

Pla de Mobilitat Urbana de Santa Coloma de Gramenet

Novembre 2015



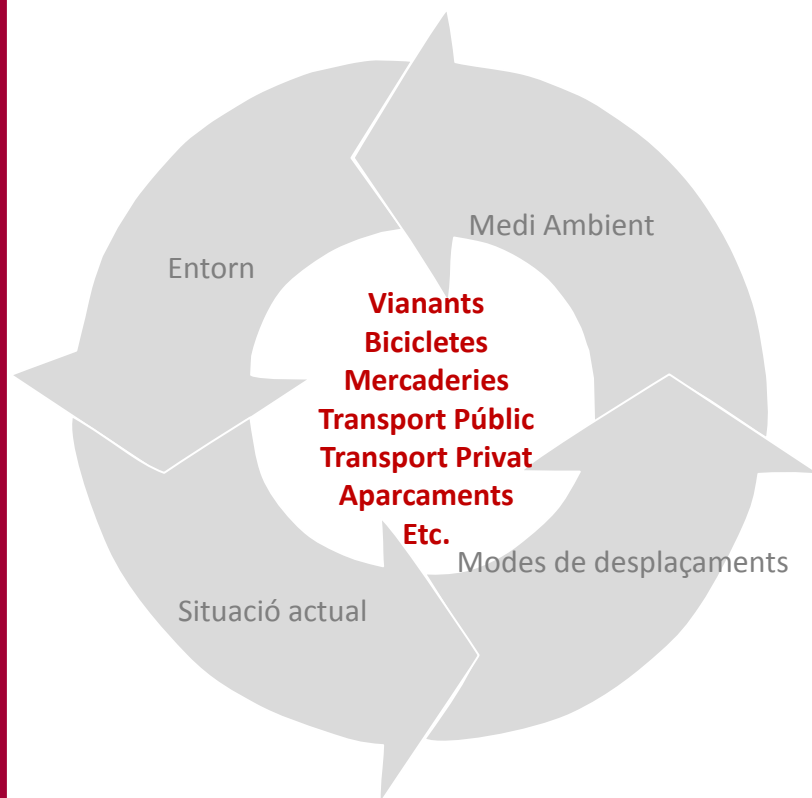
Redacció:

Direcció:

- 1. Objectius**
- 2. Procés metodològic i cronograma**
- 3. Resum diagnosi del Pla: tècnica i participada**
- 4. Objectius del Pla**
- 5. Conjunt de propostes**

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

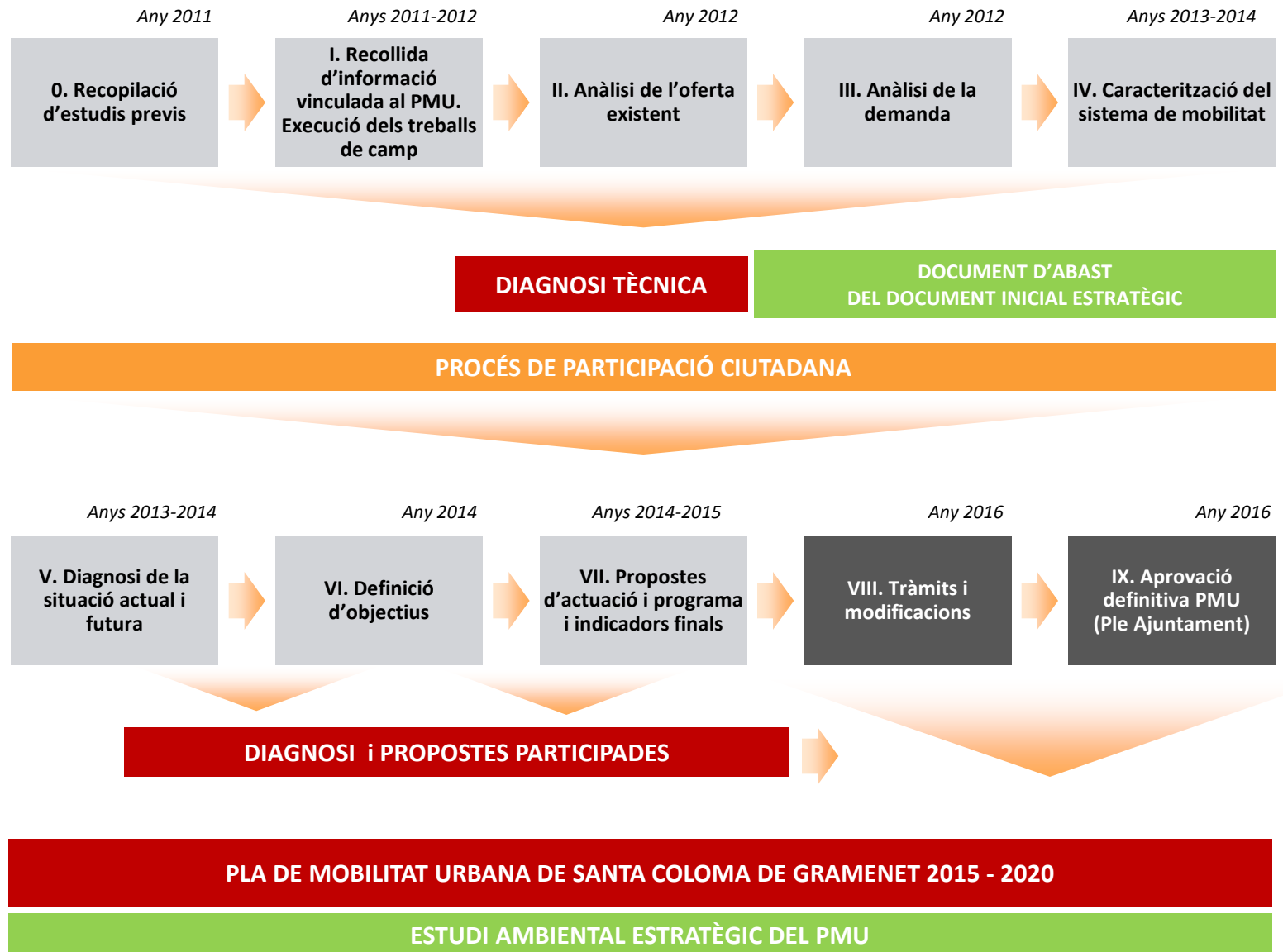
El PMU articula un servei a la ciutadania i una gestió de la mobilitat municipal



