloma	B-20	26	7	12998		887	890,7321	-4	0,4%				
8416	Sta. Coloma	C-33	27	7		49870					2866	2864,7685	1	0,0%
8417	Sta. Coloma	C-33	27	7	51430		4731	4726,7488	4	-0,1%				
3312	Sta. Coloma	Pont del Molinet	28	7	5480		378	383,5966	-6	1,5%				
4614	Sta. Coloma	Pont del Molinet	28	7	5480		378	378,0359	0	0,0%				
8252	Sta. Coloma	Crta. Santa Coloma	29	7	9117	9367	534	564,4319	-30	5,4%	598	563,7207	34	-6,1%
8270	Sta. Coloma	Potosí	30	7	6100	6100	426	425,8177	0	0,0%	426	426,0077	0	0,0%
8250	Sta. Coloma	B-20	31	7	72000		4140	4136,4813	4	-0,1%				
8258	Sta. Coloma	B-20	31	7		72000					6612	6588,7699	23	-0,4%

Fig. 60. Corbes de congestió relacionades amb el temps de recorregut.

Font: elaboració EPIM.

Escenari IHP tarda

Un cop elaborat el primer ajustament de viatges entre cada parell de zones de creació/captació de viatges, el primer coeficient de correlació per tot l'àmbit era de R2= 0.8454.

Després de les correccions amb les iteracions posteriors s'ha assolit un **coeficient de 0,9924**; que mostra un calibrat del model i nivell de fiabilitat suficients. Assignació de la situació actual.

Un cop ajustada la matriu amb valors de R2 superiors a 0.95, es considera que el mode està ben ajustat i que representa fidelment el comportament del trànsit **al moment de màxima demanda a l'escenari de tarda** a la situació actual. En aquest moment, el model pot ser aplicat per avaluar escenaris futurs

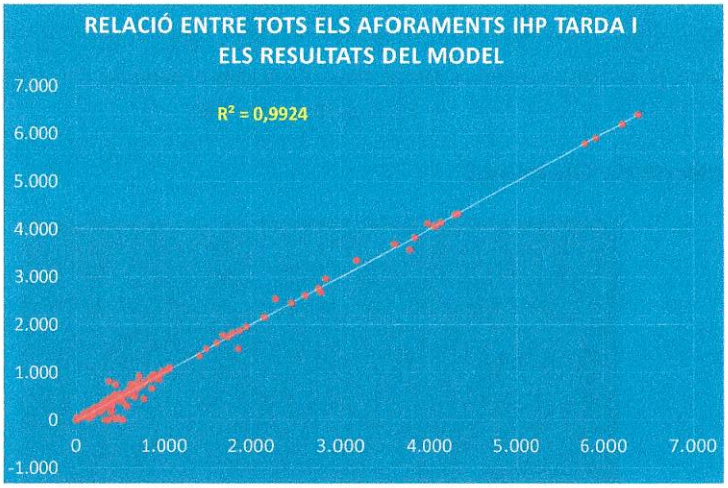


Fig. 61. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Àmbit Global.
Font: elaboració EPIM.

A continuació es mostra el coeficient per cadascun dels municipis i les dades que han servit per calibrar el model amb les seves corresponents diferencies.

- **Montcada i Reixac**

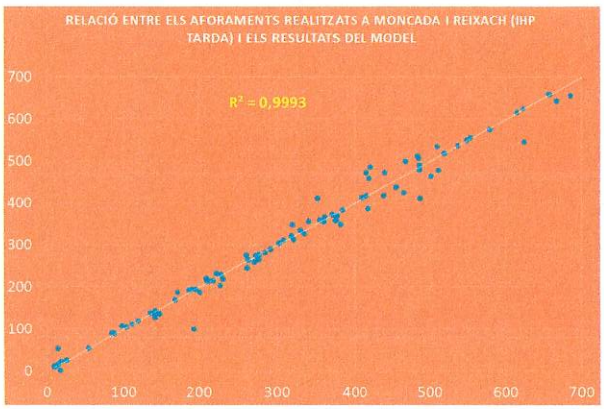


Fig. 62. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montcada.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP TARDA	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP TARDA	BA_FLOW	Diferencia	% Error
6903	Montcada	BV 1411 (km2,6)	1	1	7240	6751	416	471,4157	-55	11,8%	626	544,6393	81	-14,9%
5080	Montcada	BV-1416 (km 50)	2	1	7240	6812	554	555,4715	-1	0,3%	487	489,3063	-2	0,5%
6521	Montcada	BV-5001 (km 7,2)	3	1	8269	8987	686	654,8499	31	-4,8%	580	574,1709	6	-1,0%
5689	Montcada	BV-5012 (km 0,3)	4	1	5237	5550	422	485,3336	-63	13,0%	377	368,7166	8	-2,2%
5649	Montcada	N-150 (km2,9)	5	1	7540	6670	519	517,4677	2	-0,3%	537	535,7894	1	-0,2%
8433	Montcada	C-33 (km80)	6	1	31994		2758	2755,5245	2	-0,1%				
8438	Montcada	C-33 (km80)	6	1		32482					2613	2608,9932	4	-0,2%
5643	Montcada	C-17	7	1	23473		1870	1869,7173	0	0,0%				
5644	Montcada	C-17	7	1	22035		2153	2153,8001	-1	0,0%				
7196	Montcada	N-152	8	1	5630	6031	549	548,6427	0	-0,1%	658	657,9027	0	0,0%
6680	Montcada	BV-5001 (km12,5)	9	1	5573	5095	262	275,5028	-14	4,9%	309	311,4408	-2	0,8%
6848	Montcada	C. J. Mikro	10	2	1157	2883	88	88,9288	-1	1,0%	228	202,1465	26	-12,8%
5356	Montcada	P. Civada	11	2	1487	1786	136	137,6477	-2	1,2%	142	127,5214	14	-11,4%
7752	Montcada	Av. Ferreria	12	3	370	5985	25	25,0421	0	0,2%	274	273,7514	0	-0,1%
5019	Montcada	C. Quarters	13	3	3033	3680	210	219,6559	-10	4,4%	319	319,2446	0	0,1%
5042	Montcada	R. Sant Cugat	14	3	4318	4986	382	347,5227	34	-9,9%	410	411,2692	-1	0,3%
5664	Montcada	N-150	15	5	5555	6603	512	477,1490	35	-7,3%	420	457,7269	-38	8,2%
8223	Montcada	C. Ripollet	15	5	203		17	0,0000	17	#¡DIV/0!				
6681	Montcada	Av. Terranova	15	5	1522	1554	98	106,9295	-9	8,4%	149	135,7786	13	-9,7%
7236	Montcada	N-150	15	5	5506	6320	441	471,6691	-31	6,5%	466	423,3979	43	-10,1%
8194	Montcada	Av. Unitat	16	5	1876	3492	172	186,4431	-14	7,7%	361	355,3240	6	-1,6%
6723	Montcada	Pont Mina	16	5	2490	2210	213	213,3775	0	0,2%	202	186,4431	16	-8,3%
7851	Montcada	C. Colom	16	5	443	1781	18	21,0000	-3	14,3%	194	99,0000	95	-96,0%
5038	Montcada	C. Quarters	17	5	3050	2916	264	263,8043	0	-0,1%	232	217,5356	14	-6,6%
6753	Montcada	R. Sant Cugat	17	5	2171	3395	192	193,3506	-1	0,7%	293	289,8250	3	-1,1%
6773	Montcada	R. Sant Cugat	17	5	4318	4691	320	347,5227	-28	7,9%	356	358,7331	-3	0,8%
7051	Montcada	C. Quarters	17	5	4340	3355	319	320,7259	-2	0,5%	286	281,7306	4	-1,5%
5199	Montcada	Lat C-17	18	5	4400		376	356,9668	19	-5,3%				
5215	Montcada	C. Ferrer	18	5	4001		468	498,3309	-30	6,1%				
5220	Montcada	C. Ferrer	18	5	4880		456	436,8033	19	-4,4%				
5232	Montcada	R. P.P. Catalans	18	5	4796		502	463,0307	39	-8,4%				
5473	Montcada	Lat C-17	18	5	5471		486	505,7504	-20	3,9%				
6643	Montcada	R. P.P. Catalans	18	5	5001		484	511,2572	-27	5,3%				
8225	Montcada	C. A. Clave	18	5	2659		272	258,5377	13	-5,2%				
5123	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2886		142	139,9666	2	-1,5%				
5124	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2352		197	193,5683	3	-1,8%				
5126	Montcada	C. Bach	19	5	3211	1291	335	326,0380	9	-2,7%	119	118,9154	0	-0,1%
5132	Montcada	C. Bach	19	5	4841	3180	419	385,8082	33	-8,6%	330	334,3521	-4	1,3%
7322	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	1002		85	89,6212	-5	5,2%				
10599	Montcada	C. Beat Oriol	19	5	2312		188	191,6860	-4	1,9%				
5576	Montcada	C. Vapor	20	5	6925		510	533,6717	-24	4,4%				
6625	Montcada	C. Vapor	20	5	4458		353	409,7853	-57	13,9%				
6627	Montcada	C. Quimica	20	5	3041		219	214,4814	5	-2,1%				
6730	Montcada	C. Quimica	20	5	3891	3318	341	355,3712	-14	4,0%	278	264,7762	13	-5,0%
4889	Montcada	C. Vapor	21	5	6774	165	667	641,8094	25	-3,9%	9	9,8909	-1	9,0%
5106	Montcada	C. Vapor	21	5	5215		488	409,7853	78	-19,1%				
7812	Montcada	Carrer Gas	21	5	199	2045	11	9,8909	1	-11,2%	223	232,0241	-9	3,9%
5625	Montcada	C-17	23	5	18370		1609	1609,2466	0	0,0%				
7005	Montcada	N-150	23	5	3868	3996	372	372,0373	0	0,0%	416	415,9706	0	0,0%
7826	Montcada	C. Pedra	23	5	1282	3172	169	168,9156	0	0,0%	304	303,8290	0	-0,1%
8418	Montcada	C-17	23	5		19619					1737	1737,8463	-1	0,0%
8425	Montcada	C-17	23	5	22248		1950	1948,9961	1	-0,1%				
10373	Montcada	C-17	23	5	17503		1489	1489,0770	0	0,0%				
4992	Montcada	C. Jaume I	24	5	2977		322	311,7237	10	-3,3%				
4993	Montcada	C. Jaume I	24	5	5326		362	366,3333	-4	1,2%				
4994	Montcada	C. Jaume I	24	5	3314		440	416,6900	23	-5,6%				
5527	Montcada	C. Jaume I	24	5	1573		278	276,7196	1	-0,5%				
7376	Montcada	C. Jaume I	24	5	2751		263	244,6339	18	-7,5%				
7380	Montcada	C. Jaume I	24	5	2018		211	213,3775	-2	1,1%				
10323	Montcada	C. Font Freda	25	7	550	144	54	54,0343	0	0,1%	14	13,9790	0	-0,2%
10347	Montcada	C. Cerdanyola	26	7	2500	2500	229	228,8533	0	-0,1%	143	142,7195	0	-0,2%
5647	Montcada	N-150	27	7	7600	7600	624	623,3878	1	-0,1%	537	535,8732	1	-0,2%
8480	Montcada	C-58	28	7	72000		5920	5908,5336	11	-0,2%				
8487	Montcada	C-58	28	7	72000		6396	6393,7618	2	0,0%				
5107	Montcada	Av. Riu Ripoll	29	7	3300		303	303,3532	0	0,1%				
5314	Montcada	Av. Riu Ripoll	29	7	2500		143	127,8580	15	-11,8%				
8164	Montcada	Crta. Ripollet	30	7	6679	6694	384	382,3947	2	-0,4%	615	614,9997	0	0,0%
7087	Montcada	Acces	31	7	294		14	52,5361	-39	73,4%				
7794	Montcada	C. Cementiri N.	32	7	1400	1400	111	110,9942	0	0,0%	104	103,9754	0	0,0%
7823	Montcada	Crta. Ripollet	33	7	6900	8481	640	715,9302	-76	10,6%	487	478,6631	8	-1,7%

Fig. 63. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montcada.
Font: elaboració EPIM.

- **Montgat**

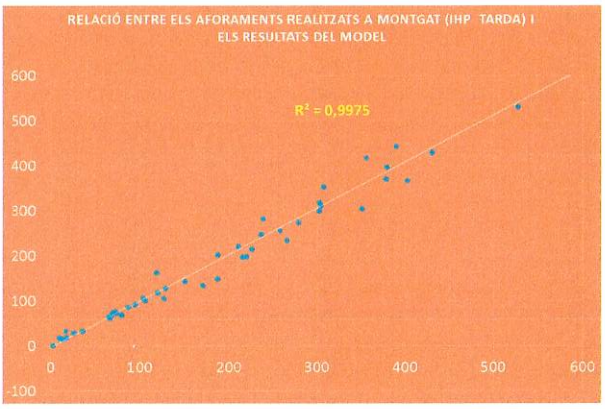


Fig. 64. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montgat.
Font: elaboració EPIM.

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP TARDA	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP TARDA	BA_FLOW	Diferencia	% Error
9810	Montgat	BV-5008	1	1	4700	4700	350	303,8398	46	-15,2%	302	298,9798	3	-1,0%
8324	Montgat	C-31	2	1		34882					2786	2677,4046	109	-4,1%
8325	Montgat	C-31	2	1	33345		2840	2958,8019	-119	4,0%				
8326	Montgat	C-31	3	1		30803					2459	2449,4229	10	-0,4%
8327	Montgat	C-31	3	1	26729		2277	2535,6717	-259	10,2%				
10326	Montgat	C-33	4	1	39775	42286	3176	3344,4214	-168	5,0%	3602	3687,4066	-85	2,3%
9976	Montgat	N-II	5	1	21046	21045	1680	1770,3338	-90	5,1%	1792	1822,4876	-30	1,7%
9823	Montgat	Av.St.Jordi	6	3	3785		266	233,5976	32	-13,9%				
9824	Montgat	Av.St.Jordi	6	3	2945		302	317,2871	-15	4,8%				
9970	Montgat	Marina (N-II)	7	3	4256	4106	402	365,8286	36	-9,9%	304	310,7581	-7	2,2%
9934	Montgat	CamÝ Ral (N-II)	8	3	3461	4758	279	272,9630	6	-2,2%	378	395,9169	-18	4,5%
9760	Montgat	Barcelona	9	4	2420		220	198,1200	22	-11,0%				
9790	Montgat	Ramon I Cajal	9	4		1749					170	133,3068	37	-27,5%
9793	Montgat	Av.Mediterrania	9	4	2560		238	281,7949	-44	15,5%				
9794	Montgat	Av.Mediterrania	9	4	1889		187	148,4881	39	-25,9%				
9749	Montgat	Av.Jordana	10	5	1764		210	220,2255	-10	4,6%				
9899	Montgat	Rosella	10	5	494		69	72,2038	-3	4,4%				
9900	Montgat	Camí Tiana	10	5	2099		236	246,7749	-11	4,4%				
9902	Montgat	Av.Jordana	10	5	1141		106	100,4556	6	-5,5%				
9906	Montgat	Camí Tiana	10	5	1504	2084	150	142,7031	7	-5,1%	226	214,2892	12	-5,5%
9907	Montgat	Rosella	10	5	1392		128	127,6127	0	-0,3%				
9546	Montgat	Turš del sastre	11	5	870	2231	80	67,4157	13	-18,7%	215	196,6779	18	-9,3%
9838	Montgat	Sant Feliu	11	5	369		26	28,0376	-2	7,9%				
9842	Montgat	Santa Victoria	11	5	494	24	35	32,3537	3	-8,2%	2	0,0000	2	#DIV/0!
9845	Montgat	Maresme	11	5	888	3006	126	104,6498	21	-20,4%	187	201,3911	-14	7,1%
9848	Montgat	Carrer Mar	11	5	458	488	13	14,0389	-1	7,4%	66	60,8915	5	-8,4%
9882	Montgat	Catalunya	12	5	3552	1318	430	429,6117	0	-0,1%	118	161,7278	-44	27,0%
9883	Montgat	Camí Ral (N-II)	12	5	4355	2447	377	369,5495	7	-2,0%	307	351,8945	-45	12,8%
9884	Montgat	Camí Ral (N-II)	12	5	4651	4977	389	442,4209	-53	12,1%	631	692,6399	-62	8,9%
9768	Montgat	N-II	13	5	4200	4100	527	530,0000	-3	0,6%	355	417,0000	-62	14,9%
8353	Montgat	BV-5008	14	7	567	541	17	32,4442	-15	47,6%	74	72,6764	1	-1,8%
9986	Montgat	Ciutat Comtal	15	7	639	635	18	18,0935	0	0,5%	87	85,5958	1	-1,6%
9910	Montgat	Av. del Turš	16	7	1880	2200	258	255,0347	3	-1,2%	65	63,6199	1	-2,1%
9971	Montgat	Ronda 8 de Marþ	17	7	842	864	69	70,3196	-1	1,9%	72	75,0238	-3	4,0%
9853	Montgat	Victoria Angels	18	7	1138	1221	94	91,6049	2	-2,6%	103	105,1302	-2	2,0%
9816	Montgat	Riera Sant Jordi	19	7	150	1600	9	17,0000	-8	47,1%	119	117,6309	1	-1,2%

Fig. 65. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Montgat. Font: elaboració EPIM.

- **Sant Adrià del Besòs**:

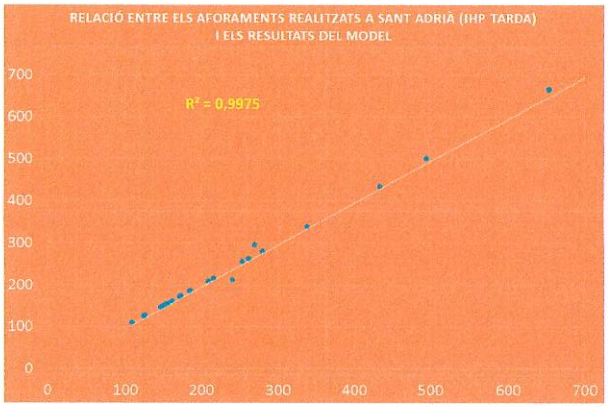


Fig. 66. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Sant Adrià. Font: elaboració EPIM.

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP TARDA	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP TARDA	BA_FLOW	Diferencia	% Error
9439	Sant Adria	Gip-scoa	1	2	13180		890	888,4820	2	-0,2%				
9444	Sant Adria	Gip-scoa	1	2	9997		885	865,7347	19	-2,2%				
9497	Sant Adria	Pi i Maragall	2	2	8278	10282	791	808,0469	-17	2,1%	653	665,2522	-12	1,8%
9548	Sant Adria	Catalana	3	2	1350	5659	126	126,0018	0	0,0%	495	500,8032	-6	1,2%
9399	Sant Adria	Carmen Amaya	4	2	2953	3442	155	154,7941	0	-0,1%	254	255,0201	-1	0,4%
9369	Sant Adria	Biskaia	5	2	2529	3527	185	185,6959	-1	0,4%	280	279,5360	0	-0,2%
9375	Sant Adria	Cristobal de Moura	6	2	2039		161	160,8079	0	-0,1%				
9381	Sant Adria	Cristobal de Moura	6	2	2738		171	171,0494	0	0,0%				
9202	Sant Adria	Sant Ram%n de Penyafort	7	2	2309	8777	173	172,6889	0	-0,2%	893	891,1456	2	-0,2%
9575	Sant Adria	Av.Eduard Maristany	8	3	5425		339	338,1489	1	-0,3%				
9708	Sant Adria	Av.Eduard Maristany	8	3	6898		434	434,0735	0	0,0%				
9313	Sant Adria	Olimpic	9	3	2850		209	208,6990	0	-0,1%				
9625	Sant Adria	Olimpic	9	3	1757		149	149,4131	0	0,3%				
9257	Sant Adria	Balmes	10	5	6664	4587	658	720,0229	-62	8,6%	241	211,8371	29	-13,8%
9461	Sant Adria	Jovellanos	10	5	9112	8099	646	738,0675	-92	12,5%	768	444,0000	324	-73,0%
9462	Sant Adria	Balmes	10	5	10500	4900	945	846,4423	99	-11,6%	270	294,9068	-25	8,4%
9259	Sant Adria	Major	11	5	2117		262	261,7104	0	-0,1%				
9492	Sant Adria	Bogatell	11	5	1496		172	172,2204	0	0,1%				
9409	Sant Adria	Paralel R. litoral	12	5	2087		216	214,7969	1	-0,6%				
9412	Sant Adria	Paralel R. Litoral	12	5	1463		109	108,9056	0	-0,1%				
9660	Sant Adria	Av.Corts catalanes	13	5	11892		908	902,2384	6	-0,6%				
9518	Sant Adria	Ulull	14	7	1950	1990	146	145,9058	0	-0,1%	124	124,1847	0	0,1%
9203	Sant Adria	Taulat	15	7	2450		184	184,3432	0	0,2%				
9632	Sant Adria	Taulat	15	7	2450		152	151,9276	0	0,0%				
10471	Sant Adria	B-10	16	7	47900	47900	4081	4074,2407	7	-0,2%	3826	3820,5112	5	-0,1%
8289	Sant Adria	Gran Via	17	7	50850		4332	4321,3698	11	-0,2%				
8290	Sant Adria	Gran Via	17	7		50850					4061	4056,3893	5	-0,1%
9265	Sant Adria	Gip-scoa	18	7	10000		852	849,9235	2	-0,2%				
9283	Sant Adria	Guipuzcua	18	7	13000		1038	1043,4746	-5	0,5%				

Fig. 67. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Sant Adrià. Font: elaboració EPIM.

- **Santa Coloma de Gramenet**:

AJUNTAMENT SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

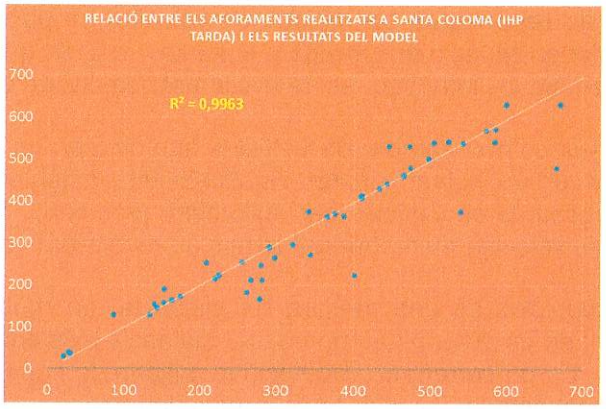


Fig. 68. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Santa Coloma. Font: elaboració EPIM.

ID	NOM_MUNICI	NOM_VIA	NUM AFORAMENT	VALOR AFORAMENT	AB_IMD	BA_IMD	AB_IHP TARDA	AB_FLOW	Diferencia	% Error	BA_IHP TARDA	BA_FLOW	Diferencia	% Error
4501	Sta. Coloma	BV-5001	1	1	8066	8986	763	751,6739	11	-1,5%	471	530,8960	-60	11,3%
5698	Sta. Coloma	BV-5001	2	1	7367	7218	625	751,6739	-127	16,9%	445	530,8960	-86	16,2%
7197	Sta. Coloma	BV-5011	3	1	1445	1388	86	128,1905	-42	32,9%	152	157,3250	-5	3,4%
4013	Sta. Coloma	B-20	5	1	46825		3984	4118,1963	-134	3,3%				
4018	Sta. Coloma	B-20	5	1	46825		3769	3568,2933	201	-5,6%				
3893	Sta. Coloma	Pg. de Salzedera	6	2	6413	3692	522	541,7521	-20	3,6%	374	370,6415	3	-0,9%
3298	Sta. Coloma	Carrer Besos	7	2	6033	6242	496	501,5084	-6	1,1%	453	737,1882	-284	38,6%
4057	Sta. Coloma	Av. Generalitat	8	2	2581	2870	261	181,8073	79	-43,6%	220	214,7110	5	-2,5%
3128	Sta. Coloma	Av. Can Peixauet	9	2	6083		386	364,6263	21	-5,9%				
3894	Sta. Coloma	Av. Ban-s	9	2	7533		541	537,9666	3	-0,6%				
3342	Sta. Coloma	C. Irlanda	10	2	2932	2187	225	223,3682	2	-0,7%	173	172,1958	1	-0,5%
4409	Sta. Coloma	Av. Santa Coloma	11	2	5213		442	442,8170	-1	0,2%				
3436	Sta. Coloma	R. Fondo	12	2	6300		503	539,5016	-37	6,8%				
4531	Sta. Coloma	R. Fondo	12	2	3745		297	265,0000	32	-12,1%				
3788	Sta. Coloma	C. Balears	13	2	8609	6820	763	749,1186	14	-1,9%	364	364,0351	0	0,0%
4071	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	14	2	6936	5198	701	782,5284	-82	10,4%	408	413,4185	-5	1,3%
3480	Sta. Coloma	C. Camil Rossell	15	3	6103	4013	572	568,9818	3	-0,5%	280	247,3614	33	-13,2%
4064	Sta. Coloma	Av. Generalitat	16	3	3764		290	289,9603	0	0,0%				
3295	Sta. Coloma	Pg Alameda	17	3	6767	4499	583	541,3902	42	-7,7%	432	429,9740	2	-0,5%
3749	Sta. Coloma	Rbla. Can Zam	18	5	5461	4450	343	271,8101	71	-26,2%	400	223,5807	176	-78,9%
4026	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	5322		472	479,8636	-8	1,6%				
4082	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	8996	8066	471	530,8960	-60	11,3%	763	751,6739	11	-1,5%
4474	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	18	5	5354		340	375,1003	-35	9,4%				
7924	Sta. Coloma	C. Morera	18	5	246		27	38,9335	-12	30,7%				
7923	Sta. Coloma	Garreta	18	5	230		20	28,8516	-9	30,7%				
3569	Sta. Coloma	Av. Anselm Riu	19	5	2813	2777	208	252,9978	-45	17,8%	320	296,4380	24	-7,9%
8154	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	19	5	6671	6575	664	479,8636	184	-38,4%	538	375,1003	163	-43,4%
4380	Sta. Coloma	Av. F. MacIÓ	19	5	8959	9158	850	900,1792	-50	5,6%	861	660,2946	201	-30,4%
7937	Sta. Coloma	C. Anselm Riu	19	5	890	1148	29	36,1672	-7	19,8%	133	127,8483	5	-4,0%
3825	Sta. Coloma	C. N-ria	20	5	2298		281	211,3240	70	-33,0%				
4297	Sta. Coloma	C. Circumval.lac	20	5	2718	2408	266	211,4350	55	-25,8%	152	189,6446	-38	19,9%
4299	Sta. Coloma	C. Circumval.lac	20	5	1454	4132	139	154,0000	-15	9,7%	278	166,3450	112	-67,1%
8159	Sta. Coloma	C. Mercuri	20	5	310		28		28	#¡DIV/0!				
3311	Sta. Coloma	Av. M. J. Pons i	21	5	8741	7429	714	918,9955	-205	22,3%	584	571,3016	13	-2,2%
4420	Sta. Coloma	Av. Generalitat	21	5	2217		143	144,9179	-2	1,3%				
3846	Sta. Coloma	C.M.J. Verdaguer	22	6	3679		255	254,7461	0	-0,1%				
10357	Sta. Coloma	C. Mozart	23	6	2130		162	163,5096	-2	0,9%				
3098	Sta. Coloma	Av. Pallaresa	24	6	18007		1408	1344,2282	64	-4,7%				
3122	Sta. Coloma	Av. Pallaresa	24	6	11262		960	954,5451	5	-0,6%				
4406	Sta. Coloma	Pg. Ll. Serra	25	6	9117	9367	598	629,7903	-32	5,0%	669	631,5892	37	-5,9%
4100	Sta. Coloma	B-20	26	7	12998		992	1018,1776	-26	2,6%				
8416	Sta. Coloma	C-33	27	7		49870					4301	4298,6470	2	-0,1%
8417	Sta. Coloma	C-33	27	7	51430		4140	4138,0821	2	0,0%				
3312	Sta. Coloma	Pont del Molinet	28	7	5480		409	413,7736	-5	1,2%				
4614	Sta. Coloma	Pont del Molinet	28	7	5480		409	408,1298	1	-0,2%				
8252	Sta. Coloma	Crta. Santa Coloma	29	7	9117	9367	598	632,2489	-34	5,4%	669	629,7903	39	-6,2%
8270	Sta. Coloma	PotosŸ	30	7	6100	6100	463	462,5109	0	-0,1%	463	460,8310	2	-0,5%
8250	Sta. Coloma	B-20	31	7	72000		6209	6196,5999	12	-0,2%				
8258	Sta. Coloma	B-20	31	7		72000					5796	5790,3396	6	-0,1%

Fig. 69. Coeficient de correlació entre els aforaments i les dades obtingudes de l'assignació. Santa Coloma. Font: elaboració EPIM.

1.6.3. Resum de paràmetres emprats al model i resultats de la calibració:

A continuació es detallen els principals paràmetres utilitzats per l'assignació:

La velocitat és la taxa de moviment expressada com distància per unitat de temps. Per al model de simulació existeixen dues velocitats diferents:

- **La velocitat lliure:** Aquella que esdevé quan no hi ha presència de vehicles a la xarxa. És a dir, la que depèn únicament de les condicions de la via en qüestió (traçat, disseny, amplada de carrils, desnivells, trams en corba, estat del ferm, clima, etc.). •

- **La velocitat de recorregut**: La mitjana de velocitat de pas de tots els vehicles per un tram determinat en situació de càrrega a la xarxa. És a dir, quan la velocitat depèn, a més de les característiques intrínseques de la via, del nombre de vehicles que hi circula.

La densitat es defineix com el nombre de vehicles que ocupen un tram de longitud determinat d'un carril o carretera, en un instant concret. Habitualment s'estableix una mitjana de la densitat en el temps per expressar-la en vehicles per quilòmetre (veh./km). La densitat es pot calcular a través de la mitjana de velocitat de recorregut temps de recorregut i de la intensitat de circulació.

La separació entre vehicles és una mesura de distància, en metres, que es pot determinar directament mesurant en un determinat moment la distància existent entre punts comuns de dos vehicles consecutius. En un corrent de circulació la mitjana de separació entre els vehicles està relacionada directament amb la densitat, en la forma següent:

$$\text{Densitat (veh/km)} = \frac{1.000}{\text{Separació (m/veh)}}$$

La relació entre la mitjana de separació i l'interval mitjà dins un corrent de trànsit depèn de la velocitat:

$$\text{Interval (s/veh)} = \frac{\text{Separació (m/veh)}}{\text{Velocitat (m/s)}}$$

Aquesta relació també és vàlida per a l'interval i separació existent entre parells aïllats de vehicles. En aquest cas la velocitat considerada seria la del segon vehicle. La intensitat està relacionada amb l'interval mitjà del corrent de circulació mitjançant l'expressió:

$$\text{Intensitat (veh/h)} = \frac{3.600}{\text{Interval (s/veh)}}$$

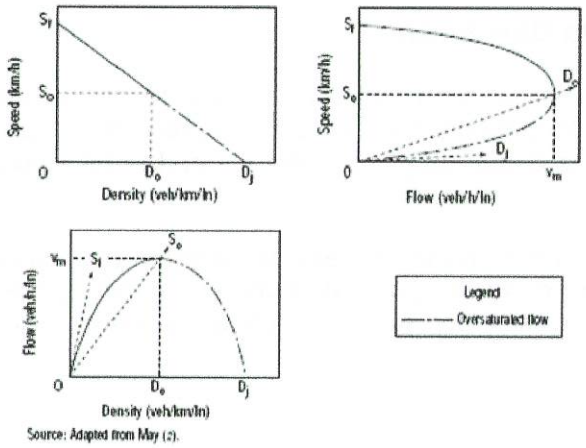
De tot això es pot obtenir la següent equació que expressa la relació bàsica entre els tres paràmetres descriptors del corrent de trànsit.

$$\text{Intensitat (veh/h)} = \text{Velocitat (km/h)} \times \text{Densitat (veh/km)}$$

Tot i que aquesta equació permet algebraicament l'existència d'un nombre infinit de combinacions de velocitat i densitat per a cada intensitat, existeixen altres relacions que limiten la varietat de condicions de circulació possibles en un lloc determinat

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Relacions generals entre la velocitat, la densitat, i la intensitat en estructures viàries per a flux ininterromput (veure Highway Capacity Manual 2000)



Font Highway Capacity Manual 2000

Com es desprèn de les gràfiques anteriors que pretenen explicar la relació teòrica entre aquestes tres variables bàsiques, existeix una velocitat i una intensitat òptima o crítica (que coincideix amb la capacitat màxima d'una via a partir de la qual poden decréixer les dues variables alhora. A partir d'aquesta velocitat, intensitat i nivell de congestió donats, el flux circulatori es torna inestable i és difícil predir-ne el restabliment de les condicions circulatòries normals.

Els nivells de servei (NS o LOS) són mesures qualitatives que descriuen les condicions de circulació en un tram de carretera determinat. Els factors que intervenen en la definició dels NS són: la velocitat, el temps de recorregut, la llibertat de maniobra, les interrupcions de la circulació i el confort i la convivència.

2. MODELITZACIÓ

2.1. Anàlisi de la demanda

El nombre total de vehicles que circulen per l'àmbit d'estudi a l'escenari de **màxima demanda pel matí és de 65.687 vehicles hora en dia laborable.** Això representa el 7'46%. Pel que fa **a l'escenari de màxima demanda per la tarda el nombre de vehicles es de 70.642**, es a dir un 8,02%.

Per tant, es pot concloure que **el nombre de vehicles que circulen per l'àmbit d'estudi és superior a l'escenari de tarda que al de matí**. La raó principal es troba en que la mobilitat no obligada a l'actualitat cada cop té més importància respecte la mobilitat obligada (treball o educació)l.

2.1.1. Generació i atracció de viatges per zones

VIATGES GENERATS A L'HORA PUNTA MATÍ:

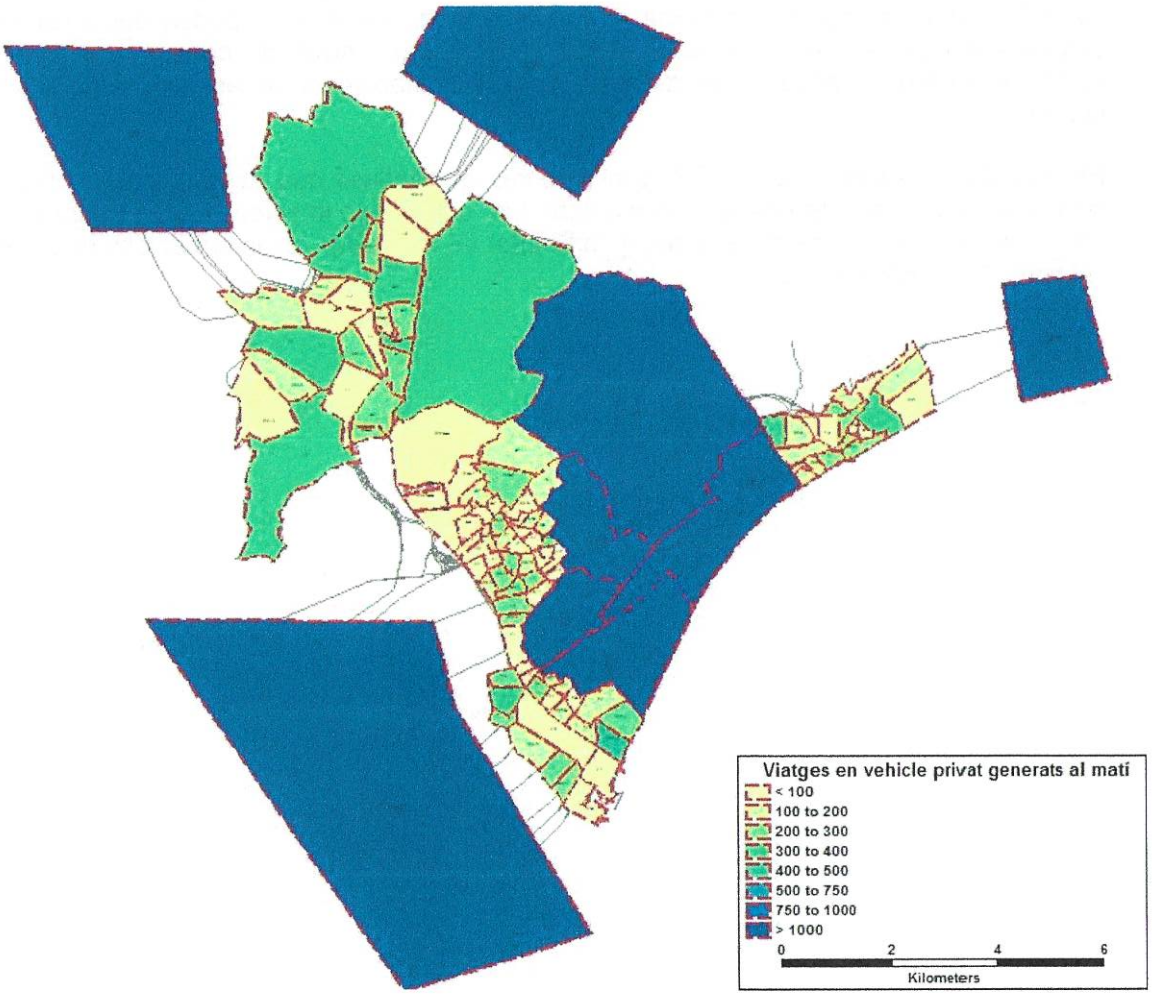


Fig. 70. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de matí. Àmbit general.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

A l'escenari de matí el principal motiu del viatge està relacionat amb la mobilitat obligada, entre el domicili i els llocs de treball o estudi.

Per tant pel que fa a la generació de viatges, les zones amb un major nombre de viatges seran aquelles que representen una major activitat residencial.

Un altre consideració, de caràcter més quantitatiu es que les zones més grans amb un grau d'activitat residencial també presenten un nombre elevat de viatges generats. Per tant, les zones exteriors que són les zones que agrupen la resta dels municipis, són precisament les zones que tenen un major nombre de viatges generats. Al mateix passa amb les zones corresponents a Badalona, que al ser d'unes proporcions majors a la resta.

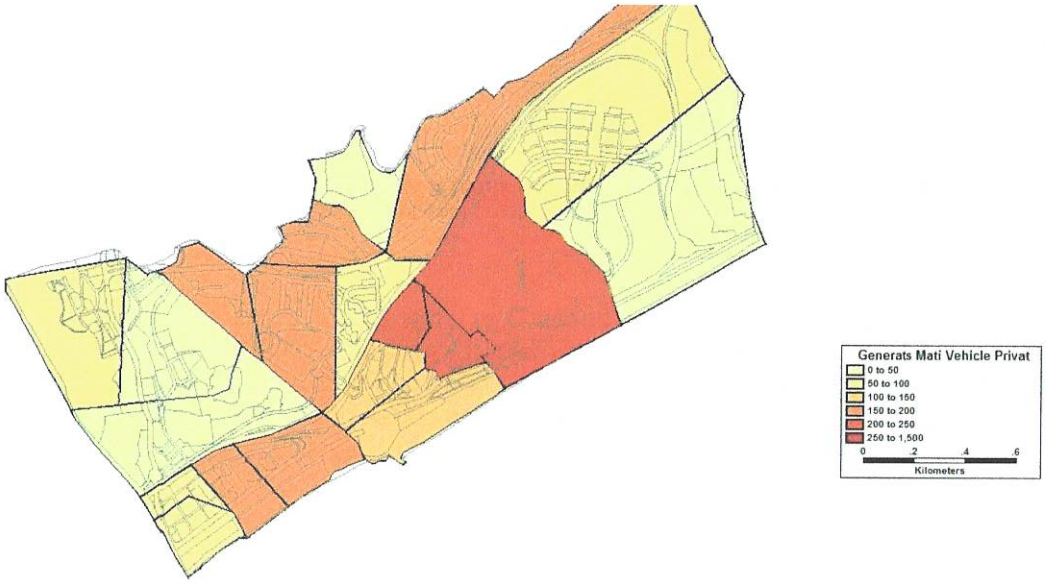


Fig. 71. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de matí. Montgat.
Font: elaboració EPIM

En el municipi de Montgat podem observar que el nombre de viatges generats per cadascuna de les zones és superior en aquelles zones predominantment residencials, com són les zones que conformen les Mallorquines, Les Costes, Can Maurici, el Barri Antic-Colònia Argentina i la part més central del Pla de Montgat.

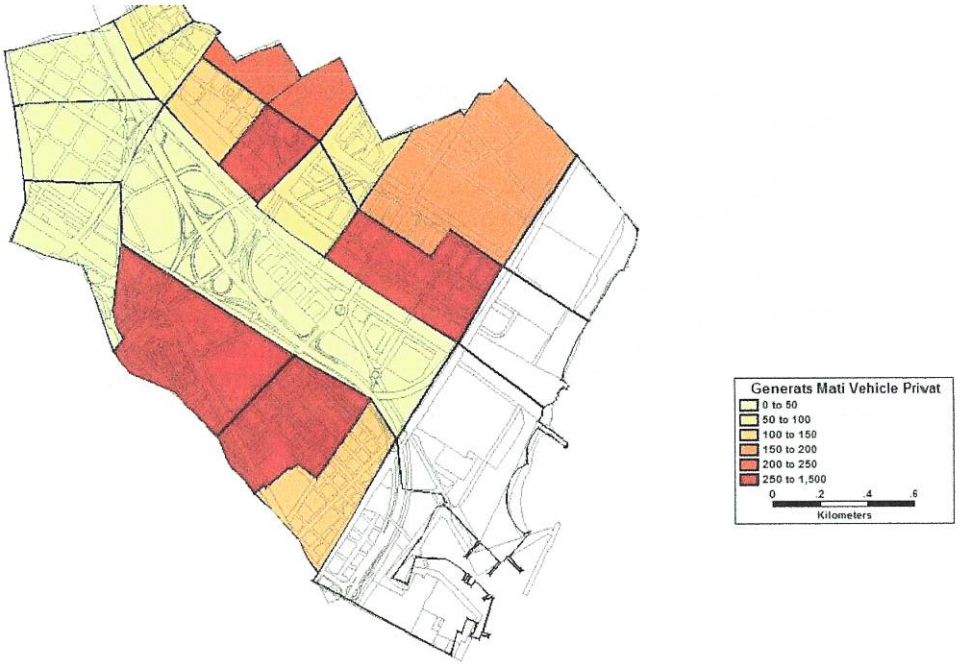


Fig. 72. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de matí. Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM.

