Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat



Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

ALG Transportation Infrastructure & Logistics
europraxis
CINESI Consultoria de Transport

Febrer de 2015

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Sergio Gallego Miralles
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Àrea Metropolitana del Transport

Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Antoni Xavier Fernández
Cap del Departament de Participació Ciutadana.

Félix Martínez
Cap de la unitat de mobilitat, urbanitzacions i infraestructures

Equip redactor

ALG, SA – Advanced Logistics Group

Jordi Singla Obiols
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Carles Garcia Brull
Llicenciat en Geografia i Tècnic Urbanista

Marc Vila Recio
Llicenciat en Geografia

Guillem Martínez Belló
Enginyer de Camins, Canals i Ports

David Abeijón Monjas
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Daniel Garrido Rubio
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Cristina Ruiz Martí
Experta en accessibilitat, participació i dinamització ciutadana

Marc Corominas Serrat
Expert en accessibilitat, participació i dinamització ciutadana

Beatriu Tenas Torres
Llicenciada en Biologia

CINESI, SLU – Consultoria de transport

Cinta Viladot Castell
Llicenciada en Geografia

Josep Enric Garcia Alemany
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Marie-Françoise Guillaume
Màster de comerç exterior





Jordi Singla Obiols

Cap del Departament de Mobilitat Nacional d'Advanced Logistics Group SA (ALG).

Carles Garcia Brull

Consultor del Departament de Mobilitat Nacional d'Advanced Logistics Group SA (ALG)

PREÀMBUL

Iniciem, amb la presentació d'aquest Pla de Mobilitat Urbana 2014-2019, una nova etapa envers la mobilitat sostenible en el nostre municipi i en el nostre compromís amb el medi ambient. Una etapa en un context de crisi i emergència economico-social, en la què la planificació de la mobilitat és clau per garantir una millor qualitat de vida.

D'on venim? Venim d'una trajectòria de compromís de la nostra ciutadania amb la mobilitat sostenible, la qual cosa va quedar palesa el 29 de setembre de 2005 amb la signatura per part de les entitats ciutadanes i del propi Ajuntament del Pacte Cívic per a la Mobilitat Sostenible i Segura. Es tracta d'un document elaborat a través d'un procés participatiu i en el que el resultat de tots els apartats que hi figuren són fruit del consens assolit en els diferents grups de treball.

Posteriorment, al 2007, vàrem aprovar el nostre Pla de Mobilitat. Avui, amb la perspectiva que dóna el temps transcorregut, cal posar en valor aquest Pla per tres raons bàsiques:

1. Ens vàrem avançar. Efectivament, i com ja dèiem al preàmbul del Pla de Mobilitat 2007, la Llei de Mobilitat estava aprovada, però encara no s'havien desenvolupat ni les directrius nacionals de mobilitat ni el pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona. Tot i així, vàrem decidir treballar per planificar la nostra mobilitat, generant consensos sobre quina havia de ser l'estructura i el model urbà de la nostra ciutat.

2. Aquell Pla va permetre tenir una idea clara de la jerarquització dels carrers de la nostra ciutat i va suposar l'eina crucial per a la pacificació del trànsit de Sant Boi. Aquesta idea ha permès desenvolupar la implantació de les illes ambientals creant les zones 30 a la nostra ciutat i hem pogut demostrar que el model era correcte, tot i que amb el present Pla li donarem una volta més. Ho veurem.

3. Aquestes illes ambientals han mostrat dues virtuts:
   - Han moderat la quantitat i la velocitat del trànsit en la major part dels carrers de la nostra ciutat, la qual cosa ha de redundar en una millora de la seguretat vial ("Mobilitat segura").
   - Han permès posar la bicicleta a la calçada, generant d'aquesta manera i a un cost relativament petit, més de 50 km de vies ciclables sense necessitat d'expulsar altres usos de la via pública. Dit d'altra manera, hem fet que la ciutat sigui en gran part ciclable ("Bike-friendly")

Fruit de la nostra inquietud per la mobilitat sostenible, durant aquests anys també hem anat treballant en diferents línies d'actuació no incloses al Pla del 2007 però que emanaven del consens ciutadà del Pacte:

- Impuls de la bicicleta, encara tímid però amb possibilitats enormes de desenvolupament (planificació de la xarxa ciclable, carrils bici, Bicibox,...)
- Millora del transport públic en allò que es troba a les nostres mans, això és, actuacions en les parades de l'autobús que permeten una espera més còmoda, segura, fàcil, transparent i accessible per a l'usuari; i una millora a l'espai urbà, eliminant obstacles per a la conducció que redunda, en darrera instància, en una millora de la velocitat comercial
- Actuacions d'accessibilitat que ens han posicionat com un dels municipis més accessibles del nostre entorn
- Semaforització de cruïlles de cara a treballar també en la regulació de velocitat i seguretat en les vies principals
- Estudis de planificació per aprofundir en la sostenibilitat i seguretat de la nostra mobilitat (bicicleta, camins escolars, Pla Local de Seguretat Viària,...)

I ara presentem aquest Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat 2014-2019, que és el document que marca les directrius i objectius per planificar i alinear totes les actuacions relatives a la mobilitat que es duguin a terme en el nostre municipi en el període de vigència del Pla.

I tot això, per què? Doncs perquè la mobilitat sostenible és una garantia de la qualitat de vida. Efectivament, i recordant el que ja vàrem incloure al nostre Pacte, el model de mobilitat ha de guiar-se pel principi de la millora de la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes, tot recuperant l'espai públic per a usos socials i de convivència. Això ha de permetre una millora en l'organització del temps d'activitats ciutadanes i la conciliació de la vida laboral i familiar, i reduir el temps esmerçat en els desplaçaments urbans i interurbans i/o fer-los més agradables.

Ha de tenir present la cohesió social, i per això s'han d'augmentar els espais per a la convivència, dintre d'un marc de justícia social, del dret a la mobilitat i la igualtat.

Alhora una mobilitat sostenible redueix emissions de CO_2 i millora la qualitat de la vida ciutadana, atès que aquesta reducció constitueix també un factor de salut.

La presentació d'aquest Pla de Mobilitat Urbana 2014-2019 representa l'acabament d'un primer pas d'intensos treballs de camp, models matemàtics de simulació, diagnosi, preparació de propostes i, per suposat i sobre tot, participació ciutadana. Tot això, ordenat i analitzat, és el que ara portem per a la seva consideració per part del Ple del nostre Ajuntament.

Ens agradaria, però, destacar algunes de les qüestions que s'han posat de relleu en el procés d'elaboració del Pla:

- Pel que fa a l'anàlisi territorial i socioeconòmica, ens agradaria destacar dues dades:
  - L'índex d'autocontenció de Sant Boi és superior a la major part dels municipis del nostre entorn proper. Aquesta dada relaciona les persones residents que treballen i/o estudien en el propi municipi respecte de la mobilitat total dels treballadors i/o estudiants residents. Això és, permet detectar quina és la capacitat que té el municipi de retenir treballadors residents. En una primera aproximació es podria fer una lectura positiva d'aquesta dada, però quan observem que els municipis que presenten un índex d'autocontenció menor presenten una millor oferta de servei ferroviari de proximitat, esdevé una dada que ha de convidar a la reflexió.
  - Per contra, Sant Boi presenta un índex de motorització inferior a la resta del Baix Llobregat i de Catalunya, la qual cosa acostuma a estar relacionada amb una bona oferta de transport públic i convida a pensar en una ciutadania responsable en la mobilitat.
- I pel que fa als diferents modes de transport, podem destacar els següents trets:
  - En relació a la oferta de transport públic, i per remarcar una dada: cada dia (laborable) existeix una oferta de 679 expedicions en bus entre Sant Boi i Barcelona i 239 expedicions diàries de FGC.
  - L'any 2013, es van produir 2.450.832 validacions als FGC sumant les estacions de Sant Boi i Molí Nou, i el número de viatgers de les línies de bus que donen servei a Sant Boi va pujar a la quantitat de 8.810.640. A destacar la progressió de la línia L79, posada en servei l'any 2010 i que en la actualitat ja transporta 822.075 viatgers en un any (2013).
  - En la xarxa de vianants, creiem que cal posar en valor que el 87% dels guals de la xarxa principal de vianants són correctes i que l'Ajuntament manté el seu compromís de continuar millorant en aquest àmbit de l'accessibilitat.
  - Pel que fa a la bicicleta, a les sessions participatives s'ha fet palesa la seva doble condició d'element de lleure i de mode de transport. Pel que fa al lleure, les fites de la passera cap al riu i l'anella verda han permès donar un salt qualitatiu respecte a l'oferta adreçada als nostres ciutadans en l'entorn natural i en la connexió entre municipis. Com a gran assignatura pendent, i del que hem rebut de la participació, quedaria per habilitar un accés a la platja per la zona agrícola, però això cal avaluar-ho de la mà dels "usuaris" del Parc Agrari. Pel que fa a la bici com a mode de transport, cal dir que la nostra assignatura pendent és la implementació de carrils bici en aquells carrers que no formin part de la xarxa de zona 30. Però aquest tema està condicionat per un nou paradigma de repartició de l'espai públic que caldrà anar treballant progressivament.
  - Pel que fa al transport públic, tot i la important oferta de bus i la important utilització dels FGC, el nostre municipi encara té una gran assignatura pendent: la penetració del transport ferroviari a l'interior de la ciutat per poder superar la situació tangencial i perifèrica de les estacions respecte als barris més densos de la ciutat i, en general, respecte a la morfologia urbana de Sant Boi. Per exemple, el barri de Marianao, amb més de 30.000 habitants, no disposa d'una estació de metro/rodalies a una distància raonable.
  - I, finalment, pel que fa al vehicle privat, ens agradaria destacar que hem anat una mica més enllà en la proposta de jerarquització viària en el nostre municipi: s'ha definit una via principal "circular", que ha de suportar tot el trànsit d'accés els diferents barris de Sant Boi. Això ens permetrà alliberar el trànsit de pas de zones de màxima centralitat urbana i comercial.

Convidem a tota la ciutadania de Sant Boi a consultar el present document del Pla de Mobilitat Urbana 2014-2019 i a fer totes aquelles aportacions que estimin oportunes per tal que el document definitiu esdevingui, com ja ho va ser el Pla de Mobilitat 2007, un instrument cabdal per aconseguir un Sant Boi més sostenible i més segur, i amb la qualitat de vida i el benestar de les persones com a fil conductor de les accions que se'n derivin.

Sant Boi de Llobregat, febrer de 2015

ÍNDEX GENERAL

- **Document I: Memòria**
- **Document II: Programa d'actuacions**
- **Document III: Annexos**
- **Document IV:. Síntesi del PMU**
- **Document V: Informe de sostenibilitat ambiental / Memòria ambiental**

ÍNDEX

DOCUMENT I. : MEMÒRIA 14

1 introducció 15

1.1 Justificació de la redacció del Pla de Mobilitat 15
1.2 Antecedents 15
1.2.1 Pacte Cívic per la mobilitat sostenible i segura 15
1.2.2 Pla de Mobilitat (PM). 15
1.2.3 Elaboració del PAES de Sant Boi de Llobregat 15
1.2.4 Elaboració del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) 16
1.2.5 Pla Director de la Bicicleta 16
1.2.6 Creació de camins escolars 16
1.2.7 Implantació del servei de Bicibox 17
1.3 Objectius del Pla 17
1.4 Principis directors de la planificació de la mobilitat 17
1.5 Metodologia de redacció. Fases 18
1.5.1 Mòdul 0. Introducció i Metodologia 18
1.5.2 Mòdul I. Anàlisi i Diagnosi 18
1.5.3 Mòdul II. Objectius 18
1.5.4 Mòdul III. Programa d'actuació 18
1.5.5 Mòdul IV. Tramitació, modificacions i aprovació del Pla 18
1.6 Metodologia participativa 18
1.6.1 Punt de partida 18
1.6.2 Procés de participació ciutadana 19

2 Anàlisi territorial i socioeconòmicA 19

2.1 Situació geogràfica 19
2.2 Estructura territorial 20
2.2.1 Districtes 20
2.3 Anàlisi econòmica 21
2.3.1 Renda familiar disponible bruta 21
2.3.2 Especialització econòmica 21
2.3.3 Ocupació i atur 21
2.3.4 Autocontenció i autosuficiència 21
2.4 Estructura i distribució de la població 22
2.4.1 Evolució de la població 22
2.4.2 Estructura de la població 22
2.4.3 Previsió del creixement de la població 23
2.4.4 Distribució i densitat de la població 23
2.5 Centres d'atracció i generació de viatges 24
2.5.1 Equipaments "supramunicipals" 24
2.5.2 Equipaments "municipals" 25
2.5.3 Situació dels polígons d'activitat econòmica 26
2.6 Parc de vehicles i dades de motorització 27
2.6.1 Parc de vehicles 27
2.6.2 Índex de motorització 27

3 Anàlisi de l'oferta 28

3.1 Xarxa de vianants 28
3.1.1 Introducció 28
3.1.2 Caracterització de la Xarxa Principal per a Vianants 28
3.1.3 Resta de la xarxa per a vianants 31
3.2 Xarxa de ciclistes 32
3.2.1 Introducció 32
3.2.2 Aparcaments de bicicletes 34
3.3 Xarxa de transport públic 36
3.3.1 Servei ferroviari 36
3.3.2 Servei urbà i interurbà diürn d'autobusos 37
3.3.3 Servei nocturn 42
3.3.4 Servei de taxi 45
3.3.5 Infraestructura viària vinculada al transport públic 45
3.3.6 Anàlisi de la connexió entre les parades de transport de la Ctra. de Santa Creu de Calafell i els polígons d'activitat econòmica 49
3.4 Xarxa de vehicles privats motoritzats 50
3.4.1 Jerarquització actual de la xarxa viària 50
3.4.2 Àrees de qualitat ambiental 52
3.4.3 Elements de senyalització orientativa urbana 53
3.4.4 Microsimulació del trànsit a la Plaça Europa 54
3.5 Aparcament 55
3.5.1 Tipologia d'aparcaments 55
3.5.2 Caracterització de l'aparcament a la via pública 56
3.5.3 Caracterització de l'aparcament fora de la via pública 58
3.6 Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) 59
3.6.2 Itineraris de vehicles pesants 59

4 ANÀLISI DE LA DEMANDA 59

4.1 Mobilitat global 59
4.1.1 Mobilitat dels residents 60
4.1.2 Mobilitat interna dels residents 62
4.1.3 Mobilitat de connexió dels residents i no residents 63
4.1.4 Evolució de la mobilitat en els darrers deu anys 65
4.2 Demanda a peu 66
4.2.1 Introducció 66
4.2.2 Resultats 66
4.2.3 Introducció 66
4.2.4 Resultats 66
4.3 Demanda en transport públic 67
4.3.1 Servei ferroviari 67
4.3.2 Servei urbà i interurbà diürn d'autobusos 68
4.4 Demanda en vehicle privat motoritzat 70
4.4.1 Introducció 70
4.4.2 Disseny i resultats de la campanya d'aforaments automàtics realitzada l'any 2011 70
4.4.3 Resultats de la campanya d'aforaments manuals realitzada el 2012 73
4.5 Demanda d'aparcament 74
4.5.1 Estudi de rotació i d'ocupació de l'estacionament 74

5 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT 75

5.1 Seguretat Viària 75
5.1.1 Dades actuals 76
5.2 Medi Ambient 77
5.2.1 Qualitat de l'aire 77
5.2.2 Immissió de contaminants 77
5.2.3 Emissió de contaminants 78
5.2.4 Contaminació acústica 78

6 DIAGNOSI TÈCNICA DE LA MOBILITAT 79

6.1 Diagnosi de la situació actual 79
6.1.1 Situació territorial i socioeconòmica 79
6.1.2 Mobilitat global 80
6.1.3 Mobilitat a peu 80
6.1.4 Mobilitat en bicicleta 83
6.1.5 Mobilitat en transport col·lectiu 85
6.1.6 Mobilitat en vehicle privat motoritzat 87
6.1.7 Aparcament 88
6.1.8 Mercaderies 89

6.1.9 Seguretat viària ... 89
6.1.10 Accés a zones industrials ... 90
6.2 Caracterització del sistema futur de mobilitat ... 91
6.2.1 Planejament vigent ... 91
6.2.2 Escenari tendencial (2018) ... 91

7 ESTABLIMENT D'OBJECTIUS ... 93

7.1 Marcs de referència ... 93
7.2 Objectius del Pla de Mobilitat de Sant Boi de Llobregat ... 93
7.2.1 Establiment d'objectius ... 93
7.2.2 Escenari objectiu (2019) ... 93
7.2.3 Avaluació ... 94
7.2.4 Relació de propostes i justificació de l'escenari objectiu ... 95

8 PROPOSTES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA ... 98

8.1 Mobilitat a peu ... 98
8.1.1 Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants ... 98
8.1.2 Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat ... 103
8.1.3 Definició d'un camí escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos ... 104
8.1.4 Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent. ... 105
8.1.5 Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu. ... 107
8.2 Mobilitat en bicicleta ... 108
8.2.1 Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent. ... 108
8.2.2 Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta. ... 112
8.2.3 Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta. ... 112
8.3 Mobilitat en transport públic ... 113
8.3.1 Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades ... 113
8.3.2 Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col•lectiu ... 115
8.3.3 Proposta per a la creació de nous carrils bus ... 115
8.3.4 Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-dièsel, gas, vehicles híbrids, etc.). ... 116
8.3.5 Realització d'un Estudi per a la millora de la connexió amb transport públic entre Sant Boi de Llobregat i les parades de metro i tramvia situades a Cornellà de Llobregat ... 117
8.3.6 Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics. ... 119
8.3.7 Promoure l'arribada de la L1 de la xarxa de metro ... 120
8.4 Mobilitat en vehicle privat ... 121
8.4.1 Nova proposta de jerarquització del viari ... 121
8.4.2 Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat. ... 127
8.4.3 Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat. ... 128
8.4.4 Contractació d'un servei per a smartphones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat. ... 128
8.4.5 Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 km/hora ... 129
8.5 Aparcament ... 130
8.5.1 Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública ... 130
8.5.2 Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou ... 130
8.6 Seguiment del pla ... 131
8.6.1 Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat ... 131
8.7 Mercaderies ... 132
8.7.1 Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per al transport privat i de mercaderies . 132
8.8 Medi Ambient ... 132
8.8.1 Actualització del mapa acústic de la ciutat ... 132

9 Indicadors de seguiment ... 133

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS ... 135

1 INTRODUCCIÓ ... 137

2 FITXES D'ACTUACIÓ ... 137

2.1 Mobilitat a peu ... 137
2.2 Mobilitat amb bicicleta ... 141
2.3 Mobilitat en transport públic ... 143
2.4 Mobilitat en vehicle privat ... 149
2.5 Aparcament ... 152
2.6 Seguiment del Pla ... 153
2.7 Mercaderies ... 153
2.8 Medi Ambient ... 154

3 PRESSUPOST I PROGRAMA D'ACTUACIONS ... 154

3.1 Resum pressupostari ... 154

DOCUMENT III. ANNEXOS ... 158

1 Oferta ... 161

1.1 Xarxa per a bicicletes ... 161
1.2 Anàlisi de la connexió entre les parades de transport de la Ctra. de Santa creu de Calafell i els polígons d'activitat econòmica ... 165
1.2.1 Objectius ... 165
1.2.2 Diagnosi i propostes per a la millora de la mobilitat ... 165

2 Demanda ... 180

2.1 Comptatges de vianants i bicicletes ... 180
2.2 Microsimulació del trànsit a la Plaça d'Europa ... 187
2.2.1 Introducció ... 187
2.2.2 Anàlisi de la situació actual ... 187
2.2.3 Anàlisi de la situació futura prevista ... 189
2.2.4 Conclusions ... 191
2.3 Resultats dels aforaments automàtics ... 191
2.4 Resultats dels aforaments manuals ... 215

3 Participació ciutadana ... 219

3.1 Procés de participació Maig – Juny 2011 ... 219

4 redacció d'un camí escolar ... 269

4.1 Què és un camí escolar? ... 269
4.2 Objectius ... 269
4.3 Àmbit territorial ... 269
4.4 Diagnosi de l'estat actual ... 270
4.4.1 Resultats de l'enquesta ... 270
4.4.2 Principals resultats ... 271
4.4.3 Inspecció visual en l'entorn immediat als centres educatius ... 275
4.5 Propostes i recomanacions ... 279
4.6 Actuacions físiques ... 279

DOCUMENT IV. SÍNTESI DEL PLA ... 285

DOCUMENT V. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL 295

1 Introducció 296

2 Objectiu de l'Informe de sostenibilitat ambiental 297

3 Legislació ambiental aplicable 298

4 Principals Plans i Programes 298

5 Continguts i objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi del Llobregat 302

5.1 Contingut i competències del PMU 302
5.2 Objectius del Pla de Mobilitat Urbana vinculats amb altres plans o programes 303
5.2.1 Establiment d'objectius 305

6 Àmbit del Pla de Mobilitat Urbana 306

7 Diagnosi ambiental vinculada a la mobilitat 310

7.1 Xarxa de vianants 310
7.2 Xarxa de Bicicletes 311
7.3 Transport públic ferroviari 312
7.4 Transport públic urbà i suburbà de superfície 312
7.5 Servei interurbà 313
7.6 Xarxa de vehicles privats motoritzats 315
7.7 Fluxos de mobilitat. Anàlisi de les dades disponibles 316
7.7.1 Mobilitat dels residents 316
7.7.2 Mobilitat interna dels residents i no residents 317
7.7.3 Mobilitat de connexió dels residents i no residents 318
7.8 La qualitat de l'aire 321
7.8.1 Immissió de contaminants 322
7.8.2 Emissió de contaminants 322
7.8.3 Soroll 324

8 Descripció de les alternatives 325

8.1 Escenari tendencial (2018) 325
8.2 Escenari objectiu (2018) 326
8.2.1 Avaluació 326

9 Avaluació global del Pla 328

9.1 Avaluació del grau d'assoliment dels objectius 328
9.2 Anàlisi de l'àmbit (municipal i supramunicipal) – Priorització 328
9.3 Indicadors ambientals del PMU 329
9.4 Repercussió socioambiental del PMU 330
9.5 Dificultats trobades durant la realització de l'avaluació ambiental 330

10 Annexos 332

10.1 Fitxes del PAES vinculades a la millora del transport i la mobilitat 332
10.2 Sol•licitud de dades al Departament de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat 335
10.3 Fitxa de tret estratègic vinculat al transport i la mobilitat (Agenda 21 Local) 335

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

DOCUMENT 1: MEMÒRIA



Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Àrea Metropolitana de Barcelona

Febrer de 2015

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

ALG Transportation Infrastructure & Logistics
europraxis
CINESI Consultoria de Transport

1 INTRODUCCIÓ

1.1 Justificació de la redacció del Pla de Mobilitat

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat (PMU) s'emmarca dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). La Llei 9/2003 desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques que, en l'àmbit local, correspon a l'elaboració dels plans de mobilitat urbana. Té per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

1.2 Antecedents

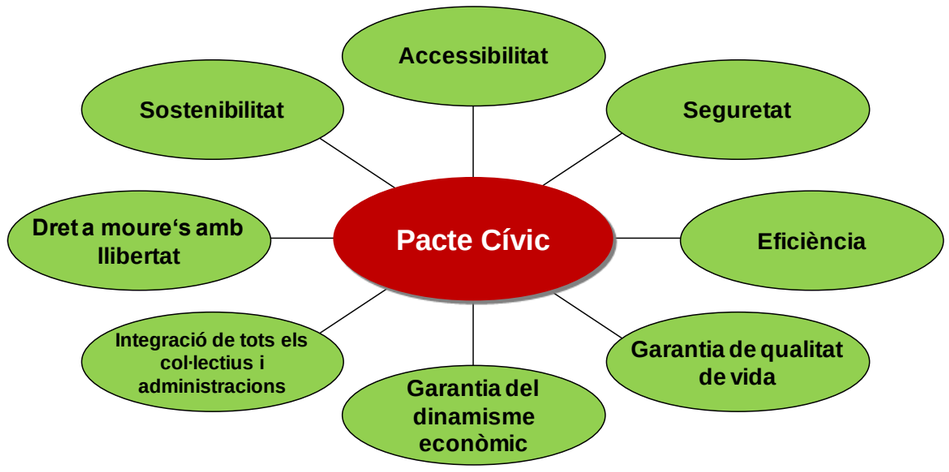
En els darrers anys s'han realitzat nombroses actuacions per fomentar la mobilitat sostenible a la ciutat, amb l'objectiu de donar respostes als reptes de la mobilitat i definir els criteris per compartir l'ús de l'espai públic, incrementar la qualitat de vida a la ciutat i millorar el medi ambient, la seguretat i l'accessibilitat urbana.

En aquest sentit, aquestes actuacions marquen una tendència que el present Pla de Mobilitat recull i desenvoluparà per al període 2013 – 2018.

1.2.1 Pacte Cívic per la mobilitat sostenible i segura

L'any 2005 es va portar a terme un procés participatiu a la ciutat amb l'objectiu de definir i validar el Pacte Cívic per la mobilitat sostenible i segura de la ciutat (procés que va rebre el premi d'innovació democràtica atorgat per la Generalitat).

El pacte resultant es configura com l'eina de treball per definir el model de mobilitat de la ciutat. S'estructura a partir de 8 principis que emmarquen els objectius que determinaran els continguts del present Pla de Mobilitat.

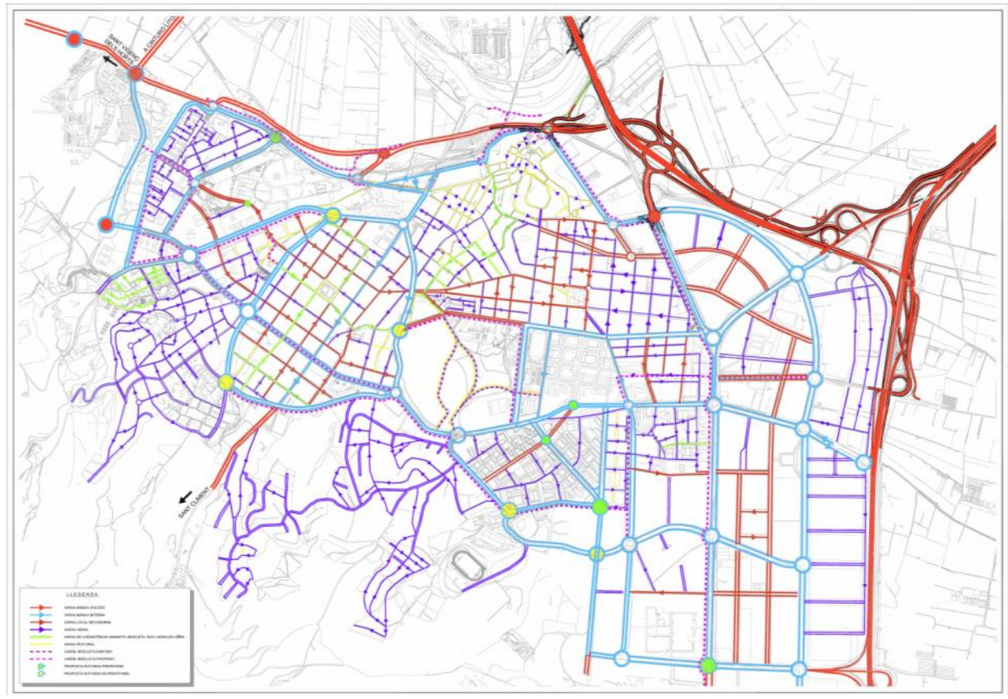


Principis del Pacte cívic per la mobilitat sostenible i segura de Sant Boi de Llobregat
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

1.2.2 Pla de Mobilitat (PM).

L'any 2007 es va aprovar el primer Pla de Mobilitat de Sant Boi de Llobregat (des d'ara en endavant PM), que responia a l'objectiu d'assolir una ciutat sostenible i respectuosa amb el medi ambient. El document es va guiar per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, de la Generalitat de Catalunya, ressenyant que en el moment en que es va redactar el Pla no existien ni les Directrius Nacionals de Mobilitat ni el Pla Director de Mobilitat de la RMB.

A banda de realitzar una anàlisi global de la mobilitat, el PM de 2007 va establir la jerarquització actual del viari de tota la ciutat i tot un seguit de propostes d'actuació vinculades a la moderació del trànsit i l'ordenació de la mobilitat, que serveixen com a punt de partida per al present PMU.



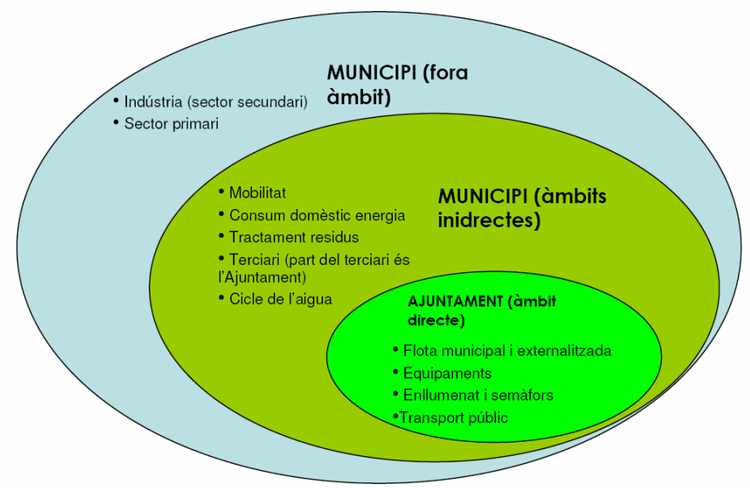
Proposta de jerarquització del viari que va elaborar el PM 2007
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

1.2.3 Elaboració del PAES de Sant Boi de Llobregat

Sant Boi de Llobregat va signar el 17 de novembre de 2008 l'anomenat "Pacte d'alcaldes/esses" que, impulsat per la Comissió europea, promou que els municipis que s'hi adhereixin facin seus els objectius de la Unió Europea per a l'any 2020 i adoptin el compromís de reduir les emissions de CO_2 en el seu territori en més del 20% per al 2020 mitjançant la creació de plans d'acció en favor de les fonts d'energies renovables. La firma del pacte comporta:

- Elaborar i aprovar pel Ple municipal un Pla d'Acció d'Energia Sostenible en un termini màxim d'un any des de la data d'adhesió al Pacte.
- Elaborar un Informe bianual per a l'avaluació, control i verificació de l'acompliment dels objectius proposats.
- Organitzar el Dia de l'Energia.
- Informar de les fites obtingudes en acompliment de Pla d'Acció i participar (en els termes que consideri oportú) en la Conferència d'Alcaldes/esses per l'Energia sostenible a Europa.

El PAES de Sant Boi va constituir el Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES, d'ara endavant) i, per tant, representa la concreció de l'estratègia per part de la ciutat per assolir els objectius marcats per la UE.



Àmbits de compromís del PAES i de l'Ajuntament
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

1.2.4 Elaboració del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)

L'any 2009 Sant Boi va redactar el Pla local de Seguretat Viària amb el doble objectiu d'analitzar els nivells de sinistralitat del municipi i també d'elaborar propostes per a la seva reducció. L'estudi es va elaborar en el marc d'un conveni de col·laboració amb el Servei Català de Trànsit (SCT)i es va desenvolupar a partir del Manual Guia per a l'elaboració de plans locals de seguretat viària del propi SCT.

Una de les principals conclusions a la que es va arribar amb l'estudi, va ser l'increment esdevingut durant el període 2005-2008 del nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana a la ciutat. Dels 241 accidents registrats l'any 2008, prop del 20% es va concentrar a la Ronda de Sant Ramon (25 accidents) i a l'aparcament de la zona comercial "Alcampo" (25 accidents), mentre que la resta es reparteix de forma poc representativa per la resta de la ciutat.

LA SINISTRALITAT A SANT BOI DE LLOBREGAT (2008)

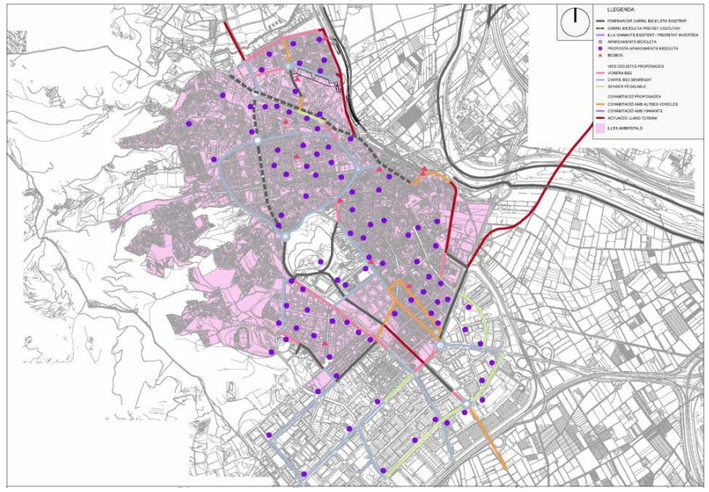
- 241 sinistres amb víctimes (augment del 11,6% respecte de 2006).
- 265 ferits lleus, 45 ferits greus i 2 morts.
- 3,0 accidents amb ferits/1.000 habitants.
- En el període estudiat, entre 2006 i 2008, hi ha hagut sis víctimes mortals.
- Dels mitjans de locomoció implicats entre 2006 i 2008, el 13% eren vianants, el 23%, vehicles de 2 rodes i el 57% vehicles turisme.
- El 34% dels accidents del període són atropellaments.
- El 53% dels sinistres tenen lloc en interseccions.

Dades de referència pel que fa a la sinistralitat identificades per a l'any 2008
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

1.2.5 Pla Director de la Bicicleta

L'any 2010 es va redactar el Pla Director de la Bicicleta de la ciutat, l'objectiu del qual es donar totes les eines per facilitar i augmentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport a Sant Boi de Llobregat, fent que aquest sigui un mode de transport apte per a tothom, segur, competitiu amb la resta de modes i potent en quant a usuaris.

El Pla va caracteritzar l'actual xarxa ciclable així com també va establir tot un seguit de propostes per perllongar i ampliar l'actual xarxa.

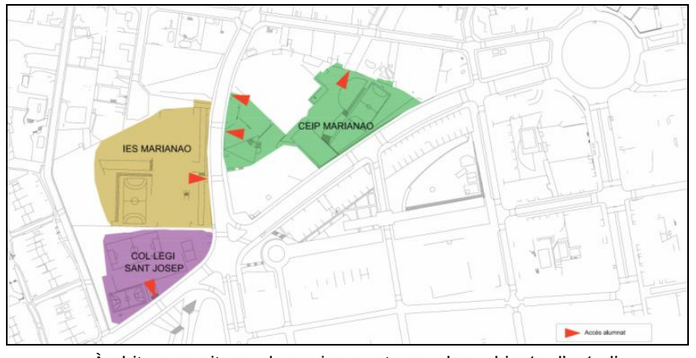


Xarxa ciclable actual i proposada definida pel Pla Director de la Bicicleta
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

1.2.6 Creació de camins escolars

Darrerament també s'han dut a terme a la ciutat projectes innovadors com ara l'estudi per a la creació de camins escolars. En aquest sentit, l'any 2010 es va dur a terme la implantació parcial d'un camí escolar al sector de Marianao i en l'actualitat s'està treballant per acabar les propostes que es van derivar de l'estudi.

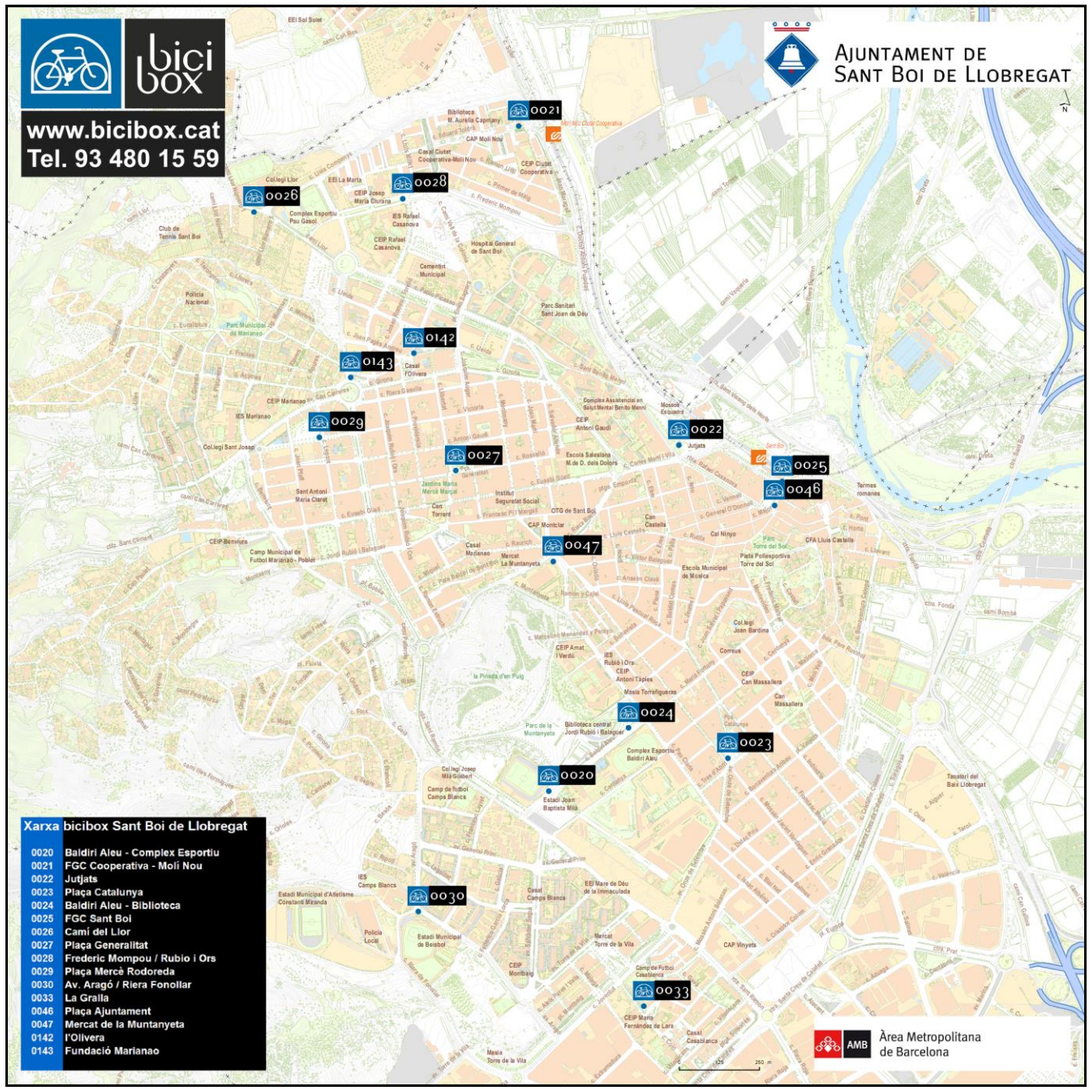
L'objectiu de l'estudi va ser la millora de les condicions de seguretat i confort en l'accés als centres educatius del sector de Marianao, amb especial atenció als desplaçaments a peu. En concret, els centres sobre els quals es va centrar l'estudi van ser l'Institut Marianao, l'Escola Marianao i el Col·legi Sant Josep.



Àmbit on es situen els equipaments escolars objecte d'estudi
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

1.2.7 Implantació del servei de Bicibox

L'any 2011 l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) va implantar un nou servei a la ciutat que consisteix en garantir l'estacionament en destinació segur per a les bicicletes. Mitjançant la instal·lació d'una espècie de contenidors metàl·lics que faciliten l'estacionament de la bicicleta, i que estan situats en l'entorn immediat dels principals punts d'atracció i generació de desplaçaments, es vol fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual, bé sigui com a mode principal o bé com a part de la cadena modal de desplaçaments.



Servei de Bicibox a la ciutat
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat. Octubre de 2013

1.3 Objectius del Pla

L'objecte del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) és la configuració de les estratègies de mobilitat sostenible al municipi de Sant Boi de Llobregat.

Per dur a terme aquesta finalitat, s'analitzaran l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle privat), el trànsit i la seguretat viària, el transport públic de viatgers (col·lectiu i servei de taxi), els aparcaments, l'accés a les zones industrials, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, a l'escenari actual.

Es definirà un model futur de mobilitat sostenible, basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

1.4 Principis directors de la planificació de la mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la **determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport.**

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 s'ajusta als principis orientadors establerts per les Directrius Nacionals de Mobilitat, que responen als principis següents:

a) Competitivitat	d) Salut
b) Integració social	e) Seguretat
c) Qualitat de vida	f) Sostenibilitat

Línies estratègiques que fixa la Llei 9/2003

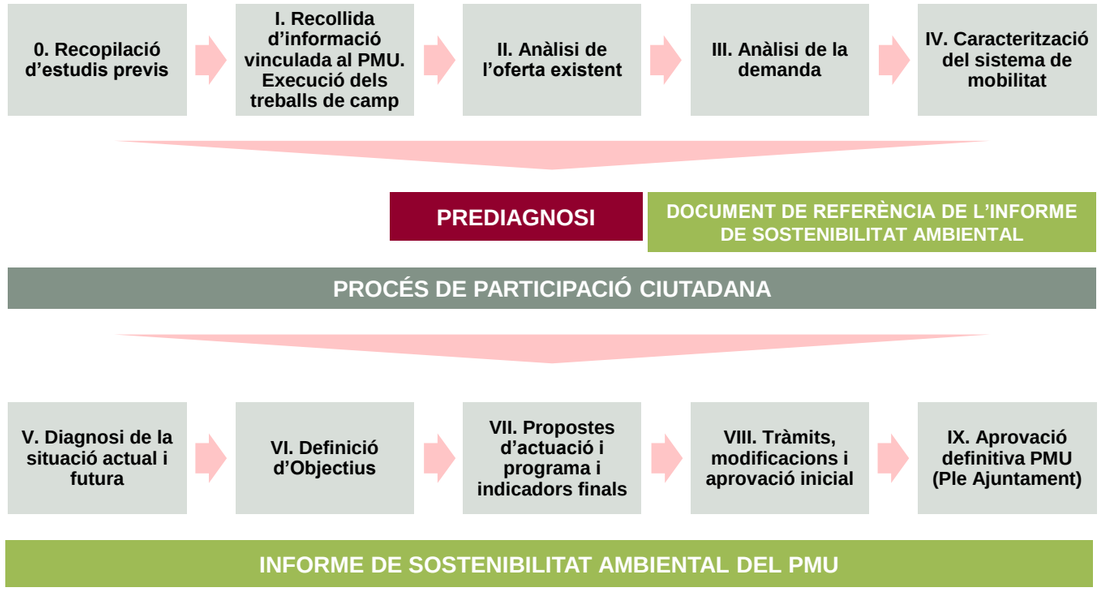
Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

1.5 Metodologia de redacció. Fases

L'elaboració del PMU de Sant Boi de Llobregat segueix el procés metodològic descrit en el quadre següent. D'acord amb la Llei 9/2003 en aquest procés la participació ciutadana ha de quedar garantida.

El procés d'elaboració del PMU de Sant Boi de Llobregat s'estructura en dues fases i cinc mòduls. A continuació s'exposa la naturalesa i els continguts d'aquests.



Fases de la metodologia de redacció

1.5.1 Mòdul 0. Introducció i Metodologia

Es tracta del present document que enceta el pla mitjançant una introducció en la qual es justifica la necessitat de dur a terme el pla i on s'exposa el procés metodològic a seguir.

1.5.2 Mòdul I. Anàlisi i Diagnosi

Comprèn totes aquelles primeres tasques que tenen com a finalitat l'obtenció, l'anàlisi i el debat ciutadà de la informació rellevant per a conèixer suficientment l'estat de la mobilitat en el municipi. Aquest mòdul engloba els següents apartats:

- Anàlisi de la mobilitat

  Recull el conjunt de dades disponibles en l'àmbit del pla que puguin ser rellevants per al coneixement de l'estat actual de la mobilitat i l'establiment de tendències de futur. Concretament, aquestes dades han de permetre caracteritzar la configuració territorial, els patrons de mobilitat dels ciutadans, l'oferta d'infraestructures i serveis i les externalitats socials i ambientals del transport.

- Procés de participació ciutadana. Debat ciutadà.

  Per complementar l'anàlisi tècnic, es realitzen jornades de debat amb la ciutadania on s'explica el procés del Pla de Mobilitat urbana i on es recullen les principals mancances i aspectes a millorar de la mobilitat a la ciutat (a l'apartat 1.6.2 es detalla aquest procés).

- Diagnosi de la mobilitat

  Aquesta etapa consisteix en resumir de forma breu i entenedora la informació més rellevant de les etapes anteriors, detallant els aspectes més positius i també els millorables de la mobilitat a la ciutat, d'acord tant amb les conclusions tècniques com amb les aportacions que realitzi la ciutadania.

1.5.3 Mòdul II. Objectius

En aquesta segona fase del procés es tracta de concretar i adaptar els objectius del PMU a la realitat del municipi de Sant Boi de Llobregat a partir de les conclusions de la diagnosi de mobilitat. Es pren com a punt de partida el **Pacte per la Mobilitat de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat.**

Tot seguit, a partir dels objectius elaborats, es configurarà l'escenari de mobilitat que se'n deriva mitjançant l'establiment dels valors en els indicadors del Pla de mobilitat.

1.5.4 Mòdul III. Programa d'actuació

Consisteix a proposar mesures en consonància amb els objectius i el corresponent escenari de mobilitat objectiu del Pla.

Se seleccionaran les mesures que comptin amb una avaluació favorable, s'establirà una periodització i es programaran temporalment en funció de les assignacions pressupostàries i altres criteris d'oportunitat.

1.5.5 Mòdul IV. Tramitació, modificacions i aprovació del Pla

Posteriorment a la redacció del document final, que inclourà totes les mesures incloses en el Programa d'actuacions amb avaluació favorable, s'han de seguir uns tràmits per a l'aprovació del Pla de Mobilitat. Aquests consisteixen en:

- Aprovació inicial del PMU i de l'Informe de sostenibilitat ambiental.
- Recepció de l'informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat o de la Generalitat de Catalunya sobre el PMU
- Procés d'informació pública
- Procés de resolució, al·legacions i redacció de la Memòria Ambiental.
- Aprovació definitiva de la Memòria Ambiental i del PMU.

1.6 Metodologia participativa

1.6.1 Punt de partida

D'un temps ençà les dinàmiques de participació s'han incorporat en els processos tècnics de millora de les ciutats. Una participació estructurada que ha permès conèixer la percepció de la ciutadania en relació a totes aquelles qüestions que li afecten d'una manera directa o indirecta i, que pel coneixement que té de la seva activitat quotidiana, està en disposició de fer comentaris i suggeriments que, si bé es tracten des d'una perspectiva personal, cal saber traslladar a l'àmbit tècnic.

No obstant, també cal dir que una voluntat de l'administració en la participació en tots els processos ha portat a un desinterès general per a qüestions que sovint es troben molt tècniques i complicades.

Tanmateix cal continuar fomentant la participació de la ciutadania a través dels nous models o establir processos de concertació amb els agents socials representatius de les diferents sensibilitats col·lectives dels barris i altres teixits associatius vinculats a les dinàmiques objecte de la participació.

1.6.2 Procés de participació ciutadana

El procés de participació ciutadana s'ha organitzat en:

- Sessió inicial de resum de resultats de l'anterior PMU i presentació de l'inici del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat per al període 2013-2018.
- Quatre sessions de participació ciutadana celebrades en els Casals de Barri corresponents als quatre districtes del municipi de Sant Boi de Llobregat.
- Una jornada destinada al sector professional.
- Una jornada exclusiva vinculada a l'ús de la bicicleta.

TIPUS DE SESSIÓ	DATA i HORA	LLOC DE CELEBRACIÓ	SESSIÓ DESTINADA A:
GENERAL (presentació)	14 de Maig 2012	Can Massallera (carrer Mallorca, 30)	Tots els ciutadans
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	23 de Maig 2012 a les 18:30h	La Gralla (Plaça Gegants, 1)	Ciutadans dels barris Camps Blancs i Casablanca
PARTICIPACIÓ SECTOR PROFESSIONAL (debat)	31 de Maig 2012 a les 12:00h	La Gralla (Plaça Gegants, 1)	Sector professional de Sant Boi vinculat a la mobilitat
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	5 de Juny 2012 a les 18:30h	Casal Cooperativa (carrer Pau Casals, 7)	Ciutadans dels barris de Cooperativa – Molí Nou
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	11 de Juny 2012 a les 18:30h	Can Massallera (carrer Mallorca, 30)	Ciutadans dels barris de Centre i Vinyets
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	13 de Juny 2012 a les 18:30h	Casal Marianao (carrer Miquel, 2)	Ciutadans del barri Marianao
MONOGRÀFIC SOBRE LA BICICLETA	29 de Novembre de 2012 a les 19:00h	Can Massallera (carrer Mallorca, 30)	Tots els ciutadans

Calendari de les sessions de participació ciutadana realitzades

A **l'annex** del Pla es poden consultar tots els resultats detallats del procés de participació ciutadana realitzat.

2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

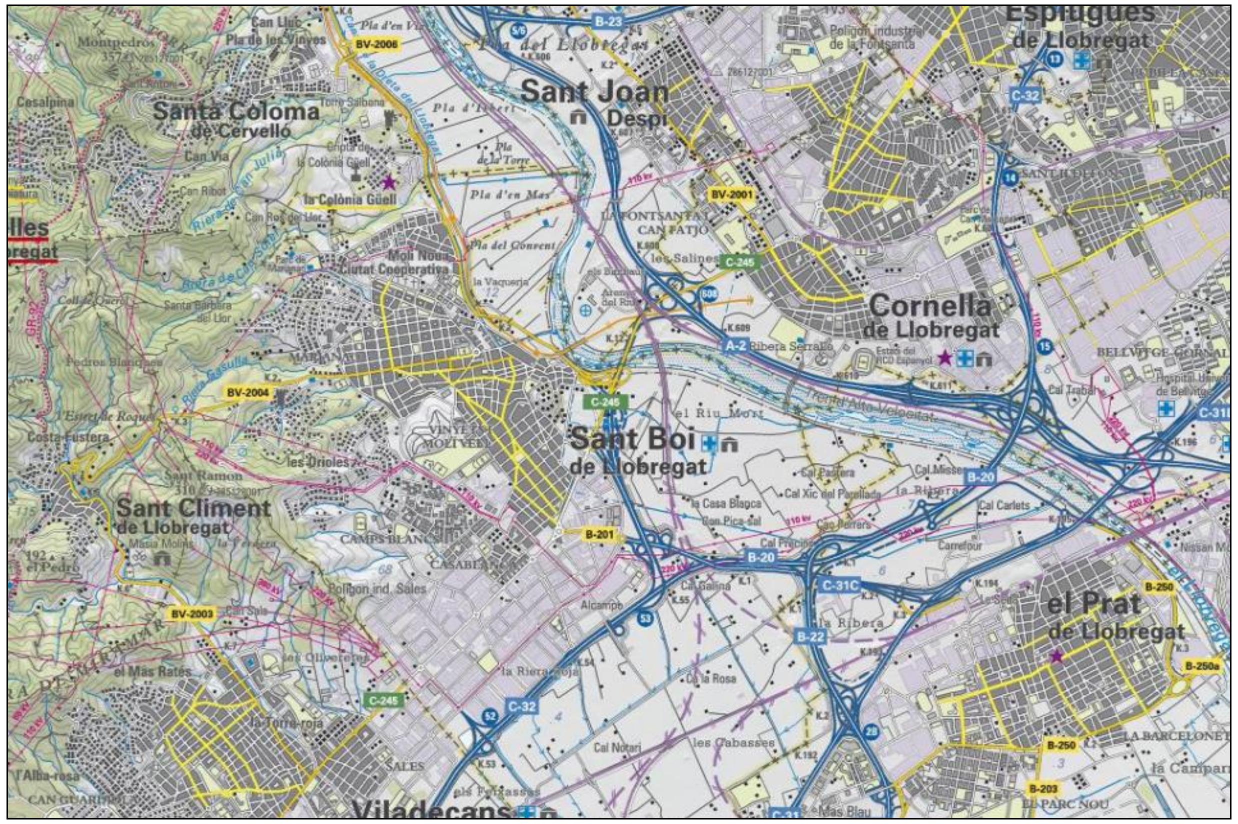
Per a l'anàlisi de la mobilitat del PMU és necessari centrar-se en els factors més determinants de la mobilitat com són el **context territorial en el qual s'emmarca el municipi, la seva estructura demogràfica i econòmica, la motorització i la mobilitat obligada**. Aquests elements són bàsics per a entendre la lògica de funcionament de la mobilitat interna i externa que es genera a Sant Boi de Llobregat així com la seva evolució.

Tot i que l'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el municipi s'ha de tenir present però, que les causes i efectes de la mobilitat no es troben només en el marc del propi municipi sinó que sovint superen els límits administratius estrictament municipals.

2.1 Situació geogràfica

Sant Boi de Llobregat té una extensió municipal de 21,48 km^2. Està situat al delta del Llobregat, llindant amb Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, Viladecans, Sant Climent de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló i Sant Joan Despí.

Està situat a una distància de 17,5 km respecte del centre de Barcelona.



Localització del municipi de Sant Boi de Llobregat

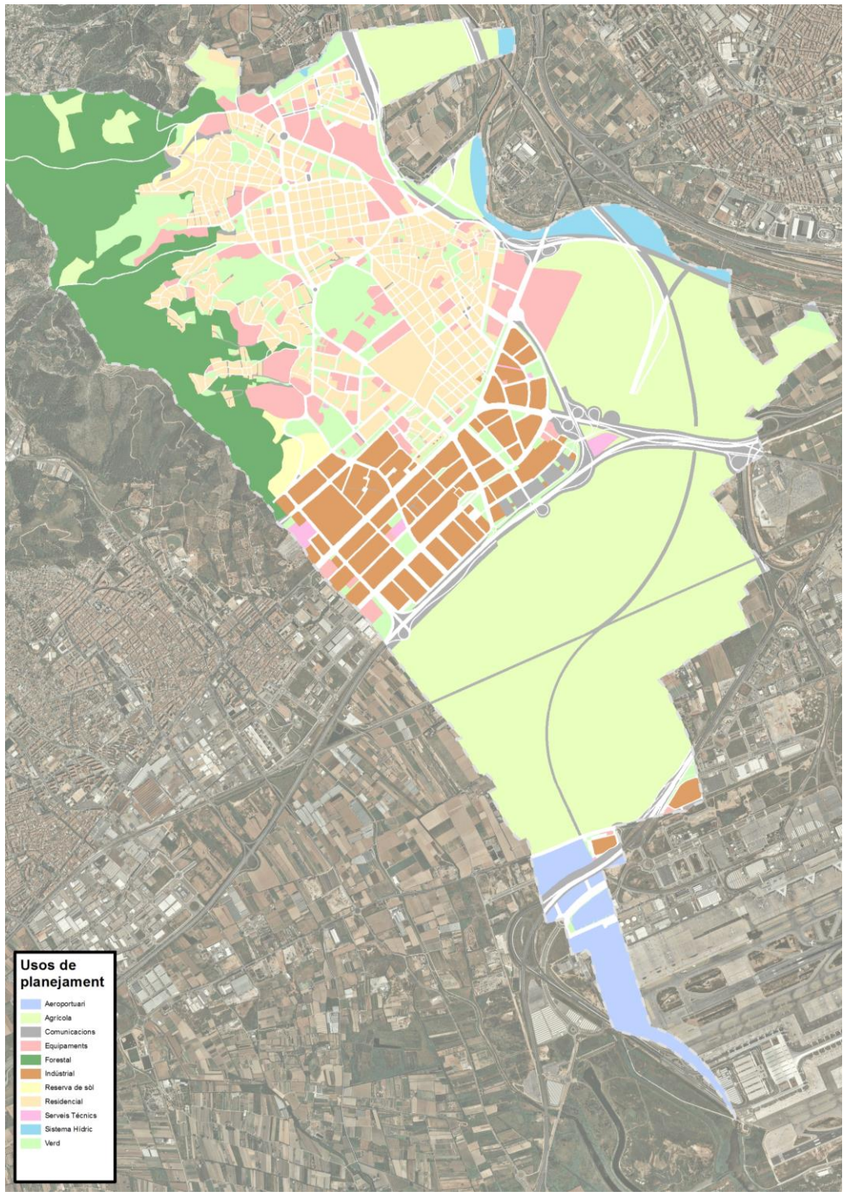
Font: Elaboració pròpia a partir de cartografia de l'ICC

Una part de l'extensió de la ciutat es troba sobre el terreny planer del delta al marge dret del riu Llobregat, i una altra part als vessants de la Serralada Litoral, de la qual la muntanya de Sant Ramon, de 288 metres d'altitud, n'és l'element geogràfic més característic.

La ciutat s'estén sobre un 38% de la superfície del terme municipal. Un altre 35% està ocupat per la zona agrícola de Sant Boi que conforma el conjunt de camps de conreu més extens del parc agrari del

Baix Llobregat. Al mateix espai trobem un continu de vies de comunicació viàries i ferroviàries que ja ocupen un 6% del territori. També existeix una especial riquesa d'espais naturals preservats: en un 21% del terme es pot gaudir d'una àmplia zona forestal, d'una ribera fluvial i de zones humides.

Segons dades publicades per l'Observatori de la Ciutat l'any 2012, Sant Boi supera els 30.000 habitatges que ocupen el 17% del sòl urbà. La major part es va construir entre 1961 i 1980, coincidint amb l'època de major creixement migratori. Després es va estancar fins a l'any 1992 quan es van començar a desenvolupar els plans parcials. Actualment només resta un 2% de sòl per a la realització dels sectors urbanístics pendents d'execució.



Usos del sòl al municipi de Sant Boi de Llobregat

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat – Observatori de la ciutat

2.2 Estructura territorial

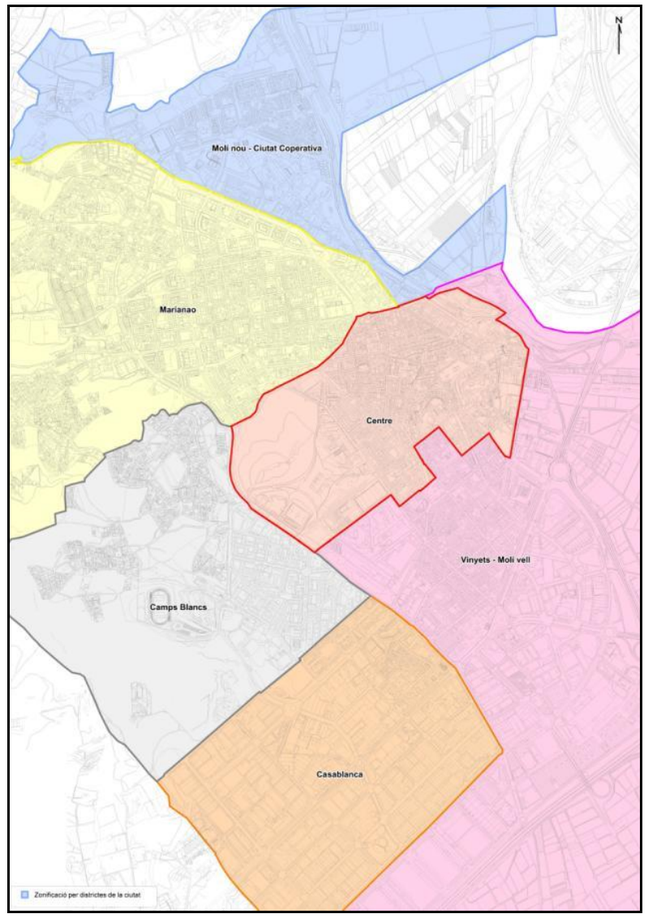
2.2.1 Districtes

Sant Boi es divideix territorialment en sis barris, dels quals el de Vinyets – Molí Vell és el de més extensió.

Barris	Superfície	Població
Ciutat Cooperativa - Molí Nou	1.538.357 m².	9.692
Marianao	4.306.589 m².	32.283
Centre	1.045.130 m².	14.299
Vinyets - Molí Vell	11.474.739 m².	15.848
Camps Blancs	1.691.165 m².	4.947
Casablanca	1.465.495 m².	5.740

Barris de Sant Boi de Llobregat

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat



Divisió per barris de la ciutat

Font: Elaboració pròpia

2.3 Anàlisi econòmica

2.3.1 Renda familiar disponible bruta

Segons dades d'Idescat per a l'any 2008, el nivell de renda familiar disponible bruta dels residents de Sant Boi és inferior a la mitjana de Catalunya, amb una lleugera caiguda esdevinguda entre els anys 2008 i 2009.

Any	Renda familiar disponible bruta	Renda familiar disponible bruta per habitant	Índex Catalunya=100
	Milers d'euros	Milers d'euros	
2009	1.197.839	14,7	84,6
2008	1.186.335	14,7	85,0

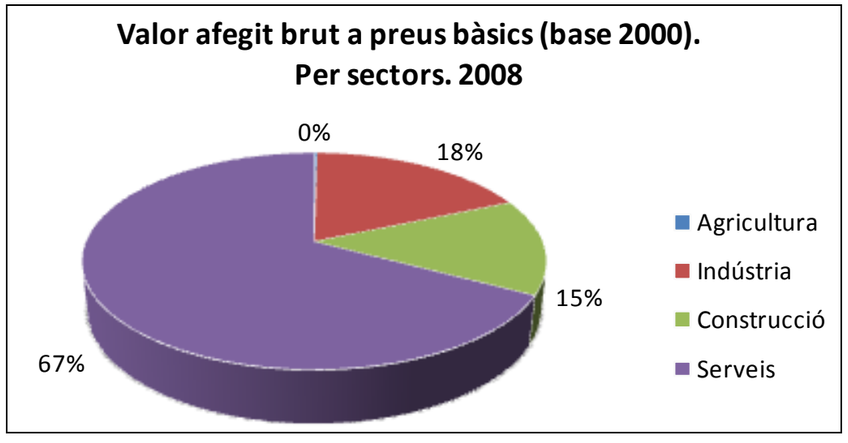
Renda familiar disponible bruta
Font: IDESCAT

2.3.2 Especialització econòmica

Sant Boi de Llobregat es caracteritza, com tot el conjunt de Catalunya, per una especialització en el sector serveis que concentra el 67% del Valor Afegit Brut (VAB) del municipi.

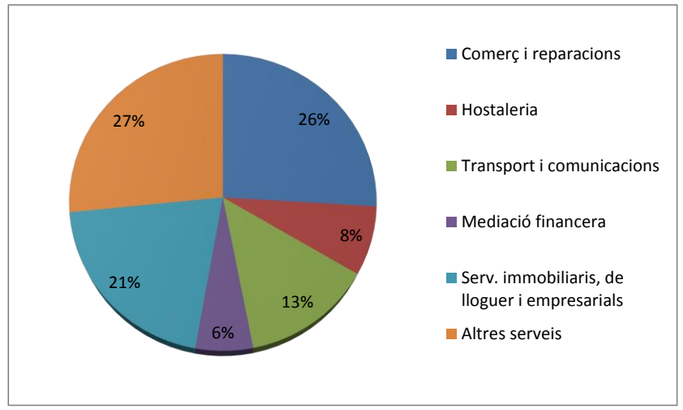
Tot i el desenvolupament urbanístic que va tenir lloc durant el segle XX al voltant de la zona industrial, cal destacar que el pes de la indústria, a l'any 2008, representava el 18% del VAB mentre que les activitats relacionades amb la construcció en representaven un 15%.

L'agricultura és el sector econòmic menys important, amb poca incidència sobre l'economia municipal, fet dominant a quasi tots els municipis propers a grans capitals que han sofert una elevada pressió urbanística, si bé cal ressenyar que el municipi compta amb una important reserva agrícola protegida.



Distribució del valor afegit brut (VAB) per sectors d'activitat a Sant Boi. Any 2008
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Dins del sector de la indústria, la branca d'activitat principal del municipi és la vinculada a l'hostaleria amb un 27% si bé també cal destacar les activitats de comerç i reparacions amb un 26%.



Distribució del valor afegit brut (VAB) dels serveis per branques d'activitat a Sant Boi. Any 2008
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

2.3.3 Ocupació i atur

Mitjançant les dades recollides per l'Institut d'Estadística de Catalunya, a partir del Departament d'Empresa i Ocupació, l'any 2011 el municipi de Sant Boi de Llobregat va comptar amb més de 7.728 persones aturades.

En aquest sentit, degut a la situació de crisi econòmica actual, el nombre de persones que es troben a l'atur ha anat en augment durant el període 2006 – 2011 fins a duplicar-se.

Segons dades per a 2011, la taxa d'atur es situava al 20%.

Any	Atur registrat per sectors					
	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Sense ocupació anterior	Total
2011	42	1.485	1.243	4.579	378	7.728
2010	33	1.538	1.205	4.177	274	7.227
2009	23	1.435	1.070	3.751	197	6.470
2008	23	1.041	569	2.328	185	4.146
2007	19	872	320	1.814	116	3.141
2006	14	913	308	1.827	133	3.197

Atur per sectors a Sant Boi (nombre d'aturats). Període 2006 – 2011
Font: IDESCAT

2.3.4 Autocontenció i autosuficiència

A partir de les dades de la mobilitat espacial i l'activitat laboral, s'obtenen els índexs d'autosuficiència i d'autocontenció:

L'índex d'autocontenció relaciona els treballadors residents que treballen i/o estudien en el propi municipi respecte de la mobilitat total de treballadors i/o estudiants residents. És a dir, permet detectar quina és la capacitat que té el municipi de retenir treballadors residents.

Pel que fa a l'índex d'autosuficiència, relaciona els treballadors residents d'una població que treballen en el propi municipi respecte del total dels llocs de treball de la localitat. És a dir, posa de manifest la capacitat de cobrir els llocs de treball amb treballadors residents al propi municipi.

Taxa d'autocontenció (treball i estudis). EMO			
Any	**Mobilitat interna per motius de feina o estudis**	**Mobilitat total generada per motius de feina o estudis**	**Taxa d'autocontenció**
1996	23.376	40.450	57,79%
2001	14.410	38.199	37,72%
Comparació amb el valor del tram poblacional corresponent (de més de 50.000 habitants)			
1996			74,70%
2001			61,95%

Índex d'autocontenció a Sant Boi de Llobregat

Font: Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona (Regió Metropolitana de Barcelona)

Si bé fent una anàlisi comparativa amb altres municipis propers de la primera corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, s'obté que les dades són força similars i sempre per sota del 40% d'autocontenció.

Municipi	Taxa d'autocontenció
Sant Boi de Llobregat	**37,72%**
Cornellà de Llobregat	29,27%
Esplugues de Llobregat	24,24%
Sant Joan Despí	24,25%
Viladecans	31,69%
Castelldefels	36,35%
Gavà	39,97%

Contrast entre l'índex d'autocontenció de Sant Boi de Llobregat i el d'altres municipis propers de la primera corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Font: Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona (Regió Metropolitana de Barcelona

2.4 Estructura i distribució de la població

2.4.1 Evolució de la població

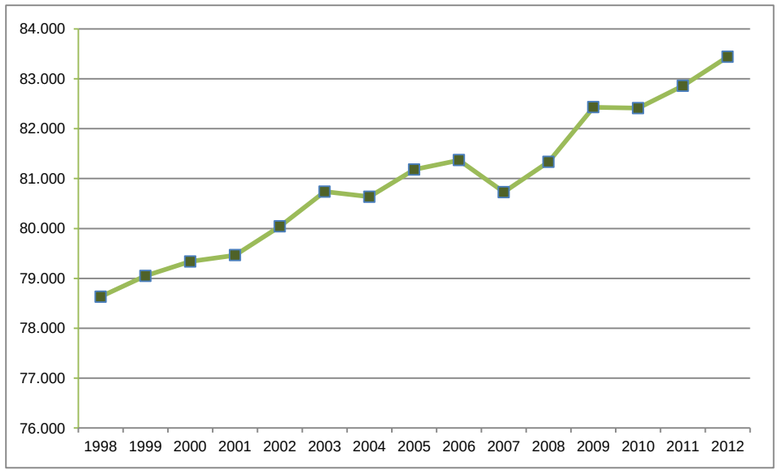
Segons dades de l'Observatori de la ciutat, al mes de Gener de 2012 la població de Sant Boi de Llobregat era de **83.441 habitants**.

En el període que va des de 1998 fins a l'any 2012, la població de la ciutat ha augmentat en poc més de 4.800 habitants, fins a arribar als quasi 83.500 residents. Els creixements relatius interanuals registrats han estat propers al 0,5%, marcant una lleugera tendència cap a l'estabilitat poblacional.

Any	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Habitants	78.632	79.050	79.337	79.463	80.041	80.738	80.636	81.181	81.368	80.727	81.335	82.428	82.411	82.860	83.441
Creixement relatiu interanual	-	0,53%	0,36%	0,16%	0,73%	0,87%	-0,13%	0,68%	0,23%	-0,79%	0,75%	1,34%	-0,02%	0,54%	0,70%

Evolució de la població. Període 1998 - 2012

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat



Evolució de la població de Sant Boi de Llobregat. Període 1998-2012

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

2.4.2 Estructura de la població

Sant Boi té una població amb un predomini dels grups d'edat en edat madura i prop del 70% dels seus residents té una edat de més de 30 anys.

En aquest sentit, si bé els grups d'edat més joves són minoritaris, en els darrers anys s'observa un lleuger canvi en la tendència cap a l'envelliment detectada, amb un increment del volum d'habitants menors de 16 anys (tal i com s'observa a la piràmide poblacional).

	Homes	Dones	Total	% homes	% dones	% total
Menors de 16 anys	6.719	6.337	13.056	16,3%	15,1%	15,6%
Entre 16 i 29 anys	6.392	6.116	12.508	15,5%	14,5%	15,0%
Entre 30 i 44 anys	11.340	10.355	21.695	27,4%	24,6%	26,0%
Entre 45 i 64 anys	10.650	11.072	21.722	25,8%	26,3%	26,0%
Majors de 64 anys	6.236	8.224	14.460	15,1%	19,5%	17,3%
Total	**41.337**	**42.104**	**83.441**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Distribució de la població per grans grups d'edat. Any 2012

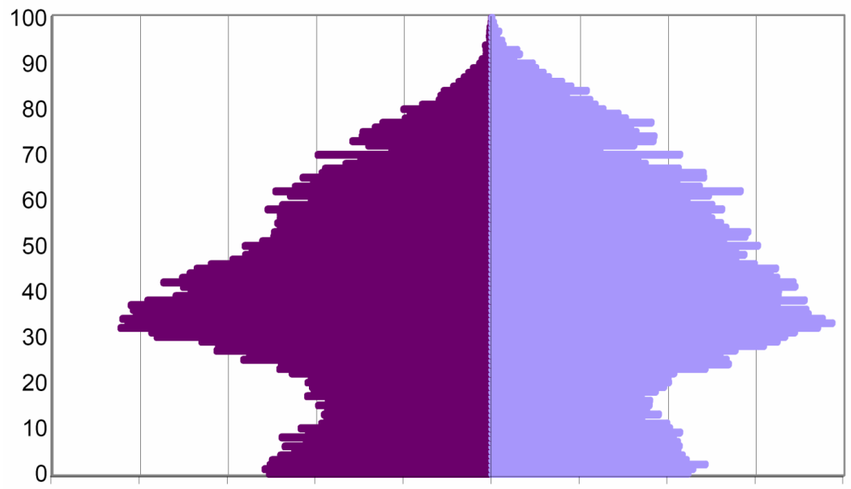
Font: Observatori de la ciutat

Quant a l'anàlisi comparativa amb la resta de la comarca i el conjunt de Catalunya, prenent com a referència les dades disponibles d'Idescat per a l'any 2011, la ciutat presenta uns paràmetres poblacionals molt similars als del conjunt del país (predomini d'habitants amb edat compresa entre els 15 i els 64 anys), si bé contrastant els resultats amb els del Baix Llobregat, a la ciutat s'observa una tendència més accentuada cap a l'envelliment (amb un volum més elevat d'habitants amb edat superior als 65 anys i inferior pel que fa al grup d'edats entre 0 i 14 anys).

Any	Àmbit	De 0 a 14 anys	De 15 a 64 anys	De 65 anys i més
2011	Sant Boi Ll.	16,5%	67,1%	16,3%
	Baix Llobregat	18,6%	66,9%	14,9%
	Catalunya	16,6%	66,2%	17,6%

Comparativa entre la població de Sant Boi, Baix Llobregat i Catalunya per edats (any 2011)

Font: elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat



Piràmides de població Sant Boi de Llobregat (2012)
Font: Observatori de Sant Boi de Llobregat

2.4.3 Previsió del creixement de la població

L'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) fixa tres escenaris d'evolució de la població per a la comarca del Baix Llobregat. Per al 2021 els tres escenaris contemplen un increment de la població comarcal essent l'escenari baix el que té un augment més contingut i l'escenari alt el que presenta un augment més elevat.

Si s'apliquen aquests índexs de creixement absolut al municipi de Sant Boi de Llobregat s'obté una previsió de la població compresa entre els 85.000 i els 89.000 habitants.

	Índex de creixement	Estimació de població al 2021
Escenari Baix	2,52%	85.544
Escenari Mig	5,14%	87.730
Escenari Alt	7,23%	89.474

Escenaris d'evolució de la població del Baix Llobregat a 2021
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

2.4.4 Distribució i densitat de la població

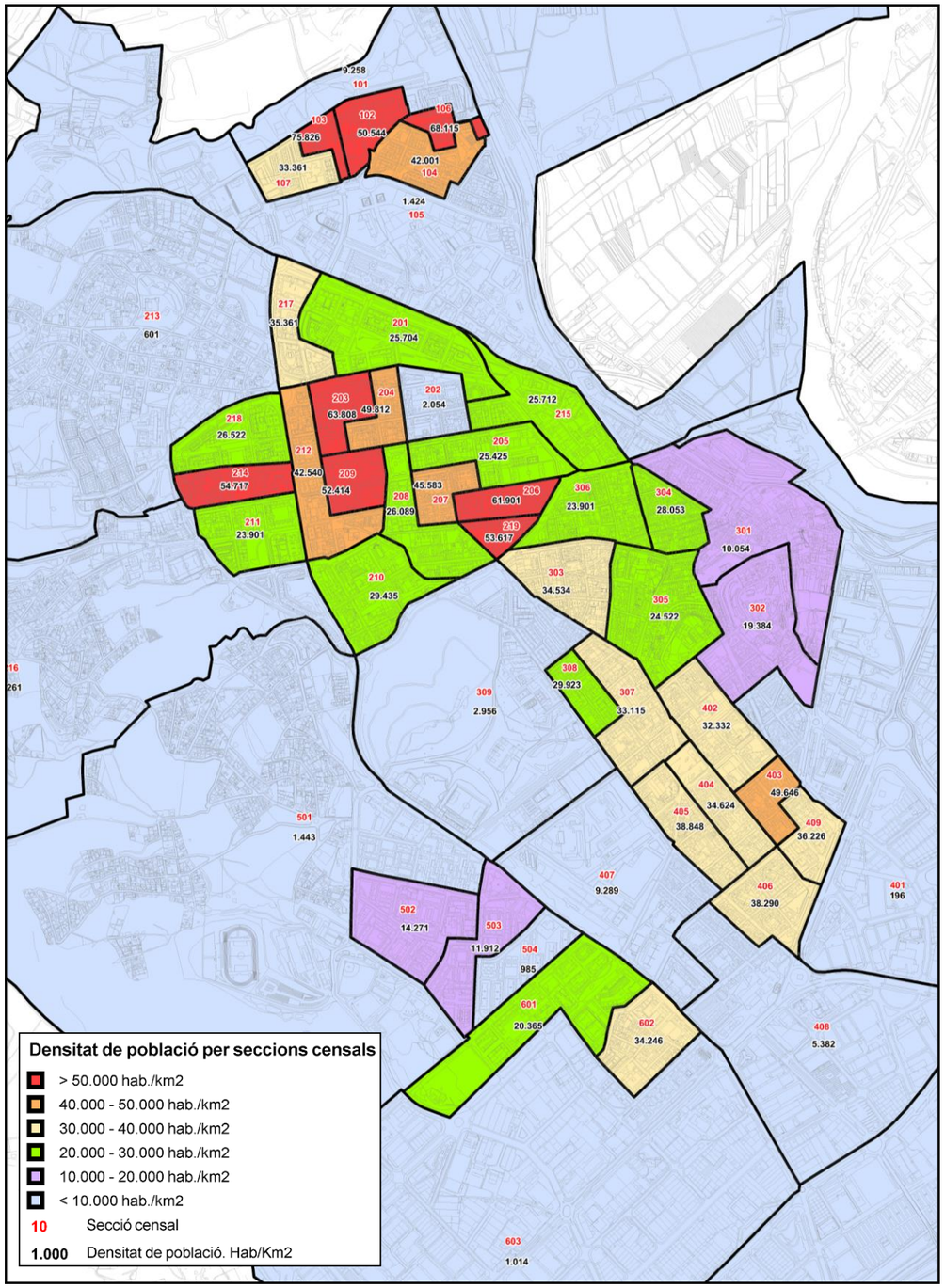
El terme municipal de Sant Boi de Llobregat presenta una densitat de població de 3.859,3 hab./km^2 segons dades de l'IDESCAT per a l'any 2011 (extensió de 21,5 km^2 per 82.860 hab.).

Ara bé, aquests valors no són representatius per al conjunt del terme municipal, existint grans franges de territori que presenten valors molt inferiors i contràriament, àmbits urbans altament densificats amb densitats de població molt superiors.

A grans trets, es poden diferenciar dos grans àmbits pel que fa a les densitats poblacionals de la ciutat:

Per un costat, tot el territori municipal format per camps de conreu, espais buits i els marges del riu Llobregat, presenten una concentració poblacional molt petita i difusa, sent poc representativa. En aquesta categoria també s'han inclòs les urbanitzacions i els sectors amb usos industrials de la ciutat.

Per altra banda, gairebé tota la trama urbana presenta valors que oscil·len entre els 10.000 i els 50.000 habitants per km^2 (arribant a assolir xifres superiors en alguns punts de la ciutat), si bé cal tenir present que aquests valors poden resultar esbiaixats en aquelles zones que inclouen també zones sense urbanitzar (agràries, forestals, etc.).



Densitats de població per secció censal
Font: Elaboració pròpia

2.5 Centres d'atracció i generació de viatges

El Pla de Mobilitat ha registrat, d'acord amb la informació facilitada per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat tots aquells equipaments i centres de pública concurrència que, des del punt de vista de la mobilitat, tenen una implicació directa en la caracterització i definició dels desplaçaments, en tant que són centres generadors i atractors de mobilitat.

Els equipaments s'han classificat en:

- Equipaments administratius i centres oficials: ajuntament, casals de barri, equipaments de la generalitat, jutjats, etc.
- Equipaments culturals i d'oci: biblioteques, museus, teatres, etc.
- Equipaments educatius: centres d'ensenyament, llars d'infants, etc.
- Equipaments esportius: camps d'esports, complexos esportius, pistes esportives, etc.
- Equipaments mediambientals: Deixalleria i centre de recursos
- Equipaments vinculats a mercats i centres comercials
- Equipaments sanitaris: Ambulatoris i hospitals
- Equipaments de seguretat: comissaries de policia
- Equipaments vinculats a serveis assistencials: casals d'avis, residències de la tercera edat, etc.
- Equipaments vinculats a serveis funeraris: cementiri i tanatori
- Equipaments de transport:estacions, dipòsit municipal, aparcaments, etc.

D'altra banda, pel que fa a la jerarquització dels equipaments, aquests s'han classificat en 3 categories:

- Equipaments de caràcter local: S'han inclòs dins d'aquesta categoria tots aquells equipaments amb un àmbit d'influència territorial molt localitzat (parròquies, col·legis, CAP's, etc.).
- Equipaments de caràcter municipal: S'han inclòs dins d'aquesta categoria tots aquells equipaments que, com a conseqüència dels serveis que ofereixen, tenen un abast territorial a nivell municipal, podent generar i/o atraure desplaçaments des de qualsevol punt de la ciutat (ajuntament, i seus de l'administració local, etc.).
- Equipaments de caràcter supramunicipals: S'han inclòs dins d'aquesta categoria tots aquells equipaments que poden generar i atraure desplaçaments no només des de la pròpia ciutat, sinó que també des dels municipis de l'entorn. Es tracta per tant, dels equipaments que, des del punt de vista de la mobilitat, poden tenir una afectació més elevada sobre el sistema de mobilitat municipal.

En total s'han considerat **193 equipaments** al municipi de Sant Boi de Llobregat, dels quals el 84% són de caràcter local, el 12% municipals i el 8% supramunicipals. El present Pla de Mobilitat pren com a referència els equipaments supramunicipals i municipals (un total de 31), en tant que són els més importants des del punt de vista de la mobilitat.

Jerarquia	Valor	%
Locals	162	84%
Municipals	23	12%
Supramunicipals	8	4%%
TOTAL	**193**	**100,0%**

Jerarquització dels centres d'atracció i generació de desplaçaments de Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia

En termes **territorials**, els districtes amb més equipaments són els de Centre i Molí Nou – Ciutat Cooperativa.

Districte	Població	Equipaments	Ràtio Població / Equipaments
Molí Nou - Ciutat Cooperativa	9.621	34	283
Marianao	32.409	44	737
Centre	14.871	54	275
Vinyets - Molí vell	16.058	28	574
Camps Blancs	5.066	18	281
Casablanca	5.696	15	380
TOTAL	**83.721**	**193**	**-**

Distribució dels equipaments segons districte i població
Font: Elaboració pròpia

A l'annex del Pla es detalla informació sobre els equipaments, les seves tipologies i la seva distribució pel terme municipal.

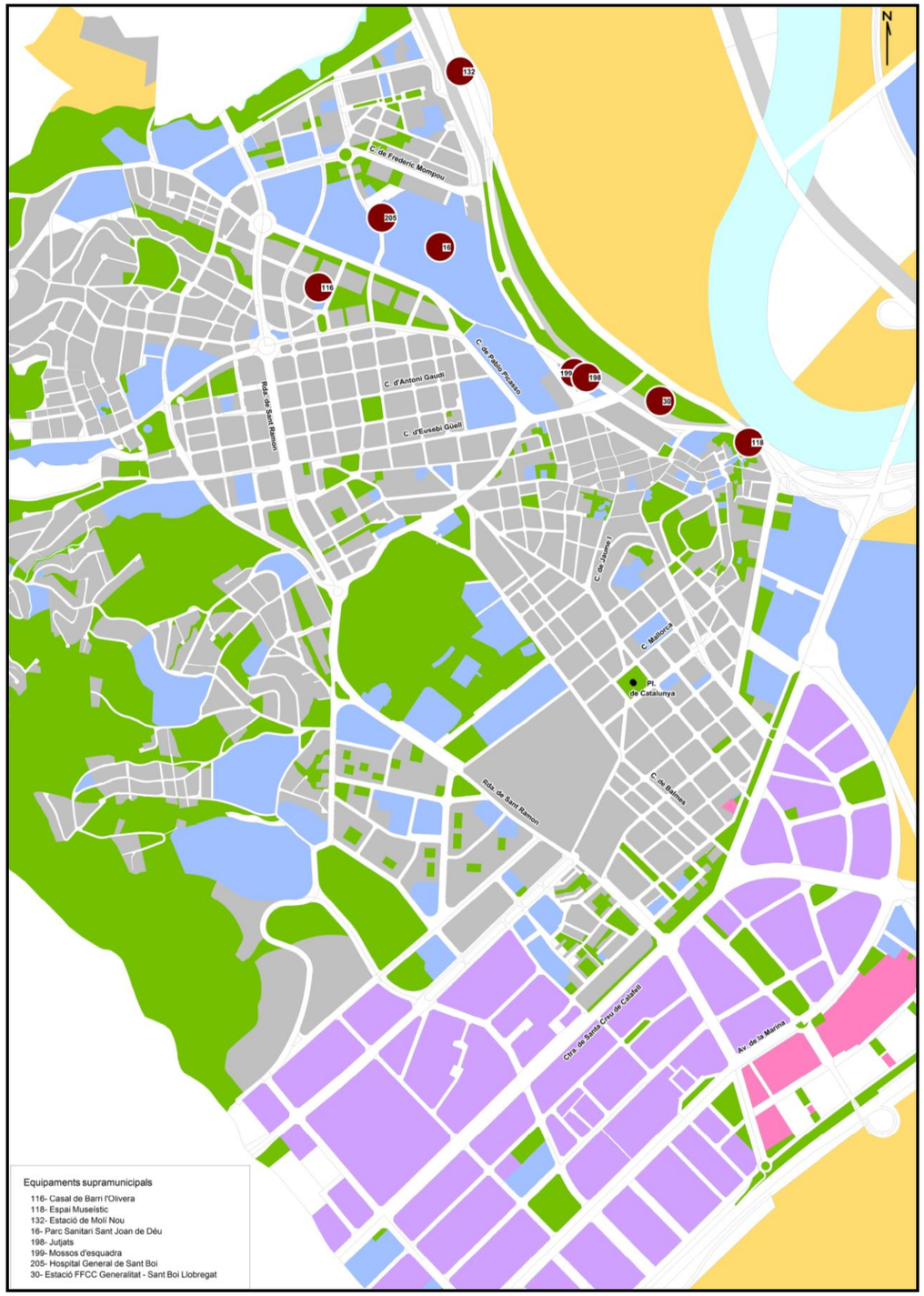
2.5.1 Equipaments "supramunicipals"

Sant Boi compta amb 8 equipaments considerats com a supramunicipals en tant que no només generen mobilitat a nivell intern de la ciutat sinó també en relació amb l'exterior.

Destaca el Parc Sanitari Sant Joan de Déu, així com també les dues estacions ferroviàries de què disposa la ciutat.

Num	Nom	Tipus	Subtipus	Jerarquia
16	16- Parc Sanitari Sant Joan de Déu	SANITAT	HOSPITAL	Supramunicipal
30	30- Estació FFCC Generalitat - Sant Boi Llobregat	TRANSPORT	ESTACIONS	Supramunicipal
116	116- Casal de Barri l'Olivera	EDUCATIU	CASAL DE BARRI	Supramunicipal
118	118- Espai Museístic	CULTURA I OCI	MUSEUS I SALES D'EXPOSICIONS	Supramunicipal
132	132- Estació de Molí Nou	TRANSPORT	ESTACIONS	Supramunicipal
198	198- Jutjats	CENTRES OFICIALS	JUTJATS	Supramunicipal
199	199- Mossos d'esquadra	SEGURETAT	MOSSOS	Supramunicipal
205	205- Hospital General de Sant Boi	SANITAT	HOSPITAL	Supramunicipal

Equipaments amb caràcter supramunicipal
Font: Elaboració pròpia



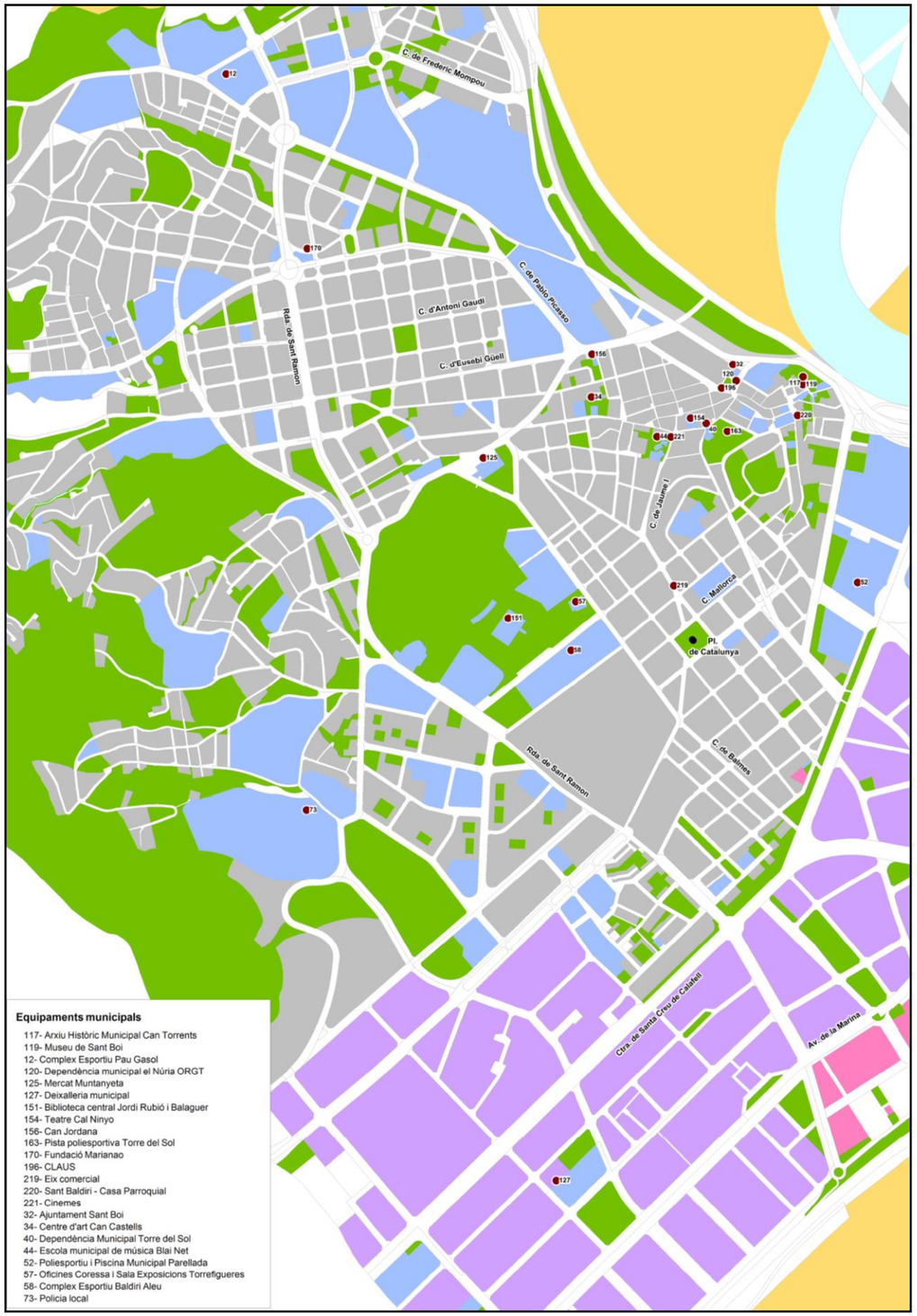
Equipaments supramunicipals
Font: Elaboració pròpia

2.5.2 Equipaments “municipals”

Sant Boi de Llobregat compta amb 23 equipaments municipals:

NUM	NOM	TIPUS	SUBTIPUS	JERARQUIA
12	12- Complex Esportiu Pau Gasol	ESPORTS	COMPLEXOS ESPORTIUS	Municipal
170	170- Fundació Marianao	EDUCACIÓ	ALTRES CENTRES D'ENSENYAMENT	Municipal
196	196- CLAUS	CENTRES OFICIALS	CLAUS	Municipal
151	151- Biblioteca central Jordi Rubió i Balaguer	CULTURA I OCI	BIBLIOTECA	Municipal
154	154- Teatre Cal Ninyo	CULTURA I OCI	TEATRE	Municipal
58	58- Complex Esportiu Baldiri Aleu	ESPORTS	COMPLEXOS ESPORTIUS	Municipal
156	156- Can Jordana	CENTRES OFICIALS	AJUNTAMENT	Municipal
163	163- Pista poliesportiva Torre del Sol	ESPORTS	PISTES ESPORTIVES	Municipal
32	32- Ajuntament Sant Boi	CENTRES OFICIALS	AJUNTAMENT	Municipal
119	119- Museu de Sant Boi	CULTURA I OCI	MUSEUS I SALES D'EXPOSICIONS	Municipal
125	125- Mercat Muntanyeta	MERCATS I CENTRES COMERCIALS	MERCAT	Municipal
120	120- Dependència municipal el Núria ORGT	CENTRES OFICIALS	AJUNTAMENT	Municipal
57	57- Oficines Coressa i Sala Exposicions Torrefigueres	CENTRES OFICIALS	CORESSA	Municipal
117	117- Arxiu Històric Municipal Can Torrents	CENTRES OFICIALS	AJUNTAMENT	Municipal
40	40- Dependència Municipal Torre del Sol	CENTRES OFICIALS	AJUNTAMENT	Municipal
44	44- Escola municipal de música Blai Net	EDUCACIÓ	ALTRES CENTRES D'ENSENYAMENT	Municipal
34	34- Centre d'art Can Castells	CULTURA I OCI	MUSEUS I SALES D'EXPOSICIONS	Municipal
220	220- Sant Baldiri - Casa Parroquial	Cultura i Oci		Municipal
221	221- Cinemes	Cultura i Oci		Municipal
219	219- Eix comercial	MERCATS I CENTRES COMERCIALS	EIXOS COMERCIALS	Municipal
52	52- Poliesportiu i Piscina Municipal Parellada	ESPORTS	COMPLEXOS ESPORTIUS	Municipal
73	73- Policia local	SEGURETAT	POLICIA LOCAL	Municipal
127	127- Deixalleria municipal	MEDI AMBIENT	DEIXALLERIA	Municipal

Equipaments vinculats a serveis assistencials
Font: Elaboració pròpia

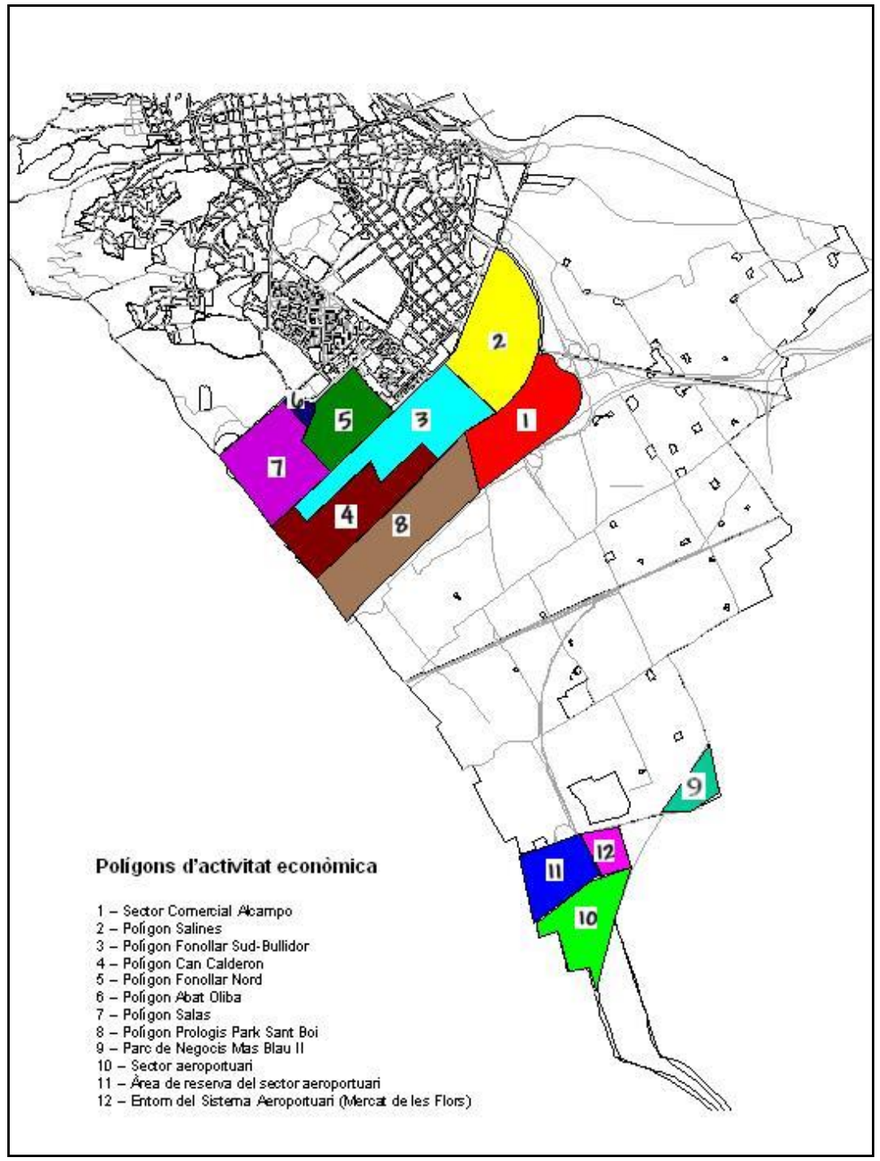


Equipaments municipals
Font: Elaboració pròpia

2.5.3 Situació dels polígons d'activitat econòmica

A Sant Boi hi ha 12 polígons d'activitat econòmica amb unes 204 ha de sòl, que resulten força heterogenis:

- Per un costat, tots els polígons situats a banda i banda de la Ctra. De Santa Creu de Calafell (8), que formen un continu amb el nucli residencial.
- Per altra banda, els polígons situats en l'entorn aeroportuari (4), totalment segregats del nucli residencial.



