



Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat. Horitzó 2030.

Document IV: Síntesi del PMU



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



AJUNTAMENT
SANT BOI
DE LLOBREGAT

SinQb
Mobilitat

- **Que és i per a què serveix el Pla de Mobilitat Urbana**
- **Desenvolupament i tramitació**
- **Visió Estratègica del PMU de Sant Boi**
- **Objectius**
- **Conclusions a la Diagnosi**
- **Reptes**
- **Propostes**
- **Resultats futurs i beneficis esperats**



Què és i per a què serveix el Pla de Mobilitat Urbana

ÉS UN DOCUMENT DE PLANIFICACIÓ QUE DEFINEIX LES ESTRATÈGIES I LES ACTUACIONS QUE CAL DUR A TERME EN EL MUNICIPI EN ELS PROPERNS ANYS PER DISPOSAR D'UNA MÉS MOBILITAT SOSTENIBLE I SALUDABLE

El pla de mobilitat té un abast de 6 anys, i per això cal que les actuacions que s'incloguin, es puguin dur a terme en aquest període.

Normativa	Finalitat	Objectius generals
És obligatori per els municipis de més de 20.000 habitants: Decret Legislatiu 2/2003 pel qual s'aprova Text refós de la Llei municipal i de règim local. Llei catalana 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat	• Definir les estratègies de futur en matèria de mobilitat, fomentant modes de desplaçament més sostenibles • Augmentar la integració social i l'accessibilitat universal • Millorar les condicions de salut dels ciutadans • Guanyar seguretat en els desplaçaments • Conscienciar la ciutadania sobre els valors de la mobilitat sostenible	• Millorar l'ús de l'espai públic • Reduir la dependència del vehicle privat • Reduir l'accidentalitat • Millorar l'eficiència i l'eficàcia del sistema de mobilitat • Agenda 2030. Reduir la contaminació

Les propostes del Pla han de ser realistes i eficients, s'han de poder abordar en el marc del Pla i per tant han d'estar en coherència amb les partides econòmiques de l'Ajuntament



Desenvolupament i tramitació

Fases de redacció

Fase I

PREDIAGNOSI:
Identificació
principals
problemàtiques

Fase II

DIAGNOSI:
Anàlisi i
quantificació
de les
problemàtiques
detectades

Fase III

Gener 2023

**REPTES I
PROPOSTES
D'ACTUACIÓ**

Fase IV

Tràmits per a
L'APROVACIÓ
final DEL
PMUS

Tramitació

Entrega Generalitat
Juliol 2022

DIE
Document
Inicial
Estratègic

Resposta Generalitat
Gener 2023

Document
d'Abast

EAE
Estudi
Ambiental
Estratègic

Informe
favorable
Gencat

MA
Memòria
Ambiental

Entrega Generalitat
Juliol 2022

PMU
Avanç

PMU
Aprovació
inicial

Informe
favorable
ATM

PMU
Aprovació
Definitiva

Finalitzada a Abril
2022

PMU
Diagnosi

Equip Consistori
Maig 2022
Població
Maig/June 2022

Procés
participatiu

Equip Consistori
Gener 2023

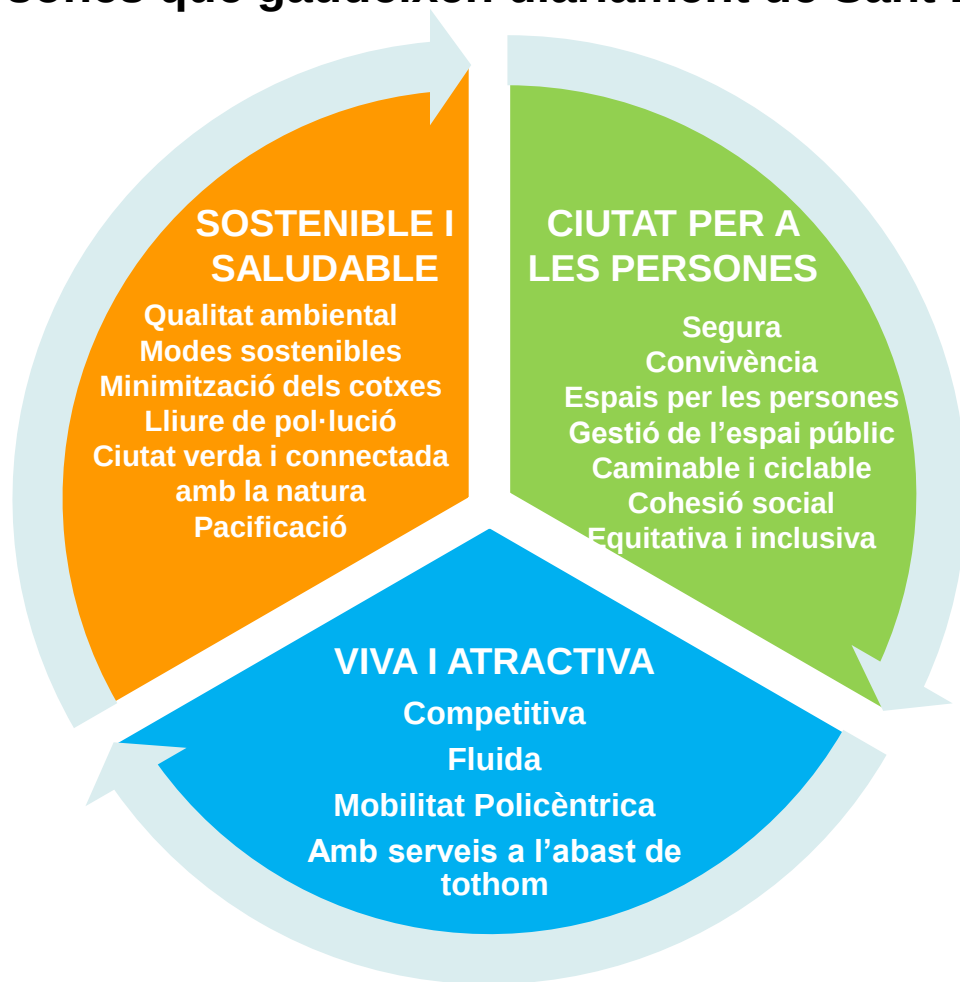
Informació
pública
45 dies

Al·legacions



Visió Estratègica del PMU de Sant Boi

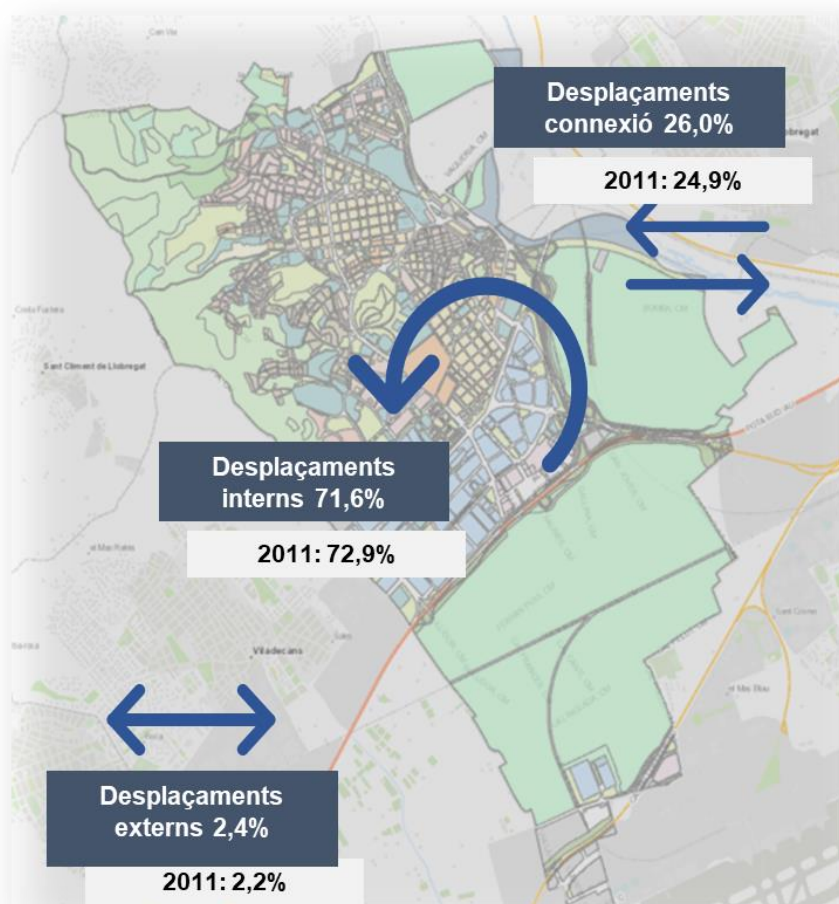
El Pla en redacció té com a objecte principal ser el **PLA PER A LA MOBILITAT DE LA VIDA QUOTIDIANA**, busca donar resposta de forma eficient i sostenible a les necessitats de mobilitat de totes les persones en el dia a dia, i millorar la qualitat de vida de les persones que gaudeixen diàriament de Sant Boi del Llobregat.



Es tracta d'un pla per les persones on es vol abordar la mobilitat a partir de les necessitats de cadascuna d'elles i tenint present els diferents col·lectius

Repartiment modal segons tipus de desplaçament

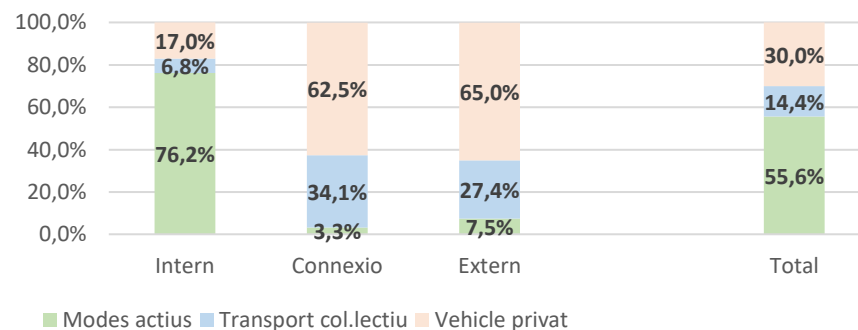
Escenari actual



L'ús dels modes de transport en la mobilitat diària dels residents a Sant Boi varia segons el tipus de recorregut (intern, de connexió i extern):

- **Desplaçaments interns:** l'anar a peu és la manera més habitual de desplaçar-se dins del municipi. Aquest mitjà engloba el 76,2% de la mobilitat interna. L'ús del transport públic és un 6,8% i el vehicle privat s'utilitza en el 17,0% dels desplaçaments interns.
- **Desplaçaments de connexió:** es tracta de desplaçaments de més distància, **els modes motoritzats són majoritaris**. L'ús del vehicle privat és majoritari, amb un 62,5% del total de desplaçaments connectius. El transport públic és utilitzat en el 34,1% dels viatges.
- **Desplaçaments externs:** la mobilitat en **vehicle privat** és la més elevada; la segueixen, per ordre, el transport públic i els modes actius.

Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport principal



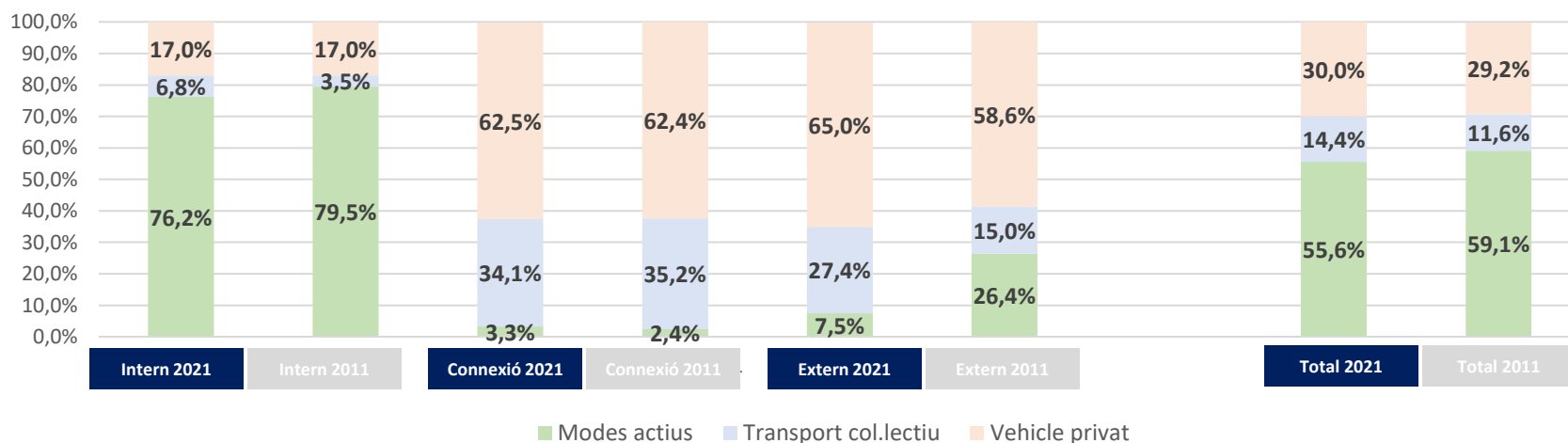
Repartiment modal segons tipus de desplaçament

Evolució

En general, **es mantenen uns patrons molt similars**, els canvis més significatius i desfavorables pel que fa a la mobilitat sostenible es troben a la mobilitat externa que depèn de factors aliens al municipi. Cal destacar que l'impacte del Covid ha comportat en moltes ciutats metropolitanes, un increment de la quota del vehicle privat i un decrement del transport públic, mentre que **a Sant Boi la quota del vehicle privat es manté força estable i l'ús del transport públic s'incrementa, arribant gairebé a duplicar-se en els desplaçaments interns**, el que posa en relleu l'eficiència de les millores realitzades en el transport urbà en els últims anys.