Al mateix passa amb Sant Adrià del Besòs. Les zones més grans amb presencia d'activitat residencial i aquelles que presenten una major densificació d'habitatges són les zones que generen més desplaçaments al matí. Aquestes zones són La Verneda, la zones residencials de Sant Joan Baptista i de Sant Adrià Nord a més de les zones del Besòs i de la Mina.

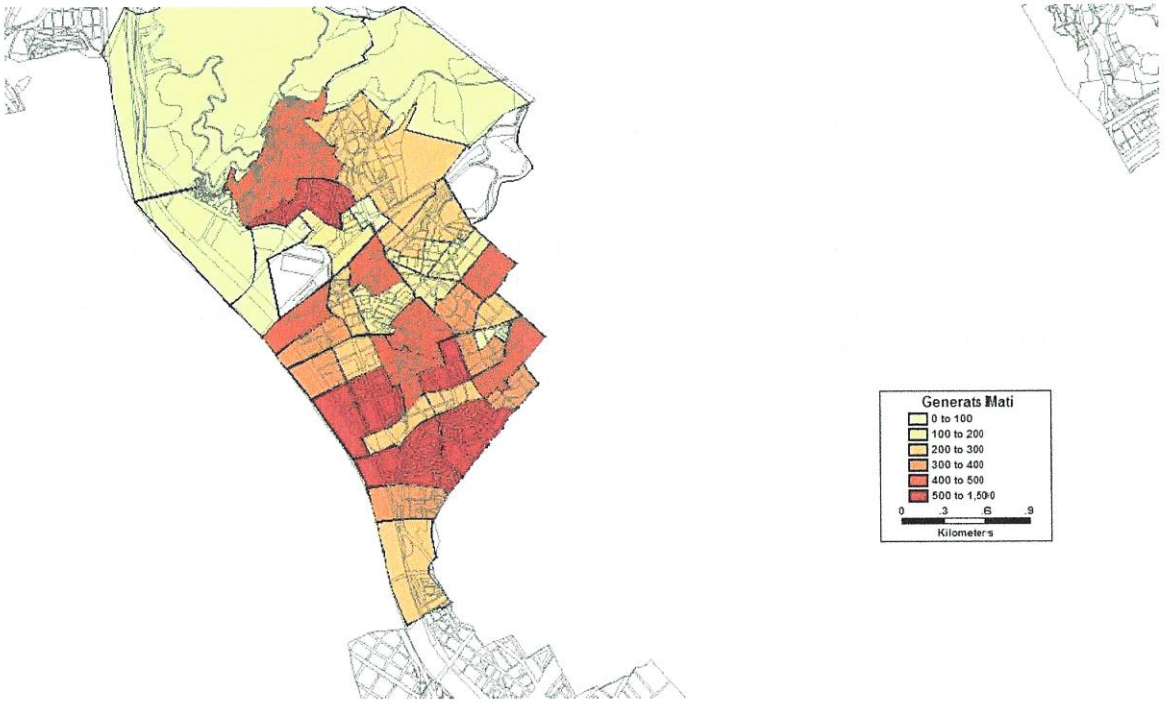


Fig. 73. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de matí. Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Les zones de Santa Coloma que generen un major nombre de viatges en vehicle privat a l'escenari del matí té que veure amb l'activitat residencial, aquelles que presenten una major nombre d'habitatges són les zones que generen més desplaçaments. Aquestes zones són la zona de Can Mariner, Riu Sud i el barri residencial de Singuerlhin i la Guinardera.

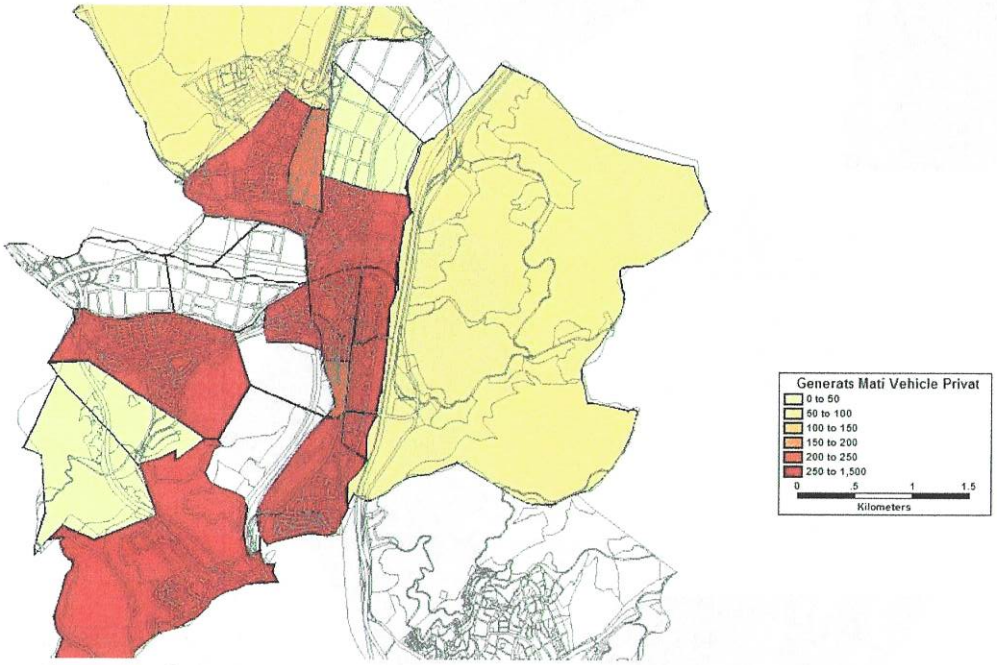


Fig. 74. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de matí. Montcada i Reixac.
Font: elaboració EPIM.

El municipi de Montcada i Reixac el comportament és similar al de la resta de municipis. Les zones amb un major nombre de viatges generats seran aquelles que tinguin una major presencia d'activitat residencial. Aquestes zones són les urbanitzacions Reixac-Vallensana Baixa, Can Cuiàs i Can Pomada. Altres zones amb una major presencia de viatges generats són, Mas Rampinyo, Montcada Centre i Mas Duran.

VIATGES ATRETS A L'HORA PUNTA MATÍ:

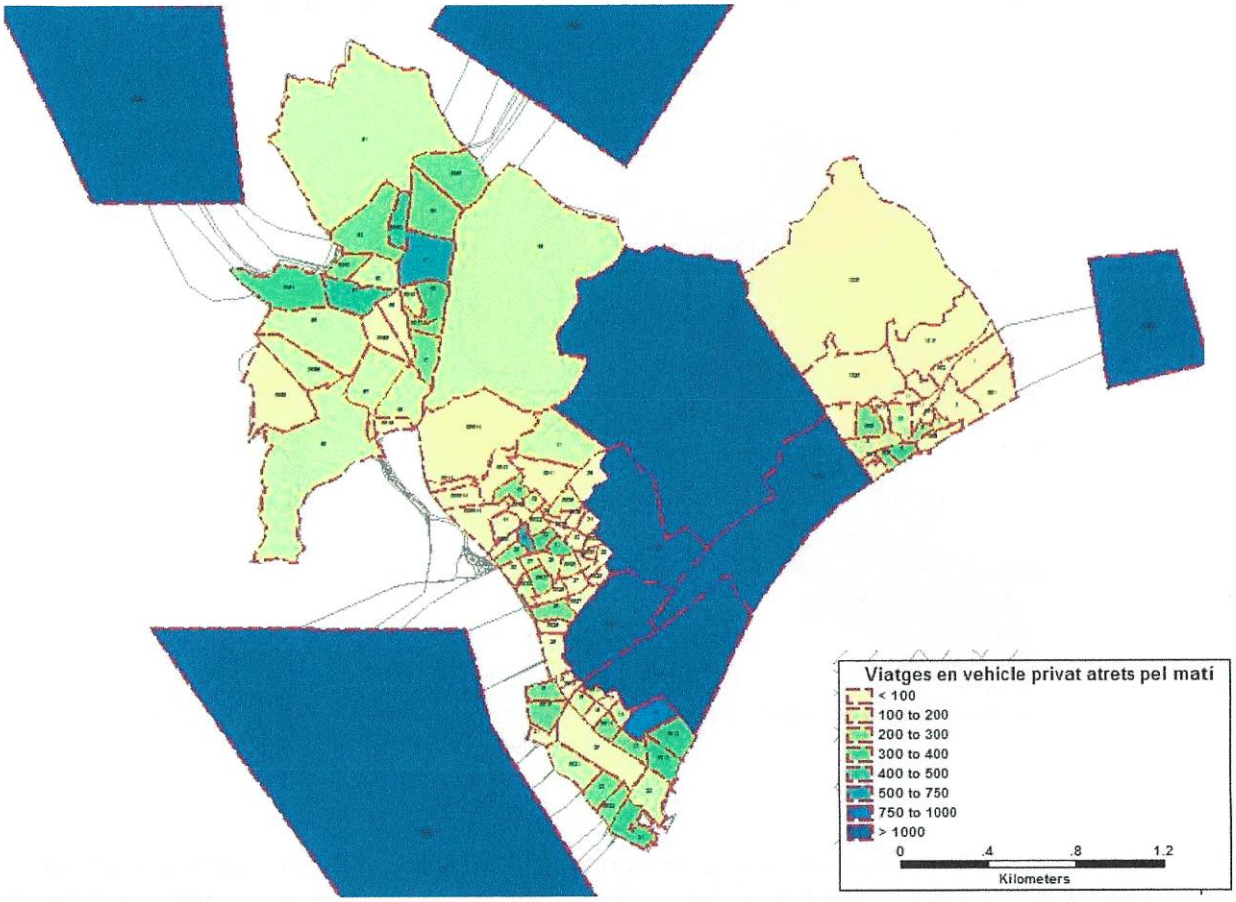


Fig. 75. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de matí. Àmbit general.
Font: elaboració EPIM.

A l'escenari de matí el principal motiu del viatge està relacionat amb la mobilitat obligada, entre el domicili i els llocs de treball o estudi.

Per tant pel que fa als viatges atrets, les zones amb un major nombre de viatges seran aquelles que representen una major activitat econòmica, representada per aquelles zones on es troben els polígons industrials i les zones comercials terciàries (botigues, bancs,...) i els centres educatius També són zones atractores pel matí aquelles zones on es concentren els principals equipaments que no són centres educatius, tot i que aquests tenen una major atracció per la tarda quan s'incrementa la mobilitat no obligada.

Un altre consideració de caràcter més quantitatiu és que les zones més grans amb un nombre major d'activitat econòmica o d'equipaments també presenten un nombre elevat de viatges atrets. Per tant, les zones exteriors que són les zones que agrupen la resta dels municipis, són precisament les zones que tenen un major nombre de viatges generats. Al mateix passa amb les zones corresponents a Badalona, que al ser d'unes proporcions majors a la resta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

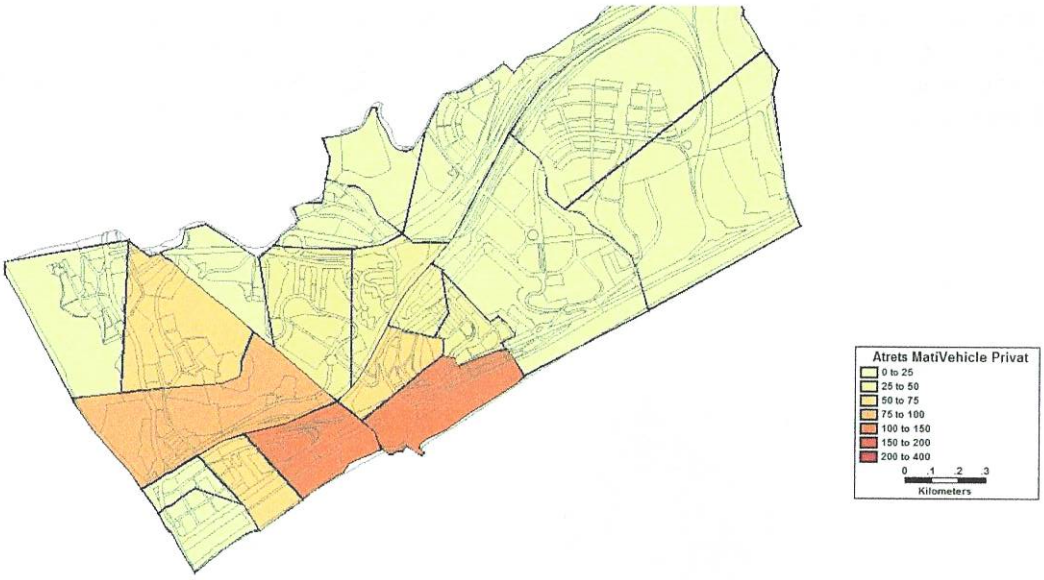


Fig. 76. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de matí. Montgat.
Font: elaboració EPIM.

A diferencia dels viatges generats, al municipi de Montgat les zones amb un major nombre de viatges atrets pel matí tenen que veure amb les zones cèntriques del municipi on es concentra l'activitat econòmica relacionada amb el comerç i els serveis terciaris, les zones amb equipaments educatius i la zona que inclou el polígon.

Aquestes zones són la Mallorquina Pedrera conjuntament amb la zona de Can Ciurana on es concentra l'activitat industrial i els equipaments i la zona de la Mallorquina i Barri antic on es concentra l'activitat comercial.

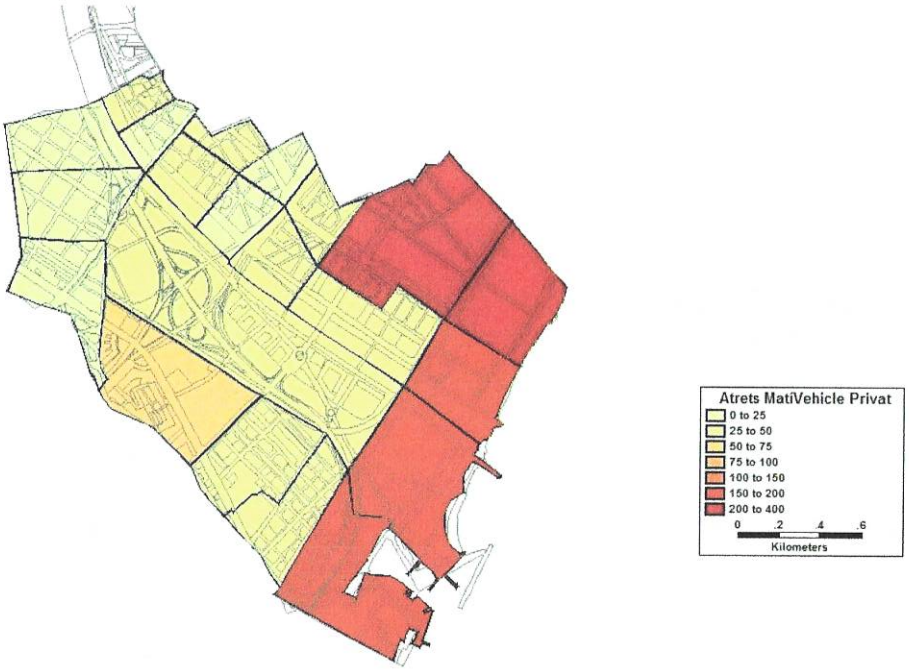


Fig. 77. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de matí. Sant Adrià
Font: elaboració EPIM.

Al mateix passa amb Sant Adrià del Besòs. Les zones més grans amb presencia d'activitat econòmica o equipaments són les zones que atreuen més desplaçaments al matí en vehicle privat. Aquestes zones són la Zona del Fòrum i del Port de Sant Adrià, la zona industrial de Sant Joan Baptista, la zona comercial de Sant Adrià Nord així com la zona de la Mina.

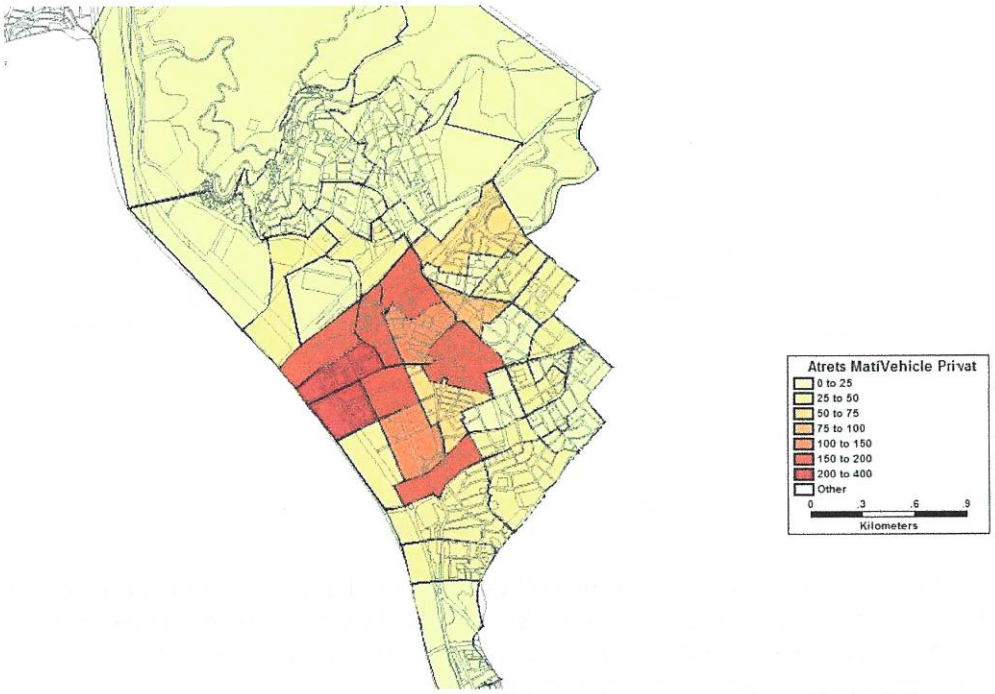


Fig. 78. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de matí. Santa Coloma
Font: elaboració EPIM.

Pel que fa a la zones amb un major nombre de viatges atrets a l'escenari del matí són, la zona centre, Can Mariner, Riu Sud i Santa Rosa.

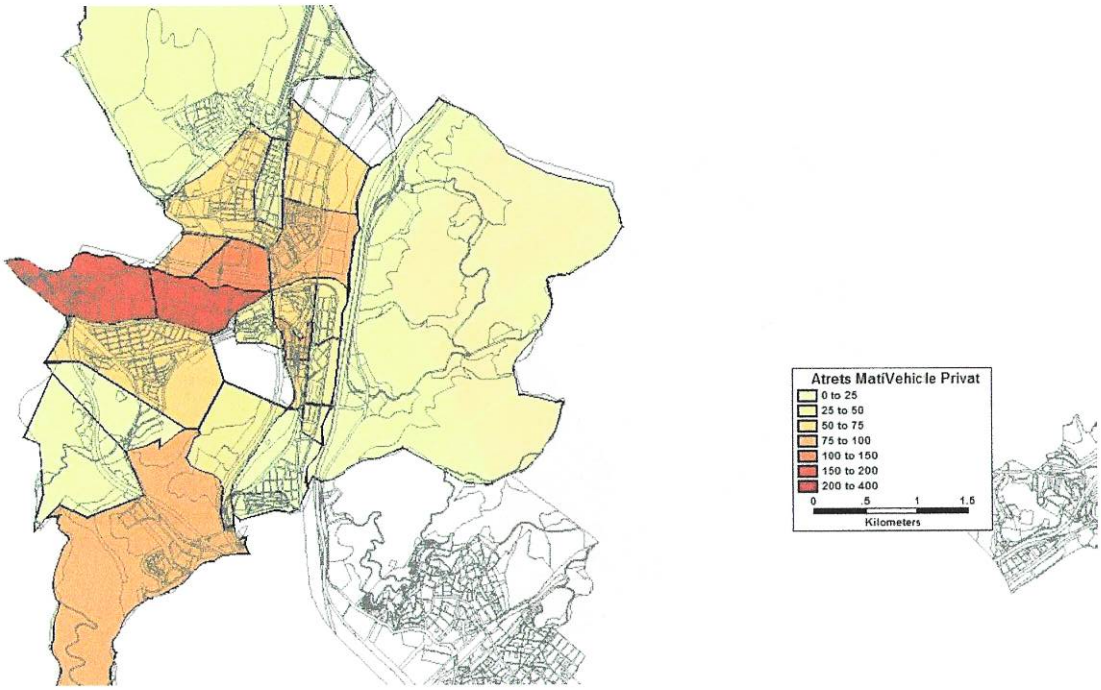


Fig. 79. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de matí. Montcada i Reixac
Font: elaboració EPIM.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

A Montcada les zones amb un major nombre de viatges atrets pel matí són les zones industrials de Font Pundeta, Terra Nostra i Can Pomada. I les zones comercials com són Montcada Centre i Carrerada.

VIATGES GENERATS A L'HORA PUNTA TARDA:

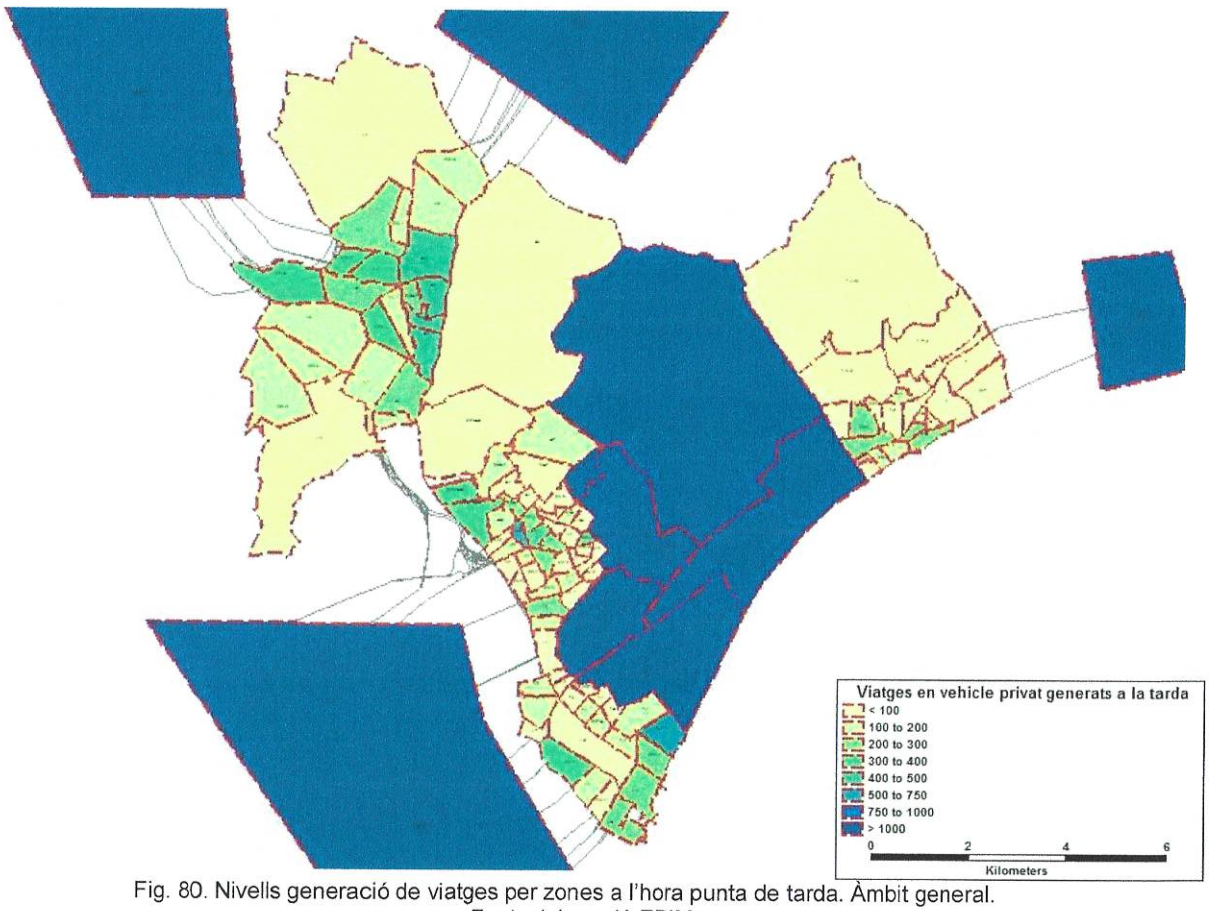


Fig. 80. Nivells generació de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Àmbit general.
Font: elaboració EPIM.

Pel que fa a l'escenari de tarda, passa al contrari que el matí. Els viatges generats tenen que veure amb la mobilitat obligada però no amb les anades al treball sinó amb les tornades, les sortides de feina. I al mateix passa amb els viatges atrets, el motiu dels viatges principalment té que veure amb les arribades al domicili.

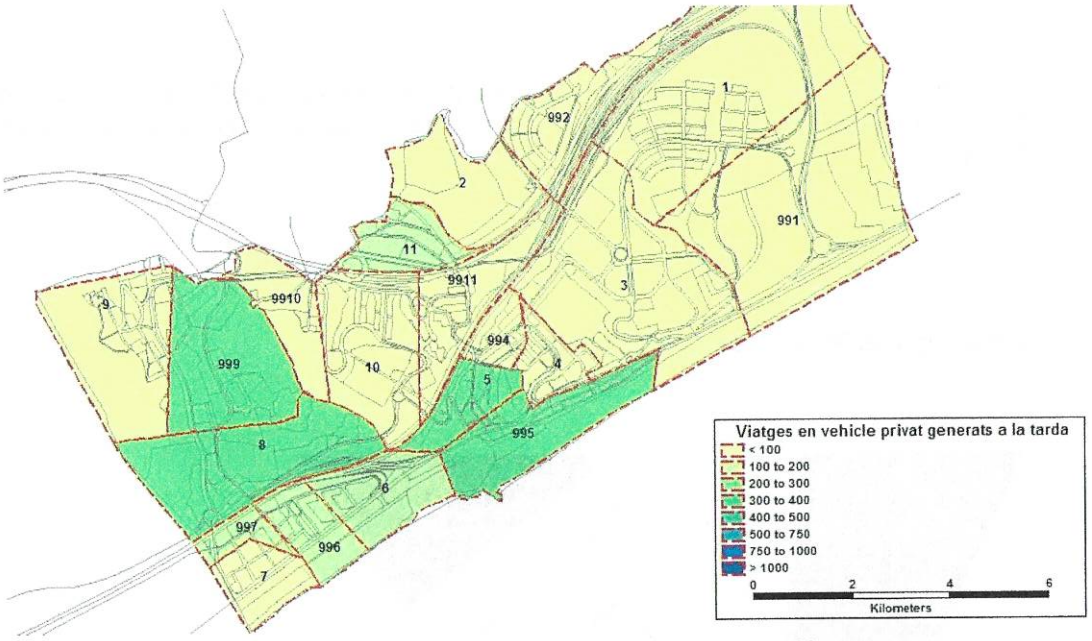


Fig. 81. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Montgat.
Font: elaboració EPIM.

Les zones de Montgat amb un major nombre de viatges generats per la tarda tenen que veure amb les sortides el treball i amb l'accés a les compres.

Aquestes zones són la Mallorquina Pedrera conjuntament amb la zona de Can Ciurana on es concentra l'activitat industrial i els equipaments i la zona de la Mallorquina i Barri antic on es concentra l'activitat comercial.

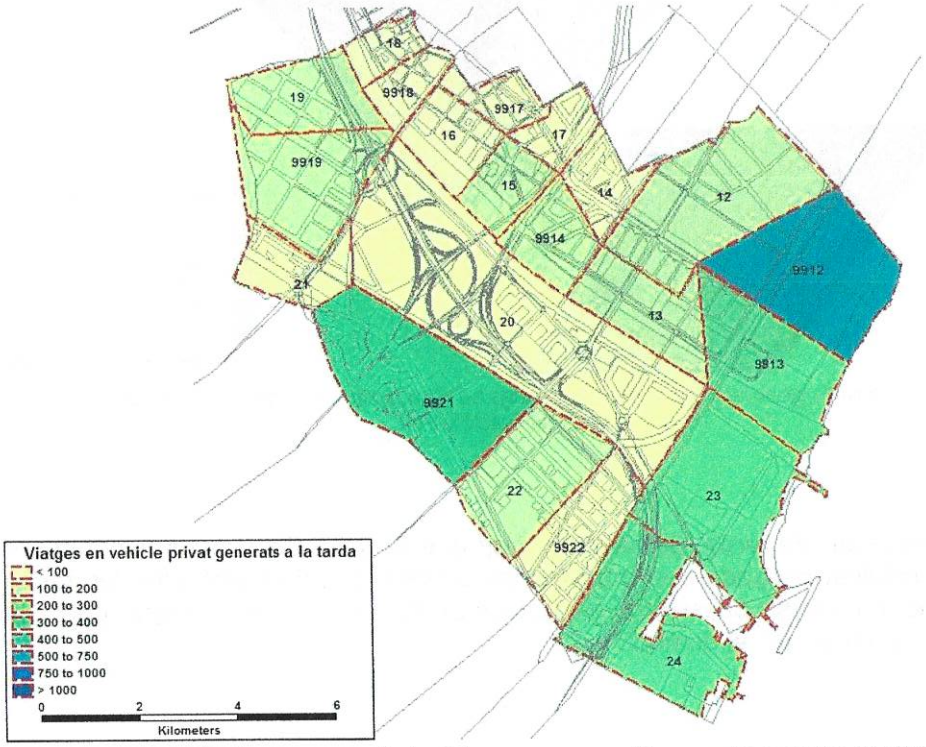


Fig. 82. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Sant Adrià..
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

Les zones que generen un major nombre de viatges per la tarda són la Zona del Fòrum i del Port de Sant Adrià, la zona industrial de Sant Joan Baptista i la zona del Besòs.

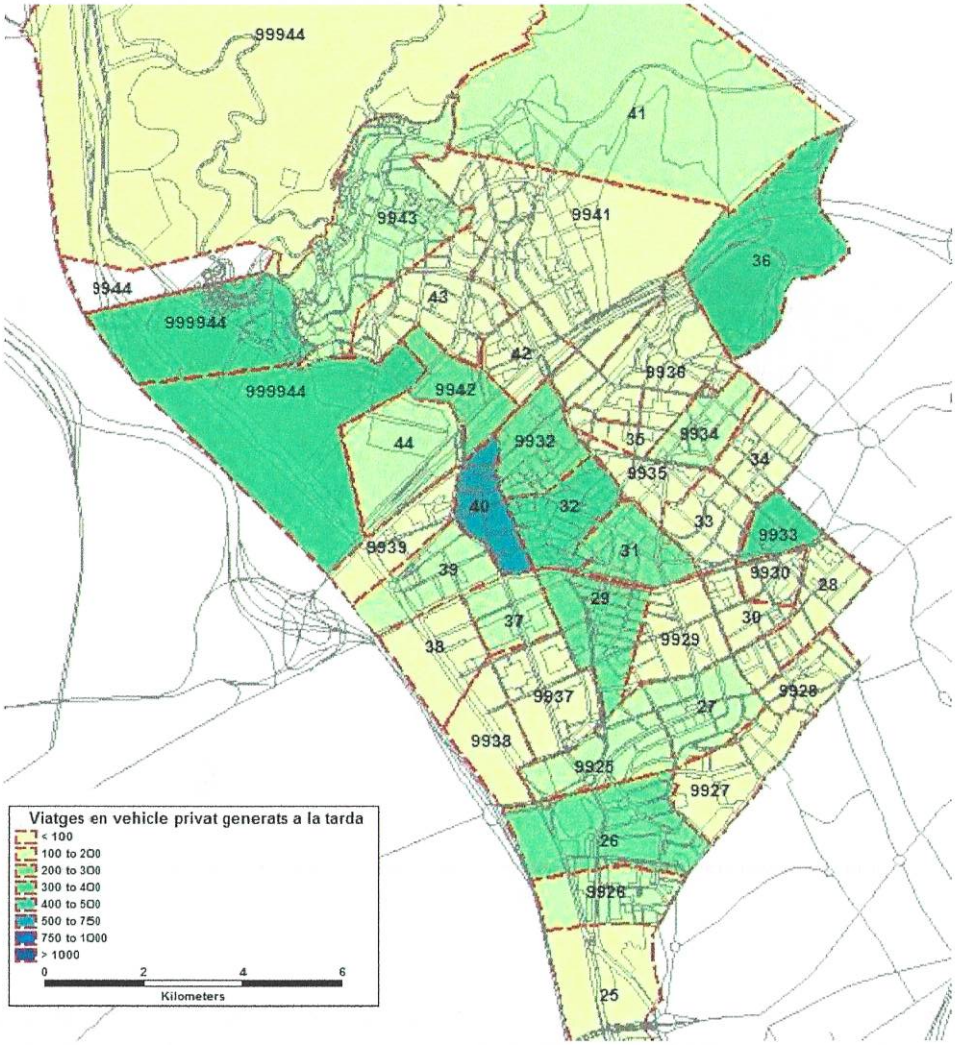


Fig. 83. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM.

Les zones que generen un major nombre de viatges per la tarda són el centre de Santa Coloma, Can Mariner, Can Zam, Riu Sud i un tram del Raval.

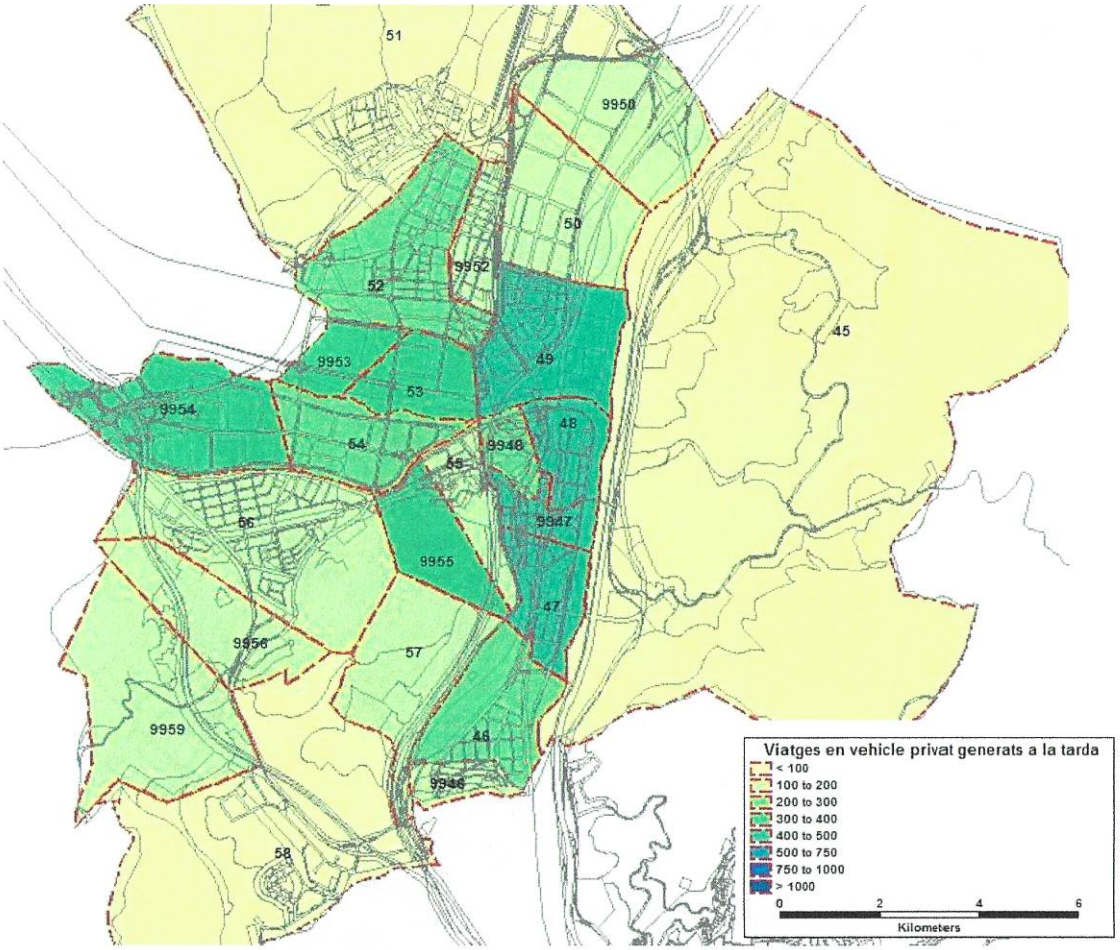


Fig. 84. Nivells de generació de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Montcada.
Font: elaboració EPIM.

A Montcada les zones amb un major nombre de viatges generats per la tarda són les zones industrials de Font Pundeta, Terra Nostra i Can Pomada. I les zones comercials com són Montcada Centre i Carrerada.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

VIATGES ATRETS A L'HORA PUNTA TARDA:

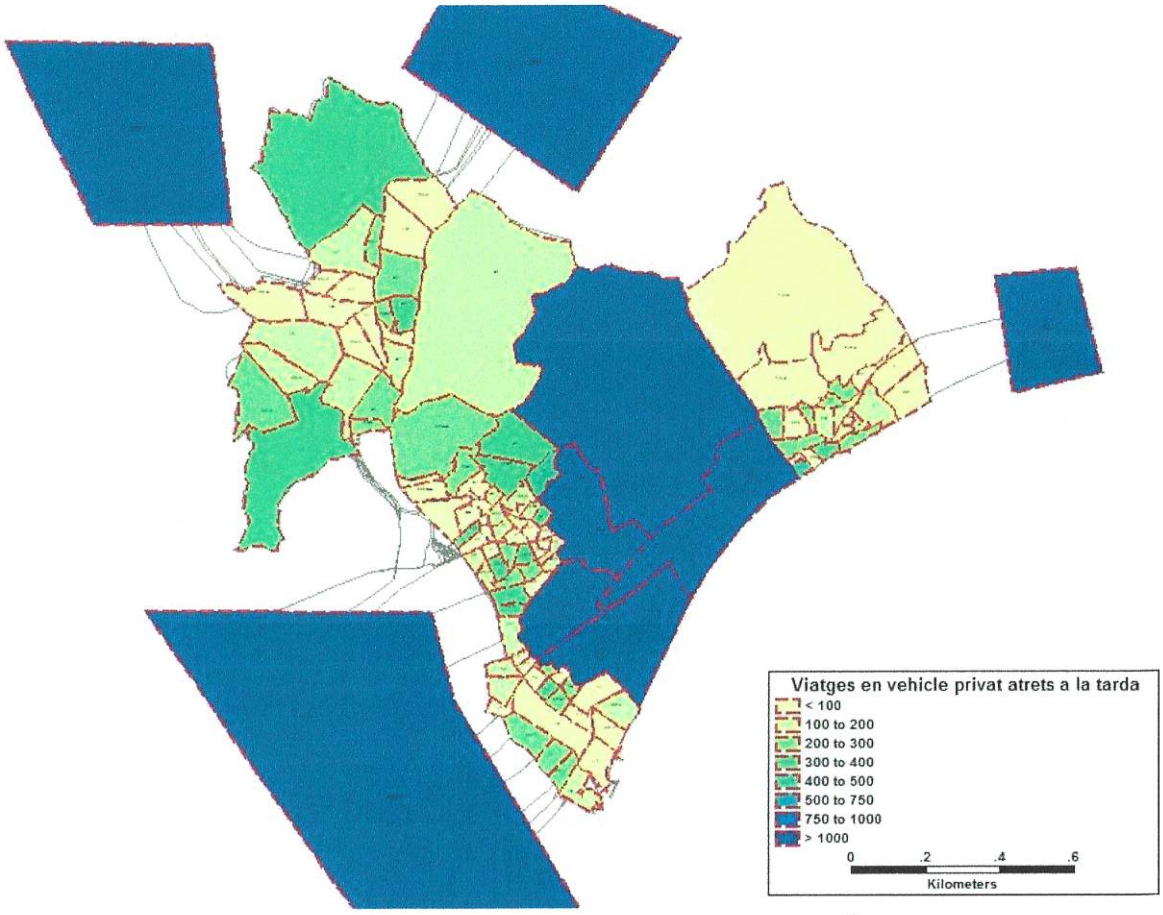


Fig. 85. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Àmbit general
Font: elaboració EPIM.

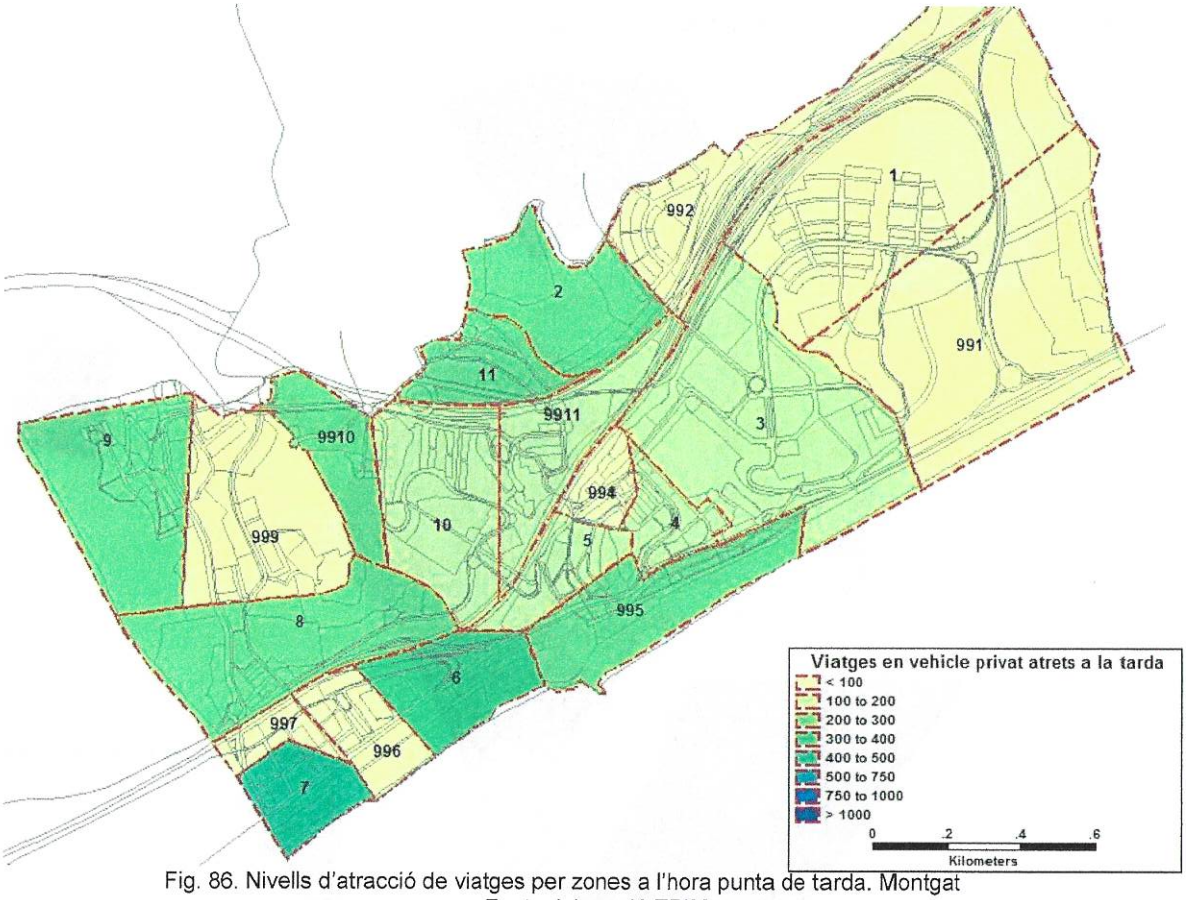


Fig. 86. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Montgat
Font: elaboració EPIM.