Polígons d'activitat econòmica de la ciutat
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

2.6 Parc de vehicles i dades de motorització

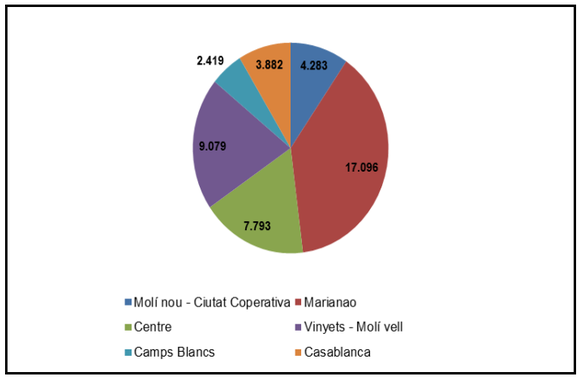
2.6.1 Parc de vehicles

Segons dades de l'any 2011, al municipi hi ha **44.552 vehicles censats,** dels quals prop del 40% està censat al districte de Marianao.

Districte	Autobusos	Camions	Camions Petits	Ciclomotors	Motocicletes	Remolcs	Tractors	Turismes	TOTAL	
Molí nou - Ciutat Coperativa	0	17	305	162	331	40	37	3.391	**4.283**	**9,6%**
Marianao	0	86	1.206	680	1.816	192	156	12.960	**17.096**	**38,4%**
Centre	0	55	707	305	839	100	120	5.667	**7.793**	**17,5%**
Vinyets - Molí vell	0	95	748	351	891	146	163	6.685	**9.079**	**20,4%**
Camps Blancs	0	7	274	133	169	26	26	1.784	**2.419**	**5,4%**
Casablanca	0	115	507	131	274	136	136	2.583	**3.882**	**8,7%**
TOTAL	**0**	**375**	**3.747**	**1.762**	**4.320**	**640**	**638**	**33.070**	**44.552**	**100,0%**

Parc de vehicles del municipi segons Districte

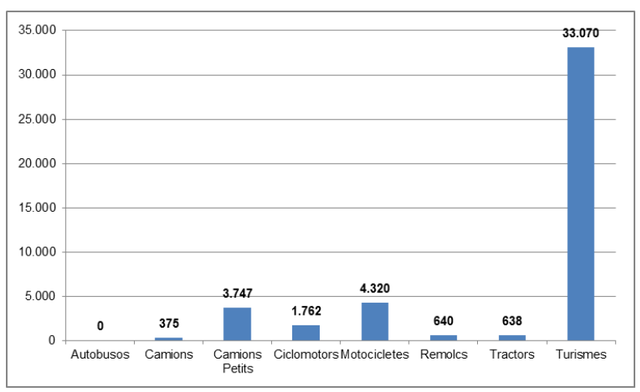
Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat



Distribució del parc de vehicles segons districte

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

El nombre de turismes és molt predominant i representa el 74,22% del total dels vehicles censats.



Distribució del parc de vehicles segons tipologia

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

2.6.2 Índex de motorització

La ciutat presenta un índex de motorització per sota del promig tant en relació fa a l'àmbit comarcal com pel que fa al conjunt de Catalunya. En aquest sentit, segons dades d'idescat, la taxa de motorització es de 583,29 vehicles per cada 1.000 habitants (dades any 2012).

Aquest fet pot ser conseqüència de la disponibilitat d'alternatives de transport eficients (com ara l'extensa xarxa de transport públic), de l'índex d'envelliment poblacional (els grups d'edat avançats tenen menys disponibilitat de vehicle privat), etc.

	Índex de motorització per tipologia de vehicle (per 1.000 habitants) Any 2012			
	Turismes	**Motocicletes**	**Camions i Furgonetes**	**Total**
Sant Boi de Llobregat	429,47	61,91	74,60	583,29
Baix Llobregat	441,49	80,77	84,27	628,39
Catalunya	443,77	92,03	103,87	663,77

Comparació de l'índex de motorització segons el tipus de vehicle

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Idescat 2012

3 ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1 Xarxa de vianants

3.1.1 Introducció

Sant Boi de Llobregat presenta una xarxa per a vianants heterogènia que varia segons les característiques de cada barri: carrers amb prioritat invertida de preferència per als vianants, amplis passejos, avingudes, etc.

Aquesta xarxa es jerarquitza (classificació funcional) en dos nivells: Principal i Secundària. La Xarxa Principal ha de garantir la connexió entre els centres atractors de mobilitat més importants des del punt de vista de la demanda (centres d'atenció sanitària, centres educatius, centres esportius, estacions de sistemes de transport públic ferroviari i eixos comercials), i la connectivitat amb els centres generadors (barris, estacions de sistemes de transport públic, etc.).

Inicialment, en aquesta xarxa es concentra la major demanda, si bé es poden donar itineraris amb poca demanda però que garanteixen la connexió amb determinats barris o zones del municipi. A mode d'exemple, les connexions amb l'àmbit d'activitat econòmica o amb el tanatori no tenen una demanda elevada però garanteixen aquest concepte de "xarxa".

En base a aquest concepte, d'acord amb els responsables de l'estudi, s'ha definit una **Xarxa Principal per a Vianants** a Sant Boi de Llobregat**,** a partir de:

- La configuració de l'entramat urbà de Sant Boi de Llobregat (disposició dels carrers, configuració del terreny, etc.).
- La distribució territorial dels barris i districtes de la ciutat.
- La ubicació dels principals equipaments i/o punts generadors/atractors de mobilitat de la ciutat.
- La relació amb els principals locals d'activitat econòmica de la ciutat. En aquest sentit, s'han considerat totes aquelles activitats que són considerades com a d'ús quotidià.

GRUP	ACTIVITAT
1. Quotidià alimentari (A)	Forns de pa
2. Quotidià alimentari (B)	Botiga de queviures
	Mercat
	Supermercat
3. Quotidià alimentari (C)	Carnisseries
	Fruiteries
	Llaminadures
	Pastisseries
	Peixateries
4. Quotidià no alimentari	Farmàcies

Relació de les activitats econòmiques d'ús quotidià considerades en la definició de la xarxa principal de vianants.

Font: elaboració pròpia

Amb l'objectiu de caracteritzar l'oferta de mobilitat actual vinculada a la Xarxa Principal per a Vianants de Sant Boi de Llobregat s'ha procedit a realitzar una extensa campanya de treball de camp.

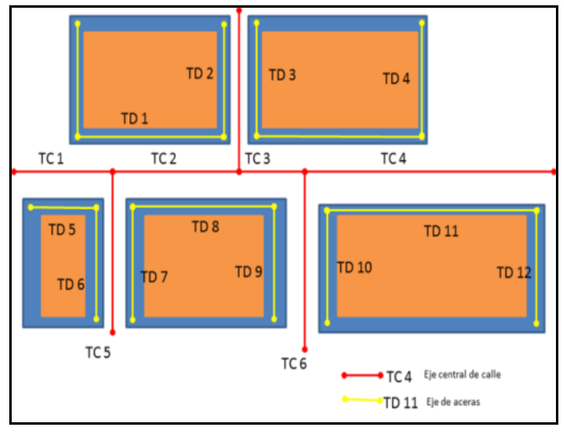
L'objectiu del treball de camp ha estat definir l'estat actual de la xarxa de vianants, diagnosticant les principals problemàtiques, per posteriorment elaborar propostes de millora (que en alguns casos podran tenir un sentit transversal, afectant els diferents modes de mobilitat existents).

El treball de camp ha consistit en l'anàlisi **tram per tram** de tots els carrers que conformen la xarxa principal d'itineraris a peu i d'un mostreig d'altres zones del municipi tant de la xarxa secundària com d'altres punts de la ciutat.

En concret, la informació que s'ha recollit a cadascun dels trams de carrer ha estat la següent:

- Característiques bàsiques del carrer: xarxa a la que pertany en termes de funcionalitat, **tipologia de carrer** (amb voreres, passeig central amb voreres, plataforma única, escales, rampes, pont, no urbanitzat), etc.
- Característiques bàsiques de les **voreres/espais d'ús exclusiu per als vianants**: amplada total, amplada lliure de pas i pendent longitudinal.
- Característiques bàsiques dels **guals per a vianants**: tipologia de guals per a vianants (vorera deprimida, gual 120, gual de barca, plataforma elevada o inexistència de gual), caracterització del seu disseny (d'acord amb els criteris d'accessibilitat universal) i de la seva ubicació (d'acord amb la tipologia de vorera on se situen).
- Elements de **mobiliari urbà**: s'han recollit tots aquells elements que poden afectar la mobilitat a peu, independentment del seu disseny (guals per a vehicles que ocupen l'espai destinat al vianant, pilones mal ubicades, ascensors, etc.) i s'ha destacat si aquests comporten una disminució de l'amplada útil de les voreres.

Tota la informació ha quedat recollida en dues bases d'informació en format GIS, una vinculada a l'eix central de carrer amb les dades de tipologia, amplada útil i total i pendents, i un altra vinculada als eixos de vorera, amb les dades d'amplades de pas. Ambdues bases fan referència a la unitat mínima d'anàlisi: Un tram de carrer (resultat de la intersecció entre dos eixos).

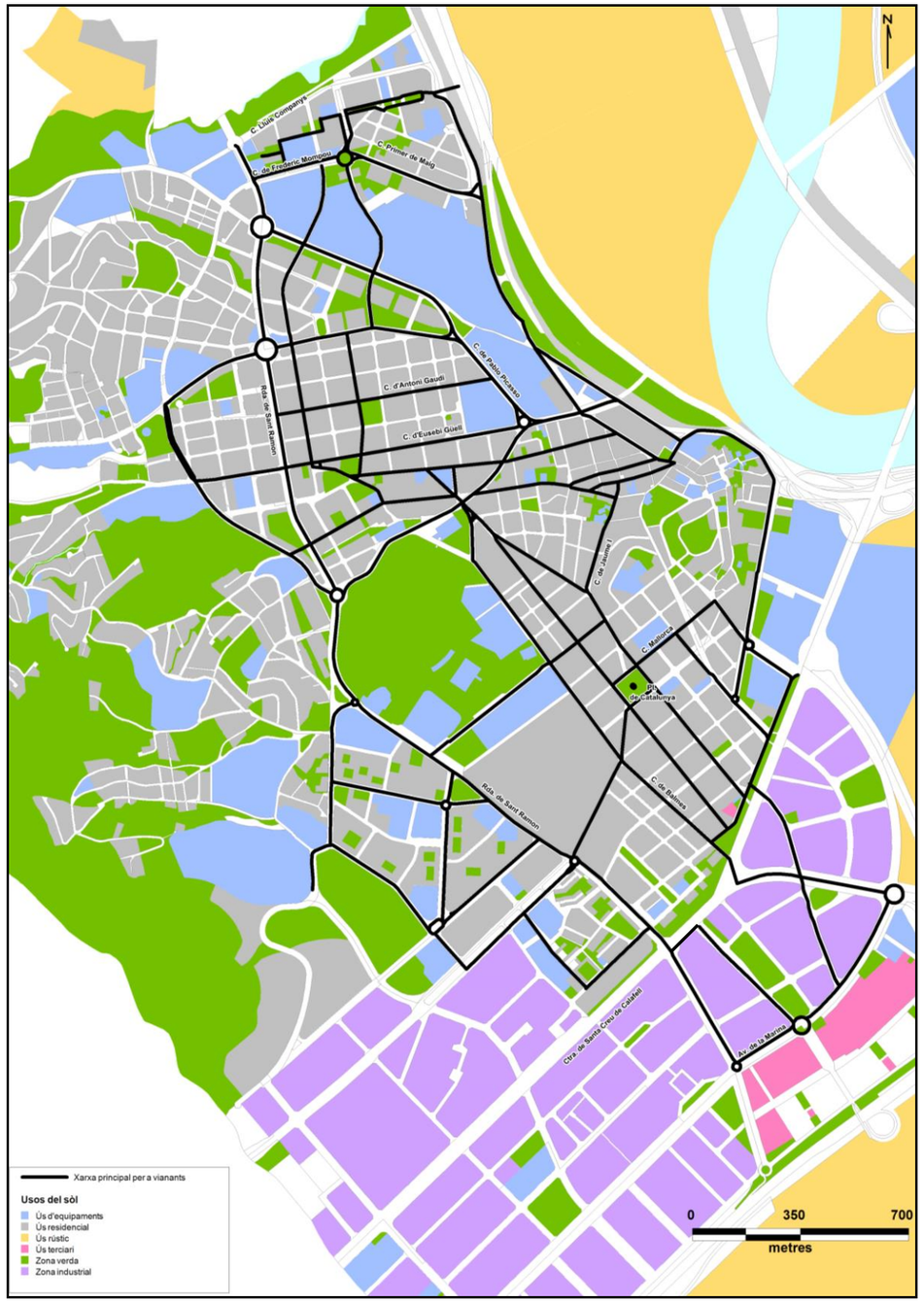


Esquema teòric per a l'estructuració de la informació a la base de dades GIS
Font: elaboració pròpia

3.1.2 Caracterització de la Xarxa Principal per a Vianants

S'ha definit una extensa Xarxa Principal per a Vianants, que consta de **586 trams de carrer i 35.990 metres lineals de carrer** (aproximadament el 25% del total de la xarxa viària del municipi).

Un dels objectius del Pla serà fomentar les actuacions en matèria d'accessibilitat durant els propers 6 anys (període de vigència del PMU) sobre la xarxa principal, si bé també cal destacar la possibilitat de combinar aquestes actuacions amb d'altres que resultin del present Pla i/o que consideri oportú executar l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat (com per exemple la semaforització de cruïlles, la realització de millores en el sistema de senyalització orientativa, l'adequació d'altres carrers fora de la xarxa principal, creació de camins escolars, etc.).



Xarxa Principal per a Vianants i relació amb els principals equipaments

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

A l'annex de plànols s'adjunten tots els mapes referents a la caracterització de la Xarxa Principal per a Vianants

3.1.2.1 Tipologies de carrer

Més del 95% dels trams que conformen la Xarxa Principal per a Vianants presenten una urbanització amb calçada central i voreres laterals, la qual cosa representa un total de 34.469,7 metres lineals de carrer. La resta de trams caracteritzats tenen tipologia de plataforma única i es concentren preferentment al nucli antic de la ciutat.

Tipologia de carrers	Nombre de trams *Eix central de carrer*		Metres lineals de carrer *Eix central de carrer*	
	Valors	%	Valors	%
Plataforma única	26	4,4%	1.521,1	4,2%
Voreres	560	95,6%	34.469,7	95,8%
Total	**586**	**100,0%**	**35.990,9**	**100,0%**

Tipologies de carrers existents a la Xarxa Principal per a Vianants

Font: elaboració pròpia a partir del treball de camp

3.1.2.2 Amplades de vorera

Amplada lliure de pas

En els darrers anys s'han realitzat nombroses actuacions per a la millora de les condicions d'accessibilitat als itineraris per a vianants de la ciutat. Existeix un predomini de voreres amb amplades de pas lliure superiors als 1,80 metres (59% de la Xarxa Principal per a Vianants), xifra que suposa de l'ordre d'uns 34 km de voreres (aquesta mesura no es realitza sobre l'eix central de carrer sinó per a cadascun dels trams de vorera laterals i/o centrals de que disposa un carrer). Afavoreix l'accessibilitat i la comoditat dels desplaçaments, en la mesura que els vianants disposen de voreres àmplies i segures, **si bé cal tenir present que en trams amb molta demanda a peu pot resultar un dimensionament insuficient.**

També cal destacar la baixa quantitat de voreres de la Xarxa Principal que presenten amplades de pas iguals o inferiors a 0,90 metres i/o bé inexistències, amb menys del 2,5% (xifra que representa prop de 1,4 Km de vorera).

Per tant, a banda dels condicionaments geomètrics que és imprescindible assolir, també és necessari que, almenys pel que fa a la Xarxa Principal, les voreres tinguin un dimensionament que s'ajusti a la demanda a peu existent (que generalment serà elevada), garantint com a mínim un ample de pas lliure d'obstacles igual o superior a 1,80 metres.

Tipologia de trams de vorera (amplada lliure de pas)	Metres lineals de vorera (eix de vorera)		Nombre de trams	
	Valors	%	Valors	%
Vorera inexistent (puntual o contínua)	759	1,3%	11	1,4%
Menys de 0,90 m.	593	1,0%	15	1,8%
Entre 0,90 m. i 1,50 m.	12.714	22,1%	180	22,1%
Entre 1,50 m. i 1,80 m.	9.247	16,1%	152	18,6%
Superior a 1,80 m.	34.273	59,5%	456	56,1%
Total	**57.587**	**100,0%**	**814**	**100,0%**

Amplades de vorera útils a la xarxa principal de vianants

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de treball de camp

En aquest sentit, el present Pla pren com a referència la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.* I en particular, els continguts de l'article 5 "Condicions generals de l'itinerari accessible", on s'assenyala al respecte que:

- (…) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.

- (…) Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.





Imatges de diferents carrers de Sant Boi de Llobregat. Imatge 1: tram amb ample lliure de pas entre 0,90 i 1,50 metre. Imatge 2: Tram de plataforma única amb ample de pas superior a 1,80 metres.
Font: elaboració pròpia a partir del treball de camp

Amplada total de vorera

S'ha inventariat l'amplada total de les voreres de la Xarxa Principal per avaluar les diferents causes que poden condicionar l'existència d'amplades lliures de pas insuficients.

A mode d'exemple, en alguns casos el dimensionament de la vorera és l'adequat però l'amplada lliure de pas es veu condicionada per l'aparició d'elements de mobiliari urbà, arbrat, etc. En aquest punt cal recordar que per avaluar l'amplada lliur de pas es fa servir la distància existent a partir de la línia de façana (que fan servir les persones invidents com a guia).

El 55% de les voreres analitzats presenten amplades totals superiors a 3 metres (31.721 m lineals).

Amplada total de vorera	**Metres lineals de vorera** (eix de vorera)		**Nombre de trams**	
	Valors	**%**	**Valors**	**%**
Inexistència puntual o discontínua	759	1,3%	11	1,4%
Inferior o igual a 1 m	313	0,5%	9	1,1%
Entre 1 i 2 m	5.043	8,8%	88	10,8%
Entre 2 i 3 m	19.792	34,4%	276	33,9%
Superior a 3 m	31.721	55,1%	430	52,8%
TOTAL	**57.587**	**100,0%**	**814**	**100,0%**

Amplades totals de vorera a la xarxa principal de vianants
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de treball de camp

3.1.2.3 Pendents longitudinals

Gran part dels itineraris de la xarxa principal (prop del 76% dels trams) presenta pendents inferiors al 6% i/o bé inexistents, aspecte que facilita i fomenta la mobilitat a peu. Així, quant a metres lineals, gairebé el 78%, dels trams analitzats presenta pendents inexistents o baixos (xifra que suposa uns 27 km lineals).

Els pendents més elevats que se situen entre el 6% i el 8% i/o bé superiors al 12% representen prop del 22% respecte de la xarxa principal, una xifra destacable, i es situen en l'entorn de la Muntanyeta (promontori situat al centre del nucli residencial del municipi), i també amb caràcter puntual (com ara els existents al barri de Camps Blancs).

També cal ressenyar que, si bé no s'han inclòs dins de l'anàlisi referent a la xarxa principal per a vianants, als barris situats a les vessants més muntanyoses del municipi els pendents longitudinals de carrer acostumen a ser més elevats (arribant en molts casos a pendents bastant superiors al 8%).

Finalment també cal fer referència a algunes de les actuacions que s'han dut a terme a la ciutat per salvar els desnivells i millorar l'accessibilitat, com ara la instal·lació d'un ascensor al barri de Casablanca.

Tipologia de Trams	**Nombre de trams** *Eix central de carrer*		**Metres lineals** *Eix central de carrer*	
	Valors	**%**	**Valors (m.)**	**%**
Pendent molt baix o inexistent < 2%)	129	22,0%	8.442,4	23,5%
Pendent Baix (2% - 6%)	319	54,4%	19.431,7	54,0%
Pendent Mig (6% - 8%)	127	21,7%	7.244,9	20,1%
Pendent Alt (> 8%)	11	1,9%	871,8	2,4%
Total	**586**	**100,0%**	**35.990,9**	**100,0%**

Pendents existents a la xarxa principal de vianants
Font: Elaboració pròpia

3.1.2.4 Guals per a vianants i semàfors

Guals per a vianants

En total s'han analitzat **1.504 guals per a vianants** (incloent inexistències, es a dir, cruïlles on s'hauria d'instal·lar un gual) vinculats a la Xarxa Principal de Vianants de Sant Boi de Llobregat. L'objectiu ha estat avaluar l'estat actual de l'accessibilitat, diferenciant entre:

- Guals adaptats: Quan, d'acord amb els criteris que fixa el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, els guals analitzats reuneixen tots els requisits per considerar-se adaptats (paviment tàctil diferenciat, pendent longitudinal i transversal, etc.).
- Guals millorables: Quan d'acord amb els criteris que fixa el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, els guals analitzats presenten algun aspecte a millorar.
- Inexistència de guals: També s'han recollit totes aquelles cruïlles de la xarxa principal on el creuament no resta garantit en tant que l'element de gual no existeix. Es tracta dels punts més crítics dels itineraris per a vianants, ja que en la majoria dels casos la inexistència de gual resulta una barrera insalvable per a persones amb discapacitat.

A l'hora d'avaluar els guals de la xarxa principal per a vianants, s'ha tingut present:

- La caracterització de la connexió entre banda i banda del carrer d'acord amb la definició del tipus de gual existent/inexistent.
- La caracterització de la connexió entre dos trams de carrer que són continus, d'acord amb la definició del tipus de gual existent/inexistent.

Estat del gual per a vianants	**Nombre de guals per a vianants**	
	Valor	**%**
Correcte	1.307	86,9%
Millorable	27	1,8%
Inexistència de gual per a vianants	170	11,3%
TOTAL	**1.504**	**100,0%**

Estat dels guals per a vianants de la Xarxa Principal per a Vianants. Dades de l'any 2012
Font: Elaboració pròpia

3.1.3 Resta de la xarxa per a vianants

La Xarxa Principal per a Vianants es complementa amb la resta de carrers de la ciutat. Es caracteritzen per ser força heterogenis, presentant diferents tipologies de carrer, varietat de pendents longitudinals, amplades, etc.

A grans trets, es poden diferenciar entre:

- Carrers amb secció de plataforma única, preferentment situats al nucli antic de Sant Boi. Es caracteritzen per tenir seccions totals de carrer estretes (normalment inferiors als 8 metres entre façanes), i en alguns casos amb pendents longitudinals remarcables.



Imatges de carrers amb secció de plataforma única
Font: Google earth

- Carrers amb voreres estretes que se situen preferentment al casc antic (d'amplada total inferior a 0,90 metres).



Detall del carrer La Pau, amb voreres estretes
Font: Google earth

- Carrers amb voreres estretes i/o que poden estar envaïdes per arbrat, fanals, pals de llum, etc. Es tracta de carrers que preferentment es troben en els àmbits residencials de baixa densitat de Marianao o Camps Blancs. En alguns casos, a més a més, alguns d'aquests carrers es caracteritzen per la presència de pendents longitudinals importants.



Algunes imatges de seccions de carrer als nuclis de baixa densitat de Marianao (esquerra) i Camps Blancs (dreta)
Font: Google earth

- Itineraris per a vianants en l'àmbit dels polígons d'activitat econòmica. Sovint es tracta de carrers pensats per a l'ús de vehicles pesants i que per tant tenen unes dimensions entre façanes força elevades, que pot dificultar el creuament amb seguretat dels vianants. En alguns carrers, els vehicles estacionen sobre les voreres, envaint l'espai disponible i dificultant el pas dels vianants.



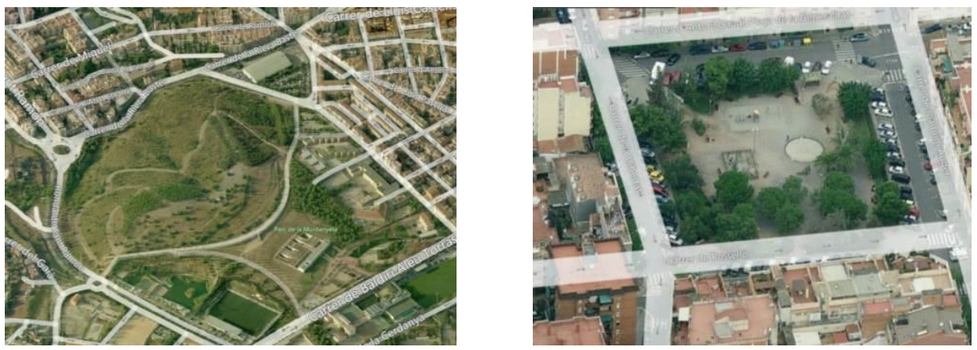
Algunes imatges de seccions de carrer situats als polígons d'activitat econòmica del municipi
Font: Google earth

- Altres carrers del casc urbà del municipi (eixamples). En línies generals, al centre urbà residencial els carrers presenten voreres amb amplades superiors als 1,5 metres i sense uns desnivells longitudinals destacables.



Imatges d'altres carrers del casc urbà del municipi
Font: Google earth

- Parcs i places. Sant Boi compta amb nombrosos espais de lleure, destacant el parc de la Muntanyeta, la plaça de Catalunya o la plaça de la Generalitat, tots ells amb itineraris adaptats per als vianants.



Imatges aèries del Parc de la Muntanyeta (esquerra) i de la Plaça de la Generalitat
Font: Google earth

3.2 Xarxa de ciclistes

3.2.1 Introducció

Sant Boi de Llobregat presenta una xarxa per a bicicletes poc articulada, inconnexa i formada per diferents trams que s'han anat creant principalment en els darrers anys. Tanmateix, existeix la voluntat per anar ampliant progressivament aquesta xarxa, i prova d'això és que en els darrers anys s'han elaborat diferents estudis per a la seva ampliació (i que han servit com a base tant per a la redacció del present Pla de Mobilitat com per al procés de participació ciutadana).

A nivell urbà, l'extensió dels itineraris adaptats per a bicicletes de Sant Boi de Llobregat és d'uns 5.200 metres (sense considerar ni l'anella verda ni els camins ciclables, com ara el de la Muntanyeta), itineraris que es complementen amb tot un seguit de carrers pacificats (detall més endavant) i amb una àmplia xarxa d'itineraris rurals que transcorren per camins paral·lels al riu Llobregat i també per les serralades muntanyoses properes (anella verda).



Xarxa per a bicicletes existent a Sant Boi de Llobregat
Font: elaboració pròpia a partir de l'inventari realitzat

A l'annex de plànols s'adjunten els mapes referents a la Xarxa per a Bicicletes

3.2.1.1 Tipologia de vies ciclistes

Els itineraris urbans es caracteritzen pel predomini de carrils bici segregats amb prop del 85% dels trams. Alguns exemples els tenim a la Ronda de Sant Ramon (on l'itinerari transcorre per la calçada, diferenciat de la resta de la circulació a través de senyalització horitzontal discontínua), o al Camí Vell de la Colònia (on l'itinerari transcorre per la calçada, diferenciat de la resta de la circulació a través de senyalització horitzontal i d'elements de cautxú).

Tipologia de l'oferta viària per a bicicletes	Valors (metres lineals)
Carril bici segregat (carril en calçada)	3.695
Vorera Bici (carril en vorera)	1.560
Camí ciclable (parc de la muntanyeta)	1.050
Vies ciclables	52.600
Anella verda	18.000

Tipologia de l'oferta viària per a bicicletes a Sant Boi de Llobregat

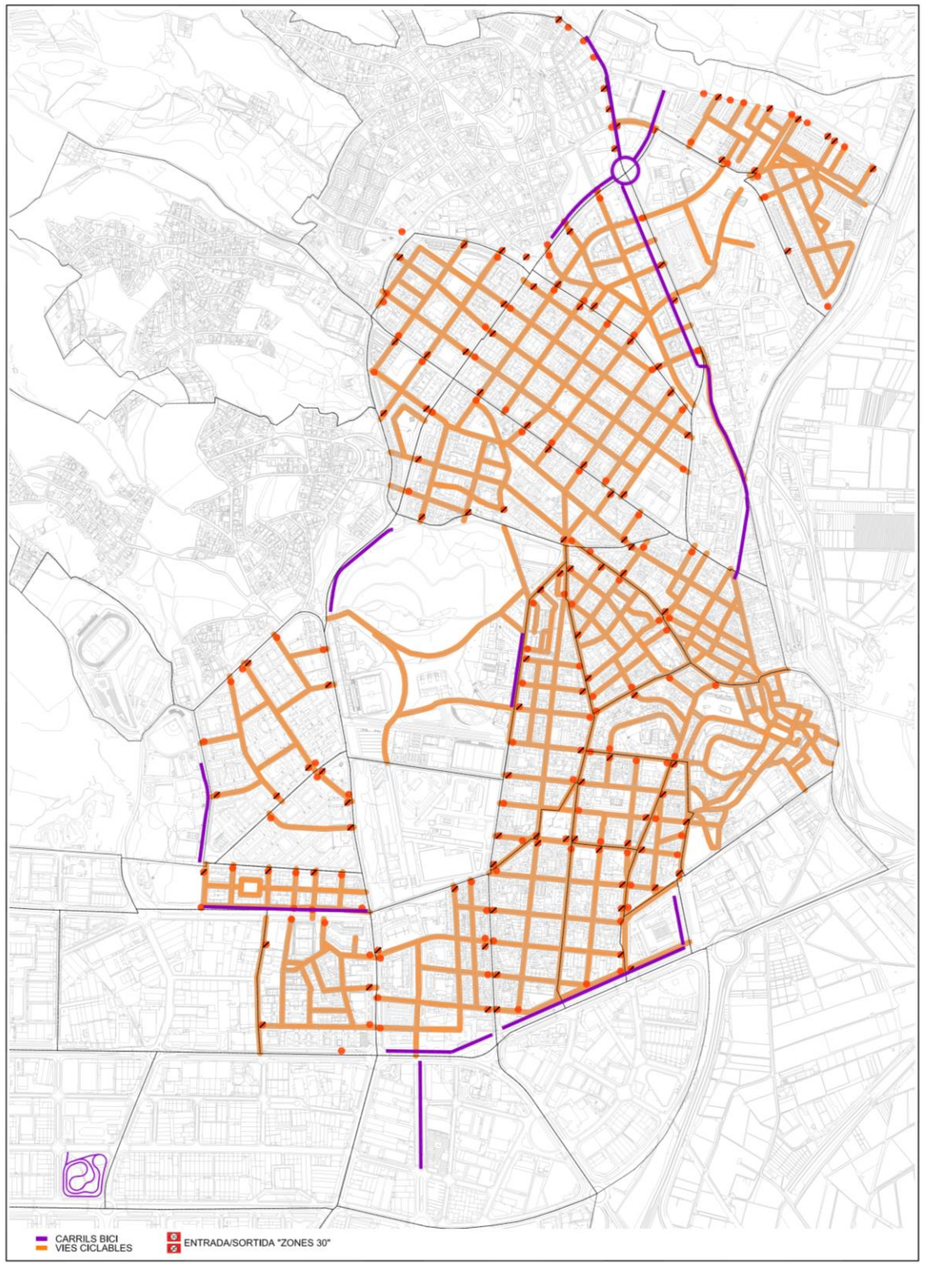
Font: elaboració pròpia



Algunes imatges de la xarxa actual d'itineraris per a bicicletes de Sant Boi de Llobregat
Font: elaboració pròpia

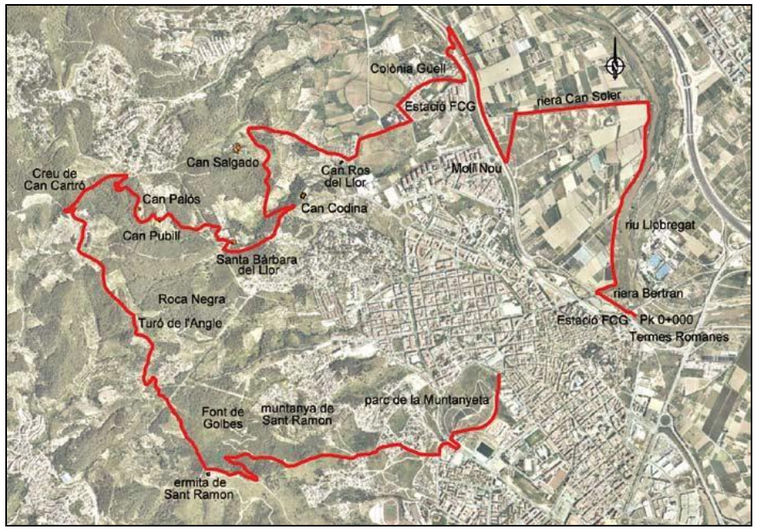
La xarxa d'itineraris urbans per a bicicletes es complementa amb:

- La xarxa de carrers pacificats del municipi amb una longitud de 10.803 m, que en ocasions incorporen senyalització vertical de regulació de la velocitat a 30 km/hora i amb senyals S-33 amb indicació de senda ciclable (via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit motoritzat i que discorre per espais oberts, jardins, ec.).



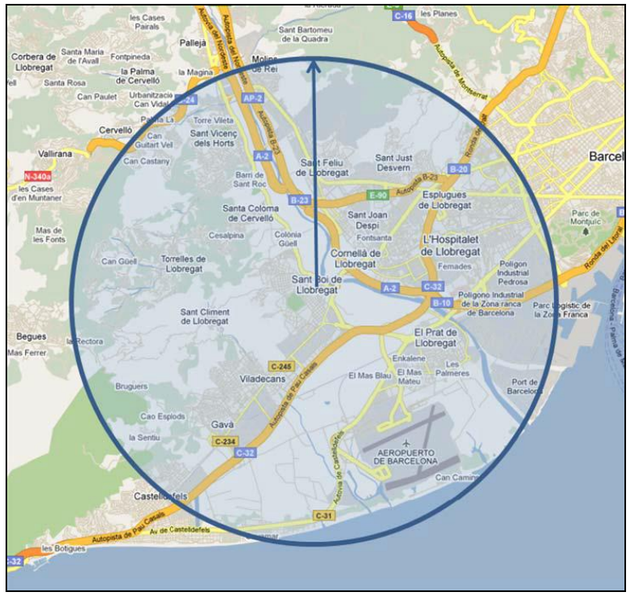
Detall de la xarxa ciclable actual i de les vies ciclables (zones 30 del municipi)
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

- La xarxa de camins i senders pedalables que conformen l'anella verda, i que fonamentalment es fan servir els caps de setmana.



A nivell interurbà, Sant Boi de Llobregat compta amb una posició territorial privilegiada amb moltes poblacions en la seva àrea d'influència immediata (radi de 8 Km, d'acord amb la longitud que s'utilitza per als desplaçaments intermunicipals al Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona).

Tanmateix, en l'actualitat la xarxa interurbana només s'articula a partir del sender pedalable existent al Parc Fluvial del Llobregat (accedint des de l'Av. De Maria Girona, per sobre de la carretera BV-2002), i que connecta amb els municipis més propers situats a la llera del riu.

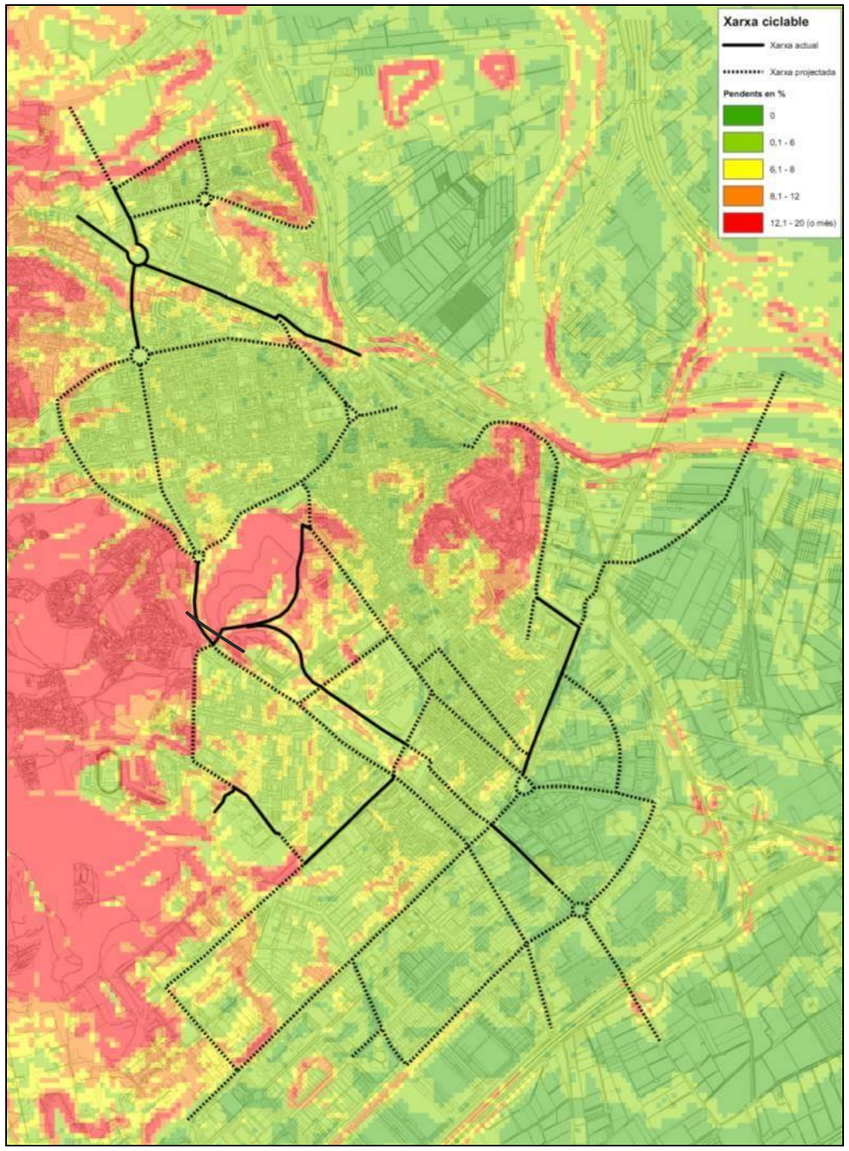


Municipis situats en l'àrea d'influència de Sant Boi de Llobregat (radi de 8 km)
Font: elaboració pròpia

3.2.1.2 Pendents de la xarxa ciclable de Sant Boi de Llobregat

El nucli urbà de Sant Boi es caracteritza per presentar un relleu força planer favorable per a l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual, si bé cal ressenyar l'existència d'alguns barris i zones on els pendents dels carrers es tornen més elevats dificultant l'ús de la bicicleta. Alguns exemples són els barris de Camps Blancs i Marianao, i alguns carrers del Centre i de Casablanca.

Cal ressenyar que els pendents superiors al 5% no són recomanables, tant perquè les ascensions són dificultoses per a la gran majoria de ciclistes com perquè les baixades són perilloses per l'augment de velocitat que experimenten les bicicletes.



Pendents de la xarxa de vies ciclistes de Sant Boi de Llobregat (s'inclou la xarxa projectada en el Pla Director)
Font: elaboració pròpia

3.2.2 Aparcaments de bicicletes

Sant Boi de Llobregat compta amb una extensa xarxa d'aparcaments de bicicletes, que a grans trets, es poden classificar en dues categories: els bicibox i els aparcaments lliures d'accés.

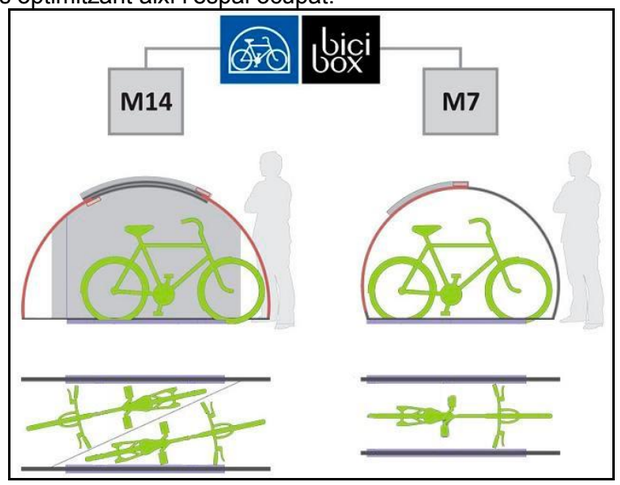
3.2.2.1 Bicibox

Bicibox és una **xarxa d'aparcaments en destinació segurs per a bicicletes privades** distribuïda pels diferents municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que existeix des de l'estiu del 2011. Permet als usuaris utilitzar la bicicleta particular en els seus desplaçaments per la ciutat amb la tranquil·litat de disposar d'un aparcament protegit i segur.

Aquest servei funciona 365 dies de l'any i les 24h del dia, mitjançant el registre previ dels usuaris, de les seves bicicletes i un abonament segons tarifa amb el que es dóna dret a estacionar la bicicleta en qualsevol dels aparcaments de la xarxa, per un màxim d'hores al dia (per fomentar la rotació) i fins a un màxim de 36 hores.

Existeixen **2 models d'estacions d'aparcaments dissenyats sota un concepte homogeni i diferenciats bàsicament per la seva capacitat de places** (M7: estació de 7 places i M14: estació de 14 places). El seu disseny combina protecció, durabilitat i robustesa amb facilitat i comoditat d'ús.

Els aparcaments del mòdul M7 són accessibles pel costat de la vorera mentre que en l'M14 és possible operar pels dos laterals optimitzant així l'espai ocupat.



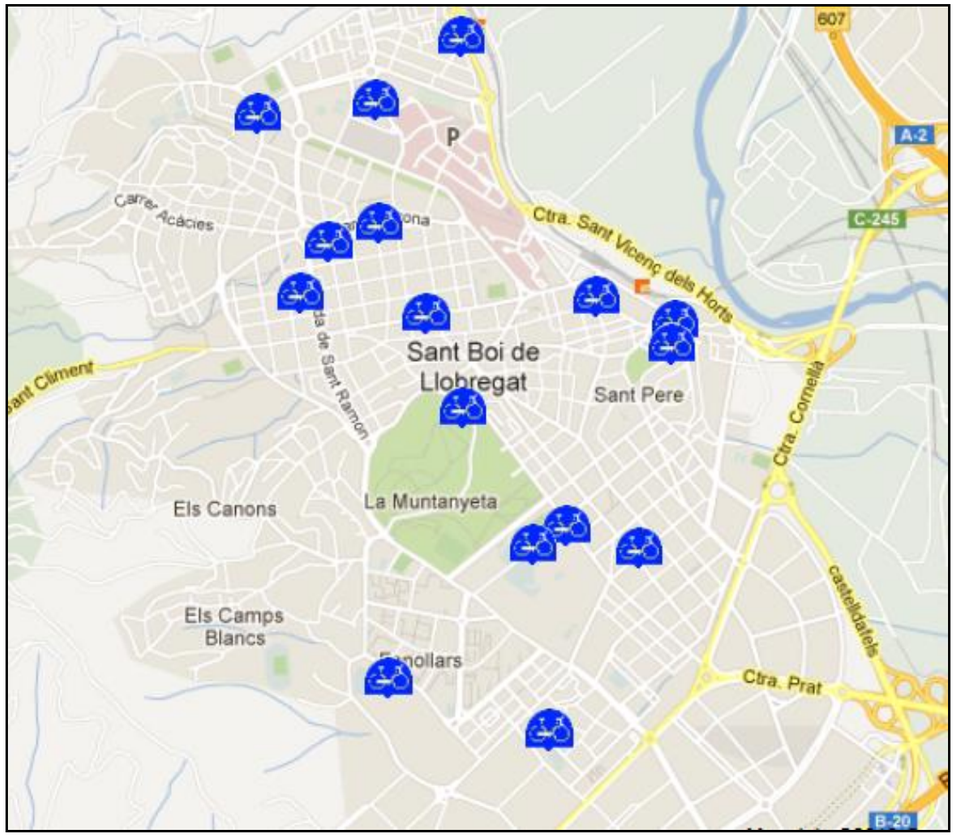
Models de Bicibox
Font: bicibox

Les estacions es troben integrades a la via pública amb una màxima optimització de l'espai i amb dimensions adaptades a l'entorn urbà. Cadascuna disposa d'un terminal en què l'usuari s'identifica amb la seva targeta Bicibox i realitza les operacions de forma senzilla i ràpida.

Les estacions destaquen per la seva autonomia de la xarxa elèctrica, ja que els mòduls s'abasteixen d'energia solar i per la seva capacitat de treballar autònomament però a la vegada monitoritzats de forma telemàtica amb un centre de control.

Actualment el servei bicibox és gratuït (sense que existeixi una data concreta sobre quan deixarà de ser-ho), si bé inicialment estava previst que incorporés una regulació tarifària segons la qual les 12 primeres hores d'estacionament s'inclourien en la tarifa d'abonat. Després d'aquest període s'hauria de pagar en funció del temps que s'utilitza (amb un màxim de 36 hores per estada).

Al gener del 2012, Sant Boi de Llobregat compta amb 16 bicibox (aproximadament unes 170 places), distribuïts estratègicament per tot el municipi (a prop dels principals centres atractors de mobilitat - equipaments i mitjans de transport-).



Xarxa de Bicibox de Sant Boi de Llobregat
Font: Bicibox – febrer de 2013





Alguns exemples de bicibox a Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia a partir dels treballs de camp – gener 2012

3.2.2.2 Aparcaments lliures de superfície

Sant Boi de Llobregat compta amb 28 aparcaments per bicicletes que sumen un total de 259 places (dades per a l'any 2011). El disseny és principalment universal (U invertida), i d'una roda. El manteniment i l'accessibilitat són en general correctes, tot i que en casos puntuals se'n fa un mal ús i hi estacionen motocicletes.

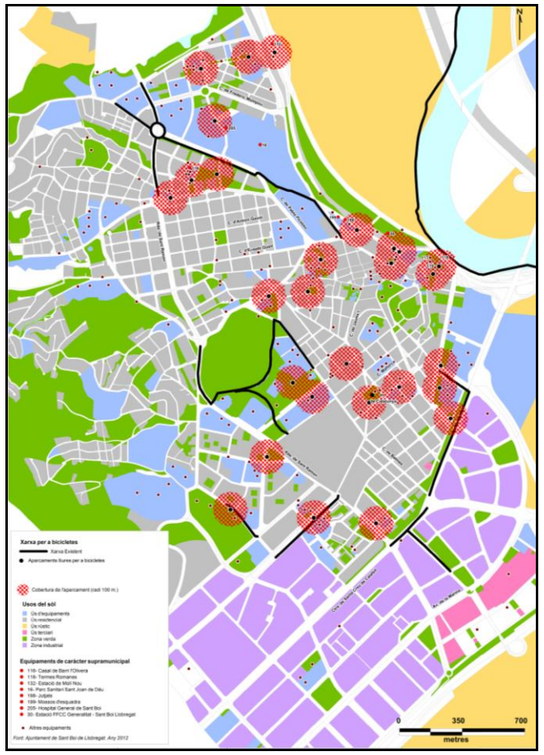




Alguns exemples d'aparcament lliure per a bicicletes a Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia a partir dels treballs de camp

Quant a l'anàlisi de la seva ubicació la majoria es troba estratègicament situats en punts de generació i atracció de desplaçaments (equipaments municipals, parcs i zones de lleure, etc.) i/o bé properes a estacions i parades de transport públic per fomentar l'intercanvi modal.

En aquest sentit, cal ressenyar que **el 75% dels principals equipaments de la ciutat disposen almenys d'un aparcament per a bicicletes en el seu entorn immediat**.



Cobertura de l'aparcament lliure per a bicicletes en relació amb els equipaments (radi de 100 metres)
Font: Elaboració pròpia

3.3 Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic de Sant Boi de Llobregat està formada per:

- Modes ferroviaris: els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya amb 2 estacions (Molí Nou-Ciutat Cooperativa i Sant Boi) de les línies L8, S4, S8, S33 i R6.
- Modes viaris: 25 línies d'autobús, amb recorreguts urbans i interurbans; de les quals 20 són diürnes i 5 són nocturnes. Dins dels modes viaris també hi ha el taxi, integrat a l'Institut Metropolità del Taxi (IMET).

3.3.1 Servei ferroviari

3.3.1.1 Estacions

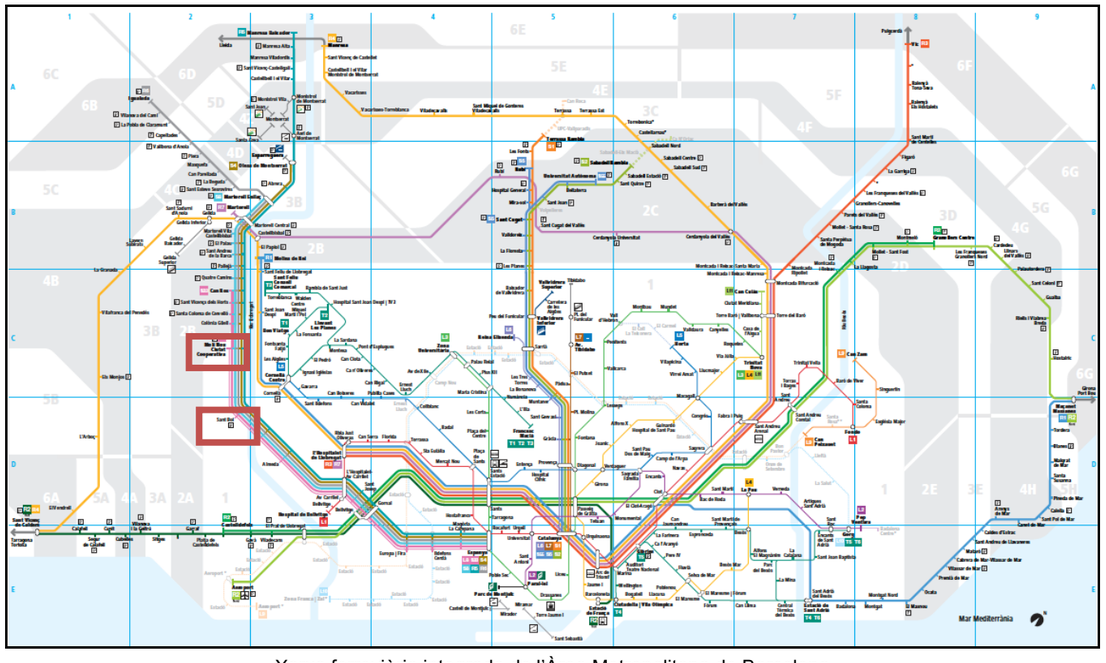
La xarxa de transport públic ferroviari de Sant Boi de Llobregat consta de 2 estacions de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya:

Nom de l'estació	Mode transport	Línies
SANT BOI	FGC	L8, S4, S8, S33, R5 i R6, i R50 i R60
MOLÍ NOU-CIUTAT COOPERATIVA	FGC	L8, S4, S8, S33, R5 i R6

Estacions ferroviàries de Sant Boi de Llobregat.

Font: Elaboració pròpia

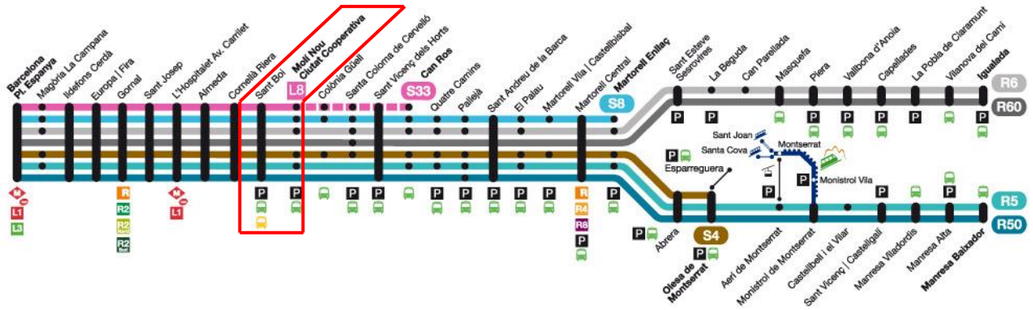
Totes dues estacions formen part de la xarxa ferroviària integrada de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



Xarxa ferroviària integrada de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Font: Autoritat dels Transport Metropolità (ATM)

Les dues estacions de ferrocarril existents a San Boi de Llobregat formen part del tram comú de la línia Llobregat - Anoia, per on circulen les vuit línies existents, si bé cal destacar que mentre que a l'estació de Sant Boi s'aturen tots els trens de les diferents línies, a Molí Nou - Ciutat Cooperativa els trens de les línies R50 i R60 no donen servei.



Xarxa ferroviària de Sant Boi de Llobregat.

Font: Autoritat dels Transport Metropolità.

3.3.1.2 Horaris

Els dies feiners, el servei es caracteritza per oferir una freqüència elevada de pas al llarg de tot el dia (amb un promig de pas cada 5 minuts) i un horari de servei molt ampli que va des de les 5 del matí fins a les 12 de la nit.

Estació (sentit)	Expedicions diàries	Hora inici	Hora Final	Freqüència promig de pas (minuts)	Duració promig del trajecte fins a Pl. Espanya
Molí Nou – Ciutat Cooperativa (Barcelona)	*239*	*5:26*	*23:56*	***5***	*20*
Molí Nou – Ciutat Cooperativa (Martorell)	234	5:21	0:21	**5**	
Sant Boi (Barcelona)	239	5:28	23:58	**5**	18
Sant Boi (Martorell)	234	5:19	0:19	**5**	

Característiques del servei de FGC a Sant Boi de Llobregat els dies feiners.

Font: FGC. Elaboració pròpia.

Els caps de setmana i festius, la freqüència de pas disminueix, si bé el servei es manté en una franja horària similar a la dels dies feiners.

Estació (sentit)	Expedicions diàries	Hora inici	Hora Final	Freqüència promig de pas (minuts)	Duració promig del trajecte fins a Pl. Espanya
Molí Nou – Ciutat Cooperativa (Barcelona)	*166*	*5:39*	*23:56*	**10**	*20*
Molí Nou – Ciutat Cooperativa (Martorell)	158	5:57	0:21	**10**	
Sant Boi (Barcelona)	166	5:41	23:58	**10**	18
Sant Boi (Martorell)	158	5:55	0:19	**10**	

Característiques del servei de FGC a Sant Boi de Llobregat els dissabtes i dies festius.

Font: FGC. Elaboració pròpia.

Aquest servei confereix al municipi d'una bona permeabilitat territorial, facilitant un accés ràpid i eficient en relació amb Barcelona (si bé cal ressenyar que el servei no penetra a la ciutat, arribant fins a Plaça Espanya), o bé en sentit contrari amb Martorell.

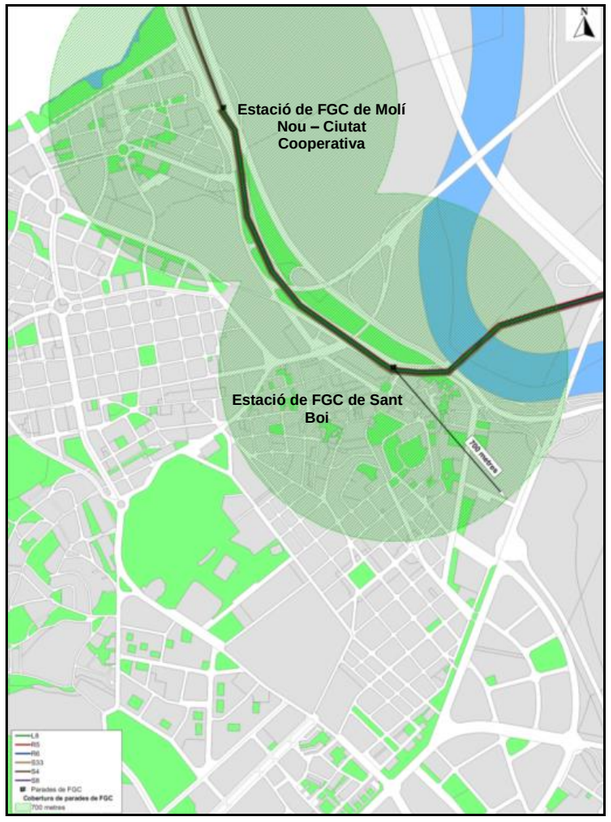
(*) Relació amb:	Durada del trajecte
Plaça Espanya (Barcelona)	19 minuts
Europa - Fira (L'Hospitalet de Llobregat)	13 minuts
Gornal (L'Hospitalet de Llobregat)	11 minuts
L'Hospitalet Av. Carrilet (L'Hospitalet de Llobregat)	7 minuts
Sant Vicenç dels Horts (Sant Vicenç dels Horts)	8 minuts
Martorell Central (Martorell	28 minuts

Durada del trajecte amb algunes de les principals parades de la línia de FGC a Sant Boi de Llobregat
(*) Temps de desplaçament des de la parada de Sant Boi
Font: FGC. Elaboració pròpia.

3.3.1.3 Cobertura territorial

S'ha analitzat la cobertura de la xarxa ferroviària com aquella superfície generada per la superposició de cercles traçats sobre les estacions existents.

En aquest sentit, considerant una **cobertura territorial de 700 metres** per a cadascuna de les dues parades de FGC existents a Sant Boi de Llobregat, s'observa com aquestes ofereixen una bona permeabilitat territorial als districtes de Centre, Moli Nou – Ciutat Cooperativa i una petita part de Marianao i Vinyets – Molí Vell. Contràriament, la resta de districtes de la ciutat (Casablanca, Camps Blancs i la major part de Marianao i Vinyets – Molí Vell) es troben més allunyats, fet que resta competitivitat al servei ferroviari envers altres modes.

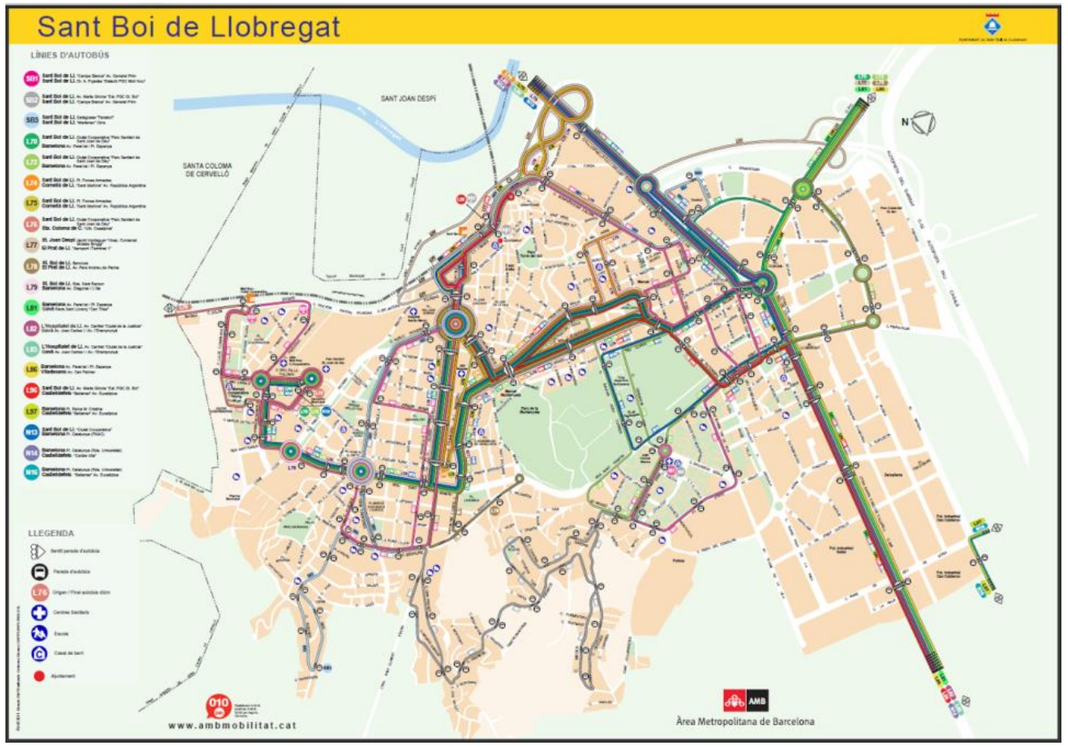


Cobertura del servei de FGC. Radi de 700 metres.
Font: Elaboració pròpia

3.3.2 Servei urbà i interurbà diürn d'autobusos

El servei de transport urbà i interurbà diürn de Sant Boi de Llobregat consta de **25 línies** que circulen total o parcialment pel municipi (17 línies interurbanes i 3 línies urbanes en horari diürn, i 5 línies en horari nocturn). Cal ressenyar però que alguns d'aquests serveis donen cobertura al municipi de manera molt minsa, amb només una o dues parades, tal i com és el cas de les línies L80, L87 (ambdues circulen per la C-31) o bé la L97 (que circula per la C-32).

En termes generals, el municipi està ben servit pels serveis urbans i interurbans i disposa d'una **bona cobertura territorial**, sense que existeixin àmbits sense connexió amb la xarxa de transport públic.

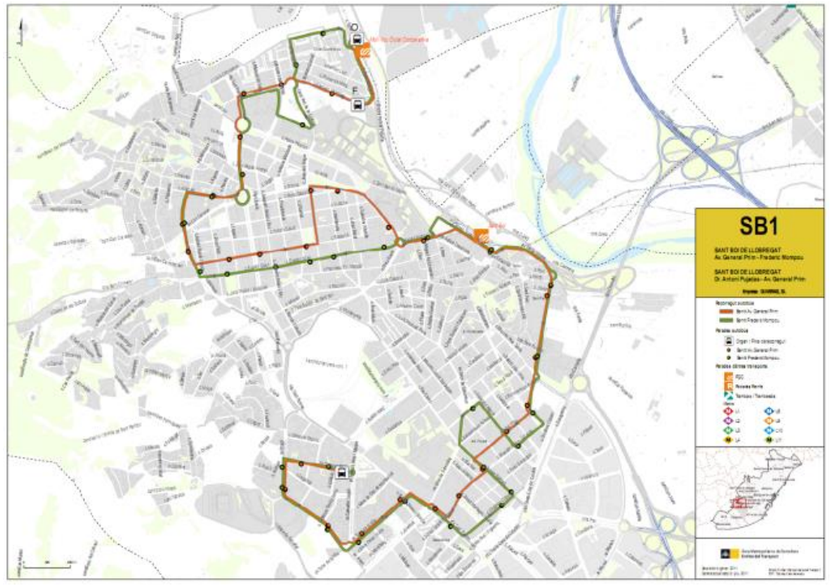


Serveis urbans i interurbans que operen a Sant Boi de Llobregat en horari diürn i nocturn
(*) No inclou els serveis de les línies L80 i L87, en tant que el seu itinerari no transcorre pel casc urbà del municipi.
(**) No s'inclou els serveis nocturns que donen les línies N41 i N51.
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona

3.3.2.1 Servei urbà

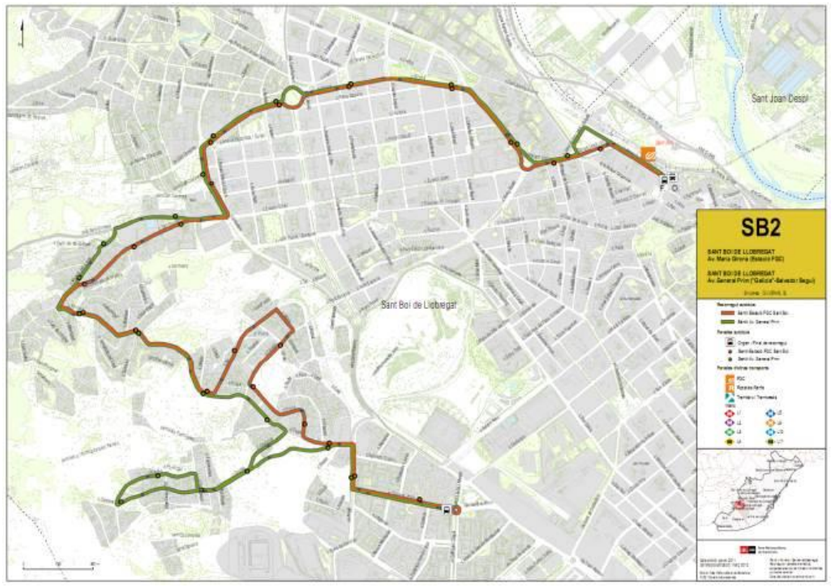
Actualment, existeix una xarxa d'autobusos urbans de Sant Boi formada per tres línies (SB1, SB2 i SB3), que permet la connexió entre les diferents zones del municipi de Sant Boi de Llobregat, a destacar les 2 estacions de ferrocarrils:

- Línia SB1: Funciona els dies feiners ,els dissabtes i els festius. Els dies feiners, el seu horari és de 06:30 a 22:00 amb una freqüència de 15 minuts. Els dissabtes de tot l'any i els feiners del mes d'agost el seu horari és de 07:15 a 22:00 amb una freqüència de pas de 30 minuts. Els festius funciona des de les 09:15 fins a les 22:00 hores cada 45 minuts.



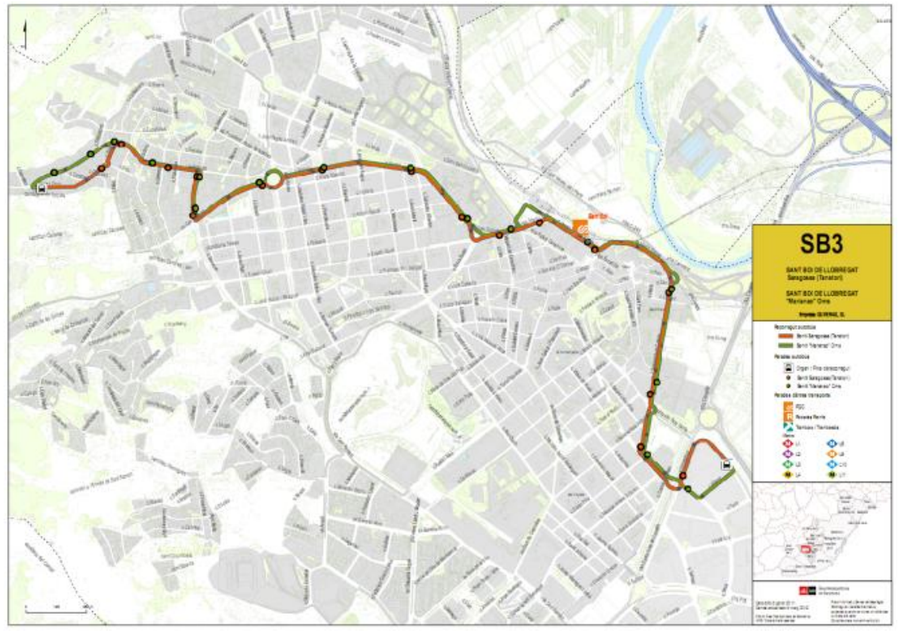
Itinerari de la línia SB1
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona

- Línia SB2: Funciona els dies feiners i els dissabtes. Els dies feiners, el seu horari és de 06:30 a 21:30 amb una freqüència de 60 minuts. Els dissabtes de tot l'any i els feiners del mes d'agost el seu horari és de 08:30 a 21:30 amb una freqüència de pas de 60 minuts.



Itinerari de la línia SB2
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona

- Línia SB3: Funciona els dies feiners i els dissabtes. Els dies feiners el seu horari és de 06:55 a 21:55 amb una freqüència de 60 minuts. Els dissabtes de tot l'any i els feiners del mes d'agost el seu horari és de 08:30 a 21:55 amb una freqüència de pas de 60 minuts.



Itinerari de la línia SB3
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona

Línia		Recorregut	Feiners			Dissabtes		
			Amplitud horària	Interval *(min)*	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval *(min)*	Nº Exp.
SB1	Anada	SANT BOI DE LL. (CAMPS BLANCS - MOLI NOU)	06:45 a 21:45	**15**	60	07:15 a 21:45	**30**	30
	Tornada	SANT BOI DE LL. (MOLI NOU - CAMPS BLANCS)	06:30 a 22:00	**15**	62	07:30 a 22:00	**30**	30
SB2	Anada	SANT BOI DE LL. (ESTACIÓ DE FGC - CAMPS BLANCS)	06:30 a 21:30	**60**	16	08:30 a 21:30	**60**	14
	Tornada	SANT BOI DE LL. (CAMPS BLANCS - ESTACIÓ DE FGC)	07:00 a 21:00	**60**	15	08:30 a 21:30	**60**	14
SB3	Anada	SANT BOI (TANATORI - MARIANAO)	06:55 a 21:55	**60**	16	08:55 a 21:55	**60**	14
	Tornada	SANT BOI (MARIANAO - TANATORI)	07:30 a 21:30	**60**	15	08:30 a 21:30	**60**	14

Característiques dels serveis de bus urbà de Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB

Seguidament es parametritzen les 3 línies diürnes de la xarxa urbana. Per a cada línia s'adjunten els valors més representatius que caracteritzen el servei:

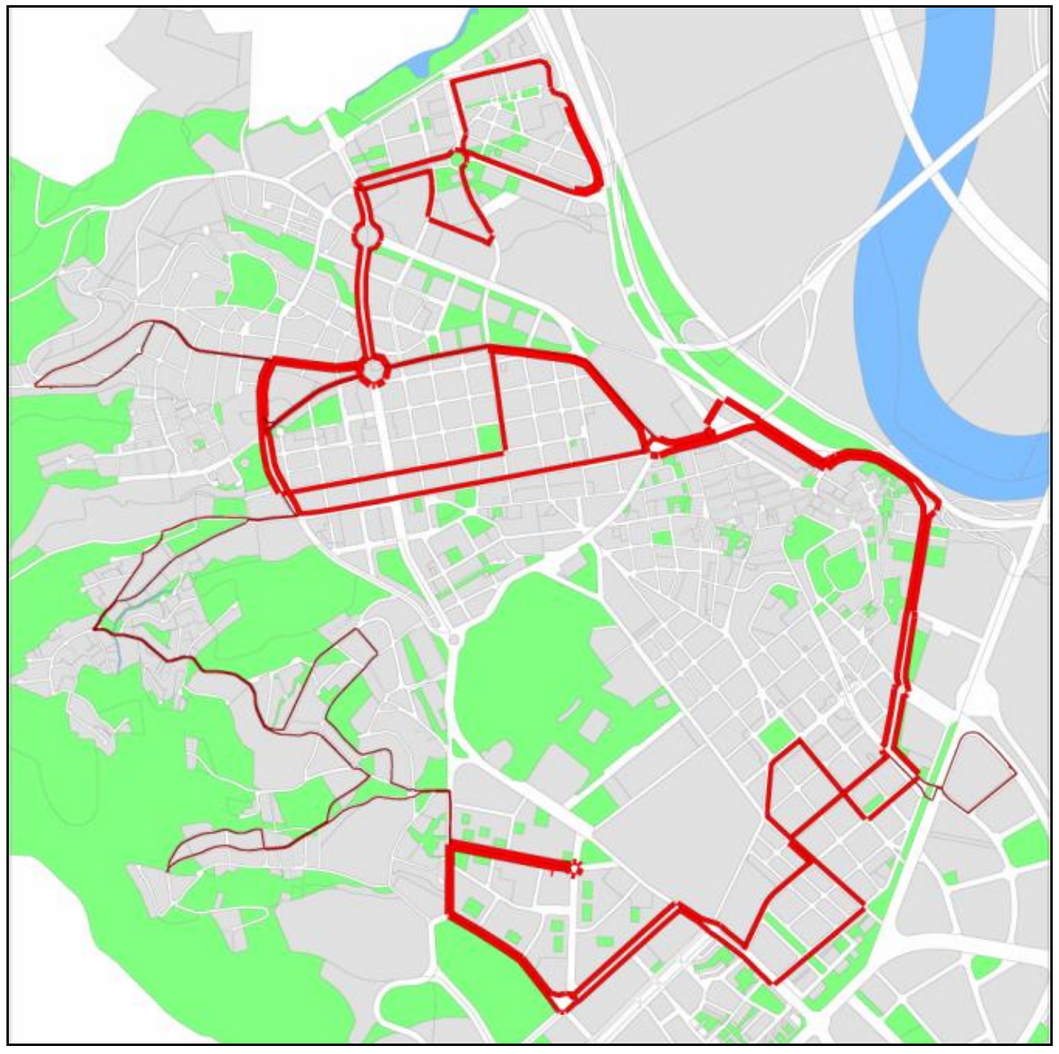
Línia	Parades a St. Boi de Llobregat	Tipus de vehicles (*)	Expedicions /sentit/dia feiner	Velocitat comercial hora punta (km/h)	km útils anuals (any 2011)
SB1	32 + 30	Midi	60 + 62	10,98	324.741
SB2	21 + 23	Micro	16 + 15	13,95	55.756
SB3	17 + 18	Micro	16 + 15	14,15	42.535

Paràmetres del transport públic de superfície

(*) La totalitat de la flota està adaptada a PMR amb vehicles de pis baix
Font: Elaboració pròpia a partir de dades dels operadors

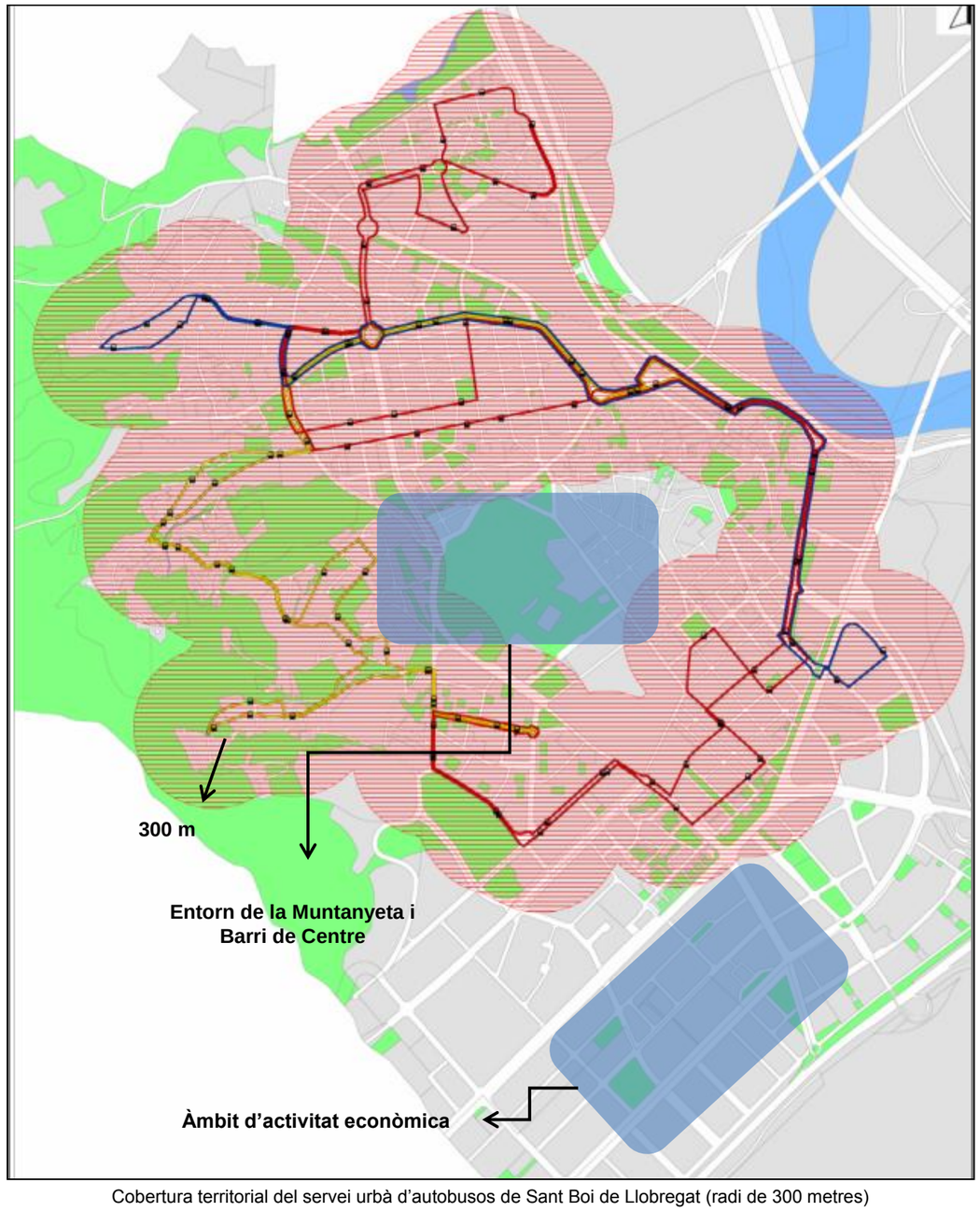
Quant al **volum d'expedicions diàries**, l'oferta de transport públic urbà s'articula preferentment a partir del servei de la SB1, en tant que amb una freqüència de pas de 15 minuts els dies feiners, és la que realitza més expedicions al llarg del dia. El servei de les línies SB2 i SB3, amb una freqüència de 60 minuts els dies feiners, permet accedir a les urbanitzacions més allunyades situades als districtes de Marianao i Camps Blancs, facilitant també l'intercanvi amb la línia SB1 i la resta de serveis de transport públic (si bé preferentment aquesta connexió es realitza amb el servei de FGC. La connexió amb la xarxa d'autobusos interurbans resulta més complicada en tant que els serveis no estan coordinats horàriament entre si).

A la imatge adjunta, el gruix de la línia vermella representa el volum d'expedicions que circulen per cada tram de carrer, deduint-se per tant que als trams on la línia és més gruixuda hi circula el servei de la SB1.



Volum d'expedicions de la xarxa urbana de Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

Quant a la **cobertura territorial** del servei urbà, cal ressenyar que pràcticament abasta tot el nucli urbà, si bé en l'actualitat no es dóna servei a l'àmbit d'activitat econòmica situat en l'entorn de la Carretera de Santa Creu de Calafell. També cal destacar la manca de cobertura territorial en l'entorn de la muntanyeta i en el barri de Centre.



Cobertura territorial del servei urbà d'autobusos de Sant Boi de Llobregat (radi de 300 metres)
Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

3.3.2.2 Servei interurbà

Sant Boi de Llobregat compta amb una potent xarxa de transport públic interurbà de superfície formada per **17 línies**, que li permet la connexió tant en sentit cap al Baix Llobregat sud (àmbit de Castelldefels, Gavà i Viladecans), com en relació amb el Barcelonès.

Alguns d'aquests serveis interurbans realitzen una doble funció, oferint també una gran cobertura a nivell intern de la ciutat, completant l'oferta dels serveis de transport públic urbans, si bé també cal ressenyar que l'itinerari d'algunes línies interurbanes que passen pel municipi no dóna servei al nucli urbà (com ara les línies L80, L87 o L97).

Línia	Recorregut	Feiners			Dissabtes			Diumenges i festius		
		Amplitud horària	Interval de pas *(min)*	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval de pas *(min)*	Nº Exp.	Amplitud horària	Interval de pas *(min)*	Nº Exp.
L70	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)	05:10 a 22:30	20	52	05:30 a 22:00	40	26	06:25 a 22:10	50	20
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	04:30 a 22:10	20	52	04:55 a 22:10	40	27	06:25 a 22:10	50	20
L72	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)	05:20 a 22:50	20	54	05:15 a 22:20	40	27	06:45 a 22:30	50	20
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	04:30 a 21:55	20	51	04:30 a 22:25	40	24	06:00 a 22:30	50	21
L76	ST. BOI DE LL. (PARC SANITARI ST. JOAN DE DÉU) - STA. COLOMA DE C. (URB. CESALPINA)	06:55 a 21:25	60	15	09:05 a 21:25	60	13	09:05 a 21:25	60	13
	STA. COLOMA DE C. (URB. CESALPINA) - ST. BOI DE LL. (PARC SANITARI ST. JOAN DE DÉU)	06:30 a 21:55	60	16	08:35 a 21:55	60	14	08:35 a 21:55	60	14
L78	SANT BOI - EL PRAT	06:05 a 22:20	20	49	07:15 a 22:15	30	31	07:15 a 22:15	30	31
	EL PRAT - SANT BOI	06:00 a 22:15	20	49	07:00 a 22:00	30	31	07:00 a 22:00	30	31
L80	BARCELONA (PL. ESPANYA) - GAVÀ (CAN TRIES)	06:45 a 22:15	45	22	06:30 a 22:30	60	16	06:30 a 22:30	60	16
	GAVÀ (CAN TRIES) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	06:35 a 21:35	45	23	05:00 a 21:30	60	16	05:00 a 21:30	60	16
L81	BARCELONA (PL. ESPANYA) - GAVÀ (CAN TRIES)	05:15 a 23:00	30	49	05:15 a 22:50	40	35	05:15 a 22:50	40	35
	GAVÀ (CAN TRIES) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	04:30 a 22:20	15	48	04:30 a 22:10	40	32	04:30 a 22:10	40	32
L86	BARCELONA (PL. ESPANYA) - VILADECANS (AV. CAN PALMER)	05:55 a 22:35	15	45	07:20 a 22:40	20	30	07:20 a 22:40	20	30
	VILADECANS (AV. CAN PALMER) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	05:05 a 22:35	30	47	06:30 a 22:20	40	33	06:30 a 22:20	40	33
L87	BARCELONA (PL. ESPANYA) - VILADECANS (AV. CAN PALMER)	05:40 a 22:50	45	24	08:00 a 23:00	60	15	08:00 a 23:00	60	15
	VILADECANS (AV. CAN PALMER) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	04:50 a 22:20	45	24	07:10 a 22:40	60	15	07:10 a 22:40	60	15
L96	CASTELLDEFELS (BELLAMAR) - SANT BOI (ESTACIO FGC)	05:30 a 22:15	15	68	06:55 a 22:00	20	46	07:00 a 22:00	30	31
	SANT BOI (ESTACIO FGC) - CASTELLDEFELS (BELLAMAR)	05:25 a 22:25	15	69	06:55 a 22:00	20	46	07:00 a 22:00	30	31
L97	BARCELONA (PL. REINA Mª CRISTINA) - CASTELLDEFELS (BELLAMAR)	07:00 a 22:30	15	51	09:00 a 22:00	60	14	NO CIRCULA		
	CASTELLDEFELS (BELLAMAR) - BARCELONA (PL. REINA Mª CRISTINA)	06:00 a 21:30	30	41	09:00 a 21:00	60	13	NO CIRCULA		
L79	BARCELONA (AV. DIAGONAL - L'ILLA) - ST. BOI (PABLO PICASSO)	07:00 a 22:30	15	63	09:00 a 22:00	30	27	NO CIRCULA	-	-
	ST. BOI (PABLO PICASSO) - BARCELONA (AV. DIAGONAL - L'ILLA)	06:00 a 21:30	15	63	09:00 a 21:00	30	25	NO CIRCULA	-	-
L74	SANT BOI (PL. FORCES ARMADES) - CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA)	06:15 a 21:45	30	32	06:30 a 21:30	60	16	08:30 a 21:30	60	14
	CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA) - SANT BOI (PL. FORCES ARMADES)	06:40 a 22:10	30	32	06:30 a 21:30	60	16	08:30 a 21:30	60	14
L75	CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA) - SANT BOI (PL. FORCES ARMADES)	06:55 a 21:55	30	31	07:00 a 21:00	60	15	09:00 a 21:00	60	13
L82	SANT BOI (PL. FORCES ARMADES) - CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA)	06:00 a 22:00	30	33	06:00 a 22:00	60	17	08:00 a 22:00	60	15
	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)	05:10 a 23:00	30	36	05:10 a 23:00	40	27	05:10 a 23:00	40	27
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)	04:35 a 22:15	30	36	04:35 a 22:20	40	27	04:35 a 22:20	40	27
L85	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)	05:10 a 22:30	30	37	05:10 a 22:30	40	26	05:10 a 22:30	40	26
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)	04:30 a 21:55	30	36	04:35 a 22:00	40	26	04:35 a 22:00	40	26
L77	SANT JOAN DESPÍ ("H. COMARCAL MOISÈS BROGGI") - AEROPORT TERMINAL T1	05:20 a 22:20	30	35	05:20 a 22:20	30	35	05:20 a 22:20	30	35
	AEROPORT TERMINAL T1 - SANT JOAN DESPÍ ("H. COMARCAL MOISÈS BROGGI")	06:10 a 23:10	30	34	06:10 a 23:10	30	34	06:10 a 23:10	30	34
L61	BARCELONA – SANT BOI DE LLOBREGAT	06:25 a 20:15	60	15	NO CIRCULA	-	-	NO CIRCULA	-	-
	SANT BOI DE LLOBREGAT - BARCELONA	04:57 a 21:00	60	16	NO CIRCULA	-	-	NO CIRCULA	-	-

Característiques detallades dels serveis de transport públic interurbans de Sant Boi de Llobregat

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB

Seguidament es parametritzen les 17 línies diürnes de la xarxa interurbana. Per a cada línia s'adjunten els valors més representatius que caracteritzen el servei:

Línia	Parades a St. Boi de Llobregat	Tipus de vehicles (*)	Expedicions /sentit/dia feiner	Velocitat comercial hora punta (km/h)	km útils anuals
L61	16 + 13	ND	15 + 16	ND	ND
L70	21 + 15	Estàndard/Low Entry	52 + 52	15,18	470.952
L72	26 + 22	Estàndard/Low Entry	54 + 54	15,93	519.040
L74	8 + 13	Estàndard	32 + 32	9,53	144.525
L75	7 + 6	Estàndard	31 + 33	11,37	128.163
L76	4 + 6	Midi	15 + 16	15,96	92.847
L77	1 + 1	Low Entry	35 + 34	18,92	541.410
L78	16 + 20	Low Entry	49 + 49	15,99	371.001
L79	16 +	Low-entry	63 + 63	17,36	544.778
L80	3 + 2	Estàndard	22 + 23	15,99	333.726
L81	7 + 6	Estàndard	22 + 23	15,99	639.800
L82	8 + 6	Estàndard	36 + 36	13,59	433.001
L85	8 + 6	Estàndard	37 + 36	13,38	459.907
L86	7 + 6	Estàndard	45 + 47	13,93	559.163
L87	3 + 2	Estàndard	24 + 24	19,03	323.195
L96	15 + 13	Estàndard	68 + 69	15,46	768.898
L97	1 + 1	Low Entry	51 + 41	21,47	761.388

Paràmetres del transport públic de superfície

(*) La totalitat de la flota està adaptada a PMR amb vehicles de pis baix

Font: Elaboració pròpia a partir de dades dels operadors

Quant al **volum d'expedicions diàries**, l'oferta de transport públic urbà s'articula preferentment a partir de l'eix de la Carretera de Santa Creu de Calafell, per on circulen bona part dels serveis que connecten amb els municipis del Baix Llobregat sud i també els que van cap a Cornellà i cap a la carretera de El Prat (en sentit Barcelona).

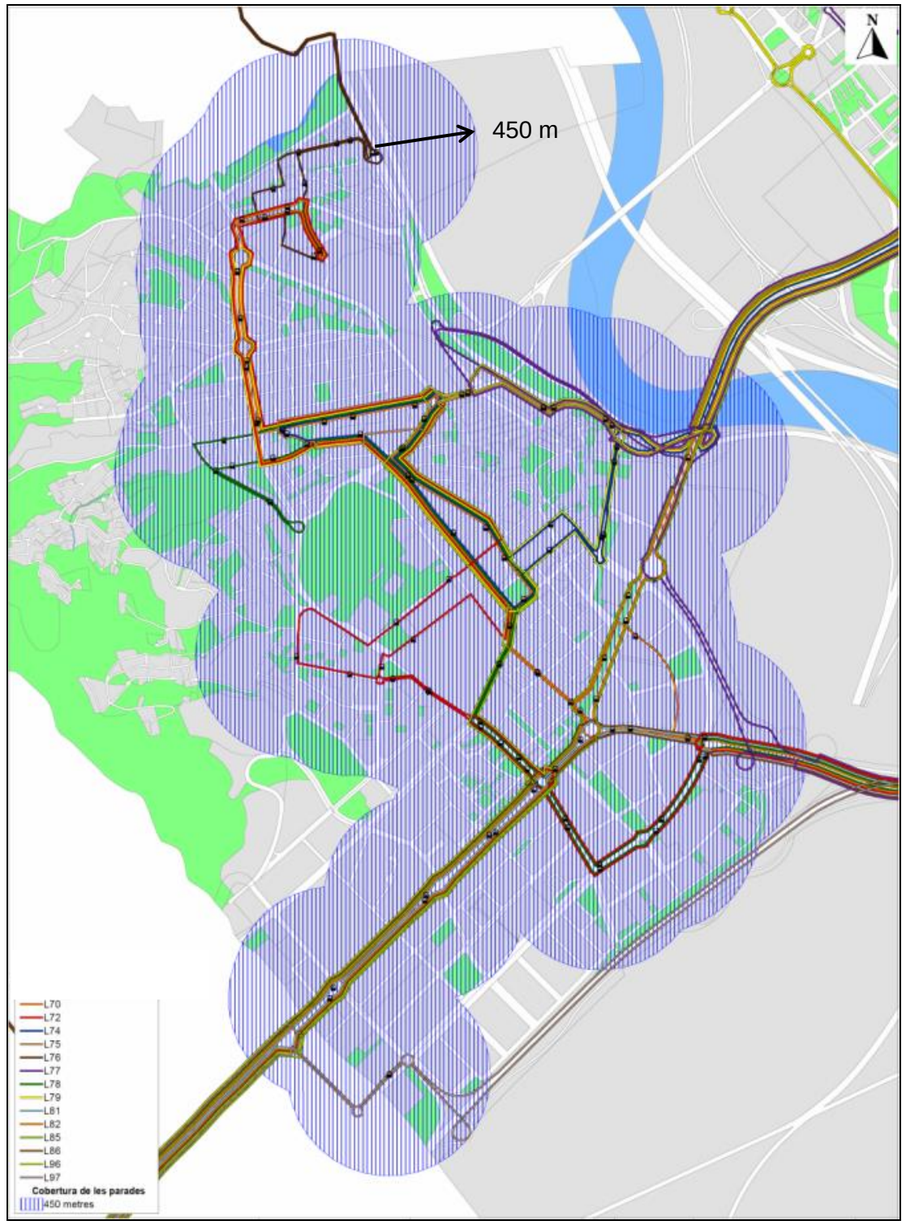
A nivell intern, l'oferta es concentra principalment als eixos principals de la ciutat, com ara els carrers d'Eusebi Güell o Lluis Pascual Roca.



Volum d'expedicions de la xarxa interurbana de Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

La **cobertura territorial** de la xarxa d'autobusos diürns interurbans s'ha analitzat com aquella superfície generada per la superposició de cercles traçats sobre les parades utilitzant un radi de 450 metres.

S'obté com a resultat que la pràctica totalitat del casc urbà resta sota la cobertura de la xarxa d'autobusos interurbans, reafirmant-s'hi el fet de que aquesta no només li confereix a la ciutat un servei interurbà, sinó que també és molt eficaç en els desplaçaments amb caràcter intern.

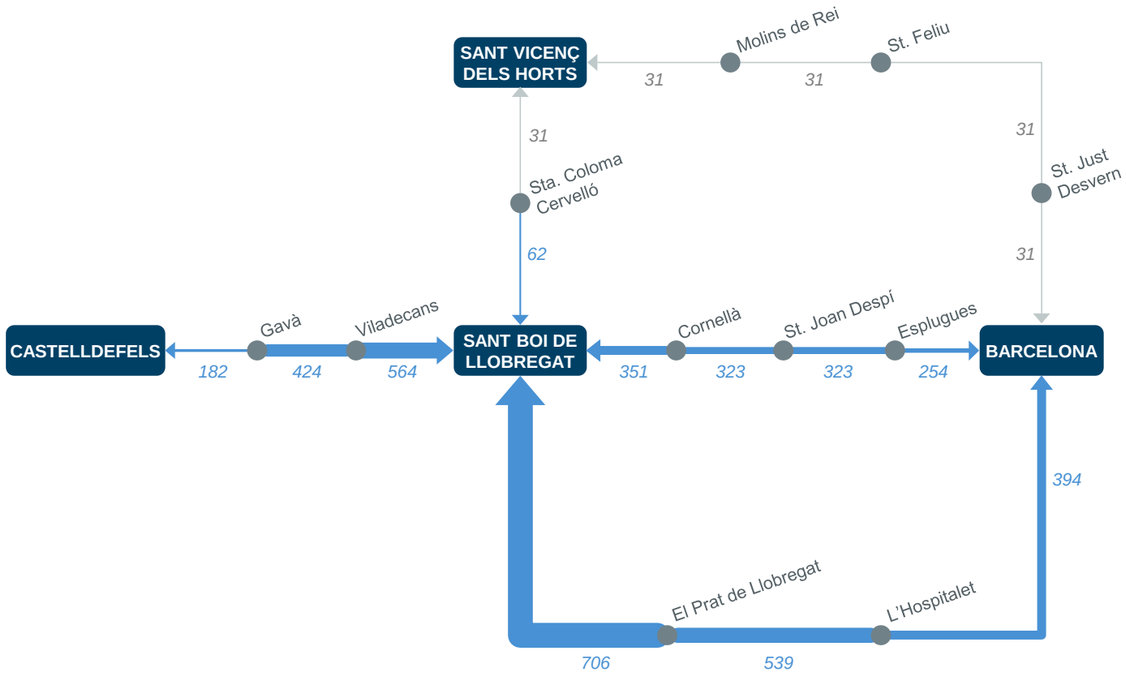


Cobertura territorial del servei interurbà d'autobusos de Sant Boi de Llobregat (radi de 450 metres)
Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

Connectivitat amb el servei d'autobusos interurbans amb els municipis de l'entorn

El municipi disposa d'una variada oferta d'autobusos interurbans, que facilita la connexió amb múltiples destinacions en municipis de l'entorn més immediat, entre ells Castelldefels, Gavà i Viladecans per la vessant sud, Cornellà de Llobregat, Barcelona o L'Hospitalet de Llobregat pel nord-est, o Santa Coloma de Cervelló pel nord-oest, entre d'altres.

A mode d'exemple, en un dia feiner tipus Sant Boi disposa d'un total de 679 expedicions d'anada i tornada que la connecten amb Barcelona.



Esquema de servei de les línies interurbanes en un dia feiner. Expedicions d'anada i tornada
Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

Tanmateix, a nivell intern del municipi existeixen certes diferències entre districtes pel que fa a l'accessibilitat al servei d'autobusos interurbans. En alguns casos, la llunyania a la que es troben les línies (distància envers les parades),o la manca de serveis directes (sense la necessitat de fer transbordament), pot esdevenir un motiu de "no ús" per part dels residents.