- El fet de que **la quota del vehicle privat es mantingui estable i que el volum total de desplaçaments s'hagi reduït ha comportat una reducció del trànsit**, aquest fet es reflecteix en la baixada detectada en els aforaments de trànsit realitzats.
- **Els modes actius s'han reduït molt lleugerament, tot i així, destaca que aquesta mobilitat s'ha traslladat al transport públic.** En els punts de comptatge de vianants aforats, s'ha detectat un increment dels vianants aquest fet pot ser degut a que aquests opten més per vies principals i/o on s'han fet millores.

Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport principal





Objectius

El Pla ha de contribuir a assolir un model de ciutat on els fonaments de la mobilitat siguin:



SOSTENIBLE I SALUDABLE:

Reducir la dependència del vehicle privat



INCLUSIVA I EQUITATIVA:

Garantir el dret a la mobilitat a totes les persones



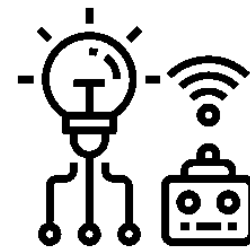
SEGURA I FIABLE:

Reducir l'accidentalitat i augmentar la seguretat



EFICIENT I PRODUCTIVA:

Reducir els costos econòmics i de congestió



INTEL·LIGENT I DIGITAL:

Aprofitar les noves tecnologies per a millorar la mobilitat



Un entorn urbà més atractiu i saludable per a la ciutadania



Subobjectius



- **Transvasament modal** cap als modes més sostenibles i minimització dels desplaçaments

- **Afavorir l'ús de la bicicleta** com a mitjà de transport habitual

- Aconseguir un **transport públic de qualitat i integrat**

- **Menys impacte de la mobilitat al canvi climàtic;** reduir la contaminació atmosfèrica reduir l'emissió dels gasos causants de l'efecte hivernacle

- **Millora de la salut de les persones,** afavorir l'activitat física de la població

- **Incrementar la qualitat de l'espai públic** per als desplaçaments a peu

- **Millorar l'accessibilitat** de persones amb problemes de mobilitat reduïda

- **Garantir el dret a la mobilitat per a tots els col·lectius** en el sistema de transport

- **Garantir la cobertura territorial** i horària del transport públic

- **Adequar l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat**

- **Reduir l'accidentalitat** i millorar la percepció de la seguretat

- **Disminuir la velocitat** de circulació

- **Promoure espais segurs i de qualitat per als modes actius**

- Protegir a vianants i ciclistes

- Impulsar una **convivència entre modes segura**

- Aplicar mesures de millora de la seguretat viària

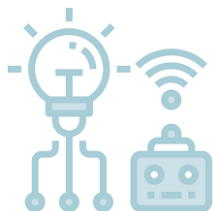
- Controlar el compliment de les sancions

- **Augmentar l'eficiència i eficàcia del model de transport** afavorint l'optimització socioeconòmica del sistema

- **Reduir el temps de desplaçament i la congestió** i augmentar l'ocupació dels vehicles de transport

- Potenciar la **qualitat dels mitjans de transport i la intermodalitat**

- Aconseguir una **distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada**



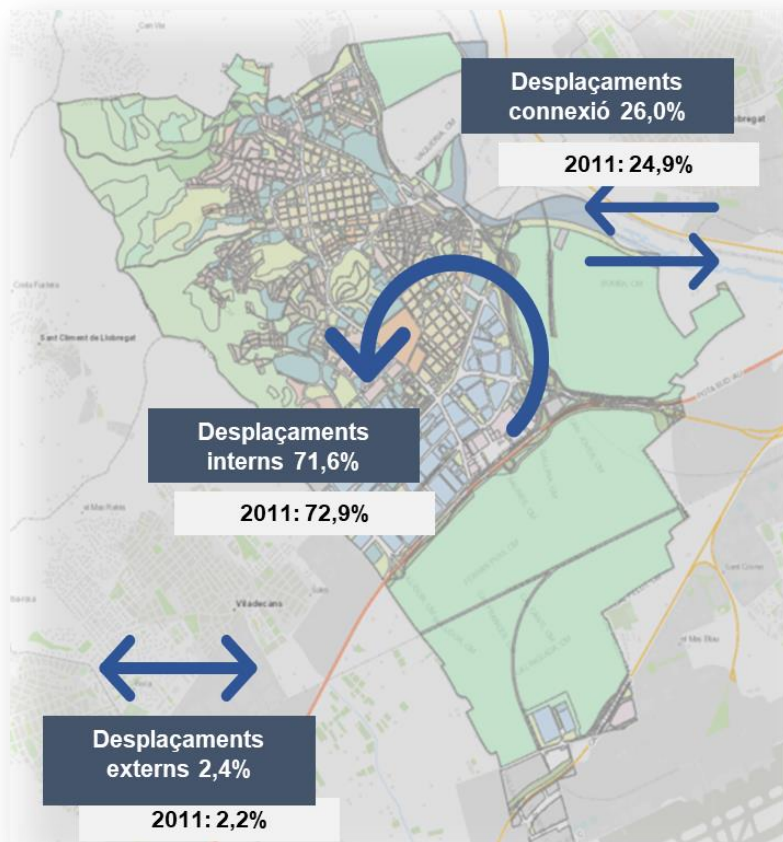
- **Aprofitar les noves tecnologies per millora la gestió de la mobilitat**

- Adaptar les xarxes a les necessitats de cada moment

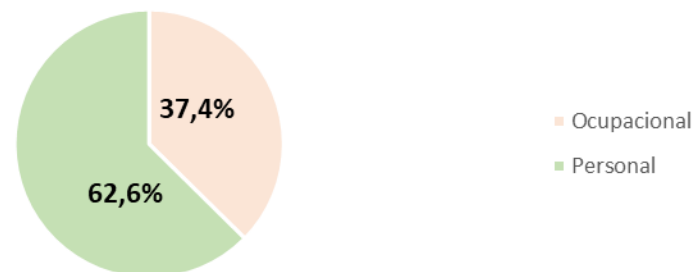
- Obtenir dades de mobilitat per poder planificar-la de forma eficient



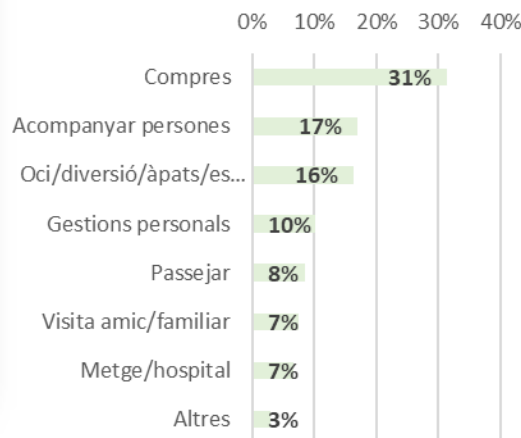
Gairebé el 72% de la mobilitat dels residents es concentra dins del municipi i es genera principalment per motius personals (Compres, Acompanyar persones, Oci/diversió/àpats/esport, Gestions personals, passejar...)



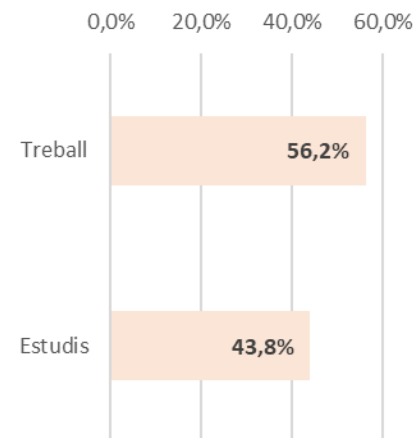
Distribució dels desplaçaments segons motiu (Sense tornada a casa)



Distribució dels desplaçaments mobilitat personal



Distribució dels desplaçaments mobilitat ocupacional



Cal definir eixos amables i de qualitat que connectin els principals punts d'atracció de la mobilitat quotidiana i que convidin a moures de forma saludable i a recuperar l'hàbitat de la ciutat

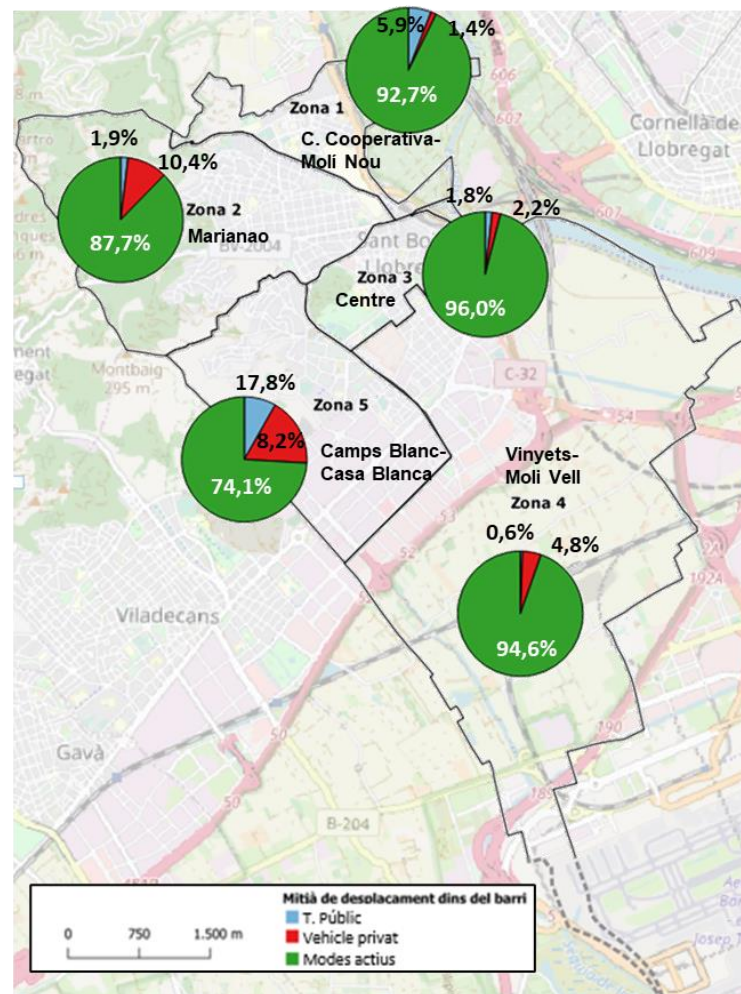


El 70% dels desplaçaments dins de Sant Boi es realitzen dins del propi barri i principalment en modes actius

Sant Boi disposa d'una trama urbana força compacte, fet que afavoreix els desplaçaments a peu i en bicicleta a nivell intern, tot i que, el comerç es concentra a la mateixa zona, **la pacificació pot ser una eina per promocionar el comerç de proximitat i de barri.**

SANT BOI DISPOSA D'UNES CONDICIONS IDÒNIES, PER ABORDAR L'ESTRATÈGIA DE LA CIUTAT DELS 15 MINUTS.

La recepta del benestar urbà en el model dels 15 minuts consisteix a reduir la velocitat i la distància dels trajectes, la hiperproximitat la clau per millorar la qualitat de vida.





ENCARA HI HA ALGUNS CARRERS
AMB ELEVATS VOLUMS DE
VIANANTS I VORERES ESTRETES.

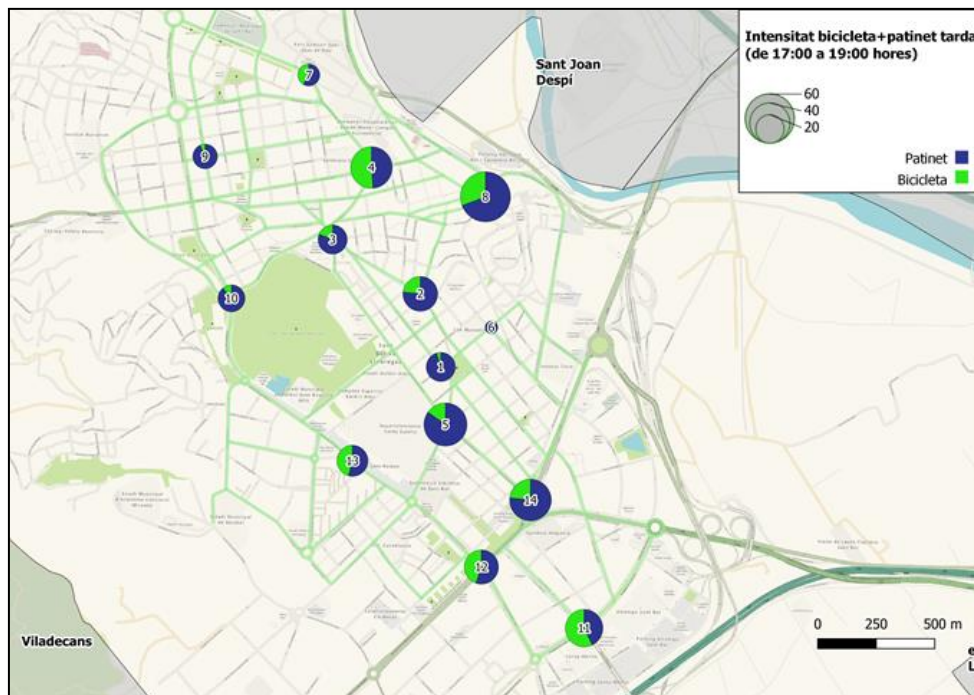
**Els darrers anys s'ha treballat
molt activament en la
pacificació i en la millora de les
xarxes actives a la ciutat, tot i
així encara queden pendents
algunes connexions com són les
connexions amb el Polígons
d'Activitat Econòmica (PAE), amb
algunes zones naturals, així com
alguns aspectes d'accessibilitat.**



**Cal destacar que en els carrers on s'ha actuat com al carrer Lluís Pasqual Roca
s'ha incrementat fins a un 50% el volum de vianants i s'ha reduït un 38% el volum
de trànsit**



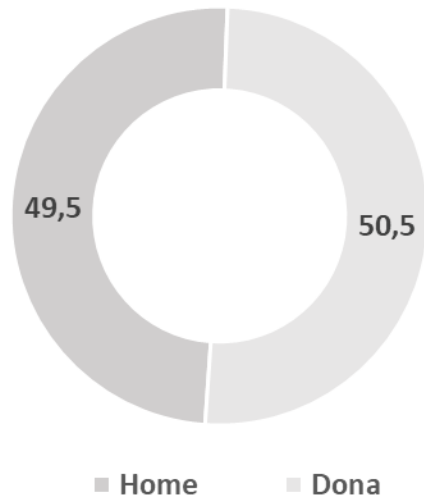
Les característiques de la trama urbana amb **predomini de carrers estrets** comporten que s'hagi d'apostar per la pacificació i la convivència entre modes. Encara falta conscienciació i pedagogia i cal preveure en la planificació la tendència creixent dels patinets.