En el municipi de Montgat podem observar que el nombre de viatges atrets per cadascuna de les zones és superior en aquelles zones predominantment residencials. Aquestes zones són: les Mallorquines, Les Costes, Can Maurici, el Barri Antic-Colònia Argentina i la part més central del Pla de Montgat i la zona residencial del Camí d'Alella.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

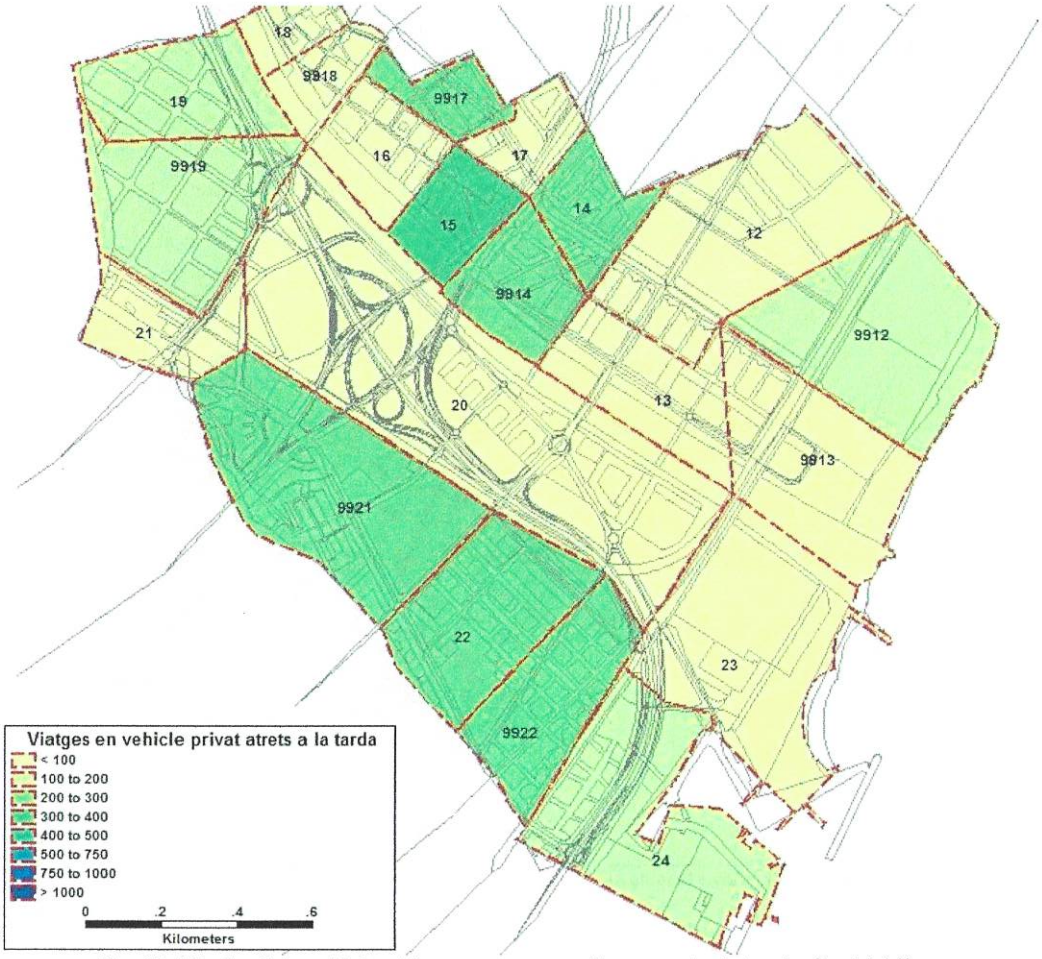


Fig. 87. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Sant Adrià
Font: elaboració EPIM.

Les zones amb un major nombre de viatges atrets al municipi de Sant Adrià del Besòs pel que fa a l'escenari de tarda són: les zones residencials de Sant Adrià Nord, El Besòs i la Mina.

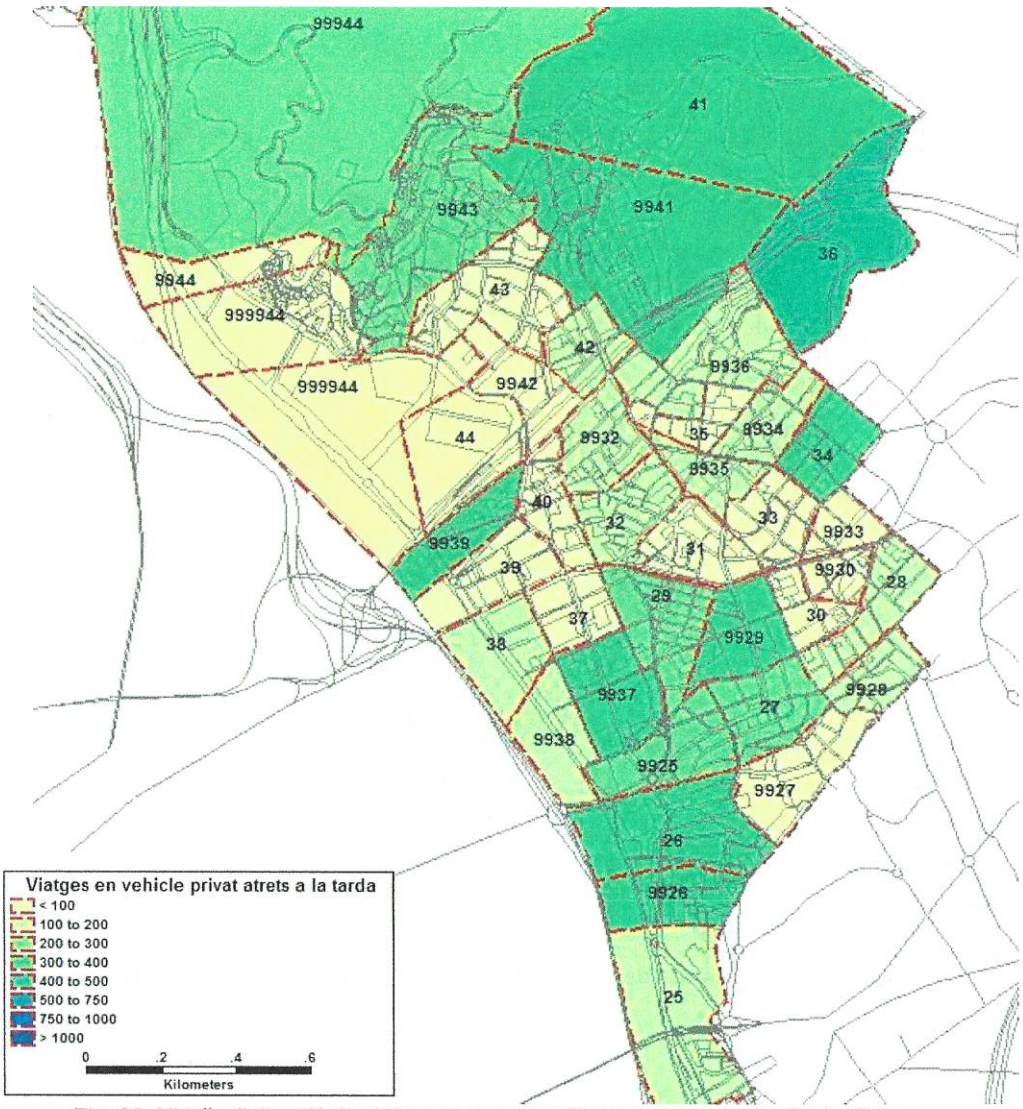


Fig. 88. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM.

Les zones amb un major nombre de viatges atrets al municipi de Santa Coloma pel que fa a l'escenari de tarda són: el Rabal, Riu Sud i Can Mariner, Singuerlhin i Can Franqueses. Zones relacionades amb l'activitat residencial.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

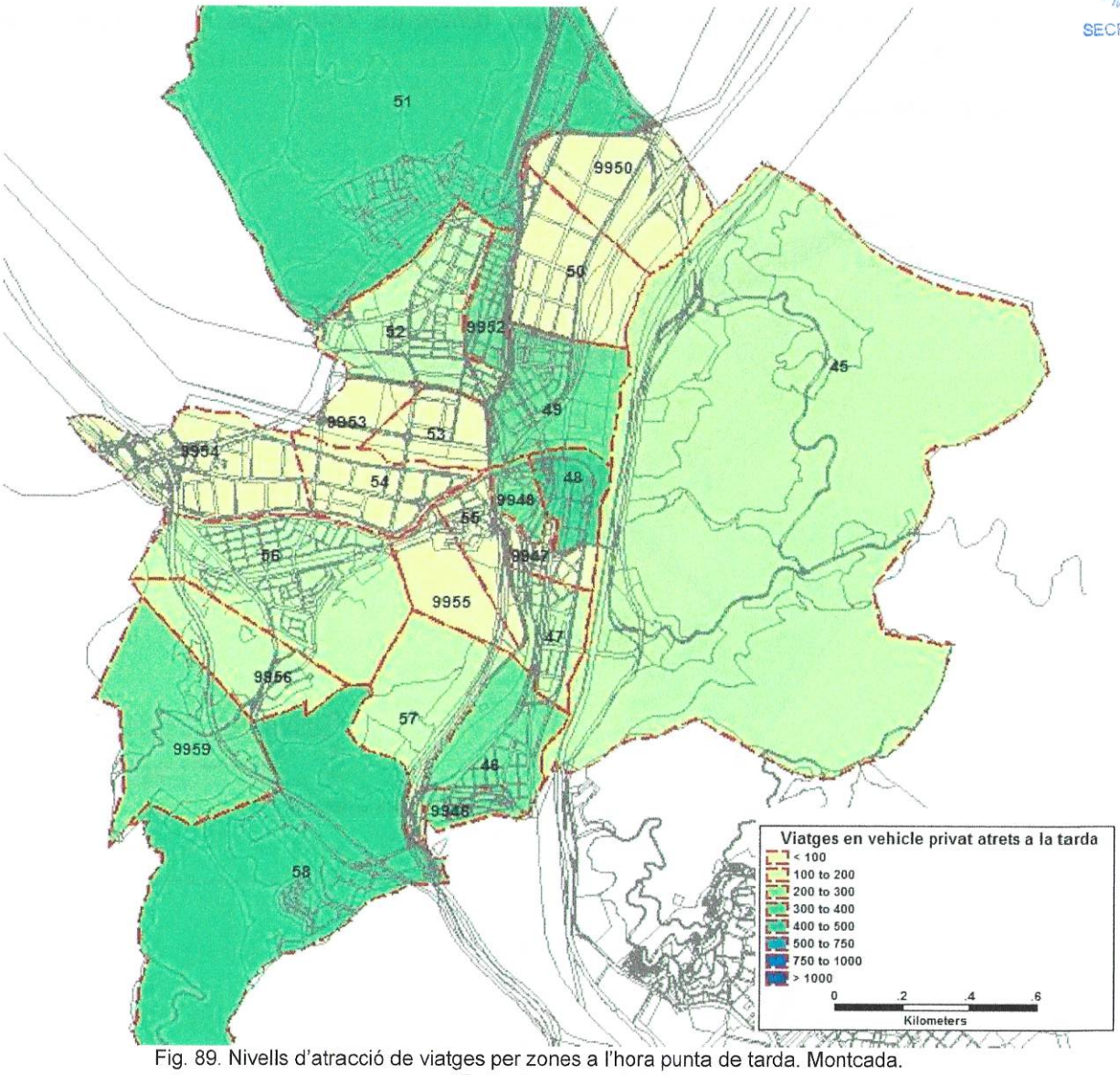


Fig. 89. Nivells d'atracció de viatges per zones a l'hora punta de tarda. Montcada.
Font: elaboració EPIM.

Les zones amb un major nombre de viatges atrets per la tarda són les urbanitzacions Reixac-Vallensana Baixa, Can Cuiàs i Can Pomada. Altres zones amb una major presencia de viatges generats són, Mas Rampinyo, Montcada Centre i Mas Duran.

2.1.2. Fluxos més importants entre els diferents municipis i les macrozones exteriors

HORA PUNTA MATÍ

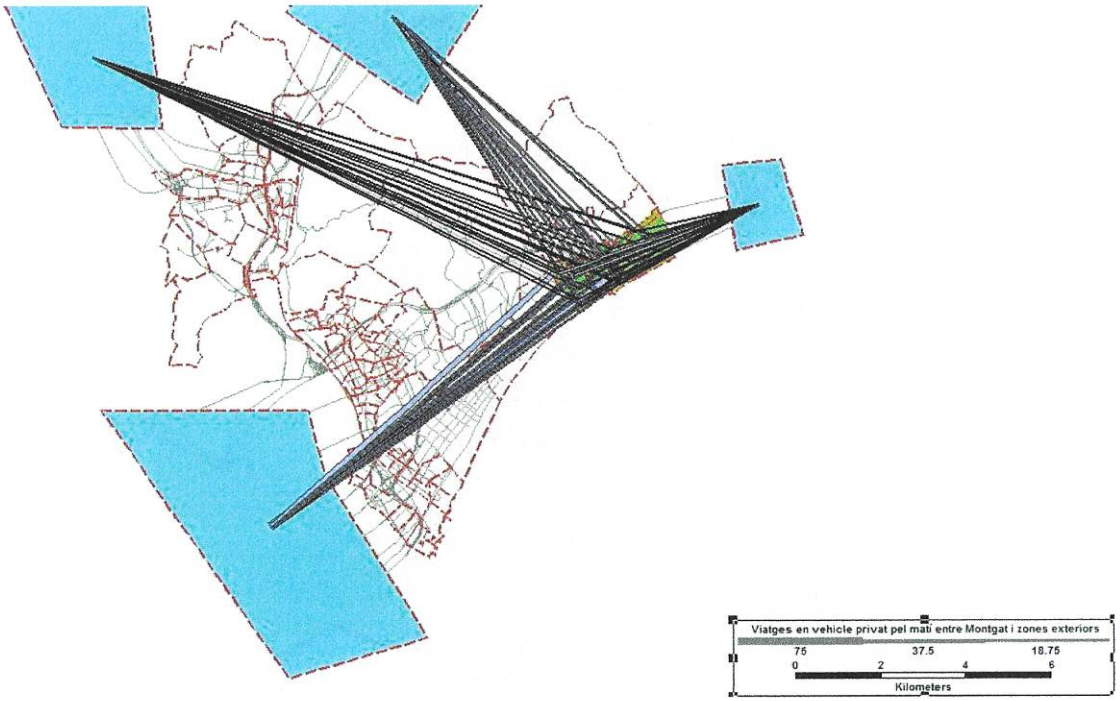


Fig. 90. Fluxos matí entre Montgat i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

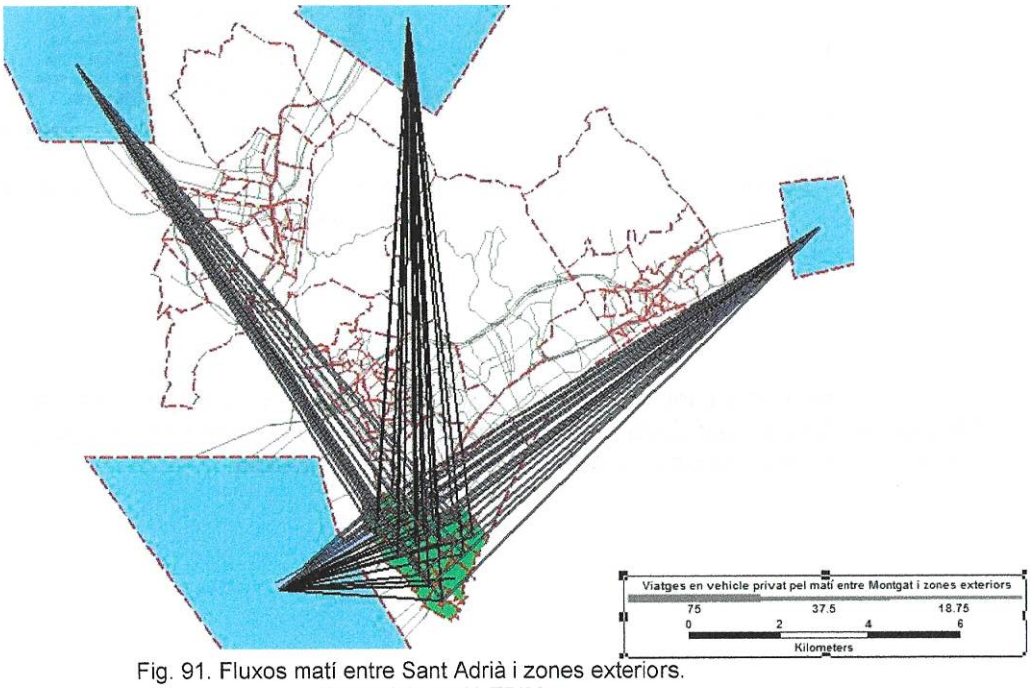


Fig. 91. Fluxos matí entre Sant Adrià i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

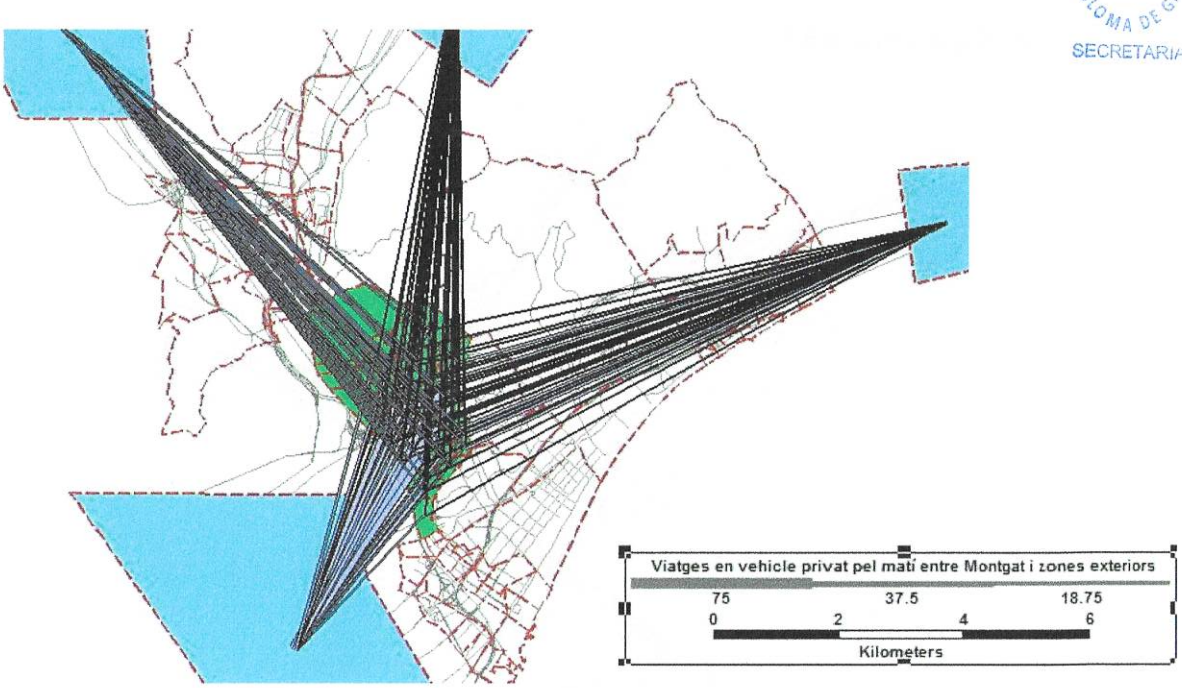


Fig. 92. Fluxos matí entre Santa Coloma i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

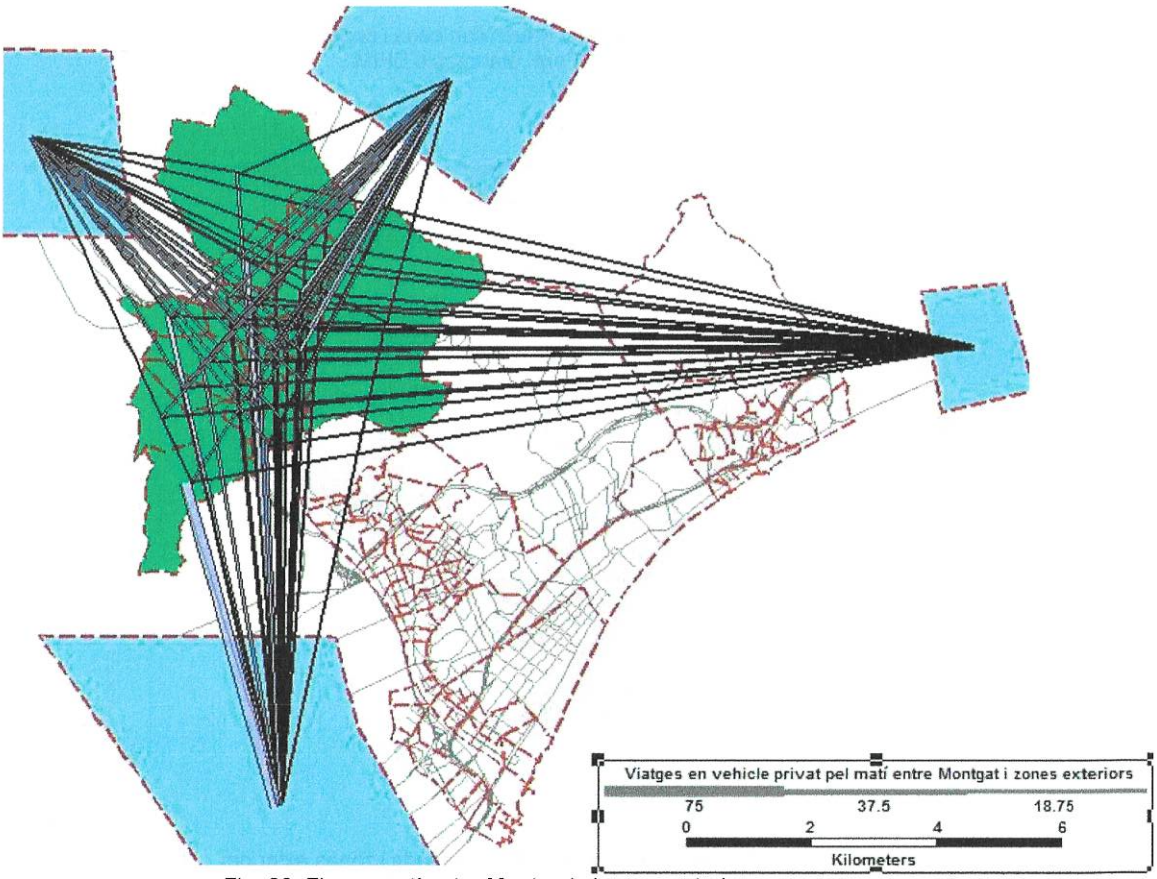


Fig. 93. Fluxos matí entre Montcada i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

HORA PUNTA MATÍ

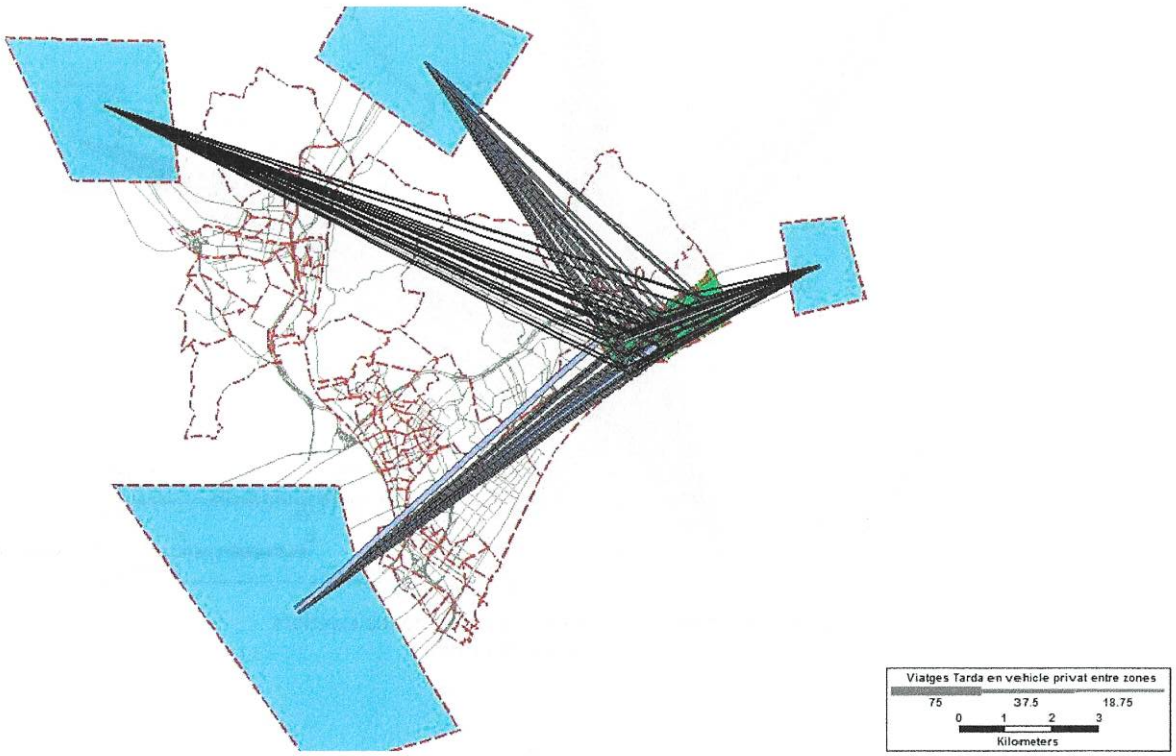


Fig. 94. Fluxos matí entre Montcada i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

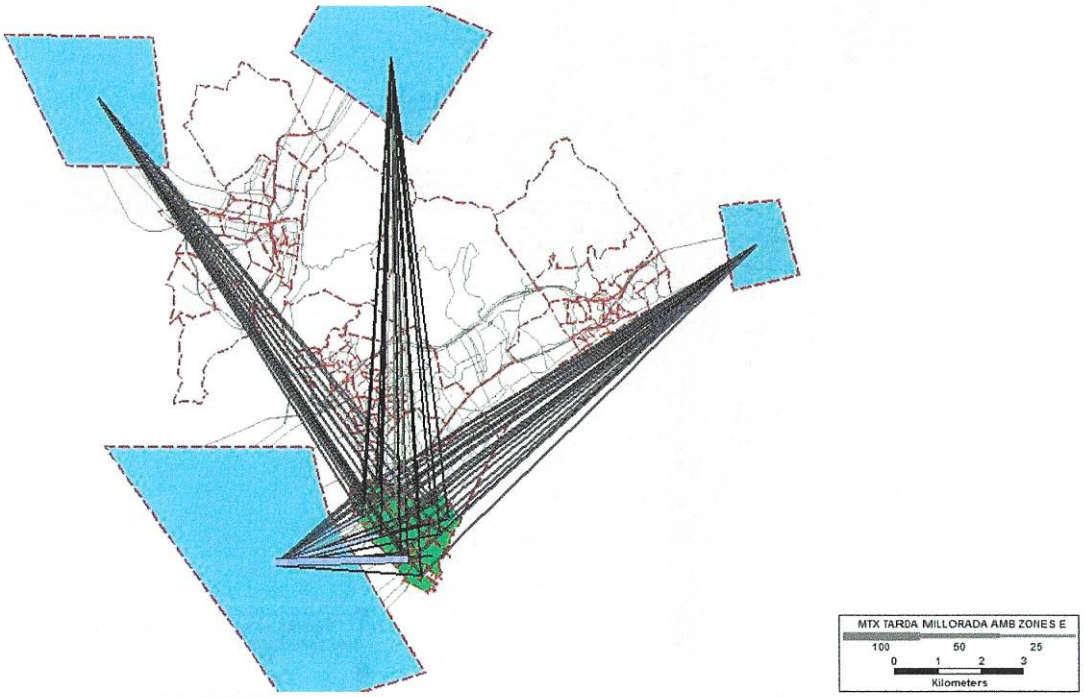


Fig. 95. Fluxos matí entre Montcada i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

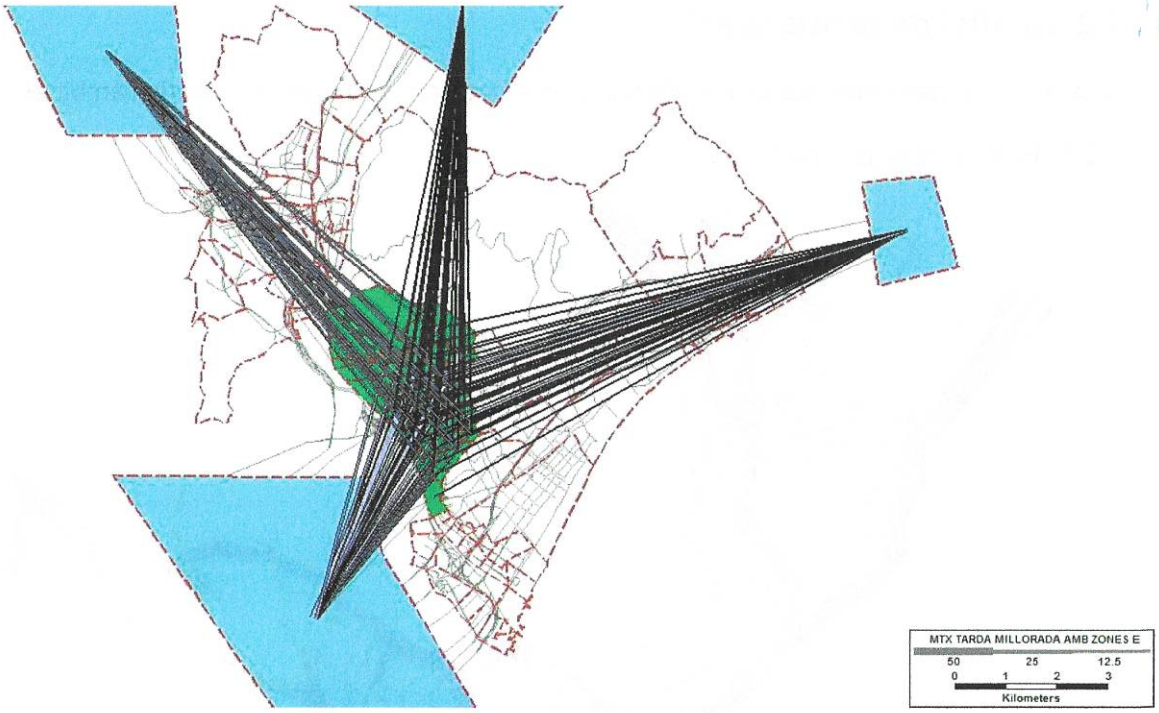


Fig. 96. Fluxos matí entre Montcada i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

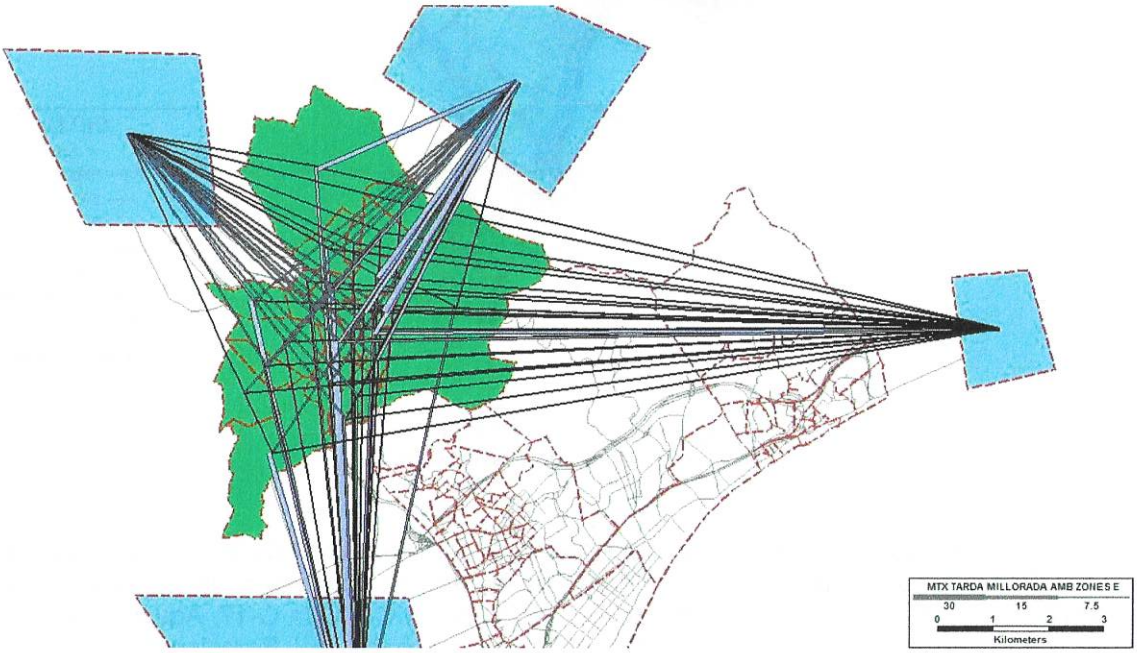


Fig. 97. Fluxos matí entre Montcada i zones exteriors.
Font: elaboració EPIM

2.2. Anàlisi de la intensitat

En aquest apartat s'analitzaran les intensitats que circulen per la xarxa viaria de l'àmbit estudiat.

2.2.1. Hora punta de matí

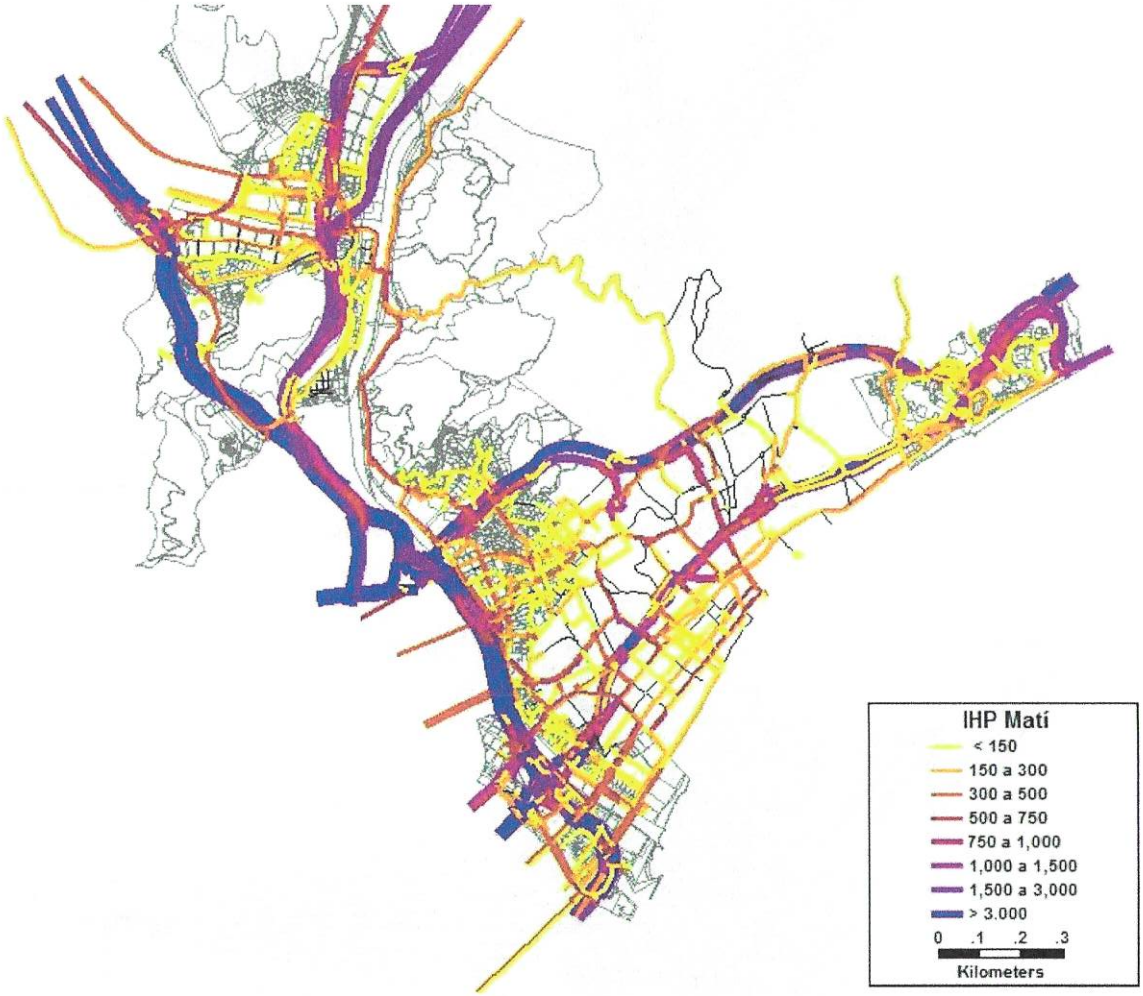


Fig. 98. IHP matí a tot l'àmbit d'estudi..
Font: elaboració EPIM

Si analitzem tot l'àmbit d'estudi podem observar com la xarxa viaria que suporta una major intensitat és la xarxa interurbana, que connecta els diferents municipis del barcelonès nord, com són les vies d'alta capacitat, la C-58, la C-31, la C-32, la C-33 i la C-17. Aquestes vies suporten per un costat el trànsit generat o atret entre els municipis del Barcelonès nord i les zones exteriors i per un altre costat el trànsit de pas entre les diferents zones exteriors, sent aquests d'una proporció major. En aquestes vies d'alta capacitat, les intensitats en hora punta del matí en molts dels seus trams poden superar els 3.000 vehicles hora.

Pel que fa a la resta de la xarxa interurbana com poden ser la BV-5001, la N-150 i la BV-14, les intensitats són menors proporcionals a la seva menor capacitat (1 carril per sentit). En alguns trams les intensitats hora punta del matí es poden situar entre els 500 i 750 vehicles hora per sentit.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

Si observem des d'un punt de vista general la xarxa interior dels municipis, el rang d'intensitat és molt inferior al de la xarxa interurbana. Els valors mitjos al matí en hora punta no superen els 300 vehicles hora en els diferents municipis tot i que existeixen diferencies entre uns i altres que seran analitzades en cadascun dels apartats següents.

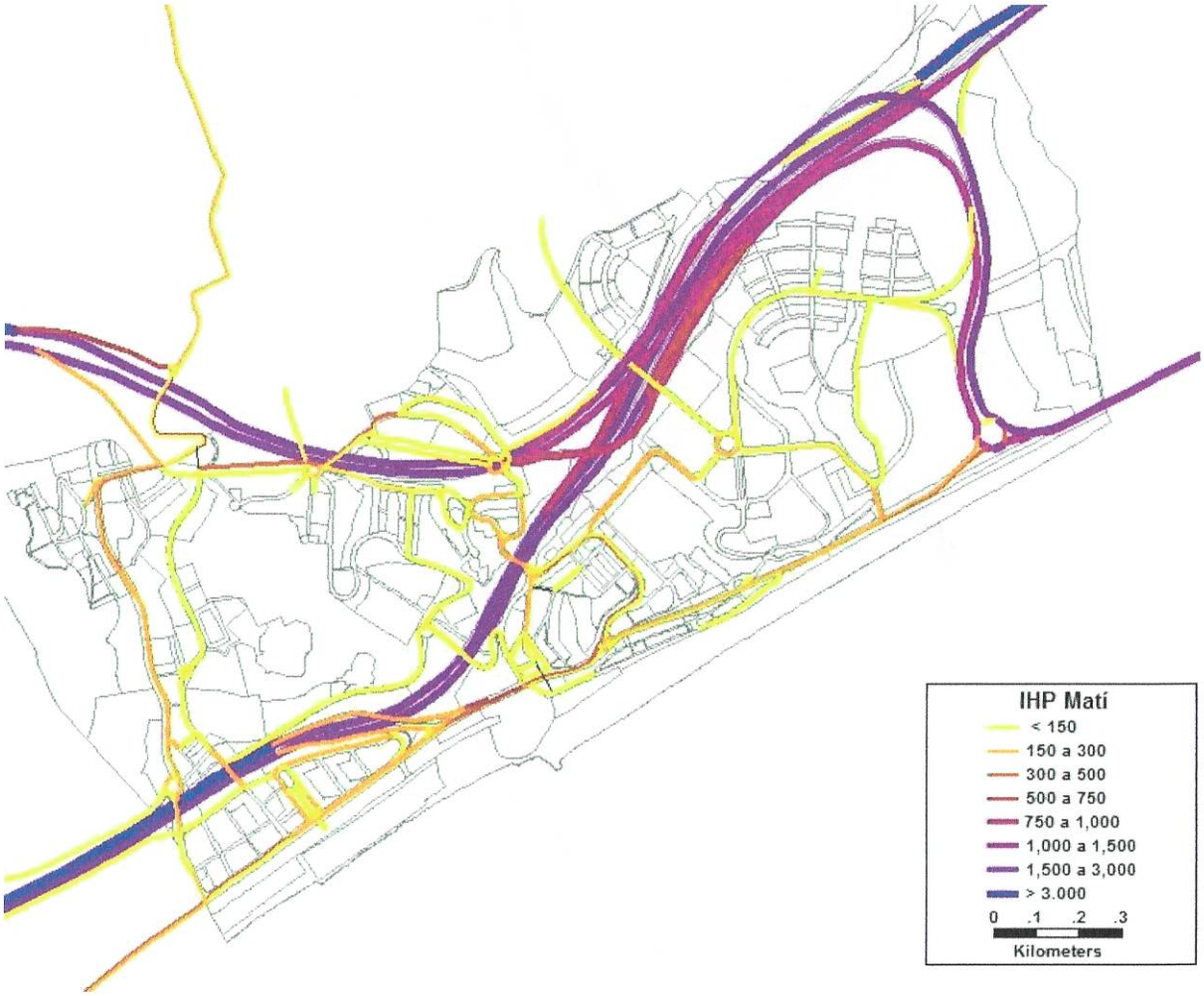


Fig. 99.