A mode d'exemple, s'adjunta la següent taula on s'avalua la connectivitat de cada Districte amb altres municipis de l'entorn en base als serveis disponibles a les parades localitzades a l'interior de cada Districte:

Connexió amb:	Districte de Sant Boi de Llobregat i disponibilitat de connexió directa					
	Camps Blancs	Marianao	Molí Nou – Ciutat Cooperativa	Centre	Casablanca	Vinyets – Molí Vell
Castelldefels	Si			Si	Si	
Gavà–centre	Si				Si	Si
Gavà-carretera	Si			Si	Si	Si
Viladecans-centre	Si				Si	Si
Viladecans-carretera	Si			Si	Si	Si
Santa Coloma de Cervelló			Si	Si		
Sant Vicenç dels Horts			Si	Si		
Molins de Rei				Si		
Sant Feliu de Llob				Si		
Sant Just Desvern				Si		
Sant Joan Despí		Si		Si		
Esplugues de Llob.		Si		Si		
El Prat de Llob.	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Cornellà de Llob.		Si		Si	Si	Si
L'Hospitalet de Llob.	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Barcelona	Si	Si	Si	Si	Si	Si

Connectivitat de la xarxa d'autobusos interurbans amb diferents destinacions segons Districtes

Font: Elaboració pròpia a partir de dades dels operadors

3.3.2.3 Tarifes

El servei urbà i interurbà de Sant Boi de Llobregat està dins l'àmbit del sistema tarifari integrat i les seves tarifes són les que fixa l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona per a desplaçaments dins una mateixa zona. No disposa de títols propis del servei.

El bitllet senzill es pot comprar a l'interior dels autobusos, en el moment de pujar. La resta de títols (T-10, T-50/30, T-70/30, T-Mes...) es poden adquirir en els punts de venda habituals de l'ATM i permeten realitzar transbordaments amb altres modes i serveis de l'àmbit integrat.

	Senzill	T-10	T-50/30	T-70/30	T-Mes	T-Trimestre	T-Jove	T-Dia
Tarifes servei urbà d'1 zona	2,00€	9,25€	37,00€	51,80€	50,00€	135,00 €	100,00€	6,95€

Tarifes ATM 2012 per desplaçaments dins una mateixa zona de l'àmbit integrat.

Font: ATM

3.3.3 Servei nocturn

El transport públic nocturn de Sant Boi de Llobregat disposa del servei de 5 línies que formen part de la xarxa de serveis nocturns de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (si bé cal ressenyar que algunes línies no donen servei directe al nucli urbà, com és el cas de la N16).

Línia	Operador	Recorregut	Municipis de pas
N13	MOHN SL	Pl. Catalunya (Fnac) Parc Sanitari Sant Joan de Déu	Barcelona
			L'Hospitalet de Llobregat
			Cornellà de Llobregat
			Sant Boi de Llobregat
N14	MOHN SL	Rda Universitat - Pl. Catalunya Santiago Rusiñol - Dr. Trueta	Barcelona
			L'Hospitalet de Llobregat
			Esplugues de Llobregat
			Cornellà de Llobregat
			Sant Boi de Llobregat
			Viladecans
			Gavà
			Castelldefels
N16	MOHN SL	Rda Universitat - Pl. Catalunya Av. Dels Eucaliptus - Av. De Bellamar	Barcelona
			L'Hospitalet de Llobregat
			El Prat de Llobregat
			Sant Boi de Llobregat
			Viladecans
			Gavà
			Castelldefels
N41	SOLER I SAURET	Rda. Universitat – Pont Romà (st. Sadurní d'Anoia)	Barcelona
			Sant Boi de Llobregat
			Santa Coloma de Cervelló
			Sant Vicenç dels Horts
			Molins de Rei
			El Papiol
			Castellbisbal
			Sant Andreu de la Barca
			Martorell
			Gelida
			Sant Sadurní d'Anoia
N51	HISPANO IGUALADINA	Pl. Catalunya – Esparreguera centre	Barcelona
			Sant Boi de Llobregat
			Santa Coloma de Cervelló
			Sant Vicenç dels Horts
			Molins de Rei
			El Papiol
			Castellbisbal
			Abrera
			Olesa de Montserrat
			Esparreguera

Serveis urbans i suburbans nocturns que operen a Sant Boi de Llobregat

Font: Elaboració pròpia

Tots els serveis s'inicien al voltant de les 22:00 – 23:00 i finalitzen cap a les 5:00 de la matinada, amb una freqüència de pas aproximada de 20 minuts.

LÍNIES D'AUTOBÚS NOCTURN. TOTS ELS DIES DE L'ANY					
Línia	Amplitud			Expedicions		Interval
	Anada		Tornada	Anada	Tornada	
N13	22:30 - 5:10		22:30 - 5:10	21	21	20 min
N14	22:40	5:00	22:30 5:10	20	20	20 min
N16	23:30	5:10	23:00 4:40	18	18	20 min
N41	0:48	3:26	2:37 -	2	1	-
N51	1:05	4:05	23:58 4:58	4	6	60 min

Característiques de l'oferta de les línies d'autobús nocturnes.

Font: Elaboració pròpia a partir dades operadors

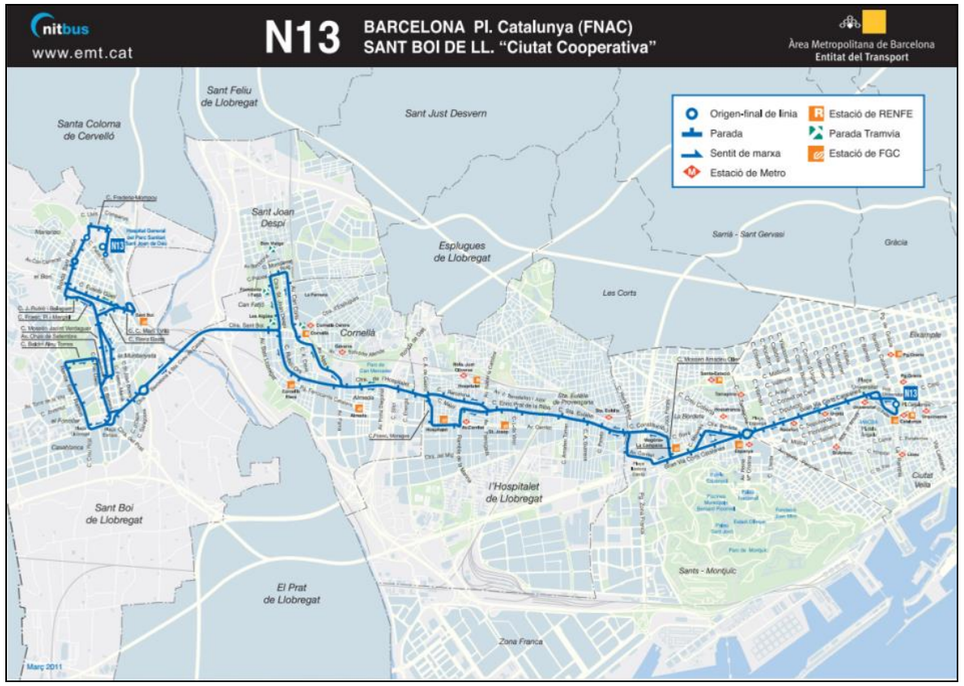
Es descriuen els valors més representatius que caracteritzen el servei de les 3 línies nocturnes de la xarxa:

- Nombre de parades a Sant Boi de Llobregat (parades físiques, acumulant els dos sentits).
- Tipus de vehicle amb el qual s'exploten les línies.
- Nombre d'expedicions / dia feiner (per sentit).
- Velocitat comercial en mitjana i en hora punta (km/h)
- Quilòmetres útils anuals totals (dades 2011).

CARACTERÍSTIQUES SERVEIS AUTOBÚS NOCTURNS						
Línia	Nombre de parades al municipi	Tipus de vehicle	Nombre expedicions	Velocitat Mitjana (km/h)	Velocitat Hora punta (km/h)	Km Anuals (2011)
N13	30	Low – entry	21+21	17,85	14,95	230.080
N14	9	Estàndard	20+20	21,21	19,36	398.663
N16	2	Estàndard	18+18	24,82	21,28	267.291
N41		n/d		n/d	n/d	n/d
N51		n/d		n/d6	n/d	n/d

Característiques de l'oferta de les línies d'autobús nocturnes.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades dels operadors

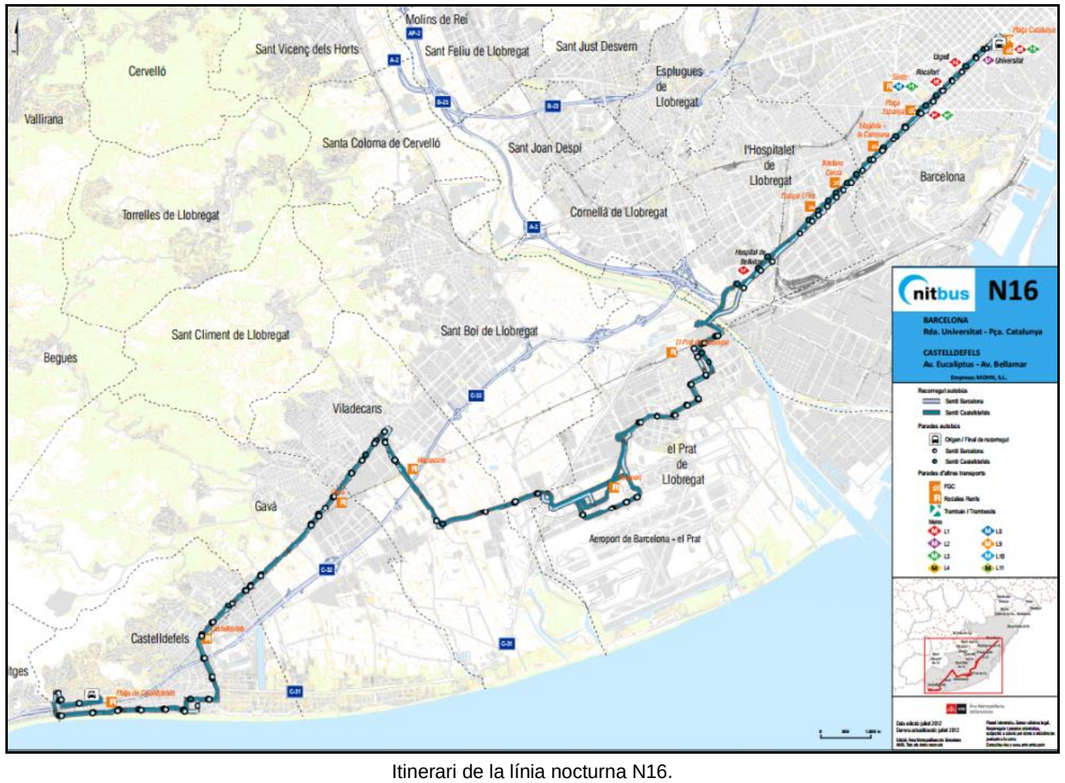


Itinerari de la línia nocturna N13.

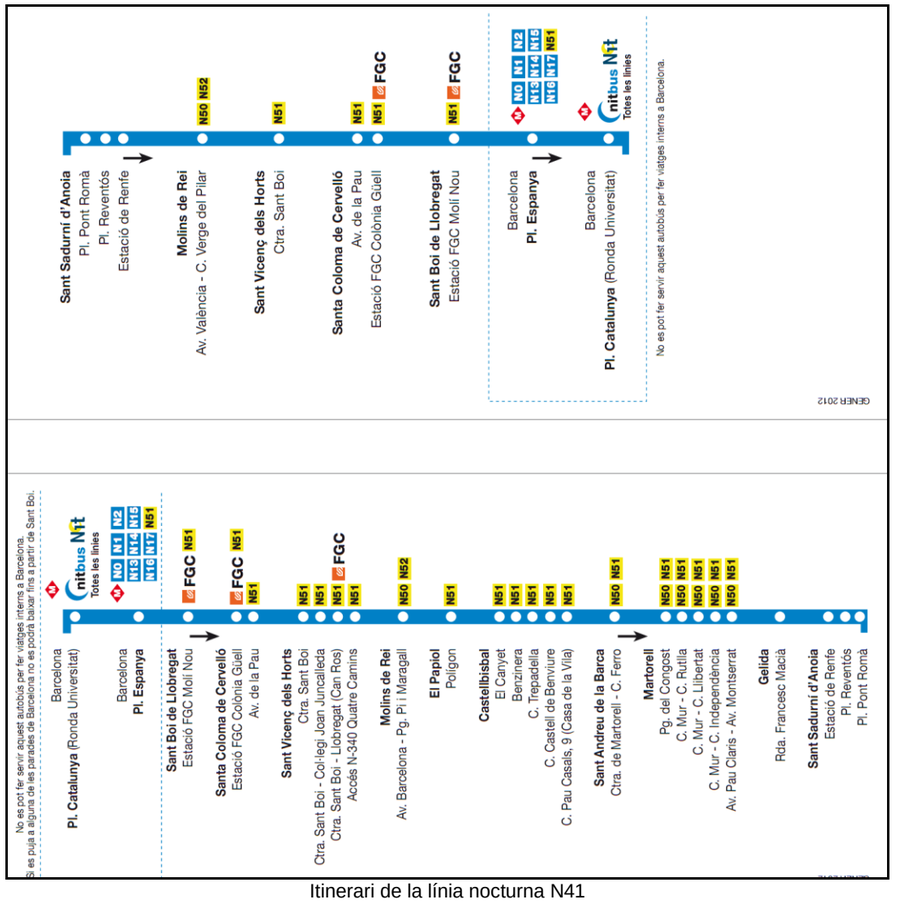
Font: AMB



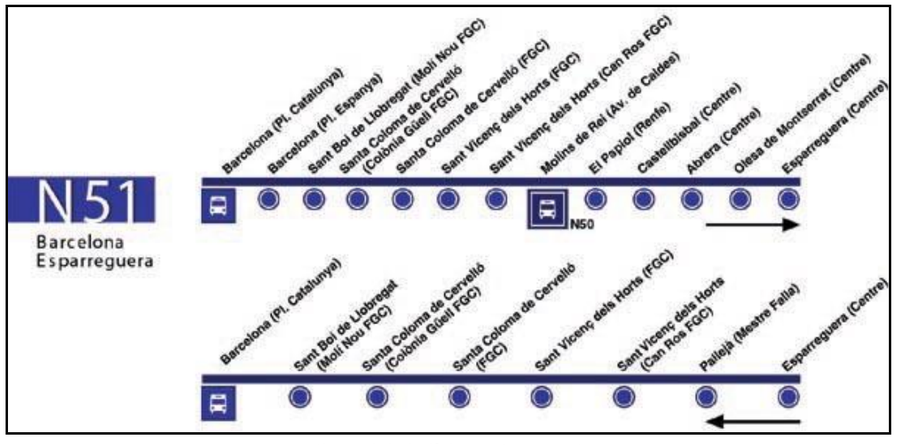
Itinerari de la línia nocturna N14.
Font: AMB



Itinerari de la línia nocturna N16.
Font: AMB



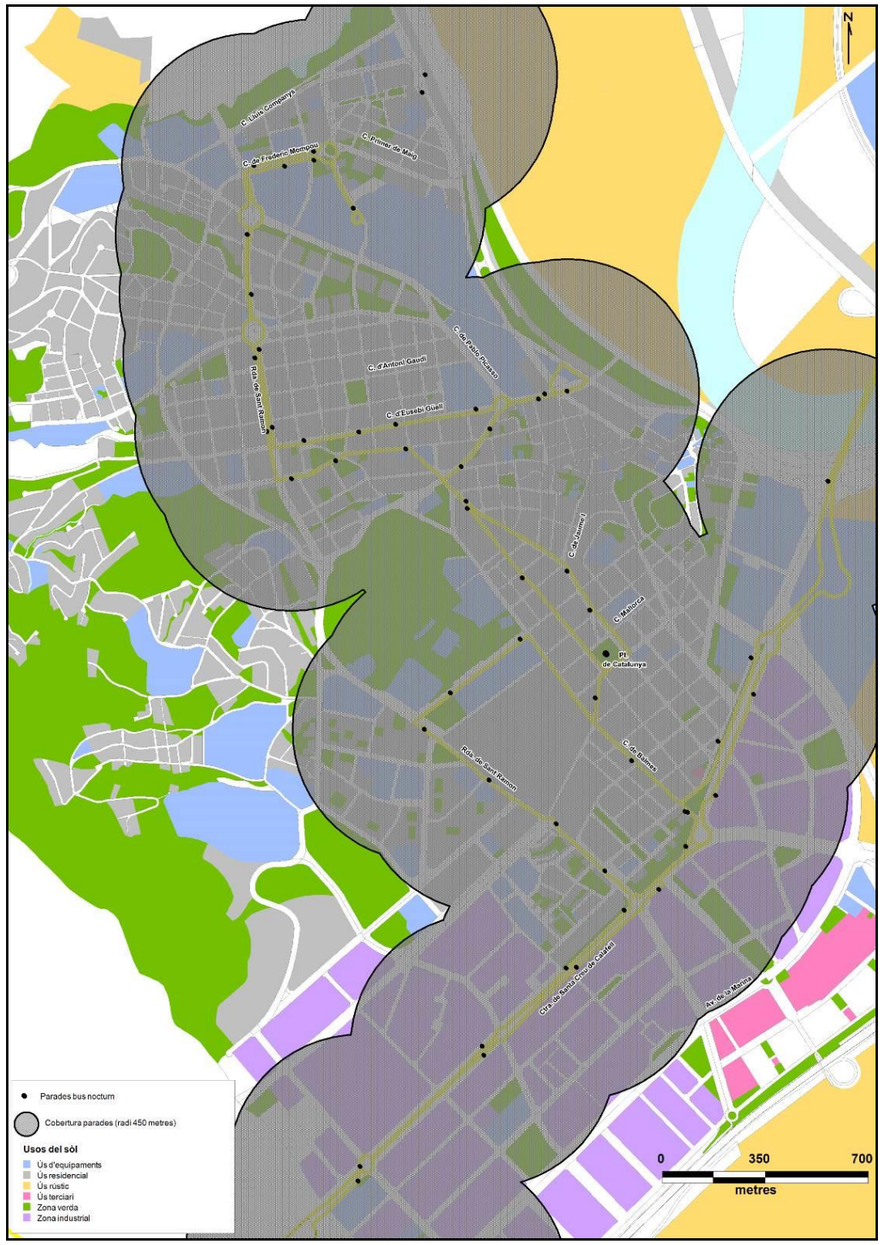
Itinerari de la línia nocturna N41
Font: www.ecampmany.com



Itinerari de la línia nocturna N51
Font: www.ecampmany.com

La **cobertura territorial** de la xarxa d'autobusos nocturns s'ha analitzat com aquella superfície generada per la superposició de cercles traçats sobre les estacions amb un radi de 450 metres.

El servei actual garanteix l'accés a la xarxa amb una distància inferior als 450 metres a pràcticament tot el casc urbà, exceptuant alguns àmbits del barri de Marianao o la urbanització de Can Paulet entre d'altres indrets.



Cobertura territorial de la xarxa de serveis d'autobús nocturns. Radi de 450 metres
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB

3.3.4 Servei de taxi

L'Institut Metropolità del Taxi (IMET) – organisme autònom que depèn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) – és l'encarregat de l'administració i la gestió del servei del taxi d'aquest territori. Per tant no es poden atorgar un nombre de llicències específiques al municipi de Sant Boi de Llobregat.

En aquest municipi es troben 3 parades de taxi situades en els següents punts: al carrer Josep Torras i Bages davant del número 19, al davant del nou Hospital Comarcal i a la Pl. Catalunya en la intersecció amb el carrer Mallorca. A l'annex de plànols s'inclou un plànol amb la seva ubicació precisa.

Les tarifes i els suplements autoritzats per l'IMET són obligatoris per als titulars de llicències, conductors i usuaris del servei. Les tarifes urbanes vigents del servei del taxi a l'Àrea Metropolitana de Barcelona es troben impreses en un adhesiu situat a la finestra de darrere dels vehicles.

	Tarifa urbana		Tarifa interurbana	
	T-2	T-1	T-3	T-4
Dies d'aplicació	Laborables	Laborables, dissabtes i festius	Laborables	Laborables, dissabtes i festius
Horari d'aplicació	08:00 a 20:00h	Laborables 20.00 a 08.00 hores Dissabtes i festius 00.00 a 24.00 hores	08:00 a 20:00h	Laborables 20.00 a 08.00 hores Dissabtes i festius 00.00 a 24.00 hores
Baixada de bandera	2,05 euros	2,05 euros	5,60 euros	6,70 euros
Preu/km	0,93 euros	1,18 euros	0,63 euros	0,75 euros
Hora d'espera	20,00 euros	20,44 euros	17,25 euros	20,68 euros

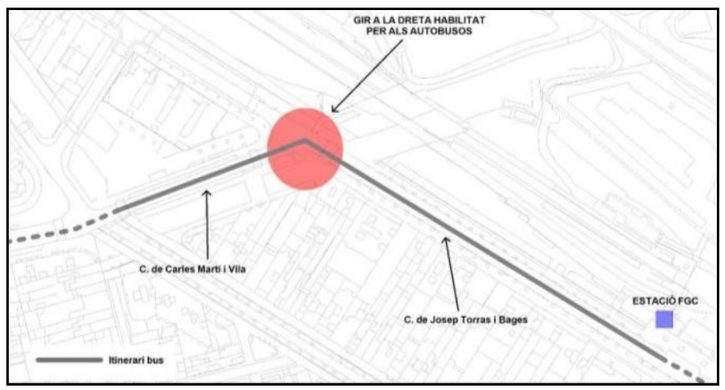
Tarifes del servei de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2012
Font: IMET

3.3.5 Infraestructura viària vinculada al transport públic

3.3.5.1 Carril bus

La ciutat compta amb un únic carril d'ús exclusiu per al servei d'autobusos que està situat al C. de Josep Torras i Bages en sentit cap a l'estació de FGC, i que s'inicia al C. de Carles Martí Vila.

La circulació dels autobusos no es veu condicionada per altres vehicles, en tant que aquest sentit de circulació només està habilitat per al transport públic i amb l'objectiu d' optimitzar els temps de recorregut dels autobusos.



Detall del carril d'ús exclusiu per al transport públic
Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat



Imatges del carril bus exclusiu per al transport públic del C. de Josep Torras i Bages
Font: Elaboració pròpia

3.3.5.2 Accés a les parades: plataformes i recreixement de voreres

Les plataformes s'instal·len a les parades quan hi ha algun element que no permet que l'autobús s'hi acosti amb garanties, o bé per evitar l'estacionament indegut d'altres vehicles en l'espai reservat a l'autobús, especialment quan ja existeix un carril d'aparcament. A més, les plataformes faciliten l'accés dels usuaris a l'autobús, ja que generalment l'alçada d'aquestes plataformes està especialment dissenyada per fer-la coincidir amb l'alçada de la porta d'entrada i de sortida dels vehicles, i, en conseqüència es redueix el temps d'aturada i s'agilitzen les operacions d'entrada i sortida dels usuaris.

S'han comptabilitzat 4 parades amb plataforma d'embarcament (2,2% respecte del total de parades del municipi).

Codi Parada	Nom / Adreça	Línies
107700	Pg. de les Mimoses - Av. Can Carreras	SB1-SB3
109168	Joaquim Auguer - Riera Gasulla	SB1
107102	Bonaventura Calopa - Av. María Girona	L74-SB1-SB3-L79
105755	Av. de la Torre de la Vila - Vicenç Zenon	SB1

Llistat de parades amb plataforma d'embarcament
Font: Elaboració pròpia a partir dels treballs de camp

Parada amb codi 107700



Parada amb codi 109168



Parada amb codi 107102



Parada amb codi 105755



Imatges de les parades amb plataforma d'embarcament (juliol de 2013)
Font: Elaboració pròpia

A la ciutat de Sant Boi de Llobregat en els darrers anys també s'han dut a terme altres actuacions com el recreixement de voreres per millorar l'accessibilitat a les parades. En total, segons dades de juliol de 2013, existeixen **73 recreixements de vorera** associats a parades d'autobús al municipi.

Codi Parada	Nom/Adreça	Línies
109274	Frederic Mompou - "H. G. Parc S. St. Joan Déu"	L76 - SB1
109284	Frederic Mompou - Rda. Sant Ramon	L70 - L72 - L76 - N13 - SB1
109147	Frederic Mompou - Manuel de Falla	L70 - L72 - N13 - SB1
106880	Rda. Sant Ramon - Moreres	L70 - L72 - N13 - SB1
106876	Rda. Sant Ramon - Pl. Joan N. Garcia Nieto	L70 - L72 - N13 - SB1 - L79
104057	Rda. Sant Ramon - Av. Can Carreras	L70 - L72 - N13 - L79
104061	Rda. Sant Ramon - Victòria	L70 - L72 - N13 - L79
105863	Girona - Pl. Montserrat Roig	SB2 - SB3
107656	Av. Can Carreras - Lepant	SB2 - SB3
107288	Av. Can Carreras - Rda. Sant Ramon	SB2 - SB3
107706	Pg. de les Mimoses - " Urbanització Pedres Blanque	SB1 - SB3
103307	Pg. de les Mimoses - Av. Can Carreras	SB1 - SB3
108784	Av. Can Carreras - Pg. Mimoses	SB2
107655	Av. Can Carreras - Benviure	SB2
106873	Benviure - Eusebi Güell	SB1 - SB2
108068	Benviure - Ctra. a Sant Climent	L78
109186	Jordi Rubió i Balaguer - Benviure	L78
107654	Can Paulet - Ctra. de Sant Climent	SB2
109289	Eusebi Güell - Lepant	L78 - SB1
106883	Rosselló - Joan Pfaff	SB1
106884	Rosselló - Rda. Sant Ramon	SB1
104059	Rda. Sant Ramon - Eusebi Güell	L70 - L72 - N13 - L79
107092	Rda. Sant Ramon - Rosselló	L70 - L72 - N13 - L79
102207	Eusebi Güell - Pl. de les Forces Armades	L70 - L72 - L74 - L75 - L78 - N13 - SB1 - L79
107093	Pl. Assemblea Catalunya	L70 - L72 - L78 - N13 - L79
109303	Eusebi Güell - Joaquim Auger	L70 - L72 - L74 - L75 - L78 - N13 - SB1 - L79
106885	Rosselló - Pl. Generalitat	SB1
102205	Eusebi Güell - Joan Martí	L70 - L72 - L74 - L75 - L78 - N13 - SB1 - L79
107214	Francesc Pi i Margall - Ctra. Bori	L70 - L72 - L74 - L75 - L78 - N13 - L79

Codi Parada	Nom/Adreça	Línies
102736	Lluís Pascual Roca - Pintor Joan Miró	L70 - L72 - L74 - L78 - L96 - N13 - L79
105180	Riera Basté - Lluís Castells	L70 - L72 - L74 - L78 - L96 - N13 - L79
105181	Riera Basté - Francesc Pi i Margall	L70 - L72 - L74 - L75 - L78 - L96 - N13 - L79
105168	Eusebi Güell - Pl. Pallars Sobirà	L70 - L72 - L74 - L75 - L78 - N13 - SB1 - L79
106888	Pablo Picasso - Antoni Gaudí	SB1 - SB2 - SB3
106910	Pablo Picasso - Carles Martí i Vilà	SB2 - SB3
105156	Carles Martí i Vilà - Miguel de Cervantes	L75 - L96 - N13 - SB1 - SB2 - SB3
108556	Carles Martí i Vilà - " Est. FGC Sant Boi "	N13 - SB2 - SB3
101594	Cerdanya - Mn. Pere Tarrès	L74 - L79
106892	Francesc Macià - Cerdanya	L70 - L74 - L78 - L96 - N13 - L79
102286	Francesc Macià - Marià Fortuny	L70 - L72 - L74 - L78 - L96 - N13 - L79
102961	Mn. Jacint Verdaguer - Pare Pere de Piera	L70 - L72 - L74 - L78 - L96 - N13 - L79
106177	Baldiri Aleu Torres - Pau Claris	L72 - N13
106405	Av. Onze de Setembre - Isaac Albéniz	L78 - L96
106071	Jaume Balmes - Enric Granados	L70 - SB1
109314	Pl. Catalunya	L70 - L72 - L78 - L96 - N13
103606	Pl. de Catalunya	L70 - L74 - L78 - L96 - N13 - SB1 - L79
101383	Bonaventura Calopa - Bonaventura Aribau	SB1 - SB3
107964	Sant Joan Bosco - Ctra. Sta. C. de Calafell	SB1 - SB3
101654	Ctra. de Bcn.a Sta. C. de Calafell-Mn.Pere Tarrés	L82 - L85 - N13 - N14
105158	Ctra. de Barcelona a Sta. C. de Calafell - d'Osca	L82 - L85 - N13 - N14 - SB3
106070	Ctra. de Bcn. a Sta. C. de Calafell-Francesc Macià	L70 - L82 - L85 - N13 - N14
102919	Mn. Antoni Solanas - Pl. de l'Estatut	SB1
102082	Didac Priu - Francesc Macià	SB1
105170	Jaume Balmes - Mn. Antoni Solanas	L70 - N13 - SB1
102920	Mn. Antoni Solanas - Isaac Albéniz	SB1
101913	Cristòfor Colom - Josep Marieges Julià	SB1
106072	Jaume Balmes - Pl. Cristòfor Rebull	L70 - SB1
107320	Ctra. del Prat - Les Salines	L81 - L86
106903	Av. Marina - Ctra. del Prat	L72 - L78
106904	Av. Marina - Salines	L72 - L78
101670	Ctra. de Barcelona a Sta. C. de Calafell - Àlaba	L81 - L82 - L85 - L86 - L96 - N14
105756	Av. Torre de la Vila - Rda. Sant Ramon	SB1
105757	Av. Torre de la Vila - Salvador Segui	SB1
109211	Av. Aragó - Federico García Lorca	SB1
109165	Av. d'Aragó - Federico García Lorca	SB1
106907	Av. General Prim - Rda. Sant Ramon	L72
108887	Salvador Seguí - Rda. Sant Ramon	L72
106909	Baldiri Aleu Torres - Rda. Sant Ramon	L72 - N13
100552	Av. General Prim - Salvador Seguí	L72 - SB1 - SB2
109306	Av. General Prim - Av. Aragó	SB1
100263	Av. d'Aragó - Av. General Prim	SB1
107443	Av. d'Aragó - " Camps Blancs "	SB1
109308	Av. Aragó - Segre	SB2

Llistat de parades amb recreixement de vorera
Font: Elaboració pròpia a partir dels treballs de camp





Alguns exemples de parades amb recreixement de vorera (juliol de 2013)
Font: Elaboració pròpia

3.3.5.3 Semàfors amb prioritat per a l'autobús

Actualment el sistema de semaforització present al municipi no incorpora cap tipus de regulació d'aplicació exclusiva al transport públic.

3.3.5.4 Mobiliari a les parades

Segons dades de juliol de 2013, el municipi compta amb 194 parades d'autobusos. S'han detectat 5 tipologies diferenciades de parada d'acord amb el mobiliari que incorporen:

- Parades equipades amb pal. Un total de 112 parades.
- Parades equipades amb marquesina. Un total de 68 parades.
- Parades equipades amb marquesina doble. Un total de 15 parades.
- Parades equipades amb marquesina i panell solar informatiu. Un total de 5 parades.
- Parades equipades amb marquesina i panell elèctric informatiu. Un total de 2 parades.

Parada amb codi 109273 – Amb pal de parada



Parada amb codi 105184 – Amb marquesina



Parada amb codi 107093 – Amb doble marquesina



Parada amb codi 105168 – Amb panell solar



Parada amb codi 107965 – Amb panell electrònic



Parada amb codi 104469– Amb panell electrònic



Imatges de les parades segons mobiliari (juliol de 2013)
Font: Elaboració pròpia

3.3.5.5 Punts i elements a millorar en la infraestructura viària vinculada al transport públic

Gràcies a la col·laboració dels diferents operadors de les línies de transport de superfície diürnes, l'AMB i l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat s'han pogut identificar els punts o trams crítics per al transport públic del municipi.

Per a la definició d'aquests punts s'han tingut en compte aspectes vinculats a:

- L'accessibilitat a les parades
- La velocitat comercial en alguns trams de carrer de la ciutat
- El dimensionament de les reserves per a la parada dels autobusos
- L'alineació dels autobusos amb la parada
- Altres aspectes (existència de lavabos per als conductors, mobiliari urbà, etc.)

En total, s'han considerat **27 punts:**

Punt	Codi Parada	Adreça	Problemàtica
1	101383	Carrer Bonaventura Calopa	Arbre pot obstaculitzar desplegament de rampa
2	106890	Carrer Bonaventura Calopa	Marquesina ubicada en la línia de façana.
3		Carrer Cerdanya	Secció estreta redueix velocitat comercial
4	106872	Carrer Bonaventura Calopa (davant antic hospital)	Manca d'alineació del bus a la línia de vorera
5	106892	Carrer de Francesc Macià	Ubicació de la marquesina, que redueix l'espai d'embarcament d'usuaris amb cadira de rodes. Dificultat de girar des del. C Cerdanya, per l'estacionament indegut de vehicles.
6	106071	Carrer de Jaume Balmes	Pendent transversal al recreixement
7		Tram de la carretera C-245 en sentit Cornellà	Retencions de trànsit que redueixen velocitat comercial
8		Carrer Acàcies	Branques dels arbres a baixa alçada
9	106918	Carrer Pirineus	Itineraris a la parada sense adaptar
10	106900	Avinguda Marina	Marquesina ubicada a l'eix del creuament de vianants, que provoca que l'autobús s'aturi ocupant gairebé tot el pas de vianants.
11	106905	Avinguda Marina	Manca d'alineació del bus a la vorera degut al dimensionament insuficient de la reserva.
12		Carrer de Dídac Priu	Tendals de les botigues poden col·lisionar amb els autobusos.
13		Carrer de Dídac Priu	Secció estreta redueix velocitat comercial. Nombroses senyals de "stop" redueix velocitat comercial.
14	101477	Carrer de Carles Martí i Vila	La segona porta de l'autobús queda just davant d'un arbre. Pèrdua de temps a la intersecció entre C. Carles Martí i Vila i Josep Torras i Bages com a conseqüència de la regulació semafòrica.
15		Rotonda entre la C-245 i la C-32	Congestió de trànsit en l'accés a la rotonda
16		Intersecció entre C. Sant Joan Bosco i Dídac Priu	Estacionament indegut dificulta gir autobusos
17	103637	Plaça de les Forces Armades	Apropament de l'autobús a la vorera. Manca d'accessibilitat als itineraris d'accés Caldria insta·lar un WC definitiu.
18	106874	Passeig de les Mimoses	Apropament de l'autobús a la vorera Manca de reserva bus
19	107965	Carrer de Josep Torras i Bages	Acumulació d'autobusos i ocupació del pas de vianants
20	104469	Carrer de Josep Torras i Bages	Acumulació d'autobusos i ocupació del pas de vianants Plafó posterior de la parada no permet accés còmode en existir un arbre
21	103307	Passeig de les Mimoses	Marquesina sense alinear amb la resta del mobiliari. El semàfor existent pot quedar tapat amb la presència d'autobusos.
22	104059	Ronda de Sant Ramon	Recreixement de vorera amb desnivell transversal i massa proper al pas de vianants.

Punt	Codi Parada	Adreça	Problemàtica
23	106880	Ronda de Sant Ramon	Ubicació de la marquesina pot dificultar l'embarcament de persones amb cadira de rodes.
24	106896	Ronda de Sant Ramon	Manca d'accessibilitat a l'itinerari de connexió amb la parada.
25	107700	Passeig de les Mimoses	Escocell d'arbre sense protegir
26	105170	Carrer de Jaume Balmes	Pendent transversal al recreixement
27	102207	Plaça de les Forces Armades	Ubicació de la marquesina, que redueix l'espai d'embarcament d'usuaris amb cadira de rodes.

Punts crítics analitzats
Font: Operadores, AMB i Ajuntament de Sant Boi de Llobregat.

A l'annex de plànols es detalla un mapa amb la ubicació de cada punt.

Existència de plataformes elevades per a vianants

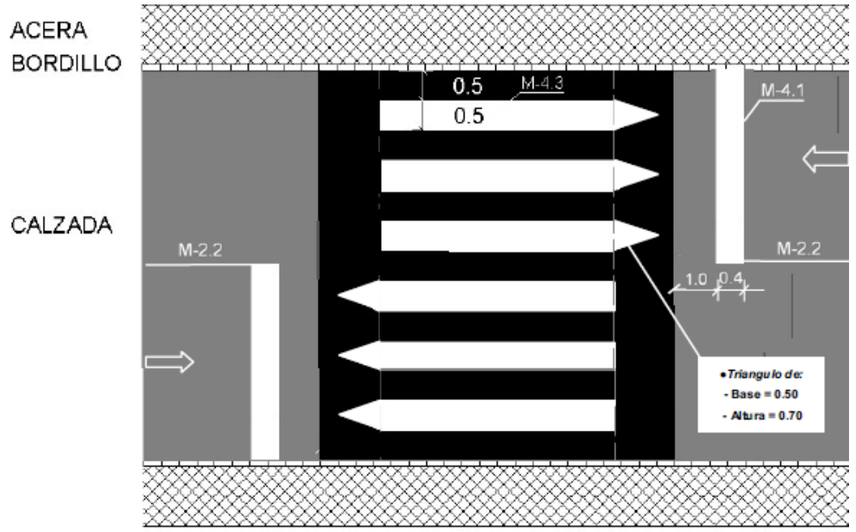
Existeix un bon nombre de plataformes elevades preferentment localitzades a l'inici d'una zona amb regulació de velocitat 30 o bé a l'inici d'un itinerari per a vianants, es a dir, en trams pels quals inicialment el transport públic no circula. Tanmateix, cal ressenyar que també s'ha detectat l'existència d'altres plataformes elevades en punts per on circula el transport públic.



Detall del pas situat al C. Pi i Maragall
Font: Elaboració pròpia

D'acord amb la Direcció de l'Estudi i arrel de la consulta amb les operadores de transport, només s'ha analitzat **el pas elevat que afecta a la circulació de la línia 61**. Està situat al carrer Picasso, en el tram anterior a la confluència amb el carrer Montmany.

La seva ubicació pot generar pèrdua de temps als autobusos quan hi circulen, però cal ressenyar que el disseny del pas s'adequa als preceptes assenyalats per la "Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la red de Carreteras del Estado."



Detall de la senyalització horitzontal que incorpora un pas elevat
Font: Elaboració pròpia.

3.3.6 Anàlisi de la connexió entre les parades de transport de la Ctra. de Santa Creu de Calafell i els polígons d'activitat econòmica

S'ha realitzat una diagnosi de la mobilitat en les connexions entre les parades de transport públic situades a la Carretera de Santa Creu i els polígons industrials situats a la seva banda dreta (sentit Barcelona).

Aquesta diagnosi permetrà, en fases posteriors de l'Estudi, establir propostes d'actuació vinculades a:

- Els principals itineraris de connexió entre les parades i l'àmbit industrial
- El sistema de senyalització orientativa
- Les parades de transport de la Carretera de Santa Creu de Calafell

3.3.6.1 Definició de l'àmbit d'estudi

D'acord amb la Direcció de l'Estudi, els polígons d'activitat econòmica dels que s'ha analitzat la connexió amb les parades de transport públic situades a la Ctra. de Sta. Creu de Calafell han estat:

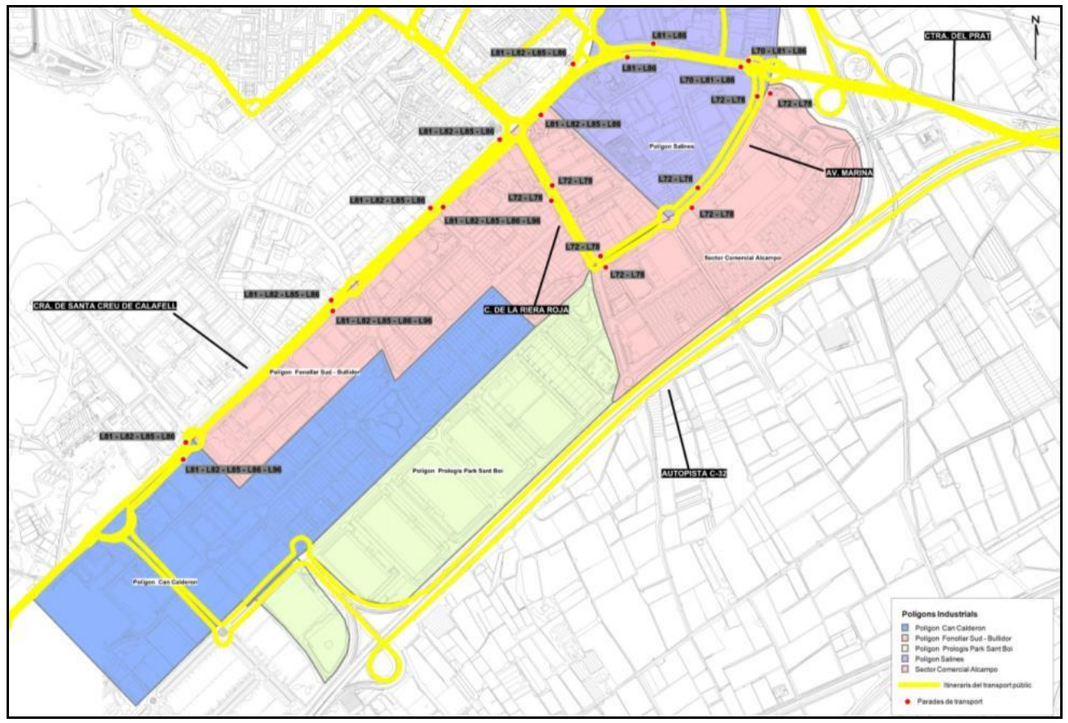
- Polígon Can Calderon
- Polígon Fonollar Sud – Bullidor
- Polígon Prologis Park Sant Boi
- Sector Comercial Alcampo
- Polígon Salines (el sector que resta a mà dreta de la Carretera de El Prat en sentit El Prat).

Actualment l'àmbit d'estudi està servit en horari diürn per **8 línies d'autobusos interurbans**, de les quals 6 realitzen el seu recorregut per la Carretera de Santa Creu de Calafell i 2 per l'interior de l'entorn industrial, a través del carrer de la Riera Roja i l'avinguda de Marina.

Línia	Recorregut
L70	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L72	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L78	SANT BOI - EL PRAT
	EL PRAT - SANT BOI
L81	BARCELONA (PL. ESPANYA) - GAVÀ (CAN TRIES)
	GAVÀ (CAN TRIES) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L86	BARCELONA (PL. ESPANYA) - VILADECANS (AV. CAN PALMER)
	VILADECANS (AV. CAN PALMER) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L96	CASTELLDEFELS (BELLAMAR) - SANT BOI (ESTACIO FGC)
	SANT BOI (ESTACIO FGC) - CASTELLDEFELS (BELLAMAR)
L82	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)
L85	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)

Serveis de transport interurbà de connexió amb els polígons d'activitat econòmica

Font: Operadores, AMB i Ajuntament de Sant Boi de Llobregat.



Àmbit d'estudi i relació amb les parades de transport més properes
Font: Elaboració pròpia

A l'Annex es detallen els resultats de l'estudi.

3.4 Xarxa de vehicles privats motoritzats

3.4.1 Jerarquització actual de la xarxa viària

S'ha pres com a punt de partida la jerarquització viària fixada per l'anterior Pla de Mobilitat elaborat l'any 2007 i vigent en l'actualitat. Classifica el viari en 6 categories diferenciades:

- Xarxa bàsica d'accés: Es correspon amb accessos i vies interurbanes
- Xarxa bàsica interna: Es correspon amb la xarxa primària (vies principals urbanes)
- Xarxa secundària col·lectora o distribuïdora (vies secundàries urbanes)
- Xarxa veïnal:.
- Xarxa de coexistència vianants, bicicletes, bus i veïns.
- Xarxa per a vianants: Amb eventuals controls d'accés.

Aquesta classificació del viari de la ciutat s'actualitzarà i ajustarà a la realitat actual de la mobilitat amb vehicle privat a la fase de propostes del present Pla.

Per mesurar els metres lineals de carrer de cada categoria s'ha fet ús del graf viari facilitat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona l'any 2011. La xarxa viària considerada té una **longitud total de 143.718 metres**. No s'han considerat els arcs vinculats a la xarxa de camins, ni els arcs de carrers amb mitjana i/o rambla (ja que suposarien un doble comptatge de metres lineals), ni tampoc els associats a parcs i places del municipi.

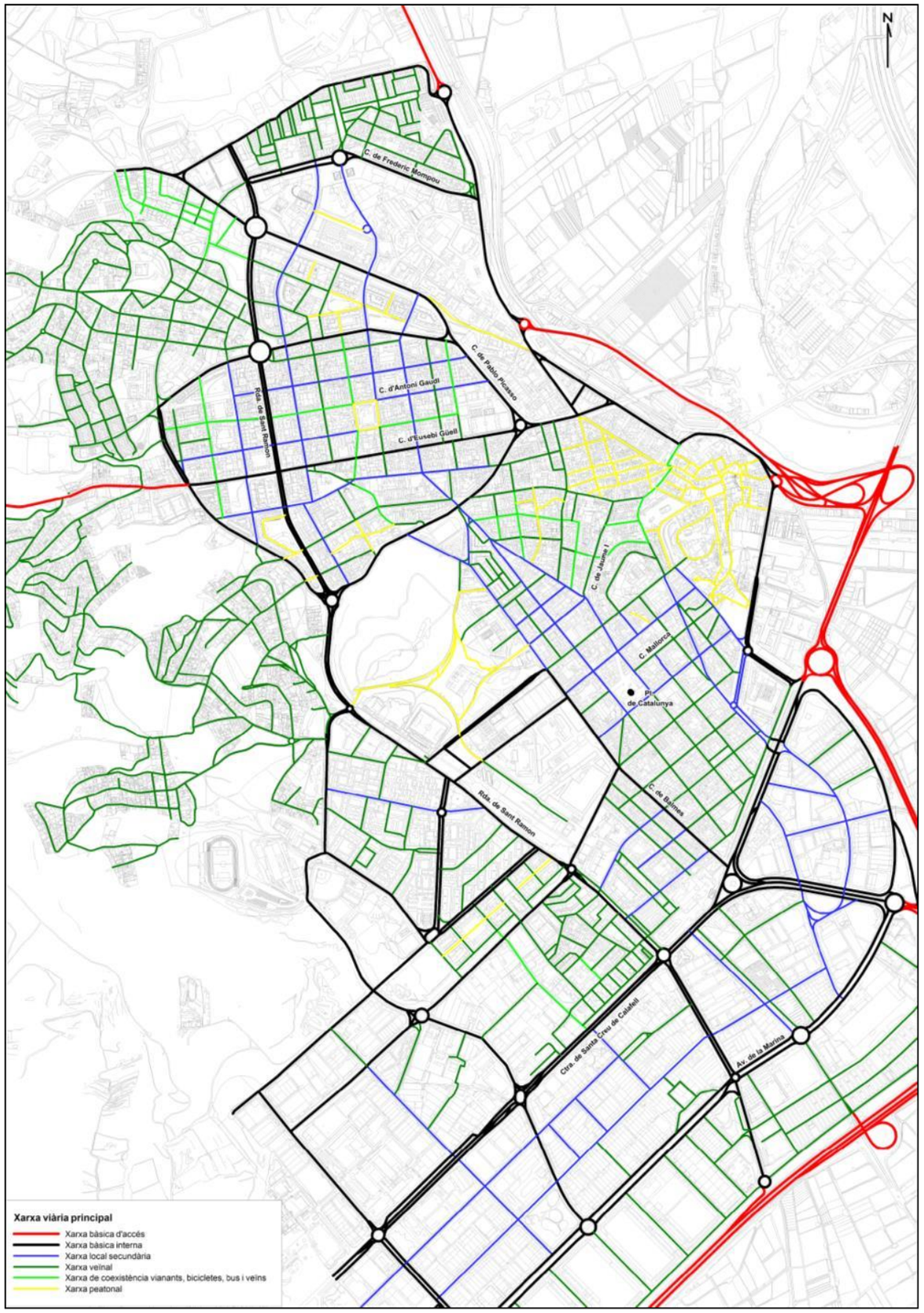
Tanmateix, a efectes de representació gràfica, s'han dibuixat tots els arcs, dibuixant per tant més d'un arc en aquells carrers amb mitjana (com ara l'Av. Marina), o rambla.

Pel que fa a la xarxa viària interna (sense considerar la xarxa bàsica d'accés), la ciutat es caracteritza pel predomini de vials amb caràcter veïnal (més del 50% si es consideren de forma conjunta la xarxa veïnal, la xarxa de coexistència i els carrers per a vianants).

XARXA VIÀRIA INTERNA		
Tipologia de via	**Longitud (m)**	**%**
Xarxa bàsica interna	37.552	26%
Xarxa local secundària	19.636	14%
Xarxa veïnal	69.785	49%
Xarxa de coexistència vianants, bicicletes, bus i veïns	5.943	4%
Xarxa per a vianants	10.803	8%
TOTAL	**143.718**	**100%**

Jerarquització actual de la xarxa viària

Font: Elaboració pròpia



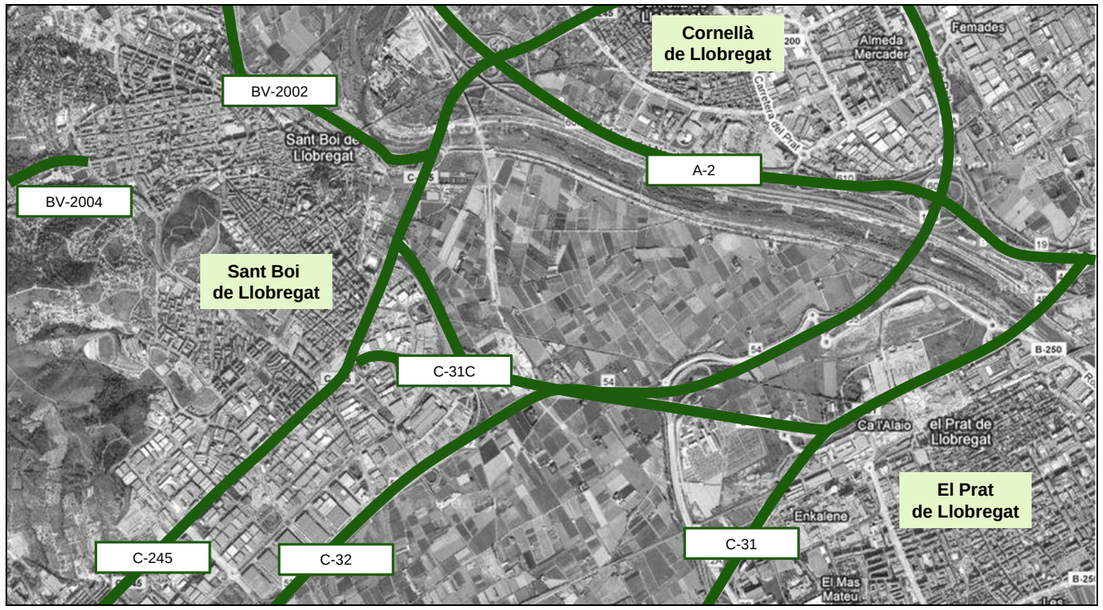
Jerarquització viària actual de la xarxa viària de Sant Boi de Llobregat
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat.

3.4.1.1 Accessos i vies interurbanes

Sant Boi de Llobregat està dotat d'una important i diversa xarxa viària d'accés, amb 6 vies interurbanes que connecten amb els municipis de l'entorn:

- Autopista C-32: Autopista de Pau Casals d'accés i sortida de Barcelona pel costat Llobregat. És la principal via interurbana d'alta capacitat que dóna accés a la ciutat en l'actualitat, sobretot pel que fa als desplaçaments de mitja – llarga distància.
- Autovia A-2: És l'antiga N-II, que rep el nom d'Autovia del Nord-est en el tram Madrid – Saragossa – Lleida - Barcelona. La connexió amb Barcelona es realitza per les vies B-23 (Av. Diagonal) o B-10 (Ronda Litoral). Si bé no transcorre pel terme municipal de Sant Boi, exerceix com un dels principals vials d'accés al municipi a nivell interurbà a través del nus del Llobregat.
- Autopista C-31c: És la Carretera del Prat de Llobregat. Actualment s'estan duent obres vinculades a la reorganització entre la C-32, la C-31c i l'A-2.
- Carretera C-245: És la via tradicional que ha articulat el creixement del municipi i que connecta amb els municipis de l'entorn immediat. Si bé en els darrers anys s'han realitzat actuacions per integrar aquesta via dins de la trama urbana de la ciutat, a dia d'avui encara conserva una clara funcionalitat interurbana (especialment a nivell comarcal). Per tant caldria adoptar mesures que potenciïn la seva integració a l'entramat urbà de Sant Boi de Llobregat (més detall al capítol de propostes del PMU).
- Carretera BV-2002. Via tradicional de connexió amb Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló.
- Carretera BV-2004: Via de connexió amb Sant Climent de Llobregat.

Tal i com es detalla al capítol de demanda del present PMU, **la majoria dels accessos i vies interurbanes de la ciutat presenten retencions en els moments de màxima demanda diària.**



Esquema viari de la xarxa interurbana de connexió amb Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia

3.4.1.2 Xarxa bàsica interna

Es consideren vies principals urbanes aquelles utilitzades per a llargs desplaçaments interns i que connecten amb les vies interurbanes. Són més transitades que la resta de vies i resulten eixos claus de mobilitat pel municipi ja que connecten el **centre urbà** amb la xarxa viària externa.

Són els eixos d'ús preferent pel transport públic, ja que sovint garanteixen una velocitat comercial superior a la resta de vies secundàries i a més a més disposen de la continuïtat necessària per articular els serveis d'autobusos urbans i interurbans.

La **longitud total de la xarxa primària (xarxa bàsica interna) és de 37.552 metres**, que representen un 26% de la longitud total de la xarxa viària interna del municipi. En la majoria dels casos es tracta de vials amb 2 sentits de circulació (C. de Frederic Mompou, Ctra. de Santa Creu de Calafell, Av. de la Marina, etc.).

Inicialment, aquesta longitud és una mica elevada. Això implica que les propostes del Pla hauran d'anar dirigides a definir una nova jerarquia viaria, amb mesures de regulació i/o físiques que s'ajustin a la funcionalitat real i objectiva de la xarxa.

A l'annex de plànols es detalla la distribució territorial d'aquesta xarxa.

3.4.1.3 Xarxa local secundària

Aquest tipus de vies absorbeixen els desplaçaments en vehicle privat per l'interior del municipi, facilitant els desplaçaments a nivell intern dels barris i sectors de la ciutat. Faciliten la connexió amb la xarxa primària alhora que també permeten accedir a la xarxa de carrers de caràcter veïnal.

La **longitud total de la xarxa secundària col·lectora és de 19.636 metres**, que representen un 14% de la longitud total de la xarxa viària interna del municipi.

A l'annex de plànols es detalla la distribució territorial d'aquesta xarxa.

3.4.1.4 Xarxa veïnal

Vies de cohabitació que han de suportar el trànsit veïnal, en cap cas el de pas. Velocitat de disseny: 20-30 km/hora. Incorporen obstacles a la circulació.

La **longitud total de la xarxa secundària veïnal és de 69.785 metres**, que representa un 49% de la longitud total de la xarxa viària interna del municipi.

A l'annex de plànols es detalla la distribució territorial d'aquesta xarxa.

3.4.1.5 Xarxa de coexistència

Vies que formen part de la xarxa de vianants, bicicletes i vehicles, amb espais adaptats a aquests usos. Velocitat de disseny 20 km/hora.

Acostumen a presentar una secció amb plataforma única, voreres amples, passos elevats, cantonades ampliades, etc.

La **longitud total de la xarxa secundària veïnal és de 5.943 metres**, que representa gairebé un 4% de la longitud total de la xarxa viària interna del municipi.

A l'annex de plànols es detalla la distribució territorial d'aquesta xarxa.

3.4.1.6 Xarxa peatonal

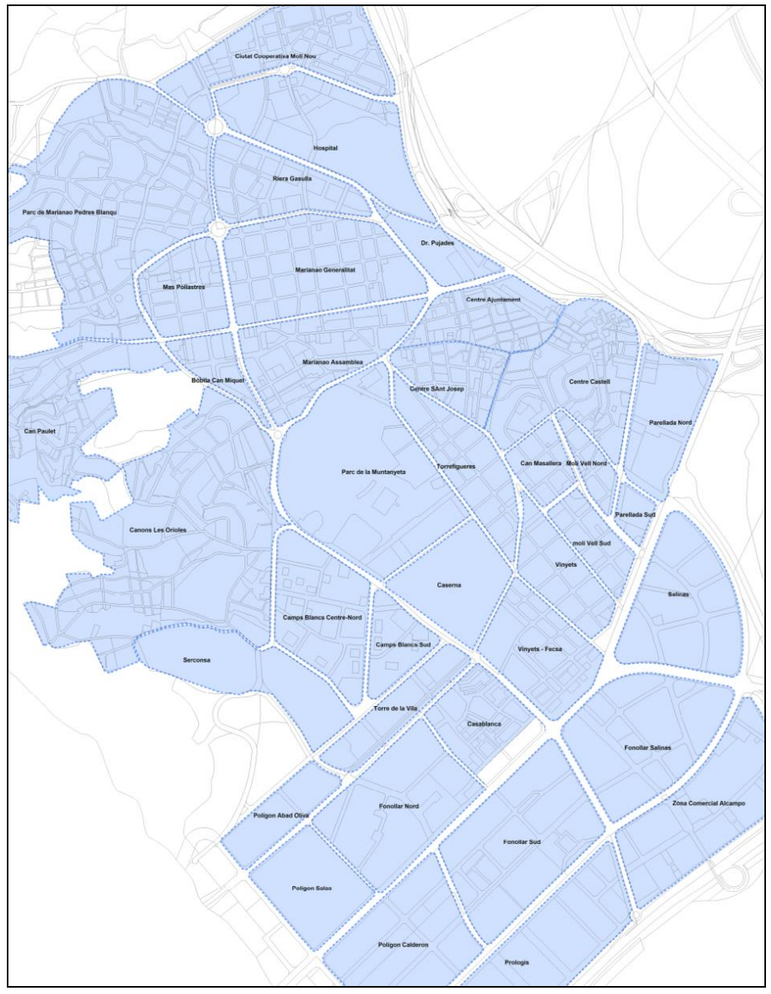
No hi ha circulació motoritzada i actuen com a zona de perllongació de l'habitatge. Velocitat de disseny al pas (4km/h). Prohibida la circulació de vehicles excepte càrrega i descàrrega (limitada per horari) i accés a aparcaments de veïns. Prohibit l'estacionament en aquesta zona.

La **longitud total de la xarxa secundària veïnal és de 10.803 metres**, que representa gairebé un 8% de la longitud total de la xarxa viària interna del municipi.

A l'annex de plànols es detalla la distribució territorial d'aquesta xarxa.

3.4.2 Àrees de qualitat ambiental

D'acord amb el Pla de Mobilitat Urbana realitzat l'any 2007, la ciutat resta dividida en **38 àrees de qualitat ambiental.** Aquestes són resultat de la jerarquització viària i representen aquells àmbits on es duen a terme actuacions de moderació del trànsit i ordenació de la mobilitat.

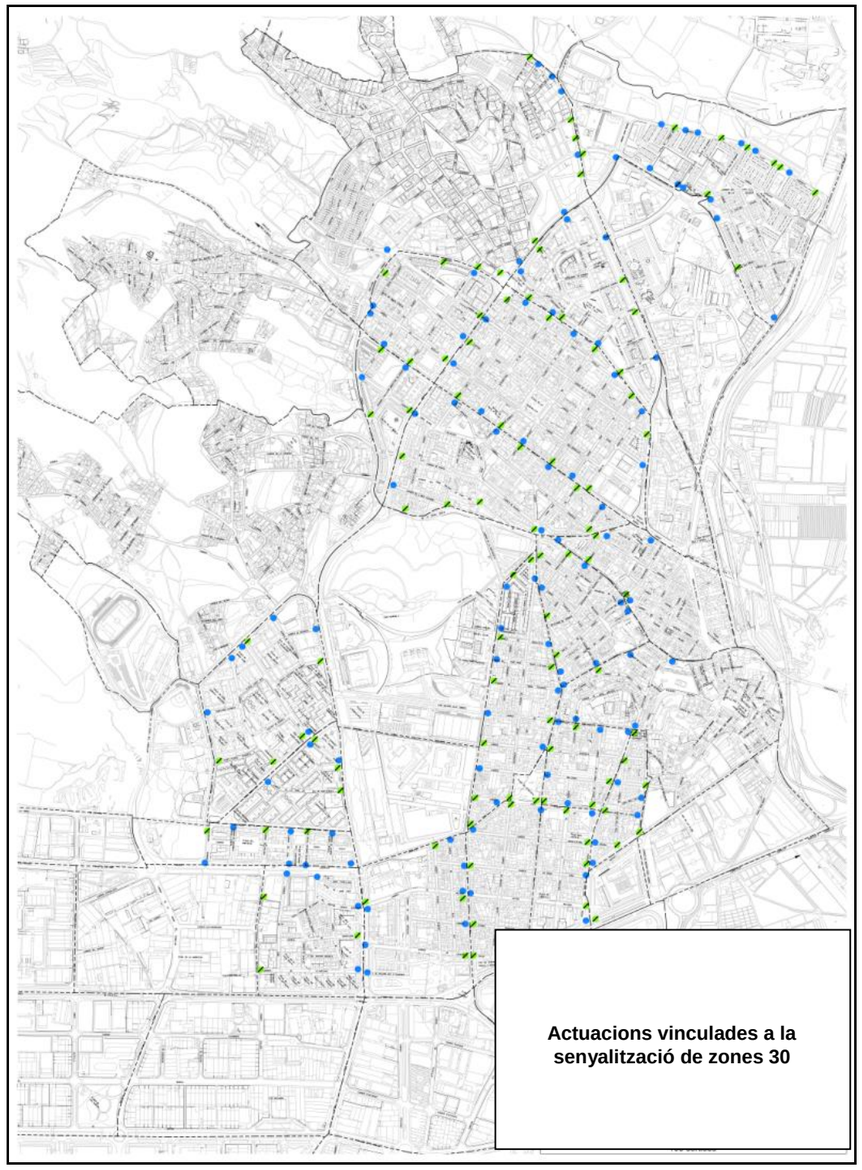


Àrees de qualitat ambiental
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

3.4.2.1 Vies amb tipologia de Zones 30

Les àrees de qualitat ambiental són el punt de partida per a l'establiment de zones pacificades al municipi, obtenint-se com a resultat que **tret dels carrers que conformen la xarxa principal vertebradora i d'alguns dels que conformen la xarxa secundària articular, la resta de carrers de la ciutat tenen la consideració de zona 30** (amb una regulació de la velocitat màxima de 30 km/hora).

En aquest sentit, en els darrers anys s'han realitzat nombroses actuacions vinculades a la pacificació urbana mitjançant la regulació de la velocitat i la senyalització de les entrades i sortides a les zones 30.



Actuacions vinculades a la senyalització de zones 30 realitzades en els darrers 3 anys (2009-2012)
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

3.4.3 Elements de senyalització orientativa urbana

3.4.3.1 Punt de partida

La senyalització d'orientació és un sistema de comunicació que proposa una emissió de missatge permanent per aconseguir una reacció immediata en el receptor, constituït per una suma de signes que permet interpretar l'espai i relacionar-s'hi, de forma adequada i, per tant, millorar la mobilitat.

En el cas específic urbà, aquest llenguatge dóna resposta a la necessitat d'informació immediata per facilitar a la ciutadania els desplaçaments en l'àmbit de les poblacions.

Aquest tipus de senyalització està format per codis direccionals, lèxics, gràfics, icònics i cromàtics, que s'apliquen en un determinat format i model a suports implantats a prop de la calçada.

L'objectiu principal de la senyalització estable orientativa és millorar la mobilitat dels usuaris per les vies públiques. En aquest sentit, cal tenir present que la senyalització orientativa pot estar formada per un ampli ventall d'elements i tipologies, i que per tant, cal establir criteris de coordinació i de control que permetin arribar a un alt nivell de qualitat.

Per tal de garantir la seva eficàcia, una bona senyalització estable orientativa haurà de garantir els requisits següents:

INTEL·LIGIBLES

CLARS, SENZILLS, BREUS I CONCRETS

FÀCILS DE RETENIR

FÀCILS DE DETECTAR

EVITAR EXCÉS SENYALITZACIÓ

CONTINUÏTAT GRÀFICA I SEMIÒTICA

UNIFORMITAT EN CONTINGUT I FORMA

RESPECTUOSOS AMB L'ENTORN I SOSTENIBLES

CLARAMENT DIFERENCIATS DE L'ENTORN

3.4.3.2 Elements de senyalització orientativa a Sant Boi de Llobregat

L'assumpció dels objectius de senzillesa, claredat, uniformitat o durabilitat, implica l'adequació del disseny del sistema de senyalització estable orientativa a aquests preceptes.

Pel que fa a l'inventariat de senyalització orientativa realitzat a Sant Boi de Llobregat, s'han registrat els principals aspectes a millorar:

- Excés de nivells d'informació als senyals orientatius: Generalment es recomana no superar un màxim de 5 nivells d'informació als senyals orientatius, en tant que un excés d'informació pot dificultar la comprensió dels senyals als conductors.
- Agrupació de més d'una informació en un sol nivell: D'igual forma que succeeix amb l'excés de nivells informatius, l'agrupació en un sol nivell de més d'una informació i/o bé, la simplificació de diferents punts d'atracció en una sola informació, pot generar també confusió als conductors.
- Manca de continuïtat dels itineraris de senyalització orientativa.
- Senyalització de nodes d'atracció de caràcter privat: En alguns casos, la senyalització vinculada als principals equipaments urbans es complementa amb elements informatius vinculats a centres de caràcter privat i/o que no s'haurien de considerar dins el sistema de senyalització orientativa

urbana, en tant que la seva capacitat per generar i atraure mobilitat amb vehicle privat és molt reduïda.

- Manca d'uniformitat cromàtica: Per evitar la confusió es recomana que el sistema de senyalització orientativa sigui homogeni, tant pel que fa als elements informatius com al disseny dels plafons.

  En aquest sentit, és important que els diferents plafons existents sempre obeeixin a uns criteris de composició cromàtica estàndard (generalment s'adopta com a universal el criteri de lletra de color negre sobre fons blanc).
- Manca de visibilitat dels senyals existents: És molt important que els senyals orientatius estiguin situats en punts que siguin fàcilment visibles per als conductors (sempre i quan aquests s'adeqüin als criteris d'accessibilitat per als vianants), per tal de que la recepció del missatge es realitzi de forma eficaç i eficient.
- Deteriorament d'alguns senyals existents: El sistema de senyalització orientativa urbà requereix d'una constant tasca de manteniment i actualització, en tant que els senyals estan disposats a l'aire lliure i són subjectes de qualsevol inclemència meteorològica, actes vandàlics o accidents.



Alguns exemples d'elements de senyalització orientativa a Sant Boi de Llobregat
Font: Elaboració pròpia a partir dels treballs de camp

3.4.4 Microsimulació del trànsit a la Plaça Europa

La microsimulació s'ha utilitzat per analitzar la viabilitat de la construcció d'un ramal d'accés directe al carrer Jaume Balmes des de la sortida de la Plaça d'Europa.

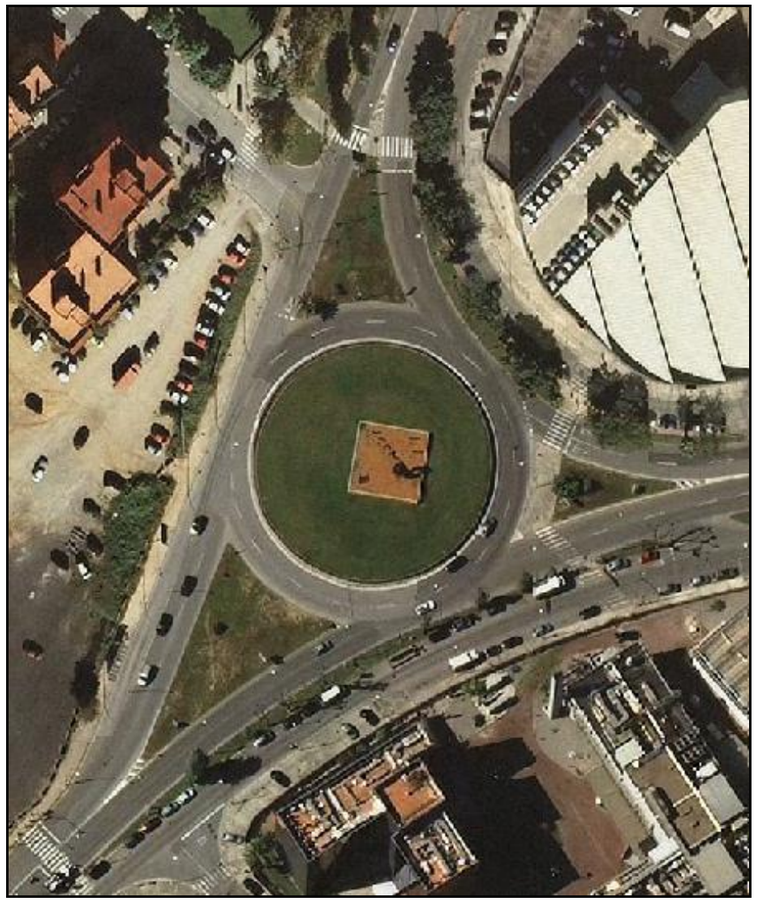
La Plaça Europa de Sant Boi de Llobregat és un punt molt important del viari de la ciutat, ja que en ella hi conflueixen les carreteres C-245 i C-31c. Encara que aquestes carreteres ja no suporten trànsit interurbà de llarg recorregut, són una via d'entrada i de sortida molt important per a la població de Sant Boi. A més, la seva ubicació central fa que també sigui transitada per molts vehicles privats que efectuen desplaçaments interns a Sant Boi.

Els vials objecte de microsimulació han estat la rotonda de la pròpia plaça, els seus accessos així com el tram final del carrer Jaume Balmes.

El vial intern de la rotonda, així com els seus accessos i sortides disposen de dos carrils de circulació per sentit. Tanmateix, el carrer Jaume Balmes és de dos sentits però només disposa d'un carril per sentit de circulació.

L'àrea de simulació inclou 6 passos de vianants amb semàfor de tipus polsador. La simulació s'ha efectuat considerant un volum aleatori de vianants que posen els semàfors en vermell per a travessar els vials.

A l'annex s'inclou una anàlisi detallada realitzada per la microsimulació del trànsit.



Imatge aèria de la Plaça Europa i dels seus accessos
Font: ICC

3.5 Aparcament

3.5.1 Tipologia d'aparcaments

Amb l'objectiu de realitzar una caracterització detallada i rigorosa de l'oferta d'aparcament a Sant Boi de Llobregat, cal en primer lloc definir les diferents tipologies d'aparcaments existents al municipi. Aquestes s'agrupen en dues categories principals: els aparcaments ubicats **a la via pública** i els ubicats **fora de la via pública.**

Els primers són tots aquells aparcaments que ocupen i comparteixen l'espai públic del municipi i poden ser tan regulats, és a dir restringits a un horari concret, a un tipus de vehicle, a un tipus d'usuari o de pagament, com no regulats, corresponent a aquelles reserves de sòl de la via pública destinades a l'estacionament gratuït de vehicles.

Els aparcaments ubicats fora de la via pública són superfícies segregades de l'espai públic del municipi, destinades específicament a l'aparcament de vehicles. En aquest cas, s'agrupen en dues categories: els **aparcaments públics**, que poden ser tant soterrats com no soterrats, i de pagament o no, i els **aparcaments privats** que generalment es corresponen amb els aparcaments en finca privada.

APARCAMENT	A LA VIA PÚBLICA	No regulat	**Aparcament a la via pública no regulat:** es tracta de reserves de sòl destinades a l'estacionament gratuït de vehicles. Aquests aparcaments, en calçada, no són vigilats (foto: C. Picasso).	
			Aparcaments de motocicletes: es tracta de reserves de sòl destinades a l'estacionament gratuït de motocicletes. Aquests aparcaments, en calçada, no són vigilats (foto: C. Rubió i Ors)	
		Regulat	**Aparcament en zona blava**: aparcaments en superfície de pagament. Els horaris i tarifes varien segons l'hora i el dia de la setmana (foto: Aparcament regulat a l'estació de FGC de Sant Boi).	
			Reserves per a vehicles amb targeta de PMR (Persona amb Mobilitat Reduïda): aparcament reservat a persones amb mobilitat reduïda. Poden ser nominals o generals (foto: C. Rubió i Ors).	
	FORA DE LA VIA PÚBLICA		**Reserves per a càrrega i descàrrega**. **Distribució Urbana de Mercaderies (DUM**): places reservades a estacionaments de curta durada destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies (foto c. Pau Claris).	
		Privat	**Aparcament en finca privada:** es tracta de places d'aparcament ubicades a l'interior de les finques privades i que disposen de guals individuals o comunitaris (foto: C/ Vell de la Colònia)	
		Públic	**Aparcament públic regulat:** garatges o pàrquings soterrats o en superfície de propietat pública o privada. Hi pot estacionar qualsevol usuari mitjançant el pagament de la corresponent tarifa (foto: C. de Girona).	
			Bosses d'aparcaments en superfície: es tracta de reserves de sòl destinades a l'estacionament gratuït o de pagament de vehicles. (foto: Aparcament al carrer Lluis Companys).	

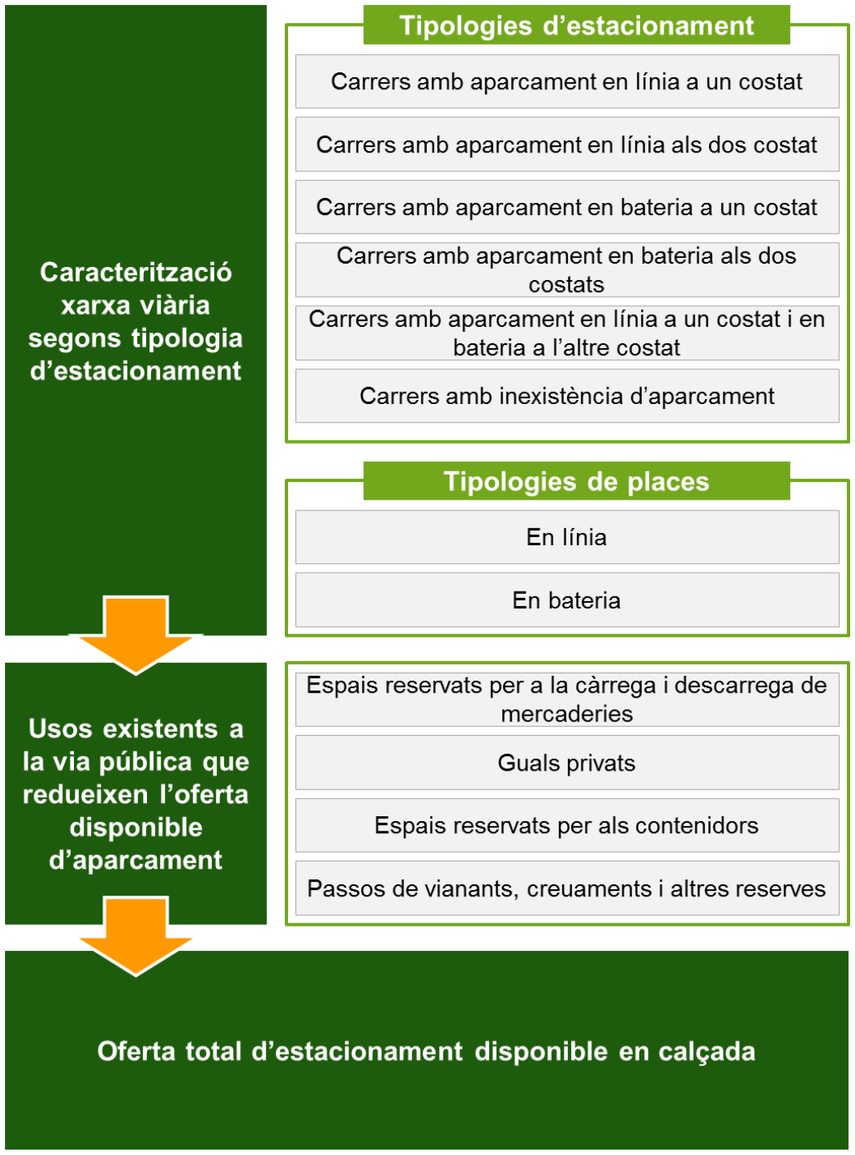
Classificació de les tipologies d'aparcament existents a Sant Boi de Llobregat

Font: elaboració pròpia

3.5.2 Caracterització de l'aparcament a la via pública

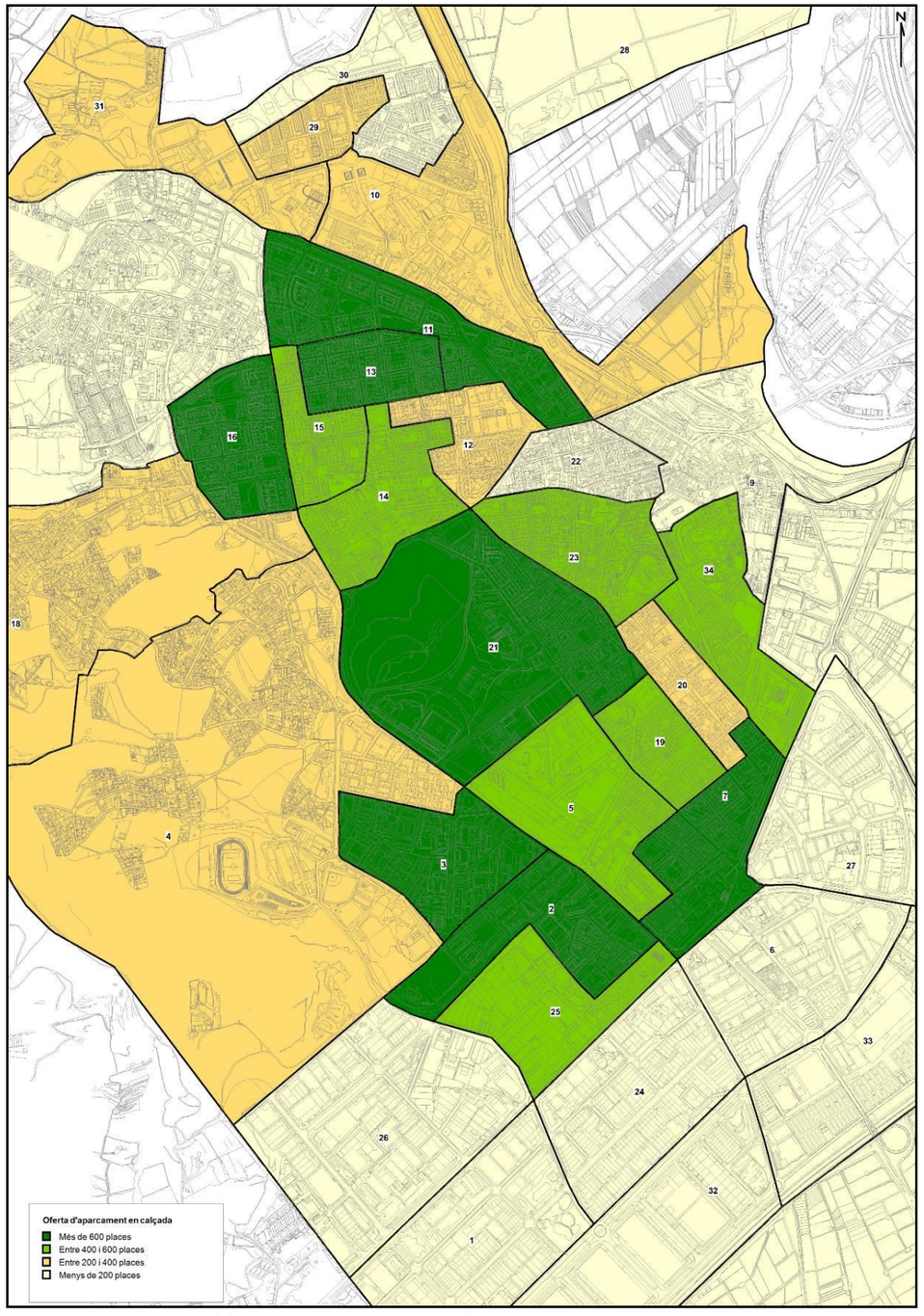
Les zones d'aparcament lliure a la via pública consisteixen en reserves de sòl destinades a l'estacionament gratuït de vehicles. Aquests aparcaments en calçada, no són vigilats.

No es disposa de dades prèvies d'aparcament, i és per aquest motiu que s'ha aplicat una metodologia que ha consistit en dimensionar l'oferta disponible segons les diferents tipologies d'aparcament inventariades tram per tram, tenint en compte les altres necessitats i/o reserves d'espai existents a la via pública.



Esquema metodològic aplicat per a la caracterització de l'aparcament en superfície
(*) L'aplicació d'aquesta metodologia pot tenir un error que se situa entre el ±5% per zona de transport
Font: elaboració pròpia

En total, **l'oferta d'aparcament a la via pública és d'unes 11.000 places** (No s'han considerat els trams de carrer dels polígons d'activitat econòmica).



Oferta d'aparcament en superfície segons zona de transport
Font: elaboració pròpia

3.5.2.1 Aparcament a la via pública no regulat

Més del 90% de l'oferta d'aparcament disponible en superfície no està regulada, xifra que suposa de l'ordre d'unes 10.000 places d'aparcament lliure en superfície a tot el municipi.

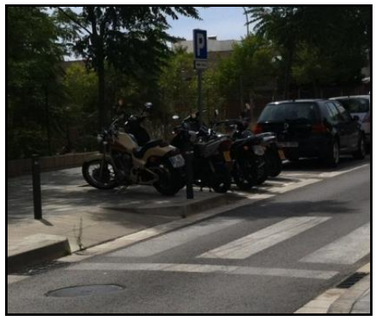
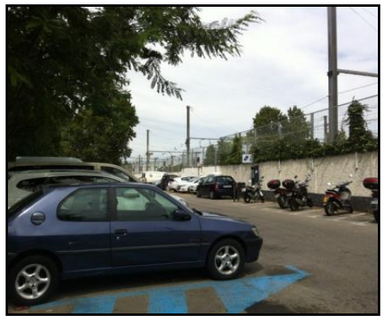



Reserves d'aparcament lliure en superfície
Font: elaboració pròpia

3.5.2.2 Aparcament de motocicletes no regulat

Al municipi de Sant Boi de Llobregat existeixen un gran nombre d'aparcaments de motocicletes en calçada. Habitualment l'aparcament de motocicletes està senyalitzat amb un element vertical i amb franges de pintura blanca paral·leles que delimiten les reserves.

Cal ressenyar el predomini de motocicletes estacionades a sobre de les voreres.

Reserves d'aparcament per a motocicletes inventariades
Font: elaboració pròpia

3.5.2.3 Aparcament regulat en zona blava

Segons dades de 2013 el municipi disposa de **551 places d'aparcament regulades en zona blava**. Les reserves de zona blava es concentren al centre urbà (entorn de la Plaça Catalunya), si bé cal destacar la bossa d'estacionament regulat existent al c. Torras i Bages.

BARRI MARIANAO	Places	ml	m2	tipus	aparcament 1banda / 2bandes	bandes regulades	parquímetres
Girona	23	119,38	1425,40	semibateria	1	1	1
Gaudí	30	244,79	1226,51	línia	1	1	2
Rda Sant Ramon	21	129,51	1050,57	línia	1	1	1
Eusebi Güell	36	428,70	2048,57	línia	1	1	3
Montmany	9	61,85	375,39	línia	1	1	1
Francesc Pi i Margall	8	80,30	407,48	línia	1	1	1
Joan Martí	24	70,58	717,40	semibateria	2	1	1

BARRI CENTRE	Places	ml	m2	tipus	aparcament 1banda / 2bandes	bandes regulades	parquímetres
Aparcament Torres i Bages	58	114,14	1777,84	bateria	2	2	2
Torres i Bages	56	189,32	2529,60	semibateria	2	1	2
Carles Martí	14	59,65	655,54	línia	2	2	1
Francesc Pi i Margall	13	123,56	605,49	línia	1	1	1
Lluís Castells	23	164,43	1128,89	línia	2	1	2
Jaume I	8	99,80	597,18	línia	1	1	1
Maria Fortuny	11	93,44	472,34	línia	1	1	1
Francesc Macià	21	91,8	728	línia	2	2	1

BARRI VINYETS	Places	ml	m2	tipus	aparcament 1banda / 2bandes	bandes regulades	parquímetres
Francesc Macià	75	1481,44	3883,71	línia	2/1	2/1	4
Mallorca	14	104,90	719,92	línia	2	1	1
Mallorca	11	146,63	865,95	línia	1	1	1
3 d'abril	44	289,28	2492,48	semibat/línia	1	1	3
Indústria	27	185,66	1425,46	semibat/línia	2	1	1
11 de setembre	12	100,84	846,96	línia	1	1	1
Mn Jacint Verdaguer	13	95,00	587,77	línia	1	1	0

Distribució de l'aparcament en zona blava a Sant Boi de Llobregat segons barri. Any 2013
Font: Dades facilitades per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

La regulació de l'aparcament en zona blava es produeix de dilluns a dissabte (a excepció dels dies festius), des de les 9:00 a les 13:30 hores, i des de les 16:30 a les 20:00 hores. Existeixen diferents tipologies de tarifes, que van des de l'exempció de pagament per discapacitats fins a les tarifes ordinàries que fixen en 1,10 € el preu aproximat per una hora d'estacionament.

Tarifes		
Tarifa ordinària	0,05 €	5 minuts
	0,60 €	28 minuts
	1,10 €	58 minuts
	1,60 €	88 minuts
	2,10 €	118 minuts
	2,80 €	160 minuts
Tarifa especial residents (*)	0,55	58 minus
Tarifa Targetes Comerç	6,3	

Tarifes de la zona blava a Sant Boi de Llobregat. Maig de 2012
(*) L'horari vinculat a la tarifa especial de residents va de 9:00 a 13:30 i de 16:30 a 19:00 hores
Font: Elaboració pròpia

3.5.2.4 Reserves per a vehicles per a PMR

Es troben dues tipologies de reserves d'aparcament: les genèriques i les nominals. Les primeres estan autoritzades a qualsevol vehicle que disposi de targeta de discapacitat i les segones estan reservades a vehicles concrets (sempre i quant el nº d'expedient consti a la senyalització vertical que acompanya a la plaça d'aparcament).



Reserva genèrica d'aparcament per a PMR's al carrer de Rubió i Ors
Font: Elaboració pròpia a partir dels treballs de camp

3.5.2.5 Reserves per a càrrega i descàrrega. Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

Sant Boi de Llobregat disposa de 3.450 metres lineals de carrer destinats a la distribució urbana de mercaderies, xifra que suposa un total de 148 places reservades per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

3.5.3 Caracterització de l'aparcament fora de la via pública

No es disposa d'informació de detall referent a l'oferta disponible d'aparcament en finca privada, i per tant no s'ha pogut dimensionar la totalitat de l'oferta d'aparcament existent fora de la via pública.

3.5.3.1 Aparcament en finca privada

Sense dades disponibles en el moment de redacció del Pla.

3.5.3.2 Aparcament públic regulat fora de la via pública

La gestió de les bosses d'aparcament públic regulades la realitza CORESSA (Corporació d'Empreses i Serveis de Sant Boi, S.A.). L'oferta total d'estacionament és de **965 places** pel que fa a turismes, i de 52 pel que fa a motocicletes (detall a l'annex de plànols).

Ubicació	Oferta vinculada a turismes	Oferta vinculada a motocicletes
01 - Montserrat Roig	245	22
02 - Estacio FGC Sant Boi	121	20
03 - Pl Mercat Vell	123	10
04 - Mercat Sant Jordi	130	0
05 - Plaça Catalunya	255	0
06 - Av de l'Estadi	61	0
07 - Torre de la Vila	30	0
TOTAL	**965**	**52**

Nombre total de places existents d'aparcament públic regulat fora de la via pública
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

3.5.3.3 Bosses d'aparcament en superfície

Es tracta d'espais d'aparcament exteriors (fora de la via pública) sense cap tipus de regulació, i que es donen tant sobre solars com sobre espais sense urbanitzar. S'han considerat només aquelles bosses d'aparcament situades al nucli residencial (i que per tat són utilitzades pel resident de manera habitual).

D'acord amb els treballs de camp realitzats, s'estima que la ciutat disposa d'unes **6.300 places d'aparcament fora de la via publica sense regulació, de les quals unes 2.800 són d'ús habitual per part del residents** (detall a l'annex de plànols).

Ubicació	Reserves d'aparcament
01 - Mercat Muntanyeta	110
02 - Molí nou (FGC)	75
03 - El Castell	40
04 - Lluis Companys	300
05 - Camp Futbol Marianao	70
06 - Centre Comercial (*)	3.500
07 - Camí del Llor	200
08 - Carrer Màlaga	100
09 - Carrer Lluis Companys	68
10 – Carrer de Frederic Mompou	60
11 - Carrer de B. Calopa	175
12 - Sant Boi (FGC)	300
13 - Carrer Llevant	110
14 - Ctra. Cornellà	40
15 - Rda. Sant Ramon (I)	185
16 -Rda. Sant Ramon (II)	900
17 –Carrer Onze de Setembre	80
19 - Carrer Josep Marieges	60
TOTAL	**6.373**

Nombre total de places d'aparcament no regulat a les bosses en superfície
(*) Oferta d'aparcament no considerada per al resident
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat





Bosses d'aparcament al carrer Lluís Companys i al Camí del Llor
Font: Elaboració pròpia a partir dels treballs de camp

3.6 Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

3.6.1.1 Reserves per a càrrega i descàrrega

L'horari de regulació de les operacions de càrrega i descàrrega varia segons la zona i s'adapta a les necessitats de la demanda. Amb el treball de camp realitzat s'ha pogut constatar que cada zona destinada a aquest ús té sempre associada la corresponent senyal vertical on s'indica l'horari d'utilització permès, així com altra informació d'interès per a l'usuari (temps màxim de permanència autoritzat, per exemple).

D'acord amb l'apartat anterior, s'han inventariat reserves de càrrega i descàrrega de caràcter públic i de caràcter privat (que tenen el seu ús associat a una activitat determinada). En aquest sentit, cal destacar que al municipi es concedeixen zones de càrrega i descàrrega privades en zones aïllades mitjançant el pagament d'una quota. En conjunt, la reserva de places suposa aproximadament uns 3.450 metres lineals de carrer.

En relació amb la seva distribució a nivell urbà, la ubicació de les reserves de càrrega i descàrrega es concentra al voltant dels principals eixos d'activitat econòmica, destacant però l'existència d'alguns àmbits on no es disposa de reserves d'aquest tipus.

Per avaluar la seva cobertura territorial, s'han dibuixat els àmbits d'influència a partir de circumferències amb **radi de 75 metres** (detall a l'annex de plànols).

3.6.2 Itineraris de vehicles pesants

Sant Boi compta amb un sistema de regulació que prohibeix la circulació de vehicles pesants (superiors a 5 tones) al tot el nucli urbà de la ciutat.



Detall de la senyalització vertical situada als accessos del municipi que indica la prohibició de circular d'aquells vehicles superiors a 5 tones.
Font: Google Earth

4 ANÀLISI DE LA DEMANDA

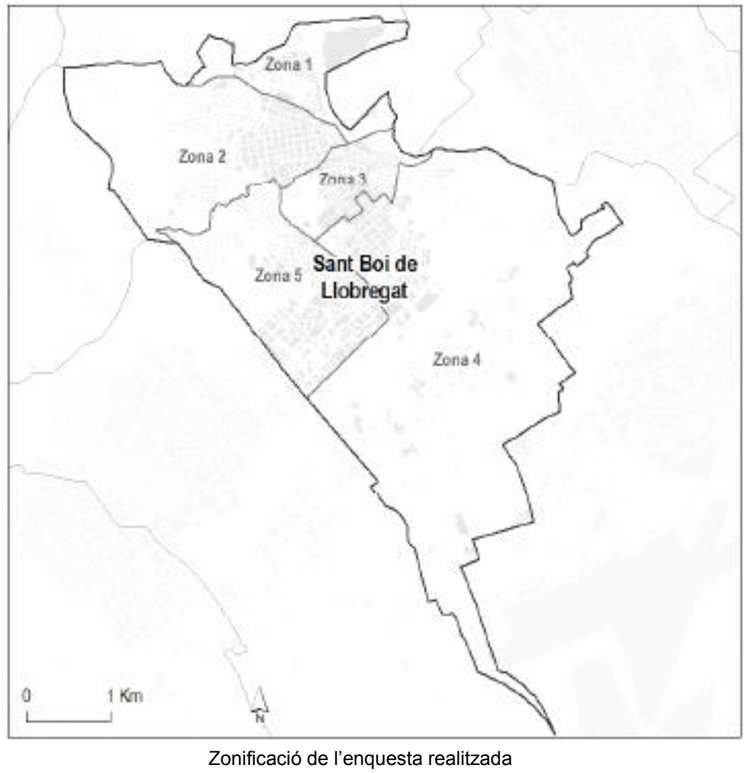
4.1 Mobilitat global

Les dades a les que fa referència aquest document s'han pres a partir de l'enquesta realitzada al llarg de l'any 2011 als municipis de l'àmbit de l'Entitat Metropolitana del Transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (excepte Barcelona).

L'objectiu principal de l'enquesta és conèixer les característiques bàsiques de la mobilitat en dia feiner (de dilluns a divendres no festius) de l'any 2011, de la població resident als 17 municipis d'aquest àmbit territorial.

Pel que fa a Sant Boi de Llobregat, quant als desplaçaments realitzats pels residents, la mostra analitzada és de **1.227 enquestes**, realitzades a les 5 zones en que s'ha dividit el territori municipal.

- Zona 1: que comprèn el districte 1, format pel barri del Molí Nou-Ciutat Cooperativa.
- Zona 2: correspon al districte 2, que comprèn el barri de Marianao.
- Zona 3: correspon al districte 3, barri del Centre.
- Zona 4: formada pel districte 4, que comprèn el barri de Vinyets-Molí Vell.
- Zona 5: integrada pels districtes 5 i 6, que comprenen els barris de Camps Blancs i Casablanca.



Zonificació de l'enquesta realitzada
Font: enquesta realitzada

4.1.1 Mobilitat dels residents

Caracterització bàsica de la mobilitat

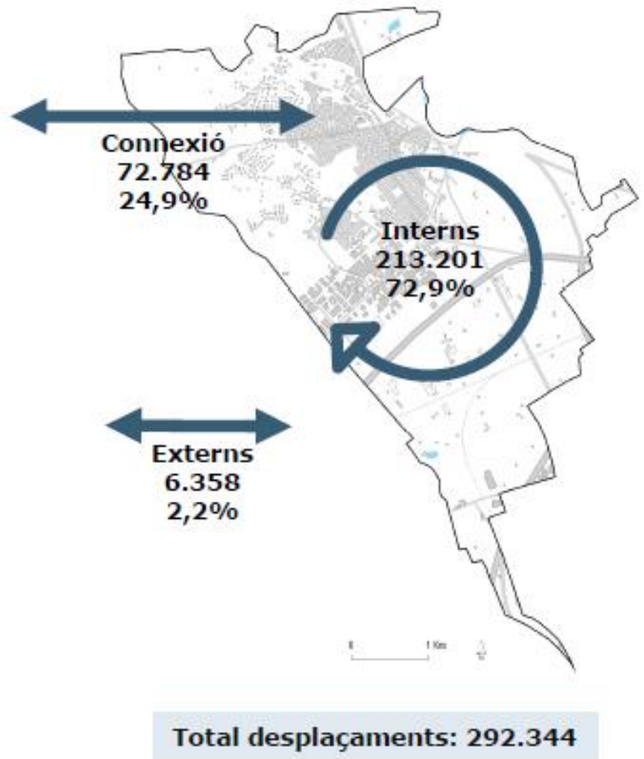
La població resident a Sant Boi de Llobregat realitza un total de 292.344 desplaçaments diaris, representant un total de **3,67 desplaçaments per persona i dia.** Aquesta xifra es situa per sobre de la d'altres municipis de l'entorn, com ara Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat, o també Badalona:

Municipi	Desplaçaments per persona i dia
Sant Boi de Llobregat	**3,67**
Cornellà de Llobregat	3,26
Esplugues de Llobregat	3,27
Sant Joan Despí	3,46
Badalona	3,46

Comparativa de desplaçaments per persona i dia amb altres municipis de l'AMB

Font: Elaboració pròpia

Del total de desplaçaments, un 72,9% corresponen a desplaçaments interns al municipi, un 24,9% a desplaçaments realitzats entre Sant Boi de Llobregat i l'exterior del municipi i el 2,2% restant correspon a desplaçaments externs realitzats fora del municipi (es a dir, desplaçaments de residents de Sant Boi de Llobregat que no tenen origen ni destinació amb el municipi).