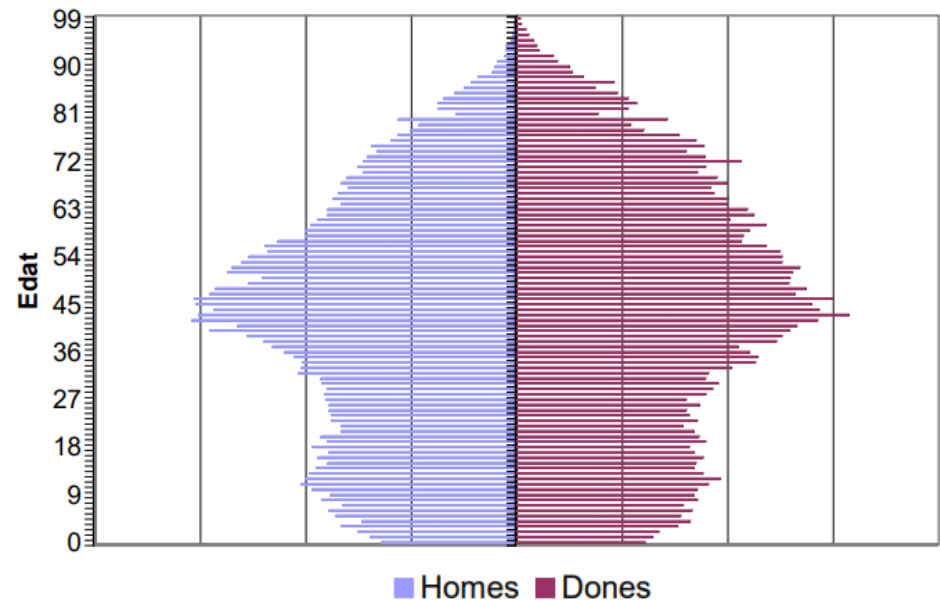
Cal una transformació de la xarxa viària per tal de reduir la velocitat i redistribuir el trànsit a les vies perimetrals amb objecte de recuperar espai per a les persones i promoure modes menys contaminants i més saludables



Les dones, la població infantil i la gent gran, són els principals usuaris del transport públic i d'anar a peu. En termes de mobilitat cal potenciar mesures de seguretat, autonomia i bons factors d'accessibilitat.



	Homes	Dones	Total
Desplaçaments	134.007	136.910	270.917
Població	39.367	41.582	80.949
Mitjana desplaçaments	3,40	3,30	3,35



- Predomini dels grups d'edat en edat madura i prop del 70% dels seus residents té una edat de més de 30 anys.
- La població infantil, menor de 16 anys, representa el 16% del total, mentre que la població gran, major de 64, és el 19,5%.

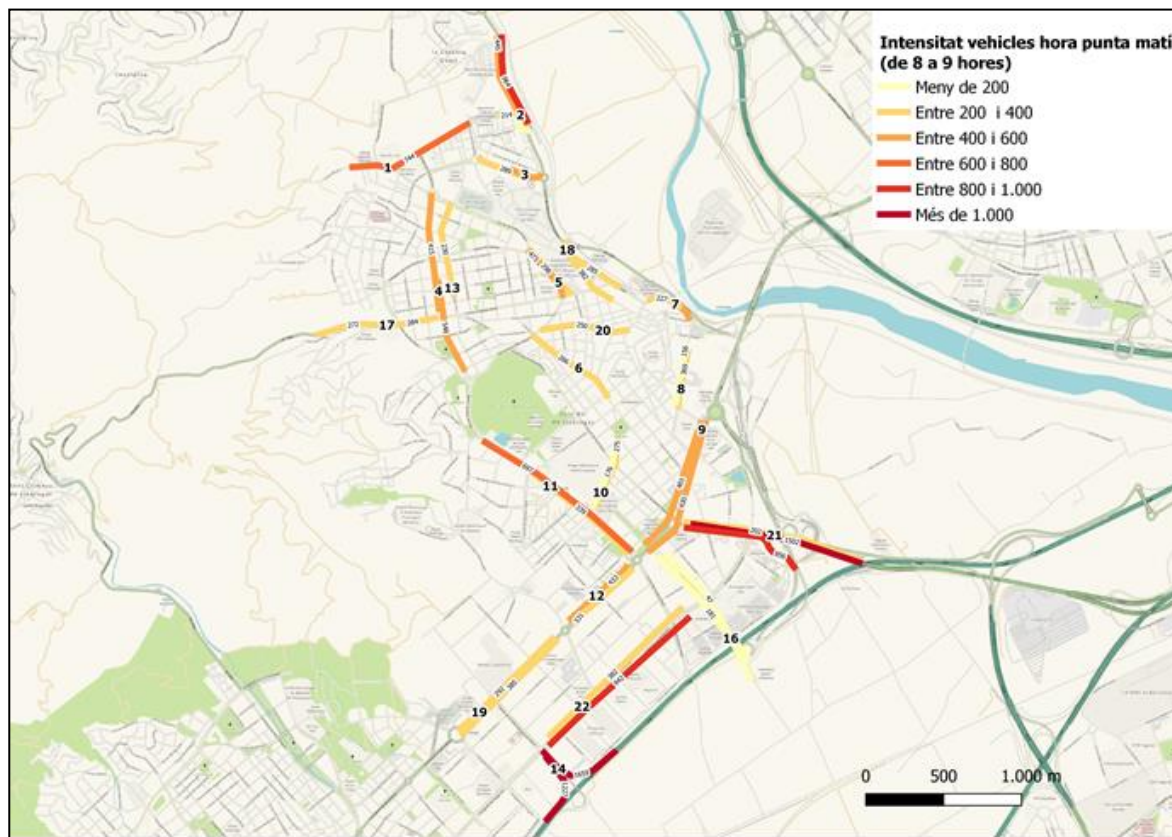
Cal planificar la mobilitat tenint presents els paràmetres que defineixen la mobilitat dels diferents col·lectius per tal de vetllar per la cohesió social i aconseguir una ciutat més equitativa i inclusiva



Nomes el 26% dels desplaçaments són de connexió (uns 70.500 desplaçaments al dia), tot i així, aquests **es realitzen en un 65% en vehicle privat i es concentren en les hores punta en els accessos i sortides del municipi.**

No totes les connexions amb les vies interurbanes estan ben resoltes.

Cal tenir present la futura posada en servei de la connexió entre la C-32 i l'A-2.

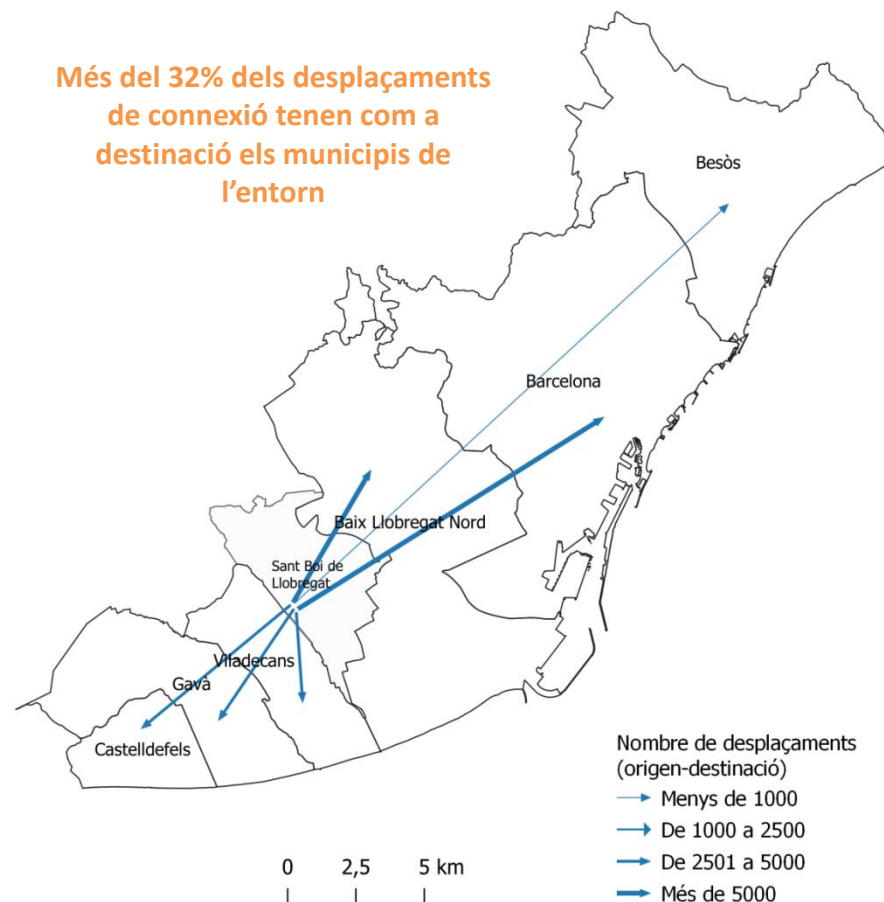


Cal treballar per a millorar els enllaços alhora que disminuir el volum de vehicles, en especial a les hores punta, i obtenir un traspàs cap als modes més saludables i sostenibles



El transport públic de connexió i les xarxes metropolitanas pels modes actius han de ser eficients, interconnectats, segurs i confortables per tal de guanyar usuaris que a dia d'avui van amb vehicle Privat

- Manca de connexions ferroviàries eficients que donin resposta a tota la mobilitat de connexió. La distància envers la xarxa ferroviària pot provocar un desincentiu per al seu ús.
- L'AMB té previst un pla de millores per al transport interurbà en autobús que millorarà l'eficiència d'aquest mode.

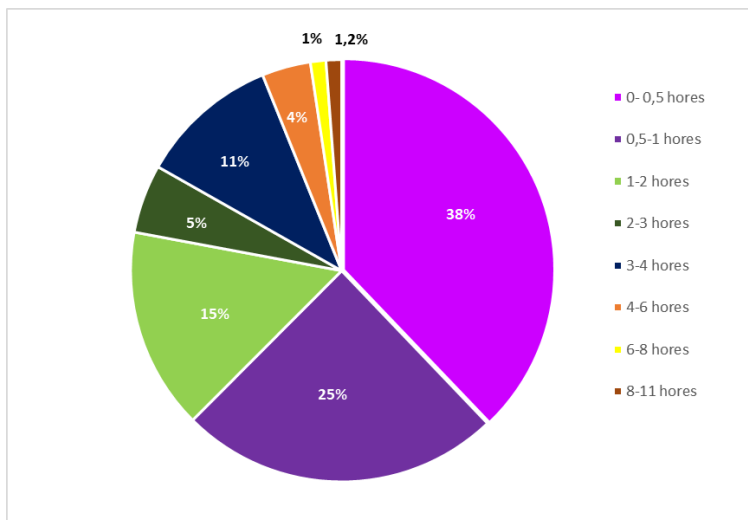


Cal treballar conjuntament amb la resta d'administracions en l'encaix i eficiència de les xarxes interurbanes sostenibles

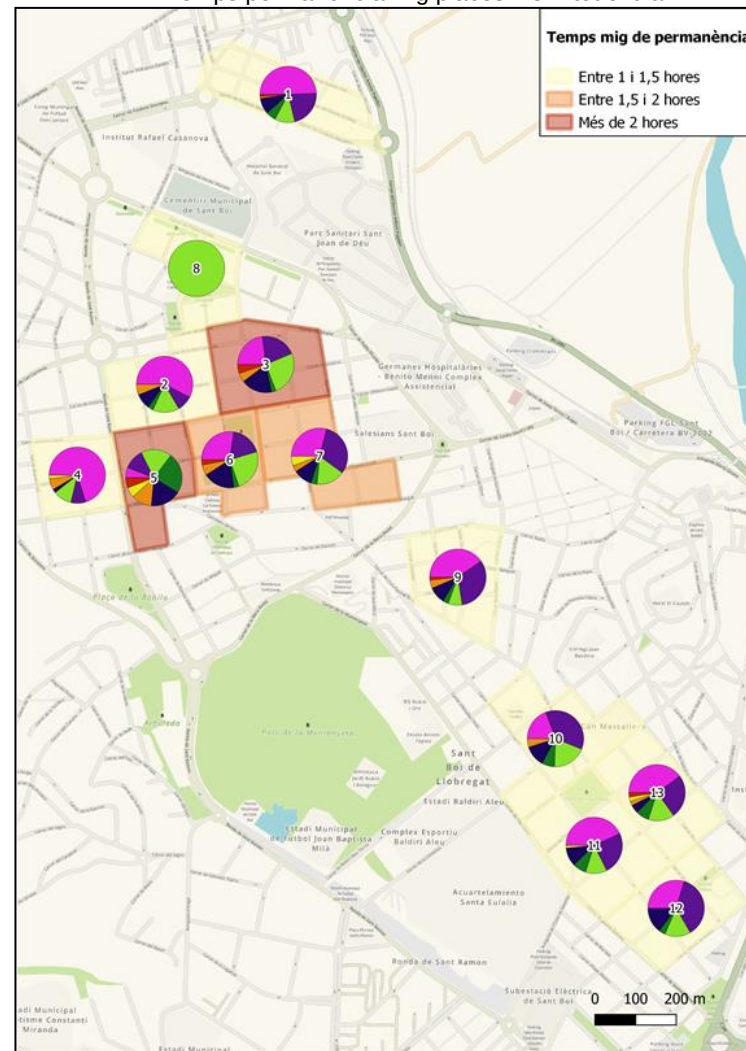


El temps de permanència mitja en les zones DUM (distribució urbana de mercaderies (places de càrrega i descàrrega)) és d'1,5 hores. Únicament el 38% dels vehicles estacionen fins a un màxim de 30 minuts.