Fig. 100. IHP matí al municipi de Montgat.
Font: elaboració EPIM

L'itinerari C-31/N-II com l'itinerari C-32/N-II és utilitzat de forma intensiva (intensitats superiors als 1000 vehicles hora) en aquesta hora del matí tant en un sentit com un altre tot i que el sentit Barcelona, la intensitat és major. El motiu principal perquè les intensitats en aquestes vies sigui elevada és la mobilitat relacionada amb l'entrada al treball o l'accés a les escoles.

La N-II procedent del Masnou presenta intensitats elevades perquè els vehicles que procedeixen o van cap al Maresme, eviten així el peatge situat a la C-32 a l'alçada de Premià.

La major part de la xarxa viaria del municipi de Montgat presenta intensitats inferiors als 150 vehicles hora. Únicament presenten intensitats superiors alguns trams del camí Ral o l'avinguda Sant Jordi però que en cap cas superen els 350 vehicles hora.

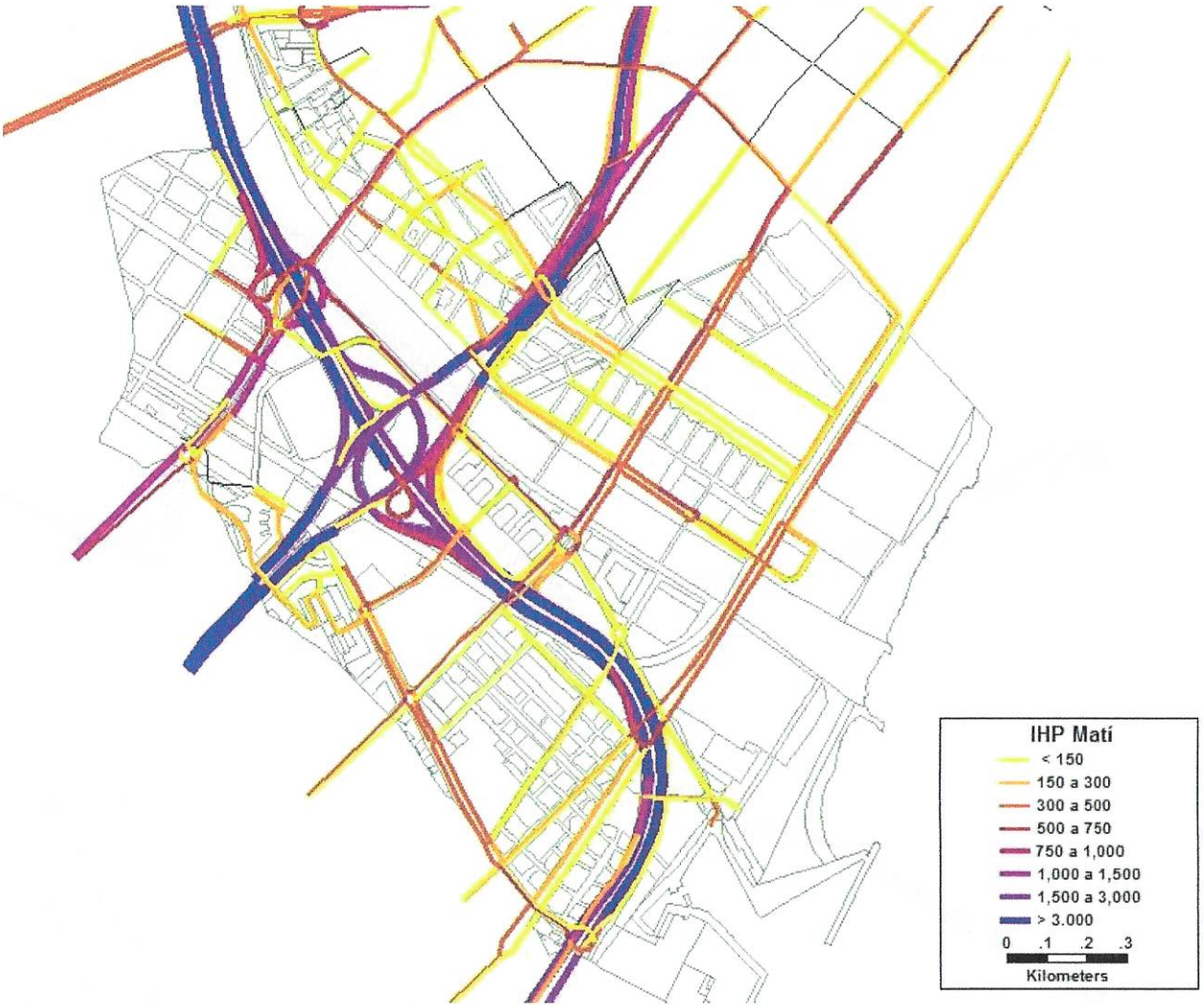


Fig. 101. IHP matí al municipi de Sant Adrià del Besòs.
Font: elaboració EPIM

La B-10 i la C-31 presenten intensitats encara més elevades que les aconseguides a la xarxa d'alta capacitat que transcorre per Montgat. Aquest fet es deu per la proximitat a Barcelona, on el nombre de vehicles que circulen és major. Aquestes dues vies distribueixen els vehicles entre els diferents municipis de la zona i presenten intensitats superiors als 3000 vehicles dia. El motiu principal en aquest escenari és la mobilitat obligada, concretament l'accés al treball i als centres educatius.

En el municipi de Sant Adrià la xarxa primària també presenta intensitats superiors a les obtingudes en el municipi de Montgat. Els tres vials que connecten una part i altre de Sant Adrià separades pel riu Besòs presenten intensitats elevades, l'eix Carrer Guipuscoà-Carrer Pi i Maragall entre 500 i 1300, Cristòfol de Moure-Torrassa entre 300 i 750 i Avinguda Eduard de Maristany entre 300 i 500.

En sentit perpendicular a la costa, hi ha vies de la xarxa principal que també suporten intensitats importants com són Sant Ramon de Penyafort, el carrer Olímpic, l'Avinguda Catalana, el carrer Balmes i l'Avinguda Joan XXIII que presenten intensitat que en alguns dels seus trams es situen entre els 300 i 500 vehicles hora.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

La resta de la xarxa primària no supera els 300 vehicles hora. Pel que fa a la xarxa secundaria i local, la majoria de vies no superen els 150 vehicles hora.

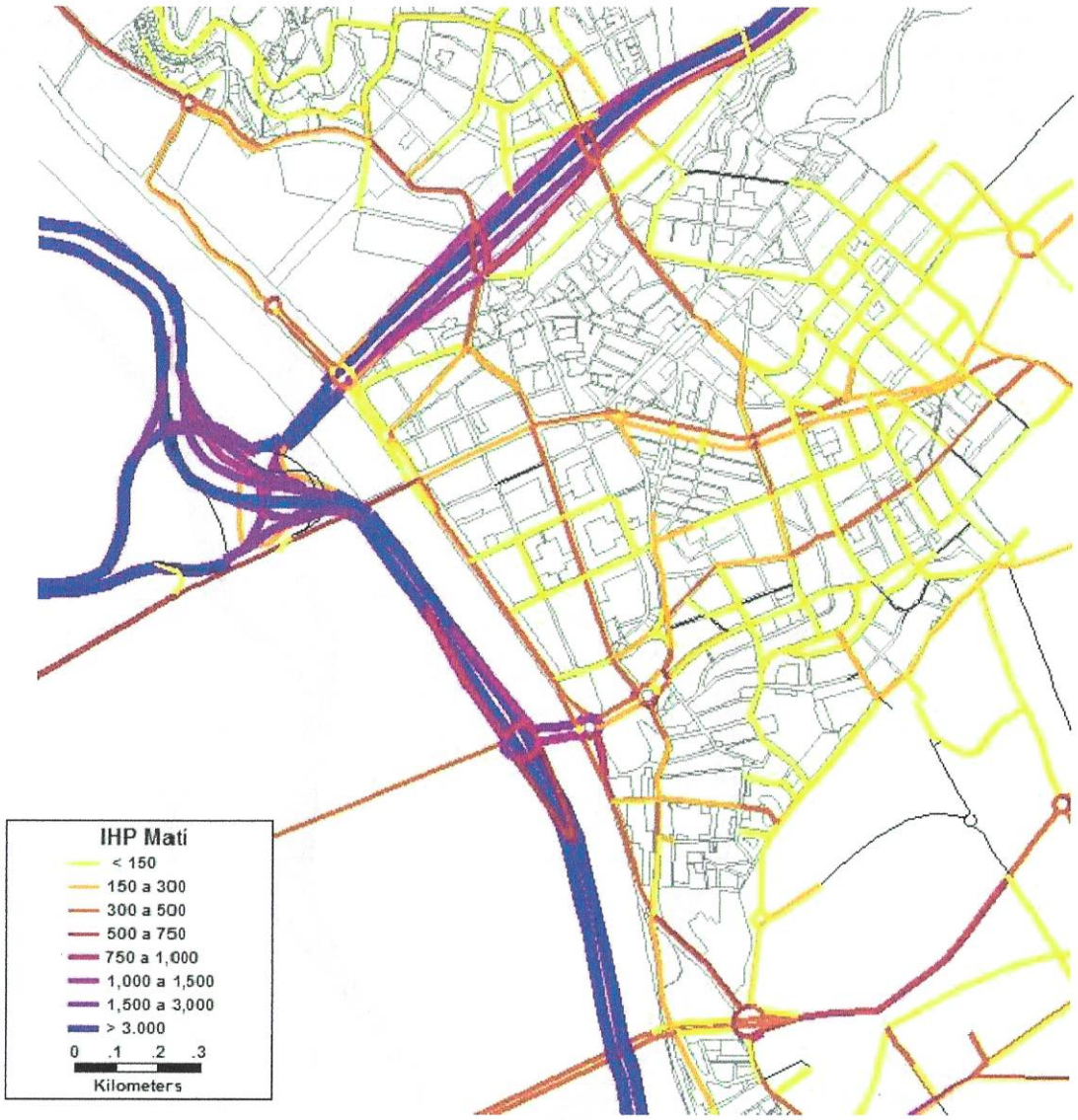


Fig. 102. IHP matí al municipi de Santa Coloma de Gramenet.
Font: elaboració EPIM

Tot l'entramat viari que conforma el nus de la Trinitat la B-10 i la B-20 presenten intensitats superiors en molts dels seus trams superiors als 3000 vehicles hora. La intensitat és major en sentit Barcelona.

Pel que fa als accessos a Santa Coloma les intensitats són molt important tant en un sentit com un altre. El Pont del Molinet presenta intensitats entre 300 i 500 vehicles ambdós sentits. L'accés per Potosí-Can Peixauet presenta intensitats molt més superiors entre 750 i 1000 en cada sentit. L'accés per la Carretera de Santa Coloma així com per la BV-5001, les intensitats també són importants, entre 500 i 750 vehicles per sentit.

Pel que fa a la xarxa primària de Santa coloma les intensitats són elevades respecte la resta de la xara secundaria. L'eix Avinguda Francesc Macià-Avinguda Santa Coloma i Avinguda Generalitat que creua tot el municipi de Santa coloma paral·lel al riu Besòs és la principal arteria de comunicació del centre, amb intensitats entre 300 i 500 vehicles hora. Altres eixos importants

de similars intensitats són el Passeig Salzereda/Rambla Can Zam i el Carrer Irlanda/Carrer Camil Rossell/Avinguda Balear/Santiago Rossinyol i Avinguda Banús/Avinguda Generalitat

En sentit perpendicular al riu els itineraris principals són: Passeig Lluis Serra/Rambla de Sant Sebastià/Avinguda Mònaco, Verdaguer/Wagner i Avinguda Banús. Aquests itineraris suporten la majoria del trànsit perpendicular al riu Besòs, amb intensitat en molts casos entre els 300 i 500 vehicles hora.

La resta de vies, les intensitat són relativament baixes no superant la majoria de les vies els 150 vehicles dia.

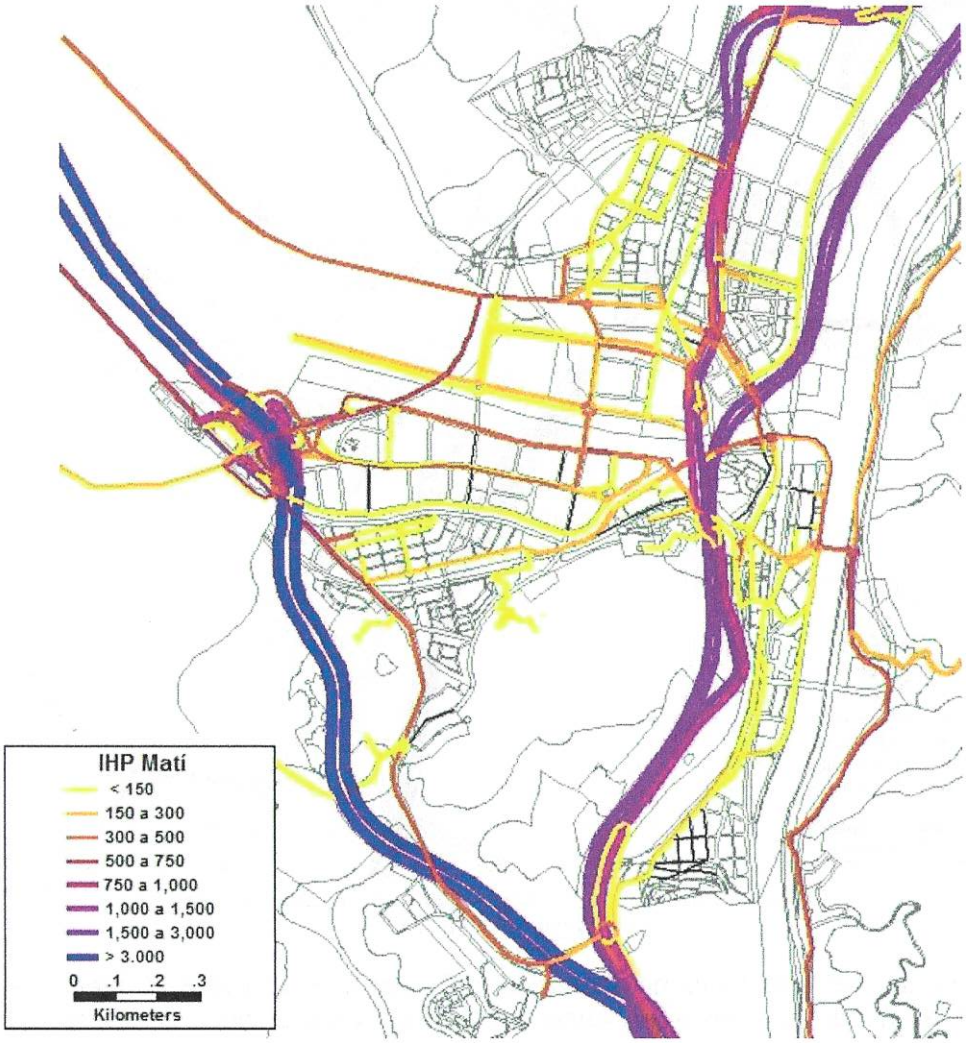


Fig. 103. IHP matí al municipi de Montcada.
Font: elaboració EPIM

Les tres vies d'alt capacitat són les vies que suporten una major intensitat de vehicles: La C-58, superior als 3000 vehicles per sentit i la C-33 i la C-17 intensitats entre 1500 i 3000 vehicles.

Els accessos a Montcada que presenten una major intensitat fruit de l'accés al treball són: la Carretera de Cerdanyola amb intensitat al voltant dels 550 vehicles hora, la BV-5012, concretament el tram del pont que connecta amb la BV-5001 amb intensitats una mica superiors, entre els 500 i 750 vehicles hora, i l'accés per la N-152 que accedeix a la C-17, també presenta

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

fluxos importants al voltant dels 750 vehicles. La Carretera del Ripollet també presenta fluxos importants.

Pel que fa a la xarxa interior, les vies que suporten una major intensitat són: les vies a l'entorn dels polígons com són el carrer del Vapor, Avinguda Ferraria, Carrer Química, Carrer Beat Oriol entre els més destacats que presenten intensitats entre 300 i 750 vehicles.

També presenta intensitats importants l'itinerari Avinguda Ribera/Carrer Ramon Sant Cugat i la Rambla dels Països Catalans amb intensitats similars.

La resta de vies presenten intensitats inferiors als 300 vehicles dia.

2.2.2. Hora punta de tarda

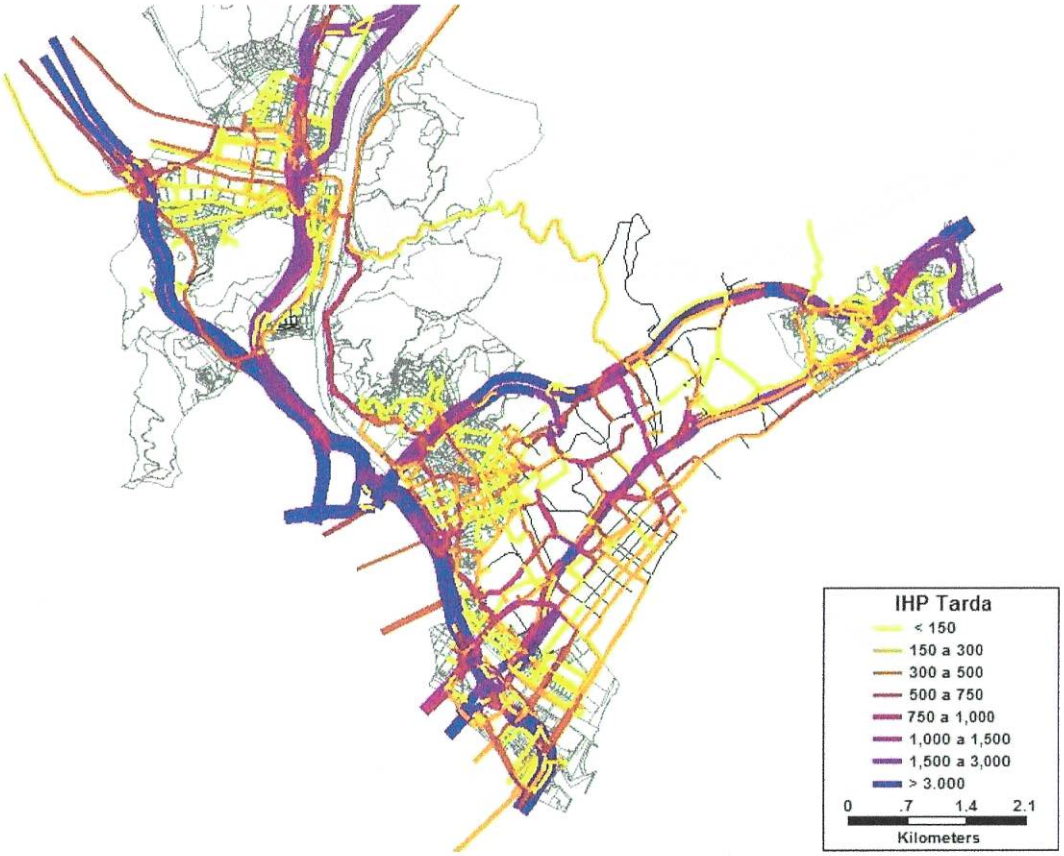


Fig. 104. IHP tarda a tot l'àmbit d'estudi.
Font: elaboració EPIM

La distribució dels fluxos de transit pel que fa al conjunt de la xarxa a l'escenari de tarda es bastant similar al que es produeix pel matí, tot i que poden existir canvis en el comportament del transit en alguna via.

Una altre diferencia que es pot trobar en el comportament de les intensitat respecte el matí és en el sentit de la marxa; sobretot pel que fa a la xarxa interurbana on si en el matí el transit predominant accedia cap a Barcelona, a la tarda es el contrari, la gent marxa de la feina cap als seus llocs de residencia i per tant el nombre de vehicles serà superior en els accessos de sortida.

Per tant, les vies d'alta capacitat seran les vies amb una major intensitat, suportant tant el transit generat o atret dels quatre municipis com el transit de pas entre la resta de municipis que proporcionalment es molt major.

Com es veu en el plànol general, les vies interiors tenen colors suaus, que indiquen una intensitat molt menor tot i que existeix una xarxa principal dels municipis que suporta la majoria del trànsit que circula per l'interior dels municipis.

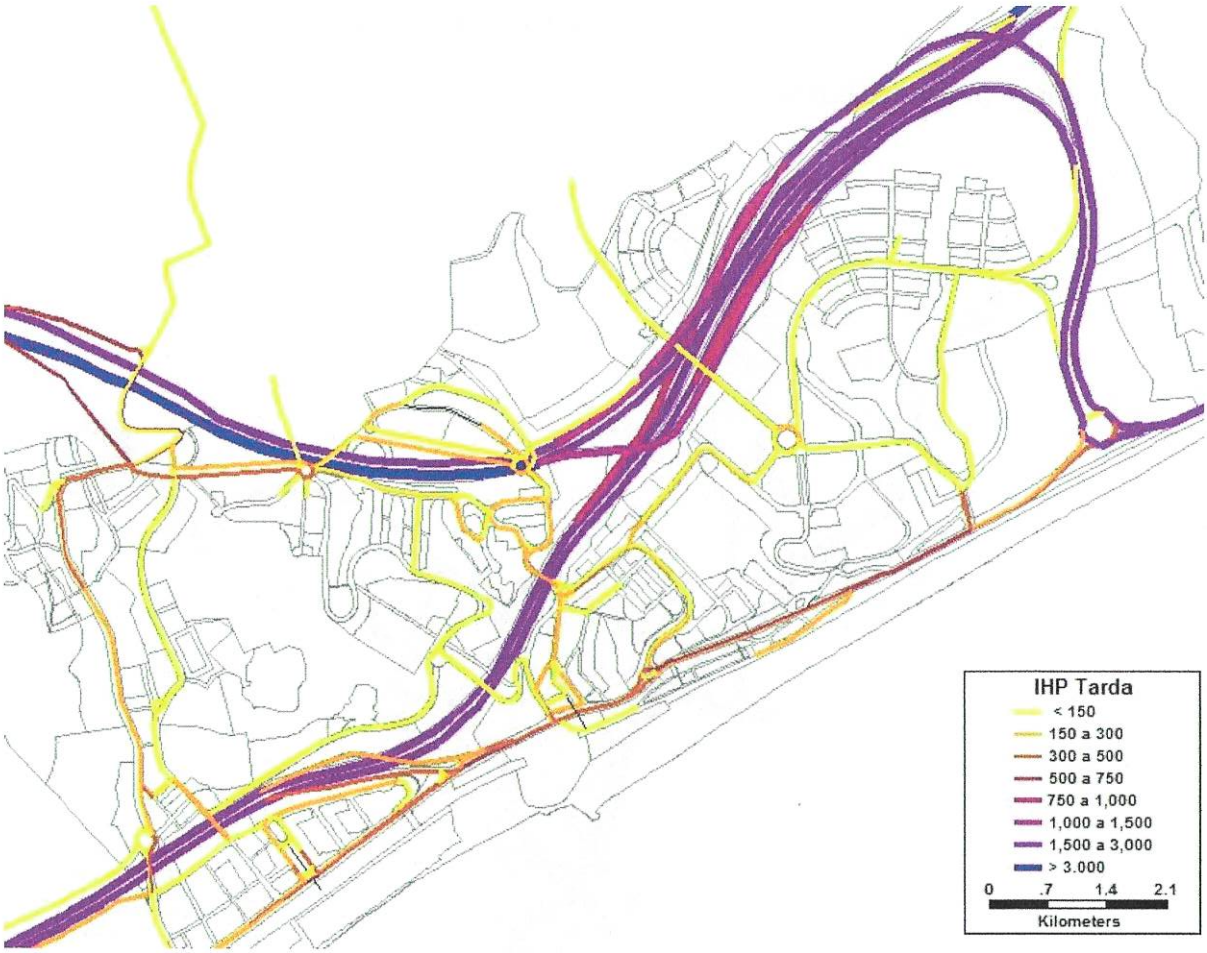


Fig. 105. IHP tarda al municipi de Montgat.
Font: elaboració EPIM

El comportament en la distribució del trànsit per la xarxa viaria al municipi de Montgat és pràcticament similar al del matí, tot i que el motiu que l'origina és diferent; les tornades a casa i l'increment de la mobilitat no obligada a l'escenari de tarda fan que es puguin observar algunes diferencies, com són l'increment de vehicles en algunes vies importants.

Els accessos a la C-32 i a la C-31 han incrementat la intensitat així com la major part del Camí Ral i antiga N-II. En bastants trams d'aquest itinerari s'observen intensitats hora al voltant dels 500 vehicles per sentit. També s'ha vist incrementat la intensitat als l'itinerari C-31i C-32/N-II en sentit Maresme, que té a veure amb les sortides de treball de l'àrea de la ciutat de Barcelona cap al Maresme.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

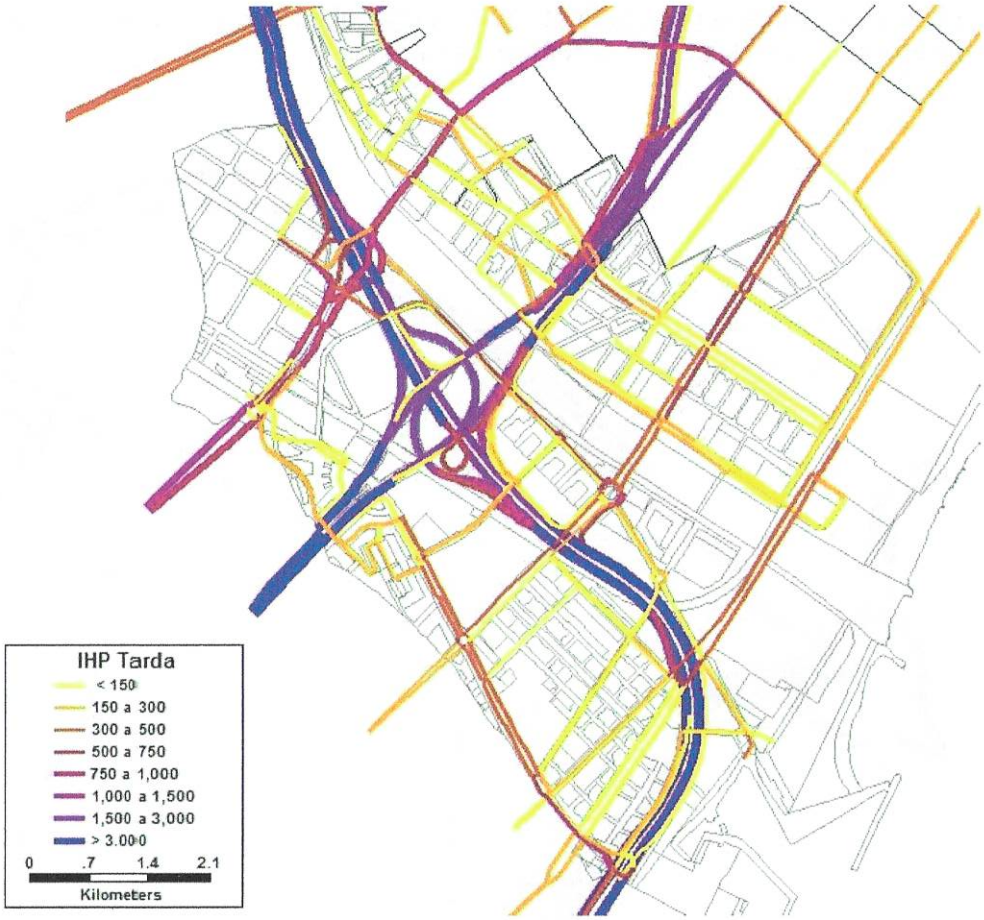


Fig. 106. IHP tarda al municipi de Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM

Al mateix passa amb Sant Adrià. La B-10 i la C-31 continuant presenten les intensitats més elevades. Aquest fet es deu principalment a que absorbeixen la major part dels viatges que entren i surten de Barcelona. Presenten intensitats superiors als 3000 vehicles hora. .

En el municipi de Sant Adrià la xarxa primària també presenta intensitats superiors a les obtingudes en el municipi de Montgat. Els tres vials que connecten una part i altre de Sant Adrià separades pel riu Besòs presenten intensitats elevades, tot i que l'eix Guipuscoà-Pi i Maragall presenta unes intensitats inferiors a les registrades al matí, situant-se entre els 500 i 1000 vehicles hora punta. L'eix Cristòfol de Moure-Torrassa també disminueix el nombre de vehicles respecte el matí tot situant-se entre els 300 i els 600 vehicles hora. A l'Avinguda Eduard de Maristany les intensitats són similars a les obtingudes pel matí, entre 300 i 500 vehicles hora punta.

En sentit perpendicular a la costa, hi ha vies de la xarxa principal que també suporten intensitats importants com són Sant Ramon de Penyafort que incrementa el nombre de vehicles en algun dels seus trams obtenint intensitats entre els 300 i els 750 vehicles hora. Aquest increment de vehicles respecte l'escenari del matí també es dona en l'Avinguda Joan XXIII que en algun dels seus trams arriben a circular al voltant dels 700 vehicles per sentit.

La resta de carrers de la xarxa principal es comporten de forma similar a l'escenari del matí. El carrer Olímpic, l'Avinguda Catalana, el carrer Balmes i presenten intensitat que en alguns dels seus trams es situen entre els 300 i 500 vehicles hora.

La resta de la xarxa primària no supera els 300 vehicles dia. Pel que fa a la xarxa secundaria i local, la majoria de vies no superen els 150 vehicles hora.

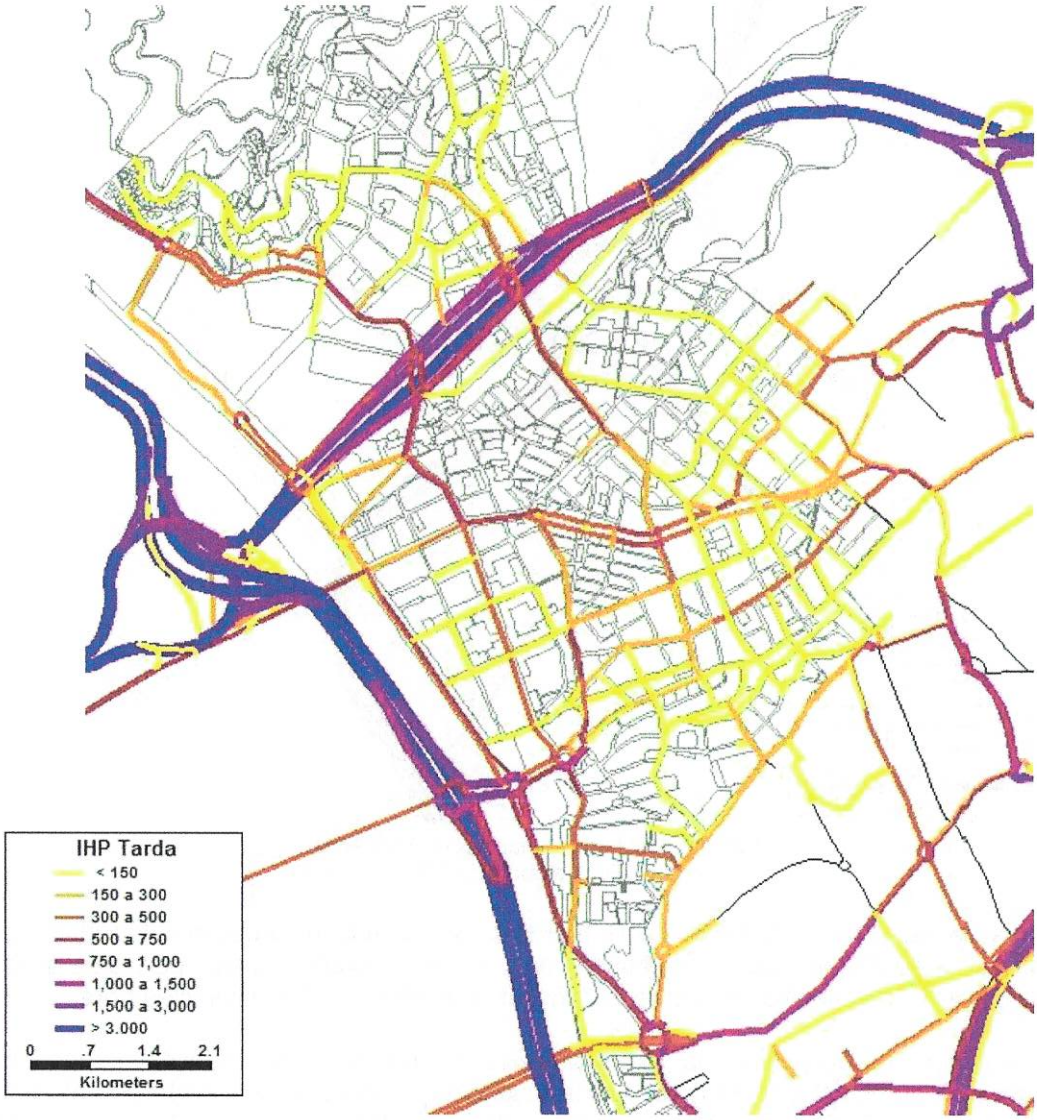


Fig. 107. IHP tarda al municipi de Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM

A Santa Coloma tant la xarxa interurbana com la xarxa principal veu incrementada el nombre de vehicles que hi circulen respecte l'escenari de màxima demanda del mati.

Tot l'entramat viari que conforma el nus de la Trinitat la B-10 i la B-20 segueix presentant intensitats superiors als 3000 vehicles hora en la majoria dels trams. A diferencia del matí la intensitat no és major en sentit Barcelona sinó que és més o menys similar.

Pel que fa als accessos a Santa Coloma les intensitats són molt important tant en un sentit com un altre. El Pont del Molinet presenta intensitats similars al del matí, entre 300 i 500 vehicles ambdós sentits. En canvi l'accés per Potosí-Can Peixet presenta intensitats molt més altes, arribant als 1400 vehicles per sentit . L'accés per la Carretera de Santa Coloma així com per la BV-5001, les intensitats també són importants, entre 500 i 750 vehicles per sentit.

Pel que fa a la xarxa primària de Santa coloma les intensitats són elevades respecte la resta de la xara secundaria. L'eix Avinguda Francesc Macià-Avinguda Santa Coloma i Avinguda

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

Generalitat que creua tot el municipi de Santa coloma paral·lel al riu Besòs és la principal arteria de comunicació del centre, amb intensitats superiors al matí, que poden arribar fins els 750 vehicles hora. Altres eixos importants de similars intensitats són el Passeig Salzereda/Rambla Can Zam i el Carrer Irlanda/Carrer Camil Rossell/Avinguda Balear/Santiago Rossinyol i Avinguda Banús/Avinguda Generalitat que també veuen incrementada les intensitats.

En sentit perpendicular al riu els itineraris principals també han augmentat les intensitats respecte l'escenari del matí. El Passeig Lluis Serra/Rambla de Sant Sebastià/Avinguda Mònaco, Verdaguer/Wagner i Avinguda Banús. Aquests itineraris suporten la majoria del trànsit perpendicular al riu Besòs, amb intensitat en molts casos entre els 300 i 750 vehicles hora.

La resta de vies, les intensitat són relativament baixes no superant la majoria de les vies els 150 vehicles dia

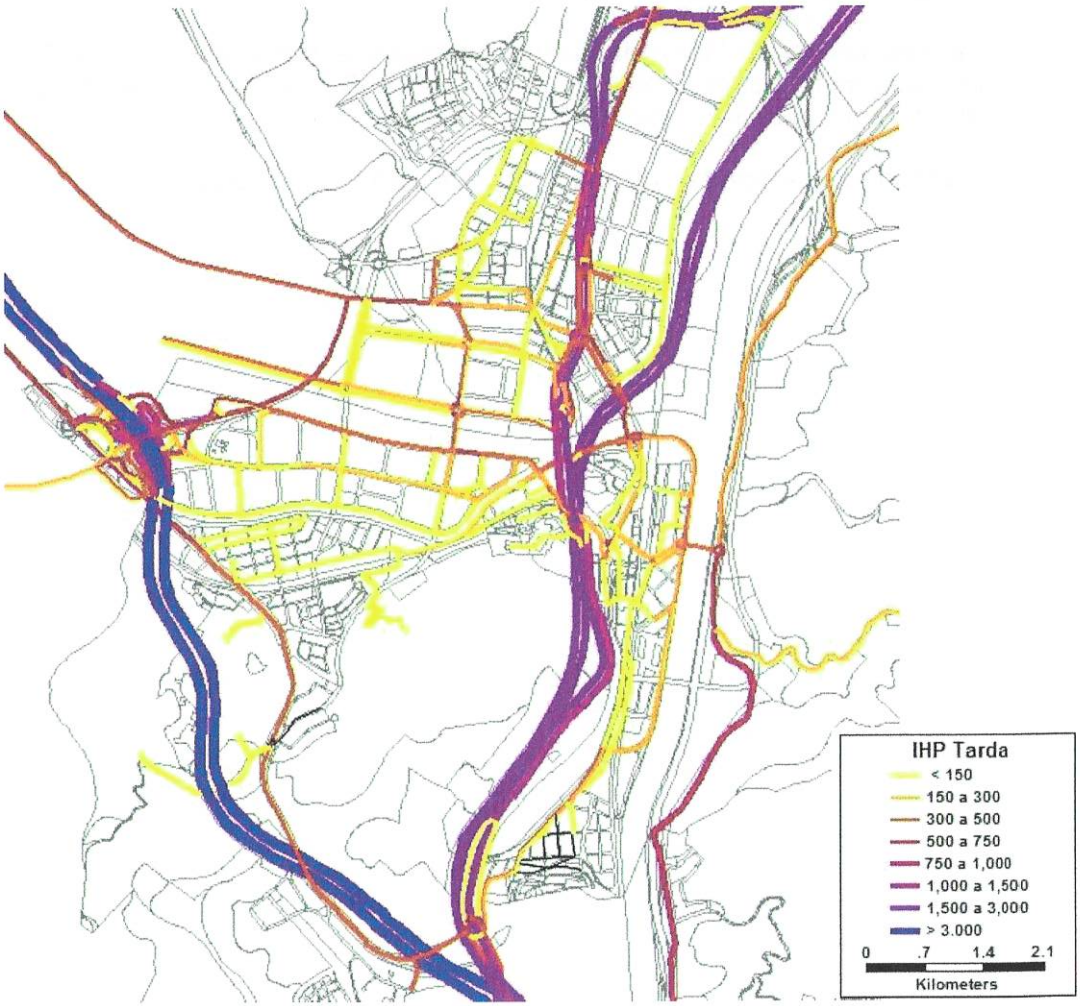


Fig. 108. IHP tarda al municipi de Montcada.
Font: elaboració EPIM

Les tres vies d'alt capacitat que es projecten pel municipi de Montcada continuant sent les vies que suporten una major intensitat de vehicles: La C-58, superior als 3000 vehicles per sentit i la C-33 i la C-17 intensitats entre 1500 i 3000 vehicles, intensitats similars a l'escenari de tarda.

Els accessos a Montcada que presenten una major intensitat segueixen sent la Carretera de Cerdanyola amb una intensitat major que l'escenari del matí, concretament els trams centrals

presenten intensitats al voltant dels 700 vehicles per sentit. La BV-5012, concretament el tram del pont que connecta amb la BV-5001 disminueix una mica les intensitats sitaunt-se entre els 400 i 500 vehicles hora, i

L'accés per la N-152 que accedeix a la C-17, també presenta fluxos importants al voltant dels 750 vehicles a l'igual que la Carretera del Ripollet.

Pel que fa a la xarxa interior, és on es produeixen més canvis respecte l'escenari de tarda. Les vies a l'entorn del polígon han vist disminuïda la seva intensitat tot i que hi ha alguna via important com el carrer del Vapor i l'Avinguda Ferraria mantenen les intensitats entre els 300 i 750 vehicles hora. La resta de vials, com ara el Carrer Química o el Carrer Beat Oriol han disminuït les intensitats per sota dels 150 vehicles hora. Aquest fet es deu principalment a que moltes empreses del polígon únicament treballen pel matí, amb lo qual el nombre de viatges per la tarda en aquesta zona es menor.

A la zona central de Montcada, també presenta intensitats importants similars a l'escenari del matí l'itinerari format per l'Avinguda Ribera/Carrer Ramon Sant Cugat i la Rambla dels Paisos Catalans amb intensitats entre 300 i 750 vehicles hora.

La resta de vies presenten intensitats inferiors als 150 vehicles dia.