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi de Llobregat segons tipus de recorregut
Font: enquesta realitzada

Els residents a Sant Boi de Llobregat **emeten 72.784 desplaçaments** cap a altres municipis. Barcelona és el municipi que genera més desplaçaments (38,7%), seguit de L'Hospitalet de Llobregat (7,6%).

En un dia feiner Sant Boi de Llobregat **atreu 28.208 desplaçaments** de persones residents a la resta de municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, exceptuant Barcelona. Viladecans és el municipi que emet més desplaçaments cap a Sant Boi de Llobregat amb un 23% (dada a tenir en compte a nivell de propostes quant a la valoració d'un nou servei ferroviari al municipi que connectaria amb l'àmbit del Baix Llobregat sud).

	Desplaçaments O/D Sant Boi	Desplaçaments de connexió	Total
Residents	213.201	72.784	285.985

Resum dels desplaçaments dels residents

Font: enquesta realitzada

	Desplaçaments residents	Desplaçaments no residents	Total
Residents + No residents	285.985	28.208	314.193

Resum dels desplaçaments dels residents + no residents

Font: enquesta realitzada

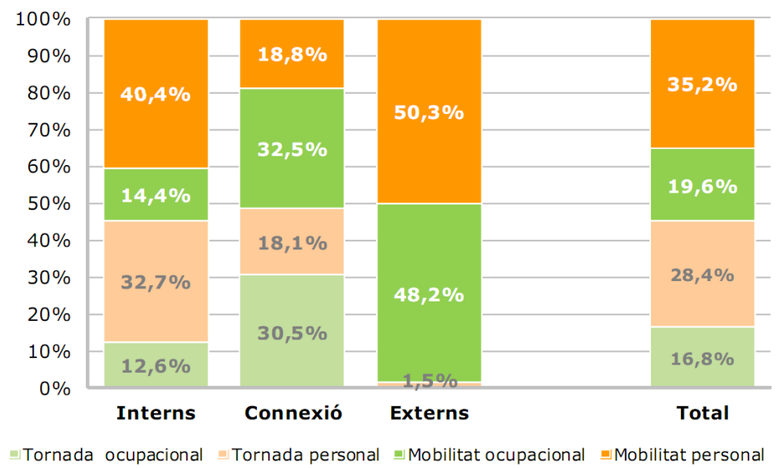
	Desplaçaments de connexió	Desplaçaments no residents	Total
Residents + No residents	72.784	28.208	100.992

Resum dels desplaçaments dels residents + no residents de connexió

Font: enquesta realitzada

Els motius dels desplaçaments

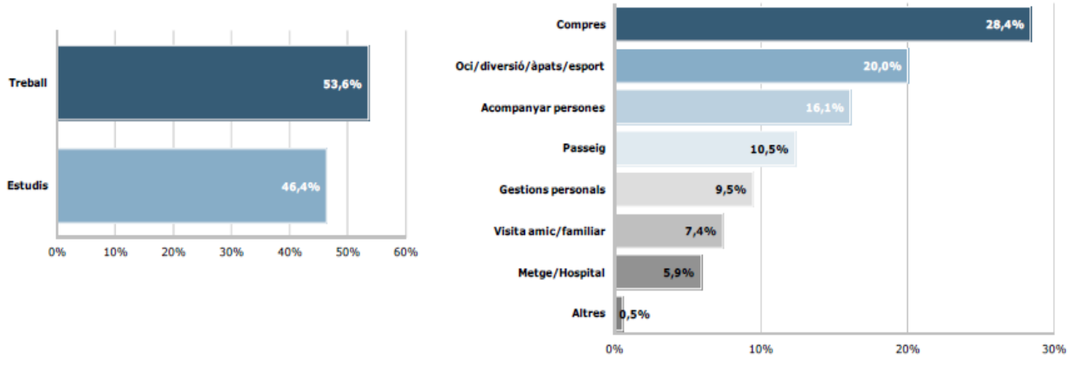
La mobilitat personal predomina sobre la ocupacional: un 63,6% dels desplaçaments són originats per motius personals i la respectiva tornada a casa, i un 36,4% són generats per motius ocupacionals (més la tornada a casa).



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi de Llobregat segons motiu
Font: enquesta realitzada

Un 19,6% dels desplaçaments són originats per anar a treballar o a estudiar, un 35,2% per motius personals i un 45,2% són tornades a casa. Els principals motius dels desplaçaments diaris són anar a treballar (10,5%), anar a comprar (10%), seguit de l'anar a estudiar (9,1%).

Desagregant la mobilitat ocupacional i personal s'observa que en la mobilitat ocupacional, la generada pel treball (53,6%) és més elevada que la generada per estudis (46,4%), respecte la mobilitat personal, les compres (28,4%), l'oci i el lleure (20%) i l'acompanyar a persones (16,1%) són les activitats que generen una major proporció de desplaçaments diaris.



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi de Llobregat segons tipus de mobilitat ocupacional i personal (*)
Font: enquesta realitzada

(*) No està inclosa la tornada a casa en aquest anàlisi

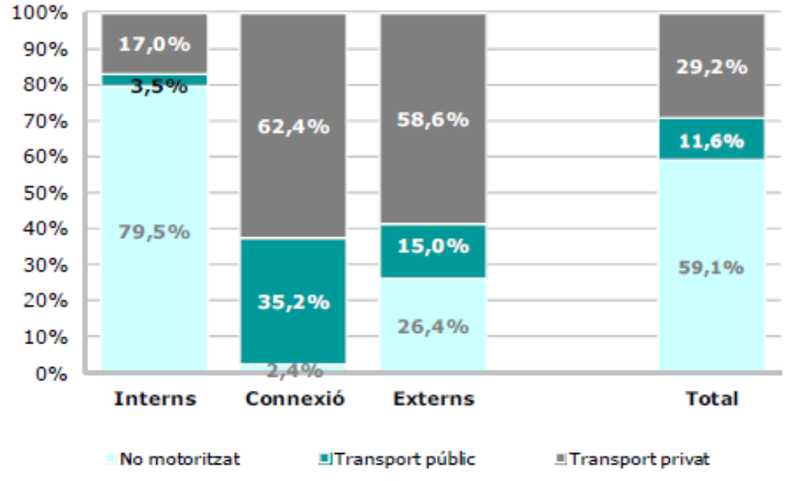
Els modes de transport

L'anar a peu i/o en bicicleta és la forma més habitual de moure's dels residents a Sant Boi de Llobregat, ja que **el 59,1% dels desplaçaments són no motoritzats** (dels quals el 58,5% es correspon amb peu). La suma dels modes motoritzats (el transport públic i el privat) es del 40,8%, amb més de la meitat corresponent a vehicle privat.

Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
A peu	171.123	58,5%
*Bicicleta**	*1.775*	*0,6%*
Total no motoritzat	**172.898**	**59,1%**
Bus no TMB	14.571	5,0%
*Bus TMB**	*224*	*0,1%*
*Metro**	*2.580*	*0,9%*
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	14.802	5,1%
*Resta transport públic**	*1.799*	*0,6%*
Total transport públic	**33.976**	**11,6%**
Cotxe conductor	56.110	19,2%
Cotxe acompanyant	21.223	7,3%
Moto	6.261	2,1%
*Resta vehicle privat**	*1.875*	*0,6%*
Total vehicle privat	**85.469**	**29,2%**
Total	**292.343**	**100%**

Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi de Llobregat segons mode de transport.

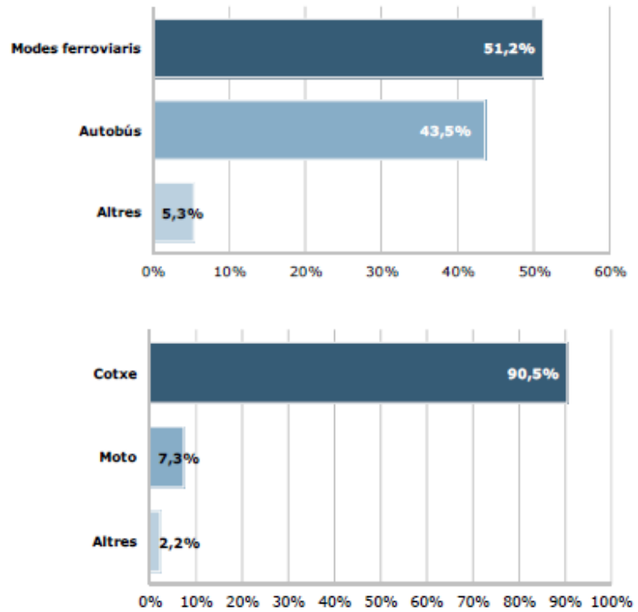
(*) Dades de caràcter orientatiu, ja que la submostra de desplaçaments no supera el llindar de significació estadística
Font: enquesta realitzada



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi segons tipus de desplaçament i mode de transport
Font: enquesta realitzada

Desagregant els modes motoritzats s'observa el següent:

- **Els modes ferroviaris són els mitjans de transport públic més utilitzats pels residents de Sant Boi de Llobregat (51,2%).** D'aquests, són els serveis dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya els més utilitzats ja que de fet, són els únics mitjans ferroviaris que de manera tangencial connecten el municipi amb els municipis de l'entorn i Barcelona ciutat.
- El cotxe és el mitjà de transport privat majoritari (totalitza el 90,5% d'aquesta mobilitat). La moto s'utilitza en el 7,3% de la mobilitat en vehicle privat.



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi de Llobregat en transport públic i en vehicle privat
Font: enquesta realitzada

4.1.2 Mobilitat interna dels residents

Caracterització bàsica de la mobilitat

El total de desplaçaments de residents que tenen com origen i/o destinació Sant Boi de Llobregat en un dia feiner és de 285.985 D'aquests, el 74,5% són interns al municipi (213.201) i el 25,5% restant són desplaçaments de connexió (72.784).

Centrant l'anàlisi en la mobilitat interna al municipi s'han classificat els desplaçaments de dos tipus: interns a cada zona (són aquells que tenen com a origen i destinació una mateixa zona) i connexió entre zones (entre dues zones diferents).

- La zona 2 (Marianao) és la que concentra un major volum de desplaçaments: la major part dels fluxos interns al municipi tenen com a origen i destinació en aquesta zona (43.017 desplaçaments, suposant el 20,3% del total). Això s'explica perquè aquest àmbit del municipi concentra gairebé el 39% de la població resident. Contràriament, és la zona 5 (Camps Blancs, la que té menys població resident) la que té menys desplaçaments interns (7.621 desplaçaments, suposant el 3,6% del total).

- Pel que fa als desplaçaments de connexió, la zona 3 és la zona que atrau i genera més desplaçaments cap a altres zones del municipi (amb 29.200 desplaçaments des de fora).

		Destinació					Total
		Zona 1	Zona 2	Zona3	Zona 4	Zona 5	
Origen	Zona 1	10.995	6.440	2.412	1.956	744	22.548
	Zona 2	6.438	43.017	11.823	6.454	3.061	70.793
	Zona 3	2.706	11.512	23.829	10.770	4.130	52.948
	Zona 4	1.889	6.208	10.855	23.066	4.115	46.134
	Zona 5	674	3.077	4.110	4.369	7.621	19.852
	Total*	**22.703**	**70.255**	**53.029**	**46.616**	**19.671**	**212.274**

Matriu origen-destinació dels fluxos interns (amb O/D a Sant Boi de Llobregat). Valors absoluts

Font: enquesta realitzada

		Destinació					Total
		Zona 1	Zona 2	Zona3	Zona 4	Zona 5	
Origen	Zona 1	5,2%	3,0%	1,1%	0,9%	0,4%	10,6%
	Zona 2	3,0%	20,3%	5,6%	3,0%	1,4%	33,3%
	Zona 3	1,3%	5,4%	11,2%	5,1%	1,9%	24,9%
	Zona 4	0,9%	2,9%	5,1%	10,9%	1,9%	21,7%
	Zona 5	0,3%	1,4%	1,9%	2,1%	3,6%	9,4%
	Total	**10,7%**	**33,1%**	**25,0%**	**22,0%**	**9,3%**	**100,0%**

Matriu origen-destinació dels fluxos interns(amb O/D a Sant Boi de Llobregat). Valors relatius

Font: enquesta realitzada

** No s'han sumat els desplaçaments interns a Sant Boi de Llobregat amb la zona d'origen o destinació desconeguda (Ns/Nc).*

Nota: el nombre de desplaçaments interns segons zones es calcula en relació a residents i no residents. Per tant, no s'ha de confondre amb l'autocontenció.

Fluxos interns a cada zona

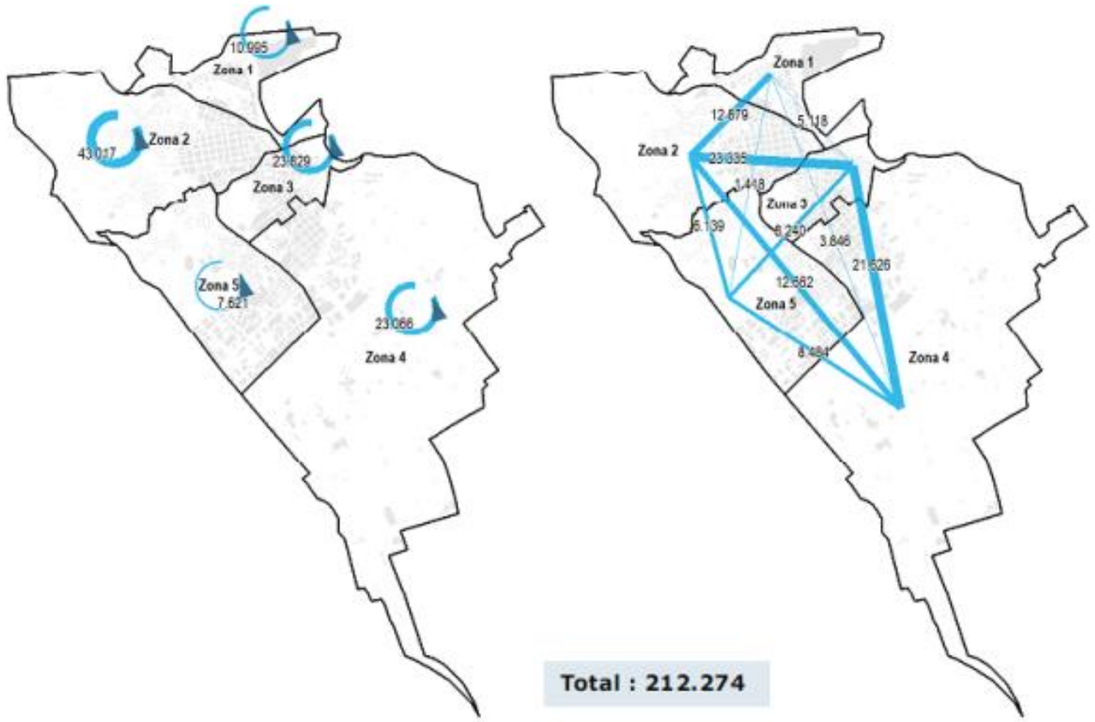
Les principals relacions de mobilitat es produeixen entre les zones 2, 3 i 4. Aquest comportament és producte de diferents motius:

- En primer lloc, el volum de desplaçaments en relació a la zona 4 respon al teixit industrial existent i a la conseqüent concentració de llocs de treball

- En segon lloc, el volum de desplaçaments des de les zones 2 i 3 respon als àmbits on es concentra un nombre més elevat de residents a la ciutat

- Finalment, la zona 3 també exerceix una atracció important com a conseqüència de la concentració d'equipaments administratius, i també degut a que és on se situa l'estació de F.G.C. St. Boi (com succeeix a la zona 1 amb l'estació de F.G.C. Molí Nou).

  En aquest sentit, bona part dels desplaçaments cap a les zones 1 i 3 s'interpreten com una de les etapes en la cadena de desplaçaments quotidians, en tant que es fa servir la connexió amb la xarxa de F.G.C. per arribar a altres llocs exteriors a la ciutat.

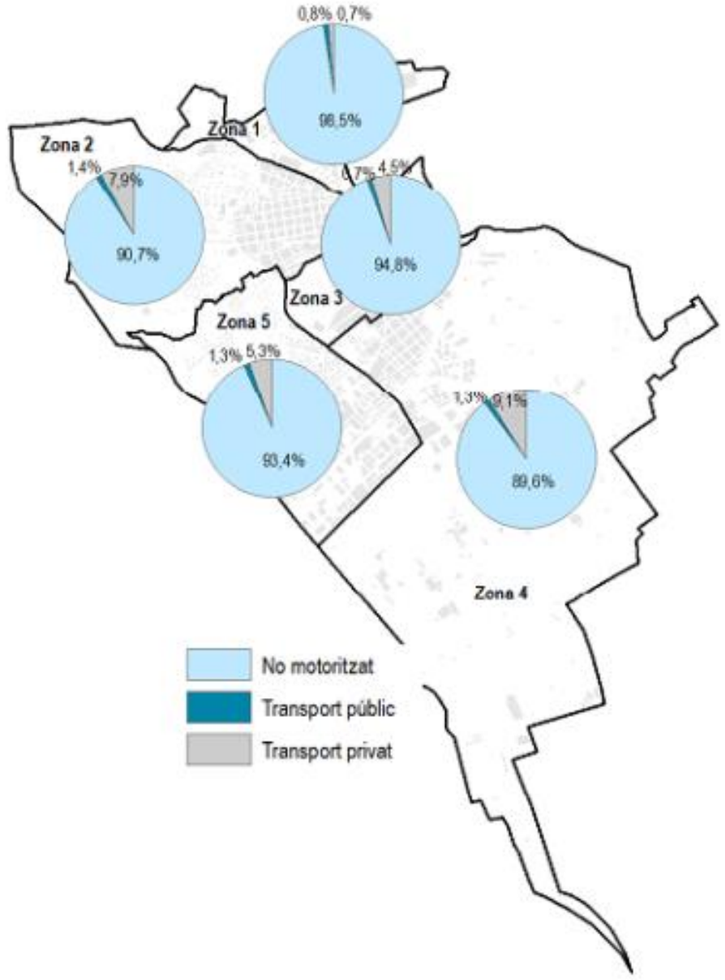


Fluxos interns a cada zona i desplaçaments de connexió entre zones
Font: enquesta realitzada

Els modes de transport dels fluxos interns

El 79,4% dels desplaçaments interns al municipi es fan en modes no motoritzats, un 3,5% en transport públic i el 17,2% restant es fan en vehicle privat.

- A la zona 1 és on l'ús dels modes no motoritzats arriben al 98,5%. Es tracta de la zona amb menys superfície cosa que permet la mobilitat a peu en aquest àmbit.
- La mobilitat a peu és majoritària en pràcticament totes les relacions entre zones del municipi, excepte en les següents relacions (amb uns valors situats al voltant del 30%), en les que també el vehicle privat és el mitjà de transport més habitual:
  - Entre la zona 1 i 4.
  - Entre la zona 1 i 5.
  - Entre la zona 2 i 5.
- El major ús del transport públic es dóna en les connexions abans esmentades, a les quals cal afegir les connexions entre la zona 2 i 4.



Repartiment modal dels desplaçaments interns a Sant Boi de Llobregat
Font: enquesta realitzada

4.1.3 Mobilitat de connexió dels residents i no residents

El total de desplaçaments que tenen com origen i/o destinació Sant Boi de Llobregat en un dia feiner és de 314.814 (amb independència d'on resideixin els individus que els realitzen). D'aquests, el 67,9% són interns al municipi (213.823) i el 32,1% restant són desplaçaments de connexió (100.991).

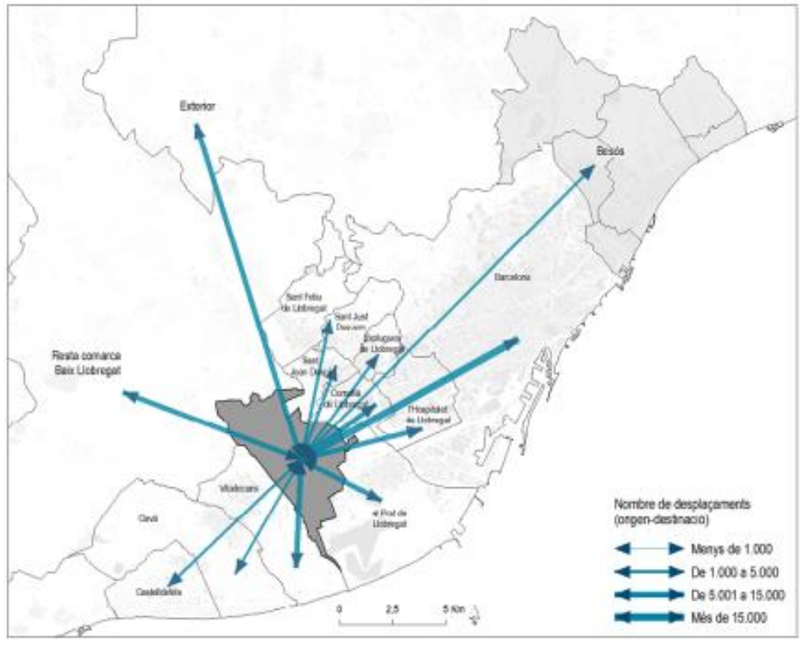
Àmbit territorial	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona	**28.930**	**28,6%**
Castelldefels	4.884	4,8%
Gavà	3.759	3,7%
Viladecans	9.706	9,6%
Baix Llobregat Sud	**18.349**	**18,2%**
Cornellà de Llobregat	7.961	7,9%
El Prat de Llobregat	6.045	6,0%
L'Hospitalet de Llobregat	10.705	10,6%
Esplugues de Llobregat	2.622	2,6%
Sant Feliu de Llobregat / Sant Just Desvern	3.083	3,1%
Sant Joan Despí	3.660	3,6%
Baix Llobregat Nord	**34.076**	**33,7%**
Resta comarca Baix Llobregat	**7.759**	**7,7%**
Besòs	**2.293**	**2,3%**
Exterior	**9.584**	**9,5%**
Total	**100.991**	**100%**

Fluxos de connexió a Sant Boi de Llobregat
Font: enquesta realitzada

Besòs: Badalona, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Tiana

Resta Baix Llobregat Sud: Castelldefels, Gavà i Viladecans

Nota. Recordar que la present enquesta està destinada a persones residents dels 17 municipis de la primera corona metropolitana de Barcelona (amb excepció de Barcelona ciutat) i, que per tant, pot haver-hi una part de la mobilitat de connexió al municipi efectuada per persones no residents en aquests 17 municipis.



Fluxos de connexió a Sant Boi de Llobregat
Font: enquesta realitzada

Del total de desplaçaments de connexió (100.991), el 72,1% són realitzats pels residents al municipi, mentre que el 27,9% restant són realitzats per persones no residents. Així, es pot concloure:

- Els residents a Sant Boi de Llobregat en un dia feiner emeten 72.784 desplaçaments cap a altres municipis. Barcelona és el municipi que atrau més desplaçaments (38,7%), seguit de L'Hospitalet de Llobregat (7,6%).
- En un dia feiner Sant Boi de Llobregat atreu 28.208 desplaçaments de persones residents a la resta de municipis de l'àmbit d'estudi. Viladecans és el municipi que emet més desplaçaments cap a Sant Boi de Llobregat (23%). A destacar el volum provinent des del Baix Llobregat Sud (Castelldefels, Gavà i Viladecans, amb un total de 7.397 desplaçaments de destinació i 10.952 de procedència).

Àmbits de destinació	Residents	
	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona	**28.138**	**38,7%**
Castelldefels	2.486	3,4%
*Gavà**	*1.703*	*2,3%*
Viladecans	3.208	4,4%
Baix Llobregat Sud	**7.397**	**10,2%**
Cornellà de Llobregat	4.267	5,9%
El Prat de Llobregat	3.847	5,3%
L'Hospitalet de Llobregat	5.509	7,6%
Sant Joan Despí	2.398	3,3%
Resta Baix Llobregat Nord	3.521	4,8%
Baix Llobregat Nord	**19.542**	**26,8%**
Resta comarca Baix Llobregat	**7.598**	**10,4%**
Besòs*	***621***	***0,9%***
Exterior	**9.488**	**13,0%**
Total	**72.784**	**100%**

Àmbits de procedència	No residents	
	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona*	***792***	***2,8%***
Castelldefels	2.398	8,5%
*Gavà**	*2.056*	*7,3%*
Viladecans	6.498	23,0%
Baix Llobregat Sud	**10.952**	**38,8%**
Cornellà de Llobregat	3.693	13,1%
El Prat de Llobregat	2.198	7,8%
L'Hospitalet de Llobregat	5.197	18,4%
Sant Joan Despí	1.262	4,5%
Resta Baix Llobregat Nord	2.184	7,7%
Baix Llobregat Nord	**14.533**	**51,5%**
Besòs*	***1.673***	***5,9%***
Exterior primera corona	**257**	**0,9%**
Total	**28.208**	**100%**

Fluxos de connexió a Sant Boi de Llobregat. Residents i no residents

Font: enquesta realitzada

Besòs: Badalona, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Tiana
Resta Baix Llobregat Sud: Castelldefels, Gavà, Sant Boi de Llobregat i Viladecans
** Dades de caràcter orientatiu ja que la submostra de desplaçaments no supera el llindar de significació estadística*

Fluxos de connexió exterior segons zones

Les zones 2 i 4 de Sant Boi de Llobregat són les que emeten i atreuen més desplaçaments de connexió amb altres municipis (acumulant gairebé el 60% de la mobilitat de connexió).

La zona 3 és la zona amb més fluxos amb la ciutat de Barcelona. Concretament, el 35,5% dels desplaçaments de connexió s'efectuen amb Barcelona.

Finalment, les zones 1 i 2 de Sant Boi de Llobregat són les que més relacions tenen amb municipis externs, superant el 20% dels desplaçaments de connexió en cada cas.

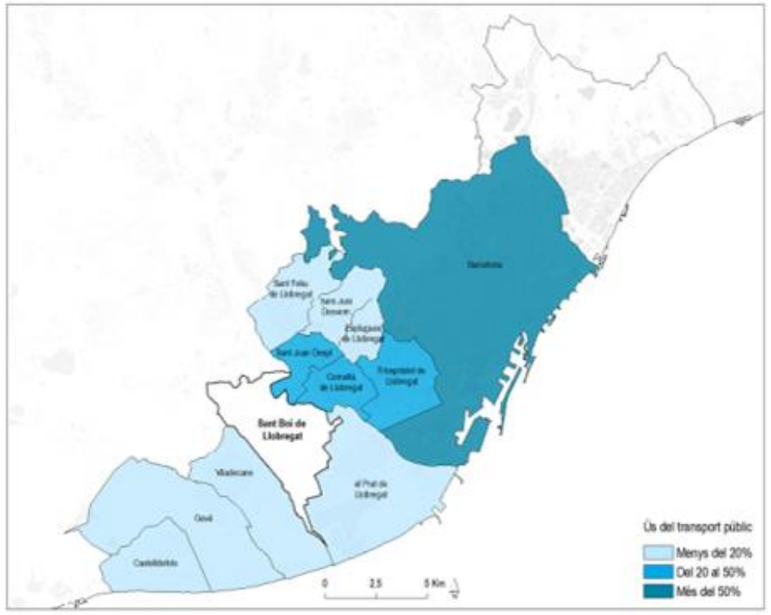
Modes de transport dels fluxos de connexió

Les zones 2 i 4 de Sant Boi de Llobregat són les que emeten atrauen més desplaçaments amb altres municipis. La zona 3 és la que més fluxos de mobilitat té amb la ciutat de Barcelona, concretament, el 35,5% dels desplaçaments de connexió s'efectuen amb Barcelona.

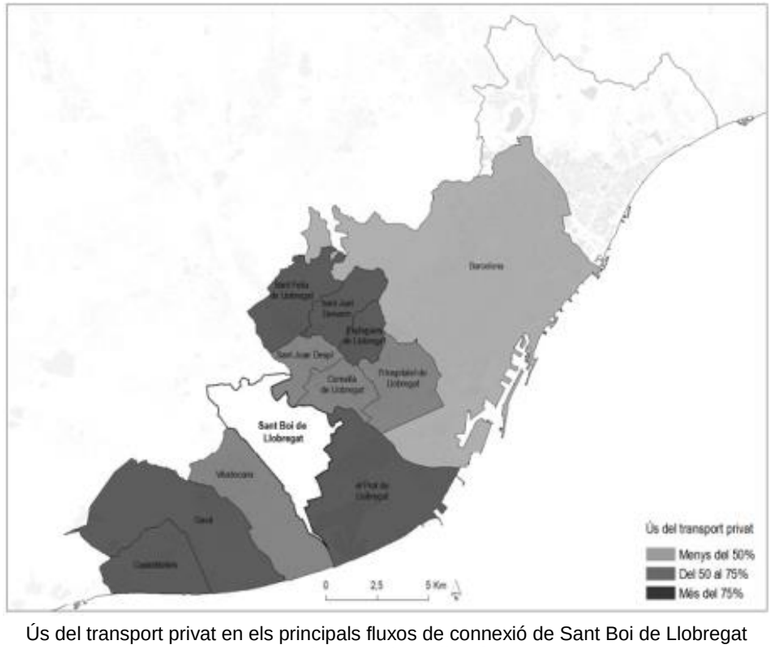
El 67,6% dels desplaçaments connectius a Sant Boi de Llobregat es fan en vehicle privat, un 29,5% en transport públic i un 2,9% en modes no motoritzats.

- L'ús del transport públic és més elevat en les connexions entre Sant Boi de Llobregat i els municipis de Barcelona (50,8%), L'Hospitalet de Llobregat (30,2%), Sant Joan Despí (28,2% i Cornellà de Llobregat (26,7%).
- Les connexions amb el vehicle privat són força elevades amb diversos municipis de la Primera corona del Baix Llobregat, especialment amb, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern i el Prat de Llobregat. En aquests municipis, l'ús del transport privat supera el 80%.

  Succeeix igual amb els municipis situats al Baix Llobregat sud (Castelldefels i Gavà especialment), on com a conseqüència de la manca de disponibilitat d'una oferta de transport públic competitiva provoca un ús elevat del vehicle privat.



Ús del transport públic en els principals fluxos de connexió de Sant Boi de Llobregat
Font: enquesta realitzada



Ús del transport privat en els principals fluxos de connexió de Sant Boi de Llobregat
Font: enquesta realitzada

Nota. En els municipis sense dades la submostra de desplaçaments no supera el llindar de significació estadística.

4.1.4 Evolució de la mobilitat en els darrers deu anys

Per tal de conèixer quina ha estat l'evolució de la mobilitat en els darrers deu anys, en aquest apartat es relacionen les dades de l'enquesta realitzada al 2011 amb les obtingudes en l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001 (EMO 2001) i l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 (EMQ2006).

Cal tenir en compte dos aspectes, per una banda, només es fa referència a la mobilitat dels residents al municipi i, per altra banda, les dades de l'any 2001 només fan referència a la mobilitat ocupacional (1r desplaçament del dia).

També és necessari ser prudents a l'hora de comparar aquestes dades ja que pertanyen a fonts i metodologies diferents (l'EMO2001 prové del Cens 2001; no és una enquesta). Així, les dades que es presenten a continuació tenen un caràcter orientatiu i s'han d'interpretar com a tendències.

4.1.4.1 Indicadors de conjuntura

El nombre de viatges realitzats en transport públic dins l'àmbit de l'ATM s'ha increment en període 2006-2011 un 2,8%, essent les línies del grup Baixbus les que han tingut un increment més elevat.

	2001		2006		2011		Diferències 2011-2001		Diferències 2011-2006		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
Viatges transport públic àmbit ATM (milions)	755,4	100,0%	910,6	100,0%	935,7	100,0%	180,3	23,9%	25,1	2,8%	
Autobús TMB	184,0	24,4%	207,7	22,8%	188,4	20,1%	4,4	2,4%	-19,3	-9,3%	
Metro	305,1	40,4%	353,4	38,8%	389,0	41,6%	83,9	27,5%	35,6	10,1%	
Altres autobusos	99,5	13,2%	132,4	14,5%	147,2	15,7%	47,7	48,0%	14,8	11,2%	
Autobusos gestió AMB (antiga EMT)	*47,8*		*66,1*		*75,2*		*27,4*	*57,2%*	*9,1*	*13,8%*	
Authosa	1,6		2,2		1,9		0,3	15,9%	-0,3	-13,6%	
Mohn, SL	8,0		13,3		16,9		8,9	110,5%	3,6	27,1%	
Oliveras, SL	3,5		6,0		7,9		4,4	123,2%	1,9	31,7%	
Rosanbus, SL	4,0		8,4		10,6		6,6	164,3%	2,2	26,2%	Autoritat del Transport Metropolità
TCC2, SL	1,8		3,5		0,5		-1,3	-72,1%	-3,0	-85,7%	
Tusgsal	27,9		30,9		30,1		2,2	7,7%	-0,8	-2,6%	
Altres	0,9		1,7		7,3		6,4	729,5%	5,6	329,4%	
Transport interurbà (competència Generalitat de Catalunya)	*22,1*		*28,4*		*31,1*		*9,0*	*40,7%*	*2,7*	*9,5%*	
Transport urbà (competència municipal)	*29,6*		*38,0*		*40,9*		*11,3*	*38,1%*	*2,9*	*7,6%*	
Altres ferroviaris	166,8	22,1%	217,1	23,8%	211,1	22,6%	44,3	26,6%	-6,0	-2,8%	
FGC	*63,2*		*78,0*		*80,6*		*17,4*	*27,5%*	*2,6*	*3,3%*	
Renfe Rodalies	*103,6*		*122,2*		*106,2*		*2,6*	*2,5%*	*-16,0*	*-13,1%*	
Tramvia	-		*16,9*		*24,2*		-	-	*7,3*	*42,9%*	

Evolució de la xarxa de transport públic. Anys 2001, 2006 i 2011.

Font: enquesta realitzada

En general, la xarxa viària ha enregistrat un descens de la intensitat mitjana diària (IMD) durant el període 2006 – 2011 tant a la xarxa interurbana com a la xarxa interna i d'accés a Barcelona, en bona part com a conseqüència de la desacceleració econòmica que pateix el país des de l'any 2008.

	2001		2006		2011		Diferències 2011-2001		Diferències 2011-2006		FONT D'INFORMACIÓ
	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	Absolutes	Relatives	
IMD AUTOPISTES I CARRETERES (vh/dia)											
ACESA (anual)	35.842	-	37.225	-	37.845	-	2.003	5,6%	620	1,7%	Abertis
AUCAT (anual)	23.207	-	32.438	-	30.843	-	7.636	32,9%	-1.595	-4,9%	Abertis
TABASA. Túnels de Vallvidrera	29.675	-	34.603	-	31.505	-	1.830	6,2%	-3.098	-9,0%	Tabasa / Anuari DTS
Xarxa de la Diputació de Barcelona (promig anual)	2.506	-	2.856	-	2.447	-	-59	-2,3%	-409	-14,3%	Elaboració pròpia en base a dades de la Diputació de Barcelona. Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Xarxa interna i d'accés a Barcelona (anual)											
Accesos	1.200.488	-	1.201.723	-	1.088.546	-	-111.942	-9,3%	-113.177	-9,4%	Ajuntament de Barcelona. Direcció de Serveis de Mobilitat.
Total Vies Principals	666.360	-	873.156	-	826.735	-	160.375	24,1%	-46.421	-5,3%	
Total Rondes	264.404	-	275.591	-	266.501	-	2.097	0,8%	-9.090	-3,3%	

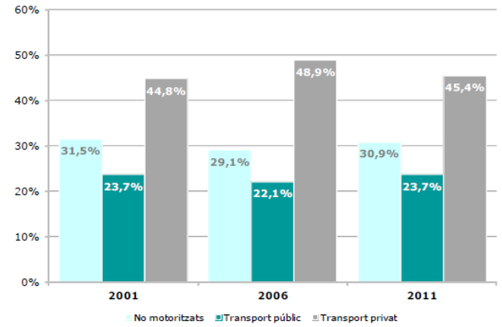
Evolució de la xarxa viària. Anys 2001, 2006 i 2011.

Font: diverses fonts d'informació

4.1.4.2 Evolució 2001 – 2011 de la mobilitat ocupacional

Repartiment modal

Els residents a Sant Boi de Llobregat fan un ús dels diferents mitjans de transport similar al que feien fa deu anys, amb un punt d'inflexió l'any 2006, quan el vehicle privat guanyà representativitat front als modes més sostenibles.



Evolució del repartiment modal dels desplaçaments a Sant Boi de Llobregat
Font: enquesta realitzada

4.1.4.3 Evolució 2006 – 2011 de la mobilitat

Dades globals de mobilitat

En el període 2006-2011, els residents a Sant Boi de Llobregat han augmentat la seva mobilitat més d'un 9%, uns 24.000 desplaçaments diaris.

- **2006:** 268.256 desplaçaments en dia feiner
- **2011:** 292.344 desplaçaments en dia feiner

Motius de transport

La mobilitat per anar a treballar o a estudiar ha disminuït en gairebé un 8,7%, en canvi, la mobilitat personal és la que més ha crescut amb un increment del 25%.

Motiu del desplaçament	2006		2011		Dif. 2011-2006	
	Absoluts	%	Absoluts	%	Absoluts	%
Mobilitat ocupacional	62.880	23,4%	57.415	19,6%	-5.465	-8,7%
Mobilitat personal	82.381	30,7%	102.934	35,2%	20.553	24,9%
Tornada a casa ocupacional	53.124	19,8%	49.042	16,8%	-4.082	-7,7%
Tornada a casa personal	69.870	26,0%	82.953	28,4%	13.082	18,7%
Total	**268.256**	**100,0%**	**292.344**	**100,0%**	**24.088**	**9,0%**

Evolució del motiu del desplaçament. Anys 2006 i 2011.

Font: enquesta realitzada

Mode de transport

Els modes no motoritzats han guanyat pes relatiu front als modes mecanitzats: han passat a representar el 59% del conjunt de la mobilitat, front a un 51% fa cinc anys. En canvi, tant la mobilitat en vehicle privat com en transport públic han patit una disminució d' aproximadament un 10% i un 6% respectivament.

Mode de transport	2006		2011		Dif. 2011-2006	
	Absoluts	%	Absoluts	%	Absoluts	%
Modes no motoritzats	136.972	51,1%	172.898	59,1%	35.927	26,2%
Transport públic	36.079	13,4%	33.976	11,6%	-2.103	-5,8%
Transport privat	95.205	35,5%	85.469	29,2%	-9.736	-10,2%
Total	**268.256**	**100%**	**292.344**	**100%**	**24.088**	**9,0%**

Evolució del mode de transport. Anys 2006 i 2011.

Font: enquesta realitzada

4.2 Demanda a peu

4.2.1 Introducció

Per caracteritzar la demanda de mobilitat a peu **s'ha realitzat una campanya de comptatges manuals de vianants als principals punts de la xarxa principal**, consensuats amb l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat i amb la Direcció de l'Estudi.

La campanya ha consistit en la realització de 8 comptatges manuals de vianants en dia feiner:

- Intersecció 1 C/Mallorca amb c/ Mossèn Jacint Verdaguer
- Intersecció 2 C/Jaume Primer amb c/ Francesc Macià i c/Torre Figueres
- Intersecció 3 C/Riera Basté amb c/Lluis Pasqual Roca
- Intersecció 4 C/Carles Martí Vila amb C/Riera Basté i C/Pablo Picasso
- Intersecció 5 C/ Jaume Balmes amb C/Onze de Setembre
- Intersecció 6 C/ Mallorca amb C/Vídua Vives
- Intersecció 7 C/Pablo Picasso amb C/Girona
- Intersecció 8 Rbla. Rafael Casanova amb Av. Maria Girona.

Els aforaments s'han realitzat tant pel que fa a l'horari de màxima demanda de matí (de 08:00 a 10:00 hores), com en l'horari de màxima demanda de tarda (de 17:00 a 19:00 hores):

- Pel que fa als comptatges en hora punta de matí, aquests s'han realitzat els dies 20, 21 i 22 de novembre de 2012.
- Pel que fa als comptatges en hora punta de tarda, aquests s'han realitzat els dies 20, 21, 25, i 26 de juny de 2012.

4.2.2 Resultats

En termes globals, els resultats indiquen un major volum de desplaçaments a peu en la franja horària de tarda (de 17:00 a 19:00 hores), amb un increment proper al 45% respecte dels valors registrats a la franja horària de matí (de 08:00 a 10:00 hores).

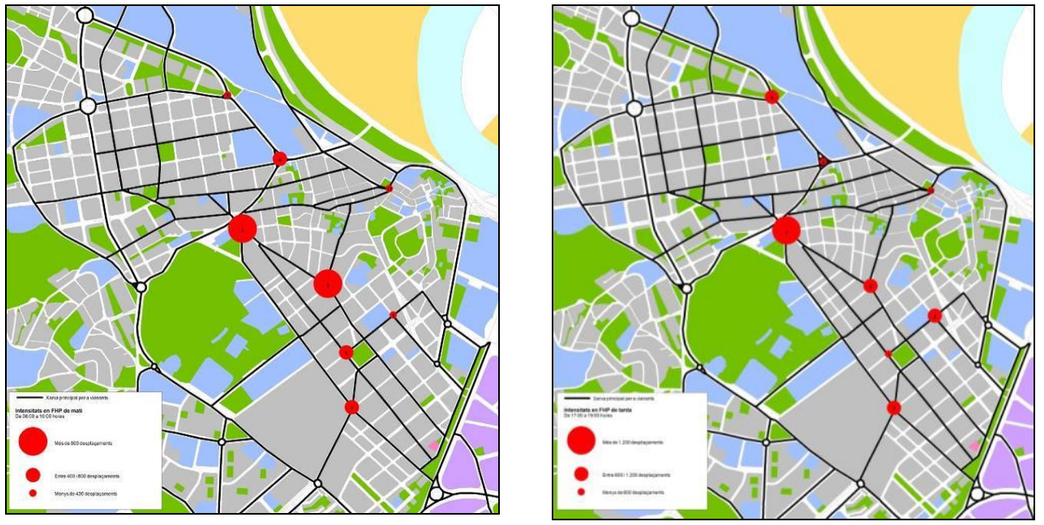
En termes puntuals, la cruïlla on s'han registrat més desplaçaments és la situada entre els carrers Riera Basté i Lluis Pasqual Roca, amb uns valors molt superiors als registrats a la resta de punts i que suposen prop del 30% del total de desplaçaments comptabilitzats.

Punt	Comptatges de vianants		
	De 08:00 a 10:00 hores	De 17:00 a 19:00 hores	TOTAL
Punt 1	514	505	**1.019**
Punt 2	949	876	**1.825**
Punt 3	1.037	1.831	**2.868**
Punt 4	429	508	**936**
Punt 7	547	664	**1.211**
Punt 8	360	798	**1.158**
Punt 9	351	906	**1.256**
Punt 12	271	n/d	**n/d**

Resultats dels comptatges de vianants

Font: Elaboració pròpia

A la figura de l'esquerra (FHP de matí), la rodona més gran assenyala una intensitat superior als 800 desplaçaments en FHP, la mitjana entre 400 i 800 desplaçaments i la petita menys de 400 desplaçaments. A la figura de la dreta (FHP de tarda), la rodona més gran assenyala una intensitat superior als 1.200 desplaçaments en FHP, la mitjana entre 600 i 1.200 desplaçaments i la petita menys de 600 desplaçaments.



Intensitats de desplaçaments registrades a cada punt segons hora punta de matí (esquerra) o de tarda (dreta)

Font: Elaboració pròpia

4.2.3 Introducció

Per caracteritzar la demanda de mobilitat en bicicleta s'ha realitzat una campanya de comptatges manuals de bicicletes de forma simultània (als mateixos punts) a la realització de comptatges de vianants en punts consensuats amb la Direcció de l'Estudi.

4.2.4 Resultats

Els resultats indiquen que l'ús de la bicicleta és poc representatiu, i fins i tot en alguns punts no es va recollir cap desplaçament en aquest mode durant les hores de comptatge. El punt amb més demanda registrada va ser el 4, situat entre els carrers Carles Marti Vila i Riera Basté amb un total de 16 bicicletes registrades.

Punt	Bicicletes		
	De 08:00 a 10:00 hores	De 17:00 a 19:00 hores	TOTAL
Punt 1	3	3	6
Punt 2	4	0	4
Punt 3	5	0	5
Punt 4	10	6	16
Punt 7	3	3	6
Punt 8	0	0	0
Punt 9	0	0	0
Punt 12	11	n/d	n/d

Resultats dels comptatges de bicicletes

Font: Elaboració pròpia

4.3 Demanda en transport públic

4.3.1 Servei ferroviari

4.3.1.1 Evolució de la demanda

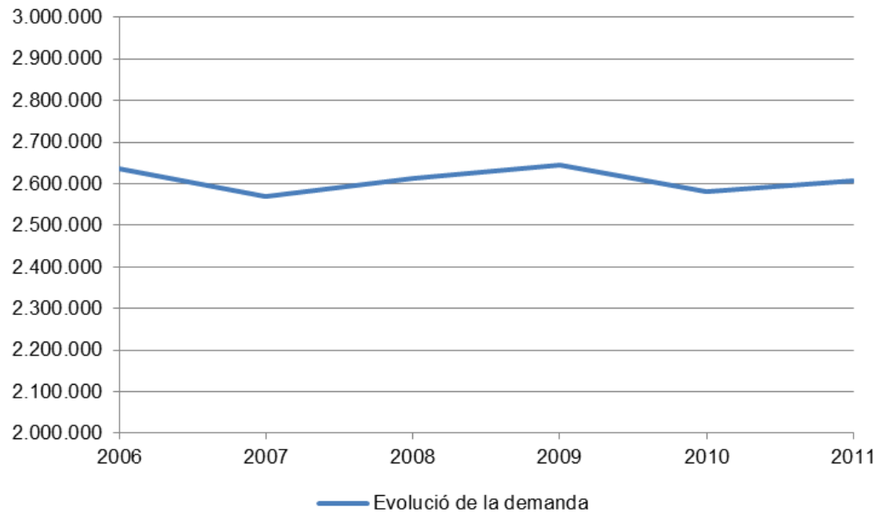
En el període 2006-2011 la demanda registrada es manté estable, si bé cal ressenyar lleugeres oscil·lacions de l'ordre d'uns 60.000 usuaris/any (de l'ordre d'un 2%).

Quant a dades per a l'any 2011, les estacions Sant Boi i Molí Nou – Ciutat Cooperativa han concentrat una demanda total de 2.600.000 usuaris, dels quals més del 70% s'han registrat a l'estació de Sant Boi.

Estació	Evolució de la demanda del servei de FGC					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sant Boi	2.001.630	1.939.911	1.943.350	1.956.036	1.900.187	1.902.592
Molí Nou - Ciutat Cooperativa	634.095	630.041	669.173	689.898	680.259	704.430
TOTAL	**2.635.725**	**2.569.952**	**2.612.523**	**2.645.934**	**2.580.446**	**2.607.022**

Validacions anuals de bitllets a les parades de FGC de Sant Boi de Llobregat

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors

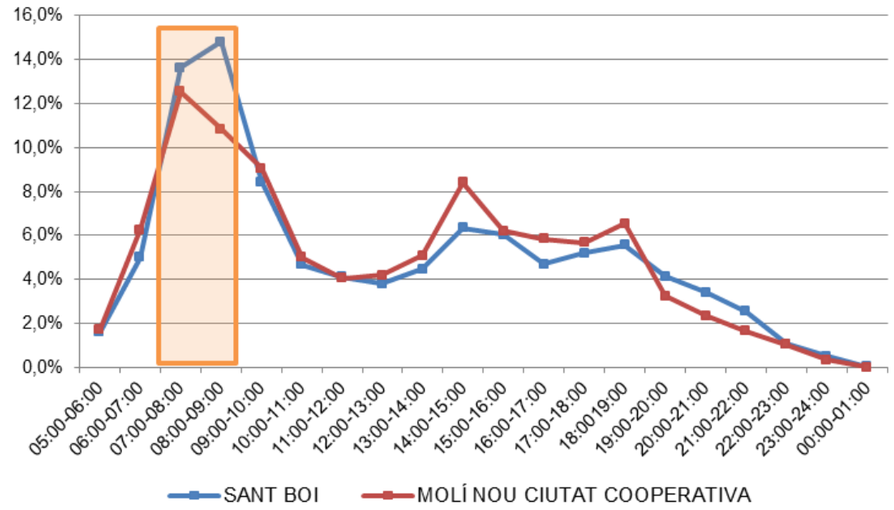


Evolució de la demanda d'usuaris de FGC a les estacions de Sant Boi de Llobregat per al període 2006-2011

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors

4.3.1.2 Dades de referència per a un dia feiner mig

Segons les dades facilitades per FGC, en un dia feiner les estacions de Sant Boi i Molí Nou – Ciutat Cooperativa transporten de l'ordre de 9.000 usuaris (si bé l'estació de Sant Boi concentra prop del 75% de la demanda total), amb un moment de màxima demanda que se situa entre les 07:00 i les 09:00 hores amb el 28,4% de la demanda total a l'estació de Sant Boi i el 23,4% a l'estació de Molí Nou – Ciutat Cooperativa.



Dades de demanda en un dia mig

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per FGC

4.3.1.3 Principals relacions Origen / Destinació

En sentit cap a Barcelona, la principal destinació es l'estació de Plaça Espanya, que representa prop del 40% dels desplaçaments registrats des de les dues estacions del municipi, si bé també destaca la parada de L'Hospitalet (24,1%, on es realitza el transbordament amb la L1 de metro).

En sentit contrari, els valors són poc representatius i en cap destinació superen el 3%, sent els valors més importants els que es donen en la relació amb Sant Vicenç dels Horts (Can Ros).

Parades	Principals destinacions en un dia feiner tipus			
	Des de Sant Boi		Des de Molí Nou - Ciutat Cooperativa	
SENTIT SUD				
PE: P. Espanya	2.740	40,5%	854	36,3%
MG: Magoria	82	1,2%	26	1,1%
IC: I,Cerda	143	2,1%	32	1,4%
EF: Europa F,	85	1,3%	15	0,6%
GO: Gornal	50	0,7%	21	0,9%
SP: S,Josep	218	3,2%	51	2,2%
LH: Hospitalet	1.580	23,3%	566	24,1%
AL: Almeda	309	4,6%	79	3,4%
CO: Cornellà	424	6,3%	280	11,9%
BO: Sant Boi	0	0,0%	140	5,9%
ML: Moli Nou	152	2,2%	0	0,0%
SENTIT NORD				
CG: Col,Guell	15	0,2%	7	0,3%
CL: StªColoma C,	53	0,8%	37	1,6%
VH:S,Vicenç H,	179	2,6%	50	2,1%

Parades	Principals destinacions en un dia feiner tipus			
	Des de Sant Boi		Des de Molí Nou - Ciutat Cooperativa	
CR: Can Ros	96	1,4%	57	2,4%
QC: 4 Camins	57	0,8%	5	0,2%
PA: Pallejà	52	0,8%	23	1,0%
SA: S,Andreu B,	95	1,4%	25	1,1%
PL: Palau	54	0,8%	25	1,1%
MV: Martorell Vi,	12	0,2%	2	0,1%
MC: Martorell Ce,	82	1,2%	25	1,1%
ME: Martorell En,	51	0,8%	4	0,2%
AB: Abrera	29	0,4%	3	0,1%
OL: Olesa	58	0,9%	8	0,3%
ES: Esparrguera	9	0,1%	6	0,3%
AE: Aeri Mont,	0	0,0%	0	0,0%
MO: Monistrol	0	0,0%	0	0,0%
CB: Castellb,i V,	0	0,0%	0	0,0%
SV: S,Vic,Cast,	12	0,2%	0	0,0%
VI:Manresa Vi,	6	0,1%	1	0,0%
MA: Manresa Al,	7	0,1%	0	0,0%
MB: Manresa Ba,	32	0,5%	0	0,0%
SE:S,Esteve S,	2	0,0%	1	0,0%
BE: La Beguda	0	0,0%	0	0,0%
CP: C,Parellada	0	0,0%	0	0,0%
MQ: Masquefa	8	0,1%	3	0,1%
PI: Piera	36	0,5%	1	0,0%
VA: Vallbona	0	0,0%	1	0,0%
CA: Capellades	16	0,2%	1	0,0%
PO: Pobla Clar,	0	0,0%	1	0,0%
VN: Vilanova C,	1	0,0%	0	0,0%
IG: Igualada	22	0,3%	3	0,1%
TOTAL	**6.767**	**100%**	**2.353**	**100%**

Principals relacions OD des de les parades de FGC de Sant Boi de Llobregat

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors

4.3.2 Servei urbà i interurbà diürn d'autobusos

4.3.2.1 Evolució de la demanda

A l'hora d'analitzar la demanda global del servei i la seva evolució es fa difícil discriminar quins són els viatges que afecten només a Sant Boi de Llobregat ja que la majoria de línies circulen entre varis municipis independentment dels límits municipals.

En aquest sentit, s'ha realitzat un anàlisi de la demanda diferenciant entre els serveis interurbans, serveis urbans i serveis nocturns.

Serveis interurbans

La demanda anual segons dades de l'any 2011 de les línies interurbanes que part del seu itinerari transcorre per Sant Boi de Llobregat és propera als 11.000.000 d'usuaris, xifra que suposa un increment proper al 8% respecte de l'any 2010.

Tan sols les línies L75 i especialment L74 han vist reduït el volum d'usuaris. Altres línies han tingut un creixement relatiu força pla amb valors propers a l'1% (com és el cas dels serveis de la L70, la L82 o la L96).

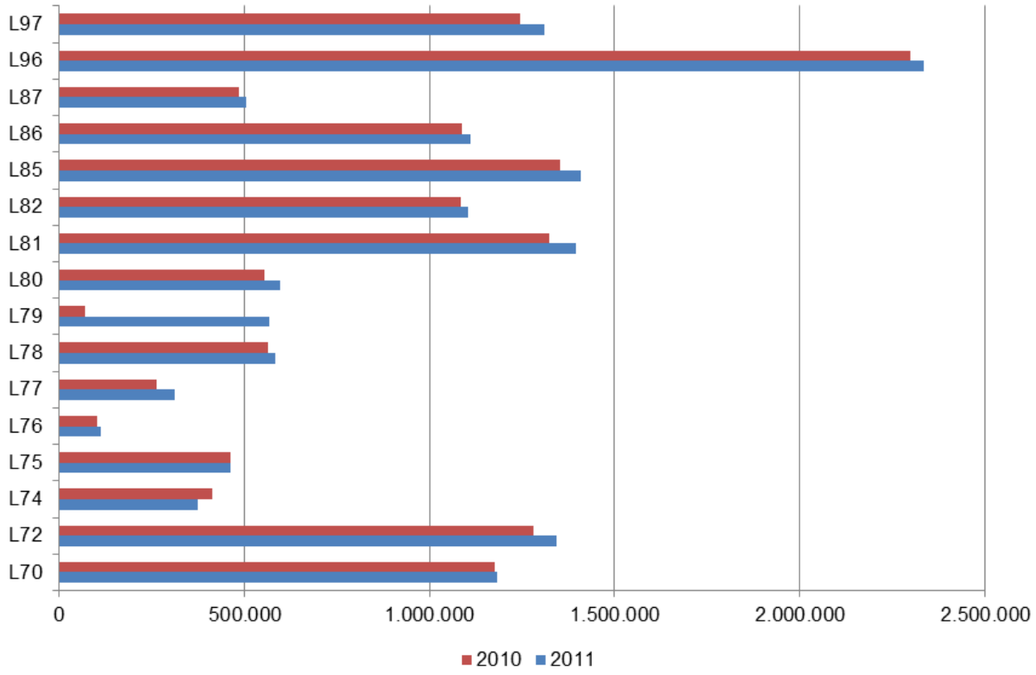
Servei interurbà	Any		Increment (%)
	2011	2010	
L70	1.182.996	1.175.347	0,7%
L72	1.343.950	1.279.549	5,0%
L74	375.646	414.130	-9,3%
L75	463.795	464.152	-0,1%
L76	111.138	103.129	7,8%
L77	311.931	261.285	19,4%
L78	582.851	565.603	3,0%
L79 (*)	566.009	70.507	Sense valorar
L80 (**)	597.799	555.476	7,6%
L81	1.393.802	1.321.820	5,4%
L82	1.104.692	1.085.790	1,7%
L85	1.407.715	1.352.763	4,1%
L86	1.110.177	1.087.120	2,1%
L87 (*)	503.772	483.972	4,1%
L96	2.334.867	2.299.970	1,5%
L97 (*)	1.311.565	1.245.788	5,3%
L61	n/d	n/d	n/d
TOTAL	**11.056.273**	**10.220.643**	**8,2%**

Viatgers anuals dels serveis interurbans de Sant Boi de Llobregat els anys 2010 i 2011

(*) Les dades de l'any 2010 només fan referència al mes de desembre

(**) El seu itinerari no dóna servei al nucli urbà

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors



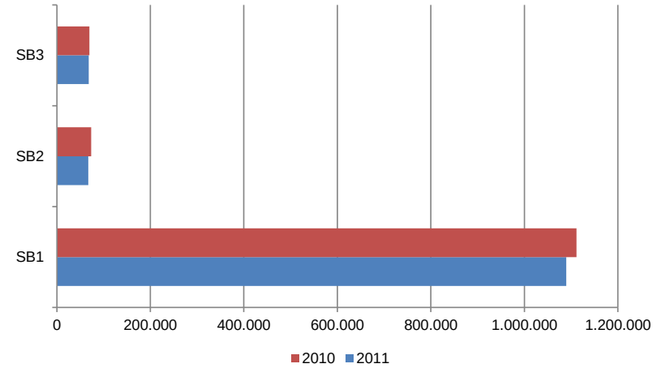
Viatgers anuals dels serveis interurbans de Sant Boi de Llobregat els anys 2010 i 2011
Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors

Serveis urbans

La demanda anual segons dades de l'any 2011 de les línies urbanes que donen servei a Sant Boi de Llobregat és propera als 1.200.000 usuaris, xifra que suposa una disminució propera al 2% respecte a l'any 2010.

Servei urbà	Any		Increment (%)
	2011	2010	
SB1	1.089.813	1.111.526	-2,0%
SB2	67.441	73.675	-8,5%
SB3	68.115	69.649	-2,2%
TOTAL	**1.225.369**	**1.254.850**	**-2,3%**

Viatgers anuals dels serveis urbans de Sant Boi de Llobregat els anys 2010 i 2011
Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors



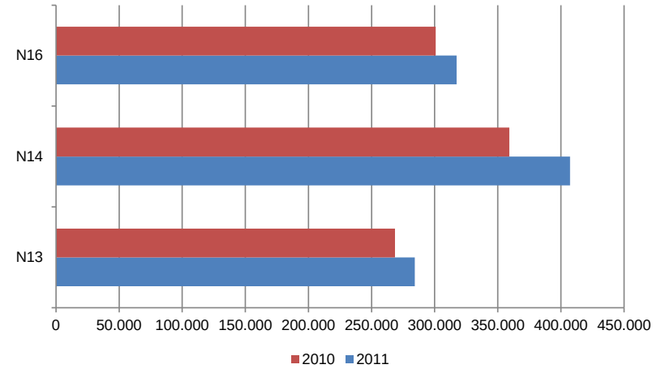
Viatgers anuals dels serveis urbans de Sant Boi de Llobregat els anys 2010 i 2011
Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors

Serveis nocturns

La demanda anual segons dades de l'any 2011 de les línies interurbanes que donen servei a Sant Boi de Llobregat és propera al milió d' usuaris, xifra que suposa un increment proper al 9% respecte de l'any 2010.

Servei nocturn	Any		Increment (%)
	2011	2010	
N13	284.153	268.543	5,8%
N14	407.260	359.037	13,4%
N16 (*)	317.293	300.779	5,5%
N41	n/d	n/d	n/d
N51	n/d	n/d	n/d
TOTAL	**1.008.706**	**928.359**	**8,7%**

Viatgers anuals dels serveis nocturns de Sant Boi de Llobregat els anys 2010 i 2011
(*) El seu itinerari no dóna servei al nucli urbà
Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors



Viatgers anuals dels serveis nocturns de Sant Boi de Llobregat els anys 2010 i 2011
Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors

4.3.2.2 Pes relatiu dels serveis d'autobusos interurbans de Sant Boi de Llobregat

S'ha contrastat el pes relatiu dels autobusos interurbans que donen servei al municipi en termes de demanda, es a dir, mesurant el volum de desplaçaments que tenen relació amb Sant Boi de Llobregat (pujades, baixades i pujades + baixades), i contrastant aquests resultats amb el total de cadascuna de les línies.

En alguns serveis, s'observa que la major part dels seus usuaris tenen com a origen i/o destinació dels desplaçaments Sant Boi de Llobregat (com és el cas de les línies L74, L75 o L76, amb més del 80% de la demanda comptabilitzada vinculada a Sant Boi).

És important tenir aquestes dades presents en cas de que es plantegin possibles canvis en els itineraris actuals dels serveis d'autobusos interurbans.

Línia	Sentit	Pes relatiu de Sant Boi als serveis interurbans
L70	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)	**75%**
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	**78%**
L72	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)	**75%**
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	**80%**
L74	SANT BOI (PL. FORCES ARMADES) - CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA)	**90%**
	CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA) - SANT BOI (PL. FORCES ARMADES)	**93%**
L75	CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA) - SANT BOI (PL. FORCES ARMADES)	**95%**
	SANT BOI (PL. FORCES ARMADES) - CORNELLÀ (AV. REPÚBLICA ARGENTINA)	**96%**
L76	ST. BOI DE LL. (PARC SANITARI ST. JOAN DE DÉU) - STA. COLOMA DE C. (URB. CESALPINA)	**82%**
	STA. COLOMA DE C. (URB. CESALPINA) - ST. BOI DE LL. (PARC SANITARI ST. JOAN DE DÉU)	**82%**
L77	SANT JOAN DESPÍ ("H. COMARCAL MOISÈS BROGGI") - AEROPORT TERMINAL T1	**17%**
	AEROPORT TERMINAL T1 - SANT JOAN DESPÍ ("H. COMARCAL MOISÈS BROGGI")	**42%**
L78	SANT BOI - EL PRAT	**84%**
	EL PRAT - SANT BOI	**79%**
L79	BARCELONA (AV. DIAGONAL - L'ILLA) - ST. BOI (HOSPITAL)	**84%**
	ST. BOI (HOSPITAL) - BARCELONA (AV. DIAGONAL - L'ILLA)	**n/d**
L80	BARCELONA (PL. ESPANYA) - GAVÀ (CAN TRIES)	**7%**
	GAVÀ (CAN TRIES) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	**2%**
L81	BARCELONA (PL. ESPANYA) - GAVÀ (CAN TRIES)	**19%**
	GAVÀ (CAN TRIES) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	**9%**
L82	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)	**16%**
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)	**21%**
L85	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)	**25%**
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)	**19%**
L86	BARCELONA (PL. ESPANYA) - VILADECANS (AV. CAN PALMER)	**22%**
	VILADECANS (AV. CAN PALMER) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	**12%**
L87	BARCELONA (PL. ESPANYA) - VILADECANS (AV. CAN PALMER)	**9%**
	VILADECANS (AV. CAN PALMER) - BARCELONA (PL. ESPANYA)	**1%**
L96	CASTELLDEFELS (BELLAMAR) - SANT BOI (ESTACIO FGC)	**50%**
	SANT BOI (ESTACIO FGC) - CASTELLDEFELS (BELLAMAR)	**53%**
L97	BARCELONA (PL. REINA Mª CRISTINA) - CASTELLDEFELS (BELLAMAR)	**n/d**
	CASTELLDEFELS (BELLAMAR) - BARCELONA (PL. REINA Mª CRISTINA)	**n/d**
L61	BARCELONA - SANT BOI	**n/d**
	SANT BOI - BARCELONA	**n/d**

Pes relatiu dels serveis d'autobusos interurbans de Sant Boi de Llobregat

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors

4.4 Demanda en vehicle privat motoritzat

4.4.1 Introducció

Amb l'objectiu d'avaluar i definir les intensitats de circulació en vehicle privat sobre la xarxa viària interna de Sant Boi de Llobregat i del seu entorn immediat, s'han pres com a punt de partida 2 metodologies d'anàlisi diferenciades:

- Per un costat, s'han pres com a referència tots els resultats derivats dels aforaments existents i de la campanya d'aforaments realitzada:
  - Campanya d'aforaments automàtics i manuals realitzada els dies 1 i 2 de desembre de 2011 amb motiu de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat.
  - Campanya d'aforaments automàtics i manuals realitzada els dies 2 i 3 d'octubre de 2009 amb motiu de l'elaboració d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada a la ciutat.
  - Resultats obtinguts a partir del Pla de Mobilitat realitzat per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat l'any 2007
  - Xarxa d'aforaments automàtics disponibles d'organismes oficials:
    - Xarxa d'aforaments automàtics de la Diputació de Barcelona
    - Xarxa d'aforaments automàtics de la Generalitat de Catalunya.
    - Xarxa d'aforaments automàtics de l'Estat.
- Per altre costat, s'han pres com a referència les dades obtingudes a partir de la realització del model de simulació en hora punta de matí i en hora punta de tarda dels desplaçaments amb vehicle privat que es realitzen a la ciutat.

4.4.2 Disseny i resultats de la campanya d'aforaments automàtics realitzada l'any 2011

4.4.2.1 Disseny, data de realització i ubicació dels aforaments automàtics

S'ha dissenyat una campanya d'aforaments consistent en 14 punts d'aforament amb 14 màquines associades, de les quals 3 van aforar en un sentit i 11 en dos sentits. En total s'han aforat 32 carrils de la ciutat.

Els aforaments es van dur a terme el dijous 1 de desembre i divendres 2 de desembre Si bé el present Pla de Mobilitat recull els resultats d'ambdós dies, alhora de definir un escenari de demanda tipus en un dia feiner s'han fet servir les dades referents al dijous 1 de desembre, en tant que el comportament de la demanda els divendres pot presentar variacions respecte d'un dia tipus feiner (jornades intensives de treball, horaris reduïts a l'escola, etc.).

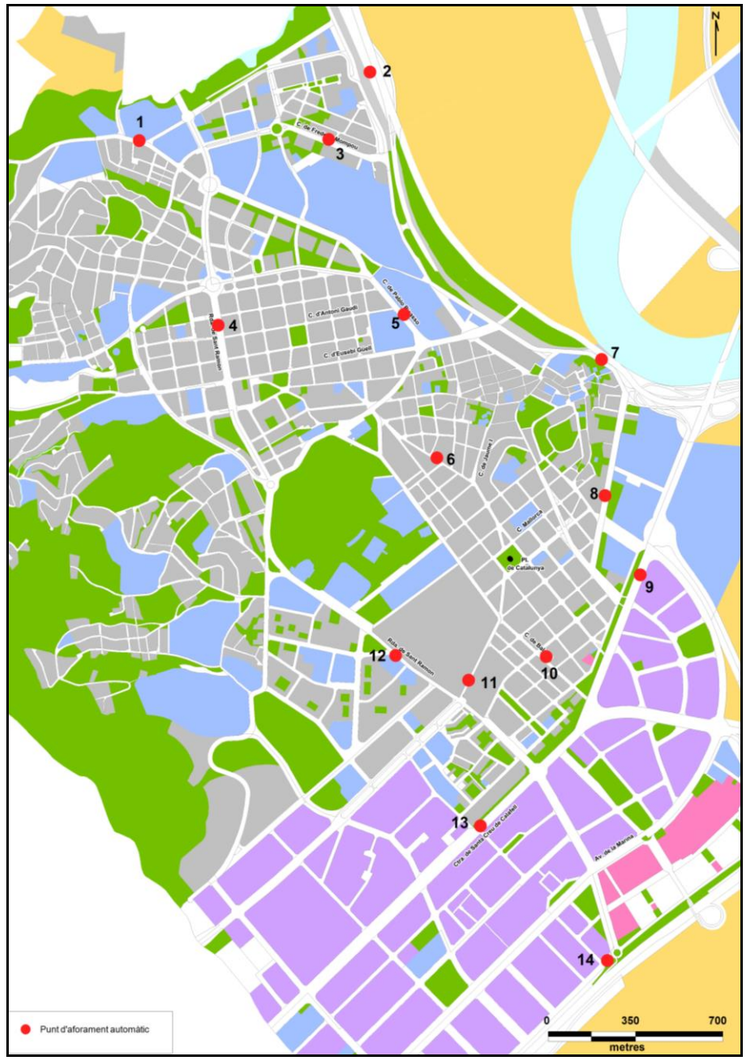
La ubicació d'aquests aforaments es va consensuar amb els responsables de l'estudi per tal de caracteritzar correctament la xarxa viària de Sant Boi de Llobregat i les seves intensitats.

Aforament	Carrils aforats	Localització
1	1	Camí de Llor (connexió amb la via de cornissa)
2	2	BV 2002 (a la entrada i sortida de la BV 2002 a Sant Boi de Llobregat)
3	2	Carrer Frederic Mompou (entre Pl. Joan Sanromà i BV 2002)
4	3	Ronda de Sant Ramon (entre Pl. Juan García Nieto i c. Rosselló)
5	3	Carrer Pablo Picasso (entre Pl. Pallars Sobirà i el c. Antoní Gaudí)
6	1	Carrer Lluís Pascual Roca(entre el carrer Bonavista i el carrer Montclar)
7	2	Avinguda Marià Girona (entre el Carrer Hospital i el carrer J. Torras i Bages)

Aforament	Carrils aforats	Localització
8	2	Carrer Bonaventura Calopa (entre c. Llevant i el Carrer Mossen Pere Tarrés)
9	4	Ctra.Santa Creu de Calafell (entre carrer Mossen Pere Tarrés i Sant Joan Bosco)
10	2	Carrer Jaume Balmes (entre C.Enric Granados i C.Mossèn Antoni Solana)
11	2	Avda.Onze de Setembre (entre Isaac Albeniz i Ronda Sant Ramón)
12	4	Ronda Sant Ramon (entre carrer Cerdanya i Avda. General Prim)
13	2	Ctra.Santa Creu de Calafell (entre Riera del Fonollar i el carrer de la Riera Roja)
14	2	Carrer dels Feixars (al centre comercial)

Aforaments automàtics realitzats amb motiu de l'elaboració del PMU de Sant Boi de Llobregat.

Font: elaboració pròpia



Ubicació dels aforaments automàtics realitzats pel Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

Font: elaboració pròpia

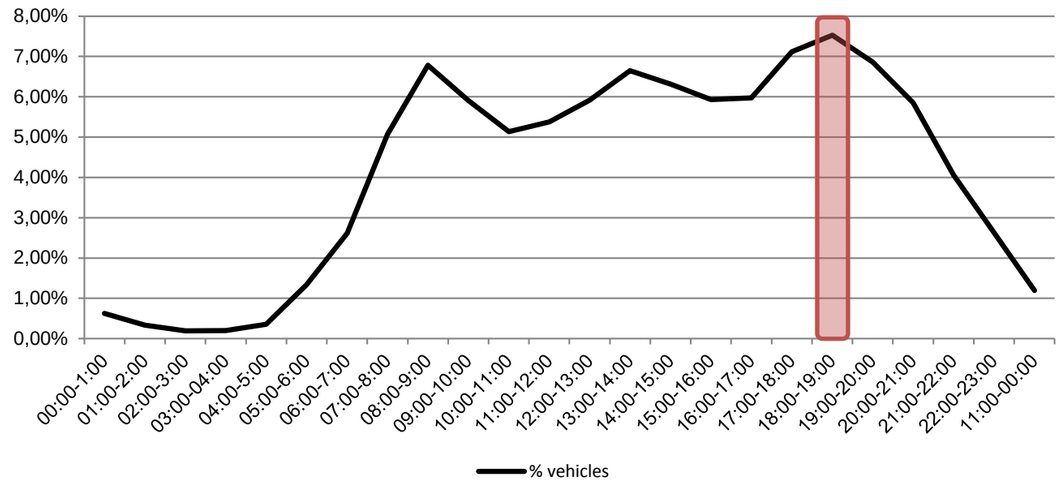
4.4.2.2 Principals resultats

Cal destacar:

- La varietat de tipologies dels carrers aforats: des dels aproximadament 5.000 vehicles per dia que transiten pel Camí de Llor, situat en una zona residencial, fins als més de 28.000 vehicles diaris que transiten per la carretera Santa Creu de Calafell, que forma part de la carretera C-245, i que uneix el municipi amb la A-2 i els municipis de Cornellà de Llobregat i Esplugues de Llobregat.
- Pel que fa al comportament de la demanda, a la franja que va des de les 08:00 a les 09:00 hores es dona un màxim que suposa el 6,79% dels vehicles totals registrats en un dia feiner mig, i que es correspon amb l'hora de entrada habitual al treball i a les escoles.

  A la franja horària que va de 18:00 a 19:00 hores es dona el màxim de demanda registrat que suposa el 7,53% de la demanda total registrada en un dia feiner mig, i que es correspon preferentment amb la tornada a la llar.

  A diferència del moment d'hora punta de matí, on el pic de màxima demanda es produeix de forma acusada, en la franja de tarda els valors són força similars i propers als 7% de la demanda per al període que va des de les 17:00 fins a les 20:00 hores.



Distribució de la demanda en vehicle privat en un dia feiner tipus

Font: elaboració pròpia a partir de la campanya d'aforaments realitzada l'any 2011

- Quant als vehicles pesants (més de 3.500 kg), aquests representen de l'ordre d'un 7-8% de la intensitat diària total.

  Les vies amb menys intensitat de vehicles pesants es troben als carrers Camí de Llor, situat en una zona residencial al nord del municipi i al carrer Lluís Pascual Roca, que es troba al centre urbà. En aquest últim carrer circulen uns 350 vehicles pesants en un dia, el què suposa un 5,20% dels vehicles totals aforats.

  Per altre banda, els punts en el que el percentatge de vehicles pesants és més elevat (al voltant del 9%) es troben a l'avinguda Maria Girona, des d'on es pot accedir a la BV-2002, la BV-2004 i la C-245, i la Ctra. de Santa Creu de Calafell, amb un % en sentit cap al C. de la Riera Roja superior al 10%.

A l'Annex s'adjunten tots els resultats detallats de la campanya d'aforaments, amb gràfiques d'evolució de la circulació en vehicle privat.

Punt d'aforament automàtic i sentits			Nombre de carrils	Intensitat de vehicles (ID)					Factor d'hora punta (FHP)			
				ID	Veh. Lleugers		Veh. Pesants		Veh. Lleugers		Veh. Pesants	
Punt	Ubicació	Sentit			Veh.	%	Veh.	%	Període	%	Període	%
1	Camí de Llor	Passeig de les Mimoses	1	4.992	4.831	96,76%	154	3,08%	08:00 - 09:00	13,63%	08:00 - 09:00	14,94 %
2	BV 2002	Entrada	1	9.430	8.687	92,12%	743	7,88%	08:00 - 09:00	9,58%	08:00 - 09:00	12,45 %
		Sortida	1	9.346	8.657	92,62%	689,5	7,38%	19:00 - 20:00	8,18%	13:00 - 14:00	9,01%
3	C. Frederic Mompou	Plaça Joan Sanromà	1	6.416	6.015	93,76%	400,5	6,24%	07:00 - 08:00	7,56%	14:00 - 15:00	8,33%
		BV-2002	1	4.784	4.459	93,21%	325	6,79%	18:00 - 19:00	8,78%	13:00 - 14:00	9,77%
4	Ronda de Sant Ramon	Plaça Juan Garcia Nieto	1	7.864	7.864	100%	-	-	19:00 - 20:00	8,16%	-	-
		C. Rosselló	2	6.097	6.097	100%	-	-	08:00 - 09:00	8,26%	-	-
5	Carrer Pablo Picasso	BV-2004	2	6.759	6.759	100%	-	-	08:00 - 09:00	9,02%	-	-
		Antoni Gaudí	1	6.588	6.588	100%	-	-	18:00 - 19:00	8,93%	-	-
6	Carrer Lluís Pascual	Carrer Montclar	1	6.650	6.304	94,80%	346	5,20%	19:00 - 20:00	7,59%	19:00 - 20:00	7,09%
7	Avinguda Marià Girona	Carrer Hospital	1	4.978	4.475	89,90%	503	10,10 %	07:00 - 08:00	12,23%	08:00 - 09:00	8,54%
		Carrer J. Torras i Bages	1	7.083	6.492	91,66%	591	8,34%	18:00 - 19:00	9,74%	12:00 - 13:00	8,40%
8	Carrer Bonaventura Calopa	Plaça de Can Terrelló	1	6.968	6.379	91,55%	589	8,45%	18:00 - 19:00	10,42%	17:00 - 18:00	9,00%
		Carrer Mossèn Pere Tarrés	1	2.306	2.079	90,16%	277	9,84%	18:00 - 19:00	10,77%	09:00 - 10:00	10,57 %
9	Ctra. Santa Creu de Calafell	Carrer Mossèn Pere Tarrés	2	11.242	11.242	100%	-	-	13:00 - 14:00	7,80%	-	-
		Sant Joan Bosco	2	16.861	16.861	100%	-	-	18:00 - 19:00	7,05%	-	-
10	Carrer Jaume Balmes	C. Enric Granados	1	3.818	3.578	93,73%	239,5	6,27%	07:00 - 08:00	10,40%	11:00 - 12:00	8,97%
		C. Mossèn Antoni Solana	1	2.596	2.424	93,36%	172,5	6,64%	18:00 - 19:00	9,47%	12:00 - 13:00	10,98 %
11	Avda. Onze de Setembre	Isaac Albèniz	1	5.012	4.655	92,88%	357	7,12%	18:00 - 19:00	7,86%	09:00 - 10:00	8,86%
		Ronda Sant Ramon	1	2.855	2.633	92,21%	222,5	7,79%	08:00 - 09:00	7,36%	12:00 - 13:00	11,06 %
12	Ronda de Sant Ramon	Carrer Cerdanya	2	8.927	8.927	100%	-	-	08:00 - 09:00	9,63%	-	-
		Avda. General Prim	2	8.504	8.504	100%	-	-	18:00 - 19:00	8,92%	-	-
13	Ctra, de Santa Creu de Calafell	C. Riera del Fonollar	1	7.320	6.725	91,87%	595	8,13%	18:00 - 19:00	7,48%	12:00 - 13:00	9,11%
		Carrer de la Riera Roja	1	5.905	5.310	89,92%	595	10,08 %	08:00 - 09:00	7,31%	12:00 - 13:00	11,15 %
14	Carrer dels Feixars	Centre Comercial	2	6.272	6.272	100%	-	-	18:00 - 19:00	9,01%	-	-

Resum dels resultats vinculats a la campanya d'aforaments automàtics realitzats amb motiu de l'elaboració del PMU de Sant Boi de Llobregat.

Font: elaboració pròpia

4.4.2.3 Velocitats registrades

La campanya d'aforaments automàtics també ha inclòs l'anàlisi de les velocitats mitjanes dels vehicles en el moment de pas per les estacions d'aforament amb capacitat per registrar les velocitats.

En termes generals, si bé en alguns eixos de la ciutat pot existir la percepció per part de la ciutadania de que els vehicles circulen a velocitats elevades, cal ressenyar que no s'ha detectat cap carrer on les velocitats siguin excessivament elevades:

- En els punts d'aforament situats a zones d'eixample residencial (punt 1 i 3) i al centre urbà amb predomini de carrers estrets (punt 6 i 10), es registra que la majoria dels vehicles circulen a velocitat reduïda (Entre 20 i 40 km/h).
- Les zones d'entrada i sortida vinculades als eixos interurbans que envolten el municipi (punts 2 i 7) presenten velocitats més elevades, amb un predomini de vehicles que circulen entre els 40 i els 60 km/hora.
- Finalment, en el punt d'aforament número 13 es registren les majors velocitats, i el percentatge més gran es correspon a l'interval de 40 a 50 km/h.

Aforament automàtic		ID	% Vehicles segons intervals de velocitat (km/h)								
Punt	Sentit		De 0 a 19	De 20 a 30	De 30 a 39	De 40 a 50	De 50 a 60	De 60 a 70	De 70 a 80	De 80 a 90	Més de 90
1	Passeig de les Mimoses	5.024	12,80%	43,35%	36,94%	6,33%	0,54%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%
2	Entrada BV-2002	9.259	0,35%	2,68%	22,48%	50,64%	20,71%	2,78%	0,32%	0,04%	0,00%
	Sortida BV-2002	9.121	0,00%	0,16%	4,24%	43,48%	45,12%	6,32%	0,56%	0,09%	0,03%
3	Plaça Joan Sanromà	6.302	5,35%	24,53%	47,06%	19,85%	2,86%	0,30%	0,05%	0,00%	0,00%
	BV-2002	4.683	1,92%	16,08%	48,02%	28,89%	4,63%	0,38%	0,06%	0,00%	0,00%
6	Carrer Montclar	6.388	23,50%	42,25%	30,62%	3,04%	0,58%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%
7	Carrer Hospital	4.643	0,86%	9,97%	44,48%	35,71%	7,58%	1,40%	0,00%	0,00%	0,00%
	Carrer J. Torras i Bages	6.702	0,61%	6,77%	37,35%	39,90%	13,50%	1,69%	0,18%	0,00%	0,00%
10	Carrer Enric Granados	3.618	3,26%	29,77%	49,53%	14,68%	2,35%	0,30%	0,11%	0,00%	0,00%
	C. Mossèn Antoni Solana	2539	8,59%	47,42%	37,89%	5,36%	0,75%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
11	Isaac Albèniz	4.878	1,70%	31,84%	58,32%	7,77%	0,35%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ronda Sant Ramon	2.795	0,64%	16,82%	54,06%	24,62%	3,58%	0,29%	0,00%	0,00%	0,00%
13	C. Riera del Fonollar	7.197	3,56%	10,52%	15,56%	30,57%	25,02%	11,41%	2,45%	0,79%	0,13%
	Carrer de la Riera Roja	5.815	0,05%	2,39%	15,44%	36,37%	32,24%	10,58%	2,42%	0,50%	0,00%

Distribució percentil de velocitats en els diferents punts d'aforament.

Font: elaboració pròpia a partir dels resultats obtinguts pels aforaments automàtics

4.4.3 Resultats de la campanya d'aforaments manuals realitzada el 2012

4.4.3.1 Disseny, data de realització i ubicació dels aforaments manuals

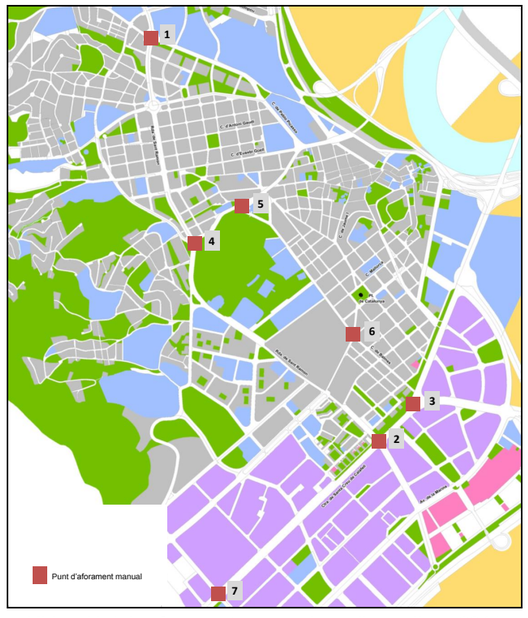
S'ha realitzat un anàlisi de detall a les principals cruïlles i rotondes de la ciutat mitjançant comptatges manuals i direccionals, amb l'objectiu de caracteritzar els principals moviments que es realitzen, mesurant les intensitats de cada flux per detectar possibles disfuncions associades a la manca de capacitat.

Els aforaments s'ha dut a terme l' 1 de desembre de 2011 coincidint amb les hores puntes del matí i de la tarda: de 7.00 a 9.00h del matí i de 18.00 a 20.00h de la tarda. La seva ubicació ha estat consensuada i validada conjuntament amb la Direcció de l'Estudi.

Aforament	Ubicació de l'aforament manual	Factor d'hora punta registrat
1	Rotonda entre la Ronda Sant Ramón i el carrer Picasso	18:00 -19:00 hores
2	Rotonda entre la Ronda Sant Ramón i la carretera de la Santa Creu de Calafell	08:00 – 09:00 hores
3	Rotonda entre la carretera del Prat Llobregat i la carretera de la Santa Creu de Calafell	07:00 – 08:00 hores
4	Rotonda entre la Ronda Sant Ramón i el carrer de la Riera Basté	18:00 – 19:00 hores
5	Cruïlla entre el carrer Lluís Pascual Roca i el carrer de la Riera Basté	18:00 – 19:00 hores
6	Cruïlla entre el carrer Jaume Balmes i l'avinguda 11 de Setembre	08:00 – 09:00 hores
7	Rotonda entre el carrer Mare de Déu de Núria i la carretera de la Santa Creu de Calafell	18:00 – 19:00 hores

Ubicació dels punts d'aforament manual i factor d'hora punta registrat.

Font: elaboració pròpia



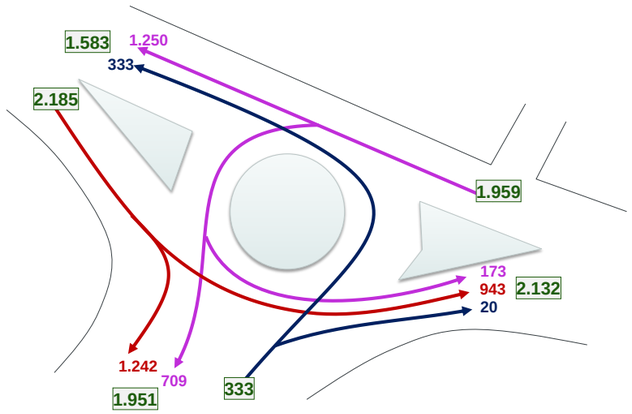
Ubicació dels aforaments manuals realitzats l'any 2011

Font: elaboració pròpia

4.4.3.2 Principals resultats

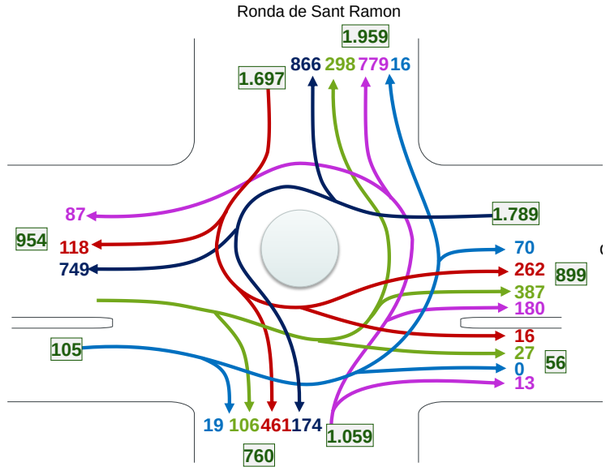
En termes generals, no s'han detectat problemàtiques associades a la manca de capacitat de les cruïlles analitzades, si bé cal ressenyar que en alguns casos es fa necessària la regulació semafòrica (com ara ja succeeix a la Plaça Europa). Cal destacar:

- En la franja horària de matí, la Plaça Europa (punt 3) és on s'han registrat més vehicles, amb una intensitat total superior als 2.300 veh./hora, conseqüència de que es tracta d'un dels principals punts d'accés a la ciutat des de l'exterior.



Distribució dels desplaçaments segons moviment a la Plaça Europa
Font: elaboració pròpia

- En la franja horària de tarda el punt que registra més vehicles és el 2, situat a la Plaça Llobregat (Carretera de Santa Creu de Calafell) i des d'on s'accedeix a la Ronda Sant Ramón.



Distribució dels desplaçaments segons moviment a la Plaça Llobregat
Font: elaboració pròpia

- Els punts de control 5 i 6, situats al nucli residencial de la ciutat, són els que registren menys desplaçaments dels punts analitzats. Així, al punt 5 s'han aforat uns 1.050 veh./hora, mentre que al punt 6 uns 850 veh./hora.
- La resta de punts presenten valors que oscil·len entre els 1.200 i els 1.400 veh./hora.

A l'Annex s'adjunten tots els resultats detallats de la campanya d'aforaments manuals i direccionals.

4.5 Demanda d'aparcament

Actualment l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat té com a un dels seus objectius millorar el sistema de quantificació de la demanda d'aparcament, ja que s'ha detectat que les dades disponibles són insuficients.

Tanmateix, per poder tenir un ordre de magnitud a nivell de demanda, dintre del present Estudi s'ha fet una petita mostra d'avaluació dels nivells de demanda mitjançant uns treballs de rotació que s'exposen a continuació.

A més a més, en fases posteriors del Pla, s'assenyala la necessitat de crear un registre de vehicles per zona que permeti realitzar una estimació de la demanda d'aparcament residencial en cada àmbit de la ciutat.

4.5.1 Estudi de rotació i d'ocupació de l'estacionament

4.5.1.1 Definició de l'àmbit d'estudi

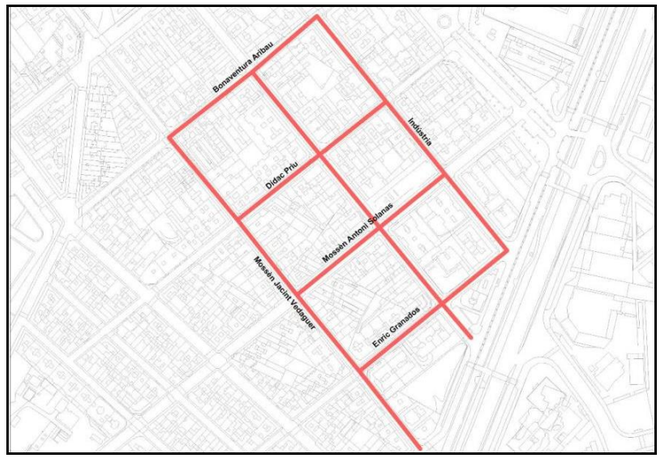
D'acord amb les indicacions de la Direcció de l'Estudi s'ha realitzat un estudi de rotació i d'ocupació de l'aparcament en l'àmbit situat entre els carrers de Bonaventura Calopa, Indústria, Jacint Verdaguer i la Ctra. de Santa Creu de Calafell.

L'estudi s'ha dut a terme el dimecres 28 de març de 2012, de 06:30 a 22:30 hores (16 hores), i ha tingut un doble objectiu:

- Avaluar els nivells d'ocupació de l'oferta d'aparcament disponible en superfície segons tipologia (reserves de càrrega i descàrrega, discapacitats, estacionament regulat, etc.)
- Avaluar els nivells de rotació (cada 30 minuts) de l'aparcament, mitjançant el contrast entre el volum de vehicles que estacionen en una jornada tipus a cada plaça.

En total s'han analitzat **440 places** classificades segons:

- 89% de places sense regulació
- 1% de places per a discapacitats
- 2% de places reservades
- 2% de places amb regulació de zona blava
- 5% de places de càrrega i descàrrega

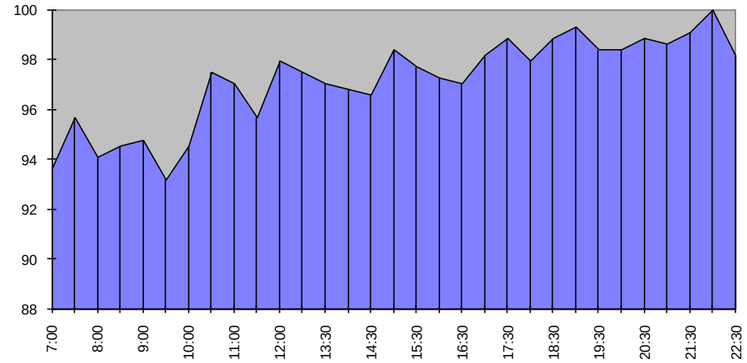


Carrers analitzats en l'estudi de rotació i d'ocupació de l'aparcament
Font: elaboració pròpia

4.5.1.2 Principals resultats

L'àmbit d'estudi presenta un teixit residencial amb predomini de locals comercials en planta baixa, destacant que:

- Els valors d'ocupació han estat propers al 100% al llarg de tota la jornada analitzada, amb mínims registrats de 07:00 a 10:00 (moment en que els residents es desplacen des de la llar cap als llocs de treball, d'estudi, etc.), i màxims en horari nocturn (amb la tornada a la llar dels residents).

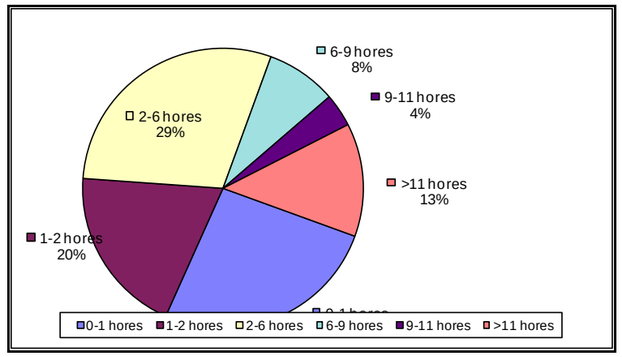


Distribució de l'ocupació segons franja horària
Font: elaboració pròpia

- L'índex de rotació (nombre mitjà de vehicles per plaça d'estacionament observat durant el període d'anàlisi), ha estat de 2,92 vehicles/plaça. Es tracta d'un indicador baix, si bé cal ressenyar que més del 20% dels vehicles registrats va tenir una permanència superior a les 8 hores (probablement com a conseqüència de l'existència de molts vehicles de residents que no efectuen cap moviment en una jornada tipus).

  En aquest sentit, l'índex de rotació dinàmica (que relaciona el nombre de vehicles per plaça d'estacionament, considerant únicament aquelles places que tenen almenys un canvi de vehicle durant el període analitzat), resulta molt més elevat i es situa en 3,96 vehicles/plaça en un dia tipus.

- Es tracta d'un valor de rotació elevat que pot resultar força interessant si es valora la possibilitat d'implantar sistemes de regulació de l'aparcament. A més a més, aquest es veu reforçat pel fet de que prop del 45% dels vehicles registrats van estacionar durant un període inferior a les 2 hores.



Permanència dels vehicles estacionats
Font: elaboració pròpia

A l'annex es descriu de forma ampliada tots els resultats obtinguts a partir de l'estudi de rotació i d'ocupació de l'aparcament realitzat.

5 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

5.1 Seguretat Viària

Es pren com a referència les dades disponibles del Pla Local de Seguretat Viària del municipi, presentat amb data de novembre de 2009.

Dades bàsiques

En primer lloc, cal acotar l'accidentalitat en zona urbana. Es consideren accidents de trànsit en zona urbana aquells que han tingut lloc en l'entramat urbà o en travessies, i es consideren víctimes d'aquests accidents aquelles persones que consten en el registre d'accidents com persones implicades amb lesions lleus, greus o mortes.