Temps permanència mig places DUM tot el dia



Temps permanència mig places DUM tot el dia



Cal millorar el control i gestió de les reserves de càrrega i descàrrega per tal de fer més eficient la distribució urbana de mercaderies

A partir de la diagnosi i dels objectius a assolir, s'han definit 8 reptes estratègics:

1. La ciutat dels 15'; Millorar les xarxes de mobilitat per afavorir una ciutat amb múltiples centres
2. Disposar d'una ciutat saludable i amb qualitat ambiental
3. Mobilitat inclusiva, equitativa i segura
4. Fomentar l'accés sostenible a les zones d'activitat econòmica de la ciutat
5. Millorar les connexions interurbanes amb els modes sostenibles
6. Disminuir la pressió i millorar el funcionament del vehicle privat en els accessos i sortides de la ciutat
7. Gestió eficient i sostenible de la DUM i la logística
8. Mobilitat intel·ligent i innovadora

Els reptes definits contribuiran a l'assoliment de REPTES de Desenvolupament Sostenible (ODS)





Dels reptes es deriven un total de 41 propostes

Els reptes definits són transversals i per tant requereixen d'actuacions multimodals i multidisciplinars, cal abordar la planificació tenint en compte tots els usuaris i els efectes entre ells per a garantir la eficiència de les actuacions

S'inclouen propostes estratègiques d'actuació push&pull: encaminades a variar els hàbits ciutadans sobre un determinat aspecte, que conformen una dualitat.



- **PUSH:** Enfocades a dissuadir d'un determinat comportament, restringint o dificultant les possibilitats de dur-la a terme.
- **PULL:** Les que per contra pretenen incentivar un nou ús considerat més racional i/o eficient pel conjunt de la societat.

La ciutat dels 15'; Actuar sobre les xarxes

una ciutat connectada i amb múltiples centres



Creació d'eixos verds i cívics que connectin la població i els principals equipaments de la ciutat de forma eficient i ràpida

Revisió de la gestió de semafòrica i els temps de pas d'aquests per a garantir la seguretat vianants i les seves connexions



Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent



Acondicionar i ordenar els entorns urbans dels equipaments municipals i serveis públics

Seguir les recomanacions de disseny de les administracions superiors per a distribuir de forma equitativa l'espai públic



Ampliar l'oferta de bicis compartides i d'estacions d'aparcament tant en origen com en destinació

EIXOS VERDS I CÍVICS: CORREDORS DE LA MOBILITAT ACTIVA

✓ 4,7 km de passejos
urbans a estructurar en
el període del PMU:

❖ Eix verd: 2 km

❖ Eix ciutat: 2,6 km

✓ Optimitzen i fan
eficients i agradables
les connexions
quotidianes de la
població:

❖ Equipaments

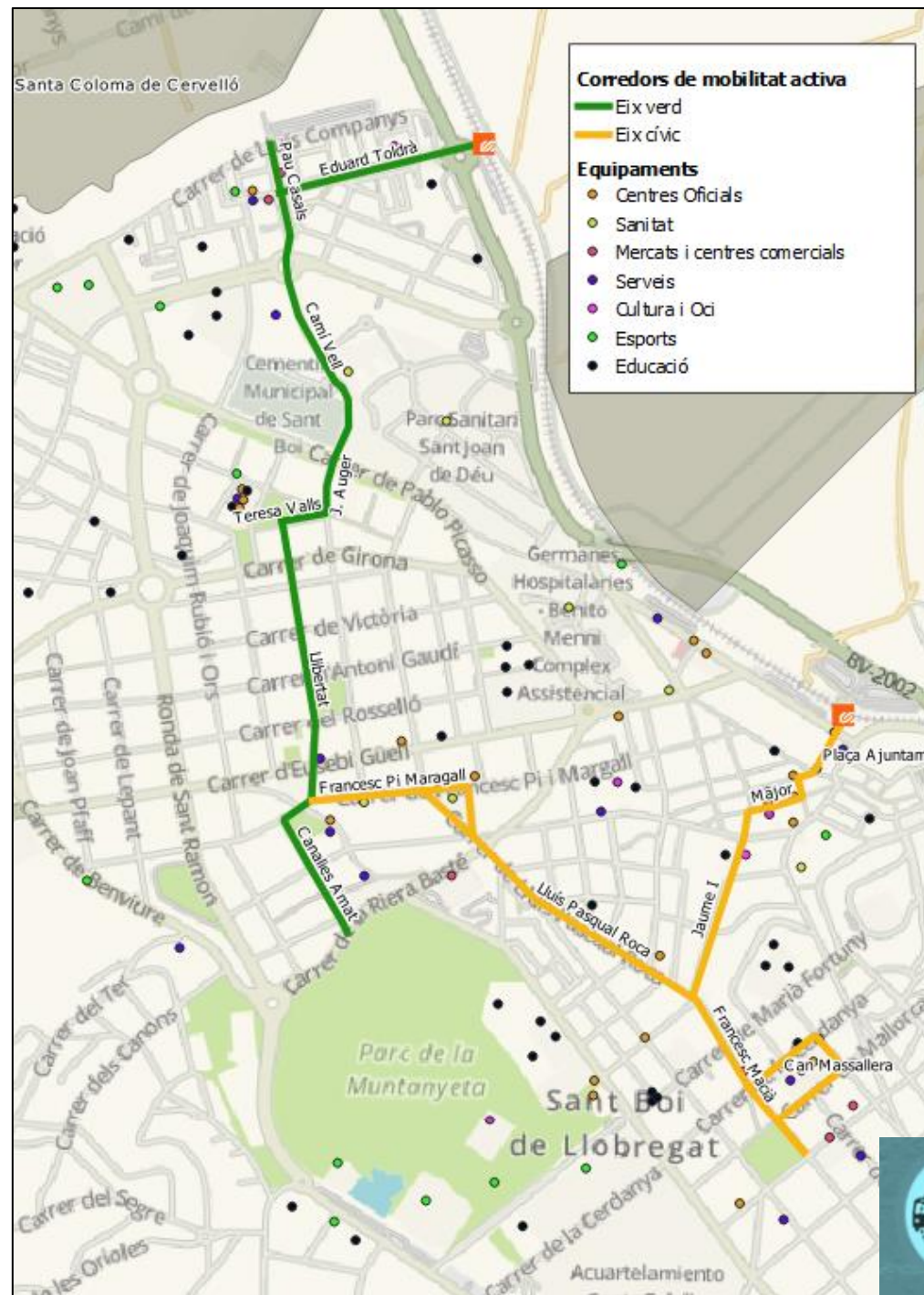
❖ Mercats

❖ Places i parcs

❖ Estacions

❖ Barris

Carrers humanitzats, atractius,
de qualitat, pacificats i amb
amplis espai per a les persones
que donen resposta a la vida
quotidiana en 15' caminant



XARXA CICLABLE

✓ **15'5 km de carrils bici:**

❖ **7,7 km existents**

❖ **3 km projectats o en construcció**

❖ **3,8 km nous**

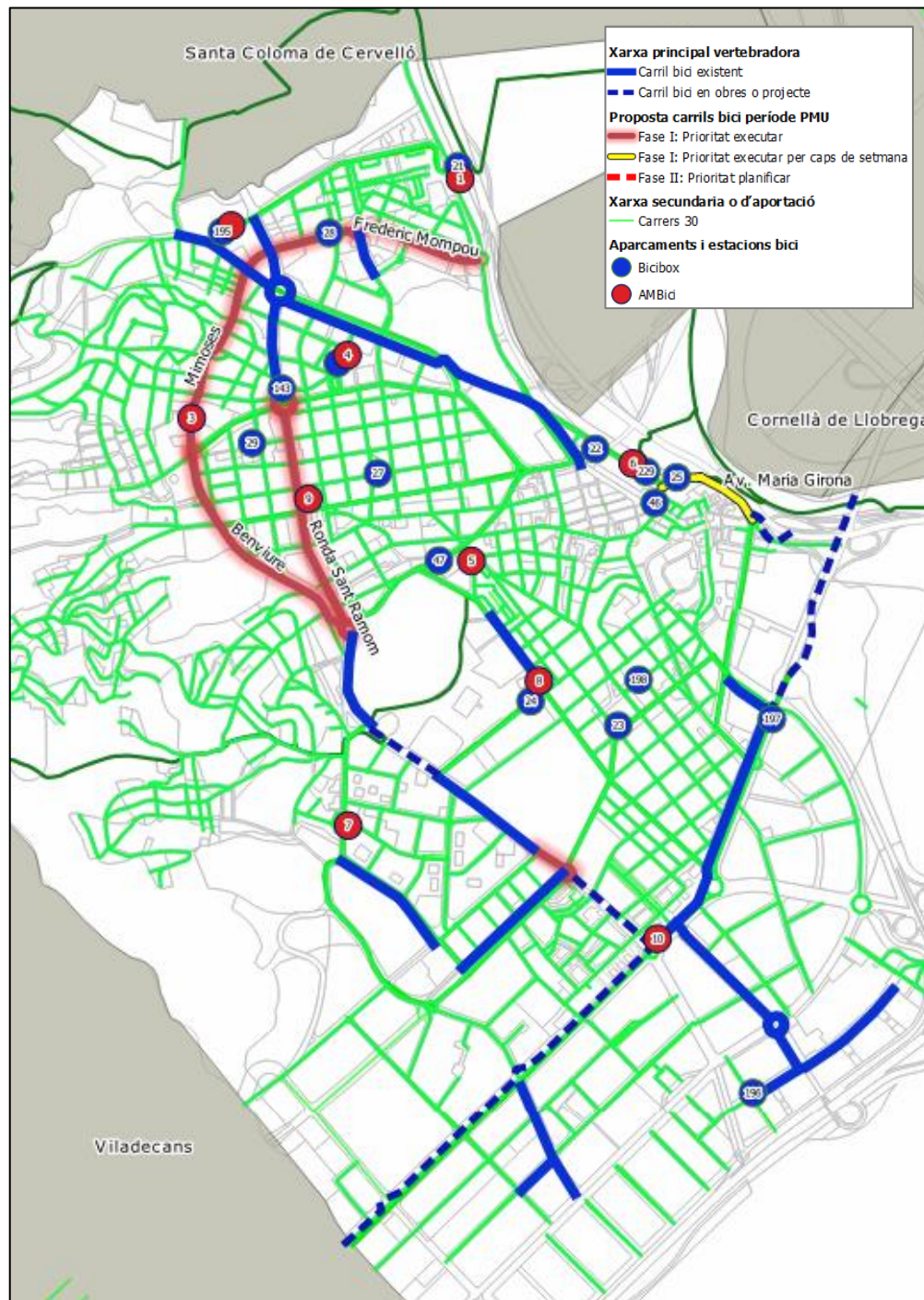
❖ **1 km a planificar**

Av. Maria Girona amb un carril pels modes actius el cap de setmana

Millora i homogeneïtzació senyalització i pintura

10 noves estacions AMBici

6 nous aparcaments BICIBOX (condicionats a acord amb l'AMB)



Ciutat saludable i amb qualitat ambiental

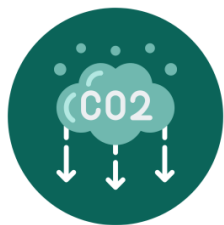
una ciutat per viure



Jerarquització de la xarxa viària d'acord amb els criteris del nou reglament de velocitat i adequació de la senyalització

Pacificació i ambientalització de l'espai públic: recuperar l'espai per a les persones

Situar aparcaments de dissuasió a l'entorn de la zona urbana i garantir la seva connectivitat amb la ciutat amb modes saludables i sostenibles



Definició de mesures d'acompanyament per a la Implantació de la Zones de baixes emissions d'acord amb els reglaments i de forma eficient per a tots els residents i visitants

Pla d'impuls de vehicles més nets

Implantar eines pel seguiment de les variables relacionades amb el mediambient

Promoure a les institucions responsables la millorar els itineraris de connexió amb la natura