AJUNTAMENT SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

2.3. Anàlisi de funcionalitat

2.3.1. Hora punta de matí

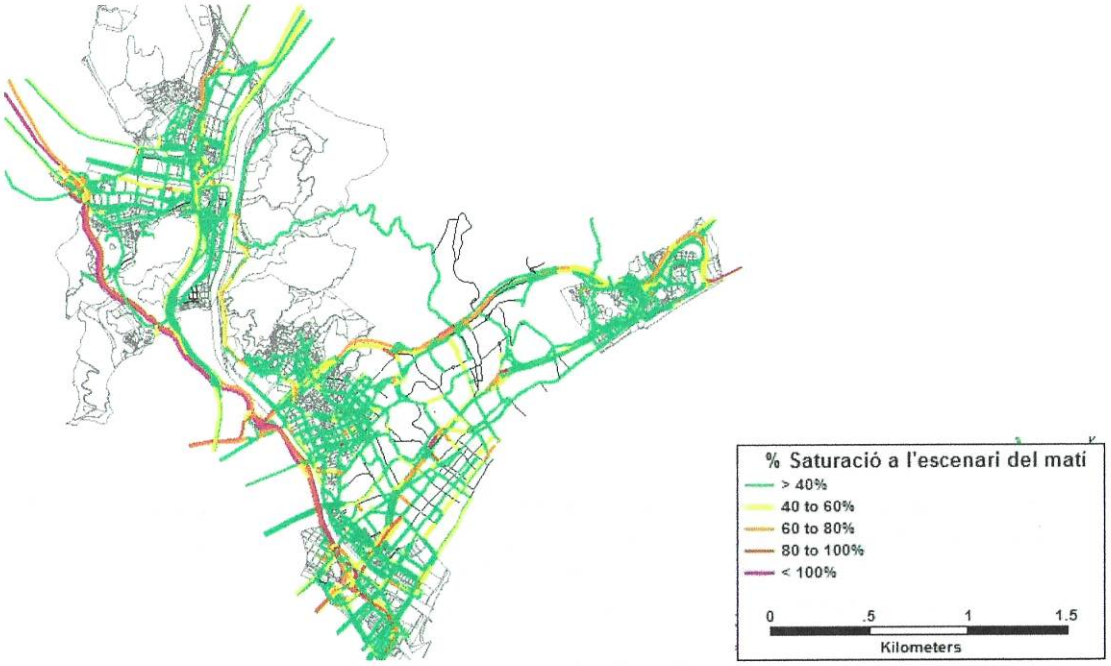


Fig. 109. Índex de saturació al matí a l'àmbit d'estudi.
Font: elaboració EPIM

Pel que fa als índex de saturació a l'escenari del matí, la major part de la xarxa que conforme l'àmbit d'estudi es troba per sota del 40%.

La xarxa que conforme l'interior dels municipis, majoritàriament es troba per sota del 40%. Únicament hi ha alguns trams on l'índex de saturació es pot trobar per sobre. Quan analitzem cadascun dels municipis per separat enumerarem aquests trams.

Pel que fa a la xarxa interurbana, el comportament de la saturació varia en funció de la seva capacitat. L'eix format per la Ronda Litoral, Nus de la trinitat, C-58 es el tram amb més saturació, amb la majoria dels trams entre el 80 i el 100% i en alguns trams per sobre del 100%. El grau de saturació es major en el sentit Barcelona vers a l'interior.

La B-20, la C-31 i la C-32 també presenten saturacions importants en sentit Barcelona, coincidint amb les anades a la feina, que majoritàriament es concentren en el municipi de Barcelona.

Fig. 110. Índex de saturació al matí al municipi de Montgat.
Font: elaboració EPIM

El principal punt on es troben problemes de congestió al mat es al tram de la N-II que dona accés als accessos de la C-31 i C-32 amb un índex de saturació entre el 80 i 100%. Pel que fa a la C-31 i C-32 sentit Barcelona l'índex de saturació es situa entre el 40 i el 60% tot i que hi ha algun tram on la saturació es situa entre el 60 i el 80%.

La resta de vies que conformen el municipi, la saturació es troba per sota del 40%. No s'observen problemes de congestió, tot i que en casos puntuals motivats per l'indisciplina es poden generar certes cues del tot assumibles.

Fig. 111. Índex de saturació al matí al municipi de Sant Adrià.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET SECRETARIA

L'accés a la Gran Via per la C-31 així com el nus del Besòs i la ronda Litoral són les vies de l'entorn de Sant Adrià que presenten més problemes de congestió. Els diferents accessos que connecten aquests vials comporten retencions a primeres hores del mati relacionades amb les anades al treball.

Al nus del Besòs hi ha trams amb saturacions superiors al 100%, a l'igual que a la ronda Litoral sentit Barcelona, però majoritàriament la saturació en aquesta via es troba entre e 80 i el 100%. Pel que fa a la C-31, la saturació entre el 40 i el 60% es dona en sentit entrada a Barcelona.

Pel que fa a la xarxa interior del municipi, la majoria de vies no supera el 40% de la capacitat. Únicament el carrer Guipúscoa, i els accessos entre la C-31 i l'Avinguda Marques presenten saturacions superiors, entre el 40 i el 60%.

Fig. 112. Índex de saturació al matí al municipi de Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM

La majoria de la xarxa viaria que conforma el municipi de Santa coloma presenta una saturació inferior al 40% a l'escenari de màxima demanda pel matí. Únicament presenten saturacions superiors les següents vies:

El Passeig Salzareda amb saturacions entre el 40 i el 60%. El carrer Sant Jordi que en algun tram la saturació es troba entre el 60 i el 80%. El tram de Can Peixet que dona accés a la Ronda Litoral, amb una saturació entre el 60 i el 80%. I alguns trams de avinguda Pallaresa, Camil Rossell, Avinguda Francesc Macià i Rambla Sant Sebastià entre altres que situen la saturació entre el 40 i el 80%.

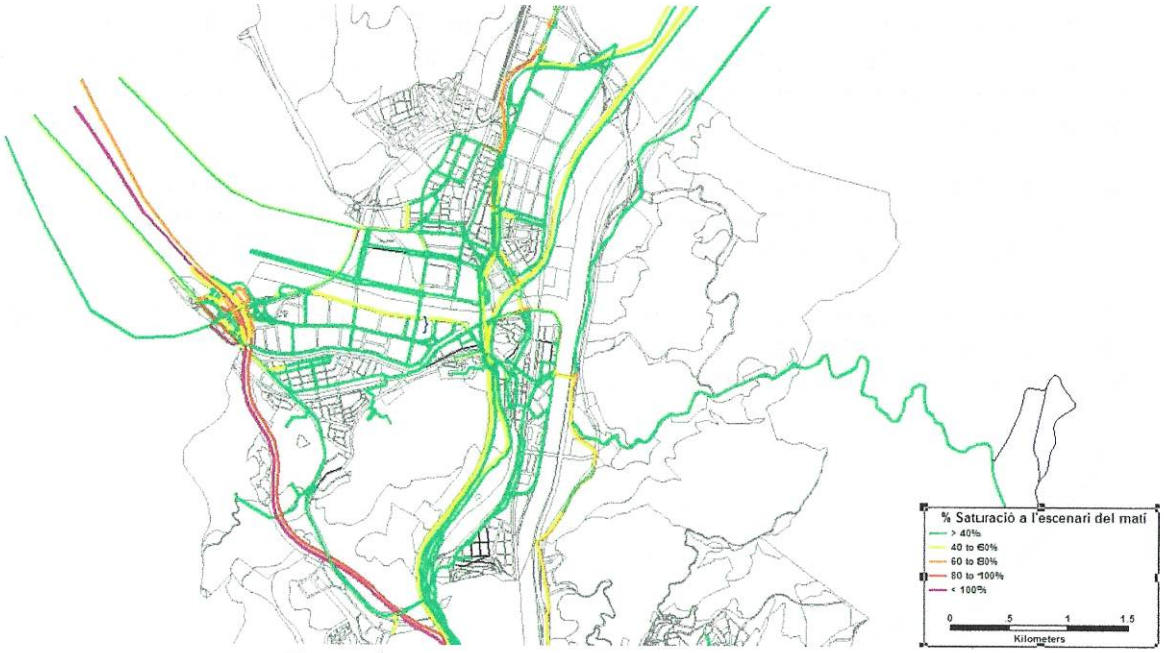


Fig. 113. Índex de saturació al matí al municipi de Montcada i Reixac.
Font: elaboració EPIM

La major part de la xarxa presenta saturacions inferiors al 40%. La C-58 presenta saturacions superiors al 100%, i la C-33 i la C-7, la majoria dels seus trams es troben entre el 40 i el 60% tot i que poden presentar en alguns trams saturacions al voltant del 70%.

Pel que fa a la xarxa urbana que presenta saturacions superior al 40% trobem: el carrer Vapor, algun tram de la Rambla dels Països Catalans, el Pont de Montcada i el carrer Castell i la carretera de Cerdanyola amb saturacions entre el 40 i el 60% en la majoria dels trams i en algun en concret pot arribar entre el 60 i el 80%.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

2.3.2. Hora punta de tarda

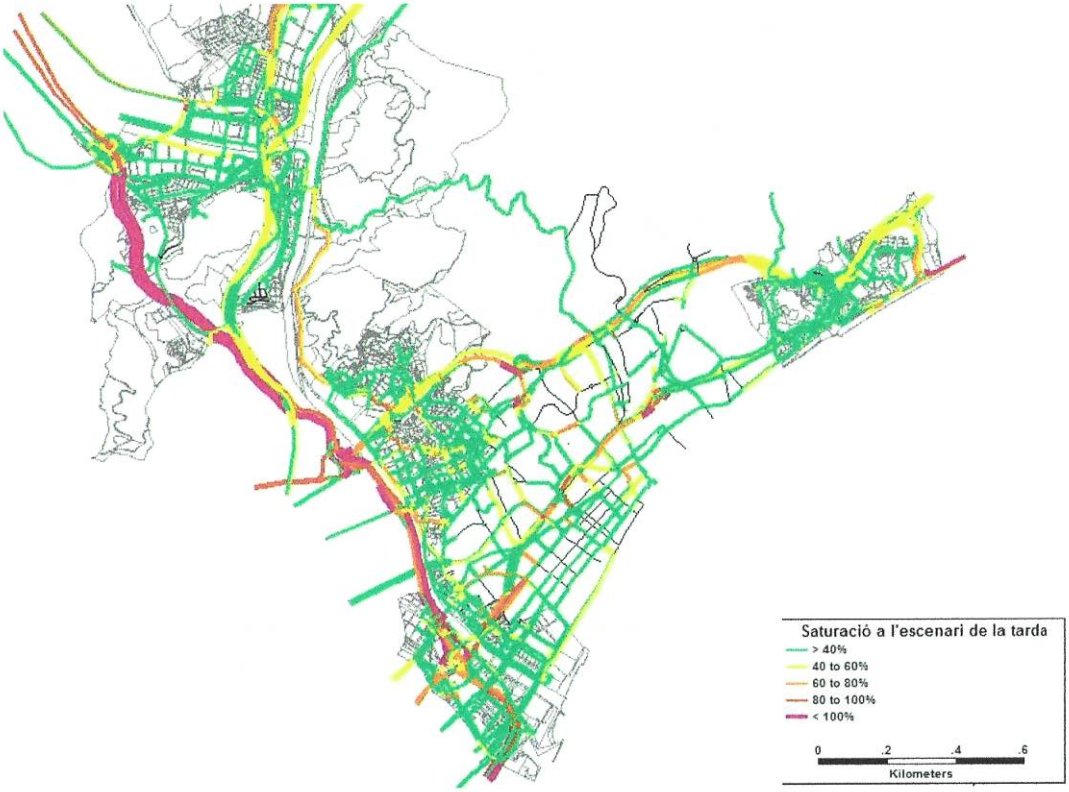


Fig. 114. Índex de saturació a la tarda a tot l'àmbit d'estudi.

Font: elaboració EPIM

Les saturacions que es produeixen a l'escenari de tarda són molt similar a les observades al matí. A la xarxa interurbana, l'increment de saturació es produirà en el sentit invers a l'escenari del matí. Es a dir a la C-31, a la C-32, a la C-33, a la C-17 i a la Ronda del litoral, les sortides de Barcelona veuran augmentada la saturació mentre que el sentit entrada a Barcelona es mantindrà.

Pel que fa a la xarxa interior el comportament serà més o menys similar.

Fig. 115. Índex de saturació a la tarda al municipi de Montgat.

Font: elaboració EPIM

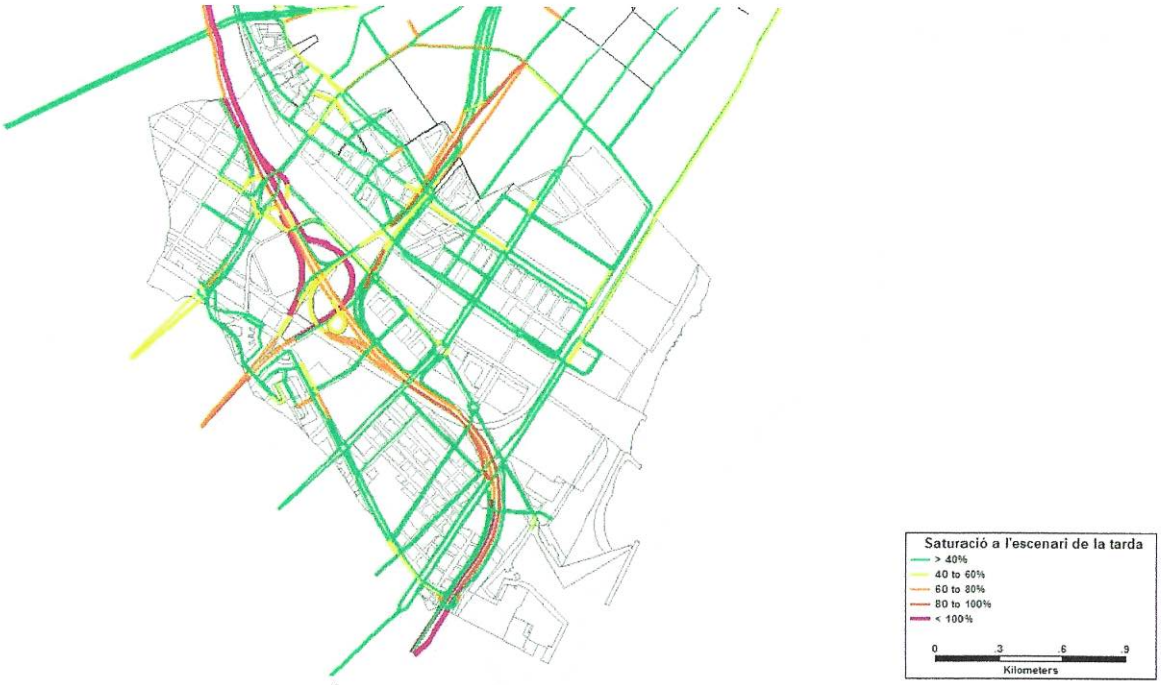


Fig. 116. Índex de saturació a la tarda al municipi de Sant Adrià del Besòs.
Font: elaboració EPIM

Fig. 117. Índex de saturació a la tarda al municipi de Santa Coloma.
Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

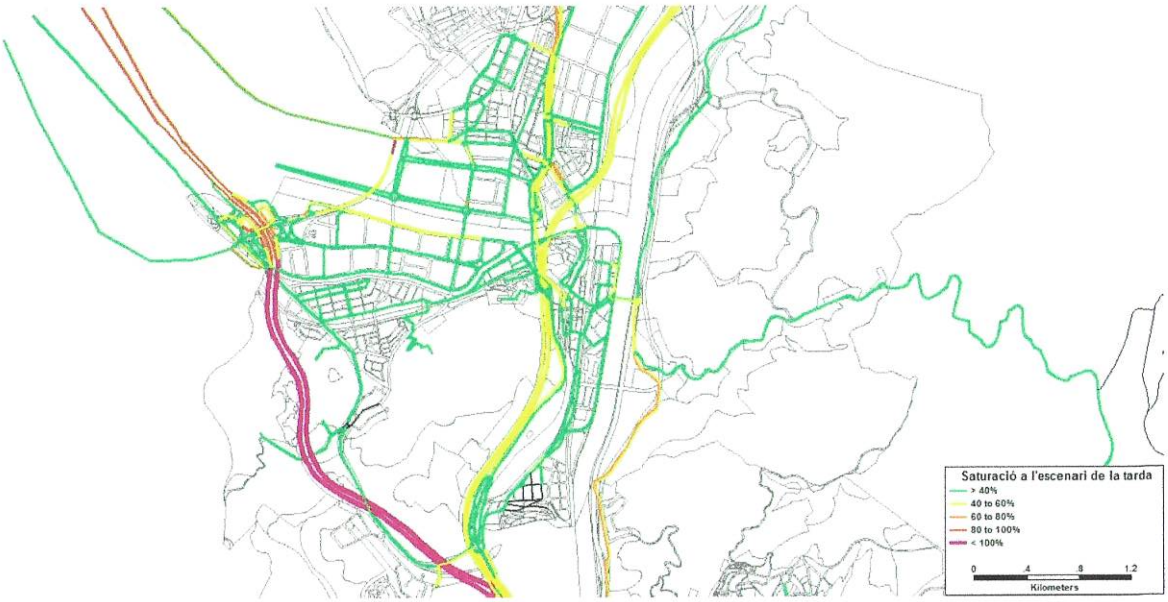


Fig. 118. Índex de saturació a la tarda al municipi de Montcada i Reixac.

Font: elaboració EPIM

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Pla de mobilitat urbana sostenible
Santa Coloma de Gramenet

Document III. Annexos - Annex 3.7.

Juliol de 2017

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

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

CINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Annex 3.7. – Tallers de mobilitat amb perspectiva de gènere

En el present Annex es presenten els resultats de diversos tallers de mobilitat amb perspectiva de gènere que s'han realitzat a la ciutat de Santa Coloma de Gramenet entre l'octubre de 2015 i el març de 2016.

Els tallers esmentats són els següents:

- Taller participatiu MOBILITZA'T, que va tenir lloc l'octubre de 2015, en el marc de la *Jornada del civisme. La inclusió i la mobilitat sostenible.*
- Taller participatiu LA CIUTAT AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE, que es va desenvolupar en 3 sessions i que es va realitzar dins de les actuacions de definició del Pla d'Acció Municipal PAM 2016-2019 de la ciutat, entre els mesos de febrer i març de 2016.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

INFORME DE RESULTATS TALLER PARTICIPATIU

MOBILITZA'T

Jornada del civisme. La inclusió i la mobilitat sostenible.
Octubre 2015, Santa Coloma de Gramanet.

equal saree

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Santa Coloma *Ens Uneix*

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1. Introducció 4

2. Descripció general de Mobilitza't 6

3. Descripció detallada de les activitats
3.1. Xarxa quotidiana 7
3.2. Mobilitat a peu 12
3.3. Mapa col·lectiu 18

4. Conclusions i recomanacions 25

ANNEXOS (volum a part)

A1. Panells i fitxes
A2. Fitxes emplenades
A3. Mapa col·lectiu amb comentaris

equal
saree

1. Introducció

Marc de la Jornada

En la línia d'afavorir el civisme, lluitar contra els actes incívics i sensibilitzar la població, especialment entre els més petits, l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet continua treballant activament, amb la col·laboració de les entitats i la ciutadania, per aconseguir una ciutat més neta, amable i sostenible[1].

En aquesta línia, la Fundació Tallers, la FAVGRAM, Running Vigia i l'Ajuntament organitzaren el diumenge 18 d'octubre, de 9.00 a 15.00h, una jornada pel civisme amb el lema "La inclusió i la mobilitat sostenible" al parc d'Europa, amb una catorzena d'activitats culturals, esportives i lúdiques adreçades a petits i grans, amb l'objectiu de conscienciar-nos sobre la importància de cuidar l'espai públic i el medi ambient entre tots i totes. S'uniren esforços per oferir un programa ampli i variat d'activitats adreçades a tota la família sobre reciclatge i educació vial, tallers de medi ambient i propostes esportives, entre d'altres àmbits d'activitats, amb l'objectiu de promoure actituds i comportament cívics entre la població[2].
+ info

Mobilitat, sostenibilitat i gènere

Una distribució dels usos del sòl que fomenti la proximitat entre activitats diverses i complementàries i un sistema de mobilitat adequat a les necessitats de la ciutadania són imprescindibles per unes ciutats i uns municipis més inclusius i sostenibles. Els espais urbans on les activitats estan pròximes les unes de les altres permeten compatibilitzar les diferents tasques que la vida quotidiana requereix. Els nous models de mobilitat reivindiquen ciutats més accessibles i no més ràpides, més pròximes i no més extenses, més caminables i menys contaminades. En definitiva menys temps, més proximitat i un transport més sostenible.

Aquestes reivindicacions sorgeixen de l'anomenat urbanisme amb perspectiva de gènere, que ha fet grans aportacions en aquest àmbit. Planificar les ciutats i els edificis amb criteris de gènere vol dir reconèixer la interrelació entre l'estructura dels espais i la de la societat, entenent que els llocs configuren la nostra manera de viure, les nostres oportunitats de trobar feina, el grau de dificultat per

1 Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet, 2015. Recuperat el 20 d'octubre de 2015, de http://www.gramenet.cat/scinfo/mes-info/article/el-dia-18-es-fara-una-jornada-de-civisme-que-inclou-una-caminada-popular/
2 Idem

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

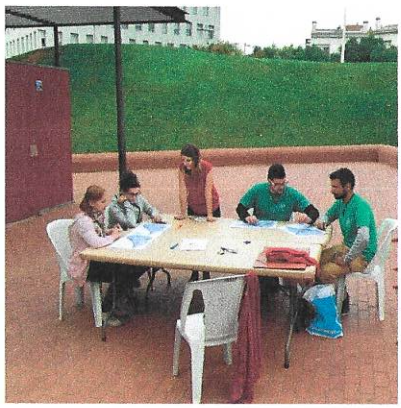
moure'ns en la ciutat i la capacitat per relacionar-nos amb les altres persones (Bofill, 2008). Aplicar la perspectiva de gènere a l'urbanisme significa reconèixer que aquest no és neutre i que, per tant, si planifiquem en termes «universals» estem prioritzant les experiències i criteris del model masculí minoritari. D'altra banda, l'urbanisme amb perspectiva de gènere supera el concepte d'igualtat de drets, i busca la igualtat en la diferència, recuperant els valors orientats cap al benestar de les persones i, per tant, cap a les activitats de cura i gestió de la vida quotidiana (Bofill, 2008). En l'aproximació de gènere al projecte urbà és imprescindible tenir en compte l'experiència de les persones, especialment la de les dones, ja que aquesta ha estat invisibilitzada al llarg de la història. Per a aconseguir-ho és imprescindible treballar conjuntament amb la ciutadania, a partir de processos de participació col·lectiva on les dones tinguin un paper actiu.

2. Descripció general de MOBILITZA'T

En el marc d'aquesta jornada l'Associació Equal Saree ha desenvolupat l'activitat participativa "Mobilitza't". Aquesta activitat ha posat el focus en conèixer les activitats que realitzen diàriament els veïns i veïnes de Santa Coloma i els desplaçaments necessaris per a portar-les a terme. Això és el que anomenem xarxa quotidiana. A la vegada, l'activitat té per objecte potenciar la reflexió col·lectiva sobre la mobilitat sostenible basada en criteris de gènere. L'activitat s'ha desenvolupat entre les 10.30h i les 15.00h. Per fer-ho possible s'han definit tres àmbits de treball.

RECLAM

Element vertical per donar visibilitat a l'activitat, amb una pregunta per convidar a la reflexió i una breu explicació amb conceptes clau de mobilitat sostenible segons els criteris de gènere.



ESPAI DE REFLEXIÓ INDIVIDUAL

Espai amb taules i cadires on es realitzaren les activitats individuals **Xarxa Quotidiana i Mobilitat a peu.**

Autoria: Associació Equal Saree

ESPAI DE REFLEXIÓ COL·LECTIVA

A partir d'un plànol de Santa Coloma de grans dimensions (2,5x1,7m) situat al terra es proposa construir col·lectivament la xarxa quotidiana de la ciutadania a partir de la suma de les xarxes individuals, fomentant la interacció i el debat conjunt.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3. Descripció detallada de les activitats

3.1. Xarxa quotidiana

L'activitat ha consistit en una fitxa per emplenar individualment amb l'ajuda de les dinamitzadores. L'objectiu ha estat el de recollir informació sobre les tasques que cada persona realitza al llarg del dia, el temps destinat a cadascuna d'elles, el mitjà de transport i el temps de desplaçament necessari per poder realitzar-les. Les dades s'han recollit segregades en funció del gènere i la franja d'edat. A l'activitat han participat en total 40 persones, 28 dones i 12 homes, d'entre 4 i 80 anys d'edat, dels barris de Can Franquesa, El Cementiri Vell, El Centre, El Fondo, El Llatí, El Riu Nord, El Singuerlín, La Guinardera, La Riera Alta i Santa Rosa amb un major nombre de persones participants dels barris El Centre i El Singuerlín.

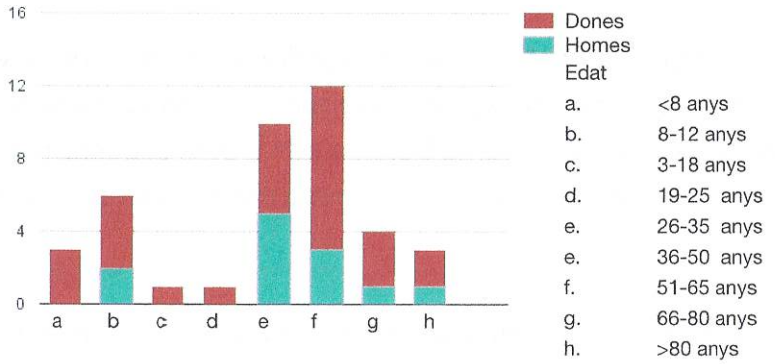


Figura 1. Edat i gènere de les persones participants.
Font: Elaboració pròpia

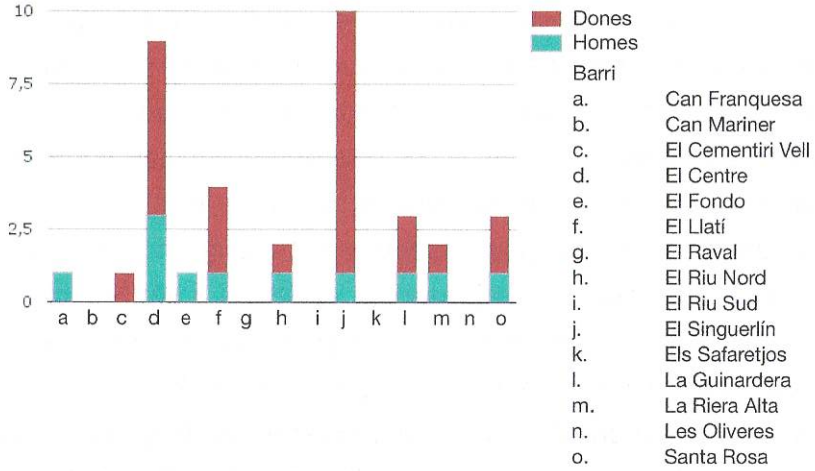


Figura 2. Barri de procedència de les persones participants.
Font: Elaboració pròpia

Resultats

A partir dels resultats obtinguts a l'activitat **Xarxa quotidiana** podem dir que Santa Coloma és una ciutat molt caminada. La major part dels desplaçaments que realitzen les veïnes i veïns adults de Santa Coloma són a peu, especialment els desplaçaments destinats a tasques relacionades amb la cura i el manteniment de la vida.

Els desplaçaments per motius laborals són els que requereixen en major mesura l'ús del transport públic o el transport privat motoritzat. Les dones són qui fan el major nombre de desplaçaments, amb una mitja de vora 7 desplaçaments diaris, dels quals el 66% són per motius reproductius. Els desplaçaments per motius laborals representen el 22,3% i els desplaçaments diaris per motius personals només el 10,7%. Pel que fa al temps de desplaçament, inverteixen de mitja 35 minuts al dia en els desplaçaments per motius productius, 17 minuts en els personals i 56 minuts en els reproductius. En el cas dels homes els percentatges varien. Els desplaçaments per motius productius representen el 35,2% i són realitzats majoritàriament en transport privat, seguits pel transport públic. Els desplaçaments per motius reproductius representen el 38,9% i són realitzats majoritàriament a peu. Els desplaçaments per motius personals representen el 25,9% i són també realitzats en la seva major part a peu. Pel que fa al temps de desplaçament, els homes destinen, de mitja, 1 hora diària als desplaçaments productius, 46 minuts als desplaçaments personals i només 33 minuts als desplaçaments per motius reproductius. (Figura 3).

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

A partir de les dades obtingudes a l'activitat, podem veure que les dones realitzen la major part del treball de manteniment de la vida i s'encarreguen de la cura de les altres persones, destinant la major part dels temps de desplaçaments diaris a aquestes activitats i realitzant en major mesura desplaçaments curts i a peu. En canvi, el temps que destinen els homes a desplaçar-se diàriament és majoritàriament per motius laborals. Aquests desplaçaments solen implicar distàncies més llargues i requerir l'ús de transport motoritzat, ja sigui aquest públic o privat. En el cas dels homes participants a l'activitat, utilitzen en major mesura el transport privat. També cal destacar la diferència de temps destinat als desplaçaments i les activitats per motius personals entre homes i dones, ja que les dones destinen menys de la meitat de temps que els homes a desplaçar-se amb una finalitat no reproductiva o laboral. En aquest sentit, s'hauria de reflexionar sobre les facilitats que s'ofereixen des de l'administració pública per conciliar la vida laboral, familiar i personal.

Motiu i tipus de desplaçament		Dones		Homes	
		Nº de recorreguts	Temps en hores	Nº de recorreguts	Temps en hores
Productiu		11	2:55:00	2	1:30:00
		1	0:10:00	2	1:00:00
		10	7:05:00	6	5:00:00
		9	3:05:00	9	3:00:00
	total	**31**	**13:15:00**	**19**	**10:30**
	mitja per persona	1,55	0:39:45	1,9	1:03
Reproductiu		80	15:30:00	19	4:24:00
		3	0:30:00	0	0:00:00
		2	1:15:00	0	0:45:00
		8	3:00:00	2	0:30:00
	total	**93**	**20:15:00**	**21**	**5:39:00**
	mitja per persona	4,65	1:00:45	2,1	0:33
Personal		8	3:10:00	11	6:30:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		2	1:00:00	1	0:10:00
		5	1:37:00	2	1:00:00
	total	**15**	**5:47:00**	**14**	**7:40**
	mitja per persona	0,75	0:17:21	1,4	0:46

Figura 3. Motiu i tipus de desplaçaments de les persones adultes
Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a la franja horària, les veïnes i veins de Santa Coloma es desplacen des de les 6:00h. fins les 22:00h. En el cas de les dones, el pic de desplaçaments té lloc al matí, entre les 8:30h. i les 9:00h., coincidint amb l'horari escolar. Els últims desplaçaments del dia solen realitzar-se entre les 19.30h i les 21.00h., hora en que solen arribar a casa per sopar. En el cas dels homes, el pic de desplaçaments al matí té lloc entre les 7.30h i les 8.00h, relacionat amb l'horari d'entrada a la feina. L'hora d'arribada a casa és una mica anterior a la de les dones, realitzant els últims desplaçaments del dia entre les 19h. i les 20.30h.

Motiu i tipus de desplaçament		Nenes		Nens	
		Nº recorreguts	Temps (hores)	Nº recorreguts	Temps (hores)
educatiu		20	2:47:00	2	0:10:00
		0	0:00:00	1	0:15:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
	total	20	2:47:00	3	0:25:00
	mitja per persona	2,5	0:20:53	1,5	0:12:30
extraescolar		9	2:25:00	3	0:40:00
		0	0:00:00	2	0:05:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
	total	9	2:25:00	5	0:45:00
	mitja per persona	1,125	0:18:08	2,5	0:22:30
lleure		14	1:55:00	2	0:30:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
	total	14	1:55:00	2	0:30:00
	mitja per persona	1,75	0:14:23	1	0:15:00

Figura 4. Motiu i tipus de desplaçaments de les criatures.
Font: Elaboració pròpia

Pel que fa als nens i les nenes participants a l'activitat, realitzen gairebé la totalitat d'activitats diàries al municipi de Santa Coloma, desplaçant-se a peu o, en el cas d'alguns nens, en bicicleta. La major part dels desplaçaments diaris dels nens i les nenes són per motius educatius (43,4%). Totes les nenes i nens participants tenen una escola a prop de casa seva, van caminant a l'escola i triguen molt poc temps en arribar-hi. La resta de desplaçaments s'han classificat

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

en destinats a activitats extraescolars (26,4%) o de lleure (30,2%). Aquests també es realitzen majoritàriament a peu i, en comparació amb els educatius, requereixen trajectes una mica més llargs (Figura 4). Les possibles diferències per gènere no s'han tingut en compte. Es considera que no són representatives, ja que a l'activitat només han participat 2 nens. Es considera rellevant apuntar que algunes de les nenes i nens participants acompanyen durant el temps de lleure a les seves famílies, especialment a les seves mares, a realitzar tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana, com anar a comprar. Això ens permet reflexionar un cop més sobre els serveis públics de suport a la cura i les possibilitats de conciliació de les persones cuidadores.

3.2. Mobilitat a peu

Cada participant ha realitzat aquesta activitat de manera individual amb l'ajuda de les dinamitzadores. Les persones participants han marcat casa seva en un plànol de Santa Coloma i han resseguit els carrers que caminen quotidianament. Les dades s'han recollit segregades en funció del gènere i la franja d'edat. A l'activitat han participat en total 34 persones, 23 dones i 11 homes, d'entre 4 i 80 anys d'edat, dels barris de Can Franquesa, El Cementiri Vell, El Centre, El Fondo, El Llatí, El Riu Nord, El Singuerlín, La Guinardera, La Riera Alta i Santa Rosa amb un major nombre de persones participants dels barris El Centre i El Singuerlín.

Participació

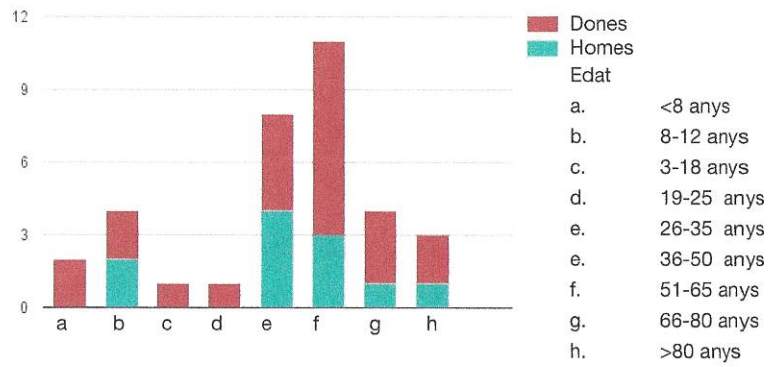


Figura 5. Edat i gènere de les persones participants.
Font: Elaboració pròpia

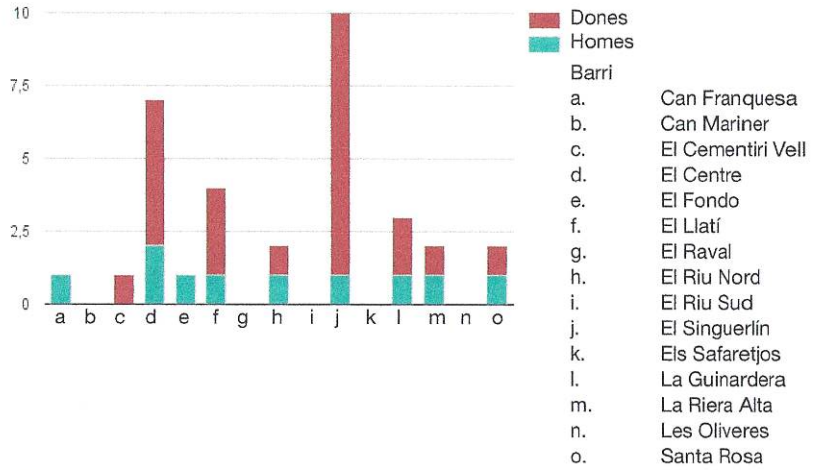
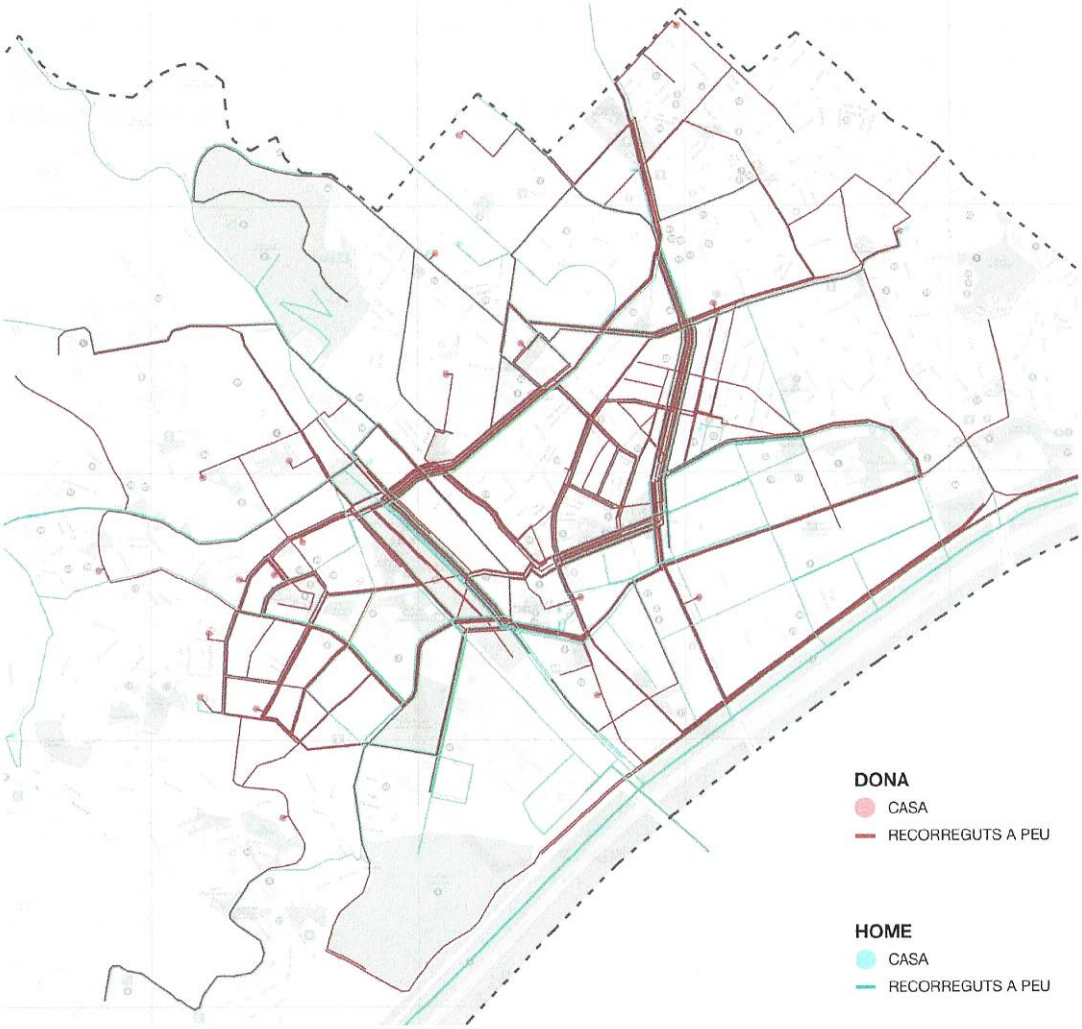


Figura 6. Barri de procedència de les persones participants.
Font: Elaboració pròpia

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

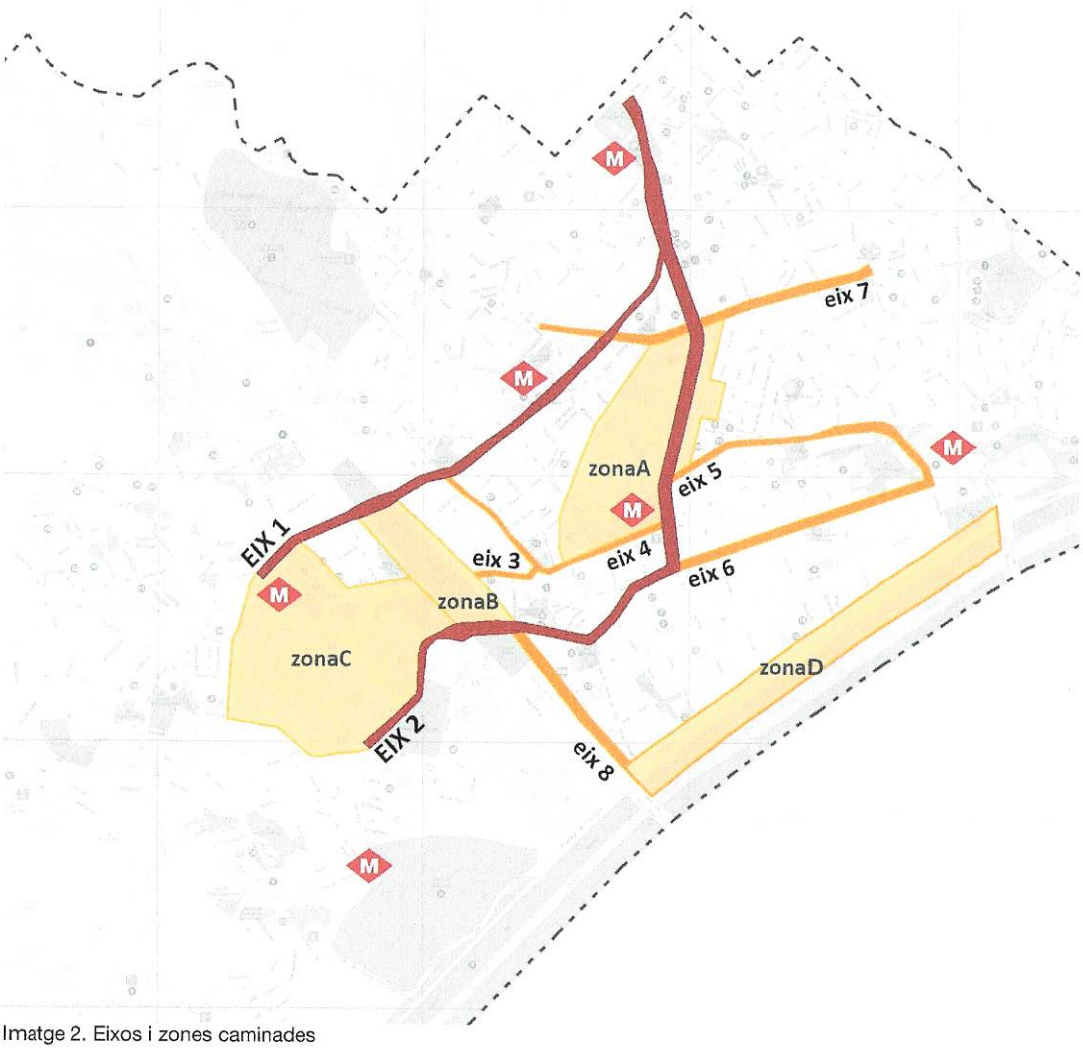
Resultats

A partir dels resultats obtinguts a l'activitat **Mobilitat a peu** podem dir que les veïnes i els veïns de Santa Coloma, quotidianament, recorren a peu una part important de la seva ciutat (imatge 1). A partir de l'anàlisi dels diferents recorreguts destaquen dos eixos principals que podem considerar longitudinals i 6 eixos secundaris que es consideren transverals. Per últim, també destaquen 4 zones més densament caminades, que coincideixen amb algunes de les centralitats reconegudes a l'activitat **Mapa Col·lectiu.**



Imatge 1. Recorreguts a peu segregats per gènere

Quasi la totalitat de les persones participants camina com a mínim un tram d'un dels dos eixos principals (Imatge 2). L'eix 1 comença al C/Santiago Russiñol a prop de la parada de metro Singuerlín, continua pel C/ de les Balears, creua per la part superior del Parc d'Europa, segueix pel C/de Mossèn Camil Rossell, passant per la parada Església Major, per arribar finalment a la Rambla del Fondo fins a la parada de metro de Fondo. L'eix 2 parteix del Jardí de Josep Moragues des de l'Avinguda de Francesc Macià, creua el Parc d'Europa per la part inferior, segueix pel Passeig d'en Llorenç Serra i la Rambla de Sant Sebastià, passant per la parada de metro Santa Coloma, per arribar a la Rambla del Fondo fins a la parada de metro de Fondo, mateix final que l'eix 1. Els eixos secundaris uneixen punts de centralitat de la ciutat amb els dos eixos principals. En aquest cas, les centralitats fan referència a zones d'equipaments i serveis, a zones comercials i a les parades de metro Can Peixauet i Santa Rosa.