Recordem

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

2. Metodologia i Cronograma: Estat del PMU de Santa Coloma de G.



3. Diagnosi del Pla

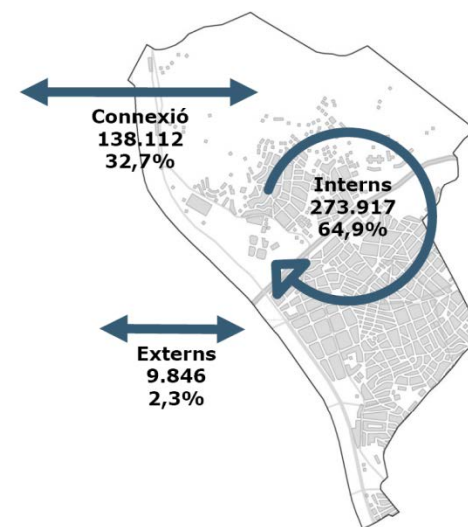
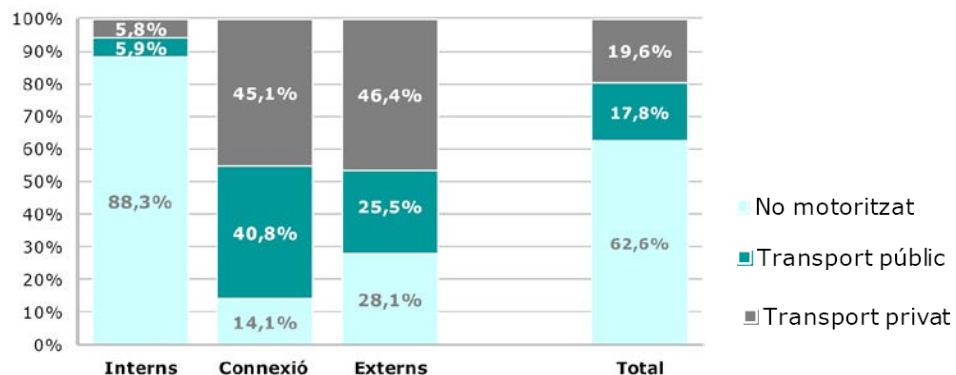


CONCLUSIONS DIAGNOSI

3. Diagnosi del Pla

Anàlisi dels desplaçaments. Mobilitat urbana

- Els residents de Santa Coloma de Gramenet realitzen gairebé **422.000 desplaçaments/dia**.



Total desplaçaments: 421.875

Anàlisi de les xarxes de transport

	Punts febles	Punts forts
Vianants	• Pendents elevats en alguns barris. • Voreres amb amplades útils inferiors a 0,90m. • Elevada indisciplina en l'aparcament.	• Elevat nombre de desplaçaments a peu. • Execució d'obres de pacificació. • Existència d'elements mecànics.
Ciclistes	• Falta infraestructura. • Topografia complicada en algunes connexions entre barris i amb els municipis de l'entorn. • Ús baix de la bicicleta (0,2% desplaç. interns) • Pocs aparcaments per a bicicletes.	• Municipi compacte i forma un continu urbà. • Punts d'atracció situats a una distància accessible. • Accés a la principal xarxa interurbana de bicicletes de l'àrea metropolitana: la ronda verda i una connexió amb el Parc de la Serralada de Marina. • Tasques de pacificació (carrers compartits).