Fomentar la mobilitat activa donant a conèixer els seus beneficis

Programa específic per motivar l'ús de la bicicleta entre treballadors públics

Difondre el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Sant Boi



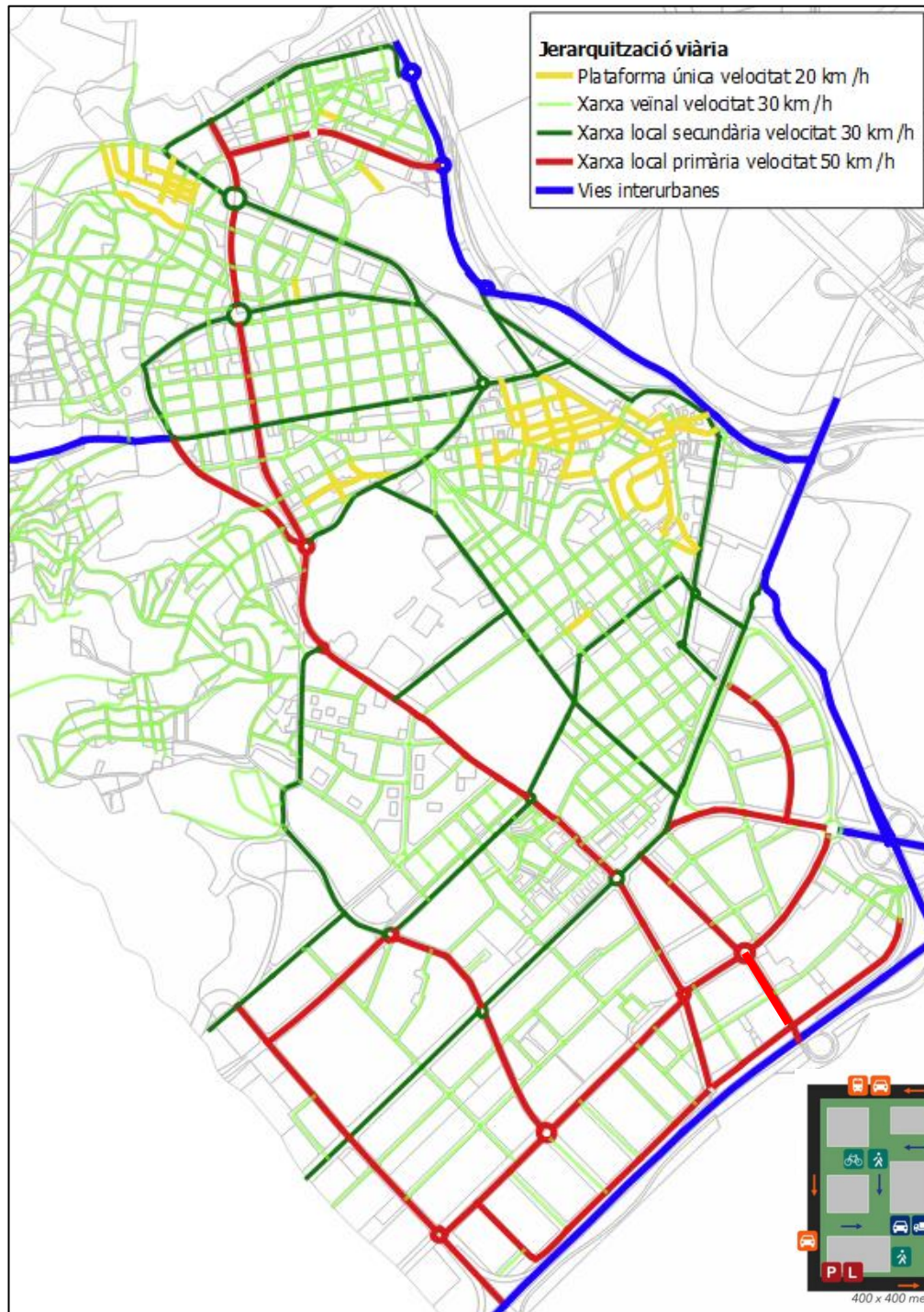
NOVA JERARQUIA VIÀRIA

- ✓ **Xarxa principal:**
15,4 km (10%)
- ✓ **Xarxa secundària:**
17,1 km (12%)
- ✓ **Xarxa veïnal:** de 86,5 km a 114,2 km (78%)

El 90% de la xarxa viària urbana està limitada a velocitat 30 km o inferior

AMPLIACIÓ ESPAI VIANANTS

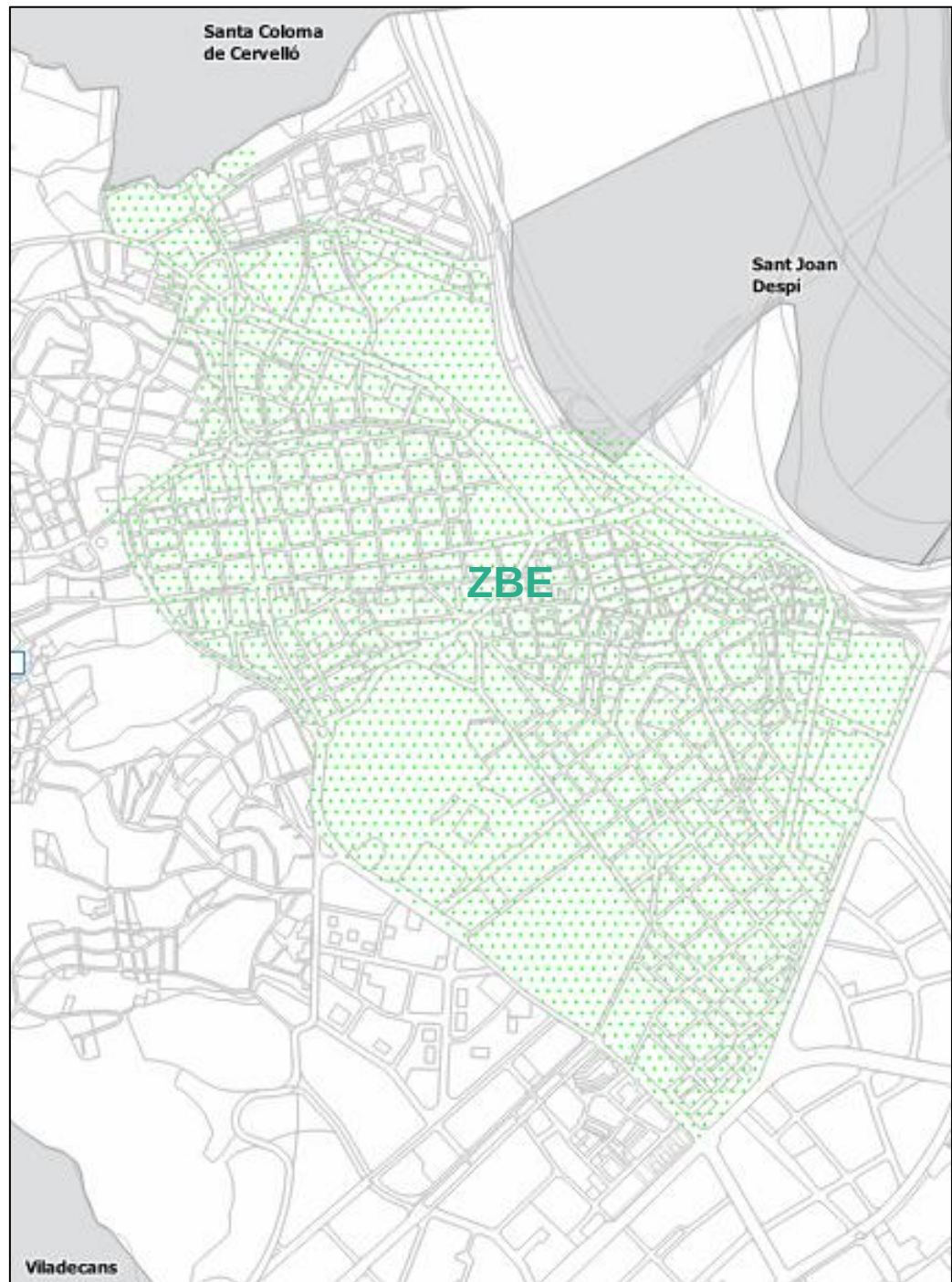
- ❖ **Jaume Balmes**
- ❖ **Mossèn Jacint Verdaguer**
- ❖ **Joaquim Rubió i Ors** (Entre Rosselló i Victòria)
- ❖ **Entorn CAP Montclar**



Definició de mesures d'acompanyament per a la Implantació de la Zones de baixes emissions d'acord amb els reglaments i de forma eficient per a tots els residents i visitants

- ✓ Definició i implantació progressiva d'acord amb les lleis superiors
- ✓ Garantir la mobilitat d'aquells que resideixin i/o accedeixin a la ciutat amb vehicles que no puguin accedir a l'interior de la ZBE
- ✓ Pla de comunicació
- ✓ Difusió subvencions

Sistema tecnològic i intel·ligent de gestió de la mobilitat



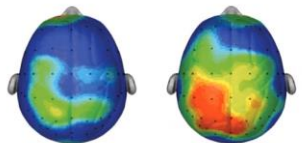
Aparcaments de dissuasió connectats amb la ciutat amb modes saludables

- ✓ 3 aparcaments que en un radi d'1km cobreixen el centre urbà
- ✓ Connectats amb els eixos de mobilitat activa i el transport públic
- ✓ Accés des de la xarxa viària externa

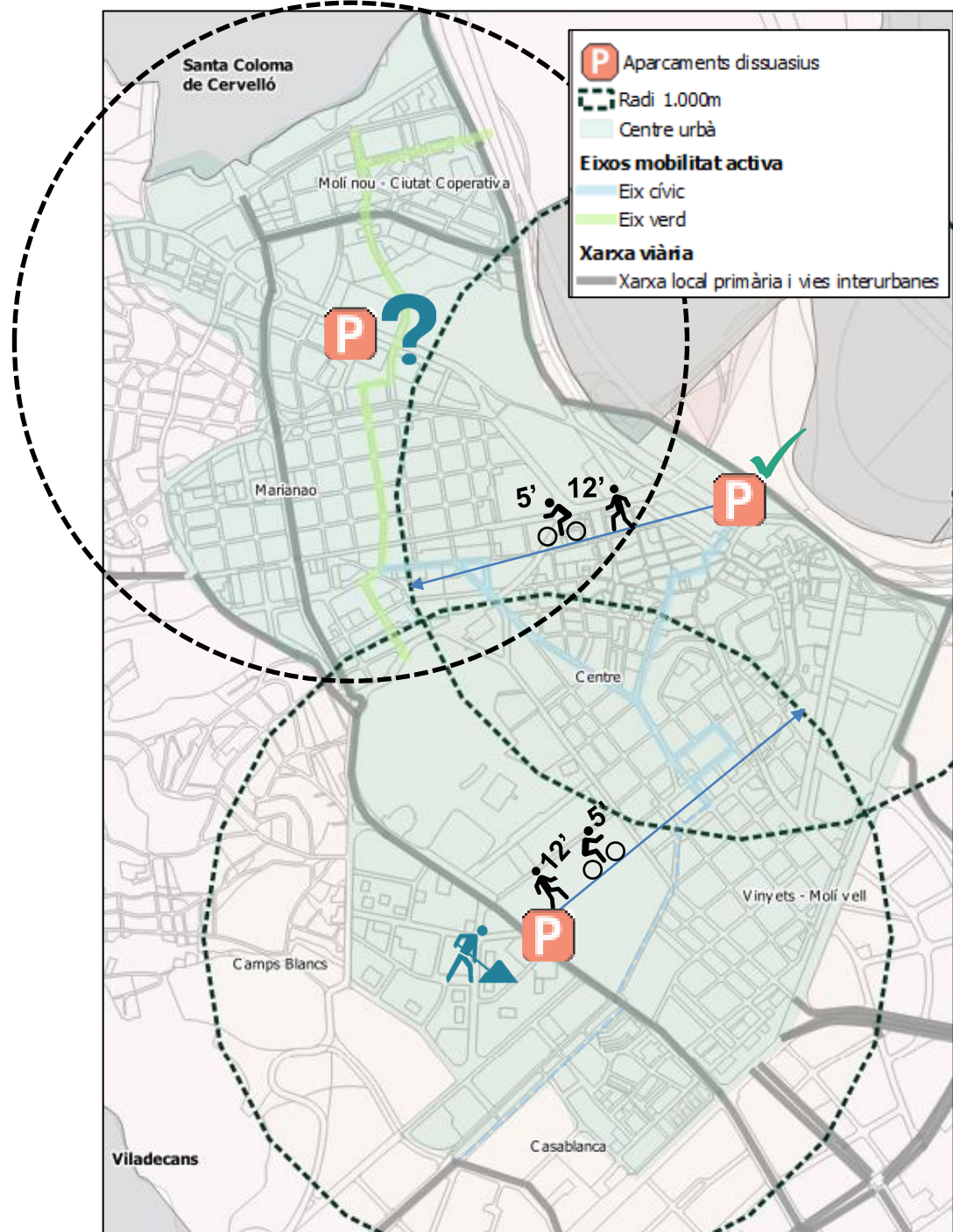
Canvi paradigma

Noves directrius de l'OMS respecte l'activitat física i els hàbits sedentaris:

CADA MOVIMENT COMPTA



Después de 20 minutos de **sentar silenciosamente** Después de 20 minutos de **caminar**



Mobilitat inclusiva, equitativa i segura

Una ciutat per totes les persones



**Implantar
progressivament
el Pla
d'accessibilitat**

**Regular i
dimensionar de
forma adequada
l'aparcament de
motos per evitar
aparcament
indegut**



**Definir i
implantar plans
d'accés a les
escoles de
proximitat en
modes actius**



**Estudiar
Mesures per a
incrementar la
seguretat dels
desplaçaments
en alguns punts
de la xarxa
(semàfors,
actuacions
encreuaments,
moure passos..)**



**Millorar i ampliar
la senyalització
de les vies
ciclables**

**Reforçar
pedagogia,
senyalització i fer
campanyes de
sensibilització de
la convivència
dels diferents
modes amb les
bicis i els VMP**



**Incloure la
perspectiva de
gènere en la
planificació**

PLANS D'ACCÉS A LES ESCOLES DE PROXIMITAT EN MODES ACTIUS

- ✓ Accions de disseny urbà i gestió de la mobilitat.
- Accions pedagògiques, educatives i participatives.
- ✓ Accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització.