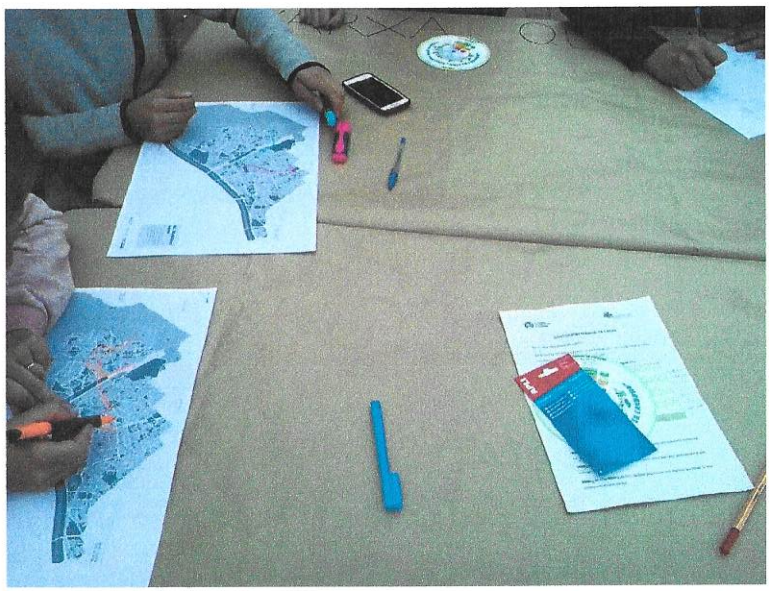
Imatge 2. Eixos i zones caminades

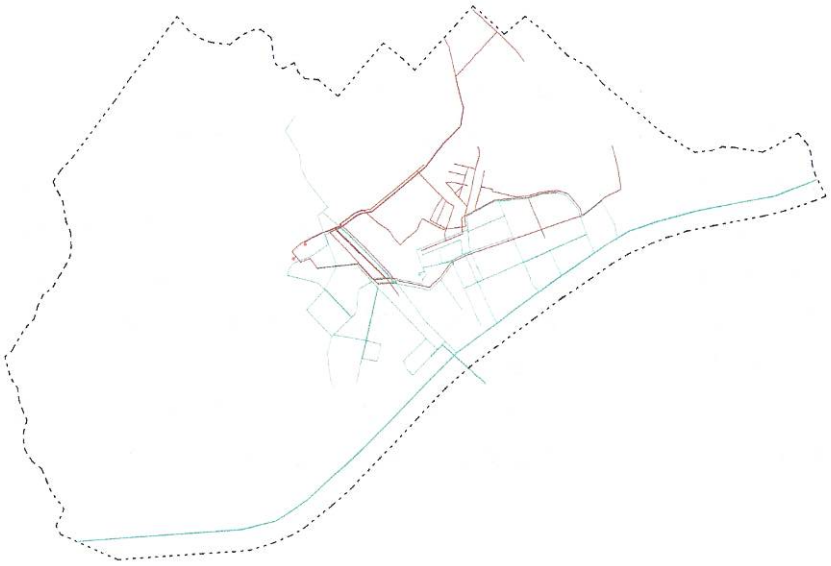
AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Tal i com es pot veure a la imatge la zona A apareix a l'est de la plaça de la Vila entre el C/ de Rafael Casanova i la zona de carrers de vianants. La zona B recull el parc d'Europa i els seus voltants, sobretot del costat del centre de Santa Coloma. La zona C es genera al barri de Singuerlín al voltant de la parada de metro de Singuerlín i de la zona d'equipaments i serveis. I, per últim, la zona D ressegueix la vora del riu Besós, zona de lleure molt utilitzada per les veïnes i veïns de Santa Coloma els caps de setmana (Tota la informació prové dels plànols de mobilitat a peu de les persones participants provinents dels barris esmentats amb anterioritat. En el cas d'incorporar persones d'altres barris a l'activitat podrien aparèixer altres centralitats).

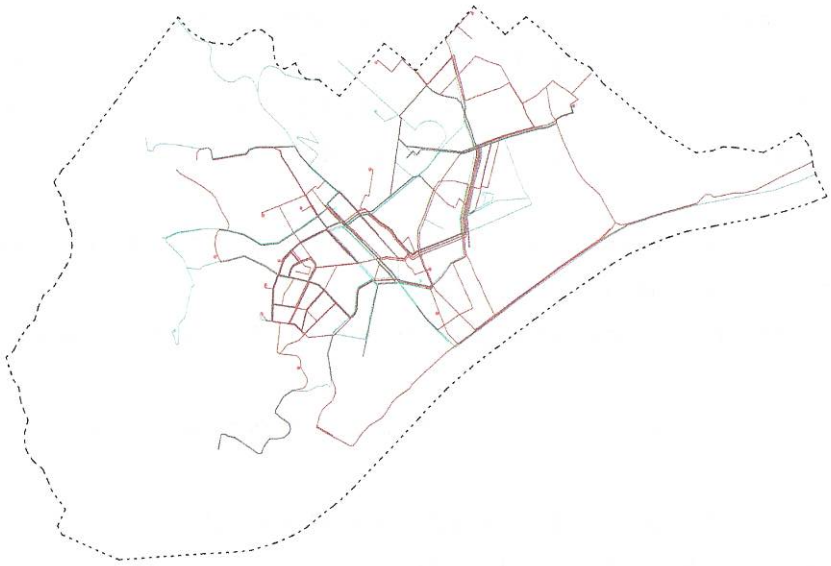
Les característiques dels recorreguts difereixen segons el gènere i la franja d'edat de les persones participants. Hem agrupat els participants segons 3 franges d'edat, resultant 7 persones menors de 18 anys, 20 entre 19 i 50 anys i 7 majors de 50 anys. A partir de les de la superposició dels recorreguts en funció de les tres franges d'edat es presenten els resultats següents (imatge 3, 4 i 5):

- Els més petits (menors de 18 anys) i més grans (majors de 50 anys) concentren els seus moviments en els barris centrals.
- Els menors de 18 anys tenen uns recorreguts a peu més densos que els major de 50 anys.
- Els participants de 19 a 50 anys són els que caminen més superfície de Santa Coloma.
- Tot i ser una mostra petita, l'adolescència representa un dels grups de població que més camina ja que viuen la ciutat a peu.

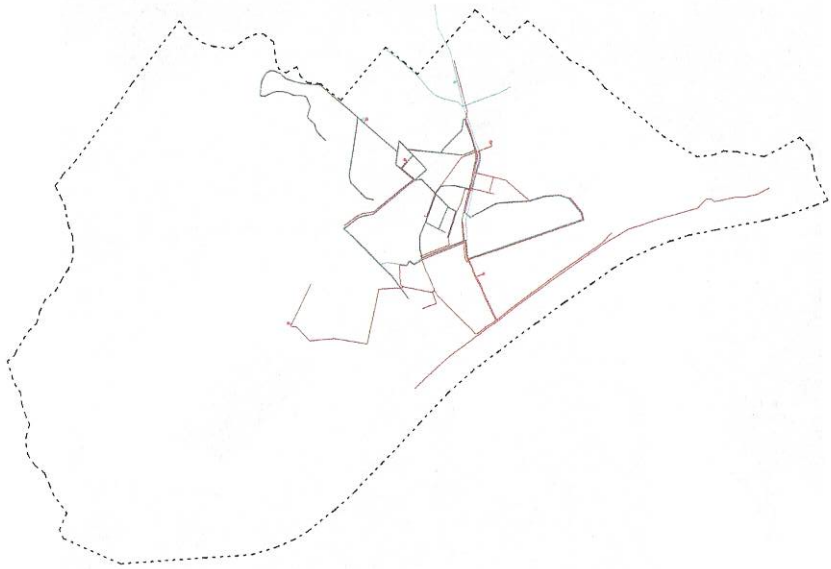




Imatge 3. Recorreguts dels menors de 18 anys



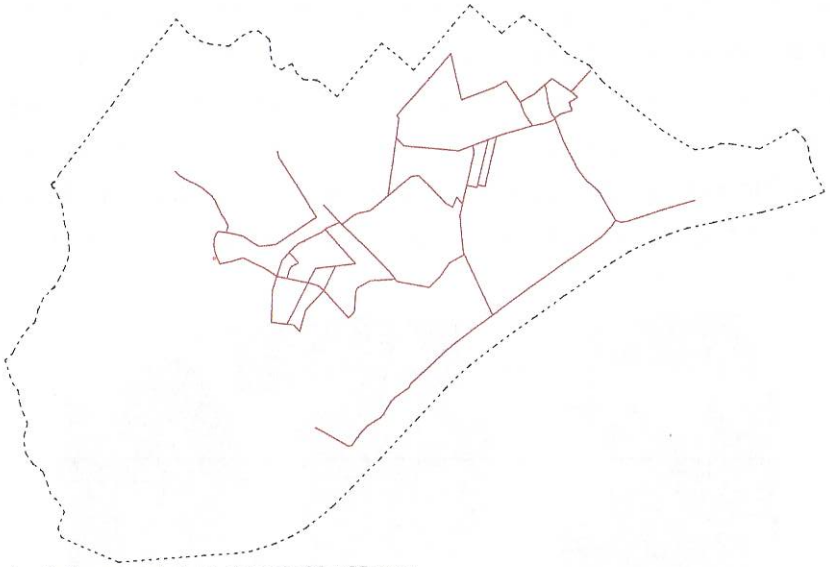
Imatge 4. Recorreguts dels participants de 19 a 50 anys



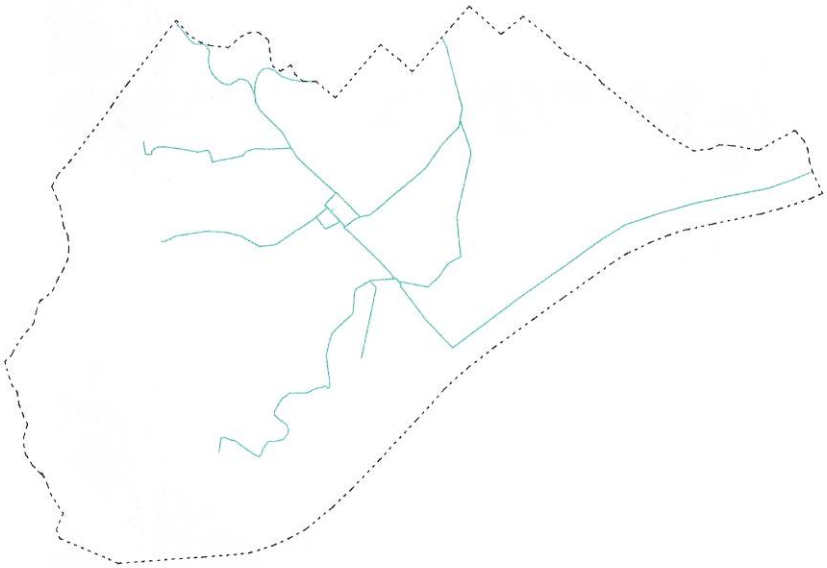
Imatge 5. Recorreguts dels participants majors de 50 anys

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Si analitzem els resultats segons el gènere, tot i tenir una mostra inferior d'homes que de dones, també observem diferències. Generalment, els homes es desplacen de manera menys complexa i realitzen, amb major freqüència, recorreguts lineals que coincideixen amb els eixos principals i vies d'oci (carrers d'accés als parcs). En contraposició, una part de les dones realitza recorreguts més complexes, resultant uns dibuixos més densos. Les veïnes recorren carrers secundaris de l'interior dels seus barris (per realitzar les tasques quotidianes reproductives) però també es utilitzen les vies principals i realitzen grans desplaçaments. La majoria de les veïnes i els veïns comparteixen els mateixos límits en relació a l'àrea de mobilitat a peu. (imatge 6 i 7).



Imatge 6. Recorregut d'una dona de 26 a 35 anys.



Imatge 7. Recorregut d'un home de 26 a 35 anys.

3.3. Mapa col·lectiu

Aquesta activitat busca construir col·lectivament la xarxa quotidiana de Santa Coloma així com detectar les principals virtuts i problemes del municipi en qüestió de mobilitat i qualitat dels espais públics. Després d'haver realitzat les activitats individuals, com una primera reflexió personal, es proposa realitzar una reflexió conjunta i transmissió del coneixement a través del debat entre les diferents persones participants. Durant l'activitat es van anar llençant preguntes a l'aire relacionades amb els desplaçaments del dia a dia i la seva mobilitat. En primer lloc, cada persona marcava la seva llar, per prendre'l com a punt de partida, i a continuació, s'anaven marcant els diferents equipaments i espais que s' utilitzen al llarg del dia i els recorreguts que es fan entre aquests. Paral·lelament, es van anant identificant els punts forts i febles sobre la mobilitat i els espais públics. També es varen fer preguntes sobre les facilitats i/o dificultats que es troben en la realització de les activitats quotidianes, en relació als aspectes com l'accessibilitat, la proximitat, la diversitat i l'adequació dels espais i equipaments o la percepció de seguretat. A l'activitat van participar persones de 37 llars. En la majoria dels casos han participat diferents persones d'una mateixa llar.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Resultats

Els resultats d'aquesta activitat s'han classificat en 4 conceptes clau (autonomia, conciliació, gestió i relació) que ens ajuden a entendre l'entorn urbà des d'una aproximació al gènere.

· AUTONOMIA

L'autonomia fa referència a les qualitats dels espais que fan que aquests es percebin com a segurs, i s'aconsegueix quan l'accessibilitat està garantida per totes les persones, independentment de les particularitats físiques. La ciutat inclusiva ha de garantir la mobilitat autònoma en tots els casos de discapacitats temporals i per a les persones que utilitzen el carret de la compra o un cotxet. Hem de tenir en compte que les persones que van a peu són la major part d'usuàries del carrer, majoritàriament menors, gent gran i dones.

· CONCILIACIÓ

La conciliació de la vida laboral, familiar i personal és un tema important a tractar i afecta a tota la societat, en particular a les dones ja que, majoritàriament, es fan càrrec de la cura de les altres persones. La mobilitat, des d'aquest punt de vista, ha de garantir els desplaçaments determinats per la cadena de tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana.

· RELACIÓ

La relació fa referència a les qualitats urbanes que permeten la trobada, la interacció social de la comunitat i l'ajuda mútua entre les persones gràcies a un bon disseny dels espais i dels elements i una bona gestió de les activitats.

· GESTIÓ

La gestió és el que permet regular la mobilitat, la sostenibilitat i els recursos energètics a la ciutat. La xarxa de transport públic, la varietat de tipologies de transport, la seva freqüència i horaris, beneficien a les persones cuidadores si s'adapten als desplaçaments determinats per la cadena de tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana.

A continuació es classifiquen els resultats del taller en cadascun d'aquests apartats.

· **AUTONOMIA**

Accessibilitat

Hi ha un problema generalitzat al municipi en relació a les voreres. En general, trobem problemes relacionats amb l'amplada de les voreres, el manteniment d'aquestes i la presència d'obstacles. Aquests fets provoquen problemes específics a les persones grans, que poden ensopegar-se, a les persones cuidadores, que van amb cotxet o carret de la compra, i a les persones amb mobilitat reduïda.

Un exemple d'un problema provocat quan hi ha una vorera estreta i presència d'obstacles sería quan una persona camina amb un cotxet i a causa d'un fanal mal ubicat i de la poca amplada restant, ha de baixar de la vorera i caminar per la calçada. També es comenta que no totes les parades de metro són accessibles.

Percepció d'inseguretat

Delinqüència

Percepció general de seguretat dins de Santa Coloma, exceptuant alguns punts concrets d'alguns barris, alguna zona verda i la zona de la vora del riu Besós. Un barri a destacar és el de Santa Rosa, que diverses persones l'han relacionat amb drogues i baralles. Sobretot, el parc dels pins, degut al desnivell i al mal accés. La presència de la Guardia Urbana és percebuda positivament. Altres punts del municipi que es perceben com insegurs són la zona propera al CAP Singuerlín i l'andana de la parada de metro de Can Zam, segurament per ser final de línia.

Qualitat espacial

La qualitat dels espais també influeix en la percepció de seguretat que es té dels llocs. Els factors que més poden influir són la il·luminació, la vegetació i el manteniment. Les zones que es perceben com insegures per causes relacionades amb la manca d'il·luminació són: el parcs de la Bastida i Can Zam, la vora del riu i el carrer de la Pedrera. Pel que fa a la falta de manteniment, hi ha una àrea que no és percebuda com a segura pels estudiants de l'institut. Aquest espai es troba entre l'Institut Puig Castellar i les piscines i els camps de futbol.

Seguretat Viària

Les zones d'equipaments utilitzats per joves, nens i gent gran situats en vies de trànsit ràpid creen inseguretat si no hi ha prou senyalització que controli la velocitat i la intensitat del trànsit. Es detecten zones on els passos de vianants no estan ben col·locats i on el temps dels semàfors és insuficient per creuar, sobretot per a la gent gran. L'Àrea de Can Peixauet és especialment conflictiva en referència a

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

aquesta qüestió. Els carrers popers a àrees de jocs infantils, en general, s'han de protegir. La cruïlla entre el carrer Victor Hugo i l'avinguda Pallaresa és utilitzada per molts nens i joves, però el seu estat actual resulta perillós.

Transport públic

El tema del transport públic va ser una qüestió poc tractada, ja que la majoria de les persones es desplacen a peu dins el municipi. Tot i així, es va detectar que el transport públic és menys eficient als barris perifèrics i que el servei de transport públic nocturn és insuficient.

Serveis públics

Només hi ha serveis públics a la plaça de la vila.

· CONCILIACIÓ

Cura

Es detecten deficiències de comunicació en transport públic per accedir als hospitals de l'Esperit Sant i el de Can Ruti. Desplaçar-se en transport públic implica més temps que en transport privat, i això genera desigualtats per a les persones que no poden disposar d'un mitjà de transport privat.

Pel que fa a la vigilància informal de les criatures, una mare ens comenta la dificultat de visibilitat que hi ha la plaça Concepció Arenal, degut als diferents desnivells. "No puc controlar els dos fills a l'hora si estan a nivells diferents". Presenten problemes semblants la plaça Olimpo i els Jardins de Josep Moragues, on falten tanques en ambdós.

Barreja d'usos

Al ser una ciutat compacta, trobem que en general tots els barris disposen de comerços i espais de relació, cosa que beneficia la conciliació de les tasques quotidianes reproductives amb les personals. Un factor molt positiu és que molts espais de relació, com parcs i places, es troben propers a escoles, com per exemple la zona de la Plaça dels enamorats.

A la zona del Singuerlín, s'identifica un punt neuràlgic propi del barri, vitalitzat pel metro el mercat, la biblioteca, l' escola, etc.

· RELACIÓ

Vitalitat

Zones verdes

La ciutadania de Santa Coloma, valora molt positivament els espais verds (els de l'interior del municipi s'utilitzen diàriament i els perifèrics, els caps de setmana). La zona del riu es gaudeix molt per passejar, per anar amb bicicleta, amb patins, amb la família, i també per anar a la platja de Badalona. Es considerat com un lloc vital, sobretot la vora límit amb Santa Coloma. Es lamenta una falta de comunicació entre les dues bandes del riu, amb pont de vianants per exemple, i que a partir de Montcada i Reixac aquest estigui descuidat.

Es destaca que el parc de Can Zam compta amb una zona de jocs per nens i nenes més grans i es valora positivament la Jugateca que es realitza els caps de setmana.

Zones urbanes

S'ha destacat la zona comercial de vianants entre C/ de Sant Ramón i el C/Milà i Fontanals i també el C/ de Sant Jeroni, definit com agradable per moltes de les persones participants. Tanmateix, hi ha gent que li agradaria que hi hagués més vegetació als carrers. Al voltant de l'església es detecta una urbanització molt deficient, amb manca d'arbres i bancs.

Punts de trobada

La majoria de les persones participants a l'activitat esmenten la plaça de la Vila i el parc Europa com a punts de trobada. L'avinguda Pallaresa té una gran vitalitat degut a la presència de comerços i terrasses, encara que alguna persona considera massa abundant el nombre de terrasses, ja que ocupen massa espai i obstaculitzen la vorera.

Pel que fa als joves, utilitzen la Plaça den Baró, la plaça Huelma i el Jardí d'Ernest Lluch, que es troba a prop de l'institut. L'alumnat de l'escola Pallaresa es reuneix davant d'aquesta. El carrer Victor Hugo és molt utilitzat pels adolescents.

· GESTIÓ

Transitabilitat

La gent que va participar, es mostrava contenta i satisfeta de poder realitzar els seus desplaçaments quotidians a peu. La mida de la ciutat i la seva compacticitat urbana ho permeten. De totes maneres, es detecten alguns problemes relacionats

AJUNTA SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

amb la mobilitat a peu. Per un costat, molta gent va a peu, ja que el temps emprat per desplaçar-se en transport públic és gairebé el mateix que l'emprat a peu. Això és degut, a que el transport no és eficient i a que els carrers s'embussen amb freqüència. Per un altre costat, destacar que tot i que s'han fet molts esforços per millorar la "mobilitat vertical" en els barris que tenen més pendent, a través d'escales mecàniques i d'ascensors, encara hi ha molts carrers on la pendent és molt elevada i dificulta l'accés.

Aparcament

Problemes d'aparcament en gran part del municipi. A les zones cèntriques, és molt difícil aparcar, i molts cops s'ha d'anar a aparcar a zones perifèriques.

Carrils bici

Els veïns i les veïnes de Santa Coloma troben a faltar més carrils bicicleta. Els que hi ha actualment són insuficients per poder desplaçar-se amb seguretat. Es proposen bicicletes de gestió pública, sobretot en el centre del municipi que és més pla.

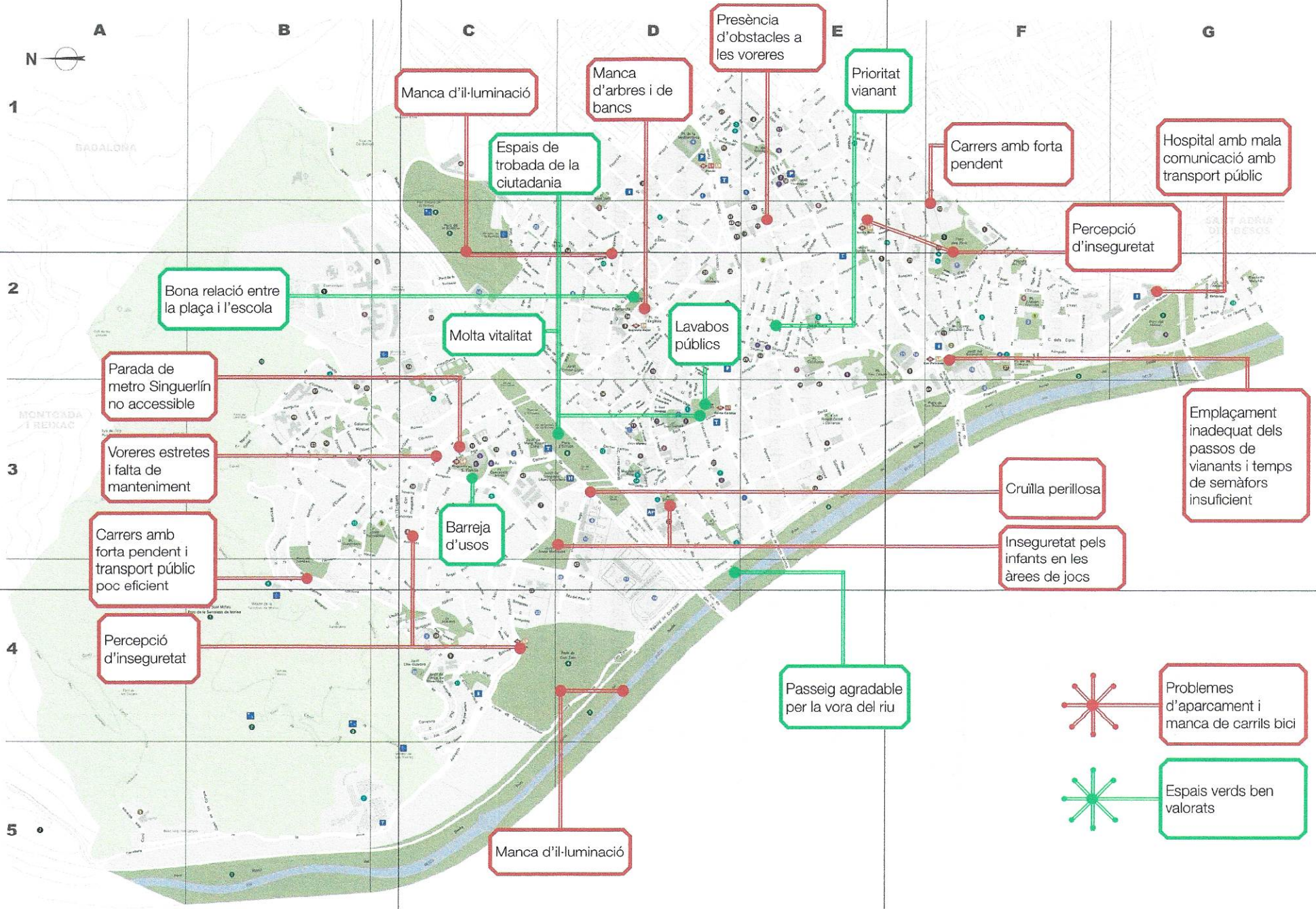
A continuació es pot veure el plànol de Santa Coloma de Gramanet on s'ha plasmat part dels comentaris més significatius que varen fer les persones participants durant la jornada. S'han classificat en dos colors, vermell i verd, per destacar aquells que van ser percebuts com a negatius i pels que van ser percebuts com a positius.

MAPA COL·LECTIU

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Santa Coloma *Ens Uneix*

equal saree



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

4. Conclusions i Recomanacions

Aquest apartat és una lectura de tots els resultats anteriors per tal d'elaborar, a mode de conclusions, unes recomanacions que puguin servir per millorar l'entorn urbà de Santa Coloma i millorar la vida quotidiana de la ciutadania. Aquestes recomanacions representen les veus de totes les persones que han participat a l'activitat on s'han tingut en compte les seves experiències quotidianes. Això no vol dir que totes les solucions siguin possibles però, poden servir de guia a l'hora de millorar l'entorn urbà o a l'hora de realitzar futures intervencions.

· AUTONOMIA

L'autonomia permet a les persones desplaçar-se per la ciutat amb llibertat independentment de les seves característiques físiques. La població de Santa Coloma es desplaça majoritàriament a peu i fa un ús intensiu de la ciutat. S'hauria de millorar la infraestructura que facilita els desplaçaments a peu, per tal de garantir l'accessibilitat de totes les persones en els recorreguts quotidians de proximitat, tant de la gent gran i de les criatures com de les persones amb mobilitat reduida, així com de les persones que tenen cura d'altres com, per exemple, mares o pares amb cotxets infantils. Ampliar les voreres, facilitar la pujada i baixada d'aquestes mitjançant rampes o, anivellar-les al carrer, evitar els obstacles, situar rampes, ascensors i/o escales mecàniques per salvar els desnivells i els pendents massa pronunciats o situar bancs a les voreres per poder descansar entre els diferents punts del recorregut fomenta l'autonomia de les persones grans o amb mobilitat reduida i facilita els recorreguts de les persones cuidadores i de les que s'encarreguen de les tasques de manteniment de la vida quotidiana.

Els centres educatius (escoles, instituts) són els que generen un major nombre de desplaçaments interns a Santa Coloma. L'acompanyament a l'escola dels més petits és una de les tasques reproductives que s'anomena amb major mesura i que ocupa més temps en les activitats quotidianes. La creació de camins escolars de suport a la mobilitat a peu de les criatures fomenta l'autonomia dels més joves a la vegada que suposa més temps lliure per les persones cuidadores.

Pel que fa a la percepció de seguretat, les zones identificades com a insegures són aquelles amb poca diversitat d'usos o que estan infrautilitzades, les àrees amb poca il.luminació i amb falta de manteniment o aquelles que estan dominades per grups específics, fet que fa que la resta de persones es trobin incòmodes al passar per aquell punt. Per evitar l'estigmatització de determinades zones, com algunes

parts del barri de Santa Rosa, es poden proposar activitats als espais públics que fomentin la participació de persones diverses i un ús més intensiu d'aquestes àrees (per exemple, activitats festives, familiars o per a criatures). També és important que les lluminàries siguin adequades per tenir una bona il·luminació i que no hi hagi elements que puguin obstaculitzar la llum, com determinats tipus de vegetació.
Les façanes cegues o els murs generen sensació d'inseguretat, per una manca de comunicació visual entre el carrer i el que hi ha darrere dels murs. Un altre aspecte a treballar seria la seguretat a els grans espais verds del municipi: la vora del riu, el parc de la Bastida o el parc de Can Zam, que són percebuts com a insegurs sobretot pels adolescents.

· CONCILIACIÓ

Les característiques urbanes de Santa Coloma, la seva compacticitat i barreja d'usos, faciliten la conciliació de la vida laboral, familiar i personal. No obstant, com hem vist a l'activitat de "xarxa quotidiana", les persones cuidadores, que en el cas de Santa Coloma són majoritàriament dones, pràcticament no disposen de temps lliure per destinar-lo a activitats de desenvolupament personal. Disposar de serveis de guarderia o ludoteca en biblioteques, centres d'estudis com la EOI o la UNED, mercats i àrees comercials o altres centres de lleure o activitats per a adults, facilita la conciliació de la vida familiar amb la personal i permet el desenvolupament personal i la disminució de la càrrega de treball de les persones cuidadores.
Com un punt a destacar, es detecta com un problema la dificultat d'accés amb transport públic als hospitals més propers.

· GESTIÓ

Tot i que la major part dels recorreguts quotidians a Santa Coloma poden realitzar-se a peu, la ciutadania troba a faltar una major eficiència del transport públic intraurbà. Es recomana tenir en compte els horaris i els desplaçaments més requerits per la ciutadania i augmentar la freqüència d'aquestes línies. També és important disposar d'una amplia franja horària de transport públic, especialment per les persones que necessiten desplaçar-se en horari nocturn.
La congestió del trànsit i els problemes d'aparcament són una qüestió que preocupa als veins i a les veïnes. Potenciar l'ús de la bicicleta per trajectes de mitjana distància podria ser part de la solució. Es proposa augmentar la xarxa de carrils bici, prioritzant els eixos que concentren major nombre de desplaçaments i oferir un sistema públic de bicicletes, especialment a la zona més plana del centre, que permetria descongestionar el centre de vehicles motoritzats.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

· RELACIÓ

Constatem que els veins i les veïnes de Santa Coloma estan satisfetes dels espais públics dels que gaudeix la ciutat. Un punt fort és la bona ubicació d'aquests en relació als equipaments i serveis. En aquest sentit s'hauria de prestar atenció a la connexió entre aquests i els equipaments, en referència a l'adequació de la ubicació dels passos de vianants i el temps per creuar, la visibilitat als encreuaments, la regulació del trànsit, etc. També es podrien millorar incorporant lavabos públics en els parcs i les places i augmentant el nombre de bancs, sobretot a aquells espais que fan servir persones que tenen cura de criatures o gent gran.

· REPRESENTATIVITAT

La representativitat té a veure amb el reconeixement i la visibilitat real i simbòlica de la comunitat, integrada tant per homes com per dones, i la seva participació en la vida pública i política. Degut a que les activitats realitzades s'han centrat a treballar el tema de la mobilitat, aquesta qüestió no s'ha tractat. Tanmateix, en una ciutat inclusiva, seria necessari tenir-ho en compte.

Carrers més caminats també coincideix amb els més transitats.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

INFORME DE RESULTATS TALLER PARTICIPATIU
Febrer i Març 2016, Santa Coloma de Gramenet.

LA CIUTAT AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE

equal saree

Jo m'implico! amb Santa Coloma

PAM 16|19 PLA D'ACCIÓ MUNICIPAL SANTA COLOMA DE GRAMENET

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1. Introducció 4

2. Descripció de l'activitat "La ciutat amb perspectiva de gènere" 6
2.1 Parlem del nostre quotidià 7
2.2 Recorregut urbà de reconeixement 9
2.3 Millorem el nostre entorn 10

3. Resultats 12
3.1 Àmbits d'anàlisi 12
3.2 Valoració general 13
3.2 Anàlisi de qualitat urbana 17
3.3.1 El Centre 18
3.3.2 Can Mariner i Santa Rosa 31

4. Propostes de millora 44
4.1 Línies generals d'actuació 44
4.2 Exemples pràctics 47

5. Recomanacions per una ciutat inclusiva 50

6. Conclusions 53

equal
saree

1. Introducció

Marc de l'activitat

El Pla d'Acció Municipal 2016-2019 (PAM) estableix els objectius i actuacions prioritàries que regiran la política municipal durant el mandat. El PAM és un pla operatiu orientat a l'acció, un document de treball que estableix prioritats, terminis i recursos necessaris per a cada acció. Les accions del procés participatiu del PAM busquen la implicació ciutadana com una forma de corresponsabilització, potenciant tant la participació de les entitats com la participació individual, a través d'activitats més obertes, més diversificades i a peu de carrer.

"La ciutat amb perspectiva de gènere" és una activitat participativa destinada a aportar recomanacions per les noves polítiques de transformació urbana, promovent un urbanisme de proximitat que tingui en compte les experiències de les persones en tota la seva diversitat i complexitat.

El paper de l'urbanisme en la vida quotidiana

La participació ciutadana és fonamental per poder planificar unes ciutats que siguin equitatives i permetin a totes les persones desenvolupar la seva vida en les mateixes condicions.

¿Per què realitzar tallers només amb la participació de dones? Al llarg de la història, les nostres necessitats i prioritats com a dones, han sigut menys visibles i han estat poc valorades. Tot i que avui en dia aquesta situació està canviant i cada cop hi ha més dones que ocupen càrrecs de responsabilitat, són principalment els homes els que es troben en posicions de més poder i els que prenen les decisions. Per tant, part dels nostres coneixements, opinions i experiències no estan representades.

El mateix passa amb el disseny de les ciutats. Qui ha planejat les ciutats fins fa relativament pocs anys han sigut els homes, i ho han fet per a un model de persona considerat "universal", un model de persona que surt de casa, va a treballar i torna, associat generalment a la figura masculina. Evidentment, aquest és un model obsolet i les persones, avui en dia, ens movem per la ciutat d'una manera més rica i complexa. Sobretot les dones, que tradicionalment ens hem encarregat de les tasques relacionades amb la cura de les persones. Per tant, és important que des de l'urbanisme s'estudi i analitzi quina és aquesta realitat, composada per una multiplicitat d'experiències, totes diferents i totes valuoses.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Si l'urbanisme és la ciència i la tècnica que s'ocupa de planificar les ciutats, de dissenyar els espais públics i d'organitzar el territori, i el gènere, a diferencia del sexe, és la construcció social d'allò que es considera masculinitat o feminitat, llavors, incloure la perspectiva de gènere, és donar valor a tot allò que està associat a les tasques tradicionalment femenines (que tenen a veure amb la reproducció), i posar-ho al mateix nivell d'importància que les tasques tradicionalment relacionades al món masculí, com és el treball remunerat.

Què significa planificar la ciutat amb criteris de gènere?

1. Prioritzar l'escala de barri.
Entendre la ciutat com la suma de barris i resoldre'ls de manera que puguem satisfer les nostres necessitats diàries dintre del barri o, en cas de no ser possible, amb una bona xarxa de transport públic amb la resta de la ciutat.

2. Prioritzar les persones que caminen en front del cotxe.
Fer ciutats més amables i facilitar els desplaçaments de proximitat. Alhora es garanteix la seguretat de totes les persones, fent especial atenció a la seguretat dels infants, de les persones grans i de les persones amb mobilitat reduïda.

3. Barreja d'usos
Evitar els barris monofuncionals, és a dir, àrees que tenen principalment un sol ús, com són zones exclusivament residencials, comercials o d'equipaments. Les zones que no tenen barreja d'usos dificulten la conciliació de la vida personal, familiar i laboral.

4. Tornar el carrer a les persones, a totes!
Això s'aconsegueix amb espais públics de qualitat, que garanteixen el confort de totes les persones i la seva diversitat respecte a l'edat, el gènere, les capacitats físiques, l'estat de salut, etc.

2. Descripció de l'activitat "La ciutat amb perspectiva de gènere".

Durant els dies 22 i 27 de febrer i 3 de març es realitza l'activitat "La ciutat amb perspectiva de gènere", una diagnosi participada promoguda per l'àrea d'urbanisme de l'Ajuntament de Santa Coloma amb la col·laboració tècnica d'Equal Saree.

Participants: 25, aproximadament.

El taller es desenvolupa en tres sessions:

Parlem del nostre quotidià.
Dilluns 22 de febrer. Can Mariner. 18.00h - 20.00h
En aquesta primera sessió les dones participants identifiquen els recorreguts quotidians que fan per la ciutat i, treballant sobre plànols, parlen de les zones i de les dificultats i avantatges que es troben cada dia.

Recorregut urbà de reconeixement.
Dissabte 27 de febrer. Plaça de la Vila. 17.30h - 20.00h
La segona activitat d'aquest taller pràctic consisteix a fer els recorreguts urbans identificats per les participants al primer taller i verificar així els avantatges i desavantatges de cada punt segons els criteris de l'urbanisme amb perspectiva de gènere.

Millorem el nostre entorn.
Dijous 03 de març. Can Mariner 18.00h - 20.00h
Tercera i última activitat de reflexió sobre l'espai urbà, en la qual s'aporta el material fotogràfic i les anotacions sobre els recorreguts que s'han fet anteriorment i s'elaboren propostes de millora a partir del treball col·lectiu i el debat.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

2.1. Parlem del nostre quotidià

Desenvolupament de la sessió

En primer lloc, les tècniques d' Equal Saree realitzen una introducció sobre què és l'urbanisme amb perspectiva de gènere i quins beneficis aporta una ciutat dissenyada segons aquests criteris per al desenvolupament de la vida quotidiana.

A continuació es realitza el taller "Parlem del nostre quotidià", on es coneixen les cadenes d'itineraris quotidians de les dones participants a partir de fer un llistat de les diferents activitats diàries de cada dona i de situar-les en el plànol de Santa Coloma de Gramenet. Es busca detectar quines activitats creen relacions de dependència o d'interdependència i quines característiques tenen els desplaçaments entre activitats responent a les preguntes què, quan, on, amb qui i com. El taller serveix per reconèixer, descriure i donar valor a totes les tasques diàries de les dones en relació al seu entorn proper (carrer, barri, municipi) per, en un futur, poder adequar aquests espais a la realitat social del municipi. Les tasques i activitats diàries es traslladen a un plànol col·lectiu per detectar els espais que s'utilitzen de la ciutat. Al final del taller s'escolliran un o diversos recorreguts, els més representatius segons les tasques i els espais més utilitzats per les dones, que es realitzaran a la propera sessió.

22 Participants

Programa

18.00h	Benvinguda i presentació
18.15h	¿Què és l'urbanisme amb perspectiva de gènere?
18.45h	Activitat 1: Llistat d'itineraris quotidians
19.15h	Activitat 2: Mapeig de recorreguts
19.45h	Debat i conclusions

Material necessari

Fitxa activitat 1 (Veure Annex 1.I).

Fitxa activitat 2 (Veure Annex 1.II).

Cinta adhesiva, bolígrafs, retoladors i adhesius de colors.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

2.2 Recorregut urbà de reconeixement

Desenvolupament de la sessió

Caminada col·lectiva pels espais del nostre entorn quotidià. És un exercici individual i col·lectiu en forma de diàleg. A través d'un o diversos recorreguts de reconeixement per diferents espais de la ciutat, s'observa i descriu l'entorn quotidià d'una forma directa i des de l'experiència de les dones. Amb les fotografies que es prendran durant el recorregut es descriuen tots aquells elements urbans observats que formen part de la nostra experiència quotidiana. Les fotografies ajuden a nombrar, classificar, establir relacions i valorar l'experiència que tenen les dones dels diferents espais que habiten.

El punt de trobada és la plaça de la Vila, un espai central i fàcilment accessible amb transport públic o caminant. A partir d'aquí es realitzen dos recorreguts. Un, R1, recorre el barri del centre i l'altre, R2, recorre els barris de Can Mariner i Santa Rosa.

13 Participants

Programa

17.30h	Trobada a plaça de la Vila. Benvinguda i presentació
17.45h	Recorreguts urbans
19.30h	Final dels recorreguts i comentaris

Material necessari

Plànols dels recorreguts (Veure Annex 1.III).
Càmera fotogràfica. Mínim una per grup.

A tenir en compte

No oblidem que aquesta activitat es fa caminant, per tant, és important vestir i calçar còmodament.