3. Diagnosi del Pla

Anàlisi de les xarxes de transport

	Punts febles	Punts forts
Transport públic	• Falta de connexions rectes i ràpides dificulten l'optimització dels serveis. • Elevada indisciplina en l'aparcament i la C/D redueixen les v. comercials i l'accessibilitat. • Carrils estrets amb poc marge de maniobra. • Parades i trams amb conflictes. • Informació es pot millorar (mapes sectorials, actualització...). • Falta de serveis radials competitius i amb una bona freqüència amb els municipis veïns.  	• Bona cobertura ferroviària i de la xarxa de bus • Intervals de pas del bus són relativament curts: 20 min. o menys els diürns i 20 min. els nocturns. • Tots els vehicles de bus i estacions de metro adaptats a PMR. • Dos trams de carril bus a l'av. Francesc Macià i a la Rbla. del Fondo. • Estacions de metro, com Can Zam i Singuerlín, estan connectades a elements mecànics per als vianants.  
Vehicle privat	• Xarxa viària interna irregular i amb una baixa ràtio d'espai viari en relació a la població . • Problemes de visibilitat a les cruïlles i als carrers amb aparcament en bateria. • Poques zones 30. • Senyals verticals en mal estat i falta de senyalització d'orientació en alguns barris.	• Ciutat més poc motoritzada del Barcelonès amb 450 vehicles/1.000 habitants. • Només el 6% dels desplaçaments interns es realitzen en vehicle privat. • L'elevada densitat provoca baixes velocitats a la xarxa principal. • Bona connectivitat cap a l'exterior (B-10 i la B-20) • Xarxa interna amb carrers pacificats.

3. Diagnosi del Pla

Anàlisi de les xarxes de transport

	Punts febles	Punts forts																				
Aparcament i mercaderies	• Desequilibri entre l’oferta i la demanda de places d’aparcament. • La forta demanda d’aparcament provoca un elevat nombre d’il·legalitats. • Aparcament en doble fila. • Indisciplina en l’ús de les places de PMR i C/D. • Índex de rotació de l’aparcament és molt baix: 55% vehicles no es mouen en tot el dia. • La política tarifària és poc eficaç i la zona blava és limitada.	• La manca d’espai viari per aparcar ha significat una baixa motorització. • La regulació de l’aparcament i la restricció del pas de vehicles han reduït la demanda d’aparcament. • La manca d’activitat industrial evita, en certa mesura, l’entrada de furgonetes i camions al centre.																				
Seguretat viària	• No es respecta la prioritat a les cruïlles. • Els aparcaments en bateria poden comportar situacions de conflicte per poca visibilitat. • La indisciplina en l’aparcament i les voreres estretes són un problema per als vianants. • La falta d’espai dedicat al ciclista fa que aquests hagin de compartir calçada amb els vehicles motoritzats.	• Només el 6% dels desplaçaments interns es realitzen en vehicle privat, fet que ajuda a reduir el nombre d’accidents. • Només un 6% dels accidents són deguts a velocitats altes. <table><caption>Causas de accidentes</caption><tr><th>Causa</th><th>Porcentaje</th></tr><tr><td>Distracció</td><td>18%</td></tr><tr><td>No respectar prioritat</td><td>34%</td></tr><tr><td>Velocitat inadequada</td><td>11%</td></tr><tr><td>Alcohòlemia positiva</td><td>11%</td></tr><tr><td>Avançament inadequat</td><td>12%</td></tr><tr><td>Irrupció de vianant</td><td>5%</td></tr><tr><td>Sortida de calçada</td><td>2%</td></tr><tr><td>Caiguda fortuïta</td><td>1%</td></tr><tr><td>Altres</td><td>6%</td></tr></table>	Causa	Porcentaje	Distracció	18%	No respectar prioritat	34%	Velocitat inadequada	11%	Alcohòlemia positiva	11%	Avançament inadequat	12%	Irrupció de vianant	5%	Sortida de calçada	2%	Caiguda fortuïta	1%	Altres	6%
Causa	Porcentaje																					
Distracció	18%																					
No respectar prioritat	34%																					
Velocitat inadequada	11%																					
Alcohòlemia positiva	11%																					
Avançament inadequat	12%																					
Irrupció de vianant	5%																					
Sortida de calçada	2%																					
Caiguda fortuïta	1%																					
Altres	6%																					