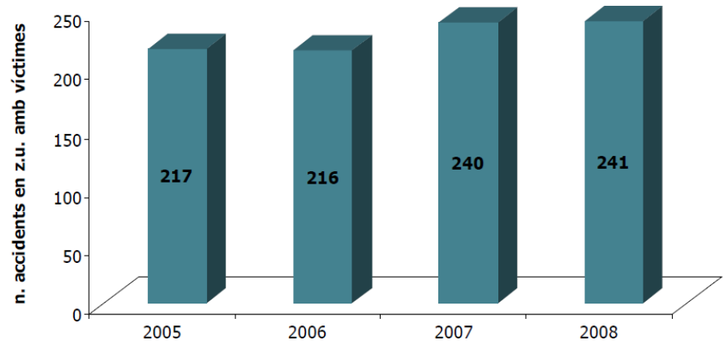
Cal tenir present que la utilització de les dades d'accidents en general és sempre compromesa, perquè sovint en accidents sense víctimes no intervé cap autoritat policial i, per tant, no queden registrats en les bases de dades.

D'acord amb les dades disponibles obtingudes del Pla Local de Seguretat Viària del municipi, les xifres que varen caracteritzar la sinistralitat de Sant Boi de Llobregat durant l'any 2008 es mostren en la taula següent:

La sinistralitat a Sant Boi de Llobregat (2008)

- 241 sinistres amb víctimes en zona urbana (augment del 11,6% respecte de 2006)
- 265 ferits lleus, 45 ferits greus i 2 morts.
- 3,0 accidents amb ferits/1.000 habitants.
- Dels mitjans de locomoció implicats entre 2006 i 2008, el 13% eren vianants, el 23% vehicles de 2 rodes i el 57% vehicles turisme.
- El 24,9% dels accidents del període són col·lisions de vehicles frontolaterals.
- El 53% dels sinistres tenen lloc en interseccions.

Dades bàsiques de la sinistralitat a Sant Boi de Llobregat (any 2008)
Font: PLSV



Nombre d'accidents amb víctimes. Període 2005 - 2008
Font. PLSV

El nombre d'accidents amb víctimes a Sant Boi de Llobregat va augmentar un 11,6% per al període de 2006 a 2008, si bé l'augment més important es va produir entre 2006 i 2007 (de 216 a 240 accidents amb víctimes) i posteriorment aquest nombre s'ha mantingut constant.

En aquest sentit, el número d'accidents per cada 1.000 habitants ha disminuït durant el període 2008 – 2009, passant dels 2,5 als 2,1. En canvi, durant els anys 2010 i 2011 el número d'accidents ha anat en augment fins assolir al 2011 la mateixa proporció del 2008 amb 2,5 accidents/1.000 hab.

Si es compara la xifra amb el conjunt de Catalunya, es pot comprovar que la sinistralitat de Sant Boi de Llobregat (3,0 accidents amb víctimes/1.000 habitants) és elevada, ja que la mitjana catalana es situa en els 2,2 accidents per cada 1.000 habitants.

Característiques dels accidents

El tipus d'accident més comú van ser les col·lisions frontolaterals entre vehicles amb prop del 25% del total de sinistres. Aquest accident és molt comú en l'àmbit urbà degut a l'existència d'interseccions que propicien situacions de risc. Aquestes xifres reflecteixen una situació general de visibilitat insuficient en interseccions, una manca de respecte de les prioritats o bé un excés de velocitat.

El segon tipus d'accident més comú són els atropellaments, que representen el 23,1%. Aquest aspecte és especialment preocupant per les raons evidents de la fragilitat de les víctimes i la severitat de les lesions que aquestes solen patir.

Tipus d'accident	Sant Boi de Llobregat (%)	Catalunya (%)
Col·lisió de vehicles en marxa: frontal	1,4	2,1
Col·lisió de vehicles en marxa: frontolateral	24,9	29,3
Col·lisió de vehicles en marxa: lateral	4,5	13,6
Col·lisió de vehicles en marxa: per darrere	8,3	19,2
Col·lisió contra obstacle	4,0	2,9
Sortida de via	2,4	5,5
Atropellament	23,1	16,7
Caiguda	4,3	3,9
Altres	27,0	6,6

Tipus d'accident de trànsit amb víctimes. Període 2008 – 2009.
Font: PLSV

Mitjans de locomoció

Cal destacar que el tipus d'accident més comú al municipi són aquells en els quals estan implicats vehicles de dues rodes, amb el 27,5% del total, seguits dels que impliquen a vianants i turismes (17,08%).

	Vianant	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turisme	Furgoneta	Camió <= 3.500 kg	Camió > 3.500 kg	Autobús	Altres	Total
Només 1 mitjà de locomoció implicat											
Total	**0,00**	**0,83**	**3,75**	**3,33**	**2,92**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,42**	**11,25**
2 mitjans de locomoció implicats											
Bicicleta	0,00	0,00									
Ciclomotor	0,42	0,00	0,00								
Motocicleta	0,00	0,42	0,42	0,00							
Turisme	17,08	2,50	11,67	12,50	24,17						
Furgoneta	1,67	0,42	0,83	1,67	0,83	0,00					
Camió <= 3.500 kg	0,42	0,00	0,42	0,00	0,83	0,00	0,00				
Camió > 3.500 kg	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Autobús	2,08	0,00	0,42	0,00	0,83	0,00	0,00	0,00	0,00		
Altres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Total	**21,67**	**3,34**	**13,76**	**14,17**	**27,49**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**21,67**	**80,42**
Més de 2 mitjans de locomoció implicats											
Total											**8,33**
Total											**100,0**

Matriu de mitjans de locomoció implicats, 2008 (en %)
Font: PLSV

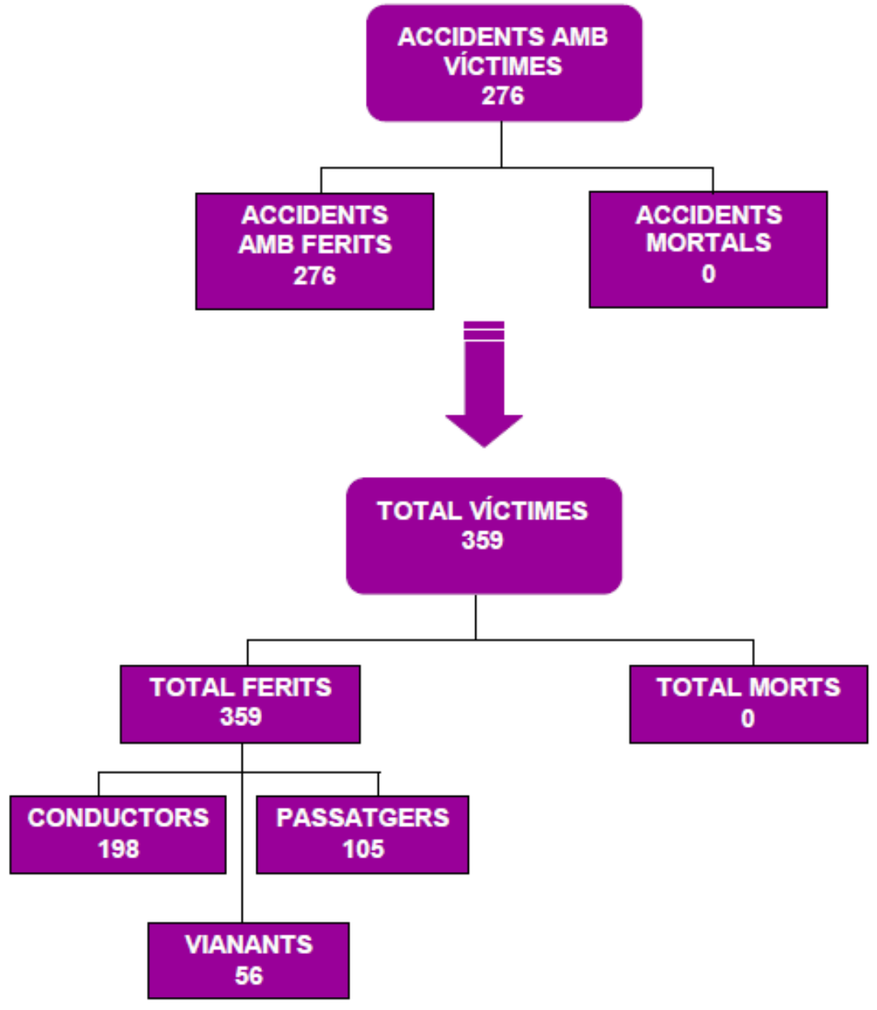
Propostes recomanacions del Pla Local de Seguretat Viària

El Pla Local de Seguretat Viària estableix 4 tipus d'actuacions:

- Mesures estratègiques (mesures físiques de gestió):
  - Controls
  - Educació, formació i campanyes preventives
- Mesures vinculades a millorar la seguretat a les rotondes urbanes
- Mesures vinculades a la seguretat a l'entorn escolar
  - CEIP Josep Maria Ciurana
  - Escola Salesiana Mare de Déu i CEIP Antoni Gaudí
  - CEIP – IES Joan Bardina i Llar d'infants Nova Noemí
- Actuacions en trams de concentració d'accidents o amb sensació de perill
  - Aparcament de zona comercial "Alcampo"
  - Travessera C-245 (pk9), rotonda amb el carrer Riera del Fonollar
  - Plaça del Baix Llobregat (rotonda a la travessera C-245, intersecció amb Riera Roja)
  - Plaça d'Europa (rotonda a la travessera C-245, intersecció amb carretera C-31C
  - Plaça de Catalunya
  - Carrer de la Riera del Fonollar, intersecció amb carrer Múrcia
  - Carrer de la Riera Roja, intersecció amb carrer d'Astúries
  - Carrer Lluis Pasqual Roca, entre Riera Basté i Av. pintor Joan Miró
  - Carrer Lluis Pasqual Roca, intersecció Carrer de Mossèn Jacint Verdaguer i Carrer d'Anselm Clavé
  - Zona escolar CEIP Parellada
  - Zona escolar Col·legi Llor i complex esportiu Pau Gasol
  - Ronda de Sant Ramon
  - Carrer de Jaume Balmes

5.1.1 Dades actuals

Segons dades facilitades per la Policia Local per a l'any 2010, al municipi es van produir 276 accidents amb víctimes, xifra que suposa un total de 359 víctimes:



Nombre d'accidents amb víctimes. Any 2010
Font. Direcció del Servei Local de Seguretat. Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Tipologia dels accidents i lesivitat de les víctimes

Prop del 44% de les víctimes són resultat d'accidents amb envesitda frontolateral:

Tipus d'accident	2008	2009	2010
No especificat	72	5	0
Altres (incendi, explosió...)	8	1	3
Atropellament	50	59	58
Caiguda en la via o bolcada	18	24	25
Col·lisió frontal	9	11	13
Encalç	31	38	61
Envestida (frontolateral)	110	132	157
Fregament o col·lisió lateral	25	27	24
Resta de sortides de via		4	3
Sortida de via amb atropellament	2		
Sortida de via amb bolcada	4	1	1
Sortida de via amb xoc o col·lisió		8	
Xoc contra objecte/obstacle	12	13	14
TOTAL	341	323	359

Tipologia d'accidents

Font: Direcció del Servei Local de Seguretat. Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

A nivell de lesivitat no es va registrar cap mort, si bé prop del 80% de les víctimes va requerir d'hospitalització:

Lesivitat	2008	2009	2010
Amb assistència sanitària d'ambulància o SAMU en el lloc de l'accident i sense trasllat a hospital	45	39	47
Hospitalització fins 24h	260	264	282
Rebutja assistència sanitària	12	2	7
Ferit greu: hospitalització superior 24h	22	17	23
Mort (dins 24h posteriors accident)	2	1	0
TOTAL	341	323	359

Lesivitat de les víctimes

Font: Direcció del Servei Local de Seguretat. Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Localització dels accidents

5 carrers concentren el 25% dels accidents esdevinguts durant l'any 2010 a Sant Boi:

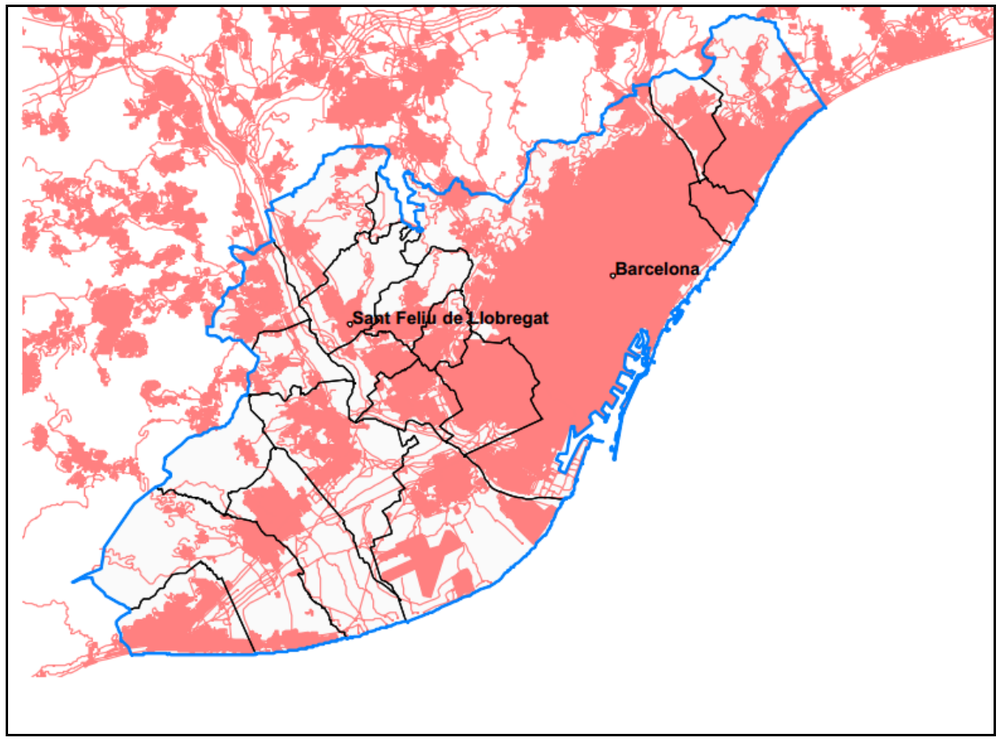
- Carrer Alberedes (33 accidents amb víctimes l'any 2010)
- Ronda de Sant Ramon (28 accidents amb víctimes l'any 2010)
- Carrer d'Eusebi Güell (11 accidents amb víctimes l'any 2010)
- Carrer de la Riera Roja (8 accidents amb víctimes l'any 2010)
- Carrer de la Marina (8 accidents amb víctimes l'any 2010)

5.2 Medi Ambient

5.2.1 Qualitat de l'aire

Aquest apartat fa referència, d'una banda, als nivells d'immissió de contaminants atmosfèrics, concretament als òxids de nitrogen (NO_X) i a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM_{10}) i, d'altra banda, als nivells d'emissió d'aquests contaminants atmosfèrics i de CO_2 (com a principal gas amb efecte hivernacle) associats a la mobilitat del municipi de Sant Boi de Llobregat.

El municipi de Sant Boi de Llobregat es troba inclòs en la Zona de Qualitat de l'Aire (ZQA) 1, denominada Àrea de Barcelona. Es tracta d'una zona caracteritzada principalment per una ocupació gairebé total del sòl tant per edificacions com per tot tipus d'infraestructures i que s'ha definit com aglomeració pel seu elevat nombre d'habitants. Es troba en una plana litoral situada entre mar i muntanya afectada principalment pel règim de brises. D'altra banda, és una zona que generalment presenta nivells alts d'emissions difuses, les quals provenen principalment del trànsit urbà i interurbà i de les activitats domèstiques. En referència al nivells d'immissió cal destacar que la majoria d'estacions estan orientades al trànsit i a les indústries, de manera que no es disposa de valors de fons fiables.

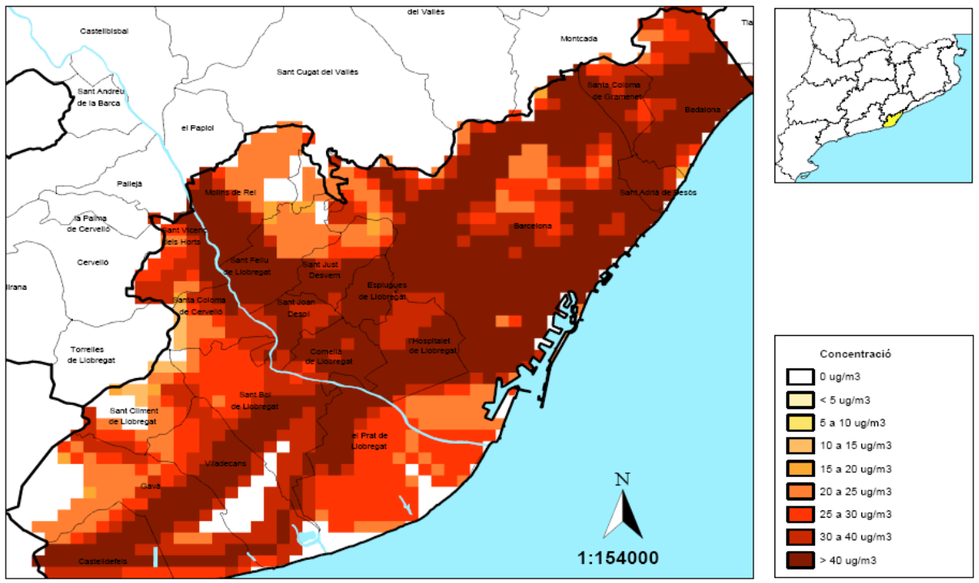


Superfície urbanitzada de la Zona 1 de Qualitat de l'Aire

Font. Generalitat de Catalunya

5.2.2 Immissió de contaminants

Si bé el municipi no forma part de l'àmbit definit pel Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona, es prenen com a referència els valors que aquest estableix a nivells d'immissió de NO_2 i PM_{10} procedents del transport terrestre per a la Zona de Qualitat de l'Aire 1, on es troba ubicat el municipi de Sant Boi de Llobregat.

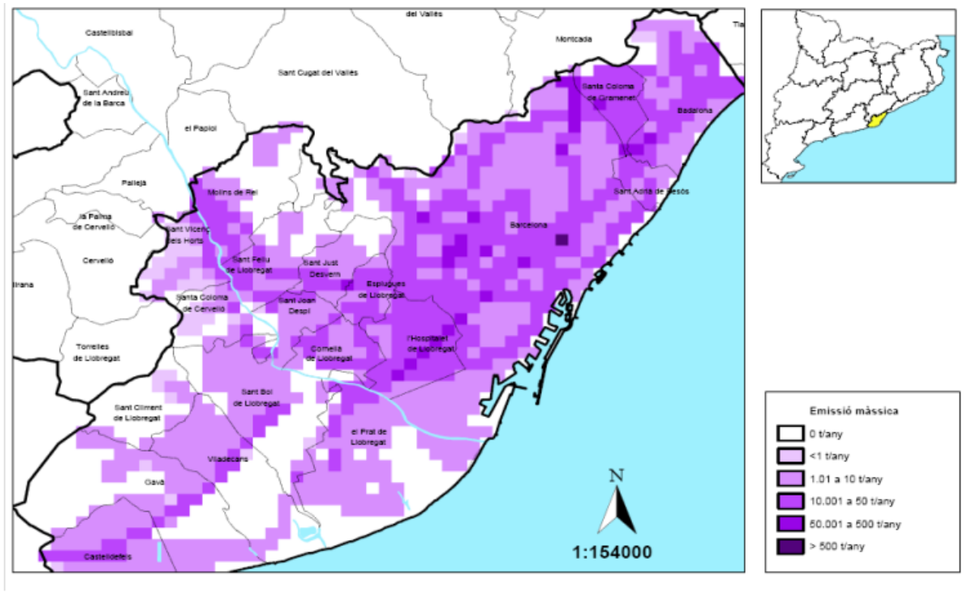


Immissió Transport Terrestre Total Zona 1 NO2 2004

Font. Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona (2007).

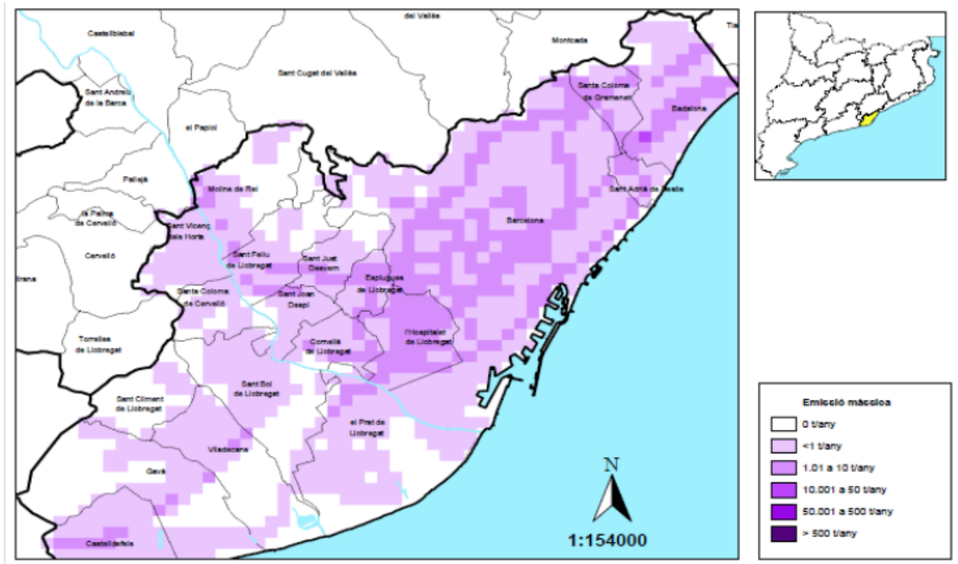
5.2.3 Emissió de contaminants

De la mateixa manera que per als valors d'immissió, es presenten en format gràfic els valors d'emissió corresponents al transport terrestre total de la ZQA 1 per als NO_X i per a les PM_{10}.



Emissió de contaminants

Font: Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona (2007).



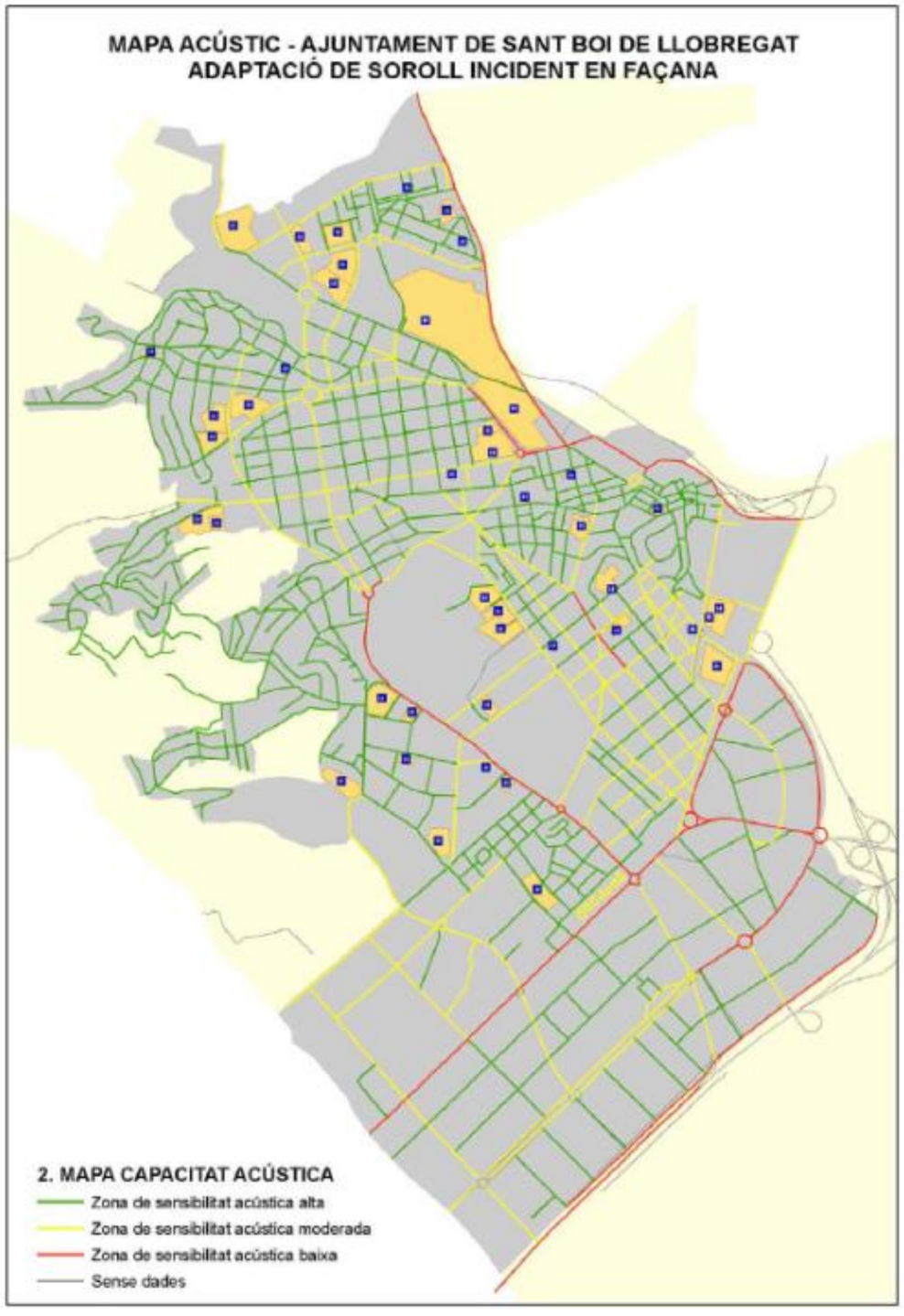
Emissió Transport Terrestre Total Zona 1 PM10 2004

Font: Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona (2007).

5.2.4 Contaminació acústica

El juny de 2007 es va presentar el Pla d'acció per a la prevenció i control de la contaminació acústica. Mapa estratègic de soroll de Sant Boi de Llobregat, i al mateix temps es va presentar una Ordenança sobre el soroll i el mapa de capacitat acústica.

A continuació es detalla l'actual mapa acústic del municipi, on es classifica el viari en funció de la seva capacitat acústica:



Mapa acústic de Sant Boi de Llobregat
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

6 DIAGNOSI TÈCNICA DE LA MOBILITAT

6.1 Diagnosi de la situació actual

En els apartats anterior, s'ha realitzat l'anàlisi de l'oferta de mobilitat actual així com l'anàlisi de la demanda per a cada mode de transport, obtenint de manera implícita la diagnosi del sistema de mobilitat.

A continuació es presenten les conclusions més rellevants extretes d'aquesta diagnosi:

6.1.1 Situació territorial i socioeconòmica

La situació territorial i socioeconòmica respon a:

Punts forts

- En termes de situació territorial, la ciutat compta amb una posició geogràfica privilegiada, propera al nus de mobilitat del Llobregat que li confereix una gran permeabilitat a nivell territorial, i a tan sols 17 km respecte del centre de Barcelona.
- A nivell de relleu, part del nucli residencial s'estén sobre el terreny planer del delta al marge dret del riu Llobregat, fet que és positiu especialment per a la mobilitat no motoritzada ja que evita l'aparició de pendents longitudinals als itineraris.
- A nivell poblacional, aquesta es concentra preferentment en un únic centre residencial, sense que existeixin nuclis poblacionals desagregats. Aquest fet és positiu perquè permet optimitzar l'ús de les xarxes de mobilitat, a l'hora que garanteix l'eficàcia de les millores que s'hi realitzen.
- A nivell econòmic, producte d'una activitat econòmica prou diversificada, Sant Boi de Llobregat presenta una taxa d'autocontenció superior a la d'altres municipis de l'entorn immediat. En termes de mobilitat, aquest aspecte és positiu i contribueix a reduir els desplaçaments de connexió amb altres municipis.

Municipi	Taxa d'autocontenció
Sant Boi de Llobregat	**37,72%**
Cornellà de Llobregat	29,27%
Esplugues de Llobregat	24,24%
Sant Joan Despí	24,25%
Viladecans	31,69%
Castelldefels	36,35%
Gavà	39,97%

Contrast entre l'índex d'autocontenció de Sant Boi de Llobregat i el d'altres municipis propers de la primera corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Font: Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona (Regió Metropolitana de Barcelona

- Quant als centres d'atracció i generació de viatges, el municipi compta amb una diversificada xarxa d'equipaments que s'estenen per tot el nucli residencial, integrant-se totalment a les diferents xarxes de mobilitat i garantint la seva permeabilitat. Alguns exemples són l'Hospital Comarcal, les estacions de ferrocarrils o els jutjats.
- Gràcies a la disponibilitat d'alternatives de transport eficients, Sant Boi de Llobregat presenta un índex de motorització per sota de la mitja, tant en relació amb l'àmbit comarcal com en relació amb el conjunt de Catalunya.

Punts febles

- A nivell de relleu, si bé bona part del nucli residencial s'estén sobre un terreny planer, existeixen alguns àmbits residencials que es situen als vessants de la Serralada Litoral i presenten pendents longitudinals als itineraris de mobilitat. A mode d'exemple, aquest aspecte també es dona en l'entorn immediat del Parc de la Muntanyeta.

- A nivell d'ocupació i atur, com a conseqüència de la crisi econòmica actual, en els darrers anys s'han incrementat les taxes d'atur a tots els sectors d'ocupació. Això repercuteix de forma negativa sobre el sistema de mobilitat, i en particular sobre l'ús del transport públic, ja que redueix el seu potencial i la seva capacitat de creixement.

- Quant a l'estructura d'edats de la població del municipi, Sant Boi presenta una població amb tendència cap a l'envelliment, amb una proporció d'habitants amb edat superior als 65 anys per sobre de la mitjana comarcal però per sota de la mitjana catalana. En termes de mobilitat, aquest aspecte esdevé una debilitat del sistema de mobilitat que caldrà que sigui corregida amb la realització de millores en matèria d'accessibilitat física als carrers i al transport, en el sistema de comunicació i de senyalització, etc.

Any	Àmbit	De 0 a 14 anys	De 15 a 64 anys	De 65 anys i més
2011	Sant Boi Ll.	16,5%	67,1%	16,3%
	Baix Llobregat	18,6%	66,9%	14,9%
	Catalunya	16,6%	66,2%	17,6%

Comparativa entre la població de Sant Boi, Baix Llobregat i Catalunya per edats (any 2011)
Font: elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat

6.1.2 Mobilitat global

L'estat general de la mobilitat global a Sant Boi de Llobregat ve definit per les següents característiques:

- Els residents de Sant Boi de Llobregat realitzen un total de 292.344 desplaçaments/dia. El 72,9% són interns al municipi, el 24,9% són de connexió i el 2,2% són externs.

Mobilitat interna

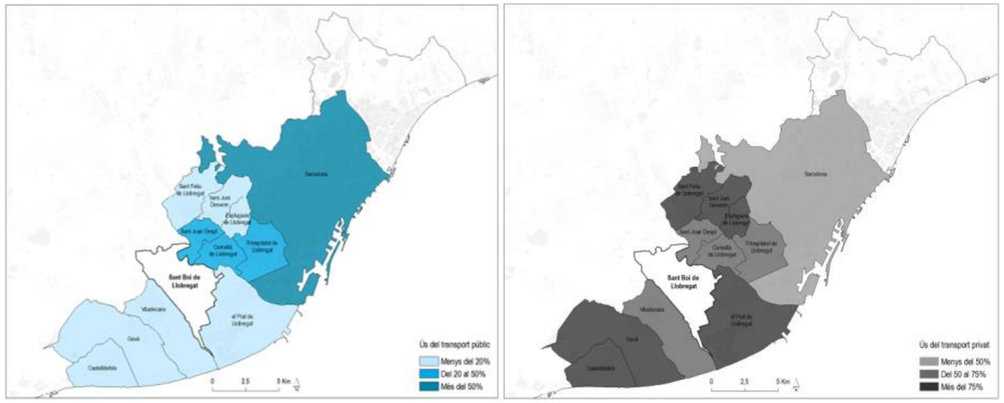
- El 79,5% dels desplaçaments interns es realitzen en modes no motoritzats (a peu i en bici).

- En termes absoluts, la zona amb una major mobilitat interna correspon al barri de Marianao. La major part dels fluxos interns al municipi tenen com a origen i/o destinació en aquesta zona (43.017 desplaçaments, suposant el 20,3% del total). Això s'explica perquè aquest àmbit del municipi concentra gairebé el 39% de la població resident.

Mobilitat de connexió

- El 62,4% dels desplaçaments de connexió s'efectuen en vehicle privat i un 35,2% en transport públic. Existeix un comportament diferenciat entre el mode dels desplaçaments segons tinguin com a destinació l'àmbit del Baix Llobregat Sud o bé l'àmbit del Barcelonès i el seu entorn immediat.

  Això es deu, entre d'altres motius, a la competitivitat dels serveis de transport públic, a la disponibilitat d'aparcament lliure en destinació, etc.



Mobilitat de connexió. Us del transport públic
Font: elaboració pròpia

- Les principals relacions es produeixen amb Barcelona (28,6% de la mobilitat generada), L'Hospitalet de Llobregat (10,6%) i Viladecans (9,6%). Cal destacar també que el 33,7% de la mobilitat generada i atreta es relaciona amb el Baix Llobregat Nord.

- No s'ha disposat de dades actuals vinculades a la mobilitat dels residents de Barcelona en relació amb Sant Boi de Llobregat.

  A continuació s'adjunta una taula que resumeix els desplaçaments segons el tipus de mobilitat i els diferents mitjans de transport per a l'escenari actual (2011).

ESCENARI ACTUAL 2011								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	36.244	17,00%	169.495	79,50%	7.462	3,50%	**213.201**	**72,92%**
Connexió	45.417	62,40%	1.747	2,40%	25.620	35,20%	**72.784**	**24,89%**
Externs	1.857	29,20%	3.758	59,10%	738	11,60%	**6.358**	**2,17%**
Total	**83.518**	**28,6%**	**174.999**	**59,9%**	**33.820**	**11,57%**	**292.344**	**100,00%**

Resum de la mobilitat a l'escenari actual. Any 2011
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

6.1.3 Mobilitat a peu

L'estat general de la mobilitat a peu a Sant Boi de Llobregat ve definit per les següents característiques:

Punts forts

- Sant Boi de Llobregat presenta un centre urbà força compacte, aspecte positiu i que afavoreix els desplaçaments a peu a nivell intern.

- En els darrers anys s'han dut a terme importants projectes de pacificació del viari, especialment pel que fa al nucli antic de la ciutat i als eixamples de Vinyets i Marianao.




Alguns exemples de carrers pacificats

Font: elaboració pròpia

- Sant Boi de Llobregat és una ciutat implicada en el foment de l'accessibilitat física i l'eliminació de barreres arquitectòniques. Prova d'això és que l'any 2007 va rebre la "bandera de pobles i ciutats per a tothom".
- En la línia de l'argument anterior, Sant Boi presenta un bon disseny de l'espai públic, especialment pel que fa als darrers projectes urbanístics desenvolupats. Els itineraris per a vianants es caracteritzen per presentar amplades de pas prou àmplies per garantir el pas, amb els elements de mobiliari urbà situats a la franja exterior, incorporant nombrosos elements de senyalització vertical i horitzontal, etc.




Alguns exemples de bon disseny de l'espai públic

Font: elaboració pròpia

- La Xarxa Principal de Vianants té un 56% dels metres lineals de voreres amb amplades de pas superiors a 1,80 metres.




Alguns exemples de voreres amb amplades de pas superiors a 1,80 metres

Font: elaboració propia

- El 77% de la Xarxa Principal de Vianants té pendents longitudinals inferiors al 6%.
- El 71% dels guals per a vianants de la Xarxa Principal presenten un disseny adaptat.




Alguns exemples de guals per a vianants amb disseny adaptat

Font: elaboració pròpia

- Prop del 80% dels desplaçaments interns de residents i no residents es realitzen a peu. Aquest valor és força similar al d'altres municipis de l'entorn, amb unes característiques similars a les de Sant Boi de Llobregat.

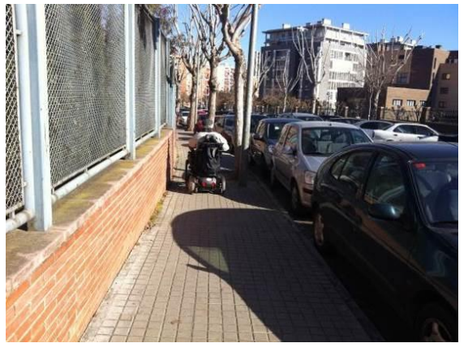
Municipi	Mode a peu
Sant Boi de Llobregat	79,50%
El Prat de Llobregat	81,00%
Sant Feliu de Llobregat	80,70%
Viladecans	81,10%

Comparativa de repartiment modal a nivell intern segons mode a peu. Any 2011

Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Punts febles

- Prop del 44% de les voreres de la xarxa principal per a vianants té una amplada útil de pas inferior a 1,80 metres.
- També hi ha altres voreres que si bé tenen una amplada útil superior a l'1,80 metres, donada la elevada demanda de desplaçaments a peu, no donen un bon servei al vianant, reduint la comoditat del desplaçament. Un exemple és el carrer Lluís Pasqual Roca.







Alguns exemples de voreres amb amplada útil de pas inferior a 1,80 metres i/o bé amb un ample de pas insuficient en termes de nivell de servei

Font: elaboració pròpia

- Problemàtiques d'accessibilitat amb caràcter puntual a voreres de la xarxa principal per a vianants, ocasionades per paviments en mal estat, elements de mobiliari mal ubicats i/o amb disseny millorable, pendents transversals, etc.

- Accessibilitat millorable en alguns carrers amb pendents elevats, tal i com succeeix als barris de Centre i Vinyets – Molí Vell. Si bé en aquests tipus trams aconseguir una millora de l'accessibilitat resulta complicada, es poden implantar mesures que ajudin als desplaçaments a peu (com ara la instal·lació de baranes amb passamans).

- En alguns carrers del nucli residencial, els vehicles ocupen en l'estacionament part de l'espai de les voreres. Alguns exemples els trobem als carrers Rubió i Ors, Rosselló, Joan Bardina, Av. Torre de la Vila, o Dr. Ignasi Barraquer.

- Absència de 170 guals per a vianants vinculats a la xarxa principal de vianants. Aquest aspecte suposa una debilitat pel que fa als sistema de mobilitat a peu, ja que es generen petites fractures als itineraris a peu.

  A més a més, en alguns punts es detecta una manca de passos de vianants.




Detall d'inexistència puntual de gual per a vianants al carrer de Baldiri Aleu

Font: elaboració pròpia

- Fora de la Xarxa Principal per a Vianants, existeix una tipologia de carrers força heterogenis. En alguns casos, aquests presenten voreres estretes (preferentment al casc antic), o bé envaïdes per mobiliari urbà (Marianao, Camps Blancs).






Exemple de carrers fora de la xarxa principal per a vianants amb voreres estretes, elements de mobiliari que envaeixen les voreres, etc.

Font: elaboració pròpia

- En alguns trams de carrer, els passos per a vianants estan allunyats de la trajectòria natural de creuament, fet que pot ocasionar creuaments per llocs indeguts, amb el corresponent increment de la inseguretat.




Passos per a vianants allunyats de la trajectòria natural

Font: elaboració pròpia

- En algunes cruïlles hi ha sensació d'inseguretat com a conseqüència de que el temps de creuament és elevat i la regulació semafòrica (en cas d'existir) és insuficient.

  Alguns exemples es donen a la carretera de Santa Creu de Calafell, en les cruïlles més properes al municipi de Viladecans, al carrer 3 d'Abril en la seva confluència amb Sant Joan

Bosco, o a la Plaça del Llobregat, on el temps habilitat per al creuament dels vianants des del polígon industrial fins al barri de Casablanca és insuficient.



Detall de cruïlla a 3 temps a la Carretera de Santa Creu de Calafell

Font: elaboració pròpia



Detall de cruïlla amb temps de creuament elevat a la Ronda de Sant Ramon

Font: elaboració pròpia

- En algunes ocasions, els vehicles estan estacionats molt propers als creuaments, reduint la visibilitat als passos. Aquest fet també pot ser conseqüència de l'existència d'arbrat o d'elements de mobiliari urbà.

  Alguns exemples es troben en algunes cruïlles del carrer Frederic Mompou (com ara amb Ventura Gassol), al carrer Llevant en sentit Maria Girona (on la vegetació provoca manca de visibilitat), a la cruïlla entre el carrer 3 d'abril i Sant Joan Bosco, o en la cruïlla entre els carrers Girona i Joaquim Auger.





Alguns exemples de vehicles estacionats propers al pas de vianants i que redueixen la visibilitat

Font: elaboració pròpia

- Necessitat de crear nous camins escolars que garanteixin la seguretat i l'accessibilitat en els itineraris d'accés als centres educatius. A mode d'exemple, en l'àmbit dels carrers Lluis Companys i Camí de Llor, caldria augmentar la seguretat dels itineraris escolars (reduint la velocitat de pas dels vehicles, regulant l'estacionament, etc.).

- Necessitat de sensibilitzar a la ciutadania dels beneficis i avantatges de la mobilitat a peu.

- Algunes infraestructures de transport poden ocasionar petites discontinuïtats als itineraris per a vianants existents. A mode d'exemple, alguns punts de la Ctra. de Santa Creu de Calafell confereixen poca permeabilitat als itineraris de connexió entre banda i banda.





Trams de la Ctra. de Sta. Creu de Calafell que poden generar petites discontinuïtats als itineraris per a vianants

Font: elaboració pròpia

6.1.4 Mobilitat en bicicleta

L'estat general de la mobilitat en bicicleta a Sant Boi de Llobregat ve definit per les següents característiques:

Punts forts

- Sant Boi de Llobregat presenta un centre urbà força compacte, especialment als eixamples de Centre, Vinyets i Marianao, que pot afavorir els desplaçaments en bicicleta a nivell intern.
- El nucli residencial de Sant Boi de Llobregat presenta un predomini de pendents baixos o inexistents.
- Des del punt de vista territorial, aquest i l'anterior aspecte representen una gran potencialitat que pot afavorir a la consolidació de la xarxa per a bicicletes.
- En els darrers anys s'han dut a terme importants projectes de pacificació del viari, especialment pel que fa al nucli antic de la ciutat i als eixamples de Vinyets i Marianao. En alguns d'aquests carrers s'incorpora senyalització vertical de regulació de la velocitat a 30 Km/hora i amb senyals d'indicació de via ciclable.



Detall de la senyalització existent vinculada a espais pacificats

Font: elaboració pròpia

- En els darrers anys s'han dut a terme ampliacions de la xarxa existent. Aquestes ampliacions cada vegada s'associen més als desenvolupaments urbanístics i/o bé a projectes de reurbanització de carrers.

  A mode d'exemple, de l'aplicació del Decret 344/2006, d'Avaluació dels Estudis de Mobilitat Generada, en resulta la obligatorietat d'incorporar al planejament la definició de les xarxes per a bicicletes.



Nou carril bici associat a un recent desenvolupament urbanístic
Font: elaboració pròpia

- Existeix la oportunitat de realitzar intercanvi modal entre la bicicleta i altres modes, especialment amb FGC.



Estacionament de bicibox situat al davant de l'estació de FGC Sant Boi i que permet l'intercanvi entre modes
Font: elaboració pròpia

- La xarxa actual d'aparcaments per a bicicletes existent a la via pública està distribuïda per tot el municipi i té una capacitat d'unes 260 places. Considerant la demanda actual, la seva localització territorial és bona, i el 75% dels principals equipaments de la ciutat disposen almenys d'un aparcament per a bicicletes en un radi inferior a 100 metres.

- Existeix la possibilitat de realitzar desplaçaments a nivell interurbà a través del sender pedalable existent a la llera del riu Llobregat.

- Existència d'un teixit social proactiu envers l'ús de la bicicleta. La ciutat compta amb una cultura ciclista molt arrelada, si bé en l'actualitat aquest fet es tradueix en l'ús de la bicicleta per motius d'oci i no pas per motius ocupacionals o personals.

- Existeix la voluntat per part de l'Administració local de continuar treballant en l'ampliació de la xarxa per a bicicletes. Prova d'això és la redacció d'estudis per a tal efecte.

Punts febles

- En alguns casos, la connexió amb alguns nuclis residencials es realitza per carrers amb pendents longitudinals superiors al 5% (màxim recomanat per la legislació alhora de planificar les vies ciclables), aspecte que pot desincentivar a l'ús de la bicicleta.

- Alguns equipaments no disposen de connexió directa amb la xarxa actual per a bicicletes (com ara el cas de l'estació de FGC de Sant Boi).

- L'amplada de les vies ciclistes, especialment en calçada, no compleixen en alguns casos amb les recomanacions del Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya editat per la Generalitat de Catalunya (DPTOP). A mode d'exemple, aquest és el cas del carril bici segregat existent a la Ronda de Sant Ramon.



Imatge de carril bici a la Rda. De Sant Ramon que no compleix amb les dimensions recomanades
Font: elaboració propia

- El municipi compta amb una xarxa per a bicicletes reduïda (uns 5,2 Km sense considerar els camins ciclables del Parc de la Muntanyeta), fet que provoca discontinuïtats entre els itineraris existents.

- En alguns trams de la ciutat existeix una certa sensació d'inseguretat en els desplaçaments amb bicicleta com a conseqüència de les velocitats elevades a les que circulen els vehicles. Un exemple es dona a la Ronda de Sant Ramon en la seva confluència amb el carrer Pablo Picasso.

- En aquest sentit, caldria valorar la possibilitat d'incorporar nous elements reductors de velocitat, que informin al conductor de vehicle privat de la possible presència a la via d'usuaris ciclistes, i que a la vegada serveixin per encoratjar als ciclistes a utilitzar la calçada.

- La seva localització s'ajustaria als criteris de funcionalitat del viari intern del municipi tot evitant la seva implantació en vies principals.

- La coexistència entre la bicicleta i el vianant i els vehicles genera incomoditats, podent ser una font d'accidentalitat i/o generant situacions de perill. En aquest sentit, s'aconsella dur a terme processos de sensibilització envers l'ús de la bicicleta.

- Baix ús de la bicicleta com a mode de transport per realitzar desplaçaments de mobilitat obligada (treball, estudis, etc.). Tan sols representa el 0,6% dels desplaçaments dels residents a nivell intern.

6.1.5 Mobilitat en transport col·lectiu

L'estat general de la mobilitat en transport públic a Sant Boi de Llobregat ve definit per les següents característiques:

Punts forts

- Bona cobertura al nucli residencial de Sant Boi de Llobregat del servei d'autobusos urbans i interurbans en horari diürn i nocturn.
- A nivell horari, algunes línies com ara la L70 i la L72 (ambdues amb una freqüència de pas de 20 minuts), operen de forma coordinada, intercalant les seves expedicions.
- La totalitat de les línies que circula per Sant Boi de Llobregat funciona amb vehicles adaptats a PMRs.
- Darrerament s'han dut a terme nombroses actuacions per a la millora de l'accessibilitat a parades (ampliació de voreres, reubicació de marquesines, ampliació de l'espai d'apropament dels autobusos, recreixements de vorera, etc.).



Alguns exemples de parades amb recreixement de vorera (juliol de 2013)
Font: Elaboració pròpia

- Sant Boi disposa de 194 parades d'autobusos, de les quals 68 incorporen una marquesina i 15 parades doble marquesina, afavorint a la comoditat dels usuaris.

Parada amb codi 107093 – Amb doble marquesina **Parada amb codi 105184 – Amb marquesina**

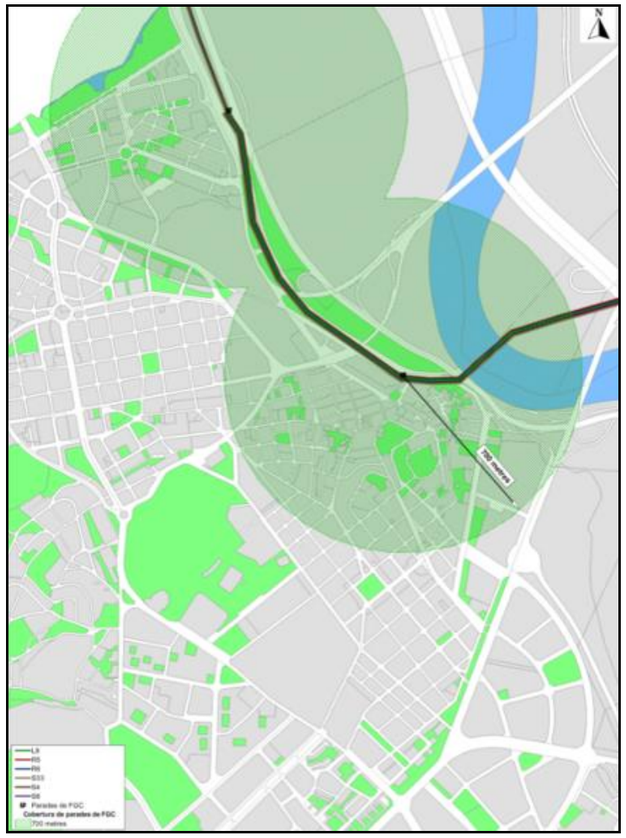


Alguns exemples de parades amb marquesina (juliol de 2013)
Font: Elaboració pròpia

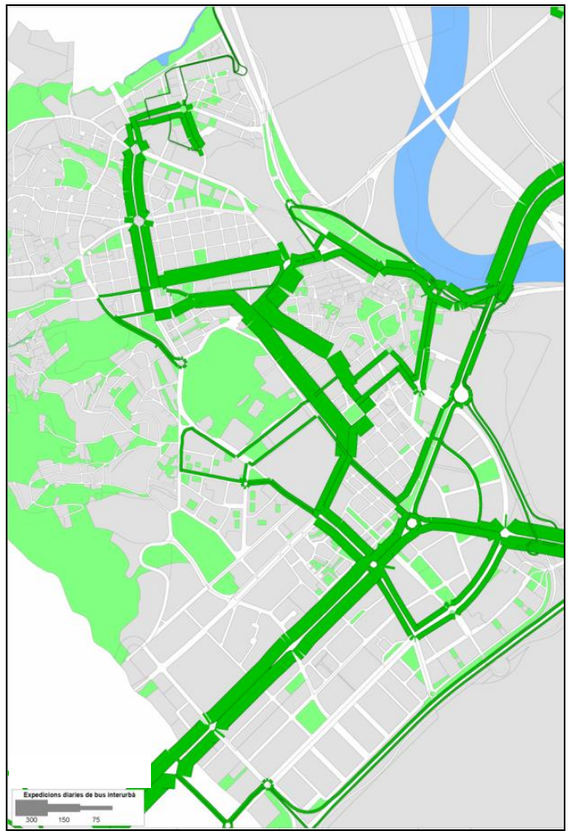
- L'estat de les parades del municipi és bo, i segons els resultats dels controls de qualitat que està duent a terme l'AMB, el 93% de les parades té una valoració correcta en termes d'informació, manteniment, neteja i col·locació.
- En relació amb l'exterior, prop del 35% dels desplaçaments es realitzen amb transport públic.
- El servei urbà de la línia SB1 presenta una bona relació usuaris/km (3,36).
- La velocitat comercial mitjana és elevada en els serveis urbans (amb un mínim de 15,97 km/hora a la Sb1).
- La velocitat comercial mitjana és elevada en els serveis interurbans (si bé la línia L74 té una velocitat mitjana de 14,56 Km/hora, sent la més baixa).
- En ambdós casos anteriors, aquest fet contribueix a millorar la competitivitat d'aquest mode, i és resultat de la optimització dels itineraris del transport públic que s'han dut a terme recentment (ajustant en molts casos els itineraris als carrers amb més capacitat del municipi, com ara la Ronda de Sant Ramon).

Punts febles

- És necessària la millora de la cobertura del servei ferroviari, que actualment passa de forma tangencial pel municipi.. Alguns barris de la ciutat estan allunyats de la xarxa de FGC (a més de 700m), fet que pot provocar un desincentiu per al seu ús.



Cobertura del servei ferroviari
Font: Elaboració pròpia



Volum d'expedicions de la xarxa interurbana de Sant Boi de Llobregat

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

- Caldria valorar la introducció de sistemes de regulació semafòrica que prioritzi el pas dels autobusos respecte de la resta dels vehicles, i que suposin un increment de la velocitat comercial i de la competitivitat d'aquest mode envers el vehicle privat. La seva localització s'hauria d'ajustar als trams amb més oferta de transport públic, d'acord amb el punt anterior.

- A nivell horari, la freqüència mitjana de pas per al conjunt dels serveis interurbans és millorable i es situa de l'ordre dels 30 minuts (que suposa uns temps d'espera mitjans de l'ordre dels 15 minuts). A més a més, algunes línies com ara la L81 i L86 no presenten els seus horaris intercalats, reduint l'eficàcia del servei i dificultant els transbordaments entre línies.

- A nivell intern del municipi existeixen certes diferències entre districtes pel que fa a l'accessibilitat al servei d'autobusos interurbans. En alguns casos, la llunyania a la que es troben les línies (distància envers les parades), la manca de serveis directes (sense la necessitat de fer transbordament), pot esdevenir un motiu de "no ús" per part dels residents. A mode d'exemple, actualment no existeix connexió directa entre Camps Blancs / Casablanca i Marianao.

  Prenent com a referència 16 àmbits/municipis situats en l'entorn immediat, la connectivitat dels Districtes es resumeix de la següent forma:

  - Camps Blancs: Connectivitat acceptable, amb la possibilitat d'accedir de forma directa (a través d'una parada situada en el propi districte) al 50% de les destinacions analitzades.
  - Marianao: Connectivitat millorable, amb la possibilitat d'accedir de forma directa (a través d'una parada situada en el propi districte) al 37,5% de les destinacions analitzades.
  - Molí Nou – Ciutat Cooperativa: Connectivitat millorable, amb la possibilitat d'accedir de forma directa (a través d'una parada situada en el propi districte) al 31,25% de les destinacions analitzades.
  - Centre: Bona connectivitat, amb la possibilitat d'accedir de forma directa (a través d'una parada situada en el propi districte) al 87,5% de les destinacions analitzades.
  - Casablanca: Connectivitat acceptable, amb la possibilitat d'accedir de forma directa (a través d'una parada situada en el propi districte) al 56,25% de les destinacions analitzades.
  - Vinyets – Molí Vell: Connectivitat acceptable, amb la possibilitat d'accedir de forma directa (a través d'una parada situada en el propi districte) al 50% de les destinacions analitzades.

- A l'estació de FGC de Molí Nou, la sobreocupació de l'aparcament per a vehicles disponible dificulta la possibilitat de realitzar intercanvis modals.

- Cal millorar l'accessibilitat física en els itineraris a peu que connecten el barri de Molí Nou – Ciutat Cooperativa amb l'estació de FGC.



Detall de cruïlla amb accessibilitat millorable en la connexió amb l'estació de FGC

Font: Elaboració pròpia

- Cal millorar l'accessibilitat física als itineraris de connexió entre els polígons d'activitat econòmica situats a la banda dreta (sentit Cornellà) de la Ctra. de Santa Creu de Calafell i les parades de transport col·lectiu.

- Només 7 parades incorporen panells d'informació dinàmica, segons dades per juliol de 2013. Cal continuar instal·lant nous elements informatius a les parades amb més demanda i/o que puguin actuar com a punts d'intercanvi entre diferents línies, per tal d'incentivar l'ús del transport públic.

- Només el 3,5% dels desplaçaments de residents i no residents a nivell intern es realitza amb la xarxa d'autobusos.

- Alguns serveis d'autobusos interurbans presenten una relació usuaris / km útil inferior a 2 (L76, L77, L78, L79, L80, L86, L97 i L97).

- A nivell urbà, els serveis de les línies Sb2 i Sb3 presenten una relació d'usuaris / km útil de 1,2 i 1,6 respectivament. A la taula següent, el color verd indica una relació usuaris / km útil adequada.

LÍNIA	Km útils anuals *(2011)*	Viatgers *(2011)*	Ràtio Usuaris / Km servei anuals
L70	470.952	1.182.996	2,51
L72	519.040	1.343.950	2,59
L74	144.525	375.646	2,60
L75	128.163	463.795	3,62
L76	92.847	111.138	1,20
L77	541.410	311.931	0,58
L78	371.001	582.851	1,57
L79	544.778	566.009	1,04
L80	333.726	597.799	1,79
L81	639.800	1.393.802	2,18
L82	433.001	1.104.692	2,55
LÍNIA	**Km útils anuals *(2011)***	**Viatgers *(2011)***	**Ràtio Usuaris / Km servei anuals**
L85	459.907	1.407.715	3,06
L86	559.163	1.110.177	1,99
L87	323.195	503.772	1,56
L96	768.898	2.334.867	3,04
L97	761.388	1.311.565	1,72
N13	296.206	284.153	0,96
N14	398.663	407.260	1,02
N16	436.981	317.293	0,73
SB1	324.741	1.089.813	3,36
SB2	55.756	67.441	1,21
SB3	42.535	68.115	1,60

Relació d'usuaris/km

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB

- Com a conseqüència de la reducció de l'oferta de transport públic disponible, de la possibilitat d'aparcament en destinació, etc., i/o bé de l'existència d'un servei menys competitiu (freqüència de pas menor), es produeix una asimetria entre el repartiment modal dels desplaçaments amb transport públic en sentit cap a el Baix Llobregat i els que es fan en sentit cap al Barcelonès.

- A nivell d'informació, les parades només incorporen informació de la xarxa en l'àmbit municipal. Tenint en compte que el servei s'articula amb un bon nombre de línies amb caràcter interurbà, caldria valorar la possibilitat d'incorporar nous elements informatius d'abast supramunicipal.



Exemple de tira informativa que incorpora plànol (xarxa urbana de Lleida) i que es fàcilment interpretable

Font: Elaboració pròpia

6.1.6 Mobilitat en vehicle privat motoritzat

L'estat general de la mobilitat en transport privat motoritzat a Sant Boi de Llobregat ve definit per les següents característiques:

Punts forts

- Sant Boi de Llobregat disposa d'una xarxa viària molt articulada, amb el viari jerarquitzat i estructurat d'acord amb la seva funcionalitat actual.

- Excepte les vies principals urbanes, la resta de carrers del municipi estan limitats a una velocitat màxima de 30 km/h (a més a més la majoria incorpora elements de pacificació en els accessos).



Pas elevat que regula l'accés des d'una via principal cap a una via més local amb velocitat màxima de 30 km/h

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

- La ciutat està diferenciada en àrees de qualitat ambiental. Aquestes àrees han de servir com a punt de partida per a continuar treballant en la implantació de projectes de pacificació del trànsit.

- S'està duent a terme el redimensionament del nus del Llobregat, que millorarà la permeabilitat actual envers la ciutat i reduirà les cues que es produeixen actualment en els moments de màxima demanda del viari, tant d'entrada com de sortida de la ciutat.

- Funcionament adequat de la Plaça d'Europa com a node articulador de la mobilitat.

Punts febles

- La jerarquia del viari actual no s'ajusta a la realitat funcional de l'estructura viària, amb una classificació en sis categories que en alguns casos pot donar lloc a la confusió. A la fase de propostes serà necessari actualitzar la jerarquia viària amb una nova classificació.

- Alguns carrers del municipi tenen carrils de circulació amb una amplada excessiva. Això significa una distribució de l'espai públic al mode amb un impacte més negatiu, i pot generar expectatives d'aparcament ràpid, un augment de la velocitat, i en definitiva, un ús superior del vehicle privat.



Alguns exemples de carrers amb carrils de circulació d'amplada excessiva
Font: Elaboració pròpia

- Tal com ha quedat recollit a la diagnosi de la mobilitat a peu, en alguns girs del viari hi manca visibilitat, generant-s'hi una sensació d'inseguretat i podent ser focus potencial d'accidentalitat.

- Senyalització orientativa discontínua, en alguns casos des actualitzada i/o bé amb excés d'elements informatius.



Alguns exemples d'elements informatius amb excés d'elements informatius
Font: Elaboració pròpia

- Existeix la percepció de que en alguns trams de la ciutat els vehicles circulen a velocitats elevades. No obstant, cal ressenyar que, d'acord amb la informació registrada pel Pla de Mobilitat, en general les velocitats són adequades.

- Cues d'entrada i sortida a la ciutat que es produeixen en els moments de màxima demanda.

- Absència d'un registre continu de dades envers les intensitats de trànsit que es donen al viari intern de la ciutat.

- Absència d'elements d'informació en temps real, sigui bé mitjançant senyalització dinàmica o bé a través d'aplicatius informàtics vinculats a smart phones, etc.

- El disseny dels vials i la senyalització d'alguns carrers on s'han dut a terme actuacions recents de pacificació (especialment al nucli antic), pot induir a la confusió per part dels conductors. En alguns casos, la limitació de velocitat a 10km/hora es realitza en carrers amb voreres, mentre que en altres ocasions, es regula amb velocitat de 30km/hora carrers amb secció única.



Alguns exemples d'incoherència entre el disseny dels vials i la senyalització existent
Font: Elaboració pròpia

6.1.7 Aparcament

L'estat general del sistema d'aparcaments de Sant Boi de Llobregat ve definit per:

Punts forts

- Els àmbits d'activitat econòmica situats a banda i banda de la Ctra. de Santa Creu de Calafell faciliten l'aparcament al resident en horari nocturn gràcies al continu urbà que conformen amb el nucli residencial.

- Algunes bosses d'aparcament actuen com a aparcaments dissuassoris, facilitant l'intercanvi modal entre el vehicle privat i el transport públic. Aquest és el cas de les reserves més properes a l'estació de FGC Sant Boi.

- Darrerament s'ha incrementat l'oferta d'aparcament regulada en superfície, i en l'actualitat el municipi disposa de 551 places. Aquest fet permet augmentar l'índex de rotació de l'aparcament, aspecte que és especialment positiu als àmbits amb més demanda (entorn d'eixos comercials, zones de concentració de l'activitat administrativa i econòmica, etc.).

Punts febles

- Les dades d'oferta i demanda vinculades a l'aparcament fora de la via pública tenen un nivell de precisió que no permet prendre decisions basant-se en elles.

- La relació entre l'oferta d'aparcament regulat fora de calçada i l'oferta d'aparcament lliure en calçada és inferior al 9%. Això significa que en l'actualitat l'aparcament lliure en calçada es molt predominant. Caldrà fomentar polítiques per reduir l'aparcament en calçada i incentivar-lo fora de calçada.

- El municipi compta amb diverses bosses d'estacionament lliure distribuïdes pel nucli residencial que poden fomentar l'aparcament en destinació, afavorint els desplaçaments amb vehicle privat. S'ha constatat que en horari nocturn, algunes d'aquestes bosses tenen una ocupació molt baixa, de forma que la demanda dels residents ja podria quedar coberta sense l'existència d'aquestes reserves.





Detall de bosses d'aparcament amb baixa ocupació
Font: Elaboració pròpia

- Cal continuar establint mesures per regular l'estacionament. A mode d'exemple, en l'àmbit situat entre els carrers de Bonaventura Calopa, Indústria, Jacint Verdaguer i la Ctra. de Santa Creu de Calafell més del 20% dels vehicles tenen una permanència de l'estacionament superior a les 8 hores.

- Existència d'alguns carrers amb secció de plataforma única que incorporen aparcament. Aquests carrers, per la seva tipologia, no haurien de tenir aparcament disponible.



Detall d'una bossa d'aparcament al Carrer Frederic Mistral amb baixa ocupació
Font: Elaboració pròpia

- Cal millorar la senyalització orientativa vinculada a les reserves d'estacionament. A mode d'exemple, es preferible que la senyalització orientativa indiqui l'itinerari

6.1.8 Mercaderies

Punts forts

- S'observa una correcta distribució de les reserves de càrrega i descàrrega al municipi, existint places amb caràcter públic i places amb caràcter privat.

Punts febles

- Cal avaluar la possibilitat d'establir nous sistemes de regulació horària dels processos de càrrega i descàrrega, per evitar aquestes activitats en els moments de màxima demanda.

- Algunes reserves de càrrega i descàrrega presenten una sobreocupació, amb fins i tot vehicles estacionats en doble filera en moments puntuals.

- Algunes reserves de càrrega i descàrrega són envaïdes per vehicles no autoritzats.



Detall d'una bossa de càrrega i descàrrega amb regulació horària de 08:00 a 13:00 i de 16:00 a 20:00 hores
Font: Elaboració pròpia

6.1.9 Seguretat viària

L'estat general de l'accidentalitat a Sant Boi de Llobregat ve definit per les següents característiques:

Punts forts

- Als darrers anys s'han dut a terme projectes de pacificació que contribuiran a reduir l'accidentalitat a curt termini.
- Tan sols un 13% dels accidents registrats durant els anys 2006 – 2008 van implicar a vianants.

Punts febles

- No es disposa de dades actualitzades referents a la sinistralitat.
- Prenent com a referència les dades disponibles, la sinistralitat a Sant Boi de Llobregat és superior a la mitjana de Catalunya (3,0 accidents amb víctimes per cada 1.000 habitants al municipi envers els 2,2 accidents amb víctimes per cada 1.000 habitants de mitjana a Catalunya).
- 276 accidents amb víctimes l'any 2010, que suposen un total de 359 víctimes (198 conductors, 105 passatgers i 56 vianants).
- Concentració elevada d'accidents a l'aparcament de la zona comercial "Alcampo".

6.1.10 Accés a zones industrials

L'estat general de la mobilitat en l'àmbit industrial de Sant Boi de Llobregat ve definit per les següents característiques:

Punts forts

- A nivell territorial, amb les millores previstes al nus del Llobregat, l'àmbit industrial del municipi guanyarà centralitat envers l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Els polígons d'activitat econòmica situats a banda i banda de la Ctra. De Sta. Creu de Calafell formen un continu urbà amb la trama urbana residencial.
- L'accessibilitat amb transport públic resta a aquests àmbits garantida a través dels serveis interurbans d'autobusos.
- Carrers amplis i espaiosos, habilitats per al pas de vehicles pesants.



Carrer en l'àmbit industrial amb dos carrils de circulació d'amplada superior als 4 metres
Font: Elaboració pròpia

Punts febles

- S'han detectat voreres amb amplades de pas lliure inferior als 1,80 metres i voreres on l'amplada es veu reduïda pels escocells i/o per vehicles estacionats a sobre. Alhora el paviment de la vorera en alguns trams es troba deteriorat.
- En general, els guals no estan dotats de paviment específic pels invidents i un alt percentatge no estan ben enrasats amb la calçada.
- Els passos de vianants moltes vegades són molt llargs i no estan dotats de semàfors el que dificulta el pas dels vianants.



Creuament per a vianants massa llarg en l'àmbit industrial
Font: Elaboració pròpia

- Manca de carrils segregats per a l'ús de la bicicleta.
- El servei d'autobusos urbans no dona accés a l'àmbit dels polígons.
- Manca d'accessibilitat en alguns itineraris a peu de connexió entre els polígons d'activitat econòmica i les parades de transport públic.
- Concentració de la demanda en moments molt puntuals (exemple: activitat comercial), podent-s'hi generar cues d'entrada i sortida en alguns d'aquests àmbits.
- Manca de connectivitat entre el nucli residencial i els polígons situats en l'entorn de l'aeroport.
- Sobreocupació de l'espai públic per part del vehicle privat. En alguns carrers de l'àmbit industrial, els vehicles estacionen a sobre de les voreres.



Detall de vehicles estacionats a sobre de la vorera en l'àmbit industrial.
Font: Elaboració pròpia

6.2 Caracterització del sistema futur de mobilitat

6.2.1 Planejament vigent

En aquests moments, els desenvolupaments urbanístics previstos a Sant Boi de Llobregat que podrien tenir una influència en la mobilitat actual són:

- Entorn de la Colònia Güell, a Santa Coloma de Cervelló
- Sector Caserna-Fecsa
- PMU B i C, al costat de la Rda.Sant Ramon
- Sector de Llevant, a Viladecans
- Pla Director Urbanístic d'alguns municipis del delta del Llobregat

Cadascun d'ells es troba en diferents estats de tramitació i conèixer la data a partir de la qual aquests creixements implicaran una alteració significativa en l'actual mobilitat és una absoluta incògnita.

Per tenir una idea de la importància de la mobilitat generada i de l'impacte que poden representar en l'actual mobilitat, aportem les dades d'ordre de magnitud del número d'habitatges previstos en aquells que són coneguts:

Àmbit	Nombre d'habitatges previstos	Mobilitat generada d'anada i tornada segons Decret 344/2006
Entorn de la Colònia Güell	1.600	11.200 desplaçaments
Sector Caserna-Fecsa	2.000	14.000 desplaçaments
PMU B i C	300	2.100 desplaçaments
Sector de Llevant	2.000	14.000 desplaçaments
PDU	sense definir encara	-
TOTAL	**5.900**	**41.300 desplaçaments**

Planejament previst i mobilitat generada segons Decret 344/2006
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

L'actual context de crisi econòmica, a la qual s'ha de sumar la crisi del sector de l'habitatge, ha suposat una aturada absoluta en el desenvolupament d'aquests sectors.

Quan estiguin totalment construïts és clar que, com a mínim, els tres sectors més grans suposaran una generació de mobilitat important, però això ja ha estat tingut en compte en la corresponent tramitació urbanística i s'anirà analitzant a mida que el desenvolupament dels sectors ho vagi fent necessari.

Per aquesta raó, entenem que en l'actual context i dintre de l'abast del present PMU no cal analitzar la influència que el planejament previst tindrà en la mobilitat del període 2014-2019.

6.2.2 Escenari tendencial (2018)

S'ha realitzat un escenari tendencial de projecció a +6 anys per tal d'avaluar la mobilitat dels residents de Sant Boi de Llobregat.

L'escenari tendencial és la projecció d'un escenari futur que avalua la mobilitat al municipi assumint les tendències de les realitats actuals sense contemplar canvis en el sistema. Analitza l'evolució històrica dels indicadors de mobilitat més importants i projecta la tendència fins al 2019.

Població

Per realitzar la previsió de població del municipi de Sant Boi de Llobregat per a l'any 2019, s'ha consultat com a font l'IDESCAT que fixa tres escenaris d'evolució de la població per a la comarca del Baix Llobregat i per a Catalunya. Aquests es calculen tenint en compte els naixements, les defuncions, les immigracions i les emigracions. A més a més, a nivell territorial, tots els escenaris suposen una difusió territorial, consistent en un saldo migratori intern negatiu per al Barcelonès i positiu per a la resta d'àmbits territorials.

S'ha observat com l'evolució de la població del Baix Llobregat segueix una evolució superior a la població estimada per a l'escenari alt, donat que per a l'any 2011 el Baix Llobregat tenia una població de 803.705 habitants i la previsió feta a partir de dades del 2008 per a l'escenari alt estimava la població de la comarca en 797.566 habitants. En canvi, l'evolució de la població de Catalunya s'adapta als habitants estimats per a l'escenari mitjà, donat que per a l'any 2012 Catalunya tenia una població de 7.565.603 habitants i la previsió per a l'escenari mitjà estimava la població en 7.538.057 habitants.

Per tant, s'ha optat per aplicar la tendència de creixement comarcal a l'evolució municipal, obtenint d'aquesta manera un creixement interanual en el període 2012 – 2019 del 0,80%, valor lleugerament superior al creixement interanual poblacional de Sant Boi de Llobregat en el període 2006 – 2012, que va ser del 0,4%.

A la taula següent es detalla l'evolució i estimació poblacional al municipi, destacant amb la trama de color el període de vigència del present PMU.

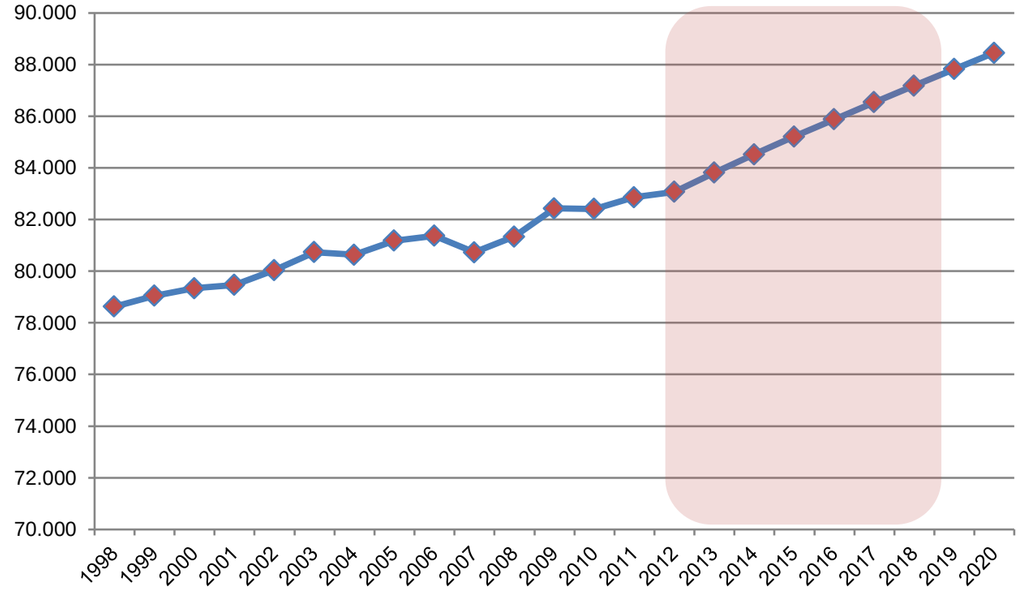


Fig. 1. Evolució i estimació de la població de Sant Boi de Llobregat. Període 2012 – 2020
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Any	Sant Boi de Llobregat	Baix Llobregat	Catalunya
2011	82.860	803.705	7.539.618
2012	83.070	803.705	7.565.603
2013	83.816	810.920	7.626.057
2014	84.524	817.771	7.685.620

Any	Sant Boi de Llobregat	Baix Llobregat	Catalunya
2015	85.210	824.409	7.742.302
2016	85.881	830.901	7.796.427
2017	86.540	837.275	7.847.966
2018	87.187	843.533	7.897.207
2019	87.822	849.679	7.944.388
2020	88.451	855.763	7.989.689

Taula 1. Evolució i estimació de la població de Sant Boi de Llobregat. Període 2012 – 2020
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Per tant, en el període comprès entre el 2012 i el 2019 es preveu que la població de Sant Boi de Llobregat augmenti el nombre d'habitants en 4.752.

Mitjançant l'enquesta realitzada al 2011 s'observa que els residents a Sant Boi de Llobregat amb 4 i més anys realitzen de mitjana 3,67 desplaçaments per persona al dia. Aplicant aquest factor a l'increment poblacional es preveu que entre **el 2012 i el 2019** hi hagi **17.439 nous desplaçaments diaris**.

Mobilitat global

Escenari tendencial 2019

L'estat general de la mobilitat a l'escenari tendencial 2019, d'acord amb la tendència actual de la mobilitat ve definit per les següents hipòtesis:

- Els residents de Sant Boi de Llobregat realitzaran un total de **303.424 desplaçaments/dia,** xifra que s'obté d'aplicar la mateixa ràtio actual de desplaçaments/resident a l'increment poblacional previst (4.752 habitants x 3,67).
- S'ha considerat el mateix comportament a nivell de repartiment modal que en l'actualitat, tant pel que fa a la mobilitat interna com a la de connexió.
- S'ha considerat la mateixa relació de mobilitat interna/externa d'acord amb els resultats de l'enquesta de mobilitat de l'any 2011.
- No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi realitzats sense cap relació amb el municipi.

Mobilitat interna

- Es preveu un increment d'uns 10.000 desplaçaments no motoritzats en un dia tipus.
- La quota de transport públic també es mantindria com l'actual, fet que significaria un lleuger increment proper als 450 desplaçaments en un dia feiner tipus.
- A nivell de vehicle privat, es preveu un increment d'uns 2.200 desplaçaments en un dia feiner tipus.

Mobilitat de connexió

- Pel que fa a la mobilitat en modes no motoritzats, es preveu un manteniment del comportament actual, amb un minse increment de 100 desplaçaments en un dia feiner tipus.
- La mobilitat amb transport públic s'incrementaria en uns 1.500 desplaçaments/dia.
- Finalment, pel que fa al vehicle privat, es preveu un lleuger increment d'uns 2.700 desplaçaments/dia.

A continuació s'adjunta dues taules: la primera referent a l'escenari actual, mentre que la segona resumeix els desplaçaments segons el tipus de mobilitat i els diferents mitjans de transport per a l'escenari tendencial 2019.

ESCENARI ACTUAL 2011								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	36.244	17,00%	169.495	79,50%	7.462	3,50%	**213.201**	**75%**
Connexió	45.417	62,40%	1.747	2,40%	25.620	35,20%	**72.784**	**25%**
Total	**81.661**	**28,55%**	**171.242**	**59,88%**	**33.082**	**11,57%**	**285.985**	**100,00%**

Taula 2. Escenari actual de mobilitat
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

ESCENARI TENDENCIAL 2019								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total (*)	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	38.454	17,00%	179.830	79,50%	7.917	3,50%	**226.202**	**74,55%**
De connexió	48.187	62,40%	1.853	2,40%	27.182	35,20%	**77.222**	**25,45%**
Total	**86.641**	**28,55%**	**181.684**	**59,88%**	**35.099**	**11,57%**	**303.424**	**100%**

Taula 3. Previsió de la mobilitat a l'escenari tendencial. Any 2019
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

7 ESTABLIMENT D'OBJECTIUS

7.1 Marcs de referència

Per tal d'arribar a un model de ciutat amb una mobilitat més sostenible cal considerar una sèrie de grans objectius o objectius estructurants, que es complementin amb tota una sèrie de línies estratègiques i propostes d'actuació.

La concreció dels objectius estructurants s'ha realitzat a partir de la definició de les grans actuacions vinculades a la mobilitat previstes en els propers anys per altres figures de planejament de caire superior al PMU:

- La llei 9/2003, de la Mobilitat

La Llei de Mobilitat té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat

- Directrius Nacionals de Mobilitat

Estableixen el propòsit bàsic de millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport. Defineixen 6 criteris sobre els quals es basa aquesta estratègia: Competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat.

Les DNM també fixen 28 directrius d'actuació, la majoria d'aplicació a l'àmbit urbà.

- El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

En el qual s'inclou l'àmbit territorial de Sant Boi de Llobregat, va ser el primer document d'aquestes característiques que es va redactar i aprovar a Catalunya (setembre de 2008) i és l'antecedent pels plans directors de mobilitat que promouen la resta de consorcis de transport públic que existeixen a Catalunya.

El PdM 2013-2018, per una banda, fixa uns Objectius marc amb especial incidència ambiental i, per altra banda, tota una sèrie d'objectius ambientals específics per al procés d'avaluació ambiental. Aquests objectius queden recollits pel PMU.

- Pacte per la mobilitat de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat

Els principis que orienten el Pacte per a la Mobilitat, i que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat, són els següents: sostenibilitat, accessibilitat, seguretat, eficiència, garantia de la qualitat de vida, garantia del dinamisme econòmic i integració de tots els col·lectius i administracions.

- Pacte Cívic per la Mobilitat de Sant Boi de Llobregat.

Estableix una sèrie d'objectius que es poden relacionar perfectament a les directrius establertes a les DNM i també amb el model de pacte per a la mobilitat de la xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat.

7.2 Objectius del Pla de Mobilitat de Sant Boi de Llobregat

7.2.1 Establiment d'objectius

D'acord amb la legislació vigent i els principis esmentats, els objectius del Pla són:

- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants i per això s'ha de destinar:
  - major superfície de l'espai públic
  - superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.
- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, tot oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat.
- Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, i crear les condicions infrastructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització.
- Fomentar un ús racional del cotxe, tot aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar.
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes en la salut pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit al present PMU.
- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb:
  - la demanda de rotació i de residents
  - el dinamisme econòmic de la ciutat
  - les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles
- Garantir una distribució de mercaderies:
  - Àgil
  - Ordenada
  - Amb el mínim impacte possible sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i el medi ambient
  - Garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
- La mobilitat sostenible i segura és responsabilitat de tots i totes. És per això que cal estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en el present PMU.

7.2.2 Escenari objectiu (2019)

S'ha realitzat l'escenari de projecció a +6 anys per tal d'avaluar la mobilitat dels residents de Sant Boi de Llobregat.

L'escenari objectiu és la projecció d'un escenari futur "d'intencions" i al que es vol arribar, i que ha d'anar alineat amb els objectius de les figures de planejament superior responsabilitat d'altres institucions (com són el Pla Director de Mobilitat de la RMB 2013 – 2018, o el Pla Director d'Infraestructures 2011-2020).

En aquest sentit, per a la definició d'aquest escenari, **no només s'han tingut en compte les mesures que inclou el present PMU** i que podrien introduir millores al sistema actual (com ara la millora de la qualitat a parades del servei d'autobusos), **sinó que també s'han considerat les possibles actuacions que introduiran el Pla de Mobilitat Metropolità** que es troba en fase de redacció**, el Pla Director de Mobilitat de la RMB, el Pla Director d'Infraestructures, etc.**

Per últim, també s'ha tingut en compte la implantació l'any 2016 de la **T-Mobilitat** (targeta sense contacte), que amb una inversió superior als 60 milions d'euros es preveu que comporti un augment del nombre d'usuaris del transport públic.

En resum, a l'escenari objectiu es vol aconseguir una reestructuració de la distribució modal segons la qual els modes no motoritzats i el transport públic prenguin més importància.

Mitjançant la definició d'aquest escenari, el municipi no només defineix la seva intencionalitat futura en termes de mobilitat, sinó que també incorpora una nova eina per sol·licitar a altres administracions el desenvolupament de les figures de planejament que no són de la seva responsabilitat directa.

7.2.3 Avaluació

A grans trets, es fixa com a objectiu una reducció en l'ús del vehicle privat i un augment dels modes no motoritzats i dels desplaçaments a peu i en bicicleta, com a conseqüència de:

- Les actuacions que fixa el PMU per al municipi de Sant Boi de Llobregat, que incrementen el nombre de carrers pacificats, milloren les condicions dels itineraris per a vianants i bicicletes, i incentiven l'ús del transport públic.
- La resta d'actuacions previstes pel planejament de caire superior.

ESCENARI TENDENCIAL 2019								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total (*)	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	38.454	17,00%	179.830	79,50%	7.917	3,50%	**226.202**	**74,55%**
De connexió	48.187	62,40%	1.853	2,40%	27.182	35,20%	**77.222**	**25,45%**
Total	**86.641**	**28,55%**	**181.684**	**59,88%**	**35.099**	**11,57%**	**303.424**	**100%**
ESCENARI OBJECTIU 2019								
Mobilitat	**Mitjans de transport**						**Total (*)**	
	Vehicle privat		**No motoritzats**		**Transport públic**			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	32.799	14,50%	184.355	81,50%	9.048	4,00%	**226.202**	**75%**
De connexió	47.415	61,40%	1.853	2,40%	27.954	36,20%	**77.222**	**25%**
Total	**80.214**	**26,44%**	**186.208**	**61,37%**	**37.003**	**12,19%**	**303.424**	**100%**

Taula 4. Previsió de la mobilitat a l'escenari objectiu i contrast amb l'escenari tendencial. Any 2019
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada.

Dades globals

L'estat general de la mobilitat a l'escenari objectiu 2019 ve definit per les següents hipòtesis:

- Els residents de Sant Boi de Llobregat realitzaran un total de **303.424 desplaçaments/dia** (considerant tots aquells que siguin interns o bé tinguin origen/destinació amb el municipi). Es preveu que el 75% dels desplaçaments siguin interns al municipi i el 25% de connexió i externs (mantenint la taxa d'autocontenció disponible de l'any 2011).
- En comparació amb l'escenari tendencial, per al conjunt de desplaçaments, es fixa com a objectiu que la mobilitat no motoritzada augmenti de l'ordre d'uns 4.500 desplaçaments en un dia feiner tipus (considerant tant desplaçaments a nivell intern com de connexió).
- A nivell de transport públic, l'objectiu és un increment que permeti arribar fins als 37.000 desplaçaments (considerant tant desplaçaments a nivell intern com de connexió).
- Contràriament, es fixa com a objectiu que la quota modal del vehicle privat es redueixi passant d'uns 86.600 desplaçaments (escenari tendencial) a uns 80.000 desplaçaments.

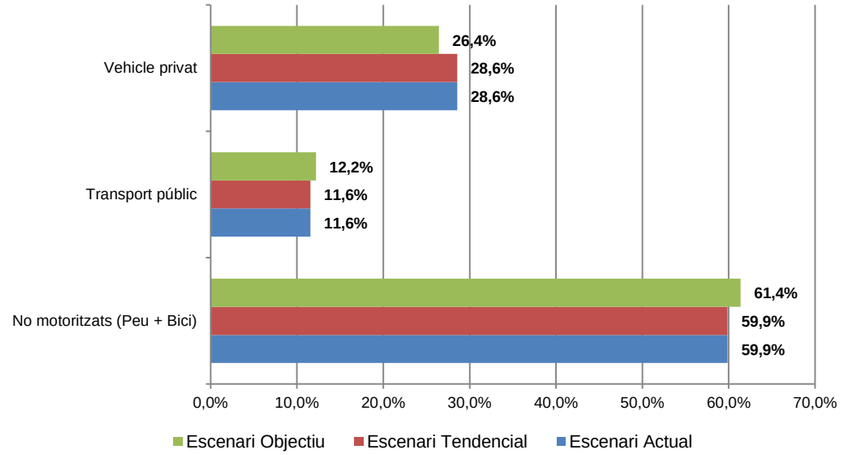


Fig. 2. Previsió de la mobilitat total (interna + de connexió) i contrast entre escenaris
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Mobilitat interna

Es fixa com a objectius de repartiment modal:

- Un increment del transport públic del 0,5% en termes absoluts (14,2% en termes relatius) i de la mobilitat a peu en un 2% en termes absoluts (2,5% en termes relatius), de forma que entre aquests dos modes representaran el 85,5% dels desplaçaments realitzats durant un dia tipus al municipi.
- Una reducció en la quota del vehicle privat del -2,5% en termes absoluts (-14,71% en termes relatius) respecte de l'escenari tendencial, com a conseqüència de les mesures de pacificació que proposa el PMU, de la incentivació per l'ús del transport públic i de les millores previstes a les xarxes per a vianants i bicicletes.

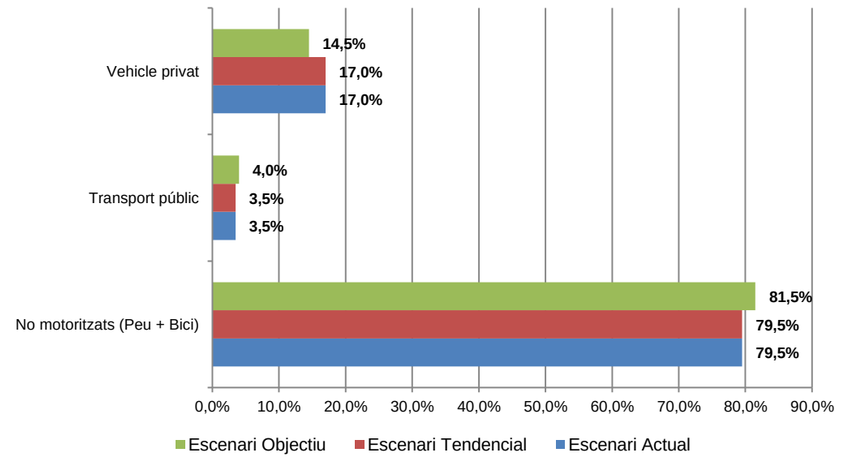


Fig. 3. Previsió de la mobilitat interna i contrast entre escenaris
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Mobilitat de connexió

Es fixa com a objectius de repartiment modal:

- El manteniment de les taxes de repartiment dels modes no motoritzats, en tant que durant el període de vigència del present PMU no es preveuen actuacions que puguin ajudar a incentivar aquests modes a nivell interurbà.
- Un lleuger increment en l'ús del transport públic de l'1% en termes absoluts (2.85% en termes relatius) , que seria conseqüència de la introducció d'alguna millora a la xarxa actual (Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'AMB actualment en redacció), o bé del desenvolupament d'algunes de les actuacions que proposen tant el PDM de la RMB 2013-2018 com el PDI 2011-2020).

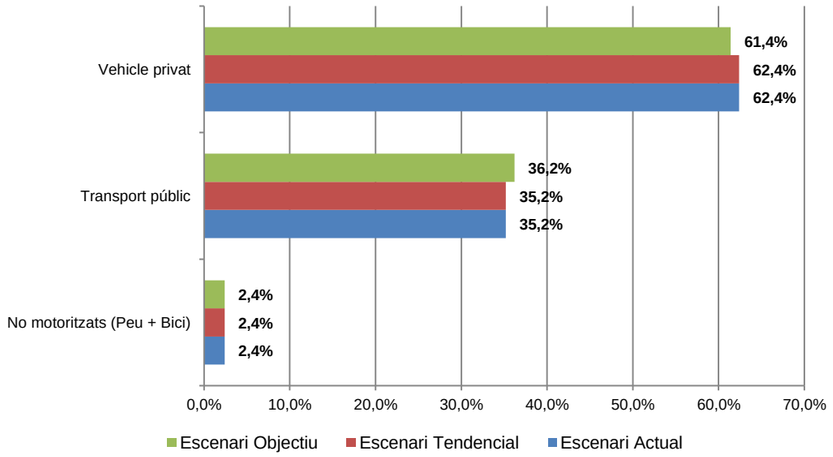


Fig. 4. Previsió de la mobilitat de connexió i contrast entre escenaris
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

7.2.4 Relació de propostes i justificació de l'escenari objectiu

A nivell del PMU, amb l'objectiu d'ajudar a assolir els objectius de quota modal fixats en l'escenari objectiu del Pla, es proposa el desenvolupament d'un total de **25 propostes d'actuació a desenvolupar durant el període 2014-2019.**

MODE	Propostes d'actuació PMU Sant Boi de Llobregat 2014 - 2019	
Mobilitat a Peu	1.1	Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants
	1.2	Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat
	1.3	Definició d'un cami escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos
	1.4	Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent
	1.5	Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu
Bicicleta	2.1	Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuitats i manca de connectivitat de la xarxa existent.
	2.2	Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta
	2.3	Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta
Transport públic	3.1	Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades
	3.2	Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu
	3.3	Proposta per a la creació de nous carrils bus (carril bus Pau Claris - Joan Miró)
	3.4	Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-diesel, gas, vehicles híbrids, etc.).
	3.5	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un Servei llançadora entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per accedir de forma ràpida a la xarxa de metro i tramvia.
	3.6	Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics
	3.7	Promoure l'arribada de la L1 de la xarxa de metro
Vehicle Privat	4.1	Nova proposta de jerarquització del viari
	4.2	Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat
	4.3	Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat
	4.4	Contractació d'un servei per a smart phones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat
	4.5	Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 Km/hora
Aparcament	5.1	Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública
	5.2	Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou
Seguiment del PMU	6.1	Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat
Medi Ambient	7.1	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.
	7.2	Actualització del mapa acústic de la ciutat.

Llistat de proposes d'actuació del PMU a desenvolupar durant el període 2014-2019
Font: elaboració pròpia

A les pàgines següents s'adjunta una taula on es relacionen els objectius del PMU amb les propostes d'actuació que els desenvolupen.

Mode	Objectius	Quota modal Objectiu (Despl. Interns + de connexió)	Propostes d'actuació PMU 2014 - 2019																							
			1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	5.1	5.2	6.1	7.1	7.2
Mobilitat a Peu	Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants	59,50%	X	X	X	X	X				X																
Mobilitat amb transport col·lectiu	Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat	12,80%	X		X		X				X	X	X	X	X	X											
Mobilitat amb bicicleta	Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infrastructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització.	1,50%			X			X	X	X		X															
Mobilitat en transport privat	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.	26,20%			X												X	X	X	X	X	X					
Intermodalitat	Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar	-	X		X			X				X	X		X	X	X	X				X		X			
Seguretat Viària	Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.	-	X	X	X	X		X		X	X	X					X	X	X			X					
Aspectes medi ambientals i de salut	Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública	-												X			X		X	X		X				X	X

Justificació de l'escenari objectiu. Relació entre els objectius del PMU i les propostes d'actuació (I de II)
Font: elaboració pròpia

Mode	Objectius	Quota modal Objectiu (Despl. Interns + de connexió)	Propostes d'actuació PMU 2014 - 2019																								
			1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	5.1	5.2	6.1	7.1	7.2
Planificació Urbanística	Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU	-	X		X	X		X				X				X	X	X				X	X	X			
Estacionament	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat, les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles	-			X																		X	X			
Distribució de mercaderies	Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i el medi ambient, garantint de ple el desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.	-															X									X	
Conscienciació ciutadana	Cal estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en el present PMU.	-			X																				X		

Justificació de l'escenari objectiu. Relació entre els objectius del PMU i les propostes d'actuació (II de II)
Font: elaboració pròpia

8 PROPOSTES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA

8.1 Mobilitat a peu

8.1.1 Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants

Descripció de l'actuació

El present Pla de Mobilitat desenvolupa tot un seguit d'actuacions/ intervencions per a la millora de la Xarxa Principal per a vianants. Aquestes es basen en els següents criteris:

- Criteris normatius: resultat de l'aplicació del Decret d'accessibilitat de Catalunya 135/1995 i de l'aplicació de la normativa estatal vigent en l'àmbit de l'accessibilitat, la Orden VIV561/2010.
- Criteris de demanda d'usuaris: algunes actuacions són resultat de la demanda dels ciutadans ja sigui, perquè representen un benefici pel barri a nivell urbanístic o bé, perquè potencien la comunicació entre centres atractors importants pel municipi.
- Intervencions que minimitzin els recorreguts dels usuaris per tal d'accedir als serveis i edificis d'ús públic més freqüentats.
- Intervencions que facilitin les activitats de la vida quotidiana.
- Intervencions que minimitzin les friccions amb altres fluxos, com els del trànsit rodat.
- Intervencions que maximitzin l'accessibilitat a la cadena de transport (autobús, ferrocarril, etc.).

Propostes d'intervenció

El Pla estableix les següents **propostes d'intervenció**:

- Transformació de seccions de carrer en plataforma única com a conseqüència de l'amplada de carrer.
- Actuacions de millora a les voreres: construir noves voreres on actualment no n'existeixen o bé, l'itinerari presenta discontinuïtats importants.
- Ampliació d'aquelles voreres que actualment presenten una amplada de pas lliure inferior a 0,90m (compliment Decret 135/1995) i sempre que sigui possible ampliar-les per assolir com a mínim una amplada de pas lliure de 1,80 m (compliment Orden VIV 561/2010).

En aquest sentit, cal ressenyar que el Decret assenyala que:

> *Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:*
>
> - *En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.*
> - *Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.*

- Actuacions de reubicació, eliminació i substitució de mobiliari urbà divers que pot afectar a l'amplada de pas lliure existent a les voreres.
- Actuacions de millora als guals per a vianants existents amb disseny millorable: rebaixos incorrectes, absències de paviment per a invidents, pendents longitudinal o transversals elevades, ressalts elevats, etc. Implantació, si s'escau, de nous guals i passos de vianants.

El Pla també proposa una **priorització** de les actuacions a desenvolupar en els propers 6 anys.

Transformació de seccions de carrer en plataforma única com a conseqüència de l'amplada de carrer.