Per definir mesures eficients
cal que aquestes s'estudín de
forma específica i per part de
cada escola amb tots els
agents implicats i amb el
suport de l'ajuntament a
partir de PLANS
ESPECÍFICS

El camí a l'escola forma part del joc



Implantació de mesures de pacificació on es prioritzin les persones en l'entorn més immediat i mesures en l'entorn que fomentin, garanteixin i dotin de seguretat l'accés a peu i en bicicleta que s'expandeixin progressivament

Implantació actuacions en 4 escoles en el marc del PMU



Exemples accions:

- Ampliació de l'espai exclusius per a vianants.
- Ampliació de voreres i/o implantació plataformes úniques.
- Mesures reductores de la velocitat del vehicle.
- Millora de Camins escolars.
- Millora de la seguretat viària.
- Talls permanents o provisionals del trànsit.
- Canvis en els sentits de circulació i gestió del transit.
- Mesures per disminuir l'impacte dels vehicles en l'entorn immediat de les escoles en les hores d'entrada i sortida
- Mesures per evitar estacionaments incorrectes sobre la calçada que provoquen problemes de mobilitat a les entrades i sortides de les escoles.
- Aparcaments per a bicicletes a les escoles.

Un estudi realitzat en les escoles de Barcelona va determinar que en les escoles on es van implantar mesures de pacificació, un any després la memòria de treball dels alumnes va augmentar



Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica de la ciutat

Una ciutat on treballar

Millorar i fer atractives les connexions pels modes actius amb la zona industrial

Definició de mesures per a garantir l'accessibilitat en transport col·lectiu i/o vehicles compartits entre nucli urbà de Sant Boi i polígons d'activitat econòmica

Mesures per a reduir l'impacte associat als centres de treball

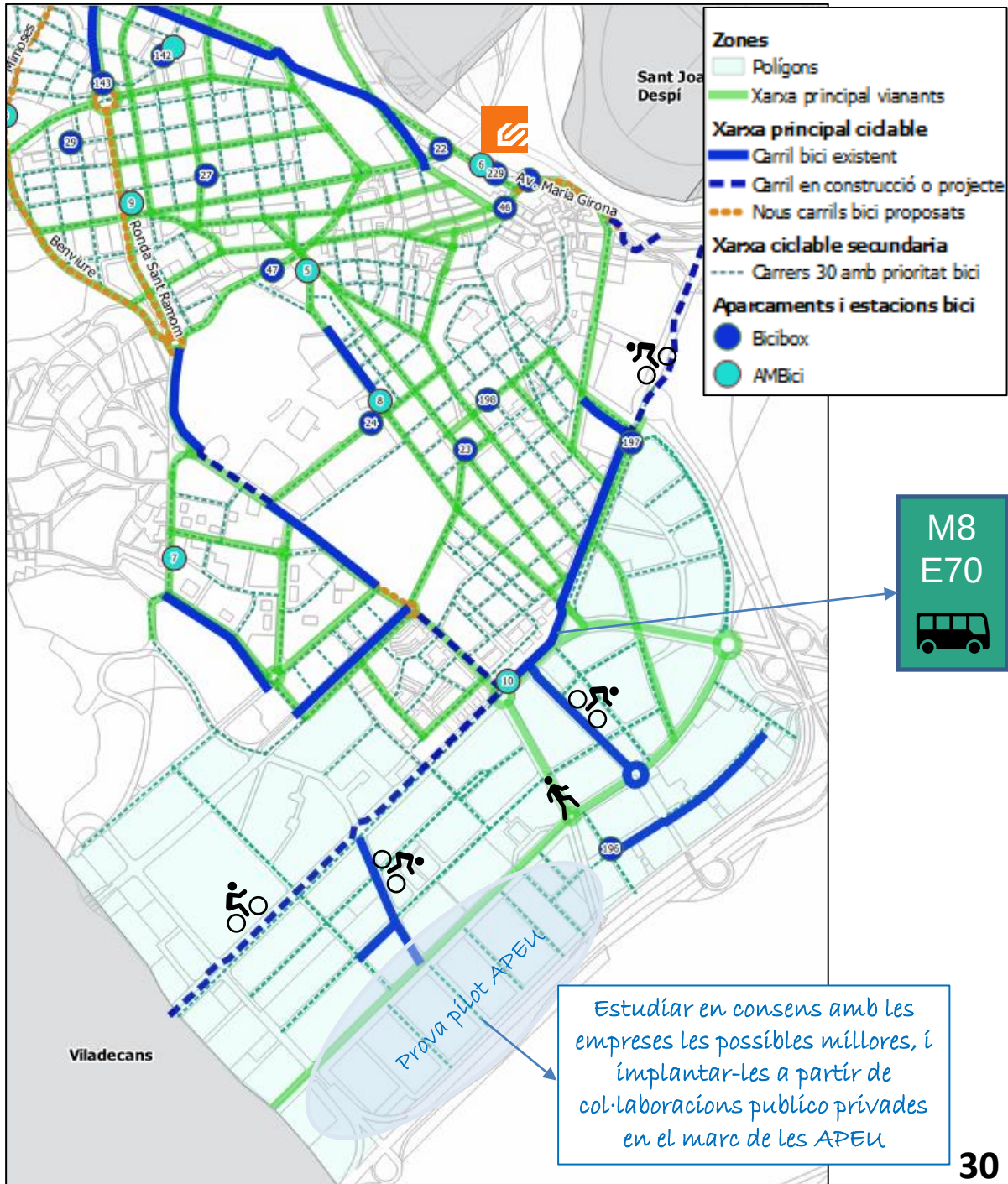


Millorar i fer atractives les connexions pels modes actius amb la zona industrial

Actuar en les connexions verticals, prioritzant en:

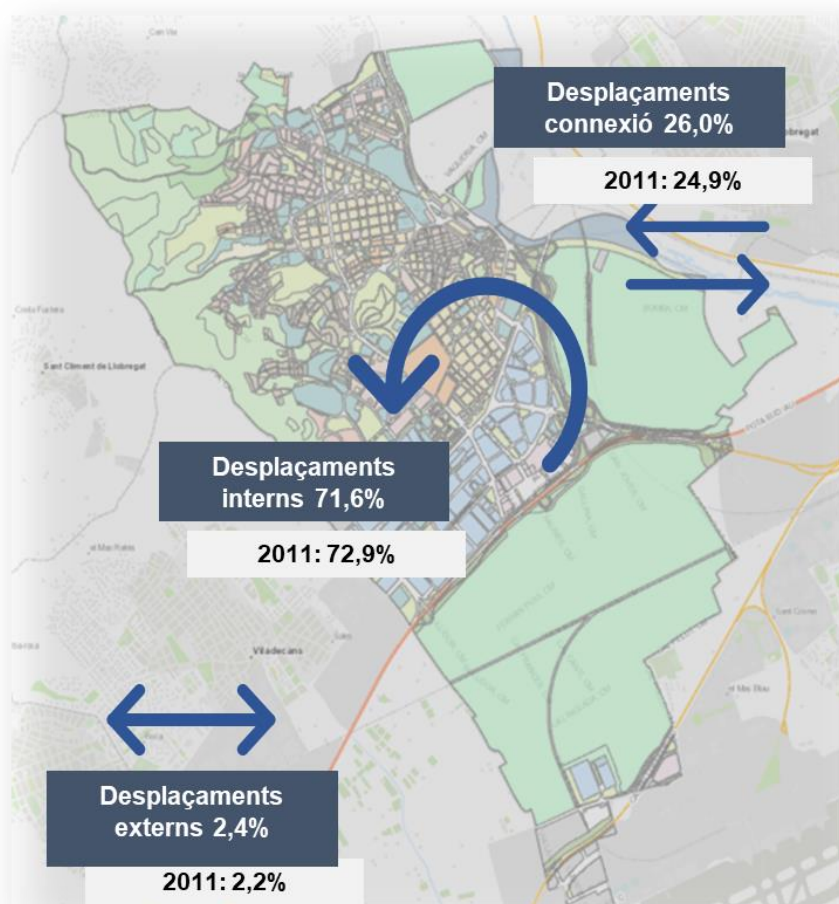
- ✓ **Potenciar la connectivitat a peu per Riera Roja:**
 - ❖ Garantir accessibilitat.
 - ❖ Millorar i repintar passos de vianants.
 - ❖ Evitar aparcament indegut em voreres.
 - ❖ Garantir bona il·luminació.
 - ❖ Senyalitzar.
- ✓ **Potenciar la mobilitat en bici per Riera Fonollar i Alacant:**
 - ❖ Repintar
 - ❖ Senyalitzar des de C-245.
 - ❖ Garantir bona il·luminació.

Implantar un servei d'AMBíci



Repartiment modal segons tipus de desplaçament

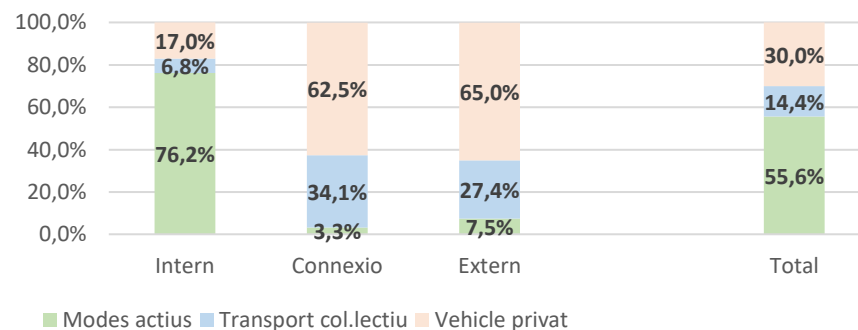
Escenari actual



L'ús dels modes de transport en la mobilitat diària dels residents a Sant Boi varia segons el tipus de recorregut (intern, de connexió i extern):

- **Desplaçaments interns:** l'anar a peu és la manera més habitual de desplaçar-se dins del municipi. Aquest mitjà engloba el 76,2% de la mobilitat interna. L'ús del transport públic és un 6,8% i el vehicle privat s'utilitza en el 17,0% dels desplaçaments interns.
- **Desplaçaments de connexió:** es tracta de desplaçaments de més distància, els modes motoritzats són majoritaris. L'ús del vehicle privat és majoritari, amb un 62,5% del total de desplaçaments connectius. El transport públic és utilitzat en el 34,1% dels viatges.
- **Desplaçaments externs:** la mobilitat en vehicle privat és la més elevada; la segueixen, per ordre, el transport públic i els modes actius.

Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport principal



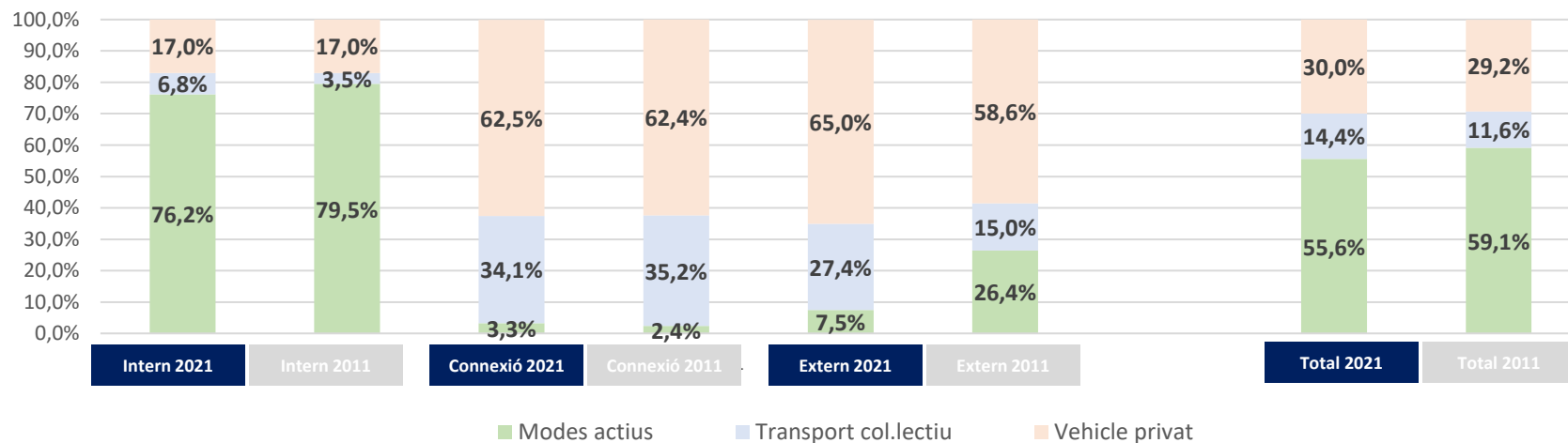
Repartiment modal segons tipus de desplaçament

Evolució

En general, **es mantenen uns patrons molt similars**, els canvis més significatius i desfavorables pel que fa a la mobilitat sostenible es troben a la mobilitat externa que depèn de factors aliens al municipi. Cal destacar que l'impacte del Covid ha comportat en moltes ciutats metropolitanes, un increment de la quota del vehicle privat i un decrement del transport públic, mentre que **a Sant Boi la quota del vehicle privat es manté força estable i l'ús del transport públic s'incrementa, arribant gairebé a duplicar-se en els desplaçaments interns**, el que posa en relleu l'eficiència de les millores realitzades en el transport urbà en els últims anys.