4. Objectius del Pla

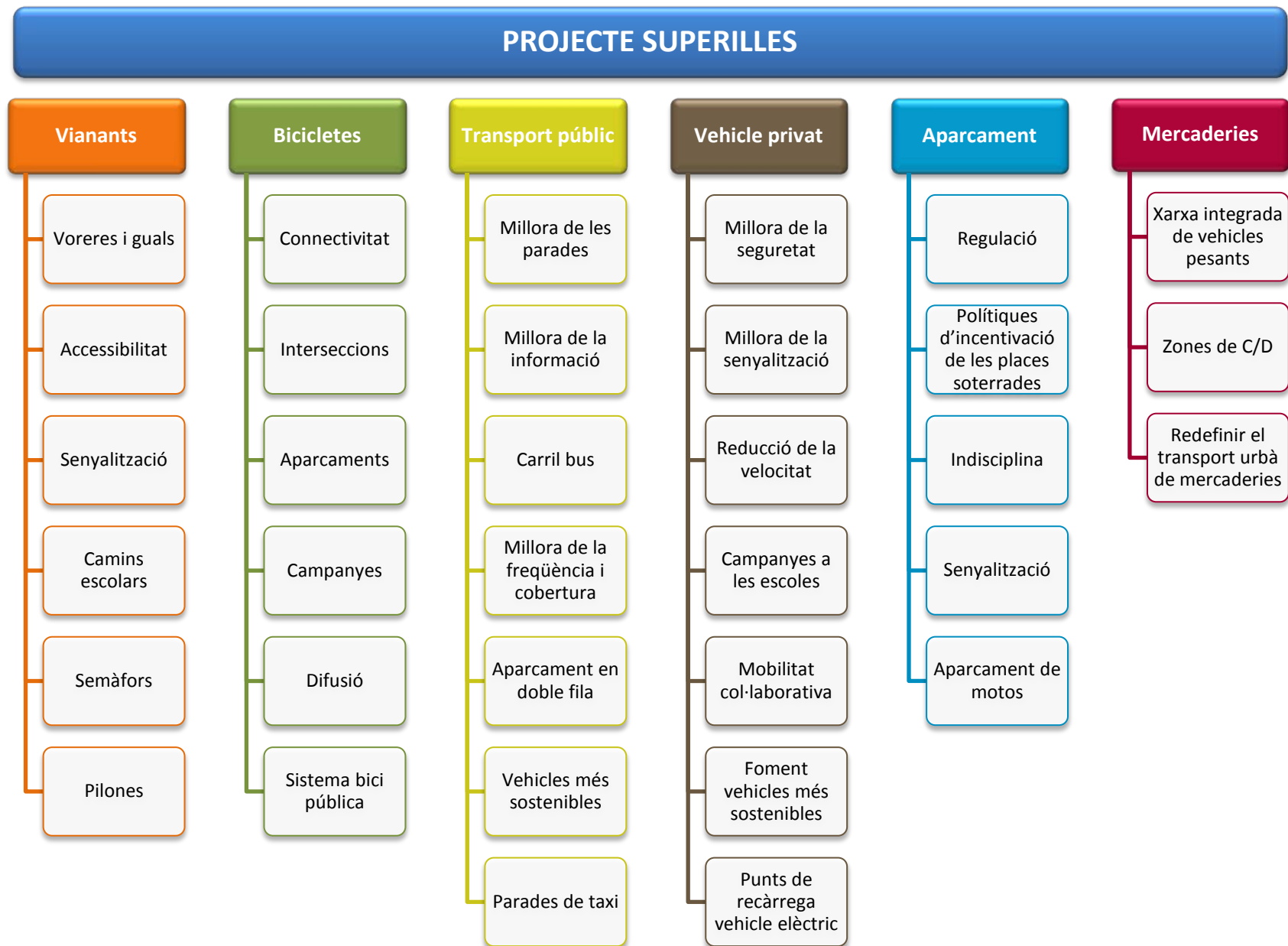
▪ Objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Santa Coloma de Gramenet:

- Pacte per la mobilitat de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat amb els objectius que determinaran el model de mobilitat en quant a sostenibilitat, accessibilitat, seguretat, eficiència, garantia de la qualitat de vida, garantia del dinamisme econòmic i integració de tots els col·lectius i administracions.
 - Afavorir les condicions per a la mobilitat dels **vianants**
 - Augmentar la participació de la **bicicleta**
 - Promoure la utilització del **transport públic** davant del transport privat
 - Fomentar un **ús racional del cotxe** i compatibilitzar l'oferta amb la demanda d'**aparcament**
 - Garantir una **distribució de mercaderies** àgil i ordenada
 - Fomentar la **intermodalitat**
 - Millorar la **seguretat viària**, reduint l'accidentalitat
 - Controlar i disminuir els nivells de **contaminació atmosfèrica i acústica** provocats pel trànsit
 - Aprofitar els **avenços tecnològics** existents per millorar el sistema de mobilitat i el trànsit
 - Preveure en les **futures actuacions la configuració de l'espai públic** segons el model de mobilitat
 - **Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la** dels valors inclosos al Pacte