Carrer de la Rutlla: Transformació en plataforma única



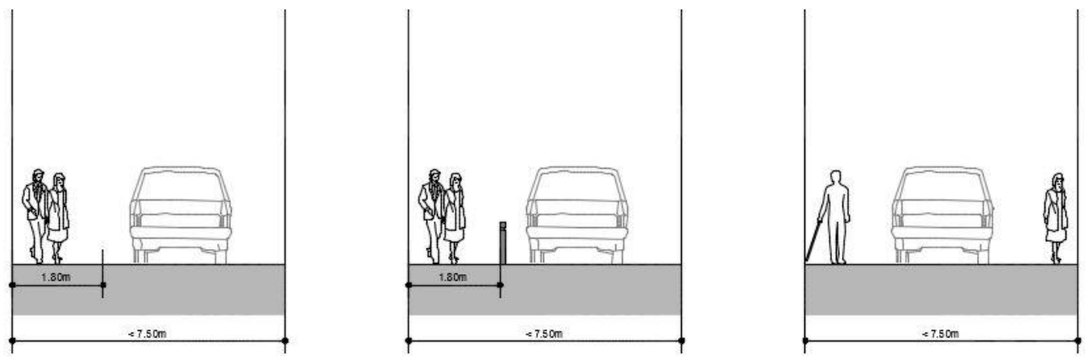
Carrer de la Rutlla

El carrer de la Rutlla, entre el carrer de la Plana i la Plaça de l'Ajuntament presenta una amplada total inferior a 5,80m (ample mínim necessari per a una secció de dues voreres d'ample 1,20m i un carril de circulació de 3,40m), per a donar compliment al Decret 135/1995 i per tant, inferior als 7,50m (ample mínim necessari per a una secció de dues voreres d'ample 1,80m i un carril de circulació de 3,50m), per donar compliment a la Orden VIV 561/2010.

Actualment la majoria dels trams presenten un carril de circulació central i dues voreres laterals d'ample inferior a 0,90m. Algunes cruïlles amb carrers perpendiculars estan resoltes correctament (cruïlla elevada), però altres no presenten guals impedint així, la continuïtat de l'itinerari. A més, cal afegir l'existència d'elements com pals de llum al mig de les voreres que obliguen al vianant a passar per la calçada.

Actualment el carrer de la Rutlla és un carrer important de sortida de vehicles de la població, i caldrà canviar aquest caràcter d'eix viari per tal d'implementar la proposta de transformació de la secció de carrer.

Es proposa la transformació d'aquest eix de carrer en plataforma única (e*s recomana no segregar visualment els espais i evitar la col·locació de fitons o altres elements, ja que, tota la secció de carrer pot ser utilitzada pel vianant*) ampliant així, el nombre de carrers de prioritat invertida existents en el nucli antic de Sant Boi.



Seccions tipus carrer de la Rutlla

Carrer Eduard Toldrà: transformació de Rambla en un eix cívic

El carrer Eduard Toldrà presenta dos trams de carrer amb seccions diferenciades:

- Per una banda, el tram més proper al carrer Pau Casals, presenta una secció en rambla central (resulta completament intransitable per l'existència de grans jardineres que impedeixes el pas), dues calçades laterals (una amb un carril de circulació i l'altra amb un carril de circulació i un carril d'aparcament en línia) i dues voreres a cada banda (una d'aproximadament 2,00m i l'altra de 1,20m). Aquest tram dóna accés a l'Ambulatori.
- Per una altra banda, el tram més proper a la passera d'accés a l'estació de Molí Nou de FGC, presenta una secció en rambla central (on s'ubiquen grups de jocs infantils i la Biblioteca), dues calçades lateral (una amb un carril de circulació que no té continuïtat i l'altra amb un carril de circulació i un carril d'aparcament en línia) i dues voreres a cada banda (una d'aproximadament 1,50m i l'altra entre 2,00 i 3,00m).

Cal destacar que aquest carrer es troba al mig del barri de Cooperativa-Molí Nou, que concentra equipaments importants, connecta amb l'estació de FGC, i durant el procés de participació ciutadana es va reivindicar que es potenciés com a eix cívic.

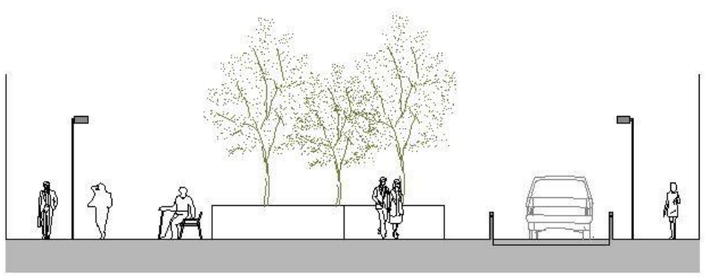


Carrer Eduard Toldrà: tram més proper al carrer Pau Casals

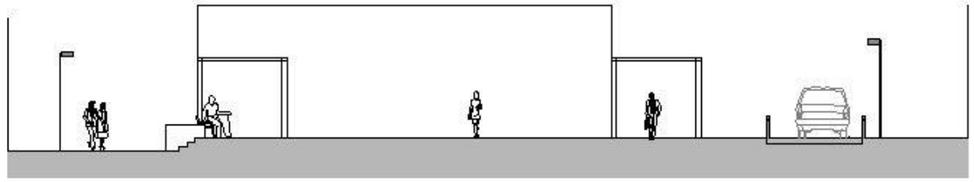


Carrer Eduard Toldrà: tram més proper a l'estació FGC

Es proposa la transformació completa d'aquest eix en una plataforma única per a vianants: eliminació completa del carril de circulació de l'esquerra (mirant cap a l'estació), i deixant únicament un carril de circulació restringida en l'altre lateral.



Secció tipus carrer Eduard Toldrà (tram proper al carrer Pau Casals)



Secció tipus carrer Eduard Toldrà (tram proper a l'estació FGC)

Actuacions de millora a les voreres: construir noves voreres on actualment no n'existeixen o bé, l'itinerari presenta discontinuïtats importants.

Carrer Bonaventura Calopa: construcció de voreres

El carrer Bonaventura Calopa actualment presenta una secció amb una calçada central de dos carrils de circulació, una vorera lateral amb una amplada de 1,20m més una zona enjardinada, i l'altre lateral no presenta vorera. Aquesta inexistència de vorera es correspon amb parcel·les no urbanitzades al llarg de tot el carrer.

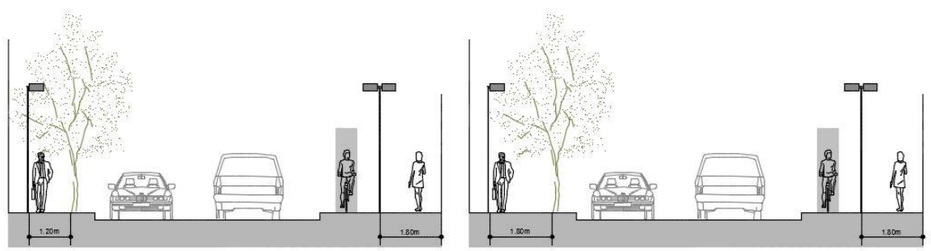


Carrer Bonaventura Calopa

Es proposa la urbanització de tot el lateral de vorera que va des de l'aparcament fins gairebé l'antic hospital de Sant Boi. Caldrà la construcció d'una vorera d'amplada suficient per a incorporar un carril bici i una zona de trànsit per als vianants.

Cal destacar que la vorera de banda muntanya, que actualment presenta una amplada de 1,20m i una zona enjardinada, té un caràcter provisional en l'actualitat ja que, l'Ajuntament no té la propietat del sòl per a dur a terme l'ampliació de la mateixa. A futur, es preveu que aquesta vorera tingui com a mínim una amplada lliure de 1,80m.

Pel que fa a la vorera de banda mar, caldrà que l'espai destinat al vianant disposi de com a mínim, una amplada de 1,80m.



Seccions tipus del carrer Bonaventura Calopa:

Escenari actual (vorera banda muntanya) i escenari a futur (vorera banda muntanya)

Avinguda de la Marina: construcció de voreres

L'avinguda de la Marina entre la Ctra. del Prat i el carrer de la Riera Roja presenta tot un lateral amb discontinuïtats de vorera i fins i tot, trams sense vorera. Aquest lateral es correspon amb l'existència de tres parades d'autobús i la part del darrere de la zona comercial i hotelera existent.



Avinguda de la Marina

Es proposa la **creació d'un itinerari continu a través de la construcció d'una vorera d'amplada de 2,00m que asseguri una amplada de pas lliure mínima de 1,80m**. Caldrà donar prioritat al vianant en els accessos de vehicles existents mitjançant la continuïtat de la vorera i la construcció de guals de vehicles.

Ampliació d'aquelles voreres que actualment presenten una amplada de pas lliure inferior a 0,90m (compliment Decret 135/1995) i sempre que sigui possible ampliar-les per assolir com a mínim, una amplada de pas lliure de 1,80m (compliment Orden VIV 561/2010).

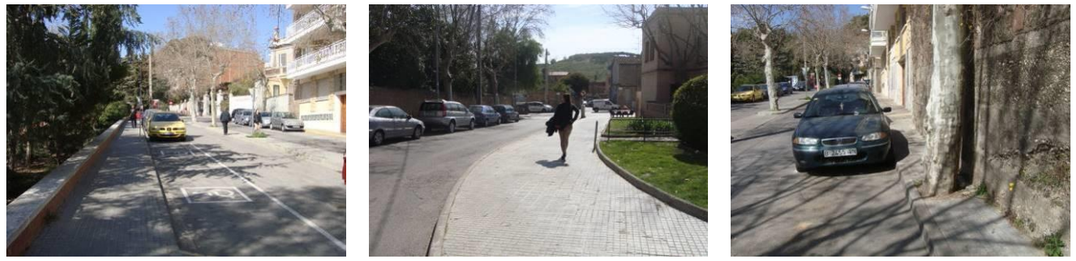
Carretera del Bori: Ampliació de la franja destinada a vianants

La carretera del Bori presenta dos trams de carrer amb seccions diferenciades:

- Per una banda, el tram comprès entre la Plaça de les Forces Armades i la Plaça de l'Assemblea de Catalunya: l'amplada del carrer és d'aproximadament 7,00m, presenta una calçada central, un lateral amb arbres i sense vorera, i l'altre lateral habilitat per al pas de vianants mitjançant una vorera que permet una amplada de pas lliure de 0,90m.
- Per una altra banda, el tram comprès entre la Plaça de l'Assemblea de Catalunya i el carrer de Miquel. Aquest tram presenta dues seccions diferenciades, la de la adjacent a la plaça (vorera de 1,50m, lateral amb carril d'aparcament i carril de circulació, mitjana central, carril de circulació i carril d'aparcament en línia, i vorera lateral amb arbres amb una amplada de 0,90m completament intransitable) i la de la zona del centre cívic (vorera de 2,50-3,00m, calçada central amb carril de circulació i carril d'aparcament en línia, i vorera lateral amb arbres amb una amplada de 0,90m completament intransitable).



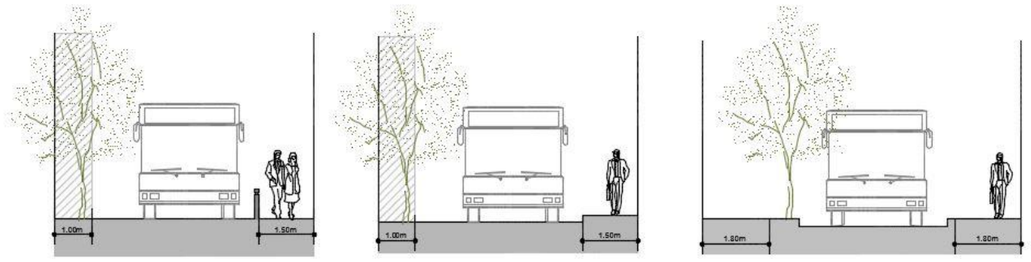
Carretera del Bori: entre Pl. Forces Armades i Pl. Assemblea de Catalunya



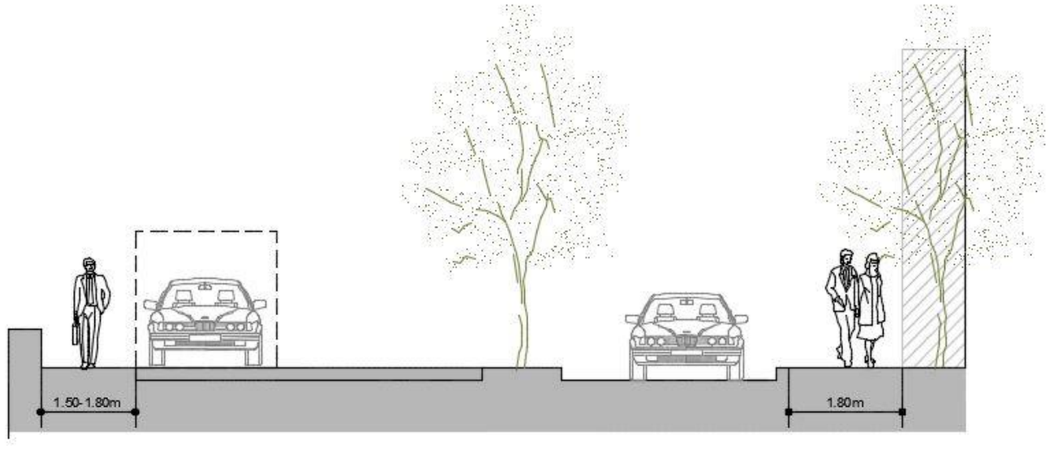
Carretera del Bori: entre Pl. Assemblea de Catalunya i el carrer de Miquel

Es proposa:

- En el tram comprès entre la Plaça de les Forces Armades i la Plaça de l'Assemblea de Catalunya, ampliar la franja reservada al pas dels vianants, ja sigui ampliant la vorera fins a 1,50m, o bé, transformant la secció en plataforma única, reservant el lateral de 1,50m als vianants. Aquesta intervenció té un caràcter provisional fins que l'Ajuntament tingui la propietat del terreny adjacent, que permeti dur a terme una intervenció integral en el tram amb construcció de voreres d'amplada lliure de 1,80m.
- En el tram comprès entre la Plaça de l'Assemblea de Catalunya i el carrer de Miquel, eliminar el carril d'aparcament en bateria, per tal d'ampliar la vorera fins aconseguir una franja de pas lliure de 1,80m (en la vorera intransitable). El lateral d'aparcament de la zona adjacent a la Plaça es podria enrasar amb la vorera i amb la mitjana amb asfalt.



Seccions tipus Crta. Del Bori (entre Pl. Forces Armades i Pl. Assemblea de Catalunya): escenari provisional i escenari a futur



Secció tipus Crta. Del Bori (alçada Pl. Assemblea de Catalunya)

Carrers Lluís Pascual Roca i Mossèn Cinto: consolidació com a eix comercial

Els carrers Lluís Pascual Roca i Mossèn Cinto es caracteritzen per ser un eix que concentra un elevat nombre de petits comerços i durant el procés de participació ciutadana es va reivindicar la necessitat d'ampliar-ne les voreres ja que concentra un elevat nombre de vianants.





Carrer Lluís Pascual Roca

Cal fer una reflexió sobre el paper d'aquests carrers dins de la trama urbana del municipi, de manera que es puguin desenvolupar propostes per a la seva millora. En aquest sentit, en una primera aproximació a mode d'exemple i que seria necessari estudiar amb profunditat, es podria valorar la realització de:

- Renovació completa de paviment de voreres, vorades, guals de vianants, guals de vehicles i mobiliari urbà existent (papereres, pilones, etc.) i mantenint dimensions. Aquesta renovació dotaria al carrer d'una imatge més atractiva per als comerços i per als vianants.
- Transformació de la secció de carrer mitjançant la eliminació del carril d'aparcament en línia existent i ampliació de les dues voreres, deixant un únic carril central de circulació. Aquesta intervenció suposa un major cost d'inversió i la pèrdua de places d'aparcament.

Actuacions de reubicació, eliminació i substitució de mobiliari urbà divers que pot afectar a l'amplada de pas lliure existent a les voreres.

El Pla de Mobilitat proposa la realització d'un inventari exhaustiu als carrers on es van identificar voreres amb una amplada total inferior als 2 metres, en tant que és en aquests eixos on l'existència de mobiliari urbà podria condicionar de forma negativa els nivells d'accessibilitat. En aquest sentit, l'inventari s'haurà de realitzar a partir de la detecció de:

- Mobiliari urbà mal ubicat: impedeix el pas o bé, redueix l'amplada de pas lliure per la vorera.
- Mobiliari urbà mal dissenyat: no facilita la seva utilització per part de tots els ciutadans.

Aquestes intervencions de reubicació i substitució de mobiliari les poden dur a terme els equips de les brigades municipals.

Actuacions de millora als guals per a vianants existents amb problemes de disseny: rebaixos incorrectes, absències de paviment per a invidents, pendents longitudinal o transversals elevades, ressalts elevats, etc. Implantació, si s'escau, de nous guals i passos de vianants.

Com a resultat del treball de camp realitzat durant la diagnosi s'han detectat:

- Inexistència de 170 nous guals per a vianants en tot el municipi de Sant Boi.
- Existència de 27 guals per a vianants millorables, és a dir, guals que presenten deficiències de disseny com poden ser inexistència de paviment d'invidents, ressalt excessiu, no permeten suficient amplada de pas lliure entre l'inici del gual i la façana, etc.

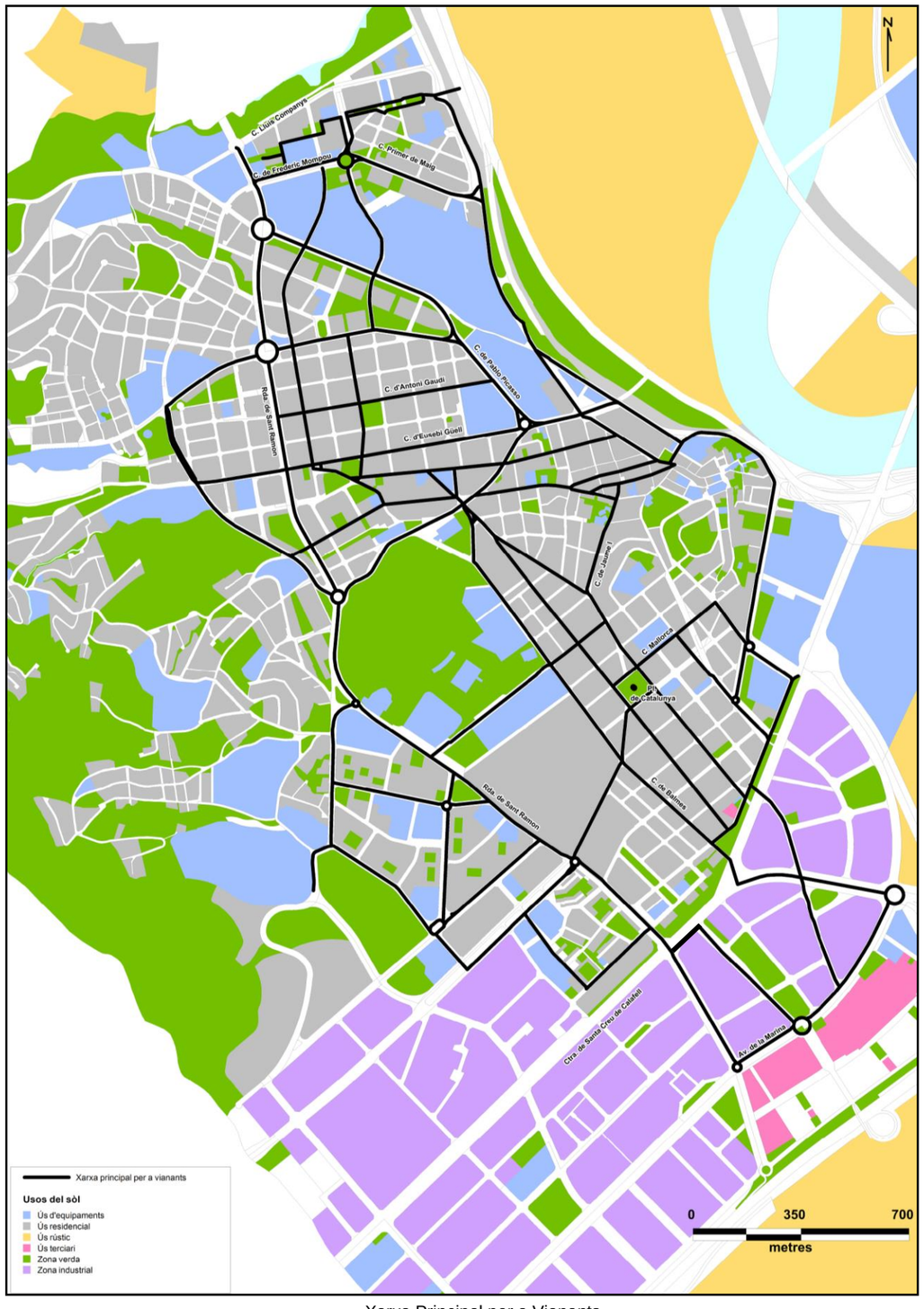
És per aquest motiu que caldrà intervenir progressivament en la construcció i millora dels guals de vianants en els propers anys. Es recomana que la intervenció faciliti la creació d'itineraris adaptats en lloc de realitzar intervencions aïllades en el municipi. Es recomana la redacció d'un Pla d'Accessibilitat (o actualització de l'actual) en l'àmbit de l'espai públic que especifiqui clarament les deficiències dels guals i les prioritats d'intervenció, que doni les pautes a seguir en les futures intervencions.

Priorització de les intervencions:

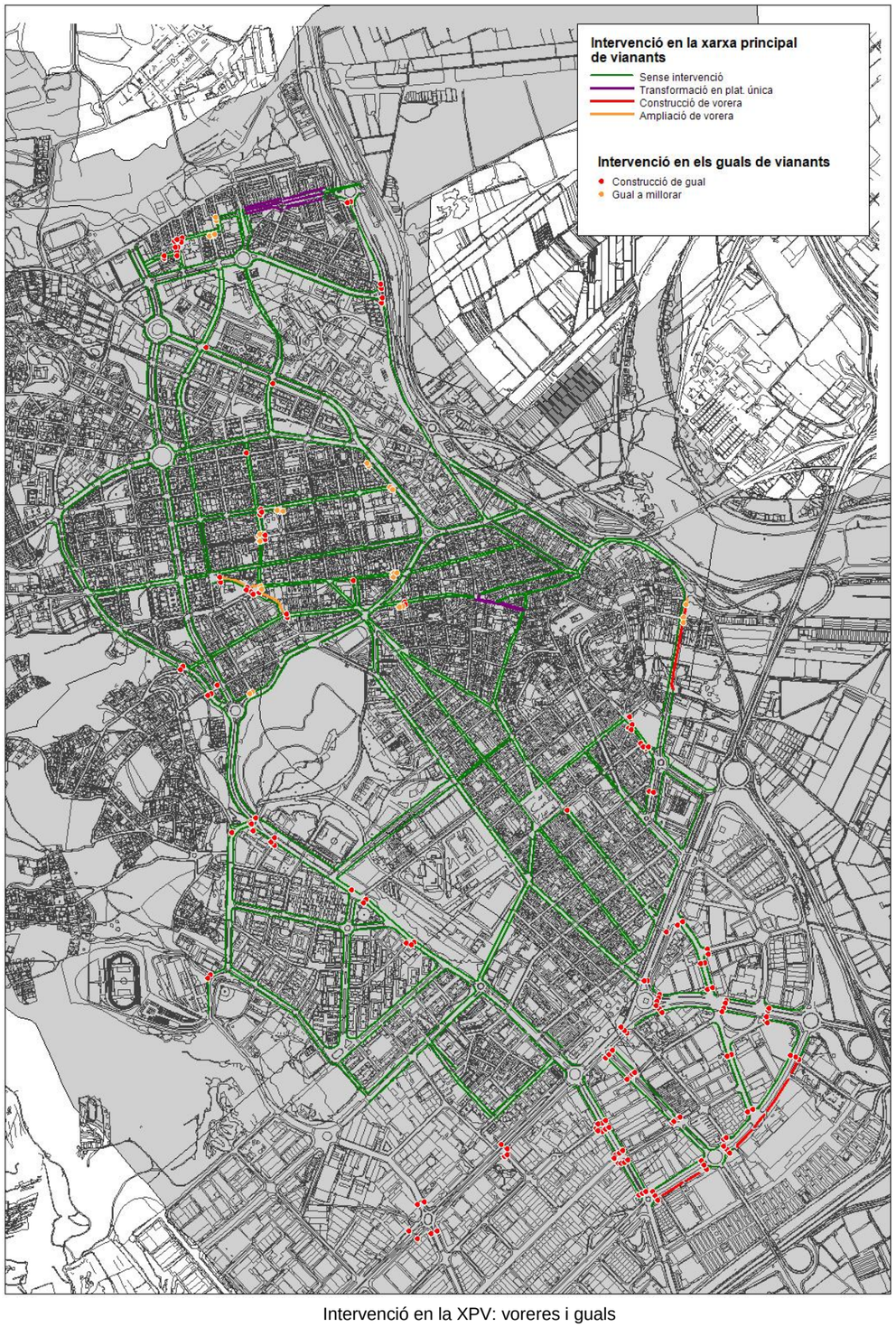
S'han prioritzat les actuacions que desenvoluparà el Pla de Mobilitat durant els propers 6 anys, segons:

- Prioritat alta (període 2014 – 2016):
  - Realització d'un inventari de mobiliari urbà a les voreres de la XPV amb amplada total inferior a 2 m.
  - Construcció de guals de vianants.
  - Intervencions en guals de vianants millorables.

- Prioritat mitja:
  - Transformació en plataforma única de carrers on resulta inviable la secció en calçada i dues voreres laterals.
  - Ampliació de voreres on l'amplada de pas lliure és inferior a 0,90m.
  - Construcció de voreres en itineraris que presenten inexistència de vorera o discontinuïtats.



Xarxa Principal per a Vianants



Intervenció en la XPV: voreres i guals

8.1.2 Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat

Descripció de l'actuació

Les actuacions principals de la present proposta podrien consistir en:

- Actuacions de prioritització dels vianants: reubicació o construcció de nous creuaments de vianants, construcció de passos de vianants elevats o bé, semaforitzar creuaments, si es considera necessari.
- Augmentar el temps de creuament pels vianants en els casos de creuaments semaforitzats, i incorporació de polsadors manuals.
- Millorar la senyalització dels passos de vianants: pintat, repintat de passos.
- Ampliació de les voreres en les zones d'accés i sortida dels equipaments. Cas que sigui necessari s'instal·laran baranes de protecció.
- Incorporació de illetes intermitges que permetin el creuament en dos temps, sempre que es consideri necessari.
- Estudiar l'aparcament existent en l'entorn i dificultar l'aturada de vehicles en doble filera.
- Instal·lació de mesures reductores de velocitat dels vehicles en l'entorn dels equipaments (senyals de reducció, bandes reductores, estretament de calçada a l'aproximar-se als creuaments, etc.)
- Millora de la senyalització vertical que informi de la proximitat dels equipaments.

Dels equipaments "supramunicipals" el present Pla desenvolupa una proposta d'intervenció vinculada a la millora de l'accessibilitat i de la seguretat dels accessos a les Termes Romanes.

Consisteixen en:

- Resolució de la cruïlla entre el carrer Hospital i el carrer Maria Girona
- Resolució de l'itinerari que connecta les Termes Romanes amb el Museu de Sant Boi

Propostes d'intervenció

Intervenció en la millora de la seguretat en l'accés a l'espai de les Termes Romanes

Les Termes Romanes es troben ubicades en la cruïlla entre el carrer Hospital i el carrer Maria Girona, i depenen del Museu de Sant Boi ubicat entre el carrer Hospital i el carrer del Pont.

Actualment, la vorera existent davant l'accés a l'edifici de les Termes, pel carrer Maria Girona presenta aproximadament 3,00m on existeix un gual de vianants deprimit en cantonada just davant l'accés. El carrer Hospital que permet connectar les Termes amb el Museu presenta una amplada inferior a 5,80m, i una secció en calçada i voreres laterals d'amplada de pas inferior a 0,90m.







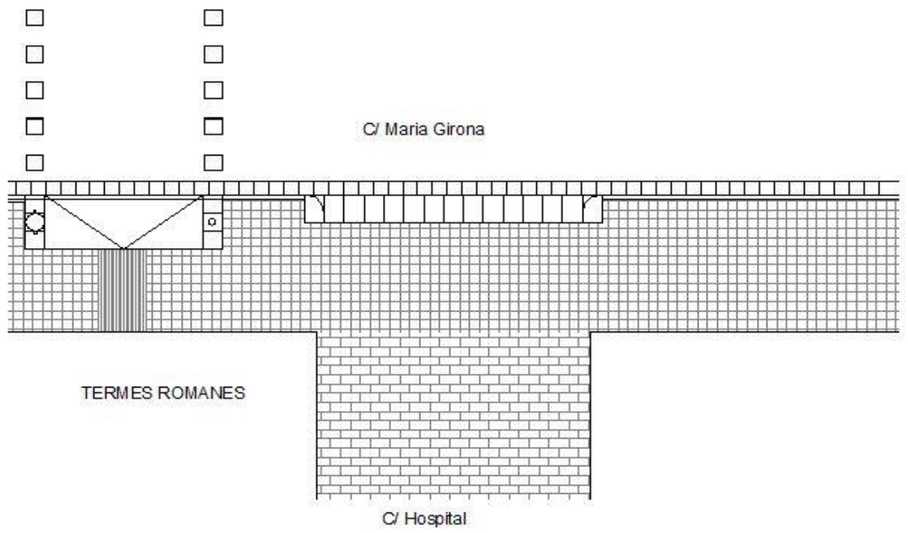






Si considerem que l'edifici de les Termes és un centre atractor de públic, que puntualment concentra grups de visitants a l'entrada i està estretament relacionat amb el Museu, es proposa:

- Transformar la secció del carrer Hospital en plataforma única
- Donar continuïtat a la vorera del carrer Maria Girona (davant del carrer Hospital) de manera que es podria eliminar el gual de vianants deprimit en cantonada i eliminar així, els pendents transversals existents.



Solució tipus cruïlla c/ Hospital amb c/ Maria Girona

8.1.3 Definició d'un camí escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos

Descripció de l'actuació

En base a l'objectiu de la definició d'un Camí Escolar, s'han elaborat tres grans grups d'actuacions:

- Actuacions **físiques**, associades al disseny del viari i a la proposta de solucions tècniques que afavoreixin els desplaçaments segurs dels estudiants evitant conflictes entre els diferents usuaris.
- Actuacions a nivell de **gestió del trànsit**, que es refereixen a les actuacions en matèria d'ordenació del trànsit per reduir conflictes i per permetre una millor convivència entre usuaris que es duen a terme en l'actualitat.
- Actuacions a nivell de **condicionants culturals**, que es refereix al desenvolupament d'activitats participatives que impliquin a alumnes, professors i alumnes, i que serveixin d'estímul per incentivar els modes més sostenibles.

Actuacions físiques

Com ja ha quedat palès, darrerament s'han dut a terme nombroses actuacions a nivell físic que han permès millorar notablement les condicions d'accessibilitat i seguretat viària en els itineraris d'accés als centres escolars (ampliació de voreres, construcció de passos de vianants sobreelevats, senyalització horitzontal i vertical, etc.).

Si bé aquest tipus d'actuacions són necessàries i s'ha de continuar portant-les a terme, la millora de les condicions de mobilitat als itineraris escolars ha de passar necessariament per l'aplicació de mesures per optimitzar la gestió de la mobilitat i sobretot, per la potenciació d'una cultura de la mobilitat sostenible dirigida no només als alumnes i els seus pares, sinó també a la resta dels ciutadans.

Tanmateix, d'acord amb els resultats de la inspecció visual, s'han detectat alguns aspectes amb caràcter puntual que són millorables. Destaquem:

- La reubicació de tres contenidors d'escombreries situats a la vorera del carrer Cerdanya. En cas de que no es trobin alternatives per a la seva reubicació, seria convenient instal·lar un sistema d'ancoratge a terra que eviti el seu desplaçament.



Detall dels contenidors del carrer Cerdanya
Font: elaboració pròpia

- La implantació de nous guals per a vianants totalment adaptats. Estarien situats a:
  - Al carrer Baldiri Ateu, just davant de l'accés a l'escola Barrufet, a banda i banda.
  - Al carrer Cerdanya, just davant de l'accés a l'escola Barrufet, a banda i banda.
  - Al carrer Cerdanya en la confluència amb Pau Claris. Es proposa instal·lar un gual de vorera deprimida en cantonada a la banda de mar.
  - Al carrer Pau Claris, en la confluència amb el carrer Cerdanya, es proposa substituir els guals existents a banda i banda, per guals totalment adaptats (els existents estan dissenyat per vehicles)
- La millora del paviment deteriorat situat en l'accés a l'escola Barrufet.
- Repintar alguns dels elements de senyalització horitzontal que amb el pas del temps s'han deteriorat. Es proposa fer ús d'acabats cromàtics que destaquin més que els existents (totalment blancs), ja que facilitarien la seva percepció per part dels conductors.



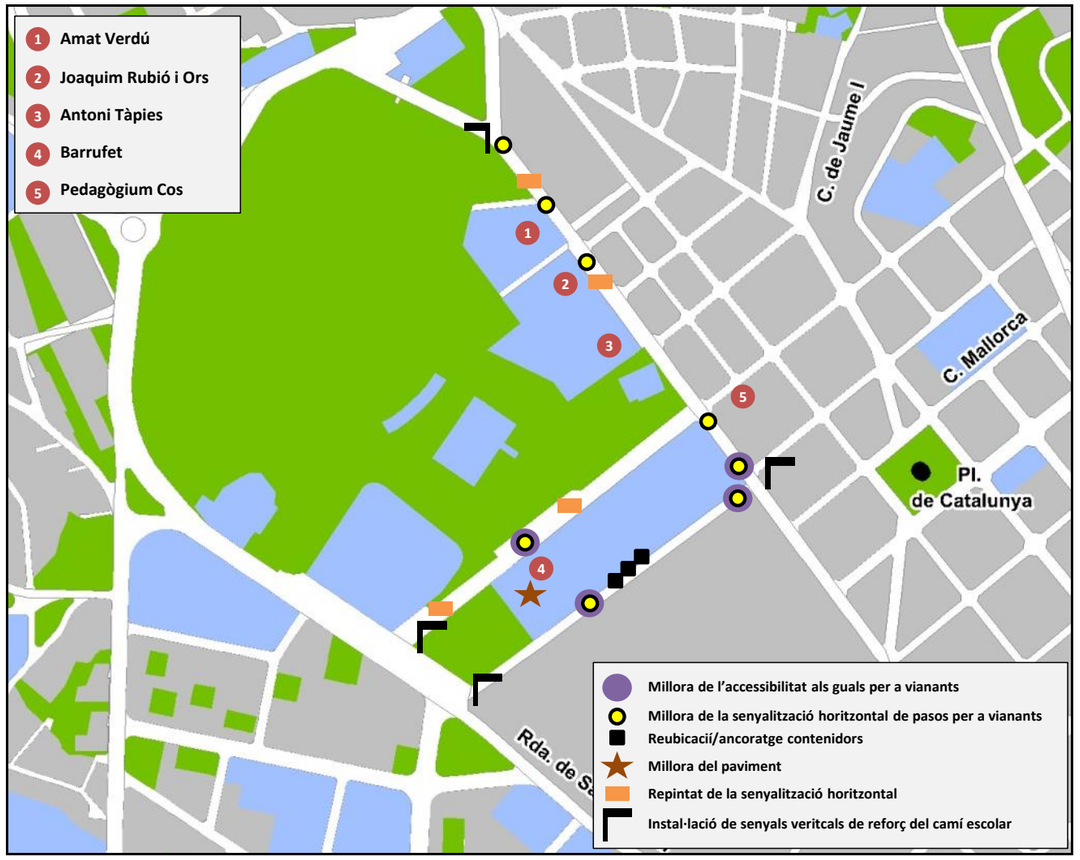
Exemple de senyalització horitzontal amb acabat cromàtic diferenciat
Font: Entorn escolar a Castelldefels

Es proposa no només reforçar la senyalització horitzontal exclusiva al camí escolar, sinó també els passos de vianants de l'entorn immediat que en l'actualitat no incorporin aquest reforç cromàtic.

- Reforçar la senyalització vertical existent vinculada a l'existència de centres educatius, instal·lant nous elements verticals en els accessos més immediats.



Exemple de senyalització vertical proposada
Font: Diputació de Barcelona



Resum de les actuacions físiques que es proposen

Font: elaboració pròpia

Actuacions de gestió de la mobilitat

Si bé l'ús del vehicle privat per accedir a l'escola és reduït entre els alumnes, cal continuar fomentant l'ús dels modes no motoritzats i del transport col·lectiu, i/o bé difonent i facilitant sistemes destinats a compartir vehicles particulars.

Amb aquests objectius, des del punt de vista de la gestió de la mobilitat, es podria valorar la incorporació d'altres mesures de suport a les actuacions físiques, com ara les vinculades a afavorir el coneixement envers l'ús de la bicicleta, a difondre bones pràctiques en matèria de mobilitat, etc.

Actuacions culturals

El projecte s'hauria d'articular des de la convicció de que per a la resolució de les problemàtiques de mobilitat que afecten a l'entorn escolar hi ha una part tècnica, relacionada amb el viari i amb la gestió de la mobilitat, però també en base a que gran part de les solucions resideixen en les pautes culturals. En aquest aspecte tenen molta importància totes les qüestions vinculades amb la percepció de l'espai públic, la seguretat, la mobilitat o l'autonomia infantil.

Per aquest motiu, caldria valorar la inclusió d'altres mesures a nivell participatiu per tal d'implicar a la ciutadania i establir vies de comunicació per informar i difondre la cultura de mobilitat sostenible entre tota la comunitat escolar, o també a nivell educatiu, que podrien estar dirigides específicament als estudiants i que tindrien com a objectius fomentar canvis en les pautes de mobilitat.

8.1.4 Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent.

Descripció de l'actuació

Els objectius específics per al Pla d'Accessibilitat són:

- Millorar la qualitat de vida dels ciutadans creant un entorn urbà agradable, còmode, segur, comprensible i que doni resposta a la gran diversitat de necessitats de tots els ciutadans, sense excepció.
- Revitalització de la ciutat regenerant els espais urbans i creant un ambient atractiu que estimuli la integració.
- Afavorir el trànsit del vianant recuperant-lo com a protagonista de la ciutat.
- Dissenyar una xarxa viària optimitzada on puguin conviure el trànsit rodat i els itineraris accessibles per a vianants, i que faciliti l'accés als equipaments existents en el municipi.
- Facilitar l'ús dels equipaments i serveis als ciutadans, i potenciar que aquest ús sigui en les mateixes condicions per a cadascun d'ells, independentment de les seves condicions, capacitats i de les característiques que ens diferencien.
- Foment dels sistemes de transport col·lectiu accessibles.
- Afavorir el disseny a escala humana, considerant l'home com a paràmetre fonamental del disseny urbà.
- Normalitzacions de dissenys i solucions que compleixin amb tots els paràmetres d'accessibilitat.
- Fomentar l'orientació del ciutadà mitjançant senyalització accessible en els espais públics, tant urbans com edificats.
- Donar a conèixer als ciutadans la importància que té per a tots aconseguir un municipi accessible.

En aquest sentit, el Pla d'Accessibilitat representa una oportunitat per:

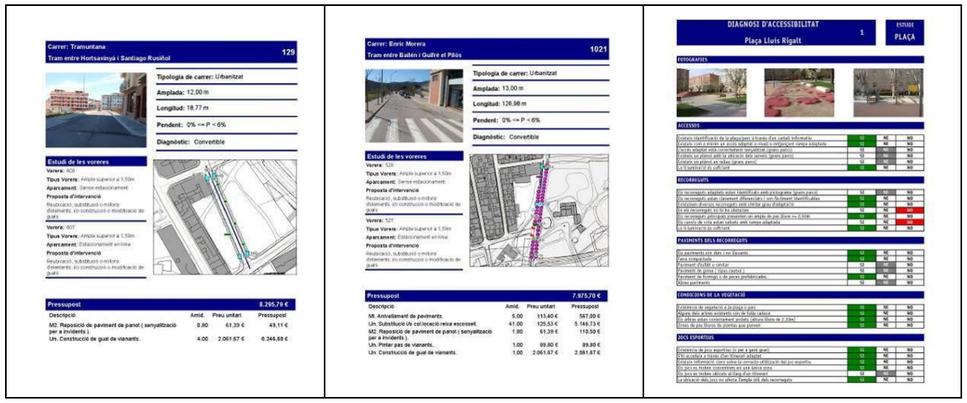
- A través de l'inventari d'infraestructures del municipi donar consciència municipal del que ja està adaptat i del que manca per fer.
- Oferir informació tècnica que pot servir per a abordar futures intervencions. En aquest sentit actua com a Pla de prevenció de creació de barreres.
- Representa un compromís tècnic i polític envers la transformació del municipi cap a la plena accessibilitat en benefici de tothom.

El Pla d'Accessibilitat ha de determinar:

- La diagnosi que estableix l'estat actual.
- Les accions que l'Ajuntament té previst realitzar en els propers anys.
- Els criteris d'actuació en les obres.
- Els sistemes de gestió.
- Les accions immediates.

El Pla d'Accessibilitat s'estructura en quatre grans àmbits:

- **L'espai públic:** l'objectiu de l'estudi és conèixer el nivell d'accessibilitat dels carrers del municipi, amb la finalitat d'elaborar una criteris d'adaptació i supressió de barreres arquitectòniques, donant compliment a la legislació vigent en matèria d'accessibilitat.



Exemples de fitxes de via pública desenvolupades en altres Plans d'Accessibilitat

En el cas específic del municipi de Sant Boi caldrà posar especial atenció en:

- L'adaptació progressiva a realitzar en els guals de vianants: tipologies segons amplades de vorera, eliminació de ressalts, incorporació de franges de paviment diferenciat, etc.
- L'ampliació de les voreres que actualment són inaccessibles, i la transformació de la secció de carrer en plataforma única en aquells casos on sigui impossible mantenir una secció en calçada i voreres, com a mínim, practicables.
- Reubicació o eliminació de mobiliari urbà divers per ampliar els amples de pas lliures.



Gual que no permet inscripció del cercle de Ø1,20m.



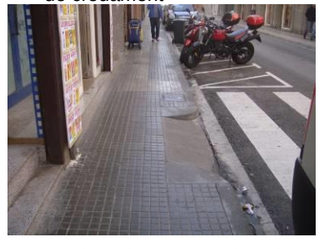
Gual sense franja de pav. Invidents i fitó mal ubicat a eix de creuament



Inexistència de guals de vianants en creuament



Inexistència de franja de pav. Diferenciat per a invidents



Gual de vianants resolt amb peces de gual de vehicles



Inexistència de guals de vianants en creuament



Carrer amb voreres estretes



Pal de llum que impedeix el pas en vorera estreta



Arbres i bàculs que impedeixen completament el pas



Bàculs que no permeten ample de pas lliure de 0,90m

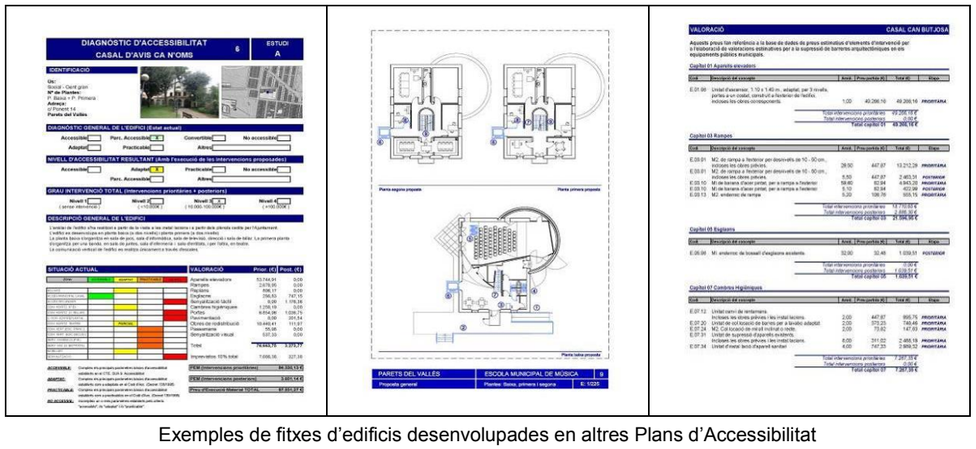


Inexistència de senyalització visual en graons



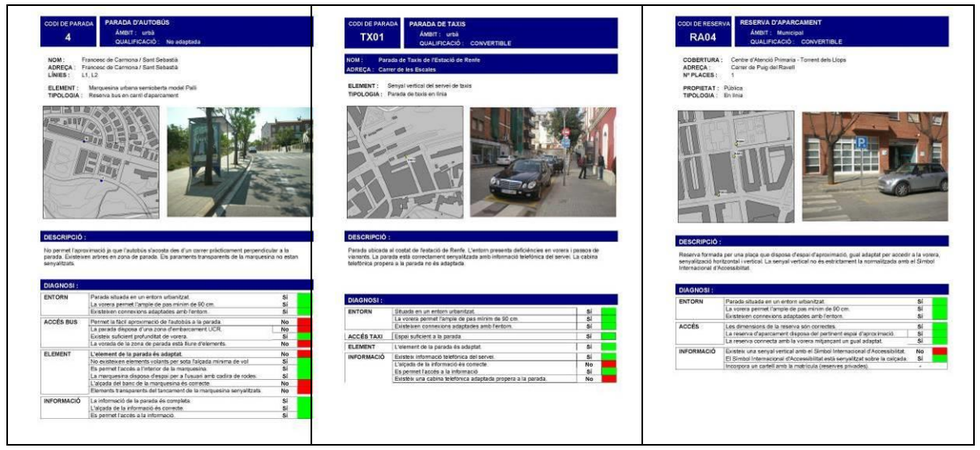
Amples de vorera insuficient i males pràctiques d'aparcament damunt vorera

- **Els edificis municipals:** l'objectiu de l'estudi és conèixer el nivell d'accessibilitat dels edificis municipals. D'aquesta manera i conjuntament amb el grau d'accessibilitat de l'espai públic es podran definir itineraris accessibles que afavoreixin el desenvolupament quotidià de les persones amb problemes d'interacció amb l'entorn.



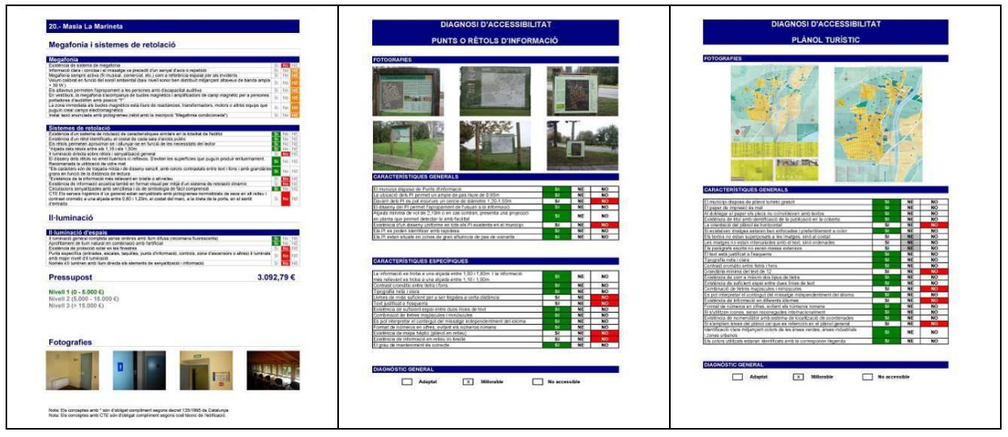
Exemples de fitxes d'edificis desenvolupades en altres Plans d'Accessibilitat

- **El Transport**: l'objectiu de l'estudi és conèixer el nivell d'accessibilitat dels transports. Cal considerar la cadena de transport com un sistema interconnectat des de l'origen fins al final. Cada element d'aquesta cadena cal que tingui un disseny agradable i que sigui accessible a tots els ciutadans.



Exemples de fitxes de transport desenvolupades en altres Plans d'Accessibilitat

- **La Comunicació**: L'objectiu és resoldre les barreres que afecten als sistemes d'informació i comunicació. Fa referència a tots aquells elements que permeten als ciutadans passejar, orientar, informar i comunicar.



Exemples de fitxes de comunicació desenvolupades en altres Plans d'Accessibilitat

8.1.5 Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu.

Descripció de l'actuació

De forma generalitzada, per a les campanyes de sensibilització es proposa:

- Explicar els beneficis en salut de l'ús quotidià dels desplaçaments a peu. En aquest aspecte seria interessant destacar amb dades concretes els principals beneficis de realitzar exercici diari caminant respecte d'algú que ho fa amb vehicle privat motoritzat. També és important explicar els temps de desplaçament de certs itineraris per demostrar que a vegades, el cost del temps en altres mitjans és més elevat.
- Explicar els beneficis en matèria ambiental. En aquest apartat seria interessant explicar l'estalvi energètic i en emissions d'un viatge tipus, a peu, respecte a un altre amb vehicle privat motoritzat.
- Medis generals de promoció dels desplaçaments a peu: pàgina web, tríptics, cartells, anuncis a la revista municipal, etc.
- Promocionar els mitjans que proporciona l'Ajuntament en matèria de desplaçaments a peu: ampliació de voreres, adaptació de guals de vianants, etc. Cal informar a la ciutadania de tots els mitjans que es disposen per a l'ús de la mobilitat a peu. També en aquest apartat és important anar actualitzant les dades a partir de les actuacions que proposa el PMU.
- Promocionar actes festiu com caminades populars, visites guiades per barris, visites guiades de patrimoni, etc.

Per a la definició concreta dels continguts de cada campanya i per a la seva execució, es desenvoluparà una metodologia basada en:

- Identificació de la problemàtica i/o aspecte a millorar vinculat a la mobilitat a peu.
- Disseny específic de la campanya. Es definirà a qui va dirigida (actors implicats a convocar), quan es realitza i com es realitza (a través de quins canals s'ofereix la informació).

En aquest sentit, l'experiència demostra que per a maximitzar els beneficis derivats d'aquest tipus de processos, és òptim crear campanyes que s'estructurin a partir de "tallers temàtics" reduïts on s'incentiva a la població a participar i a col·laborar. El nombre de tallers dependrà tant del volum d'usuaris inscrits a la campanya, com dels temes a tractar.

Una possible campanya a fer per al foment de la mobilitat a peu podria ser la elaboració de rutes saludables al municipi. Actualment existeixen unes rutes definides a l'àrea de la Muntanyeta.

L'objectiu de les rutes saludables és contribuir a millorar la salut de la població en general, incentivant l'activitat física regular de caminar i facilitant que aquesta es produeixi en els entorns de la vida quotidiana dels ciutadans.



Els criteris d'elecció i disseny de les rutes són:

- Les rutes saludables han de complir amb les majors exigències d'accessibilitat universal, seguretat i funcionalitat seguint, a més, criteris de comoditat, estètica i interès (artístic, paisatgístic, etc.) de l'itinerari.
- Una ruta saludable conforma un circuit tancat que s'inicia i acaba en el mateix punt. Sent aquest punt, un element important com un equipament, un parc, etc.
- En el disseny de cada itinerari es tindrà en compte la situació dels equipaments, centres comercials o d'oci, centres per a la gent gran, centres de salut, etc. de manera que a més de millorar l'atractiu del itinerari, es contribueixi a la millora de l'accessibilitat a aquests centres.
- La longitud màxima de cada ruta serà de 3.500m.
- S'establiran àrees de descans a distàncies màximes de 500m (utilitzant parcs i places).
- Es proposarà la incorporació d'aparells d'exercicis gimnàstics, especialment destinats a gent gran, o amb algun tipus de discapacitat o de mobilitat reduïda. (Si el municipi té instal·lats aparells similars, es tindran en compte per a la definició d'aquestes rutes).
- Les rutes tindran una senyalització específica, segons criteris d'accessibilitat universal. Es donaran les pautes de com ha de ser aquesta senyalització.
- Quan sigui possible, s'establiran punts de connexió entre les diferents rutes, per aconseguir una xarxa urbana.

8.2 Mobilitat en bicicleta

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

Descripció de l'actuació

La xarxa d'itineraris per a bicicletes que defineix el PMU es basa en:

- Les vies ciclistes existents
- Els espais de convivència existents
- El Pla Director de la bicicleta (no aprovat per l'Ajuntament)
- Les propostes d'ampliació projectades pel PMU

En conjunt, s'ha definit una xarxa total de **12.700 metres de longitud**, de la qual uns 5.200 metres transcorren per itineraris urbans ja existents (no s'ha considerat ni l'anella verda ni els camins ciclables), i la resta (uns 7.500 m) són itineraris proposats pel present Pla. Els objectius d'aquesta xarxa seran:

- Garantir les connexions i la continuïtat dels itineraris per a bicicletes ja existents (actualment no presenten continuïtat), a través del disseny d'una anella ciclista.
- Garantir la connexió amb bicicleta entre tots els barris de la ciutat, si bé els pendents poden esdevenir una barrera que en dificulti aquesta connexió.
- Garantir la connexió amb l'anella verda per la part del riu Llobregat
- Garantir la connexió entre FGC i la zona industrial
- Garantir la connexió amb la zona industrial i amb el Parc ciclista existent.
- Promoure la connexió amb Viladecans a través de la creació d'un carril bici a la Carretera de Santa Creu de Calafell (intervenció a realitzar a futur quan es reurbanitzi completament la carretera C-245) d'acord amb el projecte existent.

Per tal de dissenyar correctament les diferents tipologies de carril bici proposats, adjuntem al final de la fitxa una taula de dimensionat segons el tipus de via ciclista a construir.

Propostes d'intervenció

Xarxa per a bicicletes proposada per a garantir l'anella ciclista urbana:

Rambla Rafael Casanova – Av. Maria Girona – Carrer Bonaventura Calopa





- La Rambla Rafael de Casanova actualment presenta una secció en plataforma única mixta. Per tal de donar continuïtat a la xarxa per a bicicletes projectada, es proposa la coexistència entre el desplaçament de les bicicletes i els vianants.
- L'Avinguda Maria Girona actualment presenta una secció en calçada i voreres laterals. Les dues voreres presenten amplades variables entre 3,00m i 1,20m. Les zones d'amplada inferior responen per una banda a l'existència de les vies de FGC i per l'altra, a l'existència d'una parcel·la edificada, fet que impossibilita l'ampliació de les mateixes. Cal afegit que l'accés amb bicicleta a l'anella verda del parc del Riu Llobregat es realitza únicament per aquest punt. Per tant, creiem necessària la realització d'un estudi de detall d'aquesta zona, imprescindible per a enllaçar l'anella ciclista proposada. Com a conseqüència de l'amplada existent de vorera, únicament podem proposar que es destini una de les dues voreres a carril bici tipus "vorera bici" o en cohabitació amb els vianants, fet que comporta la incorporació de senyalització horitzontal i vertical.
- El carrer Bonaventura Calopa actualment presenta tot un lateral amb inexistència de vorera i parcialment, un caminet transitable. La gran majoria d'aquesta inexistència de vorera es correspon amb parcel·les no urbanitzades. Per tal d'enllaçar l'anella ciclista en aquest punt, es proposa la urbanització de tota la vorera i la incorporació d'un carril bici segregat en vorera.



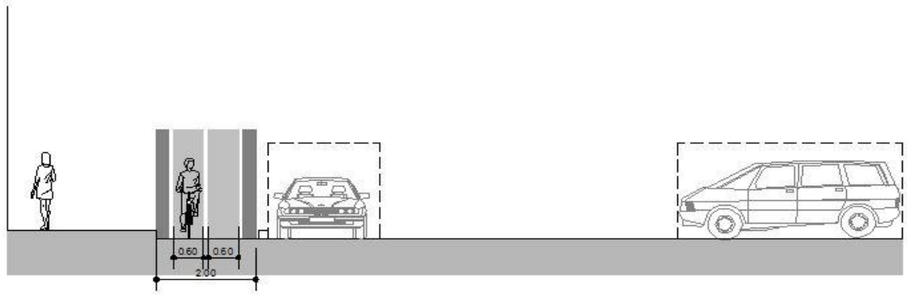
Secció tipus carrer Bonaventura Calopa

Ronda Sant Ramon (alçada central elèctrica)





- La Ronda Sant Ramon a l'alçada de la central elèctrica (pendent de reurbanització quan es traslladi la central) presenta una bossa d'aparcament. Per tal d'enllaçar l'anella ciclista en aquesta zona cal reorganitzar la bossa d'aparcament (el carril d'aparcament en bateria passaria a ser en línia en la zona més propera a la vorera), creant un carril bici bidireccional segregat.



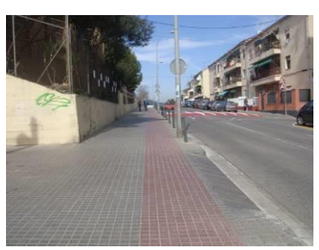
Secció tipus Rda. Sant Ramón (alçada central elèctrica)

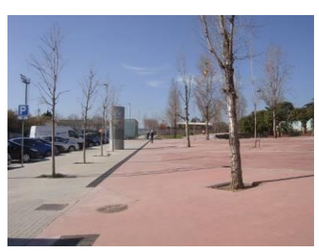
Carrer Pau Claris – Carrer Torre Figueras – Carrer Baldiri Aleu

En el carrer Pau Claris, davant de les escoles, ja existeix un carril bici però que no té cap continuïtat, no està senyalitzat i no s'utilitza. Caldria donar continuïtat al carril existent en aquest tram per tal d'enllaçar-lo amb la resta de la xarxa per a bicicletes, si bé cal ressenyar que l'actuació a desenvolupar restarà condicionada en funció de la funcionalitat a nivell general de la xarxa urbana que se li atorgui a aquest carrer (més detall a la proposta 3.3 del present PMU).

Tanmateix, en una primera aproximació a mode d'exemple, es proposa donar continuïtat al carril existent continuïtat a través de la creació d'un carril bici unidireccional segregat en vorera fins al carrer Torre Figueras o bé, fins al carrer Baldiri Aleu.

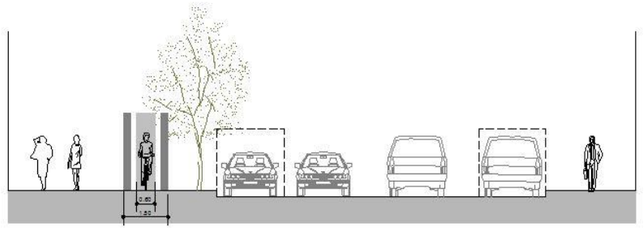
Dels dos carrers itineraris, es proposa com a viable l'itinerari a través del carrer Torre Figueras i travessant el parc fins a enllaçar amb el carril bici existent (caldrà pintar i senyalitzar el carril), ja que en la cruïlla entre els carrer Pau Claris i Baldiri Aleu existeix una gran jardinera que dificulta la col·locació d'un carril bici:







Jardinera al carrer Pau Claris



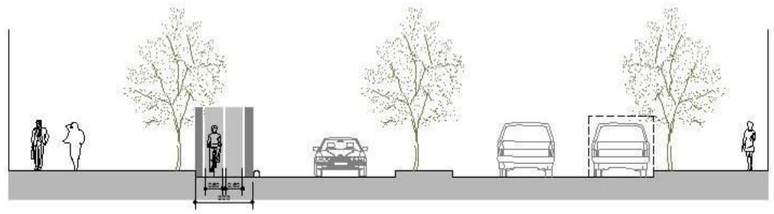
Secció tipus Pau Claris (davant escoles)

Ronda Sant Ramon

La Ronda Sant Ramon actualment presenta una secció en calçada, mitjana i dues voreres laterals de més de 3,00m. Cada calçada presenta un carril de circulació i un carril d'aparcament en línia d'amplada excessiva. Alguns trams de la ronda Sant Ramon presenten un carril bici en calçada d'amplada insuficient i per tant, inutilitzable. Per tal de donar continuïtat a l'anella proposada cal la construcció d'un carril bici unidireccional o bidireccional segregat en calçada aprofitant l'amplada excessiva del carril d'aparcament en bateria existent.







Secció tipus Ronda Sant Ramon

Xarxa per a bicicletes proposada per accedir al Parc ciclista (zona industrial):

Carrer Múrcia – Carrer Màlaga – Carrer Àlaba

Actualment no existeix cap carril bici que enllaci la zona urbana amb el parc ciclista existent. És per aquest motiu que es proposa la creació d'un carril bici segregat bidireccional tant al carrer Múrcia com al carrer Màlaga i al carrer Àlaba.

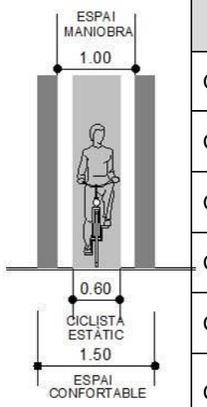
Xarxa per a bicicletes proposada a la carretera de Santa Creu de Calafell (pendent del Pla de Mobilitat Metropolità redactat per AMB):

La carretera de Santa Creu de Calafell permet la connexió amb Viladecans i Gavà i està pendent d'un projecte de reurbanització que afavoreixi la permeabilitat entre la zona industrial i la zona urbana de Sant Boi, i la transformi en un eix integrat en el teixit urbà, evitant que actuï com a barrera.

Es proposa que a futur (amb posterioritat a la finalització del període de vigència del present Pla, 2019), tenint en compte les prescripcions que defineixi el Pla de Mobilitat Metropolità redactat per AMB, s'incorpori un carril bici segregat que permeti connectar amb seguretat les poblacions de Sant Boi amb el continu urbà format per Gavà i Viladecans.

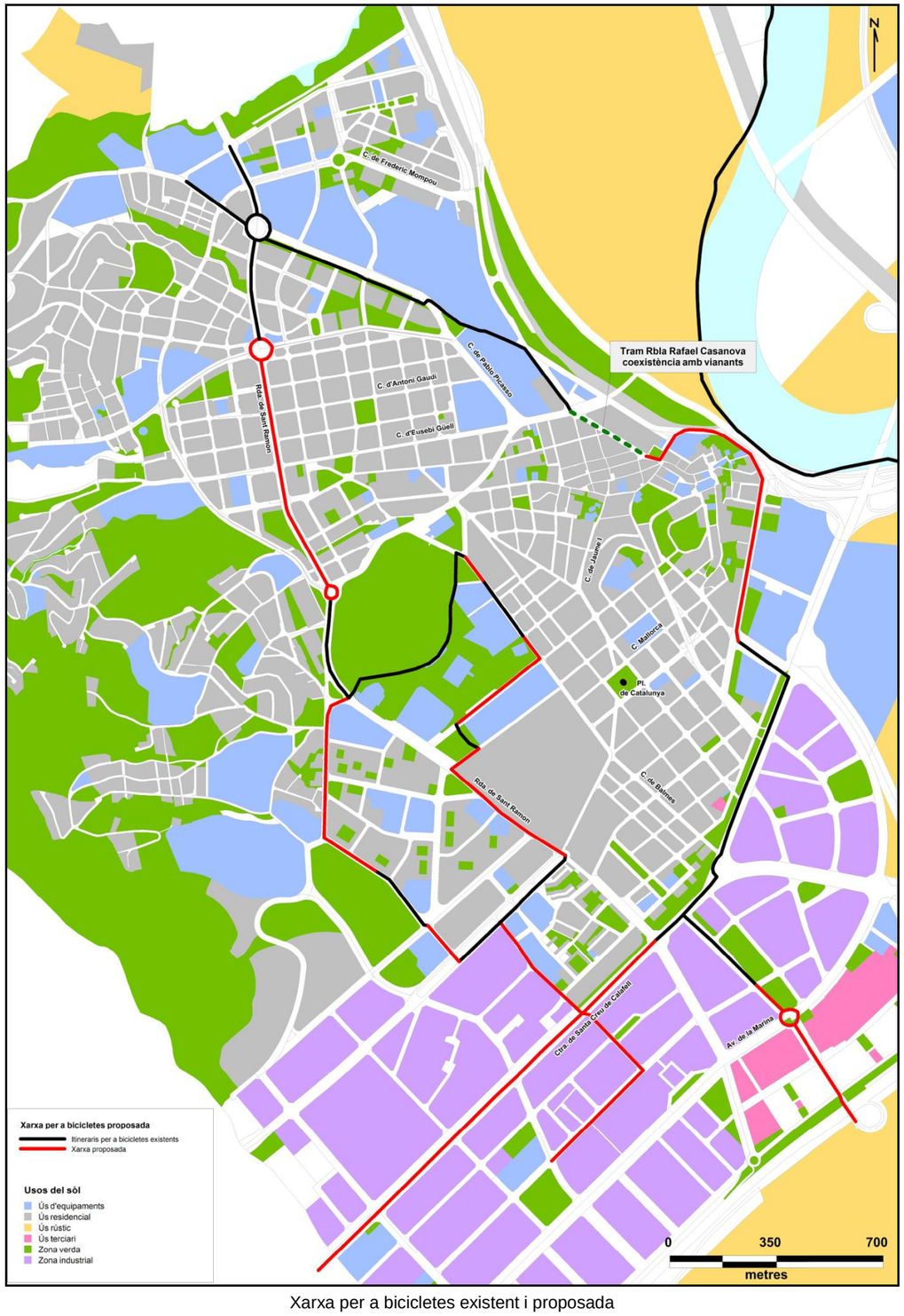
Criteris recomanats per al disseny dels carrils bici:

Per tal de dissenyar correctament les diferents tipologies de carril bici proposats, adjuntem la següent taula de dimensionat:

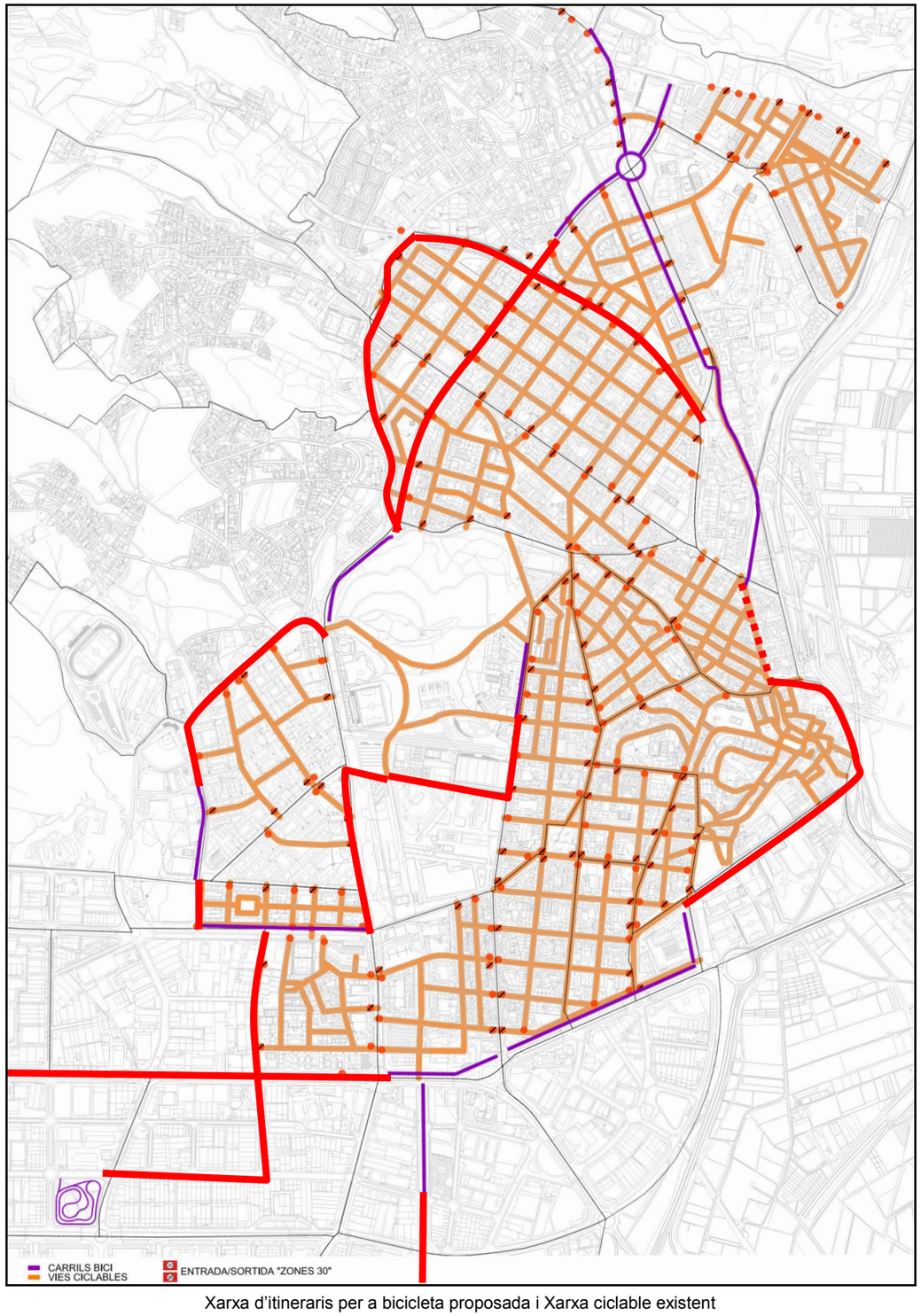


TIPUS DE VIA CICLISTA	AMPLADA MÍNIMA (m)	AMPLADA RECOMANABLE (m)
Carril bici protegit bidireccional en zona interurbana	2,50m	3,00m
Carril bici protegit monodireccional en zona interurbana	2,00m	2,50m
Carril bici protegit bidireccional en zona urbana	2,00m	2,50m
Carril bici protegit monodireccional en zona urbana	1,50m	1,75m
Carril bici segregat en vorera bidireccional	2,00m	2,25m
Carril bici segregat en vorera monodireccional	1,50m	1,75m

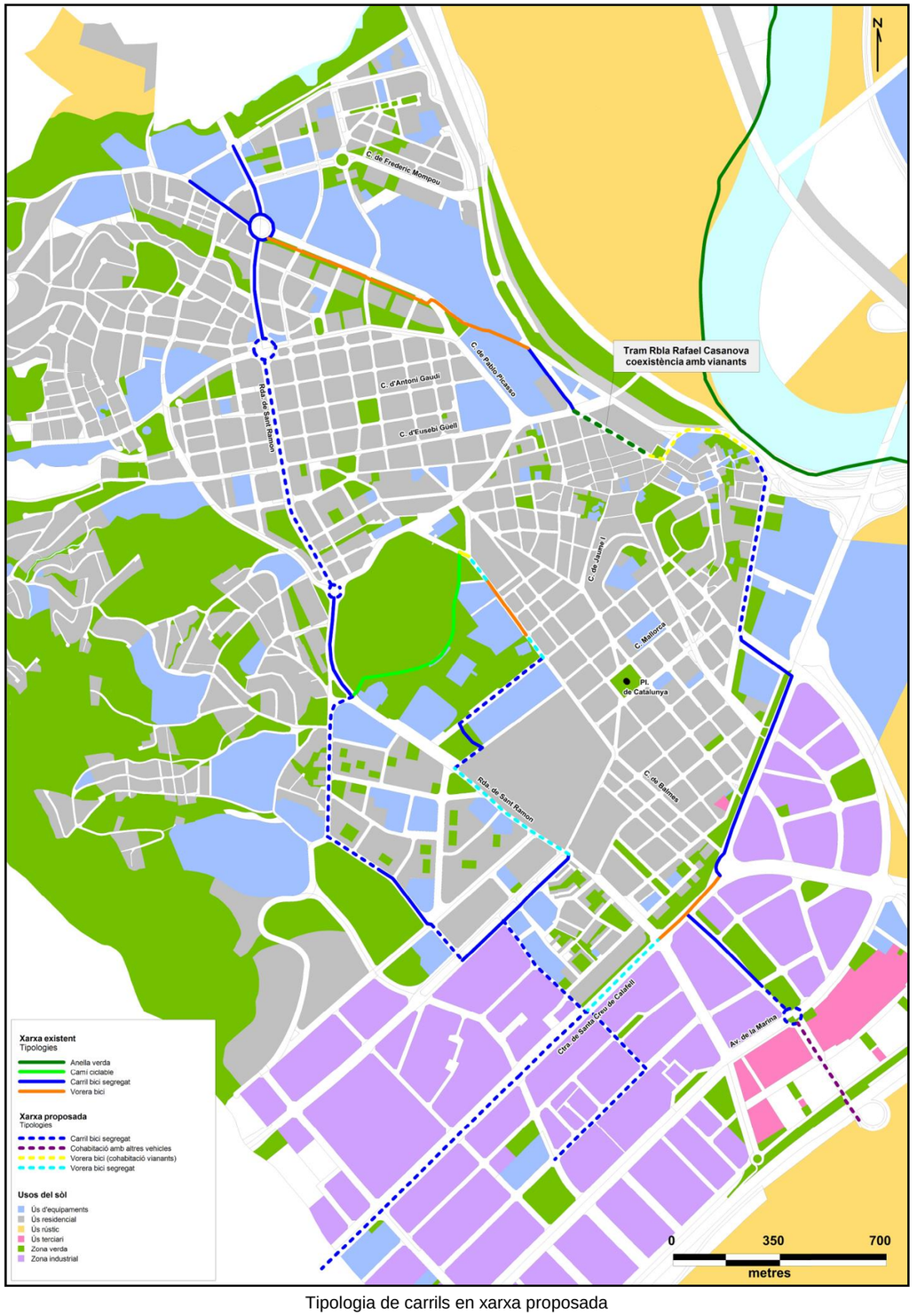
Font: Generalitat de Catalunya



Xarxa per a bicicletes existent i proposada



Xarxa d'itineraris per a bicicleta proposada i Xarxa ciclable existent



Tipologia de carrils en xarxa proposada

8.2.2 Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta.

Descripció de l'actuació

Les campanyes anual que proposa el PMU pretenen remarcar els beneficis de la salut que s'obtenen de l'ús quotidià de la bicicleta i la millora de la salut col·lectiva i ambiental pel fet d'usar la bicicleta en detriment del vehicle privat motoritzat.

Per a la definició i execució de cada campanya, es posaran a l'abast diferents medis de promoció, es promocionaran els mitjans que proporciona l'Ajuntament en matèria de bicicletes, s'identificarà la problemàtica i/o aspectes a millorar vinculats a la mobilitat en bicicleta i es farà un disseny específic per a la campanya, en la qual es definiran els actors implicats i quan i com es realitzarà.

- Explicar els beneficis en salut de l'ús quotidià de la bicicleta. En aquest apartat seria interessant destacar amb dades concretes els principals beneficis de realitzar exercici diari amb la bicicleta respecte d'algú que ho fa amb vehicle privat motoritzat.
- Explicar els beneficis en matèria ambiental. En aquest apartat seria interessant explicar l'estalvi energètic i en emissions d'un viatge tipus en bicicleta respecte a un altre amb vehicle privat motoritzat.
- Medis generals de promoció de la bicicleta: pàgina web, tríptics, cartells, anuncis a la revista municipal, etc.
- Promocionar els mitjans que proporciona l'Ajuntament en matèria de bicicletes: carrils bici, aparcaments de bicicletes, etc. Cal informar a la ciutadania de tots els mitjans que es disposen per a l'ús de la bicicleta. També en aquest apartat és important anar actualitzant les dades a partir de les actuacions que proposa el PMU.
- Continuar amb els actes festius com les pedalades populars i altres semblants.
- Contactar amb les principals associacions de ciclistes per tal que col·laborin amb les promocions ciclistes.

Per a la definició concreta dels continguts de cada campanya i per a la seva execució, es desenvoluparà una metodologia basada en:

- Identificació de la problemàtica i/o aspecte a millorar vinculat a la mobilitat amb bicicleta.
- Disseny específic de la campanya. Es definirà a qui va dirigida (actors implicats a convocar), quan es realitza i com es realitza (a través de quins canals s'ofereix la informació).

En aquest sentit, l'experiència demostra que per a maximitzar els beneficis derivats d'aquest tipus de processos, és òptim crear campanyes que s'estructurin a partir de "tallers temàtics" reduïts on s'incentiva a la població a participar i a col·laborar. El nombre de tallers dependrà tant del volum d'usuaris inscrits a la campanya, com dels temes a tractar.

8.2.3 Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta.

Descripció de l'actuació

Es proposa l'organització de jornades de conducció cívica, eficient i segura en bicicleta per a què els assistents coneguin tots els perills que els poden afectar, i aprenguin mètodes eficaços per tal que la pràctica de la bicicleta sigui més confortable, ràpida i comporti menys riscos.

Els objectius són:

- Seguretat per l'usuari
- Prevenció d'accidents
- Millor repartiment i eficiència en l'ús de l'espai públic: civisme
- Foment del canvi modal a la bicicleta

Desenvolupament de les Jornades de conducció cívica, eficient i segura en bicicleta

La bicicleta és un mode de transport sostenible que resulta d'utilitat per fer desplaçaments dins d'un municipi amb les dimensions de Sant Boi de Llobregat. Ara bé, molts usuaris potencials no fan servir aquest mode per la sensació d'inseguretat que suposa el seu ús. A l'hora de compartir un mateix espai de circulació, els usuaris de la bicicleta es troben en una posició d'inferioritat respecte del vehicle privat. Aquesta circumstància és deguda a diferents factors:

- Inestabilitat pròpia de la bicicleta, ja que requereix una posició d'equilibri que es pot veure desafavorida per factors externs com la climatologia, portar pesos, o fins i tot per qüestions de manteniment com ara portar les rodes desinflades
- Vulnerabilitat pròpia del ciclista, en no disposar de carrosseria que protegeixi el seu cos
- Menor velocitat que pot assolir davant del vehicle privat

Amb l'objectiu de minimitzar els accidents involucrant aquest tipus de vehicles es proposa l'organització de jornades de conducció eficient i segura en bicicleta perquè els assistents coneguin tots els perills que els poden afectar, i aprenguin mètodes eficaços per tal que la pràctica de la bicicleta sigui més confortable, ràpida, i comporti menys riscos. Els beneficis que es poden destacar de la impartició d'aquests cursos són:

- Seguretat per l'usuari
- Prevenció d'accidents
- Millor repartiment i eficiència d'ús de l'espai públic
- Foment del canvi modal a la bicicleta

Els cursos serien organitzats per l'Ajuntament de Sant Boi i la Policia Local amb el suport d'associacions de ciclistes. Es farien diferents sessions al llarg de l'any d'una durada d'un dia.

Aquestes sessions es dividirien en dues parts:

- **Part teòrica.** Sessió en la que es poden destacar els temes següents: educació vial, seguretat vial, mesures de visibilitat, aprenentatge i consolidació de les tècniques de conducció, manteniment i reparació de bicicletes.
- **Part pràctica**. Formada per un test de conducció inicial per detectar errors o mals costums. Després de les classes teòriques es faria un segon test per acabar de polir errors.

Els principals aspectes que cal treballar amb els assistents als cursos són:

- **Circulació per la dreta.** Si es circula per un carril bici és la ubicació correcta per deixar passar els ciclistes que vulguin avançar. En la circulació conjunta amb vehicles motoritzats es segueix la norma establerta ja que la bicicleta és el vehicle més lent.
- **Velocitat adequada**. L'usuari de la bicicleta ha de realitzar un exercici constant i sistemàtic d'anàlisi de la situació que l'envolta (tipus de via, climatologia, densitat de trànsit, vianants, etc.). És per aquest motiu que es recomana que la velocitat de circulació no sigui superior als 20 km/h.
- **Advertència de les maniobres**. És necessari senyalitzar degudament els girs cap a ambdós costats i els avançaments. La seqüència correcta de realització d'una maniobra és: comprovar la possibilitat de fer la maniobra, advertir-la amb la senyalització adient i, en últim lloc, realitzar-la.
- **Obeir les prohibicions i la senyalització**. Els usuaris de la bicicleta tenen el deure de conèixer i respectar tota la senyalització, tant l'específica per la bicicleta com la general per la resta d'usuaris de la via pública.
- **Mesures de seguretat**. És recomanable fer servir les diferents mesures de seguretat que disminueixen significativament el risc pel ciclista. Entre elles es poden destacar: usar casc, miralls retrovisors, elements reflectors, llums blanques al davant i vermelles al darrera, roba adequada que no pugui enganxar-se als engranatges i amb reflectors per poder ser vistos, efectuar un bon manteniment de la bicicleta.

Es proposa que les classes pràctiques tinguin lloc a les instal·lacions del Parc ciclista de Sant Boi.

8.3 Mobilitat en transport públic

8.3.1 Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades

Descripció de l'actuació

La present mesura proposa el desenvolupament d'actuacions amb caràcter puntual que millorin l'accessibilitat i/o la col·locació de les parades de transport públic al municipi.

Els criteris considerats per a la concreció de les actuacions són:

A: Aspectes que afecten a **l'entorn de la parada**

A1. Accessibilitat de l'entorn: amples de pas mínim de 1,80 cm i existència d'un pas de vianants adaptat.

A2. Pendent del tram de carrer on s'ubica la parada

B: Aspectes de la pròpia **parada:**

B1: Elements de la parada: marquesina, pal de parada

B2: Ubicació de l'element

C: Aspectes que afecten a **l'embarcament** / desembarcament

C1. Presència d'elements en zona de parada: arbres, escocells, fitons, papereres, guals, altres.

C2. Espai lliure de pas a la vorera

C3: Aspectes que afecten a l'aproximació de l'autobús al punt de parada: parades en trams curvilinis o reserves bus de longitud insuficients.

Per a la concreció de les actuacions, s'ha fet una priorització en funció dels següents criteris:

- Parades ubicades en trama urbana (descartant en una primera fase les parades localitzades en polígons industrials i urbanitzacions)
- S'han descartat també aquelles parades localitzades en trams amb pendent alt ja que no es poden convertir en accessibles a no ser que es consideri un canvi d'ubicació de la parada.
- Finalment no s'ha utilitzat cap criteri restrictiu basat en el grau d'utilització de la parada. En tot cas es podrien deixar per una 2ona fase aquelles parades que no superin els 100 usuaris diaris.

Les actuacions proposades s'inclouen dins d'un projecte a nivell municipal que té un abast de 22 parades i l'objectiu del qual és fomentar l'accessibilitat i millorar el disseny de les parades de Sant Boi de Llobregat.

Propostes d'intervenció

Millora de parades amb problemes d'accessibilitat que afecten a l'entorn de la parada

S'han identificat 8 parades dins d'aquesta categoria:

Aspectes que afecten a l'entorn de la parada				
CODI	**Nom parada**	**Usuaris**	**Problemàtica**	**Actuació**
101594	Cerdanya - Mn. Pere Tarrès	153	Pas de vianants sense guals	Incorporar 2 guals de vianants
101664	Ctra Bcn a Sta Creu - Ctra Prat	200	Pas de vianants sense guals	Incorporar 2 guals de vianants
101666	Ctra Bcn a Sta Creu - Pl Llobregat	648	Pas de vianants sense guals	Incorporar 2 guals de vianants
102730	Lluís Companys - " Bloc V "	33 *	Pas de vianants sense guals	Incorporar 2 guals de vianants
102961	Mn J Verdaguer - Pare P Piera	634*	Pas de vianants sense guals	Incorporar 2 guals de vianants
105158	Ctra Bcn a Sta Creu - d'Osca	186	Pas de vianants sense guals	Incorporar 2 guals de vianants
106909	Bald Aleu Torres - Rda St Ramon	31*	Pas de vianants sense guals	Incorporar 2 guals de vianants
106953	Bonaventura Calopa - Ctra Fonda	117*	Accés no practicable	Urbanització entorn parada

** No existeix informació del nombre d'usuaris d'una(i només una) de les línies que cobreixen la parada*

A nivell de les actuacions proposades, cal tenir present que:

- En cas que el pas de vianants que dona accés a la parada no disposi de guals per a vianants, l'actuació consisteix en incorporar-los.
- Es recomana la instal·lació de guals seguint les indicacions de l'Orden VIV/561/2010 o similars, en tot cas que garanteixin el principi d'accessibilitat universal. Es proposen guals per vianants tipus 120 de peces prefabricades, adaptats a PMR.
- És possible que alguna d'aquestes actuacions ja estigui comptabilitzada en l'apartat de Propostes de la Mobilitat a Peu.



Parada 106.953. Necessita urbanitzar l'entorn per garantir-ne l'accés

Millora de parades amb problemes d'accessibilitat que afecten al propi element

Inicialment, els models de marquesina i de pals de parada que s'utilitzen avui en dia no presenten problemes estructurals d'accessibilitat.

Els problemes venen en tot cas en la ubicació d'aquests elements en la via pública i en la impossibilitat d'accedir a l'interior de la marquesina.

En les 2 úniques parades d'autobús detectades al municipi amb aquesta problemàtica la solució és relativament senzilla: eliminar el plafó lateral per permetre un millor accés.

Aspectes que afecten al propi element				
CODI	**Nom parada**	**Usuaris**	**Problemàtica**	**Actuació**
105451	Riera Basté – Fr. Pi i Margall	413	Arbre impedeix accés a marquesina	Eliminar plafó lateral
106892	Francesc Macià - Cerdanya	604	OPI dificulta accés a marquesina	Eliminar plafó lateral



Parada 105.451.



Parada 106.892.

Millora de parades amb problemes d'accessibilitat que afecten a l'embarcament

Les problemàtiques de les parades d'autobús associades a l'embarcament i desembarcament pertanyen a cadascun dels sub-casos plantejats anteriorment:

- C1. Presència d'elements en zona de parada: parades 100744 i 104028
- C2. Profunditat de vorera insuficient: parades 105172 i 106953
- C3: Aspectes que afecten a l'aproximació de l'autobús al punt de parada: parades en trams curvilinis (parada 105184) i reserves bus de longitud insuficients (parada 106874).

Aspectes que afecten al propi element				
CODI	**Nom parada**	**Usuaris**	**Problemàtica**	**Actuació**
100774	Av. Maria Girona - Hospital	12*	Fitons i gual veh en zona de parada	Desplaçar parada i elimin fitons
104028	Rda St Ramon - Barcelona	316*	Cabina telef en zona de parada	Desplaçar cabina telef.
105172	Mallorca - Indústria	91*	Profunditat de vorera insuficient	Reubicar la parada
105184	Estació FGC Molí Nou	*	Parada ubicada en tram curvilini	Reubicar la parada
106874	Pg. Mimoses - Acàcies	48	Inexistència de reserva bus	Incorporar una reserva bus
106953	Bon. Calopa - Ctra. Fonda	117*	Profunditat de vorera insuficient	Urbanització entorn de la parada

** No existeix informació del nombre d'usuaris d'una(i només una) de les línies que cobreixen la parada*

Per solucionar els problemes d'embarcament i desembarcament de les parades d'autobús codi 105172, Mallorca – Indústria, i 105184, Estació FGC Molí Nou, es recomana la seva reubicació. De totes maneres, la dificultat de trobar un emplaçament millor, en el primer cas, i el poc ús de la parada de l'estació de Molí Nou, fan que aquestes es puguin considerar de moment actuacions no prioritàries.



Parada 105.172.



Parada 106.184.



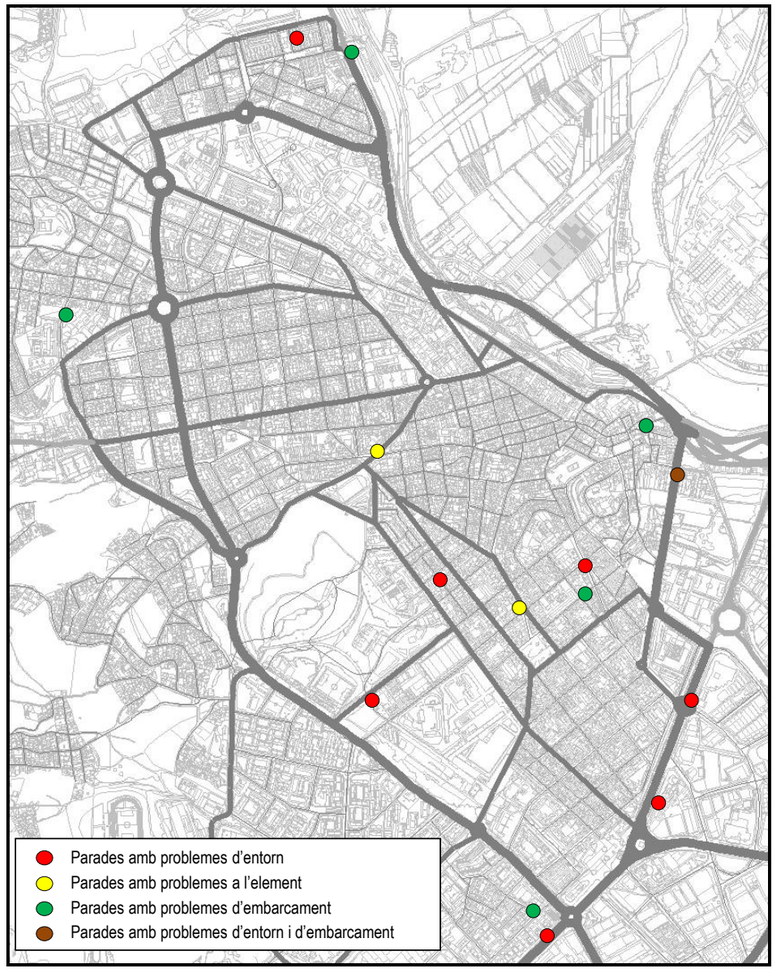
Parada 100.774



Parada 106.874.

Resum pressupostari

L'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat ha aprovat un projecte per dur a terme aquestes actuacions, amb una partida pressupostària de **140.000€.**



Localització de les parades en funció de la problemàtica detectada

8.3.2 Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col•lectiu

Descripció de l'actuació

La present mesura proposa actuacions vinculades a realitzar petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu. Els objectius d'aquestes actuacions són:

- Optimitzar el servei de transport públic actual, mitjançant la millora de la velocitat comercial, augmentant la comoditat en els itineraris
- Ajustar l'oferta de transport públic a les característiques de la xarxa viària del municipi definides en el present Pla de Mobilitat. Això implica:
  - Per un costat, iniciar un procés vinculat a la definició "d'eixos d'ús preferent per al transport públic" com a mitjà per a augmentar-ne el seu ús i per optimitzar el seu funcionament.
  - Per altre costat, fer compatibles entre si els diferents modes de transport, fomentant l'intercanvi modal. A mode d'exemple, aquests canvis podran anar vinculats a la nova definició de jerarquia viària que proposa el present PMU (mesura 4.1), o a la definició de la xarxa per a bicicletes (mesura 2.1).

En el present Pla de Mobilitat s'incorpora una primera alternativa vinculada a la **modificació de l'itinerari urbà del transport públic en l'àmbit dels carrers Mossèn Cinto Verdaguer** - **Lluis Pascual Roca i Pau Claris – Joan Miró.**

A nivell d'estat actual, aquests carrers es caracteritzen per:

- Per un costat, l'àmbit format pels carrers Mossèn Cinto Verdaguer i Lluis Pascual Roca, es caracteritza per tenir un ús intensiu del transport públic. En sentit baixada, els autobusos circulen per Mossèn Cinto, mentre que en sentit pujada ho fan per Lluis Pascual Roca.

  A mode d'exemple, en un dia feiner tipus pel carrer Mossèn Cinto passen un total de 7 línies d'autobús (6 diürnes i una nocturna). Circulen un total de 337 autobusos diaris i fins a 20 autobusos per hora, o el que és el mateix, un autobús cada 3 minuts.

  En aquest mateix eix, existeix una parada ubicada en un recreixement de vorera prop de la cantonada amb el carrer Pare Pere de Piera. Per tant l'autobús realitza la parada en carril de circulació, aturant momentàniament el trànsit. El volum d'usuaris d'aquesta parada es situa al voltant dels 650 usuaris diaris.

- Per altre costat, l'eix format pels carrers Pau Claris – Joan Miró es caracteritza per tenir una secció amb dos sentits de circulació, un carril per sentit i aparcament a banda i banda (en línia en un dels laterals i en semibateria discontinua a l'altre).

  La circulació per aquest eix es veu condicionada per l'existència de tres centres educatius propers (dos situats al mateix carrer i l'escola Pedagògium Cos al carrer perpendicular Maria Fortuny). En aquest sentit, el disseny urbà s'ajusta a les necessitats escolars, amb l'existència de passos elevats que redueixen la velocitat dels vehicles, retranqueixos de vorera en els accessos als centres, un tram de carril bici, etc.

Propostes d'intervenció

A nivell de propostes, es proposa **modificar l'itinerari dels serveis d'autobusos que actualment circulen en sentit baixada pel carrer Mossèn Cinto Verdaguer (tot mantenint el sentit pujada pel carrer Lluis Pascual Roca), de forma que aquests passarien a circular en sentit baixada per l'eix Pau Claris – Joan Miró**.

Per al desenvolupament d'aquesta actuació caldrà considerar:

- La possibilitat de generar un sentit únic de circulació en l'eix Pau Claris – Joan Miró, d'acord amb la nova funcionalitat de la xarxa que es defineix en la proposta 4.1 del present Pla.
- En la línia del punt anterior, el fet de disposar de dos carrils de circulació d'un sol sentit en aquest eix podria afavorir a la introducció d'un carril d'ús exclusiu per al transport públic, d'acord amb els continguts que es desenvolupen a la proposta 3.3 del present Pla.
- Un nou disseny per als passos de vianants existents, de manera que sense perdre les condicions de seguretat actuals, l'afectació sobre el transport públic sigui menor.
- La localització de les parades.
- La coexistència amb els altres modes existents, especialment pel que fa a la xarxa per a bicicletes, d'acord amb la proposta 2.1 del present PMU.

8.3.3 Proposta per a la creació de nous carrils bus

Descripció de l'actuació

Si bé en termes generals la velocitat comercial del transport públic a Sant Boi del Llobregat és bona, molts trams de carrer del municipi presenten un nombre d'expedicions diàries que fa recomanable estudiar la viabilitat per a la creació de carrils d'ús exclusiu per al transport públic, que poguessin millorar encara més aquesta velocitat comercial.

En aquest sentit, actualment a Sant Boi del Llobregat només existeix un tram de **carril bus** de poc menys de 250 m. al carrer Josep Torres i Bages.



Carrils bus no segregats al carrer Josep Torres i Bages

Es proposa **estendre aquesta xarxa a aquells eixos viaris on es concentra la major oferta** de transport públic emprant la tipologia ja existent de **carrils bus no segregats**, que consisteix simplement en la senyalització horitzontal i vertical del mateix.

La tipologia proposada té un cost unitari de 38,41€/m i implicarà generalment la pèrdua de carrils de circulació per al vehicle privat encara que també podria comportar en altres casos la pèrdua de places d'aparcament. En el cas dels carrils bus habilitats en espais on actualment s'estaciona, es proposa crear carrils multi-usos, on l'ús diürn sigui restringit per la circulació del transport públic (autobús i taxi) i el nocturn es destini a l'estacionament.

Els criteris a l'hora d'escollir els trams susceptibles de disposar d'un carril bus són:

- Que tinguin més d'un carril de circulació per sentit.