- El fet de que **la quota del vehicle privat es mantingui estable i que el volum total de desplaçaments s'hagi reduït ha comportat una reducció del trànsit**, aquest fet es reflecteix en la baixada detectada en els aforaments de trànsit realitzats.
- **Els modes actius s'han reduït molt lleugerament, tot i així, destaca que aquesta mobilitat s'ha traslladat al transport públic.** En els punts de comptatge de vianants aforats, s'ha detectat un increment dels vianants aquest fet pot ser degut a que aquests opten més per vies principals i/o on s'han fet millores.

Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport principal



Millorar les connexions interurbanes amb els modes sostenibles

una ciutat metropolitana i amb alternatives eficients



Ampliar

**Promoure
l'ampliació
de les
connexions
ferroviàries
dels diferents
punts de la
ciutat**



Competitiu

**Prendre
mesures per
incrementar
la velocitat
comercial del
transport
públic**



Atractiu

**Millorar la
qualitat i
comoditat del
transport
públic en
bus**



Intermodal

**Fomentar
cadenes
metropolitanes i
promoure la
intermodalitat**



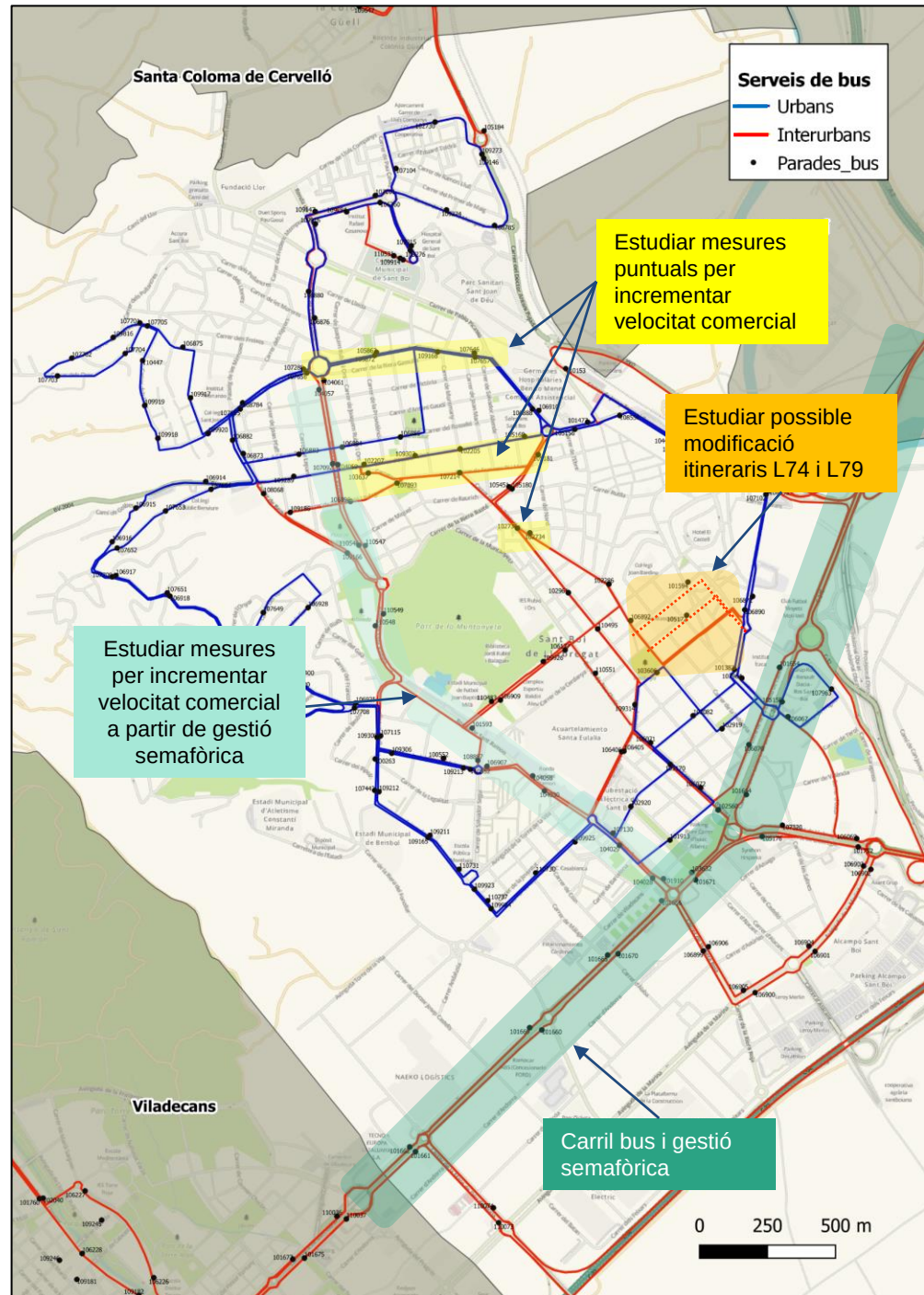
Connectada

**Contribuir a
l'encaix de la
xarxa ciclable
metropolitana
a la ciutat**

Prendre mesures per incrementar la velocitat comercial del transport públic

- ✓ Estudiar junt amb AMB possibles modificacions puntuals en els itineraris
- ✓ Gestió semafòrica per dotar de prioritat semafòrica al bus
- ✓ Millores puntuals en alguns carrers

Seguir treballant conjuntament amb l'AMB l'increment de les freqüències i l'ampliació horària dels serveis com ja s'ha fet amb les línies L72, L74, L75, L76 i L79



Contribuir a l'encaix de la Xarxa ciclable metropolitana a la ciutat

Bicivía

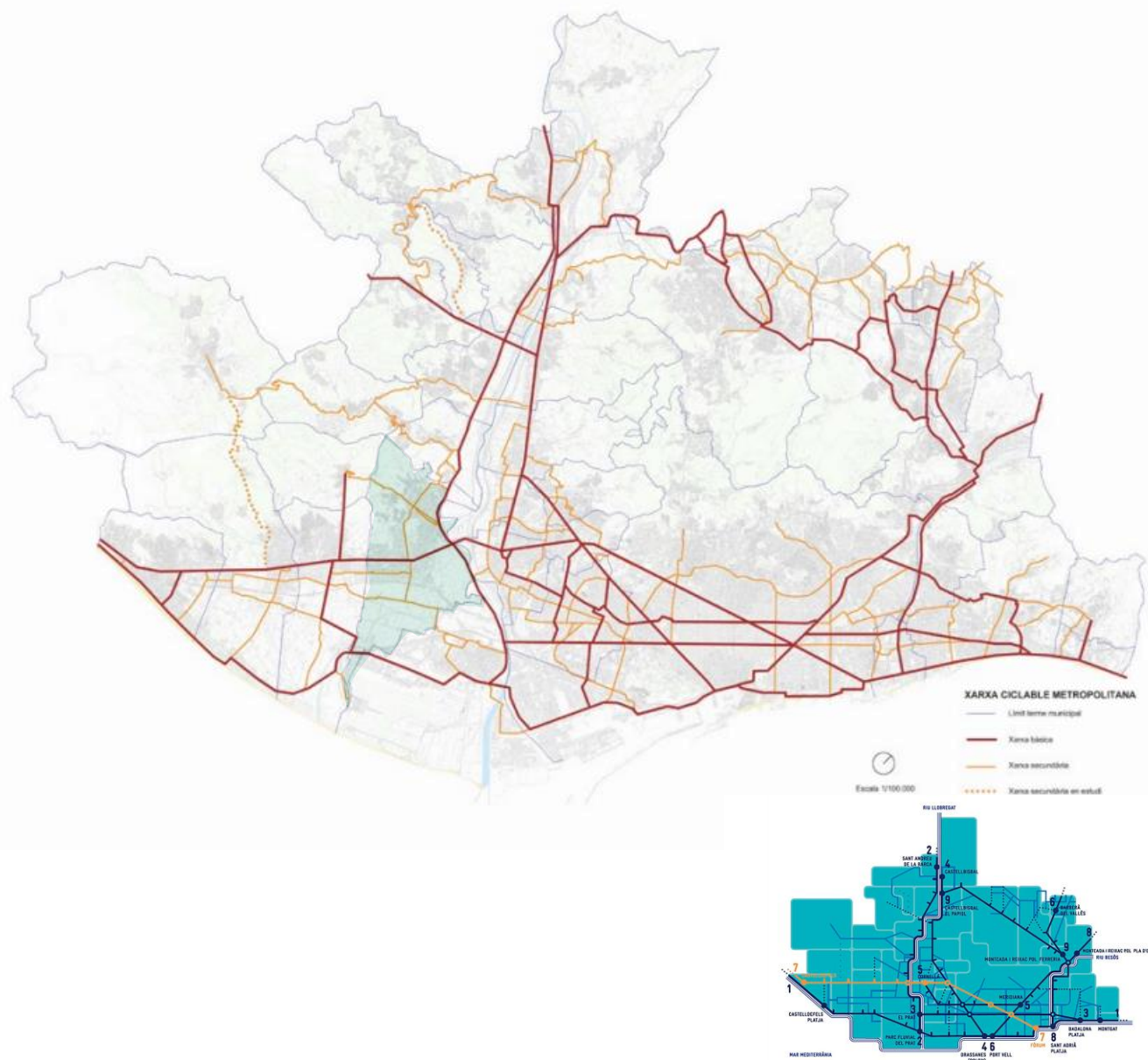
Bicivía vol lligar tots els municipis de l'àrea metropolitana, els polígons industrials i grans àrees d'activitat econòmica per poder anar en bicicleta de manera quotidiana

A Sant Boi preveu:

Desenvolupats parcialment:

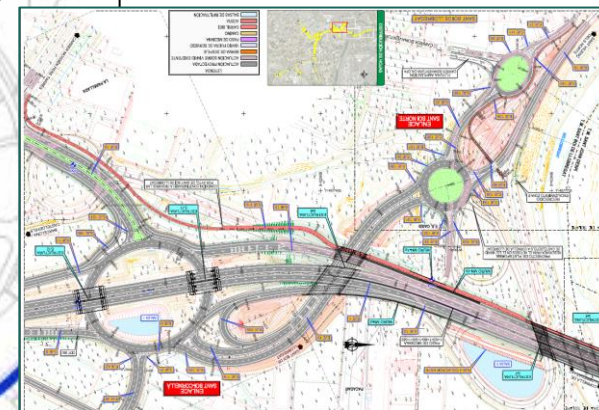
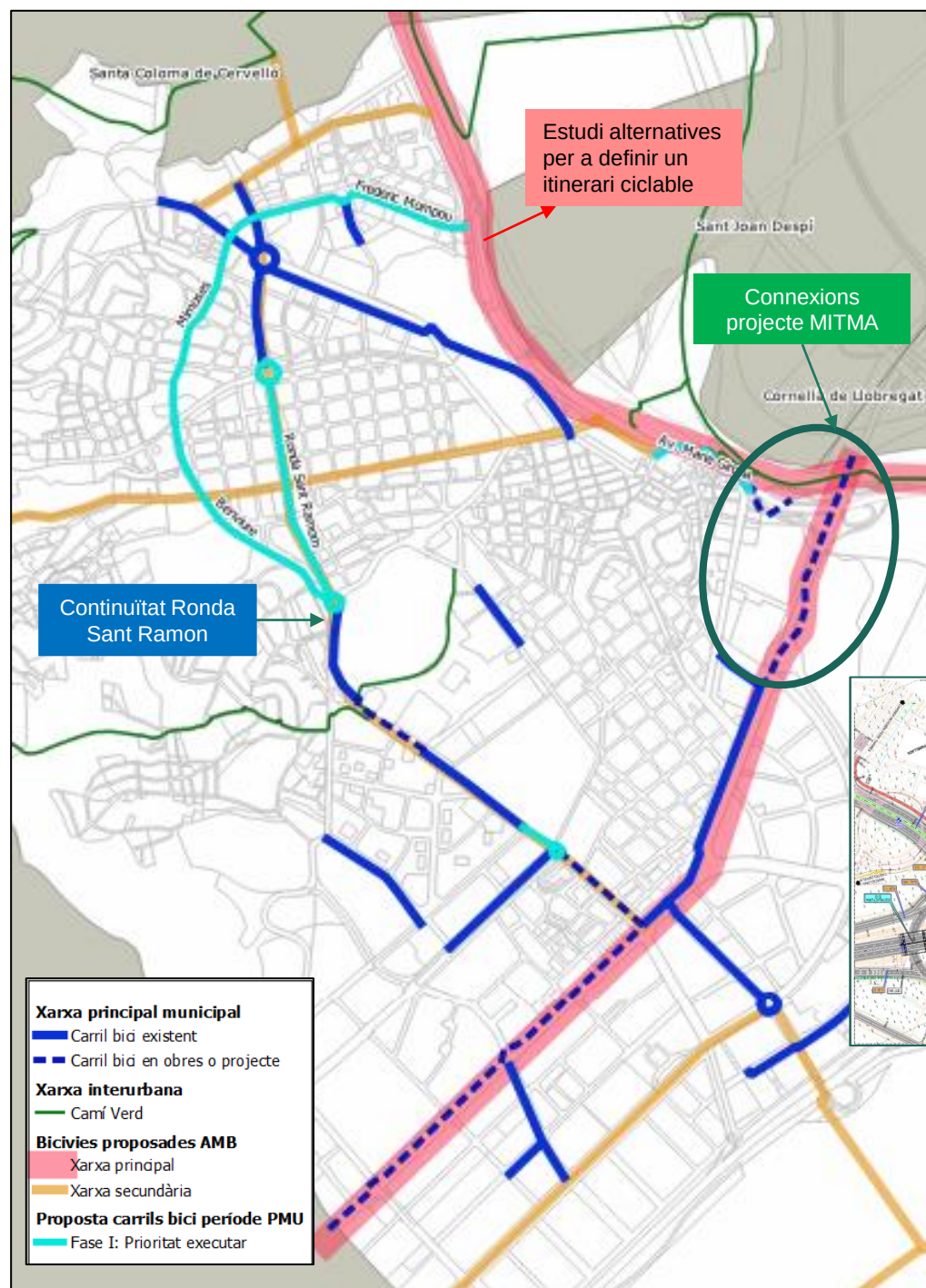
- C-245
- Ronda Sant Ramon
- Alacant