5. Propostes



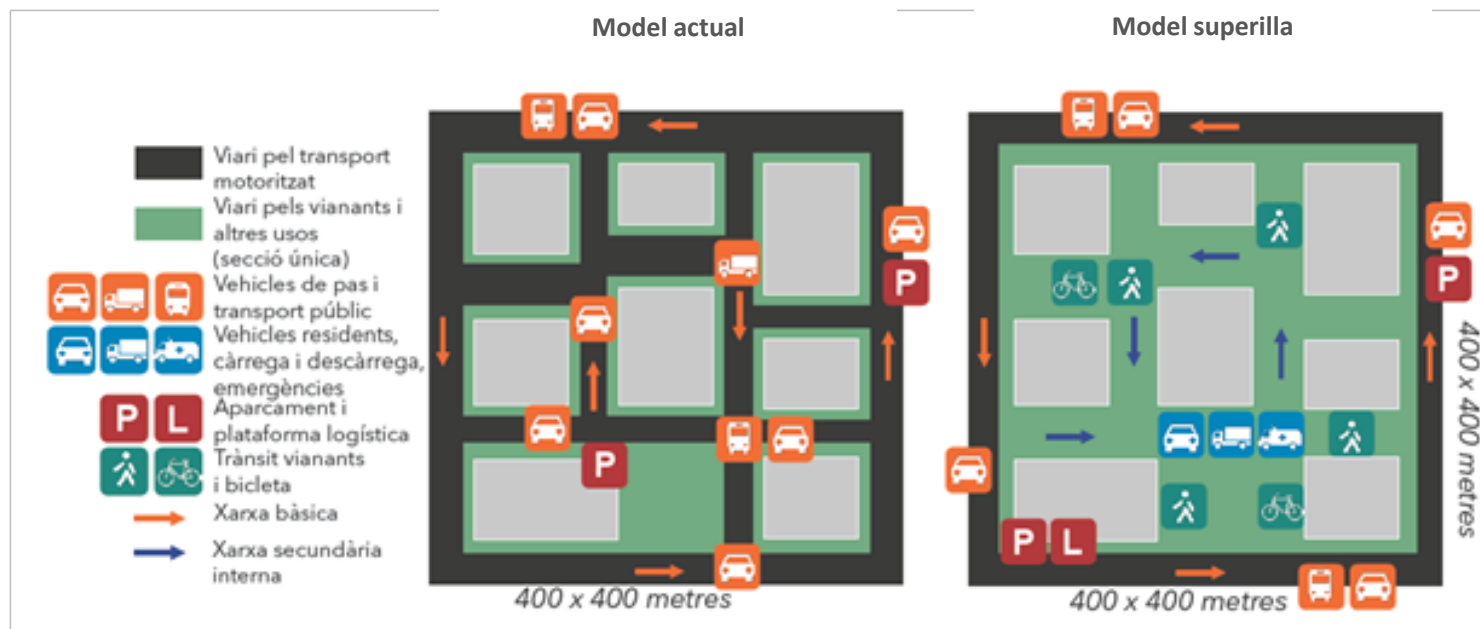
5. Propostes: esquema per mode de transport