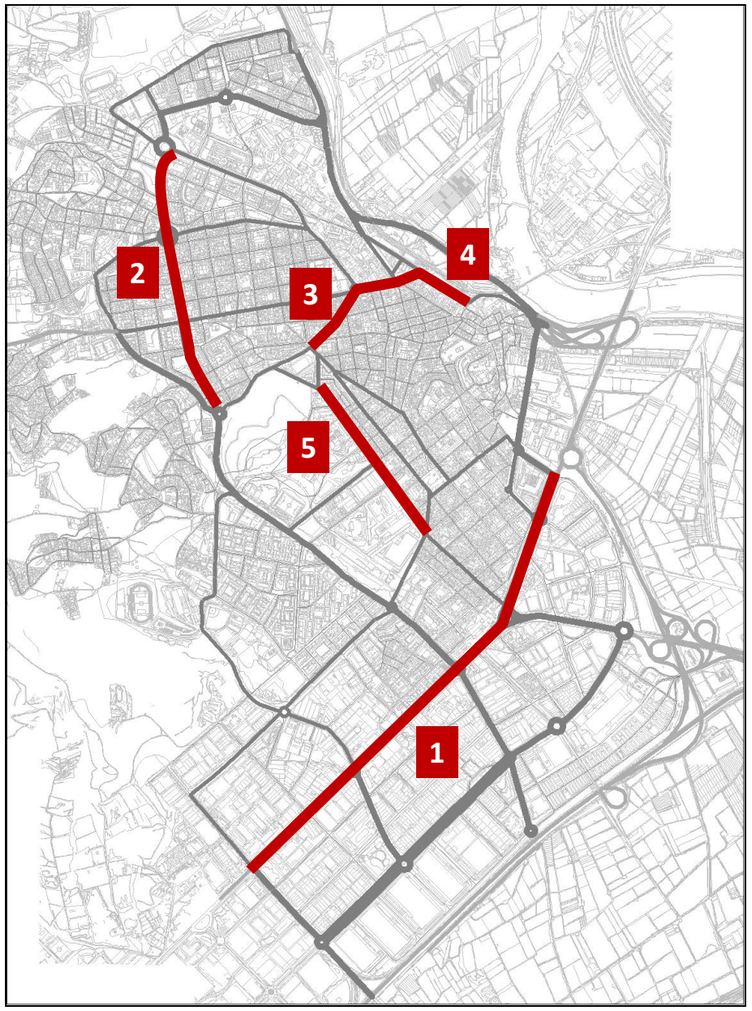
- Que pertanyin a la xarxa principal (o si més no secundària).
- El nombre d'expedicions que hi circulen (diàries i per hores).

Propostes d'intervenció

En una primera aproximació, els principals eixos on es podria implantar aquesta mesura serien:

- L'eix format pels carrers Pau Claris – Joan Miró, d'acord amb la proposta 3.2 del present PMU. Tal i com es recull en aquesta mesura, per a la seva implantació caldria fer de sentit únic aquest eix
- La Carretera de Santa Creu de Calafell, per on passen tots els serveis provinents de Castelldefels, Gavà i Viladecans.

  Cal ressenyar però l'existència del projecte de AMB vinculat a la reurbanització integral d'aquest eix i que, entre d'altres actuacions, preveu implantar un carril reservat d'ús exclusiu per al transport públic.
- Alguns trams urbans de la Ronda de Sant Ramon, el carrer de la Riera Basté i el carret de Carles Martí i Vila.



Trams de carrer prioritaris per a l'estudi d'implantació de carril bus

A continuació es mostra una taula amb les característiques dels trams de carrer susceptibles d'incorporar un carril bus:

	Carrers	longitud	Línies (*)	Expedicions diàries	Expedicions hora
1	Ctra. de la Santa Creu de Calafell	2.300 m	6 (1)	254	15
2	Ronda de Sant Ramon	1.000 m	5 (1)	249	14
3	c. Riera Basté i c. Carles Martí i Vila	650 m	7 (1)	226	13
4	c. Torres i Bages	240 m	7	239	15
5	c. Pau Claris	800 m	7 (1)	337	20

(*) Entre parèntesis el nombre d'expedicions nocturnes

A nivell pressupostari, la present mesura ha considerat la implantació del carril bus a l'eix format pels carrers Pau Claris – Joan Miró, d'acord amb la proposta 3.2 del present PMU.

8.3.4 Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (biodièsel, gas, vehicles híbrids, etc.).

Descripció de l'actuació

La present proposta té com a objectiu donar continuïtat a la progressiva incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos, i en concret a la **incorporació de vehicles híbrids** (motor dièsel-elèctric).

Aquesta és la tecnologia en la qual es tendeix a invertir-hi més esforços per augmentar la seva eficiència. De fet, no necessàriament els autobusos híbrids han de ser vehicles nous ja que existeix la possibilitat de hibridar vehicles dièsel ja existents.

Els principals avantatges d'aquests vehicles són:

- Reducció significativa de les emissions gràcies a la tecnologia híbrida

Contaminants	CO2 [g/km]	CO [g/km]	NOX [g/km]	HC [g/km]	MP [g/km]	SO [g/km]
Valors actuals	1.400	2,82	6,59	0,95	0,13	1,46
Estalvi	-420	-0,846	-3,295	-0,295	-0,042	-0,438

- S'espera que la inversió inicial necessària pugui ser amortitzada per l'estalvi de combustible.
- Disminució del soroll, tant a l'exterior com a l'interior del vehicle ja que els motors elèctrics són molt més silenciosos que els d'explosió.
- Millora del confort per als passatgers ja que la tracció elèctrica provoca acceleracions progressives, menys frenades i menys estrebades perquè no hi ha canvi de velocitats.
- En les frenades, generen electricitat per recarregar les bateries i a velocitat constant gairebé no consumeixen energia.
- La tecnologia evoluciona ràpidament i noves innovacions aniran apareixent. Bàsicament es tracta de buscar més autonomia i potència pel motor, menys pes i més eficiència.
- No necessita grans centres de repostatge ni de creació de combustible.

Els principals desavantatges són:

- El fet que l'autobús estigui equipat en dos sistemes comporta un increment de pes i també, doncs, d'energia.
- Dos sistemes diferents requereixen més recursos pel manteniment.
- Requereix d'una forta inversió inicial.
- Tecnologia encara en període de proves.

Cal ressenyar que aquesta mesura estarà subjecta a les actuacions previstes per AMB, que és actualment l'ens que gestiona la xarxa de transport d'autobusos de Sant Boi de Llobregat.

8.3.5 Realització d'un Estudi per a la millora de la connexió amb transport públic entre Sant Boi de Llobregat i les parades de metro i tramvia situades a Cornellà de Llobregat

Descripció de l'actuació

Un dels objectius del present Pla de Mobilitat és millorar la competitivitat dels serveis de transport públic, ja sigui mitjançant la creació de nous serveis o la millora dels existents, l'optimització de la coordinació entre diferents modes, etc.

En aquest sentit, la present mesura proposa la realització d'un **Estudi que permeti establir actuacions per a la millora de la connexió amb transport públic entre el municipi i les parades de metro i tramvia situades a Cornellà de Llobregat.**

Els objectius de l'estudi serien:

- Caracteritzar el servei actual de transport públic col·lectiu regular entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat.
- Analitzar les necessitats de mobilitat específiques del municipi de Sant Boi del Llobregat en relació amb els serveis de metro i tramvia
- Definir propostes d'actuació que s'adeqüi als condicionants socials, econòmics i tècnics de Sant Boi de Llobregat.

Propostes d'intervenció

En una primera aproximació, a nivell de propostes, aquestes podrien consistir en:

- El plantejament de millores en termes de freqüència, cobertura dels serveis, coordinació entre serveis, etc., de les línies que actualment connecten els dos municipis: L74, L75, L77 i L82.
- La possible implantació d'un nou servei entre Sant Boi i Cornellà, que es caracteritzaria per:
  - Realitzar un recorregut específic sense parades intermèdies, connectant de manera directa punts amb gran concentració de demanda de TP amb una estació de ferrocarril o un intercanviador pròxim.
  - Tenir el radi d'influència màxim de 10 km. Cal tenir en compte que aquells punts que es trobin a més d'1 km de l'estació de ferrocarril o intercanviador necessiten del servei de bus llançadora per a ser atractiu per a l'usuari.
  - Tenir un cost econòmic que, d'acord amb altres experiències desenvolupades a Catalunya, es situaria entre els 2,10 i 3,00€/km.

A mode d'exemple, la present mesura incorpora el detall dels continguts que caldria avaluar en el cas de que finalment s'optés per implantar un nou servei de transport públic.

Detall dels continguts que caldria avaluar en el cas de que finalment s'optés per implantar un nou servei de transport públic

Es planteja una estructura metodològica que s'articula en 4 fases:

- **Fase 1:** Caracterització del municipi
- **Fase 2:** Anàlisis del servei actual de transport públic entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat. Línies L74, L75, L77, L82 i L85 principalment.
- **Fase 3:** Determinació de les necessitats de mobilitat particulars dels habitants de Sant Boi en relació amb aquest servei.
- **Fase 4:** Disseny del nou servei d'autobús entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat. Possible proposta de modificació de les línies existents.
- **Fase 5:** Comparativa entre el servei de transport públic actual i el servei proposat.

Fase 1. Caracterització del municipi

Anàlisis a dos nivells de les condicions existents a Sant Boi del Llobregat:

- Caracterització de la distribució de la població i de les seves característiques demogràfiques (edat, gènere, nivell de renda,...)
- Inventari de la xara viaria per a identificar l'adequació dels carrers a les diferents tipologies de material mòbil associat al servei de transport públic.

Fase2. Anàlisis del servei actual de transport públic

El servei actual serà caracteritzat en base a 3 aspectes clau:

- Oferta del servei de les línies existents. Línies L74, L75, L77, L82 i L85 principalment

  Un cop identificats els serveis es proposa una avaluació multicriteri per avaluar la qualitat d'aquests serveis. Els aspectes a valorar són els següents:

  1. Itineraris i punts de parada
  2. Calendari
  3. Hores de servei: hora d'inici i final del servei. Es tracta simplement de valorar el nombre d'hores durant el dia en què el servei està actiu.
  4. Freqüències de pas. Les línies d'autobús es poden classificar en 2 categories segons la freqüència de pas:
     - Si tenen una freqüència reduïda i els intervals de pas són superiors als 15-20 min es parla d'explotació per horari (s'informa de l'hora exacta de pas).
     - Per contra, si tenen una freqüència de pas alta amb intervals de pas inferiors, es considera una explotació per interval (s'indica l'interval de pas per la parada en lloc de l'horari).

     És imprescindible que l'usuari tingui aquesta informació per tal de poder reduir al màxim el temps d'espera del viatge. S'estima que el temps d'espera mitjà en una explotació per interval és la meitat de l'interval de pas, i en una explotació per horari es pot considerar de 5 minuts.
  5. Puntualitat del servei. La puntualitat dels serveis de transport públic es valora de manera diferenciada segons l'explotació, sigui per horari o per interval.

En el cas d'una explotació per horari es pot considerar un servei puntual quan parteix com a màxim 5 minuts després de l'hora prevista (sortides abans d'hora es consideren impuntualitats).

En canvi, per als serveis amb explotació per interval la puntualitat es mesura com la variabilitat en l'interval de pas. La variació en l'interval de pas es pot definir com la diferència entre l'interval de pas previst i el real.

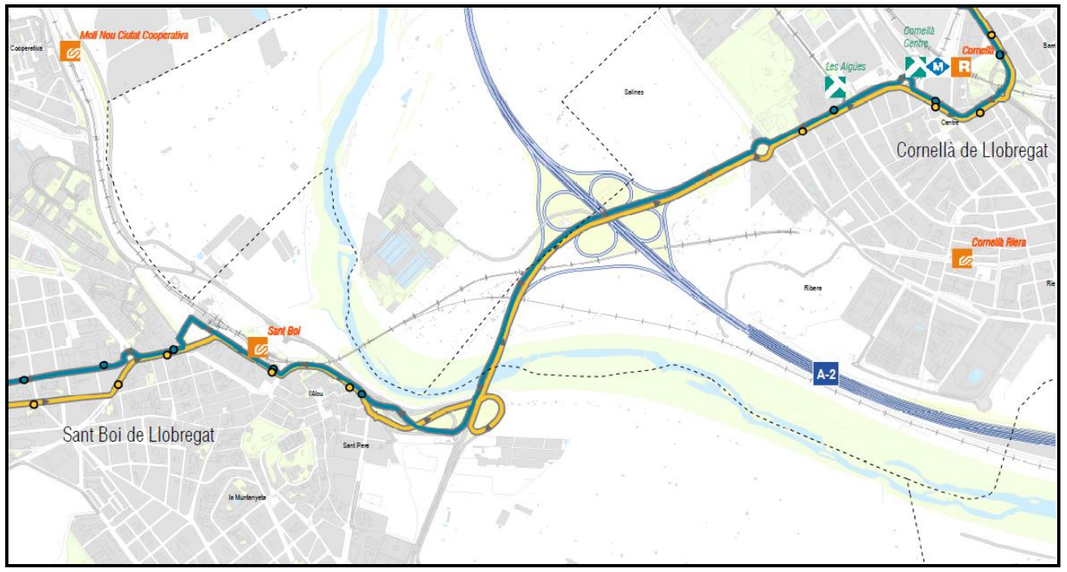
6. Temps de viatge i increment en hora punta (congestió) Existència de carril VAO (efectes sobre el temps de desplaçament en hora punta)
7. Cost monetari per a l'usuari. És necessari saber si el servei es troba integrat tarifàriament, ja que farà variar el cost monetari del bitllet.
8. Informació del servei, seguretat, comoditat i aparença dels vehicles. Existeixen dues metodologies per determinar aquests aspectes de la qualitat d'un servei de transport públic: les enquestes a l'usuari (qualitat declarada), o les valoracions d'un passatger infiltrat (qualitat revelada). Sigui quin sigui el mètode utilitzat, s'hauran de valorar aspectes com ara la neteja i l'aparença dels vehicles, la informació que es proporciona a l'usuari, la comoditat dels vehicles, etc.
9. Inventari del material mòbil
10. Identificació del personal associat al servei

- Demanda del servei. Determinació i caracterització de la demanda actual del sistema en base a:
  - Dades històriques aportades per l'Ajuntament i l'operador del servei, Baixbus.
- Costos i ingressos del servei:
  - Validació i quantificació dels costos directes i indirectes dels servei en base a la informació facilitada per l'Ajuntament i l'operador actual
  - Determinació dels ingressos en funció de la tipologia d'usuari i de ticketing
  - Càlcul de l'aportació econòmica de l'Ajuntament al sistema

Fase 3. Determinació de les necessitats de mobilitat particulars en relació amb aquest servei

En base als objectius de l'Ajuntament s'analitzaran les necessitats de mobilitat dels usuaris potencials del servei d'autobús entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat. Per assolir aquest objectiu es desenvoluparan les següents tasques:

- Definició per part de l'Ajuntament dels objectius i prioritats del servei
- Determinació de les necessitats de mobilitat del públic objectiu del municipi d'acord a les enquestes de mobilitat existents (EMQ, EMO, EMEF, ...).
- Eventualment es poden desenvolupar entrevistes amb residents per a completar la informació existent.



Detall de la línia L75 entre Cornellà i Sant Boi del Llobregat

Fase 4. Disseny del nou servei d'autobús

Partint de l'anàlisi de la situació actual es procedirà a dissenyar el nou servei d'autobús entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat més adient que comportarà:

- Selecció de la tipologia de servei que millor s'adequa als condicionants de la demanda.
- Definició de l'oferta del servei: Ruta, calendari i horaris, punts de parada, material mòbil, personal i sistema de gestió del servei
- Previsió de demanda del nou servei en base a les dades de demanda actual
- Eventualment es poden desenvolupar entrevistes a usuaris i no usuaris del servei de transport públic actual
- Previsió de costos i ingressos del servei, així com de l'aportació econòmica al sistema de l'Ajuntament
- Possible modificació de les línies existents.

Fase 5. Comparativa entre el servei de transport públic actual i el servei proposat

Finalment es realitzarà una comparativa entre el sistema de transport públic actual i el proposat incidint en les característiques i resultats de les dos alternatives. Es farà especial èmfasi en:

- Sistema de gestió del servei
- Costos del sistema
- Població amb accés al transport públic
- Demanda potencial del servei
- Aportació econòmica de l'Ajuntament

8.3.6 Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics.

A continuació es transcriuen els continguts del PDI 2011 – 2020 pel que fa a la proposta XE7:

Descripció

El perllongament de la línia R3 des de Castelldefels fins a Zona Universitària consisteix en la construcció d'un tram de doble via d'una longitud aproximada de 22,4 km i amb 11 estacions, quatre de les quals de nova construcció.

El traçat s'inicia al terme municipal de Castelldefels, a l'actual estació de Rodalies. El traçat continua per Gavà, on s'està dissenyant una nova estació al centre de la població que també donaria servei parcialment a la part que limita amb Viladecans; aquest municipi també disposaria d'una nova estació en el seu centre neuràlgic.

A Sant Boi de Llobregat, s'ubicarien dues noves estacions: una a l'àmbit de la placa Catalunya i l'altra fent de correspondència amb el Metro Llobregat – Anoia (FGC) a l'estació de Molí Nou.

El traçat continuaria fins a Cornellà, on s'establiria un intercanviador amb el servei R4 de Rodalies, Metro (L5) i el tramvia. A continuació el traçat continuaria fins a l'intercanviador de Zona Universitària.

Termini

Es preveu que l'actuació estigui operativa l'any 2020.

Fites

- Any 2013: estarà en redacció el projecte constructiu
- Any 2015: s'hauran licitat les obres
- Any 2020: s'hauran executat les obres i s'haurà redactat l'estudi informatiu del perllongament Zona Universitària – Glòries

Cal deixar constància de que existeix una demora en els terminis inicials fixats pel Pla, en tant que a data d'octubre de 2014 no consta que s'hagi redactat el projecte constructiu previst per al 2013. En aquest sentit, cal ressenyar la importància que té el desenvolupament d'aquesta mesura per a l'assoliment dels objectius que fixa el present Pla de Mobilitat Urbana, i per tant s'insta a les administracions responsables a dur a terme el projecte en els terminis marcats inicialment.

Característiques tècniques

- Longitud: 22,4 km aproximadament
- Nombre d'estacions: 11
- La demanda captada: 81.440 beneficiats

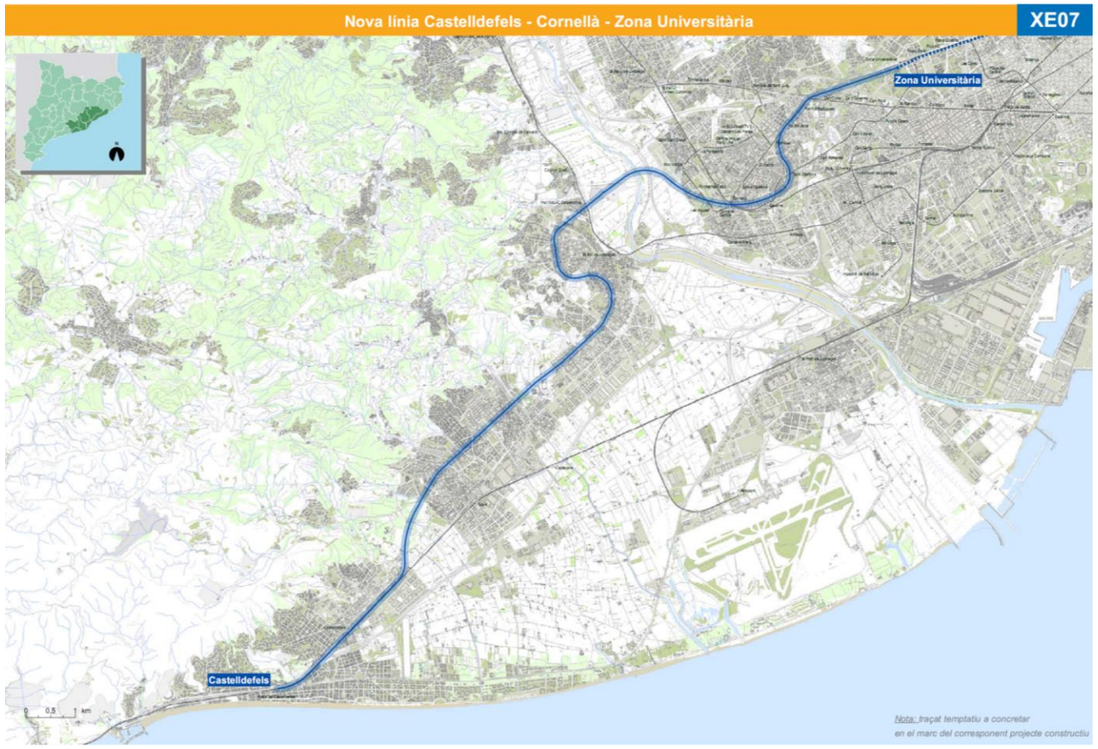
Inversió requerida i costos d'explotació

La inversió prevista se situa entorn els 2.065,6 M€ (IVA exclòs) en funció de l'alternativa escollida.

Benefici socials de la proposta

La creació d'aquesta nova línia entre Castelldefels, Cornellà de Llobregat i Zona Universitària permet un increment de la cobertura territorial en mode ferroviari molt important a l'àmbit sud del Baix Llobregat, especialment en poblacions que tenen una oferta actualment bastant limitada com Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat.

La creació de nous intercanviadors afavorirà significativament la connexió interna de l'àmbit sud del Baix Llobregat.



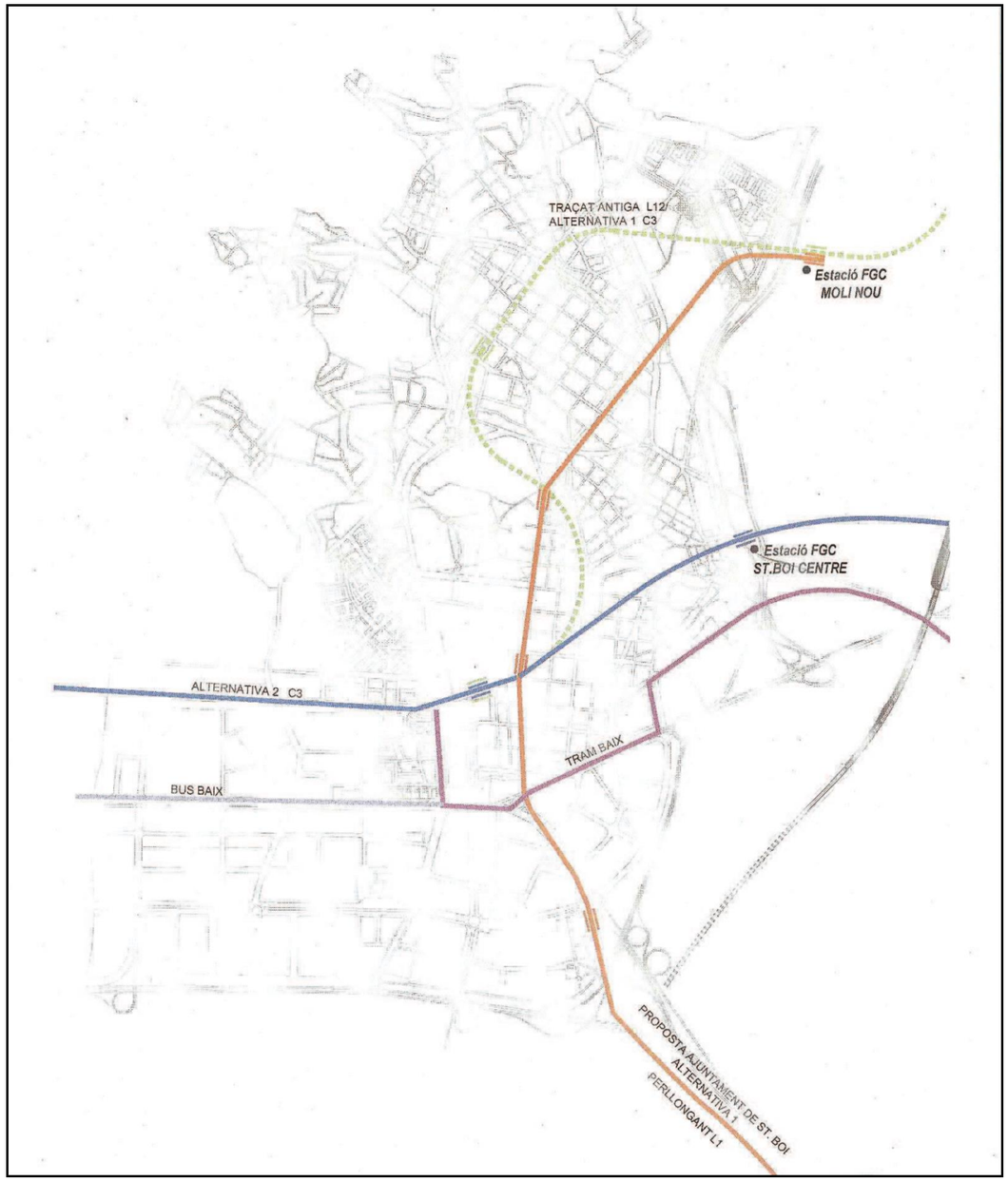
8.3.7 Promoure l'arribada de la L1 de la xarxa de metro

Des del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat es vol promoure el perllongament de la línia L1 de la xarxa de metro de Barcelona fins al municipi per tal de garantir l'accessibilitat a la xarxa ferroviària des de qualsevol barri de Sant Boi de Llobregat, complementant la mesura que recull el PDI 2011-2020 vinculada al perllongament de la R3.

En aquest sentit, amb aquesta proposta es podria:

- Implantar una estació a la zona industrial del municipi, que no té servei de metro/ferroviari
- Construir un intercanviador amb la R3 a l'estació propera a Pl.Catalunya.
- Construir una estació al centre de Marianao
- Construir un altre intercanviador amb FGC a l'estació de Molí Nou.

S'adjunta una proposta de traçat del perllongament de la L1.



Esquema proposat per al perllongament de la L1 de metro

8.4 Mobilitat en vehicle privat

8.4.1 Nova proposta de jerarquització del viari

Descripció de l'actuació

És necessari establir una nova jerarquització viària que s'adapti als objectius fixats pel PMU així com també a les noves necessitats en matèria de mobilitat del municipi. En aquest sentit, la present mesura proposa la **definició d'una nova jerarquia del viari de la ciutat que actualitzarà l'existent elaborada l'any 2008.**

La proposta de nova jerarquia viària per a Sant Boi del Llobregat pren com a eixos principals la **descongestió de l'àmbit central** de la ciutat mitjançant la creació d'un vial de circumval·lació integrat en la trama urbana, i la **millora de la connectivitat entre la xarxa principal i els accessos que eviti les retencions tant d'entrada com de sortida en hores punta**.

Per a dur a terme aquesta nova jerarquització, es defineixen 3 nivells jeràrquics de la xarxa viària a nivell de la seva funcionalitat:

- Vies Interurbanes i els seus accessos: els eixos que articulen els itineraris de llarg recorregut que actualment faciliten la connexió amb Sant Boi del Llobregat, tant pel que fa a desplaçaments amb origen o destinació a la ciutat, com a desplaçaments de pas. Es caracteritzen per suportar una gran intensitat de vehicles diària, tant pel que fa a vehicles lleugers com a vehicles pesants.
- Xarxa principal o vertebradora: Estructura la xarxa urbana principal de la ciutat de Sant Boi del Llobregat i facilita els desplaçaments a nivell global per tot el terme municipal, distribuint el trànsit al llarg dels diferents sectors o barris del municipi. Són les vies més importants per a la mobilitat rodada del municipi que formen l'esquelet vertebral sobre el que s'articula la resta de vies. Aquestes vies ja tenen un caràcter plenament urbà i són utilitzades per totes les modalitats de desplaçament.
- Xarxa secundària o articulars: Són les vies que articulen la mobilitat motoritzada des de xarxa principal cap a l'interior o entre els principals districtes o barris del municipi i serveixen de distribuïdors cap a la xarxa veïnal. És una xarxa composada per carrers majoritàriament d'un sentit de circulació, d'un o dos carrils.
- Xarxa veïnal: S'inclouen sota aquesta categoria la resta d'eixos que no han estat considerats prèviament, és a dir, bona part dels eixos que formen la xarxa viària interna de la ciutat. Molts d'aquests carrers poden ser de prioritat invertida.

Amb l'objectiu de dur a terme la implantació d'aquesta nova jerarquització, el present PMU desenvolupa tot un seguit d'actuacions per a la millora de la funcionalitat del viari.

També s'ha avaluat en termes de capacitat i nivells de servei l'impacte que podria tenir la implantació de la nova jerarquia, aprofitant la modelització a nivell macroscòpic de la circulació amb vehicle privat realitzada durant la fase de diagnòstic.

Proposta d'intervenció

Caracterització de la nova jerarquització viària proposada

Vies Interurbanes i els seus accessos

La xarxa d'accés a la ciutat no és homogènia predominant els accessos a la part sud-est del municipi que enllacen la xarxa primària amb la carretera C-245 i les autopistes C-32 i C-31C (carretera del Prat de Llobregat).

Actuacions:

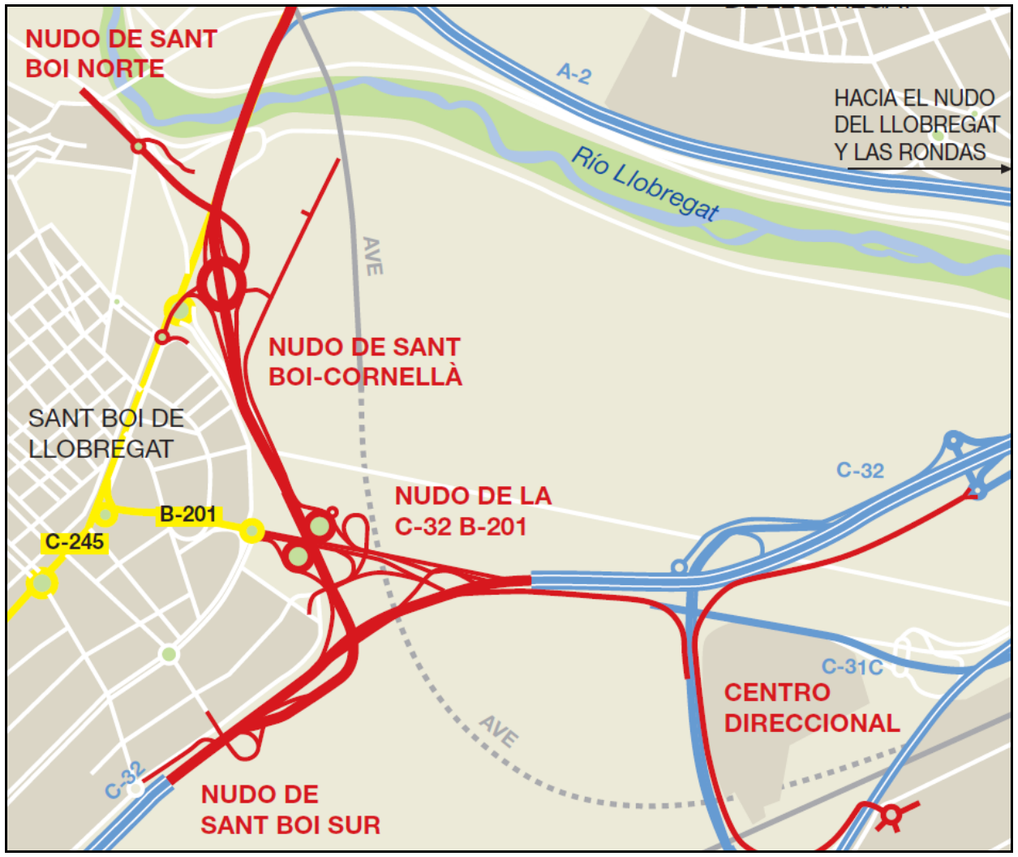
- Reordenar l'accés des de la carretera C-245 per evitar que el transit extern afecti directament a la xarxa interna del municipi a traves de la carretera de Cornellà.

  És necessari desviar aquest flux de vehicles directament cap a les Autopistes C-32 i C-31C (carretera del Prat de Llobregat).

  En aquest sentit existeix un projecte del Ministeri de Foment de Perllongament de la C-32 fins a la connexió amb la A-2. Aquesta connexió permetrà alliberar de trànsit el nus de la pota sud i millorarà les connexions locals de Sant Boi.

  El projecte essencialment consisteix a connectar l'actual C-32 amb l'autovia A-2 mitjançant un tronc d'autovia d'uns dos quilòmetres de longitud. Es construiran dues noves rotondes i s'elimina la rotonda de La Parellada. A través d'aquestes rotondes es podran fer totes les connexions locals i amb la carretera BV-2002. S'elimina també el complex nus viari del camí del sorral, cosa que permetrà una millor connexió en l'àmbit nivell urbà amb l'entorn fluvial.

  També es milloren altres enllaços, entre ells el nus de Sant Boi sud amb l'autopista C-32, i el nus entre las carreteres C-32 i B-201.



Projecte de Perllongament de la C-32 fins a la connexió amb la A-2 del Ministeri de Foment

Xarxa principal o vertebradora

La principal característica és la definició d'un **vial de circumval·lació** que connectarà de forma ràpida amb els accessos viaris al municipi.

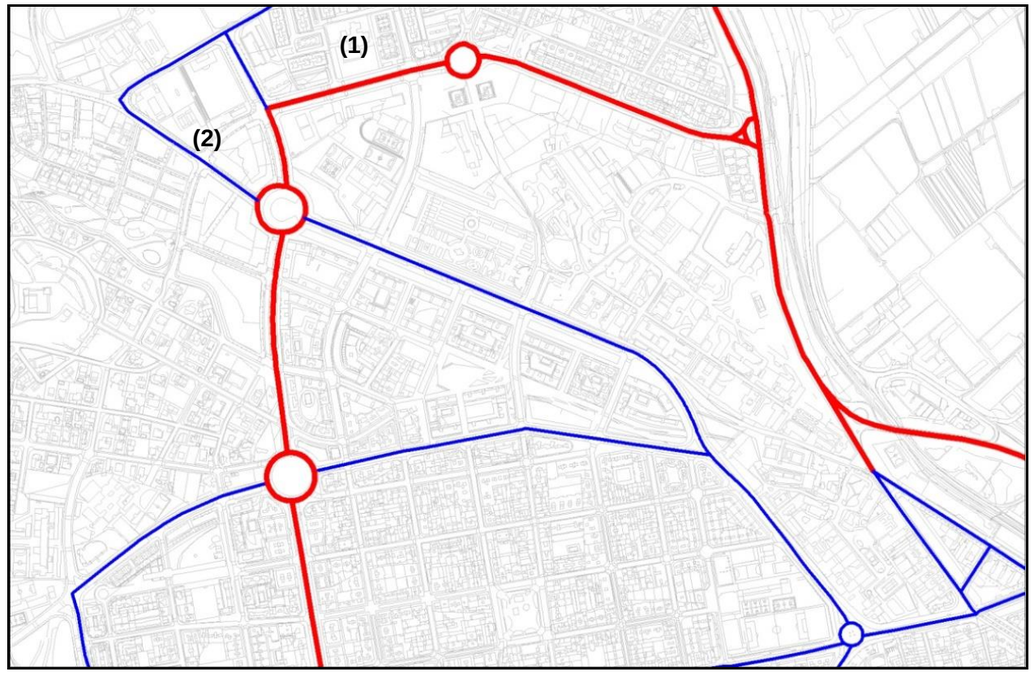
Aquesta xarxa es caracteritza per:

- Disposar de dos carrils de circulació per sentit a excepció del carrer de Frederic Mompou, una part del carrer Bonaventura Calopa i la carretera BV-2002 de Sant Vicenç dels Horts.
- Disposar de nombroses rotondes en els nodes de connexió amb la xarxa secundaria facilitant l'intercanvi entre xarxes.

Actuacions:

- Integrar la carretera BV-2002 de Sant Vicenç dels Horts en la xarxa principal per modelar les intensitats de transit que es presenten a l'Avinguda Maria Girona en sentit Nord-oest.
- Reordenar la connexió entre la carretera BV-2002 de Sant Vicenç dels Horts i la carretera C-245. Pendent del projecte de Perllongament de la C-32 fins a la connexió amb la A-2. Al mateix temps cal comprovar que aquest projecte resolgui la connexió entre aquesta carretera i C. Maria Girona.
- Optimitzar el funcionament viari del carrer Frederic Mompou **(1)** per tal d'adaptar-lo a una configuració més adient per a un carrer de la xarxa primària (tot i que actualment aquest eix funciona correctament). La proposta passaria per:
  - Augmentar el nombre de carrils passant a disposar de 2 carrils per sentit de circulació. Al mateix temps reordenar l'aparcament d'aquesta zona evitant la presencia de línies d'aparcament a la part central del carrer.

    El desenvolupament d'aquesta mesura restaria condicionat a una necessitat real del trànsit i a una fase posterior del Pla.
  - Estudi d'implantació d'una rotonda entre aquest carrer i la Ronda de Sant Ramon per una millor distribució i flux del transit de la xarxa principal **(2)**.



Localització de les actuacions proposades al carrer Frederic Mompou

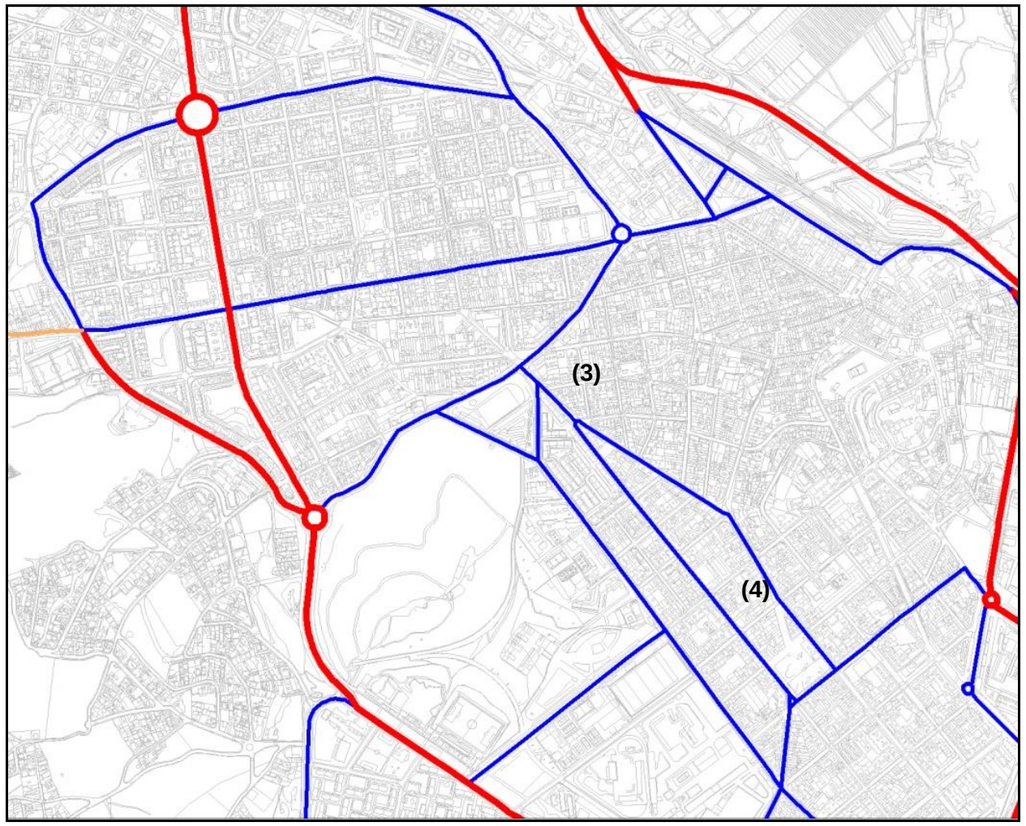
Xarxa secundària o articular

La xarxa secundària es definirà en gran part a partir de la xarxa de transport públic i estarà formada generalment per carrers d'un carril de circulació per sentit.

A destacar la millora efectuada en determinats trams del carrer Lluis Companys mitjançant la instal·lació de fitons i que facilita la seva integració en aquesta xarxa.

Actuacions:

- Repensar l'ús actual i la funcionalitat dels carrers Pau Claris, Mossèn Jacint Verdaguer i Francesc Macià i Lluis Pascual Roca **(3)**.
  - Pacificar l'eix format pels carrers Francesc Macià i Lluis Pascual Roca passant a formar part de la xarxa veïnal i potenciar els carrers Pau Claris, Mossèn Jacint Verdaguer.
  - Considerar un possible canvi de sentit de circulació del carrer Mossèn Jacint Verdaguer. Aquestes actuacions estan vinculades amb la proposta 3.4 del present PMU (Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu).
- Replantejar l'eix que forma l'Avinguda Avinguda de l'Onze de setembre i el carrer del tres d'Abril ja que actualment aporten un volum important de vehicles a la zona de Plaça Catalunya **(4).**



Localització de les actuacions vinculades a la xarxa secundària

JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA INTERNA		
Tipologia de via	**Longitud (m)**	**%**
Xarxa Principal	19.648	14%
Xarxa secundària	17.717	12%
Xarxa veïnal	106.353	74%
TOTAL	**143.718**	**100%**

Proposta de nova jerarquització viària a nivell intern

Font: elaboració propia

JERARQUITZACIÓ ACTUAL			JERARQUITZACIÓ PMU 2014 - 2019			Contrast
Tipologia de via	**Longitud (m)**	**%**	**Tipologia de via**	**Longitud (m)**	**%**	
Xarxa bàsica interna	37.552	26,1%	Xarxa Principal	19.648	13,7%	-47,7%
Xarxa local secundària	19.636	13,7%	Xarxa Secundària	17.717	12,3%	-9,8%
Xarxa veïnal	69.785	48,6%	Xarxa Veïnal	106.353	74,0%	22,9%
Xarxa de coexistència vianants, bicicletes, bus i veïns	5.943	4,1%				
Xarxa per a vianants	10.803	7,5%				
TOTAL	**143.718**	**100,0%**		**143.718**	**100,0%**	

Contrast entre la jerarquia viària existent i la jerarquia viària proposada pel present PMU

Font: elaboració propia

Xarxa veïnal

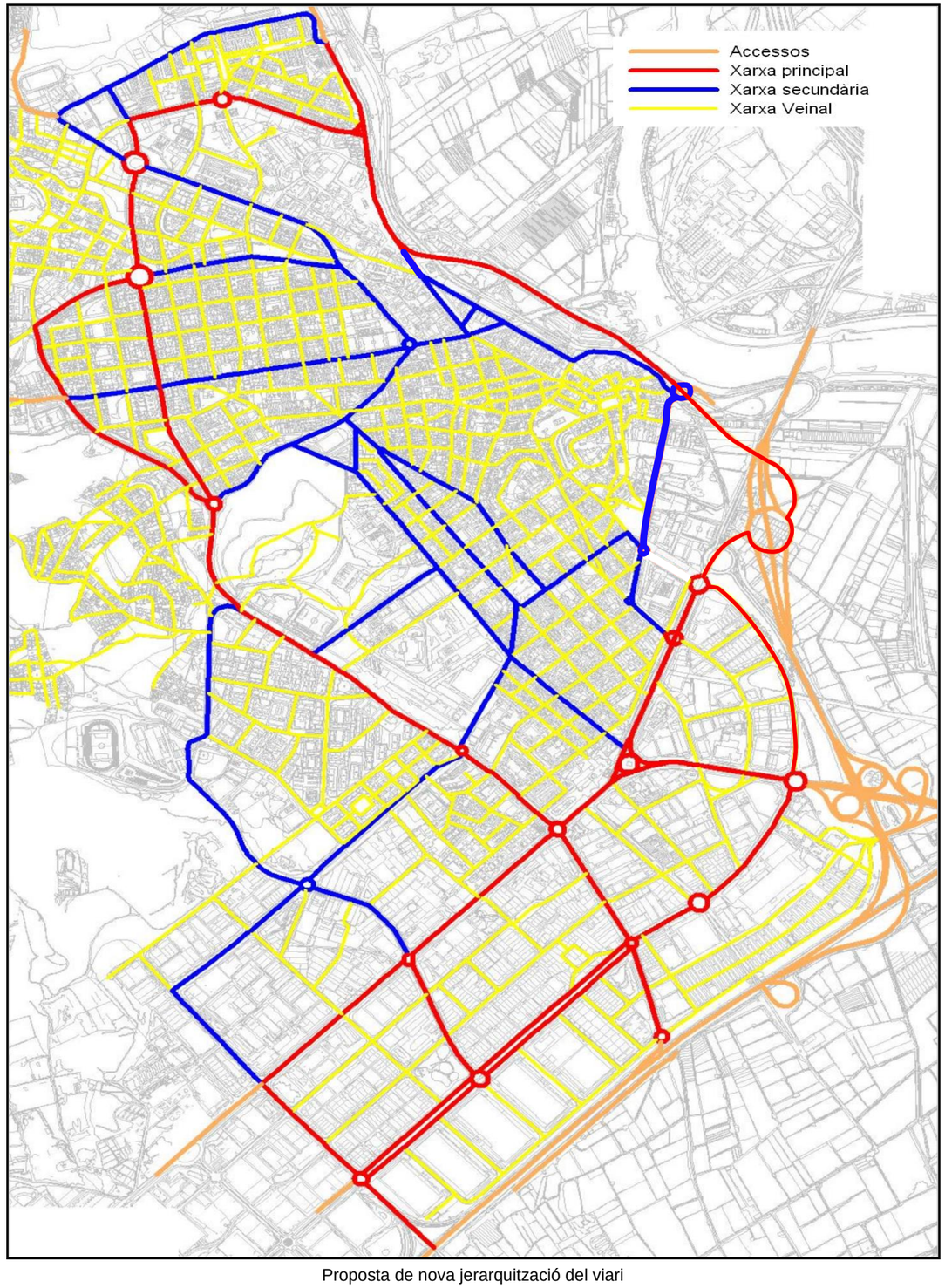
Com a objectiu específic per a la xarxa veïnal es proposa la pacificació del trànsit en tots els carrers que la composen. Per assolir aquest propòsit, s'hauran d'utilitzar instruments dissuasoris i amortidors del trànsit de pas.

Tanmateix, cal tenir en compte que en aquesta xarxa serà important el tractament dels accessos a aquestes vies per tal de cridar l'atenció dels conductors sobre del nou territori que allà comença. Serà a aquestes portes on s'informarà als conductors de vehicles motoritzats de l'exigència d'un nou comportament i velocitat

Per planificar la jerarquització de la xarxa viària veïnal, un instrument complementari acostuma a ser l'establiment dels sentits de circulació perquè determinen en bona mesura l'atractiu de cada itinerari urbà.

Resum de la nova proposta de jerarquització viària i situació final

La següent taula recull la longitud de cada una de les xarxes de la nova proposta de jerarquització viaria de Sant Boi del Llobregat.



Proposta de nova jerarquització del viari

Comprovació del funcionament de la nova jerarquització viària

Amb l'objectiu de validar la funcionalitat de la nova jerarquització viària proposada, s'ha realitzat una nova assignació de la circulació en vehicle privat pel que fa al moment de màxima demanda en un dia feiner tipus (de 08:00 a 09:00 hores).

S'ha ajustat la capacitat del viari en funció de la nova proposta de jerarquització i d'acord amb les propostes que s'inclouen en el present Pla, de manera que els eixos que conformen la xarxa principal seran els que tenen més capacitat d'absorció de vehicles, i els que conformen la xarxa veïnal els que menys.

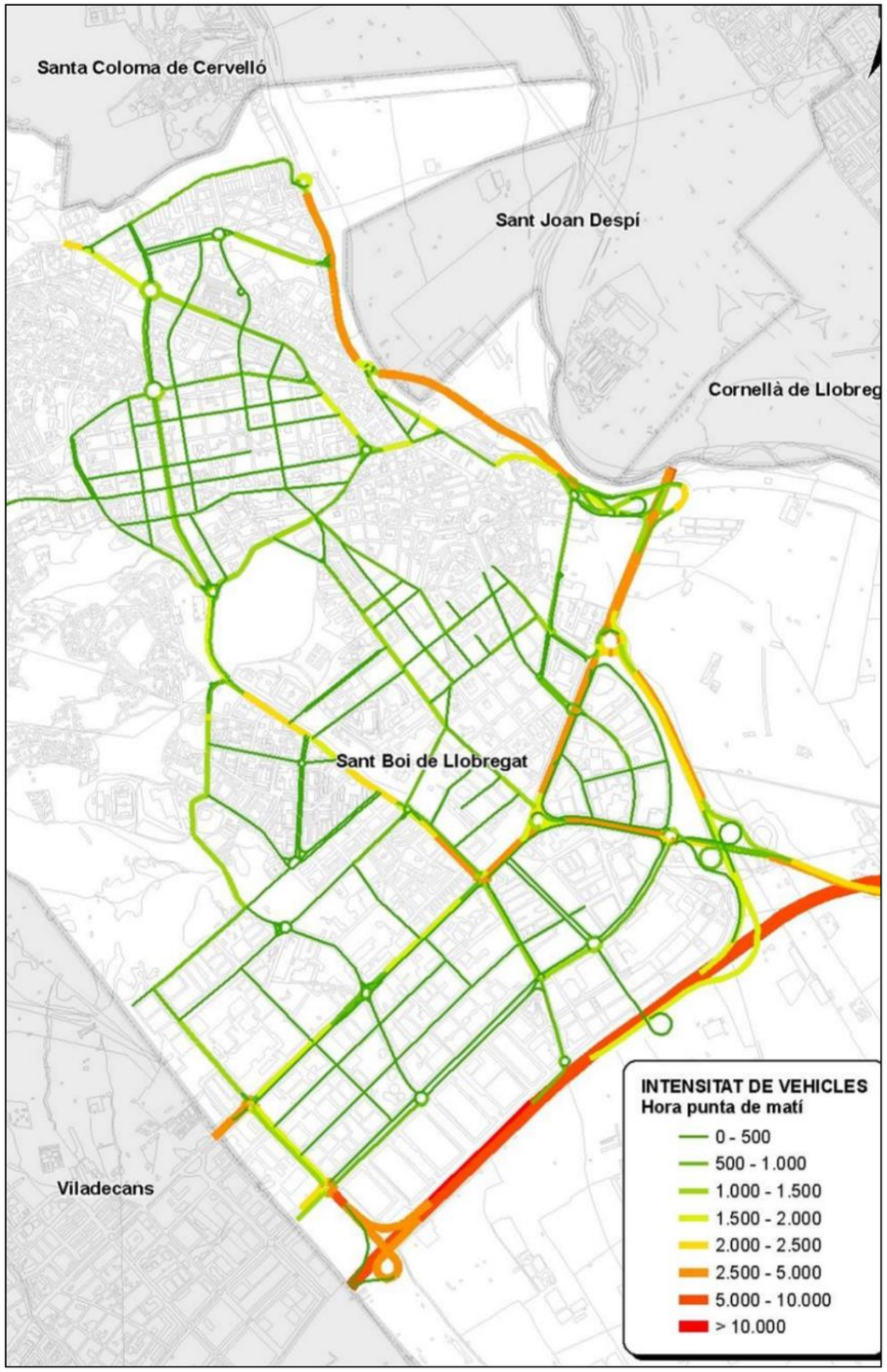
A grans trets es conclou que **la nova jerarquització viària contribuirà de forma positiva a reordenar el trànsit actual, reduint el nombre de vehicles que circulen per la xarxa secundària i veïnal, i potenciant la xarxa principal.** A destacar:

- A nivell d'intensitats de circulació de vehicles, no es detecten diferències significatives, si bé cal destacar:
  - Un lleuger increment dels desplaçaments a la xarxa viària principal. Alguns exemples són la Ronda de Sant Ramon o la Carretera de Santa Creu de Calafell.
  - Una reducció dels desplaçaments a la resta de xarxes internes (secundària i veïnal). Un clar exemple és el carrer Pau Picasso.

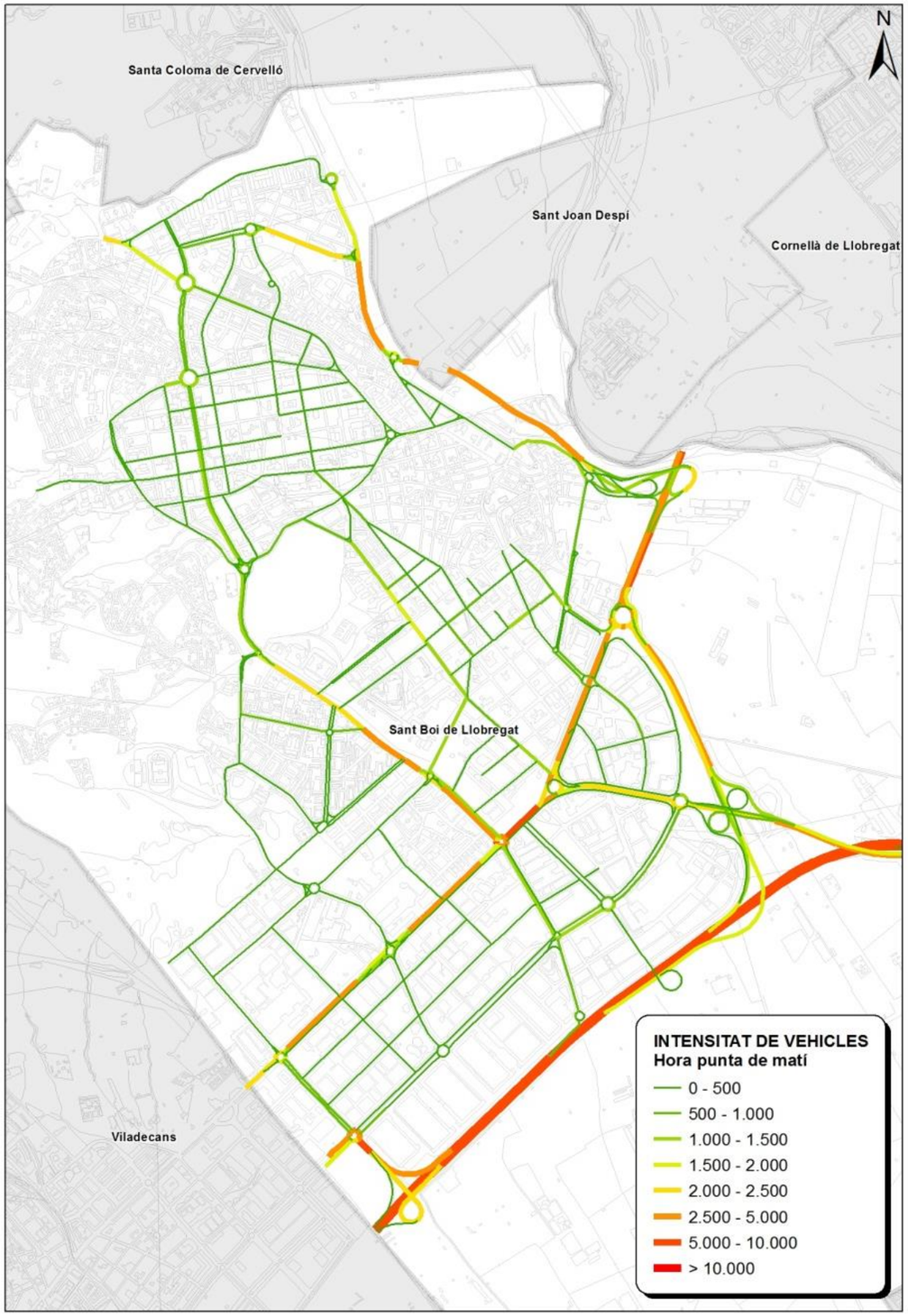
- En conseqüència, pel que fa als nivells de servei (*), es destaca:
  - No es preveuen grans problemàtiques al viari intern de Sant Boi, tant pel que fa a les xarxes principal i secundària com a la veïnal.
  - Amb els nous canvis funcionals proposats, alguns carrers milloraran el seu actual nivell de servei. Alguns exemples serien els carrers Torras i Bages i Lluís Pascual Roca.
  - En conseqüència a l'increment dels desplaçaments a la xarxa principal, es poden arribar a generar petites cues en alguns punts com ara a la cruïlla entre la Ronda de Sant Ramon i la Carretera de Santa Creu de Calafell, o bé en l'accés des del sud a la Plaça d'Europa.
  - En ambdós casos aquestes cues es podrien solucionar realitzant petits ajustaments a la semaforització existent.

- Finalment, cal tenir en compte que aquesta nova assignació no ha considerat les sinèrgies positives que generarà el desdoblament del nus del Llobregat, situant-se en un escenari més conservador, en tant que aquesta actuació contribuirà a millorar la permeabilitat de les xarxes de connexió amb el municipi, i per tant afavorirà a reduir les possibles congestions i cues que es puguin generar en els moments de màxima demanda.

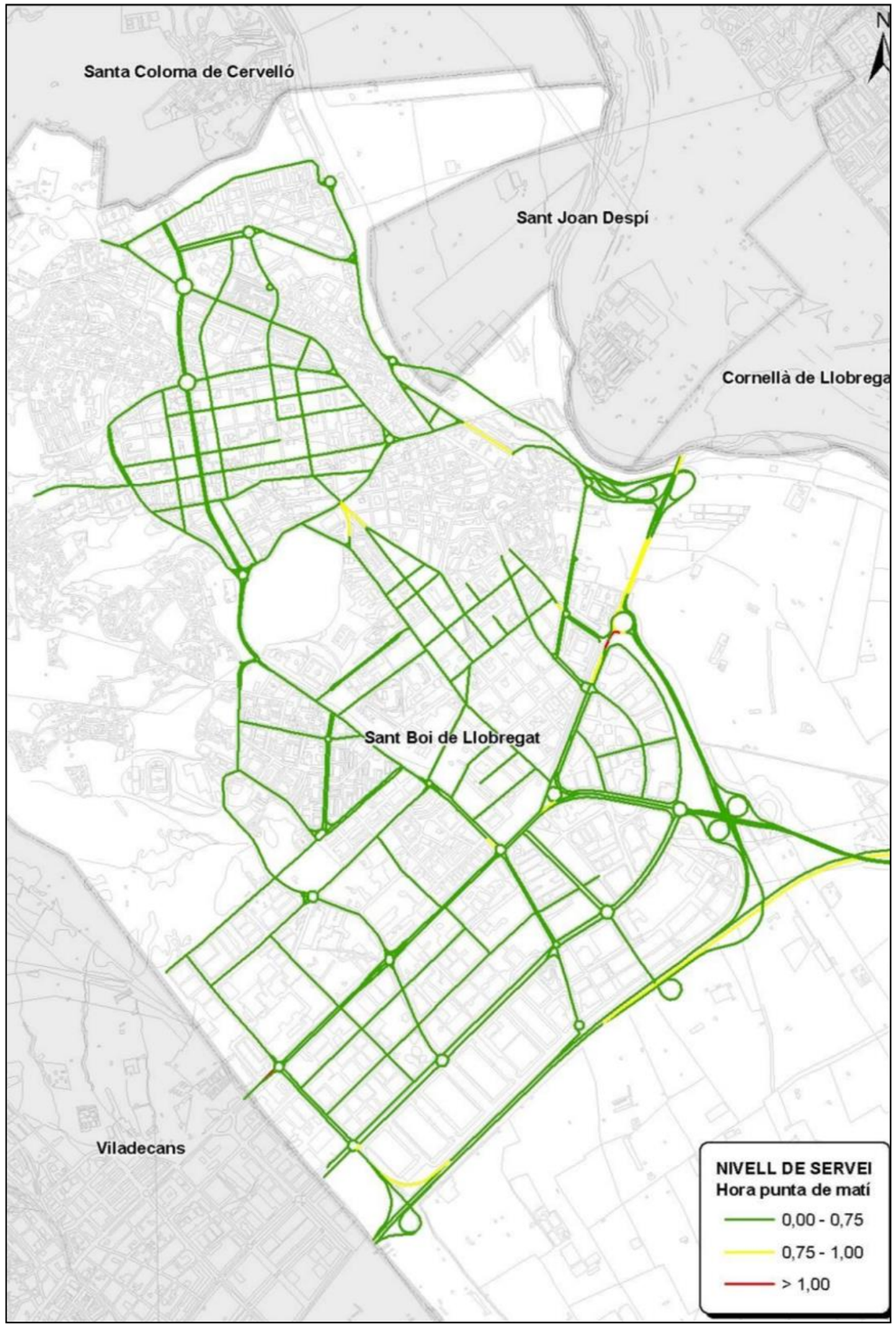
(*) Es defineix nivell de servei com la relació entre la capacitat que ofereix una via i la demanda que suporta. En aquest sentit, un vial amb un nivell de servei que se situa entre 0 i 0,75 presenta un índex de congestió baix o inexistent, amb una oferta que en termes de capacitat pot absorbir sense dificultats la demanda. Quan el valor se situa entre 0,75 i 1 el vial presenta una congestió mitja o alta i finalment, quant el vial se situa per sobre de 1, la congestió al vial es força elevada i per tant l'oferta d'aquest viari és insuficient.



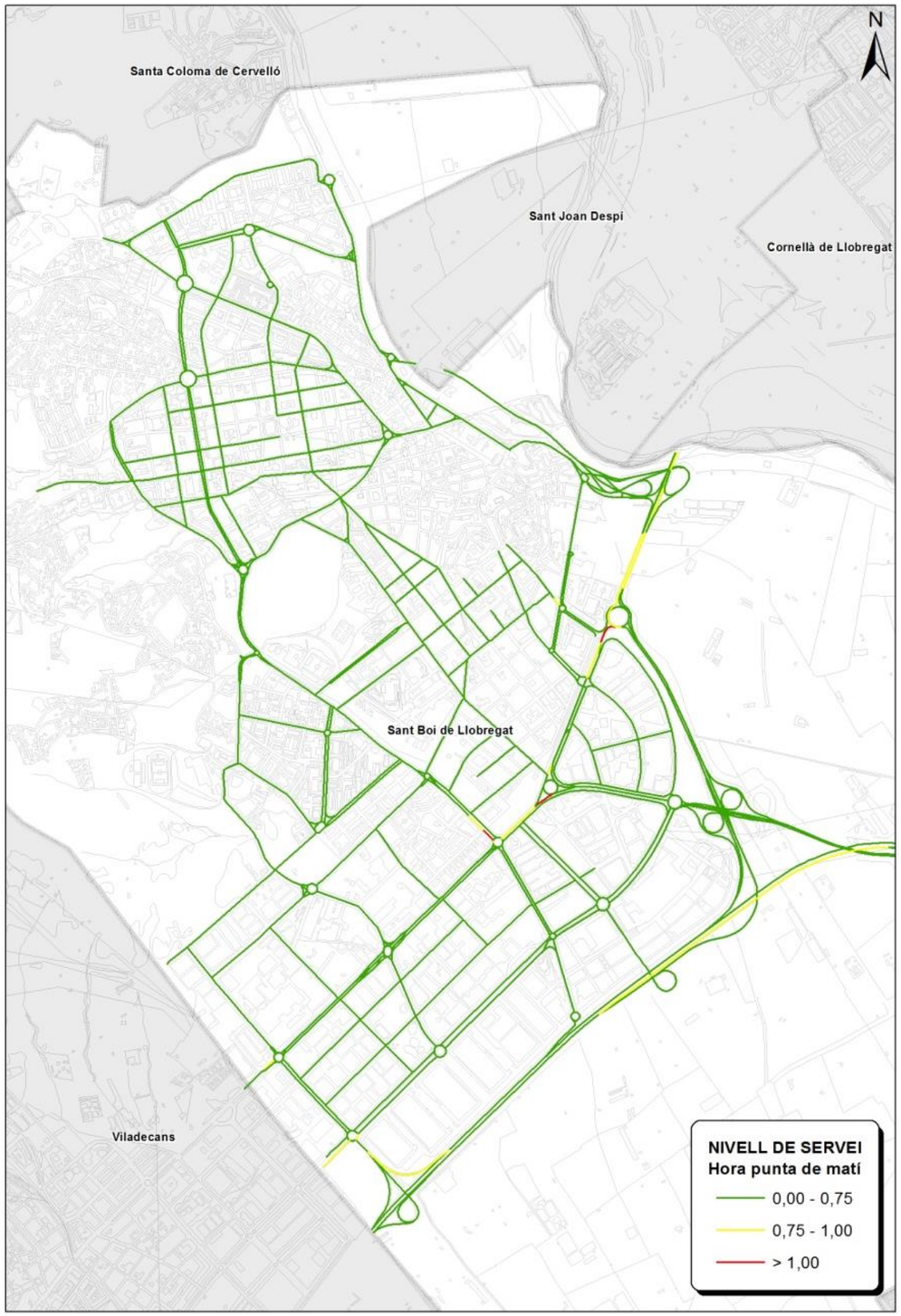
Intensitats de vehicles d'acord amb la jerarquia viària actual



Intensitats de vehicles previstes amb la nova jerarquia viària



Nivells de servei amb la jerarquia viària actual



Nivells de servei previstos amb la nova jerarquia viària proposada

8.4.2 Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat.

Descripció de l'actuació

Es proposa la redacció d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat motoritzat. El Pla donarà continuïtat al que estableix el PMU, donant resposta als aspectes a millorar, vinculats a la senyalització que ha detectat el PMU.

A continuació es descriu la metodologia a seguir per al desenvolupament del Pla de Senyalització Orientativa per al vehicle privat mitjançant l'estructuració en 8 fases:

Anàlisi i diagnòstic de la situació actual:

- Descripció detallada de la situació actual de la senyalització orientativa, indicant els diferents tipus de senyals existents, el seu contingut i la seva ubicació.
- Realització de l'anàlisi i diagnòstic de la senyalització existent en base a:
  - Continuïtat de les destinacions
  - Adequació dels itineraris de senyalització (en relació amb la jerarquia viària i la importància de la destinació).
  - Homogeneïtat, legalitat i disseny dels cartells
  - Estat de manteniment, materials, etc.
  - Actualització de la informació i integració amb altres mitjans d'informació.

Criteris de definició de destinacions:

- Criteris d'acceptabilitat, per establir quan una determinada destinació, segons sigui la seva tipologia (nucli, zona industrial, recurs turístic, etc.) podrà ser o no, senyalitzat.
- Criteris de jerarquització de pols sobre la base d'indicadors quantitatius i qualitatius.
- Criteris per a l'estudi d'accessibilitat de les destinacions en funció de la tipologia i la jerarquia del pol.
- Criteris de legalitat, que defineixen quines destinacions senyalitzar quan el nombre de mencions a senyalitzar en un determinat punt sigui excessiu.
- Criteris per a la selecció del tipus de cartell a utilitzar.

Estudi de la xarxa viària:

- Definició de la xarxa viària que serà objecte d'estudi, d'acord amb la jerarquització vial proposada pel present Pla de Mobilitat.

Estudi de pols:

- Es procedirà a definir els pols a senyalitzar i es proposarà un nomenclàtor únic per a cadascun d'ells.
- Es jerarquitzaran d'acord als indicadors de classificació que s'hagin estimat convenients.

Estudi d'itineraris de senyalització:

- Sobre la base dels criteris definits en l'estudi, es durà a terme l'anàlisi dels itineraris de senyalització per a cadascun dels pols, d'acord a les relacions que un pol pugui tenir amb els demès i en funció de la jerarquia viària.

Localització d'encreuaments a senyalitzar:

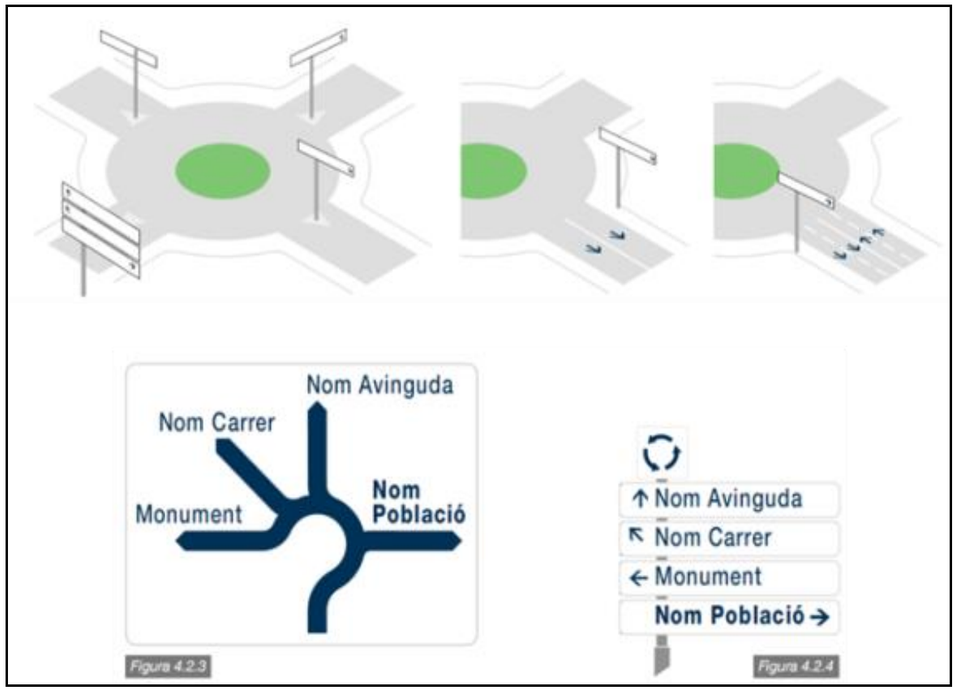
- Es proposaran i es localitzaran tots els encreuaments on es consideri òptim instal·lar els elements de senyalització. En aquest sentit, serà necessari realitzar una jerarquització dels principals nusos viaris.

Localització dels cartells:

- Un cop definides i validades les destinacions a senyalitzar a cada nus vial, es durà a terme el disseny de tots els cartells i la seva ubicació de detall.
- Tota la informació haurà de quedar reflectida a nivell cartogràfic (coordenades geogràfiques), de forma que figurin a la xarxa vial les destinacions, els cartells existents i els dissenys proposats.

Programació i pressupost del Pla de Senyalització:

- Es realitzarà una programació de l'execució del Pla d'acord als criteris de prioritat establerts en fases prèvies.
- Es realitzarà una anàlisi de la integració del nou Pla amb l'actual senyalització existent, programant l'obra nova, els conjunts a reemplaçar, els conjunts a actualitzar parcialment i els conjunts a eliminar.



Exemple d'elements de senyalització orientativa d'acord amb el Manual de Senyalització Orientativa de la Generalitat de Catalunya.
Font: Manual de Señalización Orientativa de Catalunya

8.4.3 Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat.

Descripció de l'actuació

El **Car-pooling** consisteix en compartir un vehicle privat per part de dues o més persones per a desplaçaments de mobilitat quotidiana, ja sigui per motius d'estudi o treball i generalment a les hores punta. Aquesta pràctica també pot ser utilitzada per a desplaçaments de mig o llarg recorregut per a qüestions laborals o d'oci.

En aquest sentit, cal ressenyar que aquesta mesura en cap cas suposaria una competència envers el sector del taxi i, en tot cas, podria significar una actuació complementària, en tant que els motius vinculats a aquesta pràctica són molt diferenciats als que habitualment respon el servei de taxis.

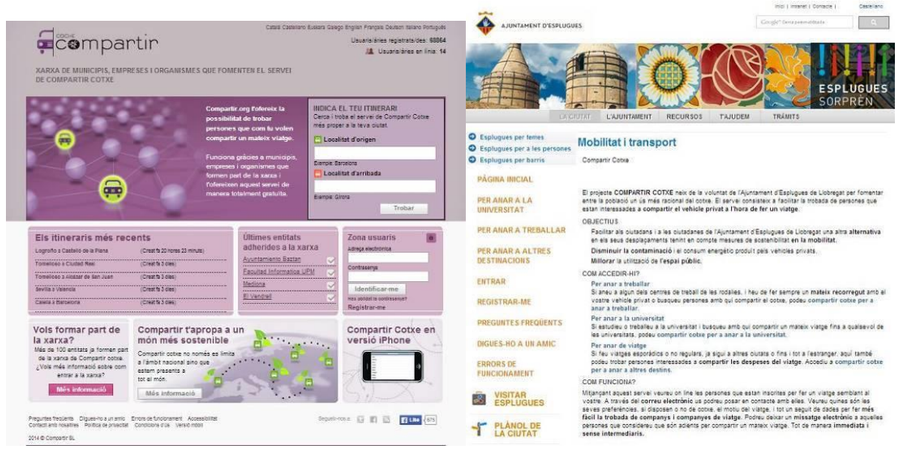
Un dels objectius que persegueix el Car-pooling és minimitzar el nombre de vehicles privats, especialment a les hores d'alta intensitat de trànsit. Pel sol fet de compartir el vehicle amb una altra persona ja s'està reduint a la meitat el nombre de vehicles privats utilitzats en aquests desplaçaments, evitant la congestió i la contaminació derivada dels vehicles. Altres mesures de millora de la congestió del trànsit com els carrils VO (carrils específics per a vehicles amb alta ocupació i també per autobusos de transport públic BUS-VAO) estan directament lligats a aquesta mesura de compartir els desplaçaments en vehicle privat, ja que a partir de 2 o 3 persones que comparteixin cotxe, poden utilitzar el carril.

Propostes d'intervenció

Per fomentar els desplaçaments a Sant Boi en cotxe compartit, es proposa la creació d'un portal web per a què els ciutadans de la ciutat i també aquelles persones que treballin o estudiïn a la ciutat o en altres ciutats, tinguin la oportunitat de compartir cotxe en els seus desplaçaments quotidians. En aquest cas, és important tenir en compte iniciatives ja existents com la del portal web Compartir Cotxe (www.compartir.org) que incorpora adhesions de municipis, empreses universitats, etc. I a més permet realitzar una connexió amb el portal web de cada un dels municipis adherits.

La proposta del Pla de mobilitat consisteix en:

- Establir un portal web que fomenti el car-pooling. Es podria també, establir un portal web integrat per a car-pooling i car-sharing.
- Estudiar l'adhesió a iniciatives ja existents com la web Compartir Cotxe.
- Fer campanyes i promocions que fomentin el Car-pooling a nivell municipal.
- Potenciar aquest servei especialment en zones industrials, punts de difícil accés com ara urbanitzacions o nodes atractors i generadors de mobilitat.



Pàgina web de l'aplicatiu Compartir Cotxe i enllaç web de l'Ajuntament d'Esplugues de Llob.

8.4.4 Contractació d'un servei per a smartphones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat.

Descripció de l'actuació

La gestió del trànsit d'un municipi es pot fer a través d'un sistema SMART, que permet gestionar les zones a través d'una solució o aplicació (App) per a smartphones. L'aplicació cal que reconegui l'usuari, la seva localització i ha de poder donar temps diferents en funció de les necessitats de l'usuari.

La gestió del trànsit es pot realitzar a través d'un Pla Smart Mobility (PSM), que incorpora solucions intel·ligents de mobilitat que permeten optimitzar serveis per a la mobilitat a la ciutat, maximitzar la seva eficiència i sostenibilitat, i ajuden a complir els objectius del PMU.

Proposta d'intervenció

En aquest sentit la proposta del present PMU consisteix en:

- Creació d'una plataforma tecnològica transversal, eina de suport a la presa de decisions per als gestors de l'Ajuntament.
- Oferir al ciutadà informació en temps real multicanal.

Un dels projectes que ha de millorar la informació en temps real és el **Superhub**. Aquest projecte consisteix en una plataforma accessible a través de la web o del mòbil capaç d'aglutinar en temps real tota la oferta i serveis de transports existents i definir les millors rutes de desplaçament així com les alternatives, tenint en compte les preferències de cada usuari, les circumstàncies de trànsit en temps real i el seu impacte mediambiental.

Superhub és un projecte europeu R+D+I que impulsa un nou sistema de serveis de mobilitat urbana que permet als ciutadans disposar de combinacions ràpides i menys contaminants per desplaçar-se, les empreses de trànsit gestionen més eficaçment els seus serveis, i a les entitats públiques valorar millor el resultat de les seves polítiques de mobilitat.

També cal ressenyar que **el desenvolupament d'aquesta mesura haurà d'anar lligat i en concordança amb les polítiques d'expansió d'aquest tipus d'aplicatius que té previstes l'AMB a curt termini.**

8.4.5 Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 km/hora

Descripció de l'actuació

En els darrers anys s'han dut a terme nombrosos projectes de pacificació del viari, especialment en el nucli antic de Sant Boi i en els eixamples de Vinyets i Marianao.

En el cas del nucli antic, s'han detectat errors de senyalització d'aquests carrers que poden donar lloc a confusió als conductors, tals com la limitació de velocitat a 10km/hora en carrers que presenten una secció en calçada i dues voreres o bé, existència de senyalització que regula la velocitat de 30km/hora en carrers que presenten una secció en plataforma única.





Alguns exemples d'incoherència entre el disseny dels vials i la senyalització existent

En aquest sentit, la proposta del present PMU és **realitzar un Estudi de detall que faci un recull de tota la senyalització de tipus S-28 i de regulació de la velocitat a 30 km/hora existent, i que avaluï la seva idoneïtat de la tipologia de carrers i el seu disseny, la seva funcionalitat, etc.**

Propostes d'intervenció

En una primera aproximació, per tal de facilitar els criteris de regulació d'aquests elements de senyalització, el present Pla defineix els criteris per a una correcta implantació de zones amb regulació de 30 km/hora (i la senyalització corresponent) i la implantació de zones de prioritat de vianants (i la senyalització corresponent):

- Zona amb regulació de 30 km/hora: no és tracta d'una zona de preferència per als vianants. Es manté la segregació entre vorera i calçada (situades a un nivell diferent) per tal de protegir al vianant. Cal que la secció de carrer tingui una amplada mínima de 7,50m que el flux de vianants no sigui elevat ja que, en cas contrari, és més convenient la implantació d'una zona de prioritat de vianants. Cal que existeixen senyals i advertiments de l'entrada a la zona (limitació i final de limitació a 30km/h) i a més, cal implantar elements de pacificació de la velocitat al seu interior.
- Zona de prioritat de vianants: el vianant té la prioritat sobre tot el procés de la via. Es tracta de carrers que per les seves característiques morfològiques (carrers estrets) o de funció (comercials i amb un gran volum de trànsit de vianants), requereixen una actuació més restringida respecte a la circulació en vehicle privat.



Regulació de la velocitat a 30km/h



Senyalització S-28 per a carrer de prioritat de vianants

Criteri	PRIORITAT VIANANTS	VELOCITAT 30km/hora
Amplada entre façanes	< 7,50 metres	> 7,50 metres
Volum de vianants	Baix / Mitjà	Baix / Mitjà
Senyalització vertical	S-28	S-30
Limitadors de velocitat i control d'accés	• Sentits de circulació concurrents. • Mobiliari urbà.	• Rotondes • Desviació de l'eix de la trajectòria • Elevacions de calçada • Sentits concurrents i divergents per evitar vies de pas
Aparcament	Excepcional (amb senyalització específica)	Tractament especial
Plataforma	Plataforma única	Segregació calçada-vorera
Bicicletes	Coexistència	Coexistència *Es recomana instal·lar senyals verticals / marques viàries per indicar als conductors que les bicicletes han de circular per la calçada i les han de respectar.*

Criteris per a la regulació de la senyalització

La transformació de determinats carrers en zones 30 no impedeix que posteriorment s'habilitin com a zones de vianants o de prioritat de vianants. A vegades s'opta per implantar zones 30 a causa de l'elevat cost econòmic que implica la transformació en plataforma única.

A continuació adjuntem una taula on detallem les avantatges i els inconvenients, segons es tracti d'una zona de prioritat de vianants o d'una zona 30:

	PRIORITAT VIANANTS	VELOCITAT 30km/hora
• **Avantatges**	• El vianants disposa de més espai. • Els vehicles circulen a menys velocitat.	• El vianant està més protegit (voreres). • La implantació és immediata. • El cost d'implantació és menor.
Inconvenients	• És incompatible amb un nivell de trànsit elevat (superior a 2.000 vehicles/dia) • Si no s'utilitza mobiliari urbà, augmenten les possibilitats d'indisciplina d'aparcament i d'excés de velocitat. • Incorpora un paviment poc resistent al trànsit de vehicles	• El vianant disposa de menys espai.

Avantatges i inconvenients

8.5 Aparcament

8.5.1 Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública

Descripció de l'actuació

Una de les principals mancances detectades pel present PMU, ha estat la impossibilitat de quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública. Aquest aspecte és fonamental en tant que és la base per avaluar si l'oferta disponible actual és suficient i/o pel contrari serà necessari iniciar actuacions vinculades a optimitzar el sistema municipal d'estacionaments.

Propostes d'intervenció

En aquest sentit, **la present mesura proposa la realització d'un Estudi que permeti quantificar aquesta tipologia d'estacionament**. En una primera aproximació, l'Estudi es podria realitzar a partir de:

- Un inventari detallat que permeti definir la oferta existent d'aparcament fóra de l'espai públic.
- Una revisió del cadastre que permeti concretar les places d'aparcament fora de la via pública.

En fases posteriors, una vegada es tingui quantificada l'oferta disponible fora de calçada,es podrà iniciar el procés de càlcul que avaluï l'existència de dèficit o superàvit d'aparcament als diferents àmbits de la ciutat.

8.5.2 Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou

Descripció de l'actuació

La zona Tarifària 1 finalitza a l'estació de Molí Nou, aquest fet atrau a més dels veïns del barri que s'hi desplacen amb cotxe, als veïns dels municipis propers, especialment els de Santa Coloma de Cervelló (per la proximitat). La majoria d'aquesta desplaçaments es realitzen en vehicle privat fins a l'aparcament de l'estació, on fan el transbordament al transport públic.

Actualment la capacitat de l'aparcament dissuasiu existent en superfície és de 72 places, sense cap tipus de regulació, i no presenta suficient capacitat per la demanda actual existent.

El Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona (2001-2010) ja incorporava l'ampliació d'onze aparcament dissuasius (Park & Ride) relacionats amb estacions de FGC, i entre ells es contemplava l'ampliació de l'aparcament de l'estació de Molí Nou, passant de 72 a 264 places d'aparcament.

Propostes d'intervenció

Per les característiques i la demanda existent, el PMU proposa l'ampliació de l'aparcament dissuasiu vinculat a l'estació de FGC Molí Nou.

Els objectius de l'ampliació són:

- Augment de la oferta d'aparcament: de 72 places actuals es passaria a 264 places..
- La possibilitat d'accedir en cotxe a l'estació augmenta l'àrea d'influència del transport públic més enllà de la distància a peu.
- Afavorir el canvi de mode dels viatgers en vehicle privat cap al transport públic, especialment els obligats que tenen destinació a Barcelona.
- Reducció del trànsit a les carreteres i autopistes radials.
- Reducció de la demanda d'aparcaments al centre de Barcelona.
- Racionalitzar l'ús del transport públic, reduint el consum d'energia, les emissions de gasos i partícules contaminants i l'impacte acústic.
- Millorar els itineraris de connexió a peu, entre l'aparcament i l'estació.



8.6 Seguiment del pla

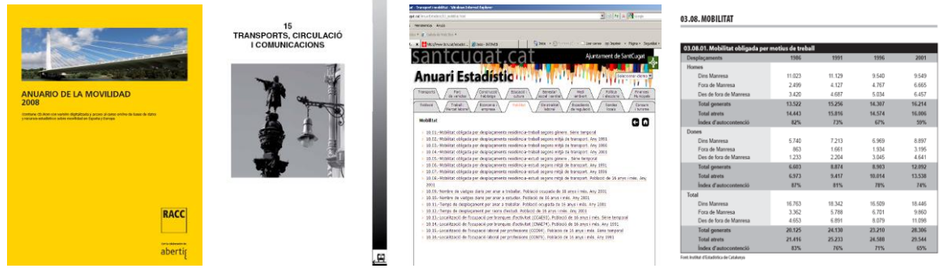
8.6.1 Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat

Descripció de l'actuació

Es proposa la elaboració d'una memòria periòdica de dades de mobilitat. Aquesta permetrà:

- Disposar d'estadística completa i actualitzada en matèria de mobilitat.
- Fer el seguiment del desenvolupament de les propostes del PMU de Sant Boi.
- Actualitzar i fer el seguiment dels indicadors i dels escenaris del PMU de Sant Boi.
- Fer un resum de les principals novetats o millores destacables en matèria de mobilitat, fet que pot servir com a eina eficient per mostrar les actuacions en mobilitat a la ciutat.

La memòria és un instrument que ha d'anar anar més enllà de la mera recopilació de dades més estadístiques i que ha de permetre recopilar tot tipus d'informació. És una bona oportunitat per tal de disposar de dades que difícilment es troben a nivell global de ciutat, com per exemple: amplades de voreres, nombre de guals de vianants i estat, nombre de carreres pacificats, nombre de carrils bici, nombre d'aparcaments bici, nombre i tipologia de places regulades i moltes altres variables més.



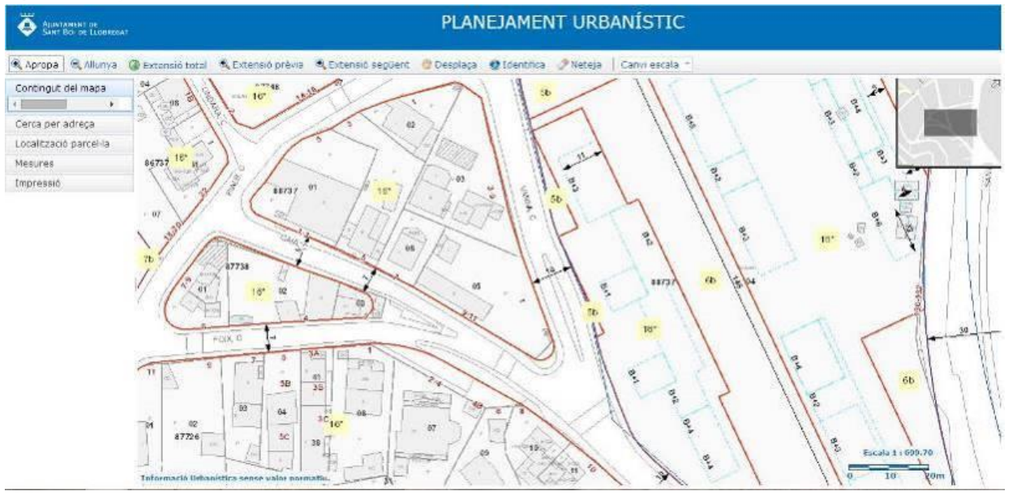
Anuaris estadístics de mobilitat o anuaris generals de municipis on hi ha una part de dedicada a la mobilitat

Propostes d'intervenció

Per facilitar la elaboració de la Memòria periòdica, també es proposa el desenvolupament d'un **Visor de la Mobilitat** de Sant Boi. Es tracta d'un visor específicament pensat per dades de mobilitat (s'hi poden incorporar d'altres informacions i capes d'informació urbanística o cadastral).

Aquest **Visor de la Mobilitat** cal que permeti:

- Aprofitar les dades georeferenciades i les bases de dades (GIS) elaborades pel PMU de Sant Boi. Durant l'elaboració del PMU s'ha recopilant nombrosa informació molt interessant que cal mantenir-la i actualitzar-la.
- Aprofitar dades georeferenciades d'altres plans o treballs de camp realitzats,
- Disposar d'una eina que permeti saber a l'Ajuntament l'estat actual de la ciutat, organitzant i gestionant molt millor qualsevol actuació que es realitzi.
- Algunes de les capes que podria incorporar el visor són: guals de vianants, amplada de voreres, places d'aparcaments, places de zona blava.
- Aquesta eina permet tenir una part pública, de cara a la ciutadania i una altra part privada de gestió pròpia de l'Ajuntament.



Visor actual de Planejament Urbanístic de San Boi

8.7 Mercaderies

8.7.1 Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per al transport privat i de mercaderies

Descripció de l'actuació

Es proposa fer campanyes per a la promoció d'energies renovables i dels combustibles més nets, adreçades a diferents col·lectius afectats, des d'operadors de mercaderies fins a l'usuari del vehicles privat.

Pel que fa a les **campanyes dirigides a l'usuari de vehicle privat**, caldrà incentivar:

- Estratègies dirigides als particulars per elegir correctament el model de vehicle amb l'objecte de reduir els consums i les emissions. A la xarxa urbana és necessari informar i conscienciar als usuaris i usuàries de què l'ús dels vehicles de gran cilindrada incrementa molt les emissions i el consum i que cal optar per un model de baix consum si no poden deixar d'utilitzar el seu vehicle.
- Estratègies dirigides a les empreses per elegir correctament el model de vehicle amb l'objecte de reduir els consums i les emissions. Cal que les empreses que ofereixen un cotxe als seus treballadors/es o amb flota adoptin un parc eficient mediambientalment. Les empreses de lloguer de vehicles han d'incorporar en els seus catàlegs informació sobre quin és el vehicle idoni en funció del tipus de viatge que es pensa realitzar.

En el pla local és possible introduir mesures fiscals afavoridores dels automòbils més nets i de més baix consum. Algunes mesures són, per exemple:

- Una reducció en l'impost municipal de vehicles de tracció mecànica per exemple, als vehicles amb combustibles nets i no contaminants d'acord amb la proposta del nou impost de circulació que vincula l'impost a les emissions de CO_2 dels vehicles.
- Descomptes en els preus de les àrees verdes o en les zones blaves de regulació d'aparcament a través d'un sistema de preus públics.

Cal promoure les tipologies de vehicles que actualment són més eficaces:

- Els vehicles elèctrics que utilitzen la única tracció que dóna zero emissions allà on circula i amb un nivell sonor molt reduït, idonis quan es circula pels centres urbans congestionats i amb alts nivells de contaminants en l'aire. Els seus inconvenients són que tenen una autonomia limitada i la dificultat que suposa el reciclatge de les bateries. És una tecnologia molt adient per a vehicles lleugers.
- Els vehicles híbrids amb un motor de combustió i tracció elèctrica. Aquests vehicles s'utilitzen en els centres urbans amb el motor elèctric, amb zero emissions, i amb el motor dièsel, que pot funcionar amb biodièsel, en la resta del seu recorregut. Són idonis per a recorreguts interurbans. També és una tecnologia útil per als vehicles de repartiment i de serveis amb recorreguts compartits en xarxa urbana i interurbana.

Pel que fa a les **campanyes dirigides a l'ús de vehicles pesants**, caldrà incentivar:

- Informació a bord del vehicle de les velocitats de recorregut per minimitzar el consum en els vehicles. Es tracta d'una mesura tecnològica de foment de la incorporació en tots els vehicles del consum instantani i el consum mig del vehicle, de manera que la persona que condueix conegui si està circulant a l'òptim de consum. Així mateix cal fer un llistat de l'òptim de consum pels diferents models de vehicles en xarxa urbana i interurbana i penjar-lo en els WEB de mobilitat de mercaderies. Cal que aquesta informació s'incorpori en els manuals dels vehicles.
- Estratègies dirigides als transportistes autònoms per elegir correctament el model de vehicle amb l'objecte de reduir els consums i les emissions. A la xarxa urbana és necessari informar i conscienciar als transportistes de quin és el vehicle més eficient per a la tasca que vol desenvolupar. En aquesta xarxa es pot pensar en mesures d'exigència de vehicles eficients per determinats serveis que es presten per a l'administració o per gaudir de facilitats per a la càrrega i descàrrega, o per tenir prioritat de circulació en zones amb alts nivells de contaminació.
- Estratègies dirigides a les empreses per a què tinguin present en l'elecció dels vehicles de la seva flota aquells que redueixin al màxim l'impacte ambiental en funció de l'àmbit d'ús del vehicle.
- Estratègies dirigides als conductors de les empreses amb flota estimulant una conducció eficient i minimitzant el consum.

8.8 Medi Ambient

8.8.1 Actualització del mapa acústic de la ciutat

Descripció de l'actuació

L'actualització del Mapa Estratègic de Soroll de la ciutat reflecteix l'evolució de la ciutat en termes de qualitat acústica, i permet establir comparatives amb els mapes acústics d'anys anteriors.

Per elaborar el Mapa Estratègic de Soroll cal realitzar mesures reals a diferents trams de carrers de la ciutat en horari diürn, de vespre i nocturn, i cal contrastar-los amb la capacitat acústica de cada tram, segons la seva configuració i classificació en zones de sensibilitat acústica alta, moderada o baixa.

Els mapes d soroll i de capacitat acústica són instruments per a la gestió ambiental del soroll i l'eina bàsica per emprendre accions posteriors en matèria de contaminació acústica.

Els continguts del Mapa Estratègic del Soroll són els següents:

- **Mapa de Soroll:**
  - Mesura de trams de carrer
  - Horari diürn, vespre i nocturns

  → SITUACIÓ ACTUAL
- **Mapa de capacitat acústica:**
  - Valor límit per trams de carrer
  - Districtes

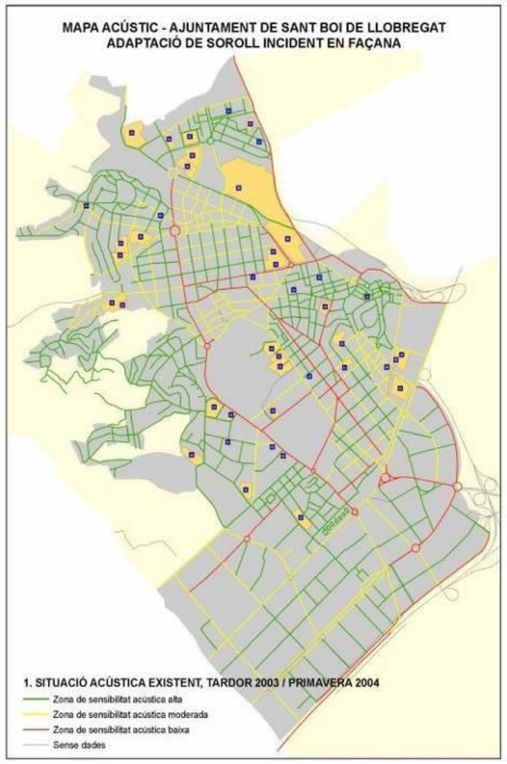
  → OBJECTIUS FIXATS PER NORMATIVA
- **Mapes de superació de valors:**
  - Diferència entre el soroll existent i el nivell de capacitat acústica

  → MAPA DE CONFLICTES
- **Dades generals de població:**
  - Percentatges estimats de població exposada a cada rang de nivell de soroll

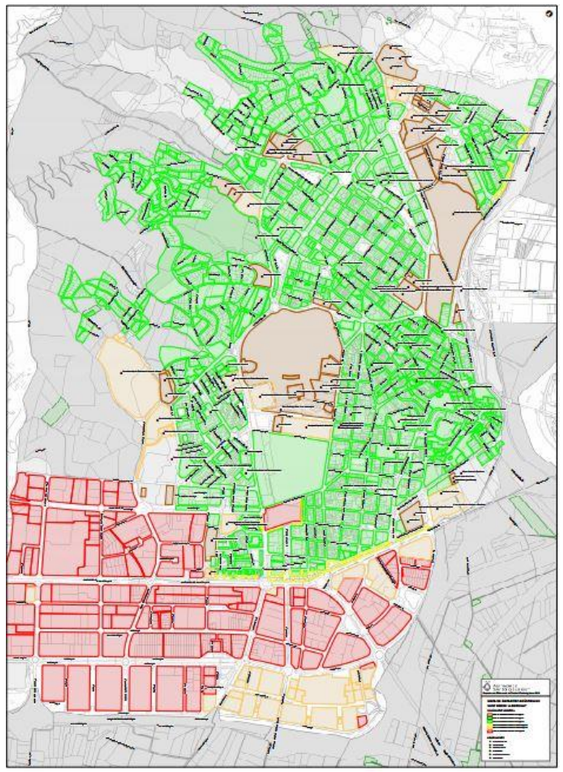
  → DISTRIBUCIÓ DE NIVELLS
- **Mesures de minoració acústica:**
  - Aplicades a zones amb problemes

  → ACTUACIONS DE MILLORA

Aquest mapa permetrà identificar les principals fonts de soroll del municipi, com poden ser: el trànsit, grans infraestructures, eixos comercials, infraestructures ferroviàries, zones industrials, zones que concentren oci nocturn, obres, etc.



Mapa acústic de Sant Boi 2003 - 2004



Mapa de capacitat acústica de Sant Boi (2013)

La realització d'una comparativa anual dels valors del mapa de contaminació acústica i el de capacitat acústica permetrà programar accions a més curt termini que les previstes arran del mapa de contaminació acústica (cada 5 anys).

Així mateix, avaluar la relació entre la contaminació acústica de la ciutat deguda a la mobilitat i la capacitat acústica de la mateixa, permet conèixer els punts dèbils. Aquests es poden corregir introduint criteris acústics a la planificació del trànsit.

Aquesta mesura proposa l'actualització i comparació anual del mapa de contaminació acústica cada 2 anys.