2.3. Millorem el nostre entorn

Desenvolupament de la sessió

És una activitat de reflexió sobre l'espai urbà a partir de les fotografies i les anotacions realitzades durant l'activitat de recorregut urbà. Amb l'objectiu de compartir els recorreguts realitzats amb la resta de companyes, es mostren amb un projector les fotografies realitzades i es fan comentaris sobre els punts forts i els aspectes a millorar de cada espai. A continuació, es treballa per grups sobre algunes fotografies escollides per les tècniques per aportar propostes de millora a alguns espais concrets. Al final es comparteixen i es debaten les propostes amb la resta de grups participants.

10 Participants

Programa

18.00h	Benvinguda i presentació
18.15h	Valoració col·lectiva a partir de les fotografies.
19.00h	Propostes de millora.
19.45h	Debat i conclusions

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

Material necessari

Projector i pantalla per veure les fotografies.

Plànols i fotografies dels sectors a treballar, dos per grup (Veure Annex1.IV)

Bolígrafs i retoladors.

3. Resultats

3.1 Àmbits d'anàlisi

Els resultats s'han classificat en 5 conceptes clau (autonomia, conciliació, relació, gestió i representativitat) que ens ajuden a entendre l'entorn urbà des d'una perspectiva feminista.

· AUTONOMIA

L'autonomia fa referència a les qualitats dels espais que fan que aquests es percebin com a segurs, i s'aconsegueix quan l'accessibilitat està garantida per totes les persones, independentment de les particularitats físiques. La ciutat inclusiva ha de garantir la mobilitat autònoma en tots els casos de discapacitats temporals i per a les persones que utilitzen el carret de la compra o un cotxet. Hem de tenir en compte que les persones que van a peu són la major part d'usuàries del carrer, majoritàriament menors, gent gran i dones.

· CONCILIACIÓ

La conciliació de la vida laboral, familiar i personal és un tema important a tractar i afecta a tota la societat, en particular a les dones ja que, majoritàriament, es fan càrrec de la cura de les altres persones. La mobilitat, des d'aquest punt de vista, ha de garantir els desplaçaments determinats per la cadena de tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana.

· RELACIÓ

La relació fa referència a les qualitats urbanes que permeten la trobada, la interacció social de la comunitat i l'ajuda mútua entre les persones gràcies a un bon disseny dels espais i dels elements i una bona gestió de les activitats.

· GESTIÓ

La gestió és el que permet regular la mobilitat, la sostenibilitat i els recursos energètics a la ciutat. La xarxa de transport públic, la varietat de tipologies de transport, la seva freqüència i horaris, beneficien a les persones cuidadores si s'adapten als desplaçaments determinats per la cadena de tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana.

· REPRESENTATIVITAT

La representativitat té a veure amb el reconeixement i la visibilitat real i simbòlica

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

de la comunitat, integrada per persones diverses. La manca de reconeixement i visibilitat en els espai públics de la ciutat, tant de les persones que han format part del passat com de les que formen part del seu present, i en especial de les dones (que han estat majoritàriament invisibilitzades en la memòria històrica i quotidiana), impedeix construir una ciutat més igualitària i justa.

3.2 Valoració general

La primera sessió de treball va servir per definir els àmbits preferents d'anàlisi, que es treballarien a partir dels recorreguts urbans a realitzar en la segona sessió, en funció de les prioritats de les persones participants. A continuació es fa un resum, classificat per àmbits, dels aspectes positius i negatius detectats, tot i que no tots ells s'han pogut treballar en profunditat al llarg de les següents sessions.

· AUTONOMIA

Accessibilitat

Hi ha un problema generalitzat al municipi en relació a les voreres. Trobem problemes relacionats amb l'amplada de les voreres, el manteniment d'aquestes i la presència d'obstacles. Aquests fets provoquen problemes específics a les persones grans, que poden ensopegar-se, a les persones cuidadores, que van amb cotxet o carret de compra, i a les persones amb mobilitat reduïda.

Es valora positivament com un tram adaptat l'avinguda Francesc Macià, el passeig Llorenç Serra, l'Avinguda de la Generalitat i el carrer Sant Josep. Per contra, es parla de la manca de parcs infantils adaptats, tant per a nenes i nens amb mobilitat reduïda com per a persones cuidadores amb mobilitat reduïda. La majoria dels comerços de primera necessitat tampoc estan adaptats, així com els contenidors d'escombraries. S'identifiquen dificultats d'accessibilitat al carrer de la Cultura, al carrer Torres i Bages, al carrer del Masnou i al carrer dels Segarra, degut a l'amplada insuficient de les voreres i la presència d'obstacles. També es detecten obstacles, arbres mal situats, al carrer Sant Just.

Seguretat

El barri de Santa Rosa es percep com a insegur, relacionant-se amb conflictes, baralles i robatoris. Destaquen el parc dels Pins, els carrers Pons i Pons, Àngel Guimerà, Monturiol, Sant Eduard, del Canigó, Josep Maria Huertas i l'avinguda Santa Rosa i la zona propera al metro de Can Peixauet, incloent l'àrea de grans equipaments entre el carrer Mossèn Jacint Verdaguer i l'Avinguda de Santa

Coloma. El pont de Can Peixauet, tot i que és molt utilitzat pels joves per anar al centre comercial La Maquinista es considera molt insegur. També es percep com a insegura la part de darrera del Centre Cívic Can Mariner, a la plaça Xavier Valls. Al centre, el passatge de Dalt de la Ciutadella es percep com insegur degut al poc control visual i a la poca activitat.

Lavabos públics

Es valora positivament la presència de lavabos públics a la Plaça de la Vila, però es lamenta que no hi hagi més en altres punts del municipi. També es valora la campanya que es va fer per obrir l'accés dels lavabos dels equipaments a la ciutadania amb la seva corresponent senyalització.

· CONCILIACIÓ

Cura, proximitat i barreja d'usos

Es valoren positivament les àrees comercials al voltant dels mercats Sagarra i del Fondo, ja que la concentració de diferents comerços facilita la compra diària o setmanal. Es valora també positivament els bancs o llocs per seure propers a les àrees de jocs infantils. Per contra, hi ha una demanda general d'adequació dels horaris dels serveis públics. L'horari de biblioteca no és suficientment ampli i no s'adapta als períodes d'exàmens universitaris. El funcionament de la xarxa de biblioteques municipals també genera problemes a l'hora de tornar els llibres en biblioteques diferents. L'horari del Punt Verd és molt reduït i no s'adapta a la gent que treballa fora de casa o té persones al seu càrrec.

· RELACIÓ

Diversitat i vitalitat

En general les veïnes de Santa Coloma que han participat a l'activitat valoren positivament els espais de relació de la ciutat. Consideren que són agradables i que tenen molta vitalitat i barreja d'usos. Destaquen l'Avinguda Francesc Macià, l'Avinguda de la Generalitat, la plaça de la Vila i la Rambla Sant Sebastià com espais d'oci i de trobada i el parc Europa, el carrer Sant Josep Oriol i el passeig de la vora del riu Besòs com espais agradables per estar, passejar o fer esport. Tot i així, consideren que falten més espais verds i llocs on poder portar els gossos a la zona del centre i de Santa Rosa i, en el cas particular de la plaça de la Vila, que falta més diversitat de paviments, sobretot paviments tous o vegetals.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

· GESTIÓ

Transport públic

En general falten modalitats de transport públic que possibilitin fer un recorregut amb més d'una opció de transport. La connexió de Santa Coloma amb la universitat no és bona i només es pot fer en metro, ja que no hi ha alternatives directes com un bus interurbà.

Estacionament

La problemàtica relacionada amb l'estacionament dels vehicles provoca una opinió contradictòria. Per un costat, els cotxes ocupen molt espai a la via pública i genera problemes de convivència amb les vianants. Per l'altre, treure places d'aparcament, si no es proposen alternatives, generaria malestar entre les persones que tenen cotxe, ja que actualment és molt difícil aparcar en gran part del municipi.

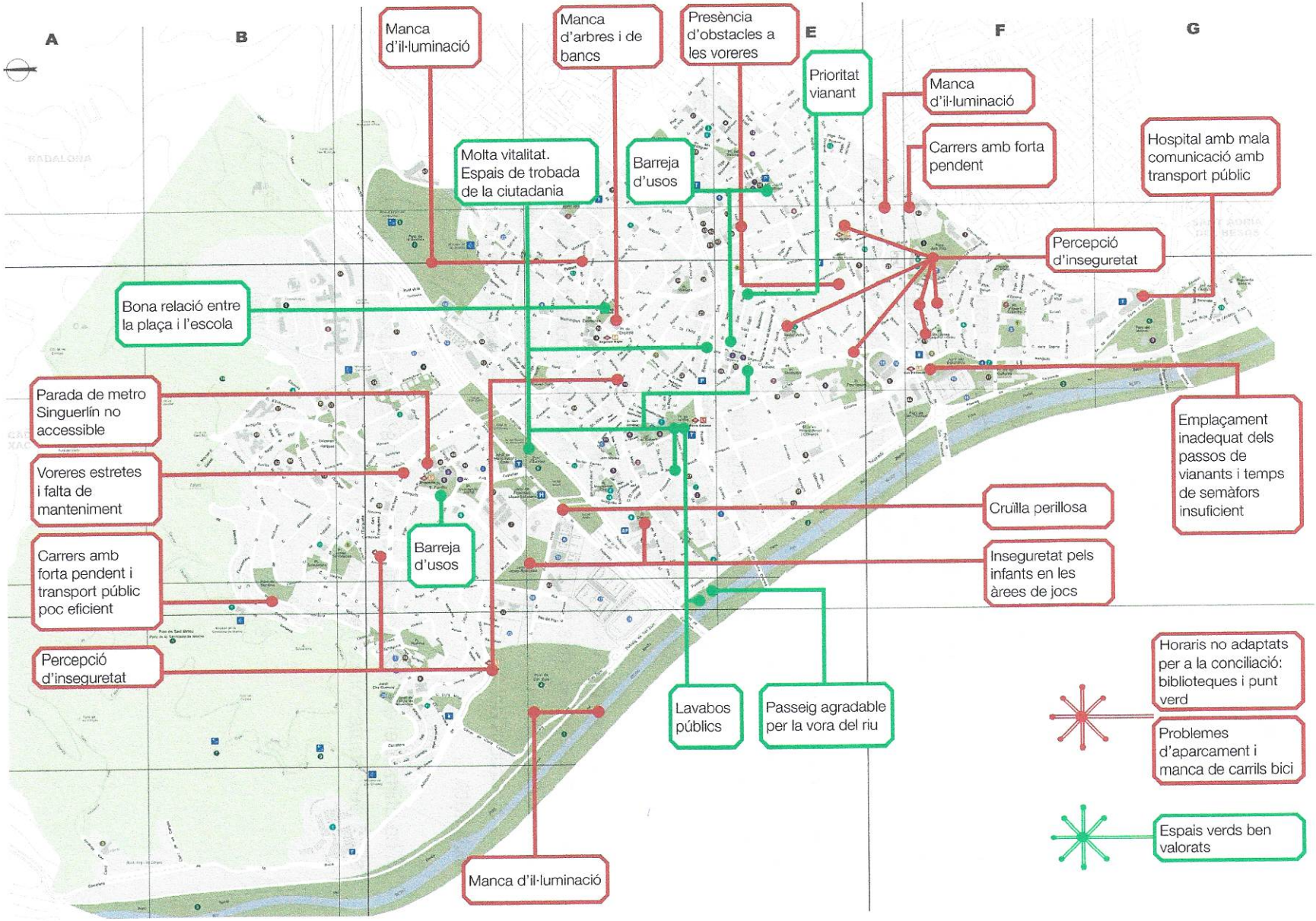
· REPRESENTATIVITAT

Representació simbòlica

Les persones participants parlen amb orgull de la seva ciutat. Existeix un sentiment d'identitat arrelat a Santa Coloma i es mantenen les relacions i les xarxes veïnals, tan valorades en el context de globalització actual.

A continuació es pot veure el plànol de Santa Coloma de Gramenet on s'han sumat part dels aspectes més significatius que han sortit durant el taller. Aquest plànol, parteix del que es va elaborar per a l'informe de l'activitat "Mobilitza't", realitzat el mes d'octubre del 2015. La informació reflexada, és resultat de la suma de les dues activitats.

S'ha utilitzat el codi de dos colors, el vermell i el verd, per destacar aquells que han sigut percebuts com a negatius i com a positius.

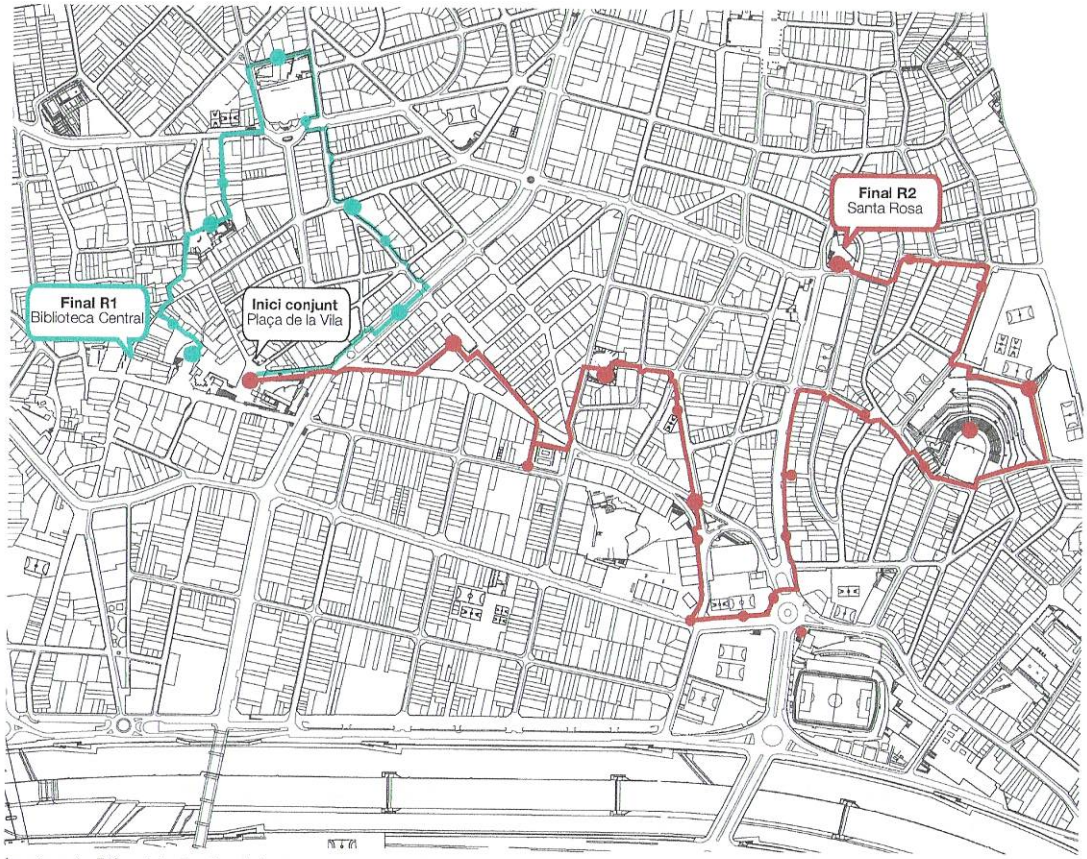

A
B
E
F
G
Manca d'il·luminació
Manca d'arbres i de bancs
Presència d'obstacles a les voreres
Prioritat vianant
Manca d'il·luminació
Carrers amb forta pendent
Hospital amb mala comunicació amb transport públic
Molta vitalitat. Espais de trobada de la ciutadania
Barreja d'usos
Percepció d'inseguretat
Bona relació entre la plaça i l'escola
Parada de metro Singuerlín no accessible
Emplaçament inadequat dels passos de vianants i temps de semàfors insuficient
Voreres estretes i falta de manteniment
Cruïlla perillosa
Barreja d'usos
Carrers amb forta pendent i transport públic poc eficient
Inseguretat pels infants en les àrees de jocs
Percepció d'inseguretat
Lavabos públics
Passeig agradable per la vora del riu
Horaris no adaptats per a la conciliació: biblioteques i punt verd
Problemes d'aparcament i manca de carrils bici
Espais verds ben valorats
Manca d'il·luminació

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3.3 Anàlisi de qualitat urbana

Els recorreguts de reconeixement urbà ens han permès valorar l'entorn proper de les dones de Santa Coloma a través de l'experiència directa i el debat col·lectiu. S'han realitzat dos recorreguts. Un pel barri del centre, més curt i adaptat a persones grans, criatures i/o persones amb mobilitat reduïda. L'altre, que recorre els barris de Can Mariner i Santa Rosa, és més llarg i menys accessible, tot i que finalment l'han realitzat persones diverses.

A continuació, es fa una descripció visual dels dos recorreguts, indicant els punts de parada i, amb el suport de fotografies, els aspectes positius o negatius concrets. L' objectiu d'aquest material, és tenir una visió global del recorregut i identificar els petits detalls urbans que poden millorar o empitjorar el nostre dia a dia. Per cada recorregut, s'ha realitzat també una classificació segons els conceptes claus que tracten l'urbanisme amb perspectiva de gènere.

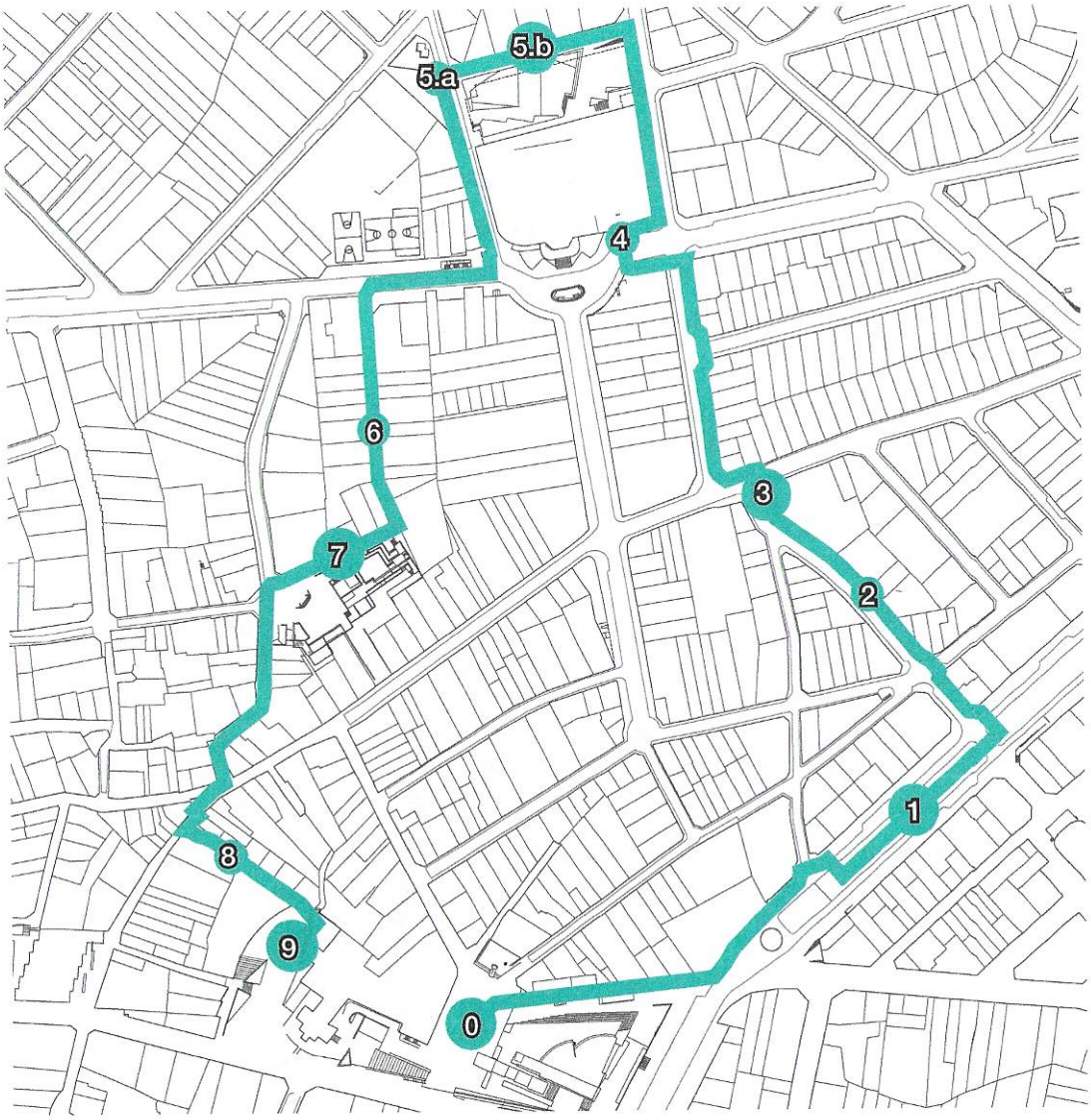


Imatge 1. Plànol indicatiu dels recorreguts urbans.

- R1
- R2

R1. El Centre

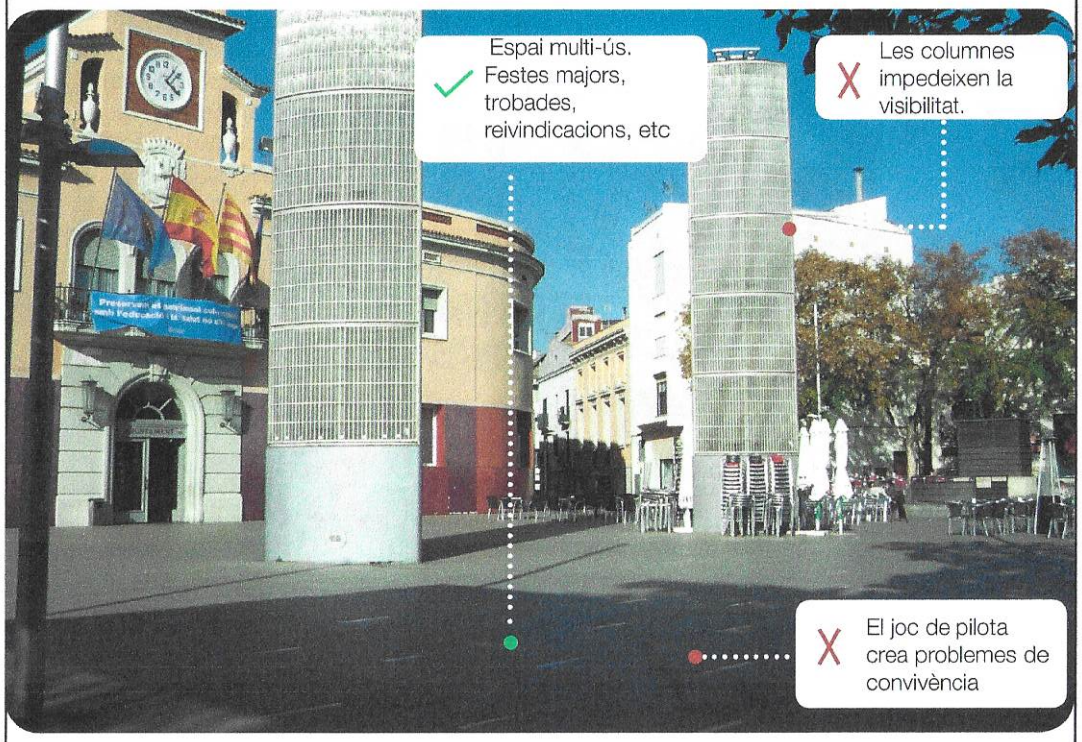
9 participants
Duració 1:30h
Recorregut adaptat

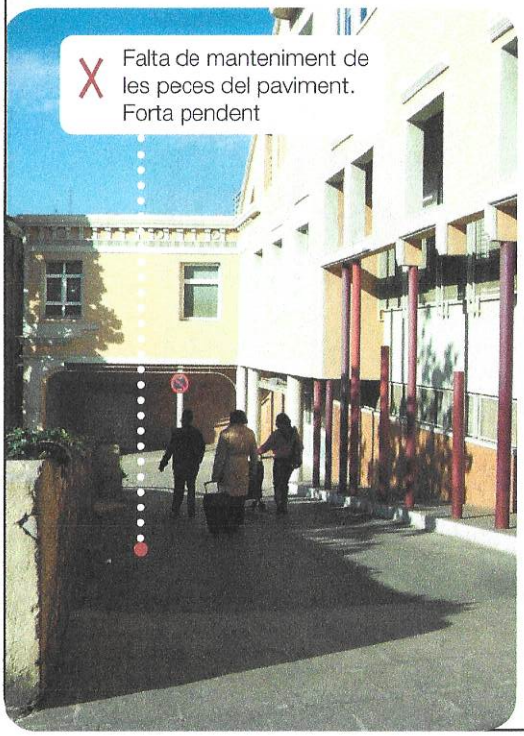


0	Plaça de la Vila	5	Plaça Abat Escarré
1	Rambla de San Sebastià	6	Carrer del Masnou
2	Carrer dels Segarra	7	Passatge Dalt de la Ciutadella
3	Carrer dels Segarra/ Rafael de Casanovas	8	Carrer de Sant Domènec
4	Plaça de l' església	9	Jardins Can Sisteré

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

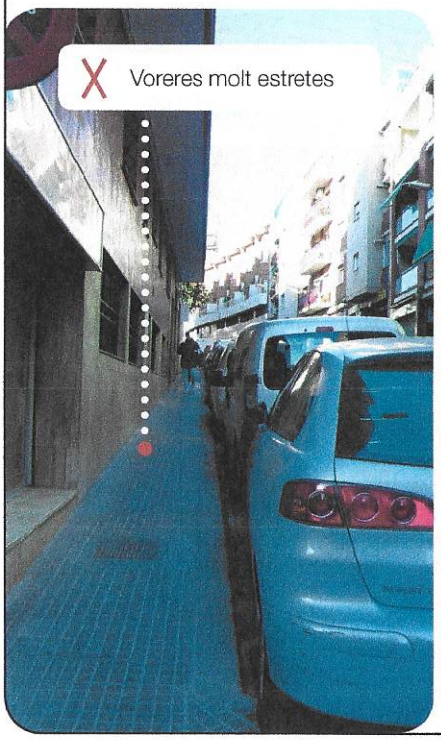
0 Plaça de la Vila





1 Rambla de San Sebastià

2 Carrer dels Segarra



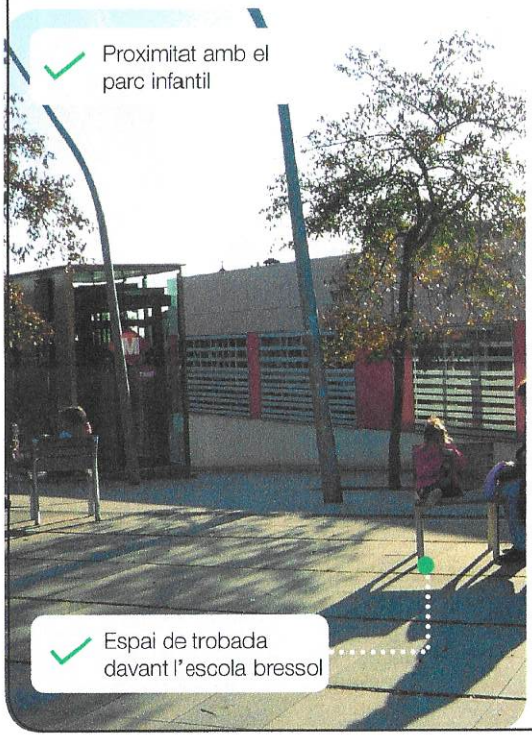
AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3 Carrer dels Segarra cruïlla amb carrer Rafael de Casanovas

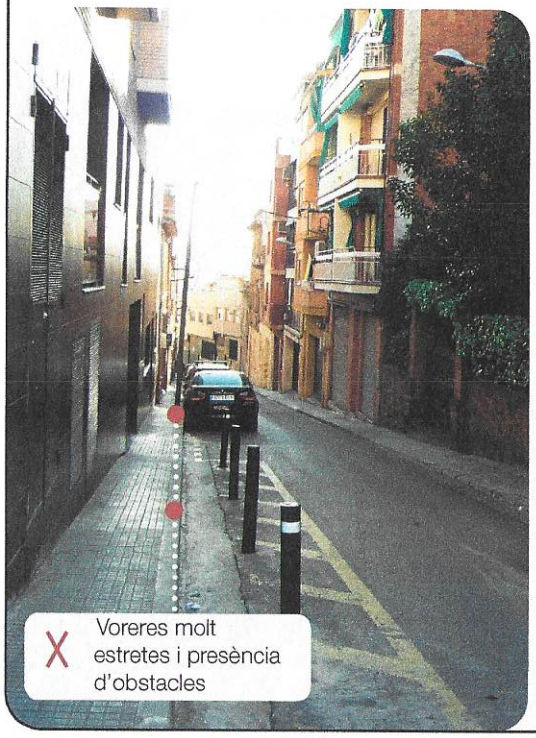
4 Plaça de l'Església

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

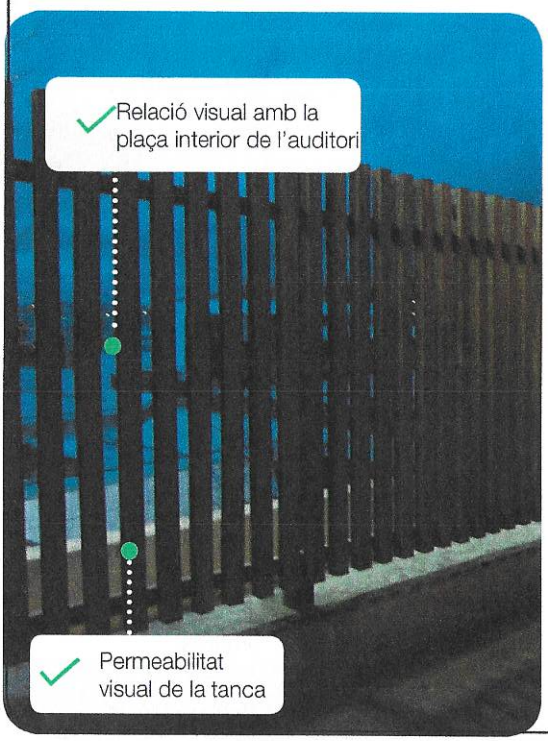
5 Plaça Abat Escarré i plaça Enamorats



6 Carrer del Masnou

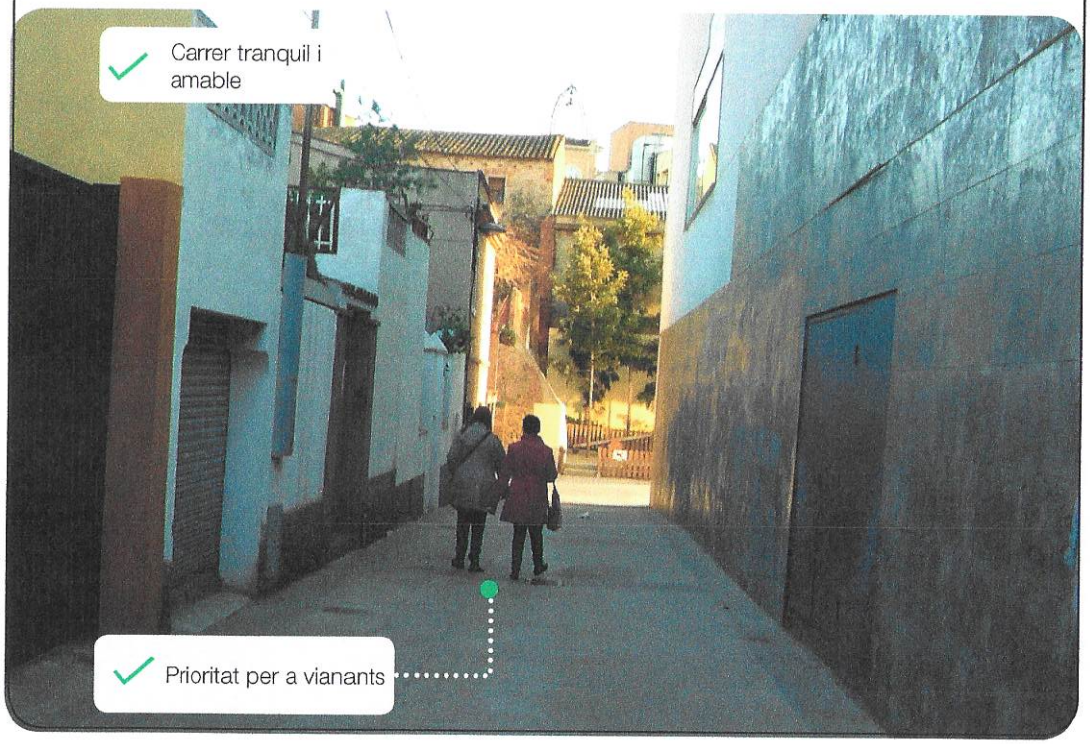


7 Passatge Dalt de la Ciutadella



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

8 Carrer de Sant Domènec



9 Jardí Can Sisteré

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

· AUTONOMIA

Accessibilitat

Tot i els esforços per paliar es problemes de mobilitat en tot el municipi, és evident la problemàtica relacionada amb les voreres estretes, la presència d'obstacles i els guals no "normalitzats" i en mal estat en tot el recorregut. Aquest fet provoca una falta d'autonomia per a les persones amb mobilitat reduïda, que utilitzen carret de la compra o van amb cotxet infantil. Concretament, els guals en mal estat, suposen un gran perill ja que poden provocar volcament. A més, en diversos carrers, com el dels Segarra (veure **R1.2**) i el del Masnou (**R1.6**), resulta gairebé impossible caminar tranquil·lament per la vorera, fet que t'obliga a caminar per la calçada i còrrer els riscos derivats que això comporta, com és la fragilitat de les persones en front els cotxes.

La plaça de la Vila és accessible des de tots els carrers que hi arriben, encara que una de les rampes d'accès, la que comunica la plaça amb els Jardins Can Sisteré (**R.0**), té problemes d'adaptabilitat i d'accessibilitat degut a la forta pendent i a la falta de manteniment del paviment.

La Rambla de Sant Sebastià (**R1.1**), tot i ser accessible al llarg del seu recorregut (voreres amples i passos de vianants amb rampa), no ho és cap dels comerços i bars, i conseqüentment tampoc hi ha cap lavabo accessible. Tampoc trobem en tota Santa Coloma, cap contenidor adaptat, així com cap joc infantil adaptat. Hi ha casos, en que l'amplada de les voreres és suficient, però que el pas lliure es veu envaït quan s'instal·la la terrassa d'algun bar. Aquest cas succeeix al carrer dels Enamorats (**R1.5**).

Seguretat

Qualitat espacial

La qualitat dels espais també influeix en la percepció de seguretat que es té dels llocs. Els factors que més afecten són la il·luminació, la vegetació i el manteniment. Tot i que molts dels espais públics estaven en bon estat, hi ha algun espai que no està suficientment il·luminat, com ara, l'espai en front de l'accés a la Biblioteca Central (**R1.9**). Quan és fosc, queda un racó sense il·luminar.

L'edificació, i més concretament, la configuració geomètrica de les plantes baixes dels edificis, també té un paper molt important en la percepció de seguretat. Quan

apareixen retranquejos, provocats pels accessos als habitatges o a qualsevol edifici, si aquests no tenen uns bons criteris de disseny, poden provocar sensació d'inseguretat, sobretot quan aquests no tenen il·luminació pròpia (**R1.3**).

Seguretat viària

Les zones d'equipaments utilitzats pels joves, criatures i gent gran propers a zones de trànsit creen inseguretat si no hi ha prou senyalització que controli la velocitat i invasió del trànsit. Les zones de parcs infantils són concretament delicades des d'aquest punt de vista. La tendència és la de posar valles als parcs infantils, per tal de protegir els infants de possibles perills, quan sovint existeixen altres mesures de prevenció.

Entre la plaça Abat Escarré i la plaça Enamorats (**R1.5**), va haver-hi reivindicacions veïnals per protegir físicament la zona de jocs del trànsit rodat. Tanmateix, des de l' Ajuntament es van fer sessions de sensibilització per evitar-ho, i finalment es va optar per posar arbustos i pilones, i convertir el carrer que les separa en una via de zona 30. Un altre cas és els dels jardins de Can Sisteré (**R1.9**). En aquest cas, sí que es va tancar la zona infantil, no tant per motiu de seguretat en front els cotxes, sinó per a separar-los físicament dels gossos.

La Rambla de Sant Sebastià (**R1.1**), tot i ser molt utilitzada i viscuda pels i les colomenques, és una zona una mica perillosa per a les criatures, ja que hi ha molta densitat de cotxes i no hi ha zones específiques reservades a l'estada i/o el joc .

Serveis públics

A Santa Coloma, hi ha dos serveis públics, el de plaça de la Vila i el del passeig de la Ribera. Durant el recorregut es va parlar sobre el de la plaça de la Vila, on es va destacar el bon funcionament i manteniment d'aquest. Els serveis públics, garanteixen un ús democràtic de la ciutat i fomenten l'autonomia de les persones, sobretot la de les persones grans i la de les que tenen problemes de salut.

· CONCILIACIÓ

Cura, proximitat i barreja d'usos

El centre de Santa Coloma, disposa d'una xarxa de serveis, equipaments i comerços que beneficia la conciliació de les tasques diàries reproductives amb les de l'esfera personal. Un aspecte molt positiu és la compacitat urbana, que potencia la proximitat dels espais de relació, como parcs i places, amb les escoles infantils

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

i bressols, com per exemple la plaça Abat Escarré i la plaça Enamorats (**R1.5**). La primera, amb una vocació més de parc infantil, és un lloc de trobada important a partir de la sortida de les escoles. El seu espai urbà està dissenyat de manera que fomenta la relació i conciliació, a través de la varietat d'espais de seure i la varietat d'oferta de jocs per a diferents edats.

La plaça de la Vila (**R1.0**), i els seus voltant, són també un bon exemple conciliació gràcies a la proximitat d'usos: la relació del parc infantil amb la biblioteca, l'espai per deixar bicicletes, la varietat de comerços i una bona connexió amb la xarxa de transport públic. Tanmateix, el parc infantil de la plaça, resulta petit i la seva ubicació en pendent no facilita la llarga estada al parc.

· RELACIÓ

Diversitat i vitalitat

La plaça de la Vila, és el paradigma de punt de trobada dins de Santa Coloma. La seva ubicació central dins el municipi, la seva configuració urbana i la bona connexió amb la xarxa de transport públic, fan que aquest punt sigui utilitzat per gairebé tots els colomencs i colomenques. És un espai amb caràcter multi ús, fomentat per la varietat de paviments -dur i tou-, la varietat de llocs per seure, els espais en ombra, i on es fan moltes activitats al llarg de l'any, com les festes majors, encara que s'expressa el desig de millora de la convivència. Moltes de las participants coincideixen en el problema de visibilitat que generen els dos fanals centrals de la plaça (**R1.0**). A part de ser un lloc d'estada, també s'utilitza com un espai de pas, ja que la plaça connecta amb molts carrers del voltant. Les persones que més l' utilitzen són els infants i les persones d'edat mitjana, sent els adolescents els que menys.

Un problema generalitzat dins de Santa Coloma, és la manca d'espais per a jugar a pilota. Com aquests són gairebé inexistents, les criatures que volen jugar a pilota a l'espai públic, envaeixen les places, i creen problemes de convivència amb la resta de persones.

La Rambla de Santa Sebastià també representa un punt neuràlgic dins de la ciutat en quant a l'oci i la relació de les persones. Moltes gramanenques la gaudeixen per passejar-se, sobretot els caps de setmana, quan la rambla, a causa de les terrasses, s'ompla de vida. "En Santa Coloma vivimos en la calle", afirma una participant

del taller. Encara que és un carrer molt utilitzat, sobretot per parelles i joves, es manifesta una manca d'espais per al joc de les criatures. La seva secció urbana, típica de rambla, potencia el passeig i l'estar en el tram central del carrer. Al llarg de la rambla, apareixen varis llocs per seure , molt utilitzats per la gent gran. Les voreres laterals tenen unes característiques per al seu ús diari, relacionades amb les plantes baixes comercials, les parades de transport públic i els contenidors.

· GESTIÓ

Xarxa viària i connexió interurbana

Per evitar la congestió urbana provocada pel trànsit, fa un temps, es van generar unes rondes perifèriques que regulen l'accés dels vehicles a les zones del centre. Tot i que va suposar moltes millores de trànsit, encara hi ha problemes d'embotellament a l'inici de la Rambla de Sant Sebastià. Aquests problemes es deuen a les ubicacions de les parades d'autobús interurbà, que a l'estar ubicades a l'inici de la rambla, provoquen un conflicte amb la riuada de cotxes que arriben de Barcelona pel pont de Santa Coloma i el Passeig de Santa Llorenç. Una millora que aprecien les participants és la connexió amb Barcelona a través d'un carril bici, que creuarà el pont i arribarà fins a la rambla.

· REPRESENTATIVITAT

Reconeixement i visibilitat de les dones

Durant el recorregut, passem per un mural (**R1.3**), que delimita un solar en desús. El mural, símbol de la lluita feminista, és respectat i agrada molt a les participants.