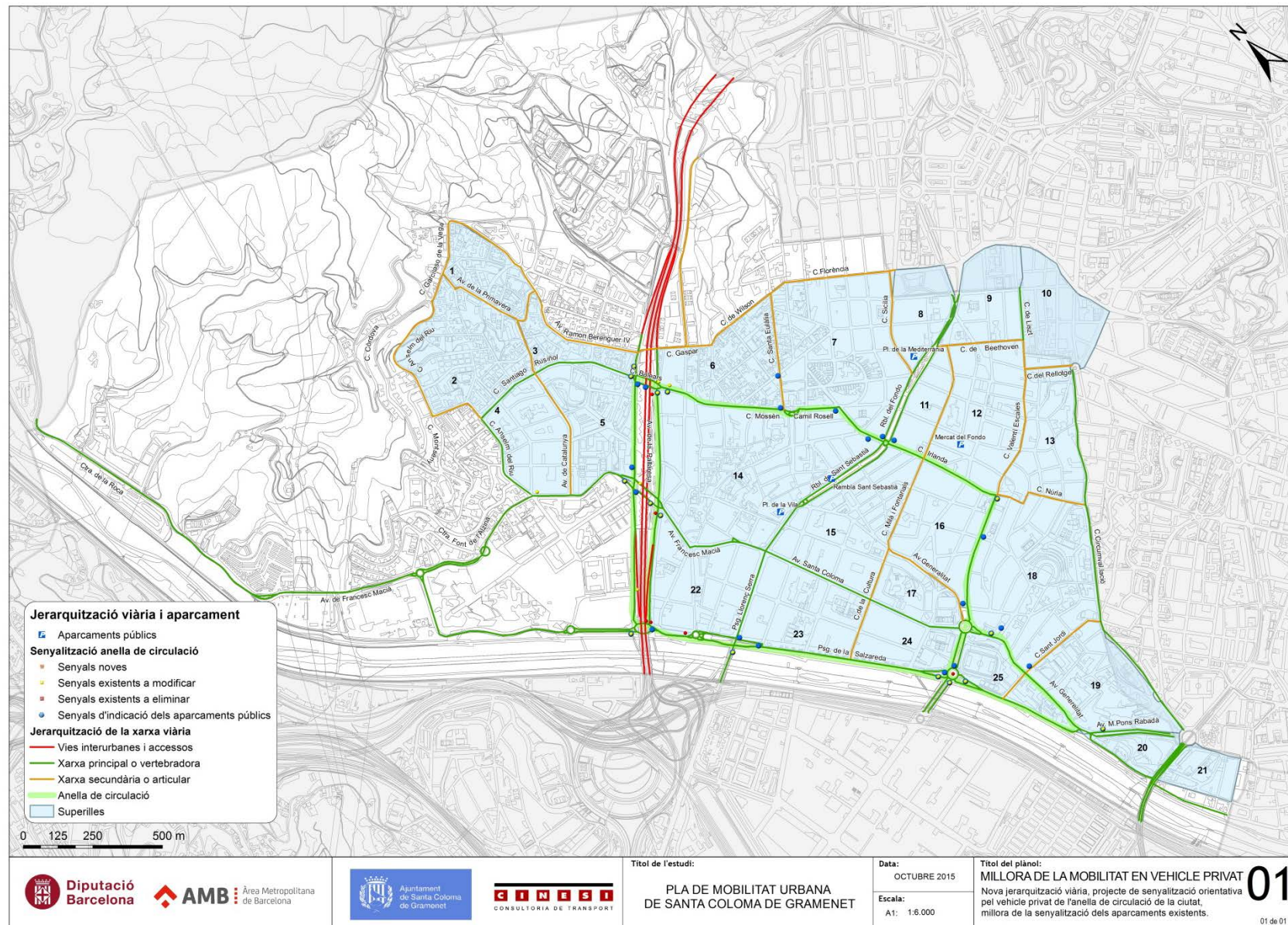


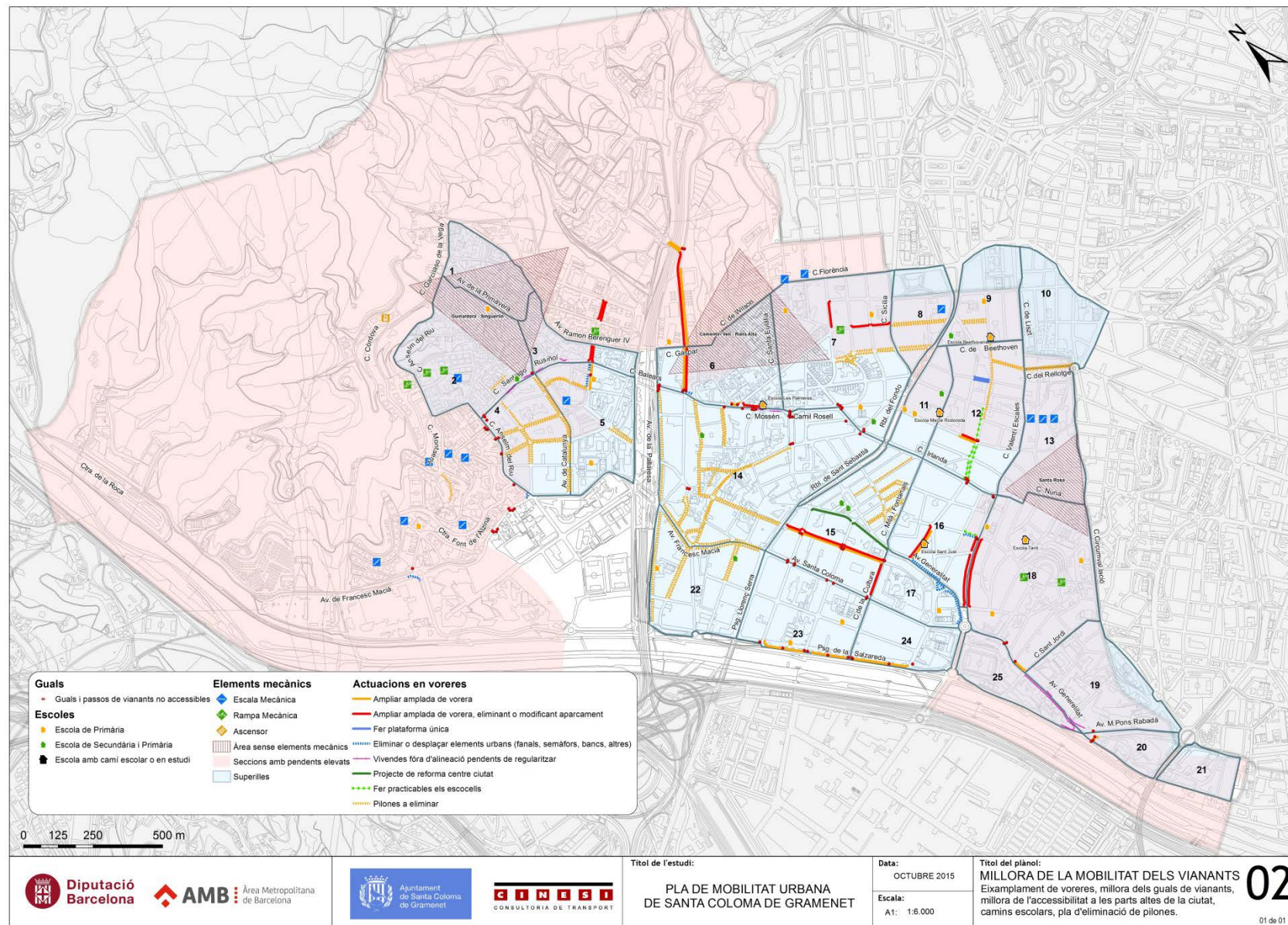
- **Projecte d'implantació de superilles** o àrees de qualitat ambiental, amb l'objectiu d'aconseguir una reorganització de la mobilitat a la ciutat per tal d'alliberar part de l'espai públic que avui en dia fa servir el vehicle de pas.