La resta d'eixos es desenvoluparan sota l'impuls de l'AMB



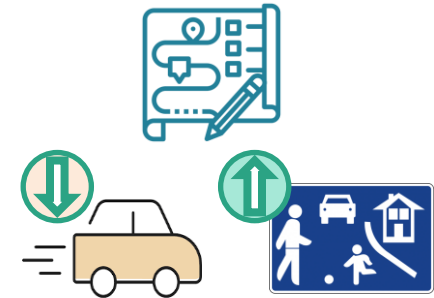
Facilitar la seva implantació i encaix a la ciutat

La xarxa definida pel PMU assegura l'encaix amb la proposta de l'AMB i amb les vies ciclables del projecte del MITMA

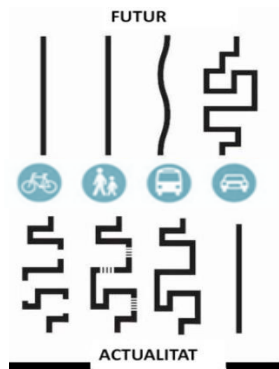


Racionalitzar l'ús del vehicle privat i disminuir la seva pressió en els accessos i sortides de la ciutat

una ciutat equilibrada i amb visió de futur



Avaluar l'impacte de la implantació de la variant de la C32-A2 i definir possibles mesures que es podran dur a terme per pacificar la xarxa interna



Estudiar possibles modificacions viàries per redirigir el trànsit per la circumval·lació de la ciutat i reduir els fluxos de la xarxa interna



Prendre mesures per incentivar l'ús de vehicles compartits i eficients energèticament

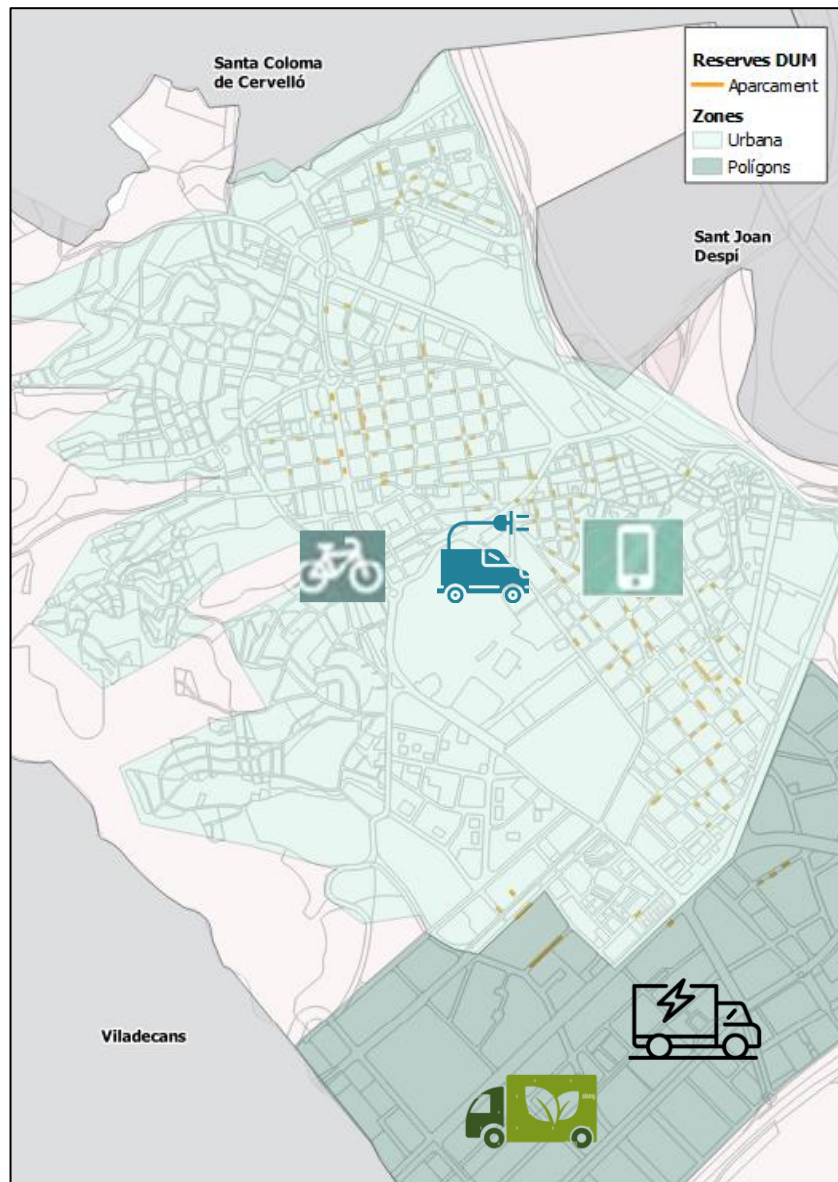
Gestió eficient i sostenible de la DUM i la logística

una ciutat adequada amb cada entorn

Actualitzar
l'ordenança per
a millorar la
gestió i control
de les DUM a la
zona urbana



Potenciar la
circulació dels
vehicles de
mercaderies pels
eixos primaris de
la xarxa viària



Facilitar la
creació de punts
d'entrega de
proximitat o de
sistemes
d'autorecol·lida de
mercaderies



Mesures per a la
distribució
d'última milla de
forma sostenible



Mobilitat intel·ligent i innovadora

una ciutat dinàmica, adaptable a cada moment



Millorar la gestió de la mobilitat i implantar mesures de mobilitat dinàmica i variable



Potenciar l'ús dels aparcaments públics fora de calçada a partir de senyalització intel·ligent dinàmica



Integrar a l'observatori de la ciutat dades de la mobilitat de manera que permeti fer el seguiment periòdic del Pla

Millorar la gestió de la mobilitat i implantar mesures de mobilitat dinàmica i variable

✓ Gestió semafòrica

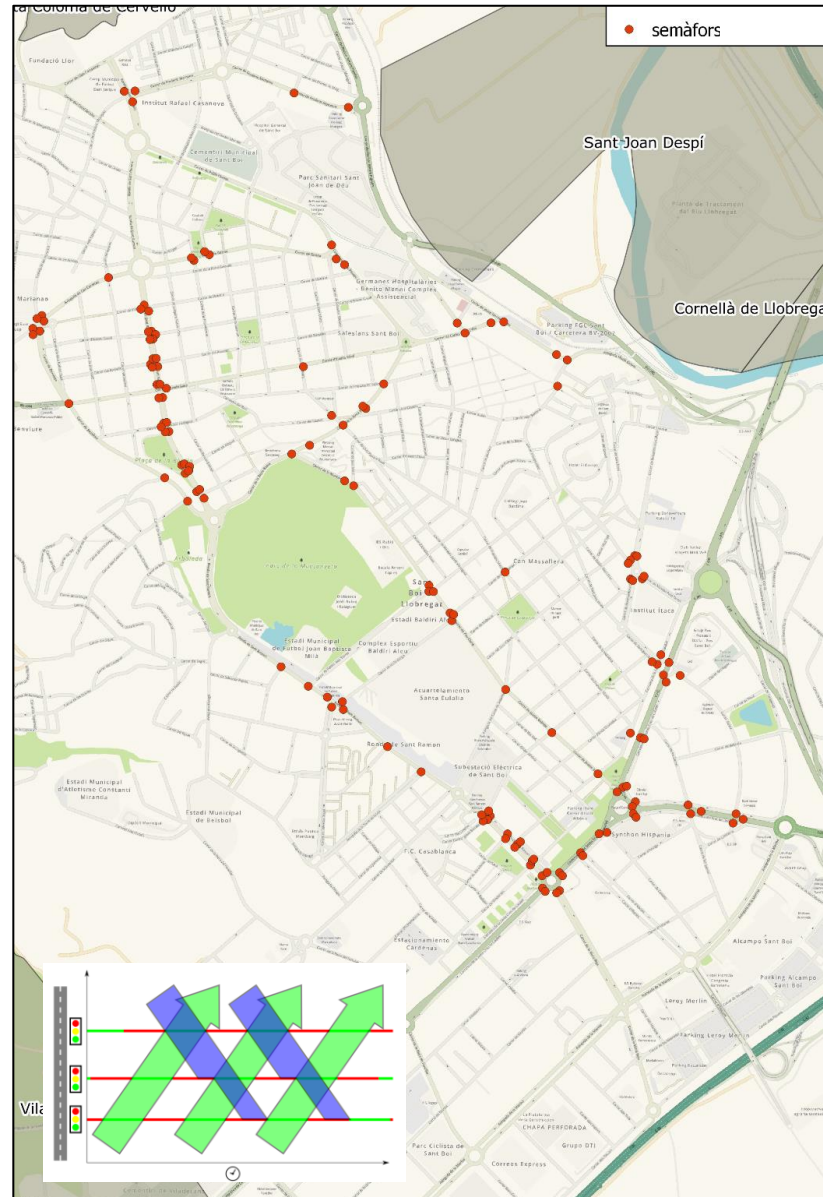
✓ Senyalització dinàmica per redirigir el trànsit

Possibles pacificacions dinàmiques

Regular els usos dels carrers en moments o dies determinats

Cal utilitzar tecnologies digitals per gestionar la circulació, basant-se en dades en temps real per reduir retencions, minimitzar les emissions i incentivar que el trànsit circuli per aquelles vies planificades, podent donar prioritat a les persones en els altres carrers

Regular el trànsit de forma eficient en les hores punta per a reduir el seu impacte a partir d'un sistema de gestió dinàmic del trànsit



Estratègia:

- Implantar **ONES VERDES** a les vies principals d'entrada i sortida de la ciutat de la xarxa principal per dotar-les de fluïdesa el que permetrà absorbir el trànsit reduint el seu impacte ambiental, acústic i energètic. Exemple: Ronda Sant Ramon i Frederic Mompou

Les ones verdes també permeten garantir la velocitat de circulació el que suposa un benefici per la resta d'usuaris de la via

- Implantar **ONES VERMELLES** a les vies que es vol pacificar, i on es vol reduir el trànsit per a dissuadir del seu ús per entrar o sortir de la ciutat. Exemple: **C-245**
- Gestionar de forma intel·ligent i en temps real les fases semafòriques per a reduir retencions.



Resultats futurs i beneficis esperats

ESCENARIS DE DISTRIBUCIÓ DE LA MOBILITAT GLOBAL PER MODES

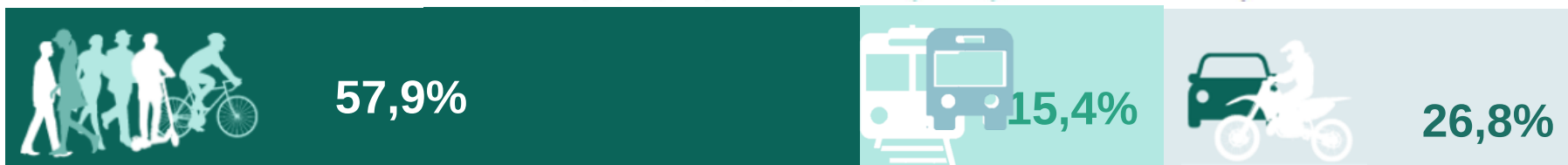
Escenari actual

Mobilitat activa · Transport públic · Vehicle privat



Escenari objectiu

Mobilitat activa · Transport públic · Vehicle privat



VARIACIÓ EN EL VOLUM DE DESPLAÇAMENTS DE CADA MODE

Mobilitat Activa	Transport Públic	Vehicle privat
2.921	3.641	- 7.024



Resultats futurs i beneficis esperats

- ✓ Increment de la qualitat de vida dels ciutadans
- ✓ Augment de la integració social gràcies a una accessibilitat i planificació universal
- ✓ Pautes de mobilitat més sostenibles i mobilitat activa en el dia a dia
- ✓ Reducció de la contaminació atmosfèrica
- ✓ Aval per a les condicions de salut dels ciutadans
- ✓ Seguretat en els desplaçaments
- ✓ Transport més eficient per incrementar la competitivitat del sistema productiu



MOLTES GRÀCIES PER LA VOSTRA ATENCIÓ



Diputació
Barcelona

#DibaOberta



AJUNTAMENT DE
SANT BOI DE LLOBREGAT

SinQb
Mobilitat