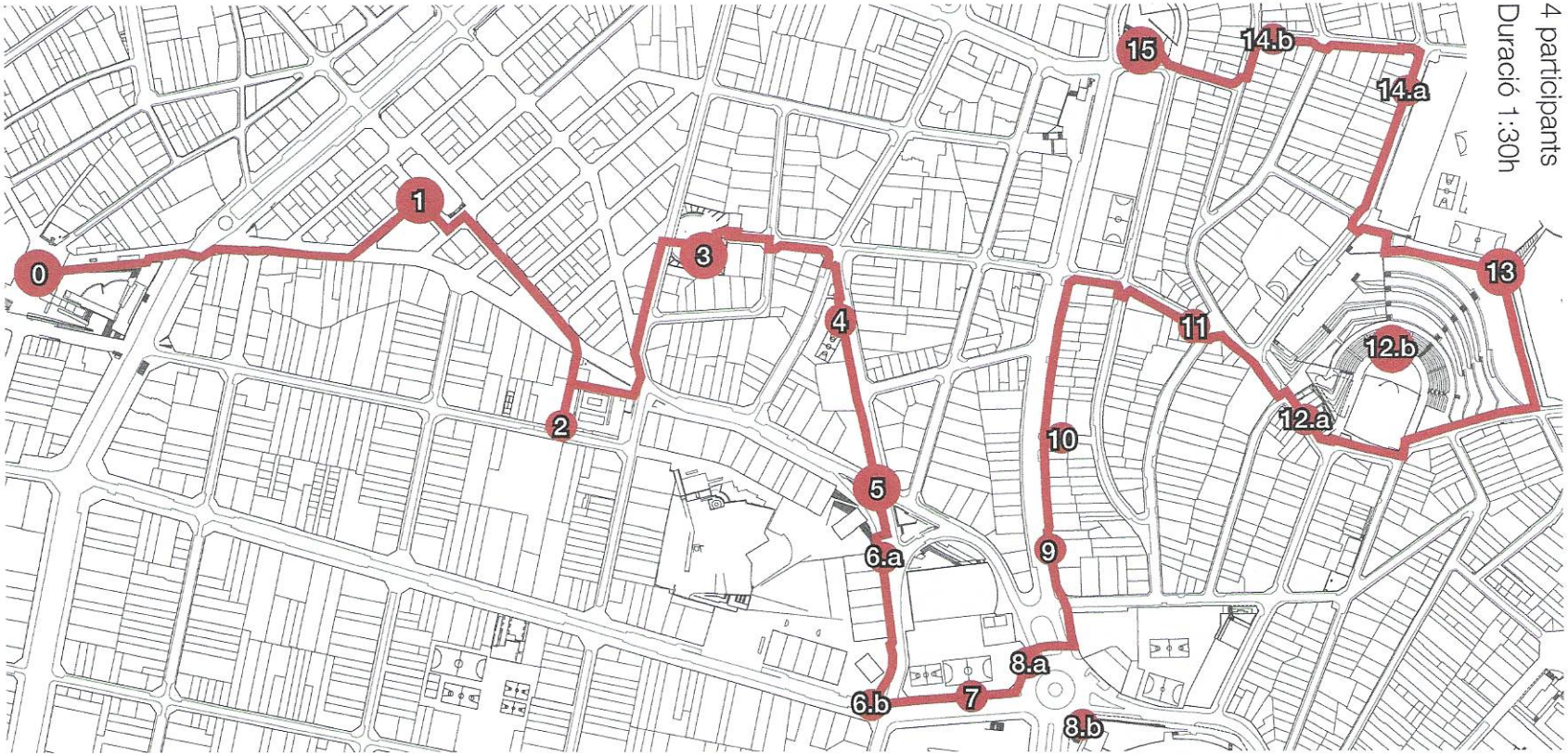
Hi ha opinions diverses en quant a la representativitat equitativa entre homes i dones en la nomenclatura dels carrers. Mentes algunes dones es mostraven satisfetes amb el compromís que va fer l'Ajuntament de que tot nou espai públic tindria nom de dona, altres es mostren la seva inconformitat argumentant que de 12 espais nous a la ciutat, només 5 van tenir nom de dona.

Entre les participants, s'aprecia un gran sentiment de pertinença i un gran orgull de viure a Santa Coloma.

R2. Can Mariner i Santa Rosa

4 participants

Duració 1:30h



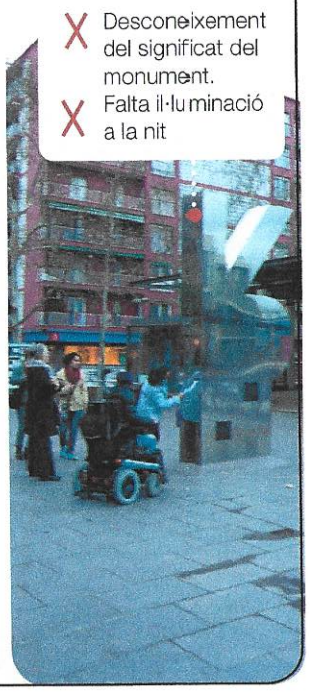
0 Plaça de la Vila
1 Mercat Sagarra
2 Plaça de Catalunya
3 Plaça Xavier Valls
4 Escola Sant Just
5 Carrer Mossèn Jacint Verdaguer
6 Avinguda de la Generalitat amb Massèn Jacint Verdaguer
7 Avinguda Santa Coloma
8 Can Peixauet
9 Avinguda del Banús
10 Passatge Xiprers
11 Carrer de Rosselles amb Sant Andreu
12 Parc dels Pins
13 Carrer del Montuniol
14 Carrer dels Pirineus amb Núria
15 Santa Rosa

equal saree

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

1 Mercat Sagarra

2 Plaça Catalunya



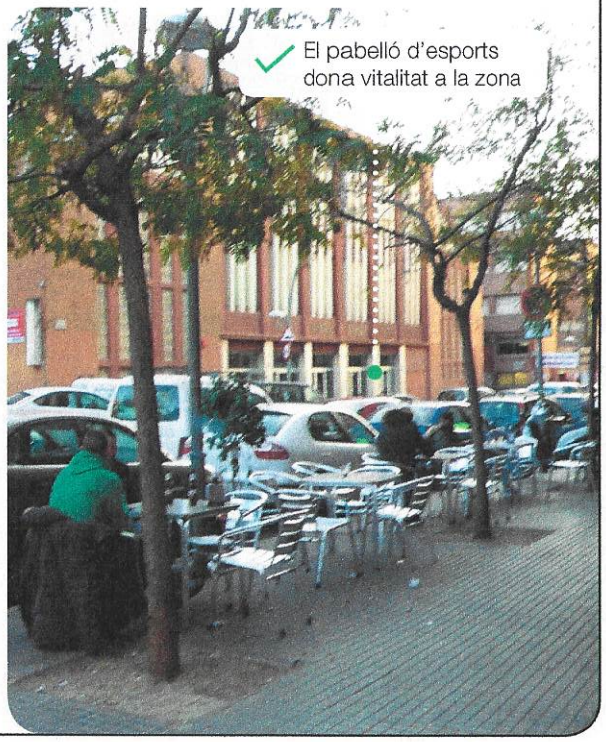
AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

3 Plaça Xavier Valls

4 Escola Sant Just

5 Carrer Mossèn Jacint Verdaguer

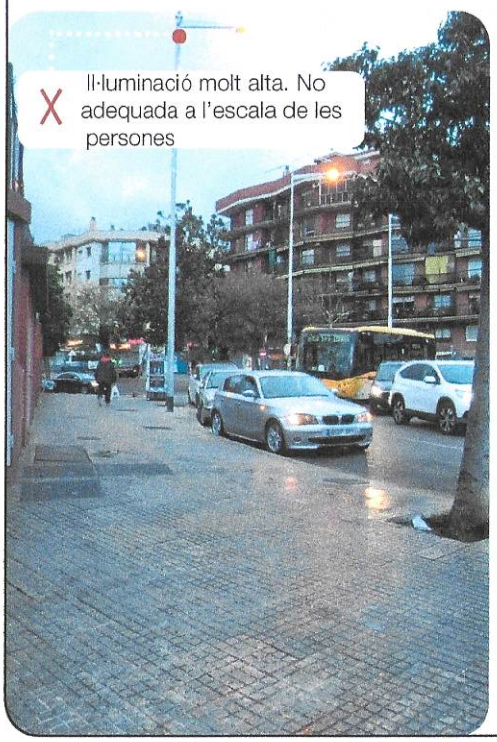
6 Avinguda de la Generalitat amb Carrer Mossèn Jacint Verdaguer

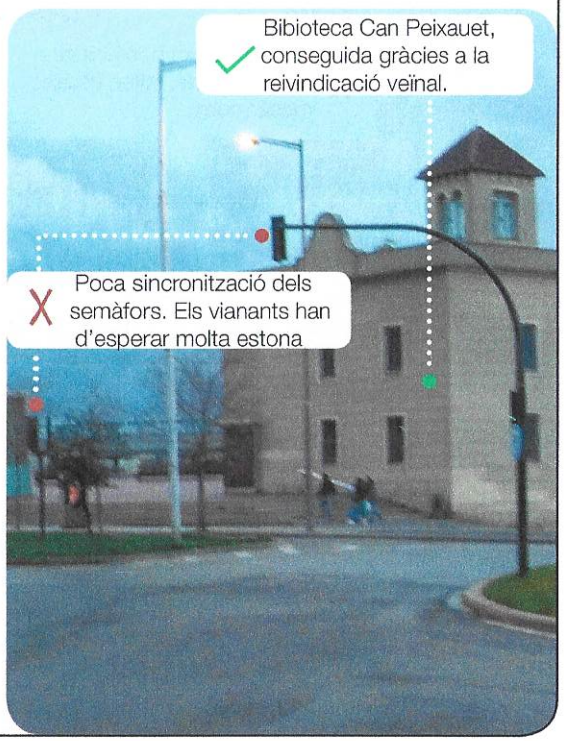


AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

7 Avinguda Santa Coloma

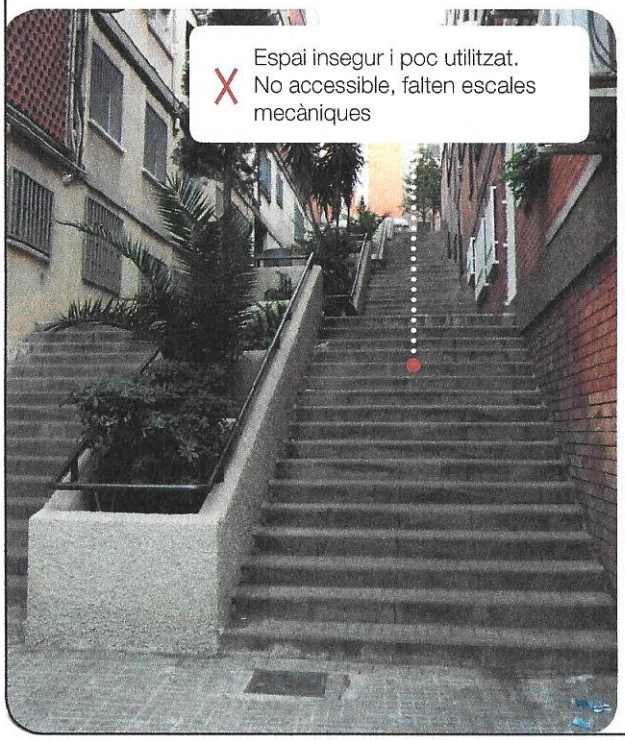
8 Rotonda Can Peixauet





9 Avinguda dels Banús

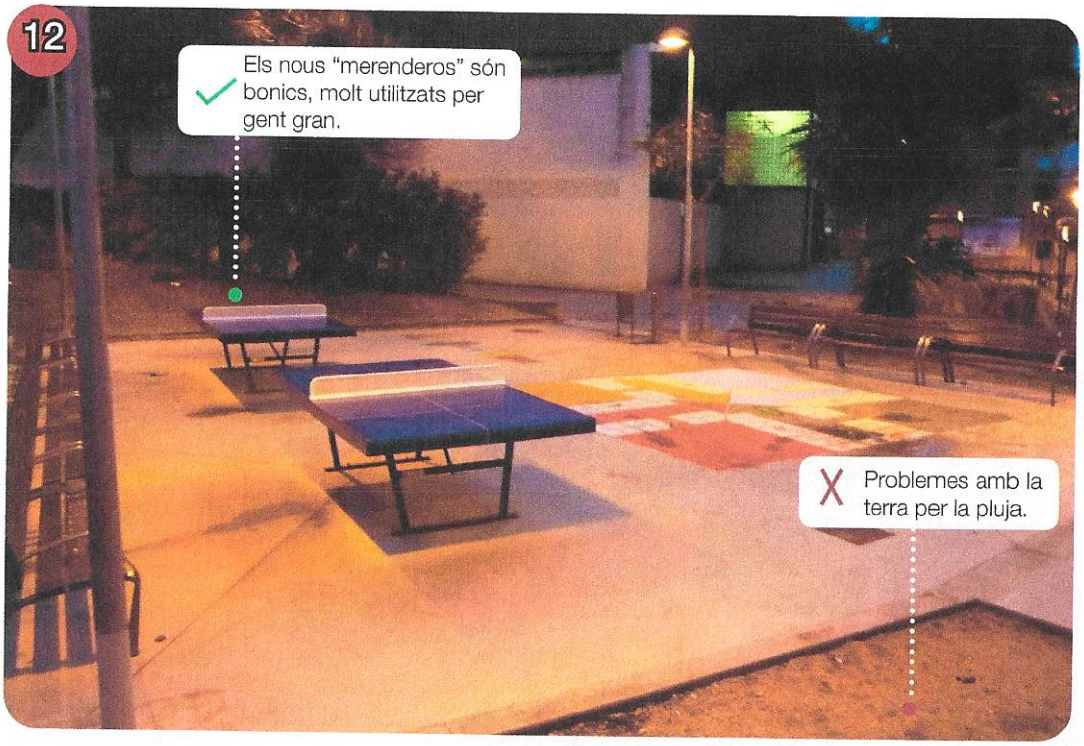
10 Passatge Xiprers



AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

11 Carrer de les Roselles amb Carrer Sant Andreu

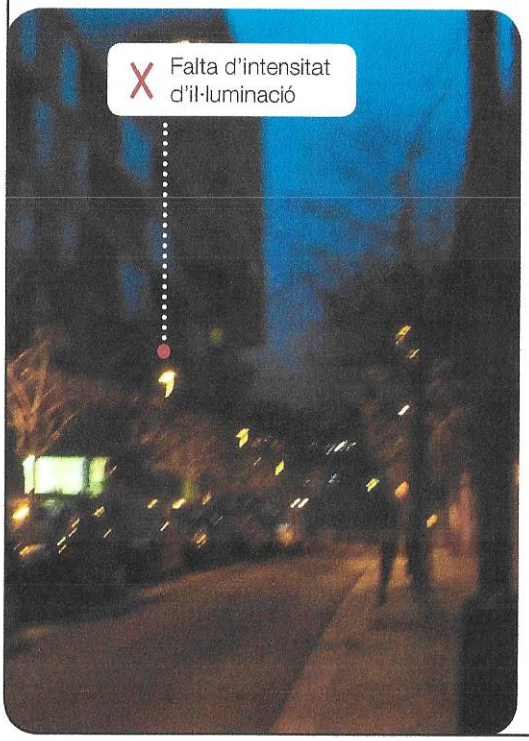
12 Parc dels pins

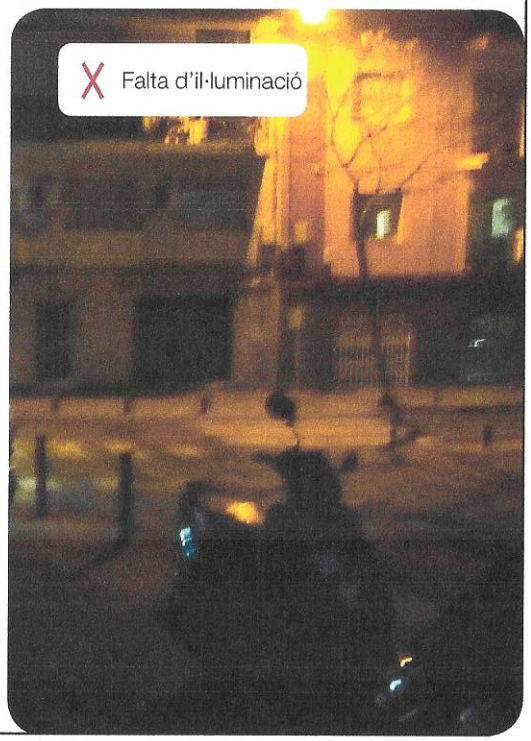


13 Carrer de Monturiol

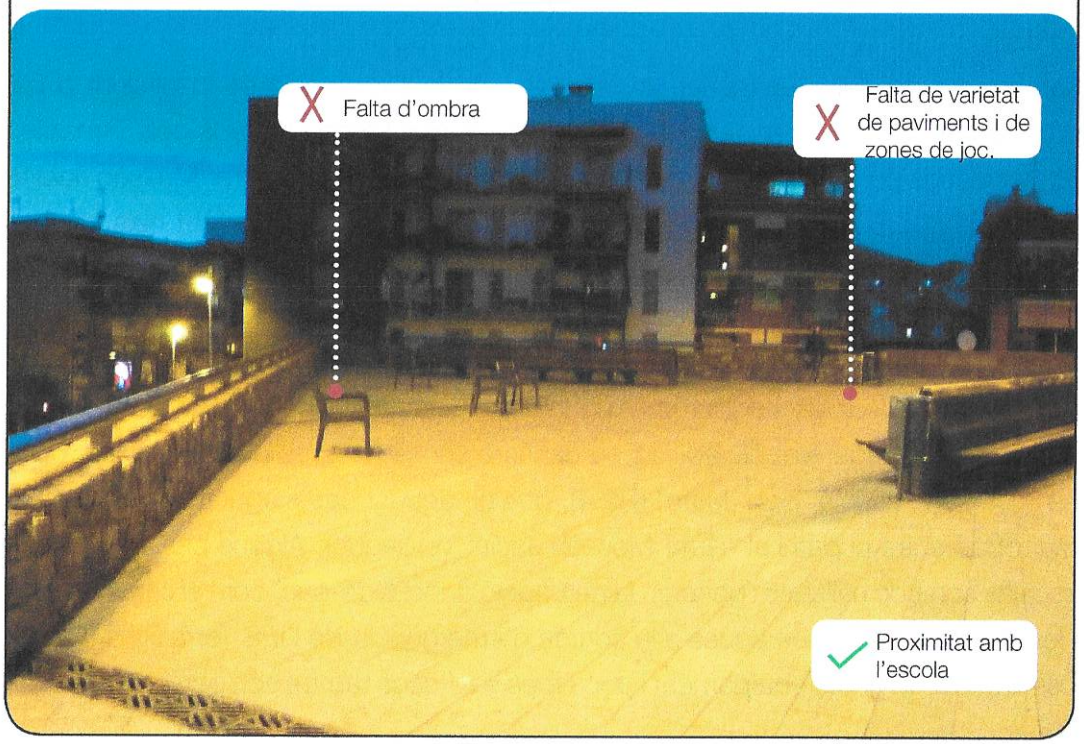
AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

14 Carrer dels Pirineus amb Carrer de Núria





15 Santa Rosa



· AUTONOMIA

Accessibilitat

En diversos punts del recorregut trobem problemes amb les voreres. En general són problemes relacionats amb l'amplada, que és insuficient, i la presència d'obstacles (fanals i arbres mal ubicats o desnivells). A això es suma l'aparcament de vehicles a ambdues bandes dels carrers (carrer Mossèn Jacint Verdaguer, veure **R2.5**), aparcats en doble fila (Avinguda Santa Coloma, veure **R2.7**) o que ocupen gran part de la vorera (carrer de les Roselles amb carrer Sant Andreu, veure **R2.11**). El relleu de Santa Coloma dificulta la mobilitat i, tot i que s'han fet diverses intervencions per millorar l'accessibilitat encara hi ha alguns punts no accessibles. Per exemple, el passatge Xiprers (**R2.10**), que no compta amb rampes, ascensor o escales mecàniques. El pont sobre el carrer Jacint Verdaguer (**R2.5**), tot i tenir una rampa, acaba amb un tram d'escales. En alguns carrers amb molta pendent, com Àngel Guimerà, les voreres rellisquen i han provocat accidents. En general, les entrades als comerços i a alguns edificis d'habitatges no són accessibles. Aquests fets provoquen problemes específics a les persones grans, que poden ensopegar-se o relliscar-se, a les persones cuidadores, que van amb cotxet o carret de la compra, i a les persones amb mobilitat reduïda.

Seguretat

Un dels factors que més influeix en la percepció d'inseguretat de les persones participants és la manca il·luminació al llarg del recorregut. Tot i que es veu un nombre suficient de lluminàries, la intensitat de la il·luminació és insuficient o bé no estan enfocades adequadament per donar llum a l'àrea utilitzada pels vianants. Alguns casos paradigmàtics són la plaça Catalunya (**R2.2**), el carrer Mossèn Jacint Verdaguer (**R2.5**), especialment la zona del pont, i la zona al voltant dels carrers Pirineus i Núria. El parc dels Pins (**R2.12**), també està poc il·luminat i a això es suma el fet de ser un espai infrautilitzat i amb barreres visuals, com l'edifici del pavelló d'esports, que talla la continuïtat visual de l'espai i no permet la visibilitat entre l'interior i l'exterior de l'edifici en ninguna de les seves façanes. També generen percepció d'inseguretat els edificis en desús o sense ús a les plantes baixes, com és el cas de l'escola "San Justo" (**R2.4**), que en aquest cas s'aguditza per un gran mur opac entre el pati i el carrer Mossèn Jacint Verdaguer. Alguns passatges amb escales són poc utilitzats i generen la percepció de "cul-de-sac" com el carrer xiprers i les escales que donen accés a la sortida d'emergència de l'IES Terra Roja (**R2.5**). Les àrees amb grans equipament i poca mescla d'usos també són percebudes com

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

a insegures i s'evita passar-hi per les nits (Avinguda Santa Coloma i Can Peixauet, **R2.7 i R2.8**). En canvi, la percepció de seguretat a la zona propera al metro de Santa Rosa ha millorat a partir de la instal·lació de la comissaria de policia. Pel que fa a la seguretat vial, a la corba de l'avinguda de la Generalitat a l'altura del pavelló d'esports, falta visibilitat per als vianants.

· CONCILIACIÓ

Cura, proximitat i barreja d'usos

Al ser una ciutat compacta, trobem que en general tots els barris disposen de comerços i espais de relació, cosa que beneficia la conciliació de les tasques quotidianes reproductives amb les personals. Un factor molt positiu és que molts espais de relació, com parcs i places, es troben propers a escoles o a un CAP, com per exemple la plaça Catalunya o els jardins de Santa Rosa. Una cosa que moltes persones cuidadores troben a faltar és un servei de ludoteca al mercat o en la zona propera, ja que aquest és un servei que es dona en altres grans superfícies comercials. Troben que això beneficiaria tant a les persones cuidadores que han d'anar a fer la compra com a la revitalització de les parades mercat. També es troben a faltar més lavabos públics als parcs i a les places, que actualment només s'hi troben a la plaça de la Vila. Els horaris dels serveis públics també són importants a l'hora de conciliar la vida personal, familiar i laboral. Les persones joves i universitàries es queixen que l'horari de les biblioteques és insuficient i que no s'adapta a les èpoques d'exàmens. Pel que fa al punt verd, l'horari és molt limitat i no facilita el seu ús a les persones que tenen responsabilitats de cura o laborals (**R2.13**). La seva ubicació, allunyada del transport públic i en una zona no adaptada per la mobilitat de totes les persones tampoc en fomenta l'ús.

· RELACIÓ

Diversitat i vitalitat

Generalment, es valora positivament l'àrea de vianants al voltant del mercat Sagarra, (**R2.1**) especialment en el cas del carrer de Sant Ramon, que dóna accés a l'escola. Els bancs i l'arbrat contribueixen a constituir aquell carrer com un espai de relació per les persones que esperen l'entrada o la sortida de les criatures. L'avinguda de Santa Coloma es considera un espai que ha millorat recentment, cada cop amb més vitalitat, deguda a l'augment dels comerços i a un major nombre de persones que la transiten. Destaquen el conflicte dels jocs amb pilota, una activitat

molt invasiva amb les altres persones que utilitzen els espais i la manca d'espais adequats per als adolescents. En aquest sentit es valoraria positivament una major diversitat de paviments i jocs adequats a una major franja d'edats a les places i els parcs, especialment al nou espai sobre el metro Santa Rosa (**R2.15**).

· GESTIÓ

Mobilitat

La gent que ha participat, es mostra satisfeta de poder realitzar els seus desplaçaments quotidians a peu. La mida de la ciutat i la seva compacitat urbana ho permeten. De totes maneres, es detecten alguns problemes relacionats amb la mobilitat a peu. Tot i que s'han fet molts esforços per millorar la "mobilitat vertical" en els barris que tenen més pendent, a través d'escales mecàniques i d'ascensors, encara hi ha molts carrers on la pendent és molt elevada i dificulta l'accés. De la zona que hem recorregut destaquen el passatge Xiprers, el carrer Àngel Guimerà, el carrer de les Roselles i el parc dels Pins. També es queixen que moltes voreres que s'han ampliat ara es troben envaïdes per les terrasses dels bars.

Carrils bici

Els veïns i les veïnes de Santa Coloma troben a faltar més carrils bicicleta. Els que hi ha actualment són insuficients per poder desplaçar-se amb seguretat. Es proposen bicicletes de gestió pública, sobretot al centre i Can Mariner que és una zona més plana. També troben a faltar aparcaments per a bicicletes arreu del municipi.

Transport públic

Les parades de bus urbà són un tema del que es parla al llarg del recorregut. Les veïnes valoren positivament les parades amb marquesina i informació del servei, com la que es troba a avinguda Santa Coloma, vora la rotonda de Can Peixauet. Tot i així, encara hi ha moltes parades que no són així. Una especialment conflictiva és la del carrer de Sant Andreu (**R2.11**).

· REPRESENTATIVITAT

Visibilitat

Al llarg del recorregut no hem passat per cap carrer ni plaça dedicat a una dona, excepte els jardins de Santa Rosa. Sovint els carrers de les nostres ciutats es dediquen a personatges que han fet contribucions significatives a la societat però,

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

normalment, representen personalitats masculines. Les poques representacions femenines fan referència a Verges o Santes. El monument de la plaça Catalunya és obra d'una artista però cap de les persones participants als diferents tallers coneixia què representa aquest monument ni qui n'era l'autora.

Representació simbòlica

La biblioteca de Can Peixauet és un referent de la lluita veïnal a Santa Coloma. Totes les persones participants la destaquen com una victòria de la ciutadania i reivindiquen que s'hagi conservat la imatge arquitectònica de l'edifici que hi havia anteriorment.

4. Propostes de millora

Durant la tercera sessió de treball es van buscar col·lectivament propostes de millora per a diferents espais de Santa Coloma, centrant-nos en aquells punts que tenien més necessitats o oferien majors possibilitats de millora. Totes les propostes s'han elaborat a partir del treball conjunt amb les veïnes participants al taller.

4.1 Línies generals d'actuació

Habilitar àrees de joc amb pilota

La configuració dels espais pot influir en els conflictes deguts a situacions de jerarquia o desigualtat. A Santa Coloma s'ha detectat que jugar a la pilota és una activitat que pot resultar invasiva sobre la resta d'activitats que tenen lloc a determinats espais. Alguns dels espais on es dóna aquesta situació són la plaça Ferran de Sagarra, la plaça de la Vila i la plaça de l'Olimp. Aquí es proposen diferents solucions que no requereixen la prohibició de jugar a la pilota. En primer lloc, es poden habilitar espais específics per al joc amb pilotes, amb xarxes o límits que impedeixin que la pilota traspassi, envaint els espais adjacents. També és important ubicar aquestes zones de joc amb pilota o d'altres jocs motrius d'alta intensitat que puguin resultar invasius en zones considerades perifèriques, de manera que no interrompin el pas a altres zones de la plaça o zona de jocs, cap al carrer o cap als habitatges o equipaments. Als espais que siguin massa petits per poder oferir àrees separades es recomana indicar mitjançant senyalització vertical la zona més propera habilitada per al joc amb pilota.

Potenciar la diversitat de jocs i la convivència

Les veïnes de Santa Coloma, sobretot les que tenen criatures petites al seu càrrec, troben a faltar major diversitat d'espais i elements als llocs de trobada de la ciutat. Especialment a les places que tenen la major part del paviment dur i pocs elements de joc o d'ombra com, per exemple, la nova plaça sobre l'estació de metro de Santa Rosa. Si volem potenciar la diversitat d'activitats, entre elles el joc simbòlic i les activitats motrius de baixa intensitat, haurem de dissenyar espais preferiblement amb paviments tous i amb textures com graveta, sorra o herba. També pot ajudar a delimitar àrees amb activitats diverses configurar l'espai amb desnivells, diferents alçades, textures i colors i crear zones recollides. Un bon exemple d'espai de joc divers és la plaça Abat Escarré, dividida en dos espais a través dels diferents paviments (tous i durs) i desnivells. La presència diversa de vegetació i els llocs per seure, fomenten el confort de les persones cuidadores.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

A nivell de gestió, es proposa incorporar a les places o parcs la figura dels monitors o monitores que actualment dinamitzen els espais d'esbarjo de les escoles quan estan oberts fora de l'horari escolar ("Pati obert"). El paper d'aquests agents seria fomentar la diversitat de jocs entre les nenes i els nens, mediar per facilitar la convivència entre les diferents persones que utilitzen els espais i potenciar noves activitats entre els i les adolescents.

Evitar racons i espais residuals o mal il·luminats

Les veïnes de Santa Coloma perceben com a insegurs els espais poc il·luminats, amb racons o aquells que tenen poca activitat i poca diversitat de persones usuàries. El recorregut R1, en general, és en la seva totalitat percebut com a segur i està ben il·luminat. El punt més problemàtic és el passatge Dalt de Ciutadella, descrit anteriorment. Tanmateix, en el recorregut R2, s'identifiquen diversos punts o àrees fosques. Proposen augmentar la intensitat de la il·luminació a la plaça Catalunya, el parc dels Pins i l'àrea entre aquest i el metro Santa Rosa, especialment al carrer de Núria, que està molt fosc. L'espai al voltant del centre cívic de Can Mariner també es percep com a insegur, sobretot l'espai estret que queda darrere de l'edifici i també la zona de la rampa cap al carrer de les Roselles. La remodelació de l'espai que s'està portant a terme actualment hauria de tenir en compte aquestes qüestions. Per últim, el parc dels Pins és un espai d'oportunitat que actualment està infrautilitzat. L'espai té una percepció molt negativa per part de la ciutadania, que l'utilitza poc i el considera insegur. Es proposa dinamitzar aquest espai mitjançant la programació d'esdeveniments que puguin ser multitudinaris com festes, concerts, o altres activitats a l'aire lliure.

D'altra banda, s'han d'evitar els retranquejos pronunciats en les plantes baixes dels edificis, com els que provoquen els accessos als habitatges, sortides de pàrquing o altres. Aquests retranquejos generen inseguretat degut a la falta de control visual, sobretot quan no estan correctament il·luminats. Un recurs per controlar aquesta casuística, podria ser la d'elaborar o disposar d'un manual de recomanacions per al disseny de les plantes baixes dels edificis quan estan en contacte amb l'espai públic. Aquest manual, podria servir tant als equips de disseny com als tècnics i tècniques de l'Ajuntament a l'hora de revisar els projectes.

Facilitar les cures i el manteniment de la vida

Anar a comprar amb criatures resulta incòmode tant per les persones cuidadores com per els propis nens i nenes. Les veïnes participants al taller proposen l'oferta d'un servei públic de ludoteca en les proximitats del mercat Sagarra. El lloc és propici, ja que es troba a una zona de vianants i, als voltants, hi ha diferents comerços i serveis públics (diverses escoles i el CAP Can Mariner). Aquesta iniciativa es podria extendre a altres zones del municipi que disposin de mercat. A nivell de gestió, es proposa la contractació d'una o un professional responsable que pugui tenir al seu càrrec persones en conveni de pràctiques de formacions relacionades amb l'educació. També consideren que és important incorporar un major nombre de serveis públics (WC) a les places i els parcs més utilitzats. Un punt que s'ha identificat com a possible per la instal·lació d'un WC públic és vora el punt verd del parc dels Pins. També es proposa ampliar l'horari del punt verd per que les persones que treballen o tenen responsabilitats de cura el puguin fer servir amb facilitat.

Garantir l'accessibilitat a tots els barris

Tot i que s'han fet molts esforços per millorar la "mobilitat vertical" en els barris que tenen més pendent, a través d'escales mecàniques i d'ascensors, encara hi ha molts carrers on la pendent és molt elevada i dificulta l'accés. Falten escales mecàniques en diversos punts del barri de Santa Rosa i en molts punts trobem escales mecàniques de pujada però no de baixada. A això es suma el fet que les voreres rellisquen en alguns punts o que són massa estretes per permetre el pas d'una cadira de rodes o d'un cotxet. També trobem obstacles a les voreres com desnivells, arbres, postes de la llum, o petits forats per la falta de manteniment. Quan tenim carrers massa estrets per poder tenir voreres amb amplada suficient podem anivellar-les amb l'espai per a vehicles i donar prioritat als vianants. En el cas de carrers una mica més amples, quan el fet de permetre l'aparcament de vehicles impedeix donar amplada suficient a les voreres, aquest s'hauria de fer només a un dels costats del carrer de manera que almenys una de les voreres pugui tenir amplada suficient per considerar-se accessible i que la ubicació de mobiliari urbà, com fanals, papereres, arbres o altres no dificulti el pas.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

4.2 Exemples pràctics

Condicionament de l'espai de descans al carrer de la Mercè

La ubicació del banc a l'inici del carrer de la Mercè va suposar un triomf per la reivindicació veïnal. Els veïns i veïnes, el van estar reclamant durant molt de temps, per tal de garantir el repòs de les persones grans quan tornaven del mercat Sagarra cap a casa seva, carrer amunt. Tot i aconseguir-ho, es poden fer petits canvis que millorarien considerablement l'estada en aquest espai. La primera d'elles, dotar-lo d'un arbre per generar ombra, preferiblement de fulla caduca, d'aquesta manera s'aprofiten els rajos de sol els mesos d'hivern i ens protegim durant l'estiu. Les veïnes consideren important també la ubicació d'una paperera i eliminar o reubicar el pal d'electricitat de la cantonada, ja que dificulta el desplaçament normal de les persones que van per la vorera.

L'obertura a la ciutadania del solar contigu dóna moltes possibilitats d'ús. A algunes de les participants els hi agradaria utilitzar-lo com a hort urbà, a altres com a espai de joc per als seus néts i nétes i també com a espai lúdic per a les associacions del barri.

Augment de la percepció de seguretat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer

El carrer Mossèn Jacint Verdaguer és un espai que no resulta agradable per a cap de les participants al taller. Consideren que és un carrer que genera percepció d'inseguretat i eviten passar per allà a la nit. S'identifiquen tres aspectes principalment problemàtics: la il·luminació insuficient, els murs opacs i la falta d'ús a les plantes baixes i les voreres massa estretes que no permeten el pas d'una cadira de rodes o un cotxet. Es proposen 3 àmbits d'actuació:

Il·luminació: afegir lluminàries sota el túnel, per garantir una il·luminació uniforme. Al llarg del carrer, pensar estratègies per aconseguir una il·luminació adequada, ja que les lluminàries actualment situades a les façanes dels edificis no donen llum a tota la secció del carrer.

Tractament dels murs: convocar artistes joves o locals per decorar els murs amb murals. Es recomana que els murals donin una visió apoderada de les dones o les persones que no compleixen el model de masculinitat hegemònic. Substituir el mur del pati de l'antiga escola "San Justo" per una tanca o parament permeable permeti la visibilitat entre l'escola i el carrer.

Ampliació d'una de les voreres: Prohibir l'aparcament de vehicles a una de les bandes del carrer i aprofitar l'espai actualment ocupat per cotxes aparcats per al pas de vianants.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

5. Recomanacions per una ciutat inclusiva

A continuació proposem unes recomanacions que puguin servir per millorar l'entorn urbà de Santa Coloma i millorar la vida quotidiana de la ciutadania.

· AUTONOMIA

L'autonomia permet a les persones desplaçar-se per la ciutat amb llibertat independentment de les seves característiques físiques. La població de Santa Coloma es desplaça majoritàriament a peu i fa un ús intensiu de la ciutat. S'hauria de millorar la infraestructura que facilita els desplaçaments a peu. Ampliar les voreres, facilitar la pujada i baixada d'aquestes mitjançant rampes o, anivellar-les al carrer, evitar els obstacles, situar rampes, ascensors i/o escales mecàniques per salvar els desnivells i els pendents massa pronunciats o situar bancs a les voreres per poder descansar entre els diferents punts del recorregut fomenta l'autonomia de les persones grans o amb mobilitat reduida i facilita els recorreguts de les persones cuidadores així com mares o pares que utilitzen cotxets infantils.

S'ha detectat que que els centres educatius són els que generen un major nombre de desplaçaments interns a Santa Coloma ocupant gran part del temps en les activitats quotidianes. La creació de camins escolars de suport a la mobilitat a peu de les criatures fomenta l'autonomia dels més joves a la vegada que suposa més temps lliure per les persones cuidadores.

Pel que fa a la percepció de seguretat, les zones identificades com a insegures són aquelles amb poca diversitat d'usos o que estan infrautilitzades, les àrees amb poca il.luminació i amb falta de manteniment o aquelles que estan dominades per grups específics, fet que fa que la resta de persones es trobin incòmodes al passar per aquell punt. Per evitar l'estigmatització de determinades zones, com algunes parts del barri de Santa Rosa, es poden proposar activitats als espais públics que fomentin la participació de persones diverses i un ús més intensiu d'aquestes àrees (per exemple, activitats festives, familiars o per a criatures). També és important que les lluminàries siguin adequades per tenir una bona il·luminació i que no hi hagi elements que puguin obstaculitzar la llum, com determinats tipus de vegetació.

Les façanes cegues o els retranquejos generen sensació d'inseguretat, per una manca de comunicació visual entre el carrer i el que hi ha darrere dels mur i per una manca de control visual. Un altre aspecte a treballar seria la seguretat a els grans espais verds del municipi: la vora del riu, el parc de la Bastida o el parc de Can Zam, que són percebuts com a insegurs sobretot pels adolescents.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

· **CONCILIACIÓ**

Les característiques urbanes de Santa Coloma, la seva compacticitat i barreja d'usos, faciliten la conciliació de la vida laboral, familiar i personal. No obstant, les persones cuidadores, que en el cas de Santa Coloma són majoritàriament dones, pràcticament no disposen de temps lliure per destinar-lo a activitats de desenvolupament personal. Disposar de serveis de guarderia o ludoteca en biblioteques, centres d'estudis com la EOI o la UNED, mercats i àrees comercials o altres centres de lleure o activitats per a adults, facilita la conciliació de la vida familiar amb la personal i permet el desenvolupament personal i la disminució de la càrrega de treball de les persones cuidadores. Com un punt a destacar, es detecta com un problema la dificultat d'accés amb transport públic als hospitals més propers.

· **GESTIÓ**

Tot i que la major part dels recorreguts quotidians a Santa Coloma poden realitzar-se a peu, la ciutadania troba a faltar una major eficiència del transport públic interurbà i la connexió amb els equipaments propis de l'escala de ciutat, com hospitals i la universitat. Es recomana tenir en compte els horaris i els desplaçaments més requerits per la ciutadania i augmentar la freqüència d'aquestes línies. També és important disposar d'una amplia franja horària de transport públic, especialment per les persones que necessiten desplaçar-se en horari nocturn.

La congestió del trànsit i els problemes d'aparcament són una qüestió que preocupa als veïns i a les veïnes. Potenciar l'ús de la bicicleta per trajectes de mitjana distància podria ser part de la solució. Es proposa augmentar la xarxa de carrils bici, prioritzant els eixos que concentren major nombre de desplaçaments i oferir un sistema públic de bicicletes, especialment a la zona més plana del centre, que permetria descongestionar el centre de vehicles motoritzats.

· **RELACIÓ**

Constatem que els veïns i les veïnes de Santa Coloma estan satisfetes dels espais públics dels que gaudeix la ciutat. Un punt fort és la bona ubicació d'aquests en relació als equipaments i serveis. En aquest sentit s'hauria de prestar atenció a la connexió entre aquests i els equipaments, en referència a l'adequació de la ubicació dels passos de vianants i el temps per creuar, la visibilitat als encreuaments, la regulació del trànsit, etc. També es podrien millorar incorporant lavabos públics en els parcs i les places i augmentant el nombre de bancs, sobretot a aquells espais que fan servir persones que tenen cura de criatures o gent gran.

· **REPRESENTATIVITAT**

La manca de reconeixement i visibilitat en els espai públics de la ciutat, tant de les persones que han format part del passat com de les que formen part del seu present, i en especial de les dones (que han estat majoritàriament invisibilitzades en la memòria històrica i quotidiana), impedeix construir una ciutat més igualitària i justa. Per a solucionar aquesta manca de representativitat s'han de posar en pràctica estratègies de visibilitat de les dones a l'espai públic i establir formes de govern que incloguin la ciutadania activa i que comptin amb la presència de les dones en els processos de participació pública.

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET
SECRETARIA

6. Conclusions

Participació

La participació ha estat satisfactòria a totes les sessions de treball, tot i que ha anat disminuint al llarg de les sessions. Moltes de les persones participants han assistit a totes les sessions. Ha estat positiu organitzar el treball en sessions relativament curtes (2 hores en dies laborals, 2,5 hores en cap de setmana), fora de l'horari laboral i oferir servei de ludoteca en les sessions realitzades en espais tancats. La participació ha sigut diversa, incloent dones d'edats molt variades (d'entre aproximadament 20 a 70 anys) i amb situacions vitals diferents (estudiants, mares, dones grans, dones amb mobilitat reduïda). De cara a futures activitats participatives es podria passar una petita enquesta final sobre la conveniència dels horaris i el desenvolupament de les sessions.

En el cas que participin a les activitats persones amb un càrrec polític es recomana que aquestes romanguin en un rol principalment d'escolta. Si a les activitats apareixen qüestions o es fan demandes sobre serveis o estructures que ja funcionen o que s'estan posant en marxa des de l'administració, avaluar el funcionament dels serveis o les estructures existents o repensar les estratègies de difusió i comunicació entre l'administració i la ciutadania en el cas que es detecti desconeixement sobre les noves propostes de canvi.

Contingut

L'activitat "La ciutat amb perspectiva de gènere" ha servit, en primer lloc, per apropar l'urbanisme a la ciutadania a través de la participació directa i la introducció de conceptes bàsics de l'urbanisme amb perspectiva de gènere. En segon lloc, les diferents sessions han permès identificar les problemàtiques urbanes que intervenen en el desenvolupament de la vida quotidiana, definir algunes línies de treball per a la millora de les estructures existents, tant a nivell de disseny com de gestió, i identificar i treballar sobre els punts especialment conflictius. De cara a implementar futures propostes de millora, es recomana treballar a partir de la participació en àrees concretes, implicant a associacions, entitats i a persones que visquin, treballin o utilitzin la zona. Es recomana pactar els temps i les formes del procés prèviament amb la ciutadania per a garantir la participació i implicació activa de la major quantitat i diversitat de veïnes i veïns possible.