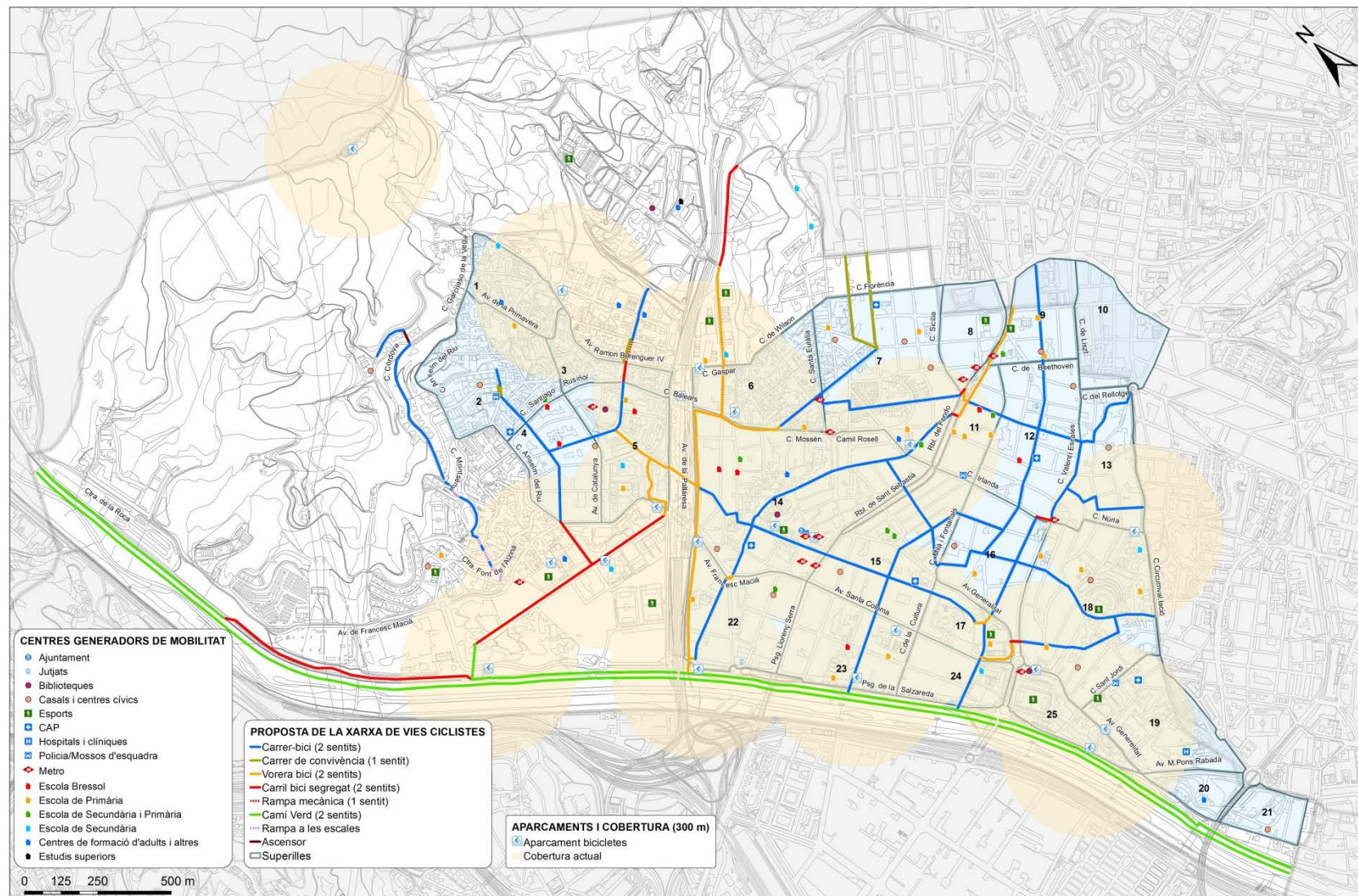
Objectius:

- Iniciar el procés de reorganització de la xarxa per al vehicle privat a través d'una nova xarxa basada en àrees de qualitat ambiental
- Pacificar l'espai públic a partir de la restricció de l'accés als vehicles de pas a l'interior de les àrees de qualitat ambiental
- Desenvolupar un espai públic accessible, confortable, continu i segur
- Augmentar el grau d'habitabilitat de l'espai públic, millorant les condicions de confort acústic i qualitat de l'aire

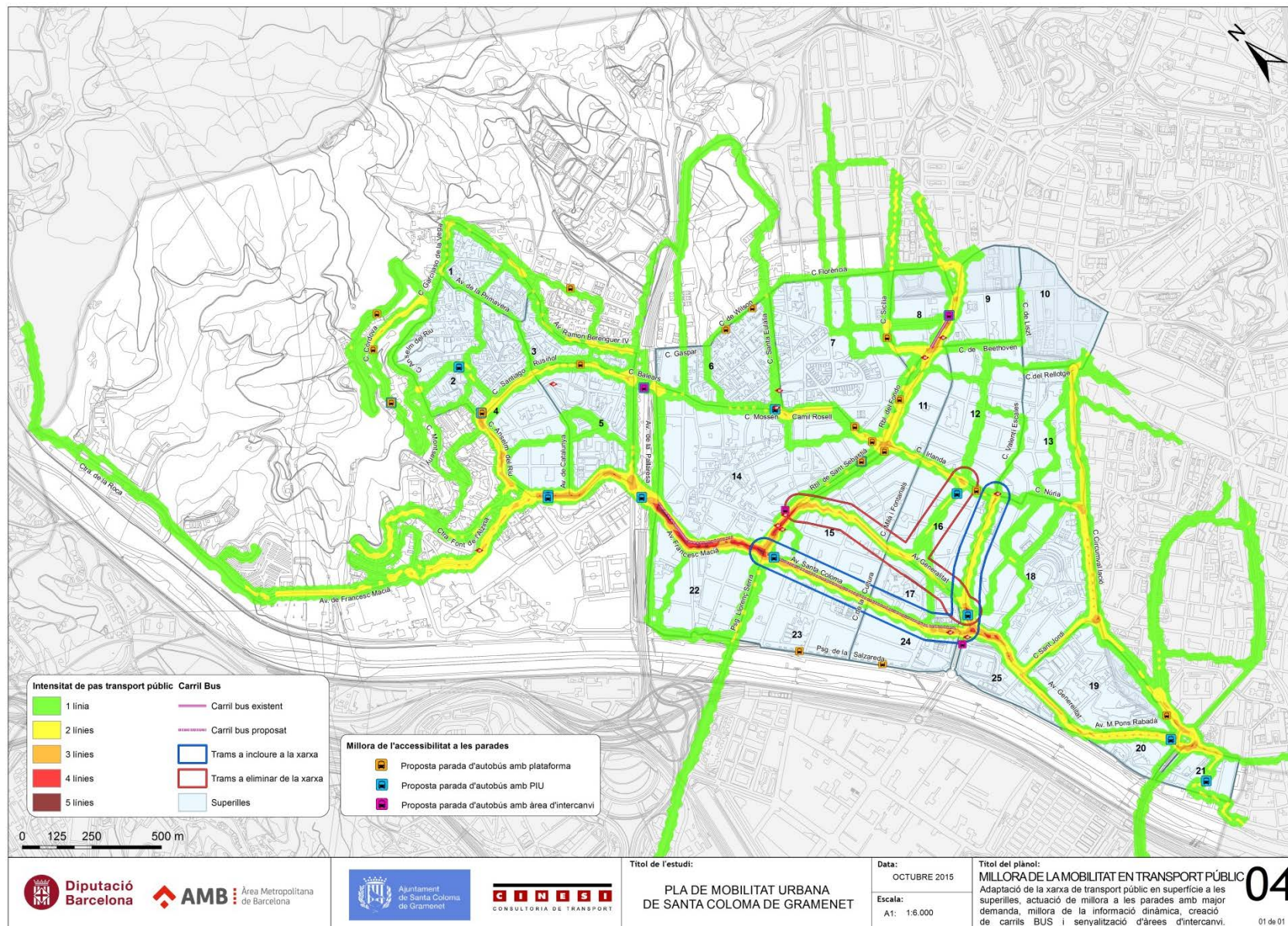








5. Propostes



Material de suport a les propostes