9 INDICADORS DE SEGUIMENT

El Pla inclou un llistat d'indicadors de seguiment calculats en base als dos principals escenaris de referència del PMU: l'escenari actual i l'escenari objectiu.

S'adjunta una taula amb el detall dels valors per a cada indicador, i on també es relaciona aquests amb les propostes que desenvolupa el PMU.

En alguns casos, donada la dificultat que suposaria poder definir un valor quantitatiu objectiu per a l'escenari de referència del PMU, l'indicador assenyala la tendència a assolir, que en alguns casos suposarà un increment – decrement de la situació actual (<<; >>), i en d'altres el manteniment del comportament actual (≈).

Grup	Indicadors objectiu	Definició	Escenari actual	Escenari Objectiu 2019	Fitxes on s'inclou l'indicador				
1. Global	Repartiment modal intern	Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	79,00%	80,00%	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5
		Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	0,50%	1,50%	2.1	2.2	2.3		
		Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	3,50%	4,00%	3.1	3.2	3.3		
		Desplaçaments en vehicle privat motoritzat x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	17,00%	14,50%	4.1				
	Repartiment modal de connexió (atrets + generats)	Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	1,60%	1,60%	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5
		Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	0,80%	0,80%	2.1	2.2	2.3		
		Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	35,20%	36,20%	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6
		Desplaçaments en vehicle privat motoritzat x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	62,40%	61,40%	4.1				
	Autocontenció	Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals	37,72%	>>	1.4	3.1			
2. Vianants	Prioritat per vianants	Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) x 100 / Xarxa viària total (km)	60,20%	74,00%	1.1	1.3	1.4		
	Dèficit per a vianants	Xarxa Principal amb dèficit (vorera de menys d'1,5 m útils o inexistent)(km) x 100 / Xarxa Principal total (km)	24,40%	20%	1.1	1.4	4.1		
	Passos vianants adaptats (guals)	Passos vianants adaptats Xarxa Principal (guals)	86,90%	95%	1.1				

Grup	Indicadors objectiu	Definició	Escenari actual	Escenari Objectiu 2019	Fitxes on s'inclou l'indicador				
3. Bicicletes	Xarxa per a bicicletes	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / Població total	0,70	0,79	2.1				
	Xarxa ciclable	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici)(km) x 100 / Xarxa viària total	4,0%	8,8%	2.1				
	Aparcaments segurs (BICIBOX)	Places aparcament segurs / 1.000 hab	2,18	≈	2.1				
	Aparcaments via pública	Places aparcament via pública / 1.000 hab	3,1	≈	2.1				
4. Transport públic	Adaptació PMR autobusos	Vehicles adaptats x 100 / Total vehicles	100%	100%					
	Adaptació a PMR estacions TP	Estacions adaptades x 100 / total estacions	95,0%	100%	3.1				
	Velocitat comercial transport públic urbà	Velocitat comercial xarxa urbana en hora punta	13,03	14,00	3.2	3.3			
	Cobertura territorial del transport públic	Població amb parada autobús a menys 300 m x 100 / Població total	79,95%	≈	3.6				
	Productivitat transport públic urbà	Viatgers anuals servei urbà / Km útils anuals servei urbà	1,53	>>	3.1				
		Viatgers anuals servei interurbà / Km útils anuals servei interurbà	2,06	>>	3.1				
	Freqüència mitjana de pas	Per a cada línia de bus: temps de servei / núm. Expedicions dis, i després fem la mitjana entre tots els valors obtinguts	32 min	>>	3.2				
	Parades amb marquesina	Parades servei de bus amb marquesina x 100 / Parades servei de bus totals	50,6%	60%	3.1				
	Parades amb plataforma d'accés	Parades servei bus amb plataforma d'accés (eixamplament vorera o vorera prefabricada en zones d'aparcament, sense aparcament) x 100 / Parades servei bus totals	39,60%	>>	3.1				
	Longitud viari en relació amb la longitud del viari amb rutes de bus	Longitud viari amb rutes bus (urbà/interurbà) / longitud viari	17,80%	≈	3.3				
5. Vehicle privat motoritzat	Turismes per habitant	Nombre turismes x 1000 / Població total	429,47	≈	4.4				
	Motos per habitant	Nombre motocicletes i ciclomotors x 1000 / població total	61,91	≈	4.4				
	Saturació xarxa viària	Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta (Km) x 100 / Xarxa primària total (Km)	0,17	0,13	4.1	4.4	4.5		
	Xarxa primària o bàsica	Xarxa viària bàsica (Km) x 100 / Xarxa viària total (Km)	26,10%	13,70%	4.1				
	Zones 30	Xarxa viària zona 30 (Km) x 100 / Xarxa viària total (Km)	60,20%	74,00%	4.1	4.6			
6. Aparcament	Aparcament regulat en via pública	Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament	5,0%	≈	5.1				
	Cobertura aparcament en via pública	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	32,76%	≈	5.1				
	Cobertura aparcament fora de via pública	Places d'aparcament fora de via pública x 100 / Turismes censats	Pendent de la realització de l'Estudi proposat		5.1				
7. Distribució de mercaderies	Espai viari distribució urb. Mercaderies	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total	1,78	≈	7.1				
	Zones càrrega / descàrrega	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament	1,36%	≈	7.1				
8. Seguretat viària	Víctimes mortals en accidents de trànsit	Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total	0	≈	4.1				
	Accidents amb víctimes	Accidents amb víctimes àmbit urbà x 1000 / població total	276	<30%					
	Víctimes vianants	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	59,89%	<30%	1.2	1.3	1.4		
9. Pla Director de Mobilitat de la RMB	Reducció cost unitari del viatge	Costos interns i externs del viatge en transport públic (€ / viatger-km)	0,76	0,71	3.2	3.3	3.5		
		Costos interns i externs del viatge en transport privat (€ / viatger-km)	1,29	1,29	4.1				
	Minimitzar distància mitjana dels desplaçaments	Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)	5,39	4,8					
	Potenciar canvi modal mobilitat metropolitana	% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	59,90%	61,37%	1.1	1.4	1.5	2.1	2.2
		% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic	11,57%	12,19%	3.1	3.2	3.5	3.6	
		% desplaçaments intra + intermunicipals amb vehicle privat	28,55%	26,44%	4.1				
	Reduir externalitats sistema metropolità transports	Costos externs totals del transport (M€)	20.331	21.948	4.1				
	Moderar consum i reduir intensitat energ. del transport a RMB	Consum final d'energia destinada al transport (milers tep / any)	5.440,51	5.160,06					
	Reduir contrib. al canvi climàtic del sist. De mobilitat de RMB	Emissions CO2 descomptat el biodièsel (milers tones / any)	16.253,59	15.395,12					
	Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport	Emissions de PM 10 (tones / any)	79,30	75,88					
		Emissions Nox (tones / any)	83,80	51,75					
	Reduir contaminació acústica resultant dels sistemes de transport	-	-	-					
	Reduir l'accidentalitat	Nombre accidents amb víctimes per cada 10^8 vehicles x Km d'un any	93,20	<30%	4.1				

Llistat d'indicadors del PMU

Font: elaboració pròpia

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

DOCUMENT 2: PROGRAMA D'ACTUACIONS



Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Febrer de 2015

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

ALG Transportation Infrastructure & Logistics
europraxis
CINESI Consultoria de Transport

1 INTRODUCCIÓ

Aquest document recull les propostes en format fitxa que donen resposta als objectius definits al Pacte per la Mobilitat de la Xarxa de ciutats i pobles al qual està adherit l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Les actuacions contemplades en aquest document donen resposta als problemes o mancances detectats a la Diagnosi del present Pla de Mobilitat Urbana des d'una vessant realista i viable tant tècnica com econòmicament.

Les propostes estan agrupades pel principal mode de transport al qual fan referència, tot i que el seu àmbit d'actuació pot ser més extens.

Aquelles que comportin canvis significatius en la mobilitat dels barris o, fins i tot, del municipi hauran de consensuar-se prèviament amb les diferents associacions de veïns per tal de copsar l'opinió dels mateixos. En tot cas, atès que la fase d'implantació de les actuacions s'estableix en dues fases (1 – 3 anys o 4 – 6 anys), s'haurà de tenir en compte l'encaix de cadascuna d'elles a la situació real del municipi en cada moment.

2 FITXES D'ACTUACIÓ

2.1 Mobilitat a peu

1.1 Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- **Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants**
- Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU

3. Descripció de l'actuació

La Xarxa Principal per a Vianants cal que asseguri la connectivitat a peu amb els principals centres generadors i d'atracció de mobilitat de la ciutat, així com també la connexió entre els diferents barris i districtes que conformen la ciutat.

La present mesura defineix propostes d'actuació que ajudaran a millorar les condicions de comoditat, accessibilitat i seguretat dels desplaçaments a peu per aquesta xarxa.

Les principals propostes d'intervenció es basen en la transformació de seccions de carrer en plataforma única, actuacions de millora a les voreres (construir-ne de noves, eliminar discontinuïtats i ampliació d'aquelles amb una amplada de pas lliure inferior a 0,90m), millora de la ubicació del mobiliari urbà i actuacions de millora als guals i passos de vianants.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi de Llobregat

5. Documentació gràfica de referència

- Xarxa Principal per a Vianants
- Localització de les actuacions
- Intervencions en voreres i guals
- Seccions de carrer de les intervencions

8. Cost (€)

Fase I: 300.000,00 €
- Inventari mobiliari urbà: 15.000 €
- Guals a construir: 280.000€
- Guals a millorar: 5.000,00€

Fase II: 720.000,00 €
- Plataforma única: 525.000,00€
- Construcció voreres: 130.000,00€
- Ampliació voreres: 65.000,00€

Total: 1.020.000 €

6. Fase

Fase I: 2014-2016
Fase II: 2017-2019

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat | Diputació de Barcelona

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	79,00%	80,00%
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	1,60%	1,60%
% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	59,90%	61,37%
Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) x 100 / Xarxa viària total (km)	60,20%	74,00%
Xarxa Principal amb dèficit (vorera de menys d'1,5 m útils o inexistent)(km) x 100 / Xarxa Principal total (km)	24,40%	20%
Passos vianants adaptats Xarxa Principal (guals)	86,90%	95%

1.2 Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- **Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants**
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.

3. Descripció de l'actuació

La present proposta té com a objectiu establir els criteris/ actuacions que hauran de regir en la millora de l'accessibilitat als principals equipaments municipals (aquells que generen més desplaçaments). Es plantegen principalment actuacions de prioritització dels vianants (nous creuaments amb possible semaforització, millora de la senyalització i dels accessos) així com estudiar l'aparcament existent i instal·lar mesures de reducció de la velocitat dels vehicles.

Pel que fa als equipaments supramunicipals, el Pla desenvolupa una proposta d'intervenció per a la millora de la seguretat en l'accés a l'espai de les Termes Romanes.

4. Zona d'actuació

Entorn immediat de les Termes Romanes

5. Documentació gràfica de referència

- Imatges àmbit d'accés a Termes Romanes
- Solució tipus cruïlla c/ Hospital amb c/ Maria Girona

8. Cost (€)

Fase II:

- Cost urbanització: 80.000,00€

6. Fase

Fase II: 2017-2019

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi | -

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	79,00%	80,00%
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	1,60%	1,60%
Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	59,89%	<30%

1.3 Definició d'un camí escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- **Afavorir les condicions per a la mobilitat del vianants**
- Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat
- Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infrastructurals, de gestió del trànsit i reeducació viària necessàries per promoure la seva utilització.
- Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU
- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat, les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles
- Cal estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en el present PMU

3. Descripció de l'actuació

L'objectiu de l'actuació és la definició d'un Camí Escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos, que proposi actuacions i recomanacions per millorar les condicions de seguretat, accessibilitat i comoditat en els itineraris situats en el seu entorn immediat.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I: 2014-2017

7. Prioritat

Alta

8. Cost (€)

Cost estimat: 50.000 €

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi
Centres Educatius

10. Possibles fonts de finançament

Diputació de Barcelona

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	79,00%	80,00%
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	1,60%	1,60%
Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals	37,72%	40,00%
Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	59,89%	<30%

1.4 Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- **Afavorir les condicions per a la mobilitat del vianants**
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU

3. Descripció de l'actuació

El Pla d'Accessibilitat és un instrument de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal, que identifica les barreres arquitectòniques en els diferents àmbits de la població (via pública, edificis, transports i comunicació), en proposa solucions i estableix un programa per a la seva progressiva eliminació per tal d'assolir que el municipi sigui plenament accessible, d'una manera racional i planificada.

Aquest pla estableix una diagnosi de l'estat actual, les accions que l'Ajuntament té previst realitzar en els propers anys, els criteris d'actuació en les obres, els sistemes de gestió i les accions immediates.

Per a la seva redacció, s'estructura en quatre grans àmbits: espai públic, edificis municipals, el transport i la comunicació.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

8. Cost (€)

Cost estimat: 60.000€

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I: 2014-2017

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Diputació de Barcelona

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	79,00%	80,00%
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	1,60%	1,60%
% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	59,90%	61,37%
Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) x 100 / Xarxa viària total (km)	60.20%	74,00%
Xarxa Principal amb dèficit (vorera de menys d'1,5 m útils o inexistent)(km) x 100 / Xarxa Principal total (km)	24,40%	20%
Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals	37,72%	>>
Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	59,89%	<30%

1.5 Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- **Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar

3. Descripció de l'actuació

Per a potenciar els desplaçaments a peu com a mode habitual de desplaçament per l'interior de Sant Boi, **el PMU proposa la realització de com a mínim, una campanya anual durant el període de vigència del present Pla** (en total 6 campanyes)

Les campanyes es poden dirigir cap a dos aspectes: la millora de la salut individual que representa fer desplaçaments quotidians a peu, i la millora de la salut col·lectiva que representa la minimització dels efectes sobre altres desplaçaments en vehicle privat motoritzat.

Per a la definició dels continguts i la seva execució de cada campanya s'identificarà la problemàtica i/o aspecte a millorar vinculat a la mobilitat a peu i es farà un disseny específic per a la campanya, en la qual es definiran els actors implicats i quan i com es realitzarà.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

8. Cost (€)

1. Estudi inicial de la definició de la campanya: cost intern Ajuntament de Sant Boi.
2. Campanya de rutes saludables: 3.000€ anuals (18.000 € TOTAL).

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I: 2014 – 2016

Fase II: 2017 - 2019

7. Prioritat

Alta - Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	79,00%	80,00%
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	1,60%	1,60%
% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	59,90%	61,37%

2.2 Mobilitat amb bicicleta

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

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb bicicleta

2. Objectius

- **Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infraestructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU

3. Descripció de l'actuació

El Pla de Mobilitat Urbana defineix una xarxa d'itineraris per a bicicletes a desenvolupar en el propers 6 anys la qual es basa en les vies ciclistes existents, els espais de convivència existents i el Pla Director de la Bicicleta (no aprovat per l'Ajuntament).

El PMU defineix els criteris recomanats per al disseny dels carrils bici, i realitza les següents propostes d'intervenció:

- Xarxa per a bicicletes proposada per garantir l'anella ciclista urbana
- Xarxa per a bicicletes proposada per accedir al Parc ciclista (zona industrial)
- Xarxa per a bicicletes proposada a la carretera de Santa Creu de Calafell (pendent del Pla de Mobilitat Metropolità redactat per AMB)

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

5. Documentació gràfica de referència

- Xarxa d'itineraris per a bicicletes proposada
- Tipologia dels carril bici en la xara proposada
- Xarxa d'itineraris per a bicicleta proposada i Xarxa peatonal existent
- Seccions de carrer de la xarxa de carrils bici proposada
- Taula de dimensionat segons el tipus de via ciclista.

8. Cost (€)

Fase I – II: 250.000 €

Fase III (a futur):

- Partida pressupostària inclòs al desenvolupament del projecte de reurbanització de la Carretera de Santa Creu de Calafell (AMB).

6. Fase

Fase I: 2014 – 2016
Fase II: 2017 – 2019
Fase III >2019

7. Prioritat

Mitja - Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat; Àrea Metropolitana de Barcelona; Diputació de Barcelona

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	0,50%	1,50%
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	0,80%	0,80%
% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	59,90%	61,37%
Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / Població total	0,70	0,79
Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, etc.)(km) x 100 / Xarxa viària total	4,0%	8,84%
Places aparcament segurs / 1.000 hab	2,18	≈
Places aparcament via pública / 1.000 hab	3,1	≈

2.2 Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb bicicleta

2. Objectius

- **Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús** habitual**, creant les condicions infraestructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització**

2.9 Descripció de l'actuació

Per a potenciar l'ús quotidià (i també l'ús lúdic) de la bicicleta a Sant Boi, **el PMU proposa la realització d'un mínim d'una campanya anual durant el període de vigència del present Pla**, que promocionin i sensibilitzin sobre l'ús de la bicicleta (6 campanyes en total).

Aquestes campanyes pretenen remarcar els beneficis de la salut que s'obtenen de l'ús quotidià de la bicicleta i la millora de la salut col·lectiva i ambiental pel fet d'usar la bicicleta en detriment del vehicle privat motoritzat.

Per a la definició i execució de cada campanya, es posaran a l'abast diferents medis de promoció, es promocionaran els mitjans que proporciona l'Ajuntament en matèria de bicicletes, s'identificarà la problemàtica i/o aspectes a millorar vinculats a la mobilitat en bicicleta i es farà un disseny específic per a la campanya, en la qual es definiran els actors implicats i quan i com es realitzarà.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

8. Cost (€)

Creació i planificació de la campanya: 3.000 € anuals.

Total: 18.000 €

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Alta - Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Associacions i usuaris de la bicicleta.

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat -

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	0,50%	1,50%
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	0,80%	0,80%
% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	59,90%	61,37%

2.3 Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb bicicleta

2. Objectius

- **Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infraestructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització**
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.

1. Descripció de l'actuació

Es proposa l'organització de jornades de conducció cívica, eficient i segura en bicicleta per a què els assistents coneguin tots els perills que els poden afectar, i aprenguin mètodes eficaços per tal que la pràctica de la bicicleta sigui més confortable, ràpida i comporti menys riscos.

Els objectius són:

- Seguretat per l'usuari
- Prevenció d'accidents
- Millor repartiment i eficiència en l'ús de l'espai públic: civisme
- Foment del canvi modal a la bicicleta

Els cursos serien organitzats per l'Ajuntament de Sant Boi i la Policia Local amb el suport d'associacions de ciclistes. Es farien diferents sessions al llarg de l'any d'una durada d'un dia.

Es proposa que les classes pràctiques tinguin lloc a les instal·lacions del Parc ciclista de Sant Boi.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

8. Cost (€)

Creació i planificació de les jornades amb diferents col·lectius: 3.000 € anuals

Total: 18.000 €

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Associacions i usuaris de la bicicleta.

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat -

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	0,50%	1,50%
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	0,80%	0,80%
% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	59,90%	61,37%

2.3 Mobilitat en transport públic

3.1 Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb transport col·lectiu

2. Objectius

- **Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat**
- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.

3. Descripció de l'actuació

La present mesura proposa el desenvolupament d'actuacions amb caràcter puntual que millorin l'accessibilitat i/o la col·locació de les parades de transport públic al municipi.

Els criteris considerats per a la concreció de les actuacions fan referència a aspectes que afecten a l'**entorn de la parada**, a la **pròpia parada**, i a l'**embarcament/desembarcament**..

Per a la concreció de les actuacions, s'ha fet una priorització en funció dels següents criteris:

- Parades ubicades en trama urbana (descartant en una primera fase les parades localitzades en polígons industrials i urbanitzacions)
- S'han descartat també aquelles parades localitzades en trams amb pendent alt ja que no es poden convertir en accessibles a no ser que es consideri un canvi d'ubicació de la parada.
- Finalment no s'ha utilitzat cap criteri restrictiu basat en el grau d'utilització de la parada. En tot cas es podrien deixar per una 2ona fase aquelles parades que no superin els 100 usuaris diaris.

Les actuacions proposades s'inclouen dins d'un projecte a nivell municipal que té un abast de 22 parades i l'objectiu del qual és fomentar l'accessibilitat i millorar el disseny de les parades de Sant Boi de Llobregat.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol localització parades a millorar

8. Cost (€)

140.000 €

6. Fase

Fase I: 2014 – 2016

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat -

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	3,50%	4,00%
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	35,20%	36,20%
% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic	11,57%	12,19%
Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals	37,72%	>>
Estacions adaptades x 100 / total estacions	95,0%	100%
Parades servei de bus amb marquesina x 100 / Parades servei de bus totals	50,6%	>60%
Parades servei bus amb plataforma d'accés (eixamplament vorera o vorera prefabricada en zones d'aparcament, sense aparcament) x 100 / Parades servei bus totals	39,60%	>>
Viatgers anuals servei urbà / Km útils anuals servei urbà	1,53	>>
Viatgers anuals servei interurbà / Km útils anuals servei interurbà	2,06	>>

3.2 Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb transport col·lectiu

2. Objectius

- **Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat**
- Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infrastructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilitza
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU

3. Descripció de l'actuació

La present mesura proposa actuacions vinculades a realitzar petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu. Els objectius d'aquestes actuacions són:

- Optimitzar el servei de transport públic actual, mitjançant la millora de la velocitat comercial, augmentant la comoditat en els itineraris
- Ajustar l'oferta de transport públic a les característiques de la xarxa viària del municipi definides en el present Pla de Mobilitat. Això implica la definició "d'eixos d'ús preferent per al transport públic" així com el foment de l'intercanvi modal.

A nivell de propostes, es proposa **modificar l'itinerari dels serveis d'autobusos que actualment circulen en sentit baixada pel carrer Mossèn Cinto Verdaguer (tot mantenint el sentit pujada pel carrer Lluis Pascual Roca), de forma que aquests passarien a circular en sentit baixada per l'eix Pau Claris – Joan Miró**.

4. Zona d'actuació

Carrers Mossèn Cinto Verdaguer - Lluis Pascual Roca i Pau Claris – Joan Miró.

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

Fase I: 2014 – 2016

7. Prioritat

Alta

8. Cost (€)

15.000 €

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

AMB

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	3,50%	4,00%
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	35,20%	36,20%
Velocitat comercial xarxa urbana en hora punta	13,03	14,00
Per a cada línia de bus: temps de servei / núm. Expedicions dis, i després fem la mitjana entre tots els valors obtinguts	32 min	>>
% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic	11,57%	12,19%
Costos interns i externs del viatge en transport públic (€ / viatger-Km)	0,76	0,71

3.3 Proposta per a la creació de nous carrils bus

1. Àmbit d'actuació

Transport públic

2. Objectius

- **Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat.**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar

3. Descripció de l'actuació

Si bé en termes generals la velocitat comercial del transport públic a Sant Boi del Llobregat és bona, molts trams de carrer del municipi presenten un nombre d'expedicions diàries que fa recomanable estudiar la viabilitat per a la creació de carrils d'ús exclusiu per al transport públic, que poguessin millorar encara més aquesta velocitat comercial. Actualment a Sant Boi de Llobregat només existeix un tram de **carril bus** de poc menys de 250 m. al carrer Josep Torres i Bages.

Es proposa **estendre aquesta xarxa a aquells eixos viaris on es concentra la major oferta** de transport públic emprant la tipologia de **carrils bus no segregats**, que consisteix simplement en la senyalització horitzontal i vertical del mateix.

La tipologia proposada té un cost unitari de 38,41€/m i implicarà generalment la pèrdua de carrils de circulació per al vehicle privat encara que també podria comportar en altres casos la pèrdua de places d'aparcament. Per tant, per a escollir els trams susceptibles de disposar d'un carril bus se segueixen criteris que fan referència al nombre de carrils de circulació per sentit, a si pertanyen a la xarxa principal i al nombre d'expedicions (diàries i per hores).

A nivell pressupostari, la present mesura ha considerat la implantació del carril bus a l'eix format pels carrers Pau Claris – Joan Miró, d'acord amb la proposta 3.2 del present PMU.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

5. Documentació gràfica de referència

Trams de carrer prioritaris per a l'estudi d'implantació de carril bus

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Alta - Mitja

8. Cost (€)

12.000 €

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

AMB

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	3,50%	4,00%
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	35,20%	36,20%
Velocitat comercial xarxa urbana en hora punta	13,03	14,00
Longitud viari amb rutes bus (urbà/interurbà) / longitud viari	17,80%	≈
Costos interns i externs del viatge en transport públic (€ / viatger-Km)	0,76	0,71

3.4 Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-dièsel, gas, vehicles híbrids, etc.).

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb transport col·lectiu

2. Objectius

- **Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat.**
- Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública

3. Descripció de l'actuació

La present proposta té com a objectiu donar continuïtat a la progressiva incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos, i en concret a la **incorporació de vehicles híbrids** (motor dièsel-elèctric). De fet, no necessàriament els autobusos híbrids han de ser vehicles nous ja que existeix la possibilitat de hibridar vehicles dièsel ja existents.

Cal ressenyar que aquesta mesura estarà subjecta a les actuacions previstes per AMB, que és actualment l'ens que gestiona la xarxa de transport d'autobusos de Sant Boi de Llobregat.

4. Zona d'actuació

Xarxa d'autobusos de Sant Boi de Llobregat

8. Cost (€)

Sense determinar.

5. Documentació gràfica de referència

-

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Alta - Mitja

9. Responsable

AMB

10. Possibles fonts de finançament

AMB

-

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
-		

3.5 Realització d'un Estudi per a la millora de la connexió amb transport públic entre Sant Boi de Llobregat i les parades de metro i tramvia situades a Cornellà de Llobregat

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb transport públic col·lectiu

2. Objectius

- **Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat.**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar

3. Descripció de l'actuació

Un dels objectius del present Pla de Mobilitat és millorar la competitivitat dels serveis de transport públic, ja sigui mitjançant la creació de nous serveis o la millora dels existents, l'optimització de la coordinació entre diferents modes, etc.

En aquest sentit, la present mesura proposa la realització d'un **Estudi que permeti establir actuacions per a la millora de la connexió amb transport públic entre el municipi i les parades de metro i tramvia situades a Cornellà de Llobregat.**

Per a dur a terme la present actuació és necessari caracteritzar el servei actual de transport públic entre ambdós municipis, analitzar les necessitats de mobilitat de Sant Boi en relació amb els serveis de metro i tramvia i definir propostes d'actuació adequades als condicionants social, tècnics i econòmics de Sant Boi de Llobregat.

Així, en una primera aproximació, es proposa:

- El plantejament de millores en termes de freqüència, cobertura dels serveis, coordinació entre serveis, etc., de les línies que actualment connecten els dos municipis: L74, L75, L77 i L82.
- La possible implantació d'un nou servei entre Sant Boi i Cornellà,

4. Zona d'actuació

Connexió amb transport públic entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat

8. Cost (€)

15.000 €

5. Documentació gràfica de referència

-

6. Fase

Fase I (2014-2016)

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Ajuntament de Cornellà de Llobregat
AMB

10. Possibles fonts de finançament

AMB

11. Indicadors		
Concepte	**Valor actual**	**Valor objectiu (2019)**
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	35,20%	36,20%
Costos interns i externs del viatge en transport públic (€ / viatger-Km)	0,76	0,71
% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic	11,57	12,19%

3.6 Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb transport públic

2. Objectius

- **Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat.**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU

3. Descripció de l'actuació

Des del present Pla de Mobilitat es vol incidir en la necessitat del municipi de Sant Boi de millorar la seva cobertura territorial a nivell de la xarxa ferroviària. En aquest sentit, i en la mida de les possibilitats del PMU, es vol promoure aquelles actuacions que ampliïn la xarxa ferroviària de metro fins a l'àmbit, tot recordant que **el Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona 2011 - 2020, en la seva proposta XE07, contempla el perllongament de la línia R3 des de Castelldefels fins a Zona Universitària.**

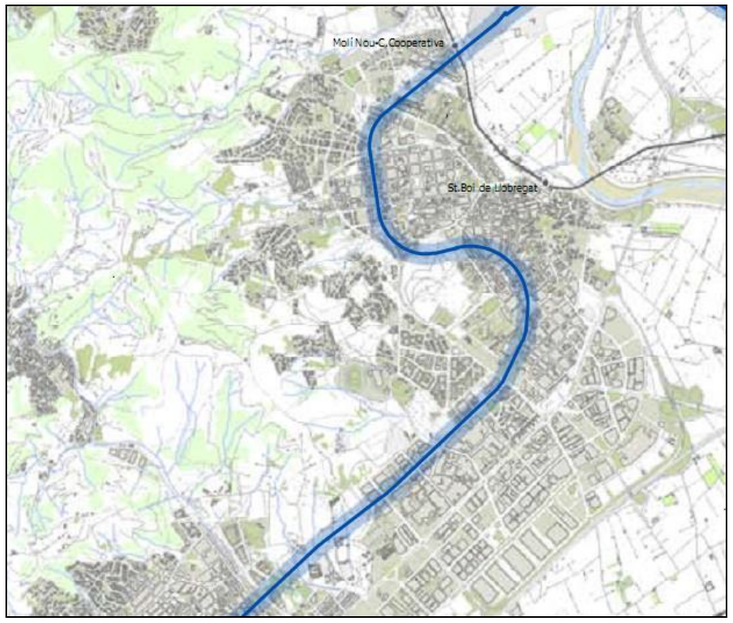


Fig. 1. Detall de la nova línia R3 Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària.

4. Zona d'actuació

Baix Llobregat sud

8. Cost (€)

La inversió prevista s'ha situat entorn els 2.065,6 M€ en funció de l'alternativa escollida.

5. Documentació gràfica de referència

Traçat de la nova línia Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària. PDM 2011 - 2020

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Alta - Mitjà

9. Responsable

Ministeri de Foment
Generalitat de Catalunya

10. Possibles fonts de finançament

Ministeri de Foment

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	35,20%	36,20%
Població amb parada autobús a menys 300 m x 100 / Població total	79,95%	≈
Costos interns i externs del viatge en transport públic (€ / viatger-Km)	0,76	0,71
% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic	11,57%	12,19%

3.7 Promoure l'arribada de la L1 de la xarxa de metro

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat amb transport públic col·lectiu

2. Objectius

- **Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat.**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar

3. Descripció de l'actuació

Des del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat es vol promoure el perllongament de la línia L1 de la xarxa de metro de Barcelona fins al municipi per tal de garantir l'accessibilitat a la xarxa ferroviària des de qualsevol barri de Sant Boi de Llobregat, complementant la mesura que recull el PDI 2011-2020 vinculada al perllongament de la R3.

En aquest sentit, amb aquesta proposta es podria:

- Implantar una estació a la zona industrial del municipi, que no té servei de metro/ferroviari
- Construir un intercanviador amb la R3 a l'estació propera a Pl.Catalunya.
- Construir una estació al centre de Marianao
- Construir un altre intercanviador amb FGC a l'estació de Molí Nou.

4. Zona d'actuació

Biax Llobregat Sud

8. Cost (€)

-

5. Documentació gràfica de referència

-

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Alta - Mitjà

9. Responsable

Generalitat de Catalunya
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
TMB
AMB

10. Possibles fonts de finançament

Generalitat de Catalunya

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	35,20%	36,20%
Costos interns i externs del viatge en transport públic (€ / viatger-Km)	0,76	0,71
% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic	11,57	12,19%

2.4 Mobilitat en vehicle privat

4.1 Nova proposta de jerarquització del viari.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en Transport Privat

2. Objectius

- **Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles.**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar.
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU
- Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i el medi ambient, garantint de ple el desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

3. Descripció de l'actuació

És necessari establir una nova jerarquització viària que s'adapti als objectius fixats pel PMU així com també a les noves necessitats en matèria de mobilitat del municipi. En aquest sentit, la present mesura proposa la **definició d'una nova jerarquia del viari de la ciutat que actualitzarà l'existent elaborada l'any 2008.**

Aquesta jerarquització pren com a eixos principals la **descongestió de l'àmbit central** de la ciutat mitjançant la creació d'un vial de circumval·lació integrat en la trama urbana, i la **millora de la connectivitat entre la xarxa principal i els accessos que eviti les retencions tant d'entrada com de sortida en hores punta**.

Per a dur a terme aquesta nova jerarquització, es defineixen 3 nivells jeràrquics de la xarxa viària a nivell de la seva funcionalitat: vies interurbanes i els seus accessos, xarxa principal o vertebradora, xarxa secundària o articular i xarxa veïnal.

Amb l'objectiu de dur a terme la implantació d'aquesta nova jerarquització, el present PMU desenvolupa tot un seguit d'actuacions per a la millora de la funcionalitat del viari.

També s'ha avaluat en termes de capacitat i nivells de servei l'impacte que podria tenir la implantació de la nova jerarquia, aprofitant la modelització a nivell macroscòpic de la circulació amb vehicle privat realitzada durant la fase de diagnòstic.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi de Llobregat

5. Documentació gràfica de referència

- Nova proposta de jerarquització del viari
- Detall gràfic dels punts d'actuació per a la millora de la funcionalitat de la xarxa
- Intensitat de trànsit estimades d'acord amb la modelització de la circulació
- Nivells de servei estimats d'acord amb la modelització de la circulació.

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Alta - Mitjà

8. Cost (€)

100.000 €

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat; Diputació de Barcelona; AMB

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Desplaçaments en vehicle privat motoritzat x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat interna dins del municipi)	17,00%	14,50%
Desplaçaments en vehicle privat motoritzat x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió, atrets + generats)	62,40%	61,40%
Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals	37,72%	40,00%
Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta (Km) x 100 / Xarxa primària total (Km)	0,17	0,12
Xarxa viària bàsica (Km) x 100 / Xarxa viària total (Km)	26,10%	13,70%
Xarxa viària zona 30 (Km) x 100 / Xarxa viària total (Km)	60,20%	74,00%
Costos interns i externs del viatge en transport privat (€ / viatger-Km)	1,29	1,29
% desplaçaments intra + intermunicipals amb vehicle privat	28,55	26,44%
Costos externs totals del transport (M€)	20.331	21.949
Nombre accidents amb víctimes per cada 108 vehicles x Km d'un any	93,2	<30%
Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total	0	≈

4.2 Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat.

1. Àmbit d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

2. Objectius

- **Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat**.
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar.
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU

3. Descripció de l'actuació

Es proposa la redacció d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat motoritzat que donarà continuïtat al que estableix el PMU, donant resposta als aspectes a millorar, vinculats a la senyalització que ha detectat el PMU.

El desenvolupament del Pla de Senyalització Orientativa per al vehicle privat s'ha estructurat en 8 etapes:

- Anàlisi i diagnòstic de la situació actual
- Criteris de definició de destinacions
- Estudi de la xarxa viària
- Estudi de pols
- Estudi d'itineraris de senyalització
- Localització d'encreuaments a senyalitzar
- Localització dels cartells
- Programació i pressupost del Pla de Senyalització

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

8. Cost (€)

Redacció del Pla de Senyalització:

- Fase I: 18.000€

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I (2014-2016)

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Diputació de Barcelona

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
-		

4.3 Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en Transport Privat.

2. Objectius

- **Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles.**
- Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública.

3. Descripció de l'actuació

El **Car-pooling** consisteix en compartir un vehicle privat per part de dues o més persones per a desplaçaments de mobilitat quotidiana, ja sigui per motius d'estudi o treball i generalment a les hores punta. Aquesta pràctica també pot ser utilitzada per a desplaçaments de mig o llarg recorregut per a qüestions laborals o d'oci.

Per fomentar els desplaçaments a Sant Boi en cotxe compartit, la proposta del Pla de mobilitat consisteix en:

- Establir un portal web que fomenti el car-pooling. Es podria també, establir un portal web integrat per a car-pooling i car-sharing.
- Estudiar l'adhesió a iniciatives ja existents com la web Compartir Cotxe.
- Fer campanyes i promocions que fomentin el Car-pooling a nivell municipal.
- Potenciar aquest servei especialment en zones industrials, punts de difícil accés com ara urbanitzacions o nodes atractors i generadors de mobilitat.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

8. Cost (€)

18.000,00€

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase II (2017-2019)

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Empreses especialitzades.

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Empreses especialitzades.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Nombre turismes x 1000 / Població total	429,47	≈
Nombre motocicletes i ciclomotors x 1000 / població total	61,91	>>
Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta (Km) x 100 / Xarxa primària total (Km)	0,17	0,12

4.4 Contractació d'un servei per a smartphones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en Transport Privat.

2. Objectius

- **Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.**

3. Descripció de l'actuació

La gestió del trànsit d'un municipi es pot fer a través d'un sistema SMART, que permet gestionar les zones a través d'una solució o aplicació (App) per a smartphones. Aquesta gestió es pot realitzar a través d'un Pla Smart Mobility (PSM), que incorpora solucions intel·ligents de mobilitat que permeten optimitzar serveis per a la mobilitat a la ciutat, maximitzar la seva eficiència i sostenibilitat, i ajuden a complir els objectius del PMU.

En aquest sentit la proposta del present PMU consisteix en:

- Creació d'una plataforma tecnològica transversal, eina de suport a la presa de decisions per als gestors de l'Ajuntament.
- Oferir al ciutadà informació en temps real multicanal.

Un dels projectes que ha de millorar la informació en temps real és el **Superhub**. És un projecte europeu que impulsa un nou sistema de serveis de mobilitat urbana que permet als ciutadans disposar de combinacions ràpides i menys contaminants per desplaçar-se, a les empreses de trànsit gestionar més eficaçment els seus serveis, i a les entitats públiques valorar millor el resultat de les seves polítiques de mobilitat.

També cal ressenyar que **el desenvolupament d'aquesta mesura haurà d'anar lligat i en concordança amb les polítiques d'expansió d'aquest tipus d'aplicatius que té previstes l'AMB a curt termini.**

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

8. Cost (€)

18.000,00 €

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase II (2017-2019)

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

AMB
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

AMB

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta (Km) x 100 / Xarxa primària total (Km)	0,17	0,12

4.5 Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 km/hora

1. Àmbit d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

2. Objectius

- **Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar.
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU.

3. Descripció de l'actuació

En els darrers anys s'han dut a terme nombrosos projectes de pacificació del viari, especialment en el nucli antic de Sant Boi i en els eixamples de Vinyets i Marianao. No obstant, en el cas del nucli antic, per exemple, s'han detectat errors de senyalització en alguns carrers que poden donar lloc a confusió als conductors.

En aquest sentit, la proposta del present PMU és **realitzar un Estudi de detall que faci un recull de tota la senyalització de tipus S-28 i de regulació de la velocitat a 30 km/hora existent, i que avaluï la seva idoneïtat segons la tipologia de carrers i el seu disseny, la seva funcionalitat, etc.**

En una primera aproximació, per tal de facilitar els criteris de regulació d'aquests elements de senyalització, el present Pla defineix els criteris per a una correcta implantació de zones amb regulació de 30 km/hora (i la senyalització corresponent) i la implantació de zones de prioritat de vianants (i la senyalització corresponent).

La transformació de determinats carrers en zones 30 no impedeix que posteriorment s'habilitin com a zones de vianants o de prioritat de vianants. A vegades s'opta per implantar zones 30 a causa de l'elevat cost econòmic que implica la transformació en plataforma única.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

8. Cost (€)

18.000 €

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I (2014-2017)

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Xarxa viària zona 30 (Km) x 100 / Xarxa viària total (Km)	60,20%	74,00%

2.5 Aparcament

5.1 Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública

1. Àmbit d'actuació

Estacionament

2. Objectius

- **Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat, les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles**
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU.

3. Descripció de l'actuació

Una de les principals mancances detectades pel present PMU, ha estat la impossibilitat de quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública.

En aquest sentit, **la present mesura proposa la realització d'un Estudi que permeti quantificar aquesta tipologia d'estacionament**. En una primera aproximació, l'Estudi es podria realitzar a partir d'un inventari detallat que permeti definir l'oferta existent i una revisió del cadastre que permeti detallar les places d'aparcament fora de la via pública.

En fases posteriors, una vegada es tingui quantificada l'oferta disponible fora de calçada,es podrà iniciar el procés de càlcul que avaluï l'existència de dèficit o superàvit d'aparcament als diferents àmbits de la ciutat.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

8. Cost (€)

Cost de l'estudi: 30.000€

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I (2014-2017)

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

-

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament	5%	≈
Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	32,76%	≈
Places d'aparcament fora de via pública x 100 / Turismes censats	Pendent de la realització de l'Estudi proposat	

5.2 Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou.

1. Àmbit d'actuació

Estacionament

2. Objectius

- **Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat, les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.**
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU.

3. Descripció de l'actuació

La zona Tarifària 1 finalitza a l'estació de Molí Nou, fet que atrau a més dels veïns del barri que s'hi desplacen amb cotxe, als veïns dels municipis propers, especialment els de Santa Coloma de Cervelló (per la proximitat).

Actualment la capacitat de l'aparcament dissuasiu existent en superfície és de 72 places, sense cap tipus de regulació, i no presenta suficient capacitat per la demanda actual existent.

El Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona (2001-2010) ja incorporava l'ampliació d'onze aparcament dissuasius (Park & Ride) relacionats amb estacions de FGC, i entre ells es contemplava l'ampliació de l'aparcament de l'estació de Molí Nou, passant de 72 a 264 places d'aparcament.

Per les característiques i la demanda existent, el PMU proposa l'ampliació de l'aparcament dissuasiu vinculat a l'estació de FGC Molí Nou amb l'objectiu d'augmentar l'àrea d'influència del transport públic, afavorir el canvi modal, reduir el trànsit a les carreteres i autopistes radials, etc.

4. Zona d'actuació

Entorn de l'estació de FGC Molí Nou

8. Cost (€)

0,7M€ (segons dades del Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona (2001-2010)

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase

Fase I i II (2014-2019)

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

FGC – Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

FGC
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

11. Indicador d'avaluació de la proposta

-

2.6 Seguiment del Pla

6.1 Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat

1. Àmbit d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

2. Objectius

- **Cal estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en el present PMU.**

3. Descripció de l'actuació

Es proposa l'elaboració d'una memòria periòdica de dades de mobilitat. Aquesta permetrà:

- Disposar d'estadística completa i actualitzada en matèria de mobilitat.
- Fer el seguiment del desenvolupament de les propostes del PMU de Sant Boi.
- Actualitzar i fer el seguiment dels indicadors i dels escenaris del PMU de Sant Boi.
- Fer un resum de les principals novetats o millores destacables en matèria de mobilitat, fet que pot servir com a eina eficient per mostrar les actuacions en mobilitat a la ciutat.

Per facilitar la elaboració de la Memòria periòdica, també es proposa el desenvolupament d'un **Visor de la Mobilitat** de Sant Boi. Es tracta d'un visor específicament pensat per dades de mobilitat (s'hi poden incorporar d'altres informacions i capes d'informació urbanística o cadastral).

Aquest **Visor de la Mobilitat** cal que permeti aprofitar totes les bases de dades existents, tant aquelles elaborades pel PMU com per altres plans o treballs de camp, disposar d'una eina que permeti conèixer l'estat actual de la ciutat així com disposar d'una part pública per a l'ús i consulta de la ciutadania.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi.

8. Cost (€)

- Elaboració de la Memòria: 18.000€
- Elaboració del visor de Mobilitat: 30.000€

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase I (2014-2017): 25% Fase II (2017-2019): 75%	Alta	Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat	-

2.7 Mercaderies

7.1 Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per al transport privat i de mercaderies

1. Àmbit d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

2. Objectius

- **Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública.**
- **Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i el medi ambient, garantint de ple el desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.**

3. Descripció de l'actuació

Es proposa fer campanyes per a la promoció d'energies renovables i dels combustibles més nets, adreçades a diferents col·lectius afectats, des d'operadors de mercaderies fins a l'usuari del vehicle privat.

Pel que fa a les **campanyes dirigides a l'usuari de vehicle privat**, caldrà incentivar estratègies dirigides als particulars i a les empreses per tal d'elegir correctament el model de vehicle amb l'objecte de reduir els consums i les emissions. En el pla local és possible introduir mesures fiscals afavoridores dels automòbils més nets i de més baix consum.

Cal promoure les tipologies de vehicles que actualment són més eficaces, principalment els vehicles elèctrics i els vehicles híbrids (amb un motor de combustió i tracció elèctrica).

Pel que fa a les **campanyes dirigides a l'ús de vehicles pesants**, caldrà incentivar la informació a bord del vehicle de les velocitat de recorregut per minimitzar el consum, així com estratègies dirigides als transportistes autònoms per escollir correctament el model de vehicle amb l'objecte de reduir els consums i les emissions, a les empreses per a què tinguin present en l'elecció dels vehicles de la seva flota i als conductors de les empreses amb flota estimulant una conducció eficient i minimitzant el consum.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

8. Cost (€)

Fase I (2014-2016): 18.000,00€
Fase II (2017-2019): 18.000,00€

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase I i II (2014-2019)	Alta - Mitja	Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat	-

11. Indicadors

Concepte	Valor actual	Valor objectiu (2019)
Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total	1,78	≈
Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament	1,36%	≈

2.8 Medi Ambient

8.2 Actualització del mapa acústic de la ciutat

1. Àmbit d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

2. Objectius

- **Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública**

3. Descripció de l'actuació

L'actualització del Mapa Estratègic de Soroll de la ciutat reflecteix l'evolució de la ciutat en termes de qualitat acústica, i permet establir comparatives amb els mapes acústics d'anys anteriors.

Per elaborar el Mapa Estratègic de Soroll cal realitzar mesures reals a diferents trams de carrers de la ciutat en horari diürn, de vespre i nocturn, i cal contrastar-los amb la capacitat acústica de cada tram, segons la seva configuració i classificació en zones de sensibilitat acústica alta, moderada o baixa.

Els mapes d soroll i de capacitat acústica són instruments per a la gestió ambiental del soroll i l'eina bàsica per emprendre accions posteriors en matèria de contaminació acústica.

Els continguts del Mapa Estratègic del Soroll són els següents:

1. Mapa de soroll
2. Mapa de capacitat acústica
3. Mapes de superació de valors
4. Dades generals de població
5. Mesures de minoració acústica

Aquest mapa permetrà identificar les principals fonts de soroll del municipi, com poden ser: el trànsit, grans infraestructures, eixos comercials, infraestructures ferroviàries, zones industrials, zones que concentren oci nocturn, obres, etc.

El seguiment dels valors anuals permetrà programar accions a més curt termini que les previstes arran del mapa de contaminació acústica (cada 5 anys).

Així mateix, avaluar la relació entre la contaminació acústica de la ciutat deguda a la mobilitat i la capacitat acústica de la mateixa, permet conèixer els punts dèbils. Aquests es poden corregir introduint criteris acústics a la planificació del trànsit.

Aquesta mesura proposa l'actualització i comparació anual del mapa de contaminació acústica cada 2 anys.

4. Zona d'actuació

Tot el municipi de Sant Boi

5. Documentació gràfica de referència

(No aplica)

8. Cost (€)

Elaboració i actualització bianual del mapa acústic de la ciutat: 24.000,00€

6. Fase

Fase II (2017-2019)

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat; ICAEN; Diputació de Barcelona

11. Indicador d'avaluació de la proposta

-

3 PRESSUPOST I PROGRAMA D'ACTUACIONS

3.1 Resum pressupostari

El pressupost total fixat pel Pla de Mobilitat Urbana de Badalona ascendeix a un total de **1.976.000 €,** dels quals el 64,8% es fixa per al període que va des de l'any 2014 fins al 2016 i la resta (35,2%) es planteja entre el 2017 i el 2019. Aquest pressupost inclou el desenvolupament de totes les propostes plantejades pel Pla de Mobilitat, agrupades segons la línia estratègica a que obeeix la proposta.

MODE	Propostes d'actuació PMU Sant Boi de Llobregat 2014 - 2019		Pressupost Total
Mobilitat a Peu	1.1	Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants	**1.020.000,00 €**
	1.2	Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat	**80.000,00 €**
	1.3	Definició d'un cami escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos	**30.000,00 €**
	1.4	Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent	**50.000,00 €**
	1.5	Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu	**18.000,00 €**
Bicicleta	2.1	Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuitats i manca de connectivitat de la xarxa existent.	**250.000,00 €**
	2.2	Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta	**18.000,00 €**
	2.3	Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta	**18.000,00 €**
Transport públic	3.1	Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades	**140.000,00 €**
	3.2	Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu	**15.000,00 €**
	3.3	Proposta per a la creació de nous carrils bus (carril bus Pau Claris - Joan Miró)	**12.000,00 €**
	3.4	Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-diesel, gas, vehicles híbrids, etc.).	**0,00 €**
	3.5	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un Servei llançadora entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per accedir de forma ràpida a la xarxa de metro i tramvia.	**15.000,00 €**
	3.6	Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics	-
	3.7	Promoure l'arribada de la L1 de la xarxa de metro	-
Vehicle Privat	4.1	Nova proposta de jerarquització del viari	**100.000,00 €**
	4.2	Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat	**18.000,00 €**
	4.3	Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat	**18.000,00 €**
	4.4	Contractació d'un servei per a smart phones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat	**18.000,00 €**
	4.5	Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 Km/hora	**18.000,00 €**

MODE	Propostes d'actuació PMU Sant Boi de Llobregat 2014 - 2019		Pressupost Total
Aparcament	5.1	Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública	30.000,00 €
	5.2	Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou	-
Seguiment del PMU	6.1	Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat	48.000,00 €
Medi Ambient	7.1	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.	36.000,00 €
	7.2	Actualització del mapa acústic de la ciutat.	24.000,00 €

Taula 1. Resum pressupostari del PMU de Sant Boi de Llobregat - 2014-2019

Font: elaboració pròpia

A la pàgina següent s'adjunta una taula de resum pressupostari amb el detall de les partides segons fase d'execució de la mesura, responsables i possibles fonts de finançament.

MODE	Propostes d'actuació PMU Sant Boi de Llobregat 2014 - 2019		Fase d'execució			Pressupost Total	Responsables	Possibles Fonts de finançament
			2014 - 2016	2017 - 2019	> 2019			
Mobilitat a Peu	1.1	Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants	300.000,00 €	720.000,00 €	0,00 €	1.020.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; DIBA; AMB
	1.2	Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat	0,00 €	80.000,00 €	0,00 €	80.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
	1.3	Definició d'un cami escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos	30.000,00 €	0,00 €	0,00 €	30.000,00 €	Ajuntament; Centres Educatius	Ajuntament; DIBA
	1.4	Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent	50.000,00 €	0,00 €	0,00 €	50.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; DIBA
	1.5	Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu	9.000,00 €	9.000,00 €	0,00 €	18.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
Bicicleta	2.1	Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuitats i manca de connectivitat de la xarxa existent.	125.000,00 €	125.000,00 €	Projecte Ctra. Sta. Creu Calafell	250.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; AMB; DIBA
	2.2	Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta	9.000,00 €	9.000,00 €	0,00 €	18.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
	2.3	Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta	9.000,00 €	9.000,00 €	0,00 €	18.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
Transport públic	3.1	Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades	140.000,00 €	0,00 €	0,00 €	140.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
	3.2	Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €	15.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; AMB
	3.3	Proposta per a la creació de nous carrils bus (carril bus Pau Claris - Joan Miró)	12.000,00 €	0,00 €	0,00 €	12.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; AMB
	3.4	Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-diesel, gas, vehicles híbrids, etc.).	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	AMB	AMB
	3.5	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un Servei llançadora entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per accedir de forma ràpida a la xarxa de metro i tramvia.	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €	15.000,00 €	Ajuntament St Boi Ajuntament Cornellà AMB	AMB
	3.6	Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics	Inversió de 2,065,6 M€ recollida al PDI 2011-2020			-	Ministeri de Foment Generalitat de Catalunya Ajuntament	Ministeri de Foment
	3.7	Promoure l'arribada de la L1 de la xarxa de metro	-	-	-	-	Generalitat de Catalunya Ajuntament TMB AMB	Generalitat de Catalunya
Vehicle Privat	4.1	Nova proposta de jerarquització del viari	50.000,00 €	50.000,00 €	0,00 €	100.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; DIBA; AMB
	4.2	Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat	18.000,00 €	0,00 €	0,00 €	18.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; DIBA
	4.3	Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat	0,00 €	18.000,00 €	0,00 €	18.000,00 €	Ajuntament Empreses especialitzades	Ajuntament Empreses especialitzades
	4.4	Contractació d'un servei per a smart phones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat	0,00 €	18.000,00 €	0,00 €	18.000,00 €	AMB Ajuntament	AMB Ajuntament
	4.5	Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 Km/hora	18.000,00 €	0,00 €	0,00 €	18.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
Aparcament	5.1	Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública	30.000,00 €	0,00 €	0,00 €	30.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
	5.2	Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou	Inversió de 0,7 M€ recollida al PDI 2001-2010			-	FGC Ajuntament	FGC Ajuntament
Seguiment del PMU	6.1	Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat	12.000,00 €	36.000,00 €	0,00 €	48.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
Medi Ambient	7.1	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.	18.000,00 €	18.000,00 €	0,00 €	36.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament
	7.2	Actualització del mapa acústic de la ciutat.	0,00 €	24.000,00 €	0,00 €	24.000,00 €	Ajuntament	Ajuntament; ICAEN; DIBA
		TOTAL	860.000,00 €	1.116.000,00 €	0,00 €	1.976.000,00 €		

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

DOCUMENT 3: ANNEXOS



Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Febrer de 2015

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

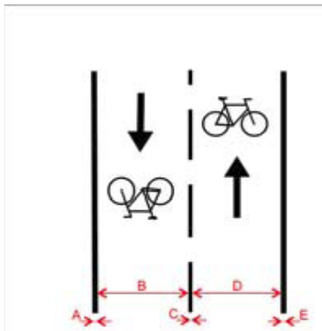
ALG Transportation Infrastructure & Logistics
europraxis
CINESI Consultoria de Transport

ANNEX I

1 OFERTA

1.1 Xarxa per a bicicletes

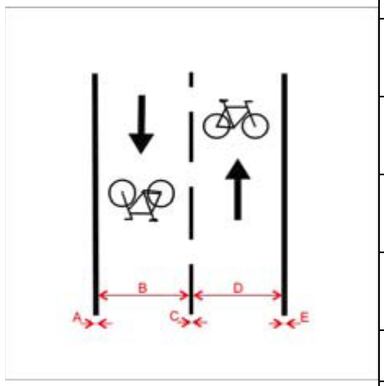
1 – C. De Mossèn Pere Tarrés

Dades tècniques					
De:	Entre Carrer de Bonaventura Calopa i Carretera de Santa Creu de Calafell				
Longitud:	200m				
Tipologia:	Carril bici protegit				
	A	10cm			
	B	120cm			
	C	10cm			
	D	120cm			
	E	10cm			
	Tot.	270cm			

Valoració:

- Carril bici sobre vorera que disposa d'una diferenciació d'espais amb els vianants.
- Ben senyalitzat però amb poca utilitat per la manca de connectivitat actual, si bé es preveu el seu perllongament per la C-245 enllaçant amb B. Calopa.

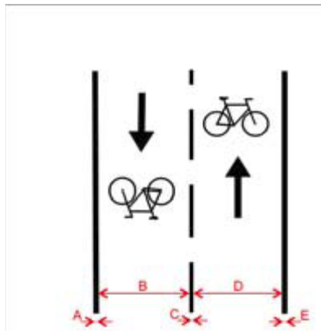
2 – Carretera de la Santa Creu de Calafell

Dades tècniques					
De:	De Carrer Mossèn Pere Tarrés a Carrer de Jaume Balmes				
Longitud:	645m				
Tipologia:	Pista bici				
	A	10cm			
	B	200cm			
	C	10cm			
	D	200cm			
	E	10cm			
	Tot.	430cm			

Valoració:

- Carril bici sobre vorera que disposa d'una diferenciació d'espais amb els vianants.
- Travessa força cruïlles amb poca senyalització per als vehicles motoritzats.
- Està en força mal estat (tolls d'aigua ,irregularitats al paviment, etc.)

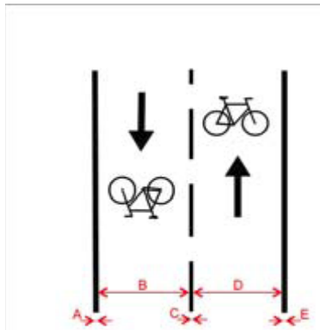
3 – Carrer d'Alacant

Dades tècniques						
De:	De Carretera de Santa Creu de Calafell a Avinguda de la Marina					
Longitud:	330m					
Tipologia:	Pista bici					
	A	10cm				
	B	175cm				
	C					
	D	175cm				
	E	10cm				
	Tot.	270cm				

Valoració:

- Carril bici sobre vorera que disposa d'una diferenciació d'espais amb els vianants.
- Connecta amb el Saló Central i enllaçarà amb el Parc Agrari.
- Les cruïlles d'accés no estan adaptades ni son segures.
- Hi ha diversos obstacles perillosos en el traçat.

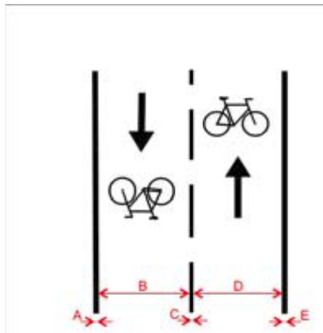
4 – Carrer de la Joventut

Dades tècniques						
De:	De Ronda de Sant Ramon a Av. d'Aragó					
Longitud:	480m					
Tipologia:	Vorera bidireccional					
	A	10cm				
	B	110cm				
	C	10				
	D	110cm				
	E	10cm				
	Tot.	250cm				

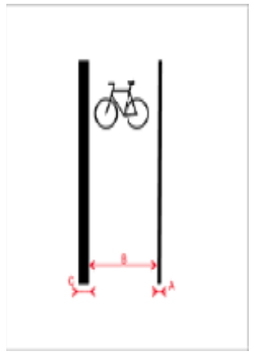
Valoració:

- Carril bici sobre vorera que disposa d'una diferenciació d'espais amb els vianants a través de pintura (no canvia el paviment).
- En general és correcte, si bé s'observa que en la seva part final (més propera a Av. d'Aragó) la pintura està desgastada o esborrada.

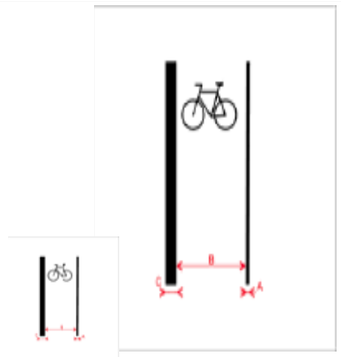
5 – Av. d'Aragó

Dades tècniques					
De:	D'Avinguda de la Torre de la Vila a Carrer Narcís Munturiol				
Longitud:	333m				
Tipologia:	Vorera bidireccional				
	A	10cm			
	B	110cm			
	C	10			
	D	110cm			
	E	10cm			
	Tot.	250cm			
Valoració:					
• Carril bici sobre vorera que disposa d'una diferenciació d'espais amb els vianants. • Hi ha algun obstacle (fanals) en el seu recorregut					

6 – Ronda de Sant Ramon

Dades tècniques					
De:	De Carrer de Girona a Carrer Lluís Companys				
Longitud:	320m				
Tipologia:	Carril bici				
	A	0			
	B	150cm			
	C	10cm (línia discontínua)			
	D				
	E				
	Tot.	160cm			
Valoració:					
• Aquest carril bici no compleix les mesures de seguretat pertinents, ja que la bici va entre la circulació dels vehicles a alta velocitat (50Km/h) sense estar segregat per cap peça ni per cap marge de seguretat, i un aparcament en cordó, també sense marge de seguretat (qualsevol vehicle que vulgui obrir la porta es trobaria que estaria envaint el carril bici). • El punt més perillós es dona en sentit baixada, on les bicis es poden accelerar i tenen l'aparcament en cordó a la seva dreta, sense cap marge de seguretat i amb poc temps ni espai de maniobra. • Hi ha projecte alternatiu entre Riera Basté i Lluis Companys.					

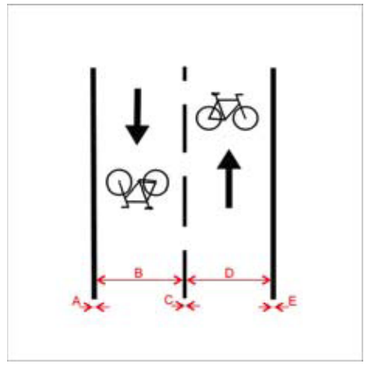
7 – Carrer Pau Claris

Dades tècniques					
De:	De carrer Bonavista a Carrer Torre Figueres				
Longitud:	140m				
Tipologia:	Vorera bici				
	A	0			
	B	100cm			
	C				
	D				
	E				
	Tot.	100cm			

Valoració:

- No es podria considerar com un carril bici. Va per una vorera estreta, està poc senyalitzat i amb obstacles.

8– Ronda de Sant Ramon

Dades tècniques					
De:	Carrer de la Riera de Basté a Av. d'Aragó				
Longitud:	330m				
Tipologia:	Vorera bidireccional				
	A	0			
	B				
	C				
	D				
	E				
	Tot.	200cm			

Valoració:

- Carril bici que compleix amb les recomanacions

1.2 Anàlisi de la connexió entre les parades de transport de la Ctra. de Santa creu de Calafell i els polígons d'activitat econòmica

1.2.1 Objectius

Els objectius de l'anàlisi de detall han estat:

- Realitzar una diagnosi de la mobilitat en les connexions entre les parades de transport públic situades a la Carretera de Santa Creu i els polígons industrials situats a la seva banda dreta (sentit Barcelona).
- Establir propostes d'actuació vinculades a:
  - Els principals itineraris de connexió entre les parades i l'àmbit industrial
  - El sistema de senyalització orientativa
  - Les parades de transport de la Carretera de Santa Creu de Calafell

1. Definició de l'àmbit d'estudi

Els polígons d'activitat econòmica analitzats han estat:

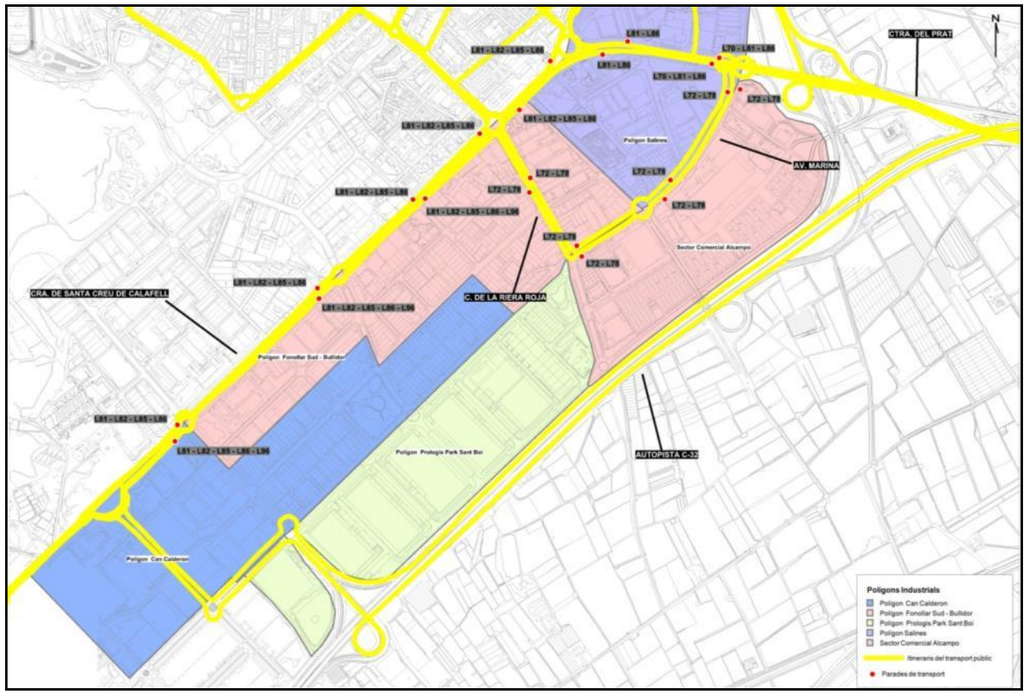
- Polígon Can Calderon
- Polígon Fonollar Sud – Bullidor
- Polígon Prologis Park Sant Boi
- Sector Comercial Alcampo
- Polígon Salines (el sector que resta a mà dreta de la Carretera de El Prat en sentit El Prat).

Actualment l'àmbit d'estudi està servit per **8 línies d'autobusos interurbans**, de les quals 6 realitzen el seu recorregut per la Carretera de Santa Creu de Calafell i 2 per l'interior de l'entorn industrial, a través del carrer de la Riera Roja i l'avinguda de Marina.

Línia	Recorregut
L70	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L72	BARCELONA (PL. ESPANYA) - SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA)
	SANT BOI (CIUTAT COOPERATIVA) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L78	SANT BOI - EL PRAT
	EL PRAT - SANT BOI
L81	BARCELONA (PL. ESPANYA) - GAVÀ (CAN TRIES)
	GAVÀ (CAN TRIES) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L86	BARCELONA (PL. ESPANYA) - VILADECANS (AV. CAN PALMER)
	VILADECANS (AV. CAN PALMER) - BARCELONA (PL. ESPANYA)
L96	CASTELLDEFELS (BELLAMAR) - SANT BOI (ESTACIO FGC)
	SANT BOI (ESTACIO FGC) - CASTELLDEFELS (BELLAMAR)
L82	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)
L85	L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA) - GAVÀ (AV. JOAN CARLES I)
	GAVÀ (AV. JOAN CARLES I) - L'HOSPITALET (CIUTAT DE LA JUSTÍCIA)

Taula 1. Serveis de transport interurbà de connexió amb els polígons d'activitat econòmica

Font: Operadores, AMB i Ajuntament de Sant Boi de Llobregat.



Àmbit d'estudi i relació amb les parades de transport més properes
Font: Elaboració pròpia

1.2.2 Diagnosi i propostes per a la millora de la mobilitat

El diagnòstic i les propostes realitzades s'han classificat en 3 apartats:

- Diagnosi i propostes vinculades a l'accessibilitat als principals itineraris per a vianants de connexió entre els polígons d'activitat econòmica i les parades de transport (d'acord amb la definició de la Xarxa Principal per a Vianants). Els elements estudiats han estat:
  - Els paviments i pendents
  - L'estat de les cruïlles
  - L'amplada de pas lliure
  - La relació amb les parades de transport
  - La relació amb els itineraris per a bicicletes
- Diagnosi i propostes vinculades al sistema de senyalització orientativa
- Diagnosi i propostes vinculades a les parades de transport

Diagnosi i propostes vinculades a l'accessibilitat als principals itineraris

Carrer de la Riera Roja

Descripció del tram

Trams entre la Carretera de la Santa Creu de Calafell i l'Avinguda de Marina.

Descripció: Carrer de doble sentit separat per mitjana practicable, amb un carril per sentit i dos carrils d'aparcament per cada sentit. El nivell d'ocupació de les places d'aparcament és força elevat.

Proposta

Paviment i pendent transversal

Descripció: existència de zones on el paviment es troba en mal estat de conservació. Hi ha zones on les arrels dels arbres han aixecat el paviment al voltant de l'escocell.

L'existència de guals de vehicles tipus barca o de rampes d'accés de vehicles que ocupen tota l'amplada de la vorera, comporta l'existència de pendents transversals majors del 2%, fet que afecta al pas del vianant creant inseguretat al caminar.

Proposta: substitució dels guals de vehicles per altres tipologies (tipus 40 o 60) que no afectin al pas lliure per la vorera, i refer les zones on el paviment es troba en mal estat i està aixecat.

Creuaments

Descripció: Només el creuament a tocar de la Plaça del Llobregat disposa de semàfor activable amb polsador. En aquesta plaça hi ha fins a 4 semàfors amb polsador per sol·licitar el pas. En tots ells es concedeix el pas amb força retard i tant sols tenen una durada de 18 segons per creuar.

Pel que fa als diversos creuaments existents en aquest carrer cal destacar que únicament existeixen guals de vianants en el creuament més proper a la carretera de la Sta. Creu de Calafell. Tota la resta de creuaments, tot i tenir pintat el pas a calçada no presenten guals de vianants adaptats o bé, coincideixen amb guals de vehicles.

Alguns dels creuaments de les voreres del carrer Riera Roja amb els carrers perpendiculars no presenten guals de vianants com per exemple al carrer Múrcia.

Proposta: Augmentar la durada del temps de creuament per a vianants de tots els semàfors de la Plaça del Llobregat.

Repintar el pas de vianants més proper a la Plaça del Llobregat, construcció de guals de vianants adaptats en els creuaments, i evitar que els creuaments de vianants coincideixin amb guals de vehicles.

En els creuaments entre les voreres del carrer Riera Roja i els carrers perpendiculars, construcció de guals de vianants adaptats per donar continuïtat als itineraris.

Amplada de pas lliure

Descripció: L'amplada de pas lliure per les voreres és sempre superior a 2m, excepte en la mitjana on els fanals ubicats al mig, impedeixen el pas lliure mínim de 0,90m.

Tot i l'existència d'un nombre important de places d'aparcament, existeixen trams on és habitual trobar cotxes estacionats damunt les voreres impedint completament el pas del vianant.

L'alt nivell d'ocupació de l'aparcament no justifica aquesta pràctica doncs en carrers adjacents propers hi ha disponibilitat de places lliures.

Pel que fa al mobiliari urbà, aquest està ordenat i ubicat en la part exterior de la vorera. Cal destacar l'existència d'un nombre elevat d'escocells sense arbre i del poc manteniment que es va d'aquests escocells.

Proposta: Regulació de l'aparcament, incrementant el control per part de la Policia Local i si convé col·locar pilones que impedeixin l'aparcament il·legal damunt la vorera.

Transport públic

Descripció: Existeixen dues parades d'autobús en aquest carrer. Una d'elles no disposa de l'espai d'aproximació necessari (25m), la reserva bus és insuficient, i l'altra no disposa ni tant sols de reserva bus, sent impossible l'apropament de l'autobús a la vorera ja que existeixen cotxes estacionats en línia.

Proposta: ampliar la reserva bus de la parada sentit Sant Boi i reubicar la parada sentit Autopista del Garraf. També es podrien incorporar plataformes d'embarcament en ambdues parades tot i que no són recomanables en zones industrials.

Bicicletes

Descripció: No existeix espai per a bicicletes en vorera i el carrer no està suficientment pacificat per poder-hi conviure ambdós mitjans .

Proposta: Hi haurien dos possibles solucions per habilitar un carril-bici segregat en calçada: eliminar una línia d'aparcament o eliminar la mitjana.



Carrer de doble sentit separat per mitjana practicable i amb 4 línies d'aparcament



Gual de vehicles mal dissenyat que afecta la continuïtat de l'itinerari per a vianants



Pendent transversal superior al 2%



Zona de paviment en mal estat



Creuament semforitzat



Creuament sense guals de vianants



Cotxes estacionats damunt la vorera



Ampliar la reserva bus de la parada sentit Sant Boi



Reubicar parada sentit Autopista



Eliminar una línia d'aparcament o la mitjana per crear un carril-bici en calçada

Avinguda de Marina

Descripció del tram

Trams entre carrer de la Riera Roja i el carrer de la Mare de Déu de Núria.

Descripció: Carrer de doble sentit separat per mitjana no practicable convertida en col·lector d'aigües, amb dos carrils per sentit i 3 línies d'aparcament. En sentit Viladecans disposa de 2 carrils d'aparcament en línia mentre que la calçada en sentit Barcelona disposa d'una línia d'aparcament en semi-bateria de grans dimensions. Aquesta banda de carrer és de més recent urbanització. El nivell d'ocupació de places d'aparcaments és mig.

Proposta

Paviment i pendent transversal

Descripció: la vorera sentit Barcelona, d'urbanització recent, està en bon estat tot i que en un punt proper al carrer dels Filats els panots s'han aixecat.

La vorera sentit Viladecans, en general està en bon estat, exceptuant alguns punts on el paviment està aixecat (puntualment entre el carrer de la Riera Fonollà i el carrer Mare de Déu de Núria) així com també, en el lateral de l'Avinguda de Marina que dóna accés al carrer Navarra, on existeixen zones sense paviment.

En aquest lateral (accés al carrer Navarra), també trobem discontinuïtats en la vorera fruït de l'existència d'un accés a la zona verda.

En general, no s'observa l'existència de pendents transversals superiors al 2% en les voreres.

Proposta: refer les zones de vorera on el paviment es troba en mal estat, pavimentar les zones on actualment no presenten paviment d'acabat i donar continuïtat a la vorera (prioritzar el pas del vianant) en la zona comentada propera al lateral d'accés al carrer Navarra.

Creuaments

Descripció: en tot el itinerari analitzat només existeixen quatre passos de vianants per creuar entre ambdues voreres d'aquest carrer, un dels quals es troba inutilitzat per obres en la mitjana central a l'alçada del carrer Doctor Josep Castells. Cal destacar que cap dels creuaments existents està semaforitzat.

Aquests creuaments presenten guals de vianants correctes en la vorera sentit Barcelona i en la mitjana central, mentre que en la vorera sentit Viladecans no existeixen guals, fent inaccessibles els creuaments.

Puntualment existeixen errors de disseny en la construcció d'alguns guals que impedeixen l'ample mínim de pas de 0,90m (vorera sentit Barcelona).

S'observa l'existència d'un dèficit de creuaments per a vianants en l'itinerari de l'Avinguda de Marina analitzat. Proba d'això és que en el moment de la inspecció a la zona, una persona creuava la mitjana no practicable (col·lector) per accedir a l'altra vorera.

Per altra banda, s'observa la inexistència de creuament per a vianants en la cruïlla entre l'Avinguda de Marina i el carrer de la Riera Roja, en direcció cap a la carretera de la Sta. Creu de Calafell i en direcció contrària, d'accés al parc, sense fer un corregut excessivament llarg.

La vorera direcció Viladecans, en els seus creuaments amb els carrers perpendiculars, tot i presentar pas de vianants, la majoria dels creuaments no tenen els guals de vianants corresponents, o bé coincideixen amb guals de vehicles.

La vorera direcció Barcelona, en els seus creuaments amb els carrers perpendiculars, presenta creuaments correctes amb passos pintats a calçada i guals de vianants.

Proposta: creació d'un creuament per a vianants en la cruïlla entre l'Avinguda de Marina i el carrer de la Riera Roja per accedir al parc, habilitant i connectant amb passos de vianants la illeta central existent entre carrils de circulació.

Creació d'un creuament per a vianants adaptat a l'alçada del carrer dels Filats i que permeti accedir a la plataforma única existent a l'altra banda de carrer (entre Riera Fonollar i Riera Roja).

Construcció dels guals de vianants corresponents en els creuaments existents, en la vorera direcció Viladecans per tal de què aquests siguin adaptats.

Repintar els passos de vianants que estan en mal estat.

Incorporar semàfors amb polsadors com a mínim als passos més allunyats de les rotondes.

La vorera direcció Viladecans, en els seus creuaments amb els carrers perpendiculars, construcció de guals de vianants adaptats per donar continuïtat a l'itinerari.

Amplada de pas lliure

Descripció: L'amplada de pas lliure de les voreres és superior a 2,00m, excepte en la cruïlla amb el carrer de la Riera Roja on la vorera sentit Viladecans presenta 1,00m.

La vorera sentit Barcelona presenta el mobiliari urbà correctament ordenat i incorpora una línia d'arbrat en la part exterior de la mateixa.

El mobiliari de la vorera sentit Viladecans es limita a una línia d'enllumenat correctament disposada.

Tot i que no es tracta d'una pràctica habitual, existeixen algunes zones dels trams analitzats on els cotxes i les motos estacionen damunt les voreres impedint completament el pas als vianants.

Proposta: Incrementar el control per part de la Policia Local, per evitar l'ocupació de la vorera amb vehicles.

Transport públic

Descripció: Existeixen 4 parades d'autobús en aquest carrer a l'inici i final dels trams estudiats.

Les parades de l'encreuament amb la Riera Roja presenten diverses problemàtiques: la parada sentit Viladecans no disposa de l'espai d'aproximació necessari (25m) i resta seguretat al pas de vianants davanter. Per contra la parada sentit Barcelona s'ubica enmig d'un pas de vianants.

Les parades de l'encreuament amb la Mare de Déu de Núria no presenten problemes.

Proposta: En la zona propera al carrer Riera Roja, ampliar la reserva bus de la parada sentit Viladecans i incorporar un semàfor al pas de vianants o desplaçar la parada. Reubicar la parada sentit Barcelona.

Bicicletes

Descripció: L'espai per a bicicletes en vorera és limitat i el carrer no està suficientment pacificat per poder-hi conviure ambdós mitjans.

Proposta: Es podria habilitar un carril-bici en la part davantera de la línia d'aparcament en semi-bateria, al costat de la vorada (vorera sentit Barcelona). Caldria construir guals associats al carril-bici.



Carrer de doble sentit amb dos carrils per sentit i 3 línies d'aparcament, separat per mitjana convertida en col·lector d'aigües



Inexistència de paviment en vorera



Vorera correcta sentit Barcelona



Discontinuïtat de vorera



Error de disseny del gual: no permet pas lliure de 0,90m



Inexistència de gual vianant en vorera lateral



Persona creuant el col·lector per accedir a l'altra vorera per dèficit de passos de vianants



Possible ubicació de nou creuament



Creació d'un creuament a través de la illeta central (cruïlla amb carrer Riera Roja)



Cal crear els guals en els creuaments de la vorera amb els carrers perpendiculars



Amplada de pas puntual de 1,00m



Cotxes estacionats damunt vorera



Para sentit Viladecans: cal ampliar la reserva bus



Parada bus sentit Barcelona ubicada enmig d'un pas de vianants



L'espai destinat a l'aparcament en semi-bateria permetria crear un carril-bici entre aquest aparcament i la vorera

Carrer de la Riera Fonollar

Descripció del tram

Trams entre la Carretera de la Santa Creu de Calafell i l'Avinguda de Marina.

Descripció**:** Carrer de doble sentit, amb un carril per sentit encara que dimensions importants i dos carrils d'aparcament en línia (un per banda). El nivell d'ocupació de places d'aparcaments és mig.

Proposta

Paviment i pendent transversal

Descripció: en general paviment de vorera en bon estat tot, sent de panot en les zones properes a l'Avinguda de Marina i de formigó "in situ" en les zones més properes a la carretera de la Santa Creu de Calafell.

En algun punt d'accés de vehicles pesants, el paviment està malmès.

En general, no existeix pendent transversal superior al 2% en les voreres.

Proposta: reposició del paviment malmès.

Creuaments

Descripció: La majoria dels creuaments, tant entre ambdues voreres com per donar continuïtat a cada vorera (creuaments amb els carrers perpendiculars), no disposen de guals per a vianants o estan executats amb peces de vorada remuntable que resulten inaccessibles. Només dos dels creuaments del carrer Riera Fonollar presenten guals correctes.

Cap dels creuaments disposa de semàfor, però la majoria dels passos de vianants pintats a calçada estan en bon estat.

Proposta: Incorporar semàfors amb polsadors als passos més propers a la Plaça de Can Dubler.

Construcció de guals de vianants adaptats en els creuaments i repintat dels passos que estiguin en mal estat de conservació.

Amplada de pas lliure

Descripció: L'amplada de pas és en general, superior a 1,80 – 2,00m.

Les voreres presenten "orelles" per tal de delimitar els carrils d'aparcament i per a millorar la seguretat dels creuaments de vianants.

El tram de carrer més proper a l'Avinguda de Marina presenta línia d'arbrat en les dues voreres, ubicada correctament en la part exterior de la vorera. Alguns escocells presenten força vegetació.

Cal destacar que la cantonada de la benzinera presenta nombrosos fitons per a evitar l'aparcament en vorera.

Proposta: netejar de vegetació els escocells i podar la línia de façana on calgui.

Transport públic

Descripció: No existeixen parades d'autobús en aquests trams del Carrer de la Riera Fonollar.

Bicicletes

Descripció: No existeix espai per a bicicletes en vorera i el carrer no està suficientment pacificat per poder-hi conviure ambdós mitjans.

Cal tenir present que a l'interior de la Plaça de Can Dubler s'ha construït el Parc Ciclista de Sant Boi i per tant és prioritari connectar-lo amb la xarxa per a bicicletes.

Proposta: Els carrils de circulació són prou amplis com per habilitar un carril-bici segregat en calçada, bé en un lateral o bé en l'espai central a mode de mitjana.



Carrer de doble sentit amb dos carrils d'aparcament en línia



Petites zones de paviment malmès



Gual de vianants integrat dins el gual de vehicles d'accés a la benzinera



Pas correcte però sense guals de vianants



Guals de vianants construïts amb peces de vorada remuntable



"Orelles" i pas lliure



Cal netejar la vegetació que afecta a la vorera en determinats punts.



Línia d'arbrat correctament ubicada al costat de la Plaça de Can Dubler



Carrils de circulació prou amplis com per habilitar un carril-bici segregat en calçada

Carrer de la Mare de Déu de Núria

Descripció del tram

Trams entre la Carretera de la Santa Creu de Calafell i l'Avinguda de Marina.

Descripció: Carrer de doble sentit amb dos carrils per sentit separats per una mitjana practicable i enjardinada de grans dimensions però amb torres d'alta tensió que en limiten la funcionalitat i usos. Aquest carrer no disposa de places d'aparcament en aquests trams.

Proposta

Paviment i pendent transversal

Descripció: paviment en bon estat en la vorera sentit cap a l'Avinguda de Marina.

La vorera sentit cap a la carretera Santa Creu de Calafell presenta zones on el paviment està en mal estat. En alguns casos a causa de l'accés de vehicles pesants cap a l'interior de les naus.

En general, no existeix pendent transversal superior al 2% en les voreres.

Proposta: millora o reposició del paviment en les zones on aquest està malmès.

Creuaments

Descripció: Pel que fa als creuaments entre ambdues voreres, tant sols estan completats els passos de vianants més propers a la Carretera de la Santa Creu de Calafell.

La resta dels trams de carrer presenten zones enrassades amb la calçada i correctament pavimentades sobre la mitjana i correctament ubicades, és a dir, on seria necessària l'existència de creuaments. Per contra, no presenten ni passos de vianants pintats a calçada ni els corresponents guals de vianants a les voreres laterals.

El creuament més proper a la carretera de la Santa Creu de Calafell és l'únic que disposa de semàfor amb polsador. En aquest punt hi ha fins a 4 semàfors amb polsador per sol·licitar el pas amb una durada de 26 segons per creuar el carrer.

Els creuaments que donen continuïtat a cada vorera presenten forces deficiències: la majoria dels passos de vianants no estan en bon estat, la majoria no tenen guals de vianants o bé, estan executats amb peces de vorada remuntable, resultant inaccessibles.

Proposta:. Construcció dels guals de vianants i pintat dels corresponents passos a calçada en els punts on existeixen guals en la mitjana.

En els seus creuaments amb els carrers perpendiculars, construcció de guals de vianants adaptats per donar continuïtat a l'itinerari i repintat dels passos quan sigui necessari.

Incorporació d'un semàfor amb polsadors al pas localitzat més al sud, a tocar de l'Avinguda de Marina.

Amplada de pas lliure

Descripció: com les voreres presenten força amplada i com que no existeixen carrils d'aparcament, és habitual trobar al llarg del carrer, cotxes estacionats damunt les voreres.

En el tram de carrer més proper a l'Avinguda de Marina, concretament en la vorera direcció carretera de la Sta. Creu de Calafell, tot el mobiliari urbà (fanals, panells publicitaris, fitons, senyals,etc.) estan ubicats en la part interior de la vorera (considerats com a obstacles greus per als invidents).

Proposta: Regulació de l'aparcament, incrementant el control per part de la Policia Local i si convé col·locar pilones que impedeixin l'aparcament il·legal damunt la vorera. Cal tenir en compte que en els carrers perpendiculars existeixen nombroses places d'aparcament sense ocupar.

Caldria reubicar el mobiliari del tram més proper a l'Avinguda de Marina, en la part exterior de la vorera.

Transport públic

Descripció: No existeixen parades d'autobús en aquests trams del Carrer de la Mare de Déu de Núria.

Bicicletes

Descripció: No existeix cap infraestructura ciclista ni en vorera ni en calçada. En aquest carrer el trànsit no està suficientment pacificat per poder-hi conviure ambdós mitjans.

Proposta: Existeix suficient espai en vorera per a habilitar un carril-bici. Una altra possibilitat seria crear aquest carril-bici en la mitjana central tot i que caldria dissenyar-lo de manera que evités les torres d'alta tensió i caldria resoldre els encreuaments.



Carrer de doble sentit amb dos carrils per sentit separats per mitjana sense places d'aparcament



Detall del paviment i l'ample de pas del carrer de la Mare de Déu de Núria



Zones de paviment en mal esta



Creuament semaforitzat



Pas de vianants correctament senyalitzat però sense guals d'accés a voreres laterals



Gual en mitjana. Sense passos de vianants i guals en voreres laterals



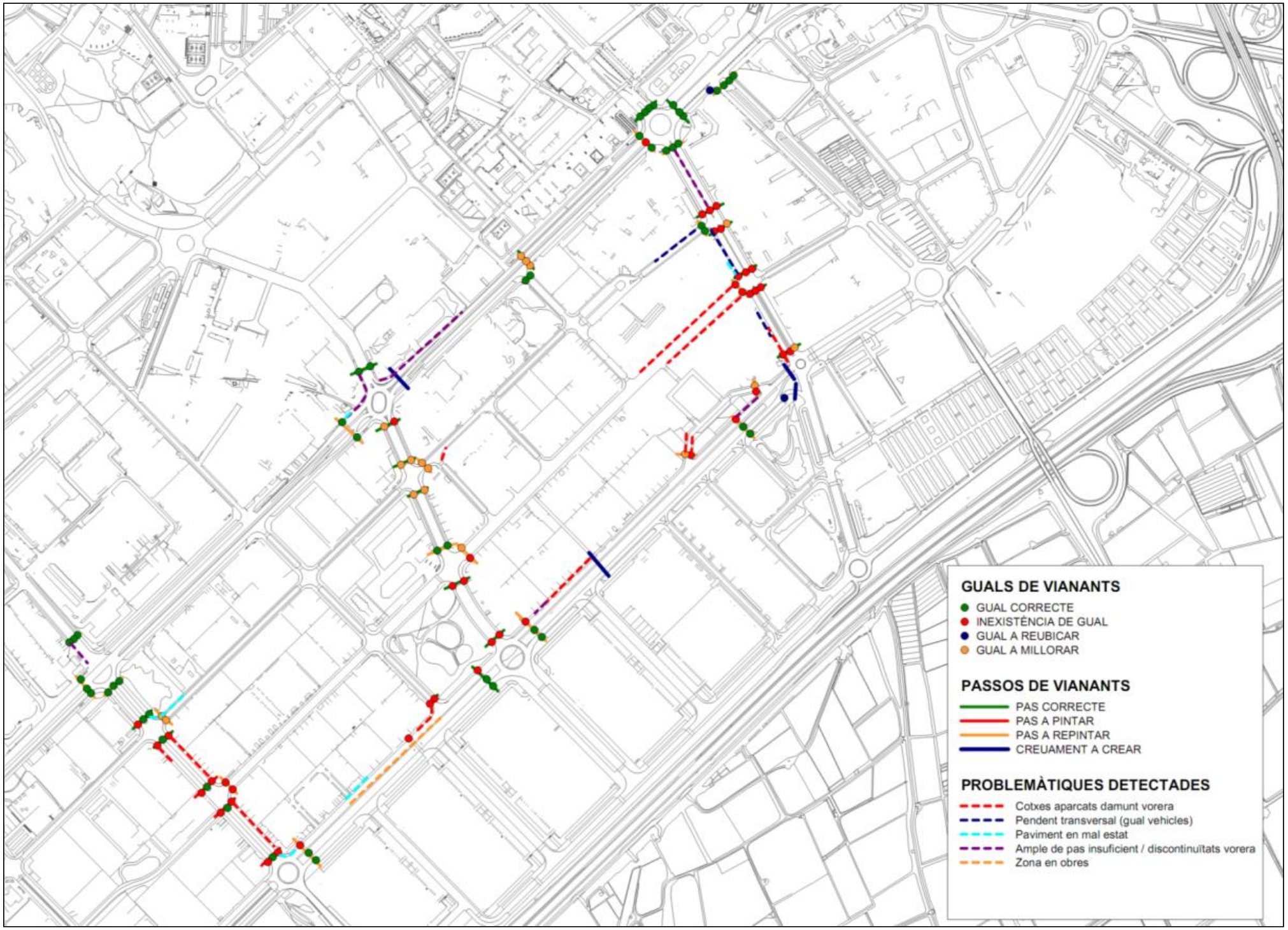
Filera de cotxes estacionats damunt vorera



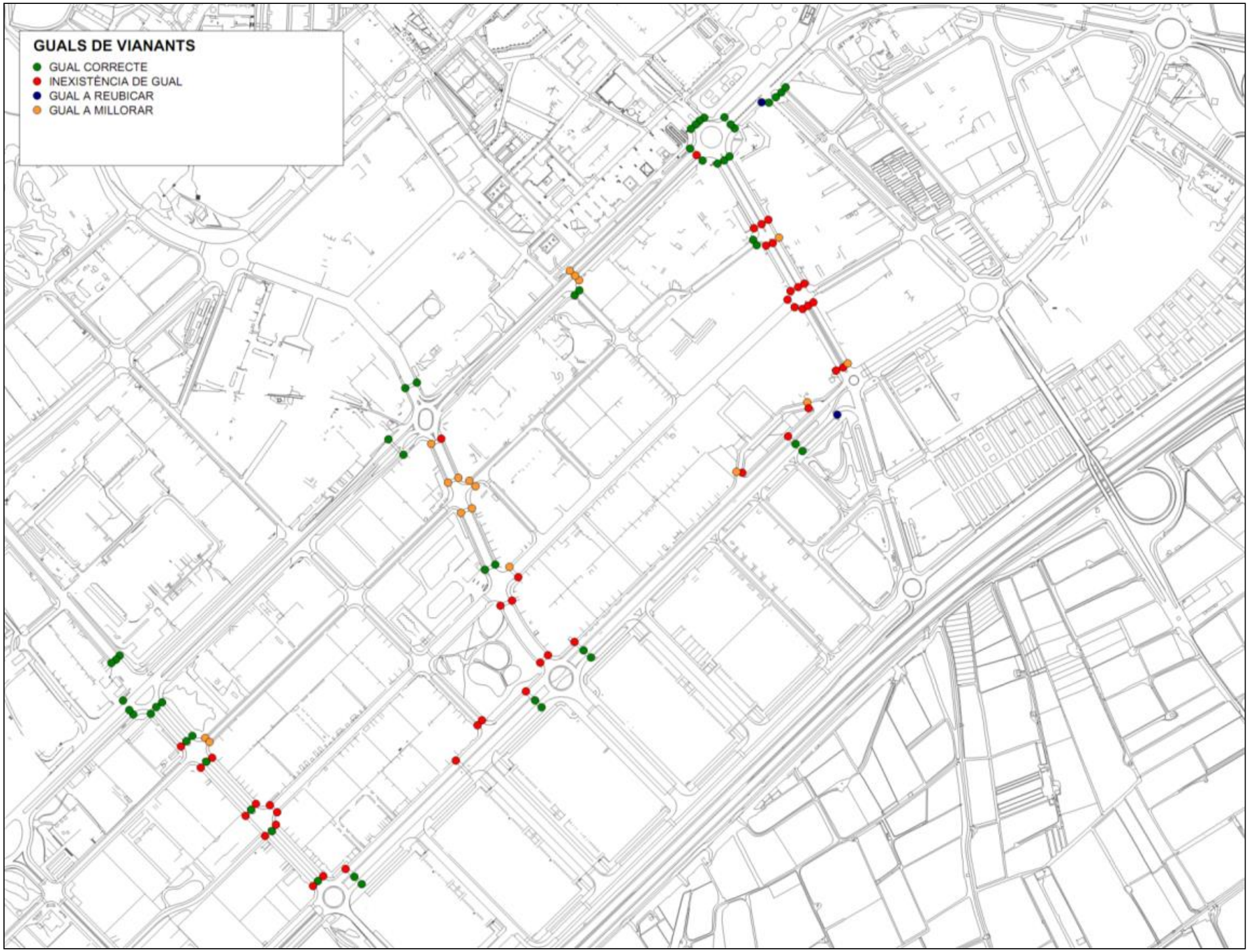
Mobiliari urbà ubicat al costat de línia de façana



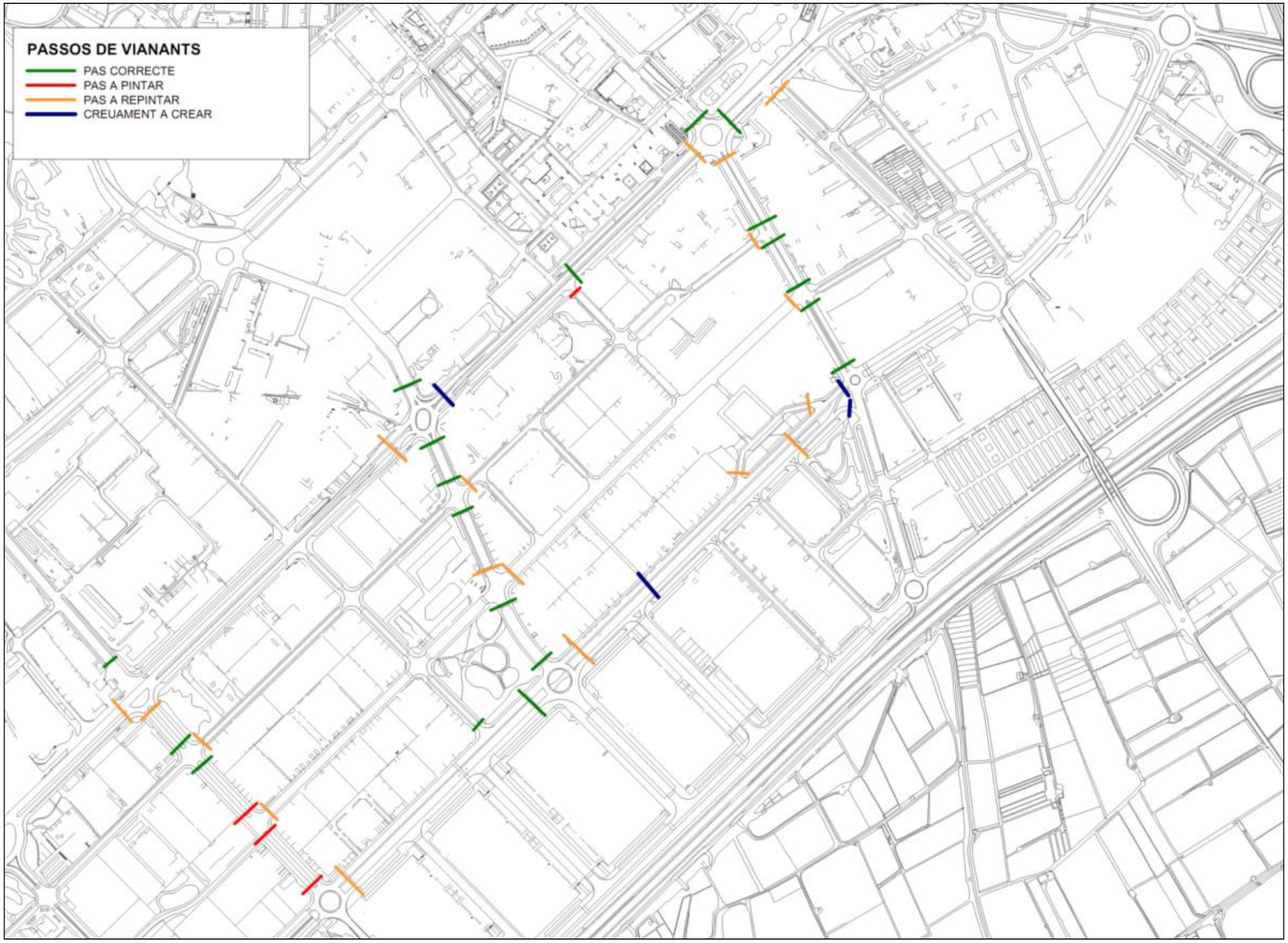
Per habilitar un carril-bici a la mitjana caldria esquivar les torres d'alta tensió



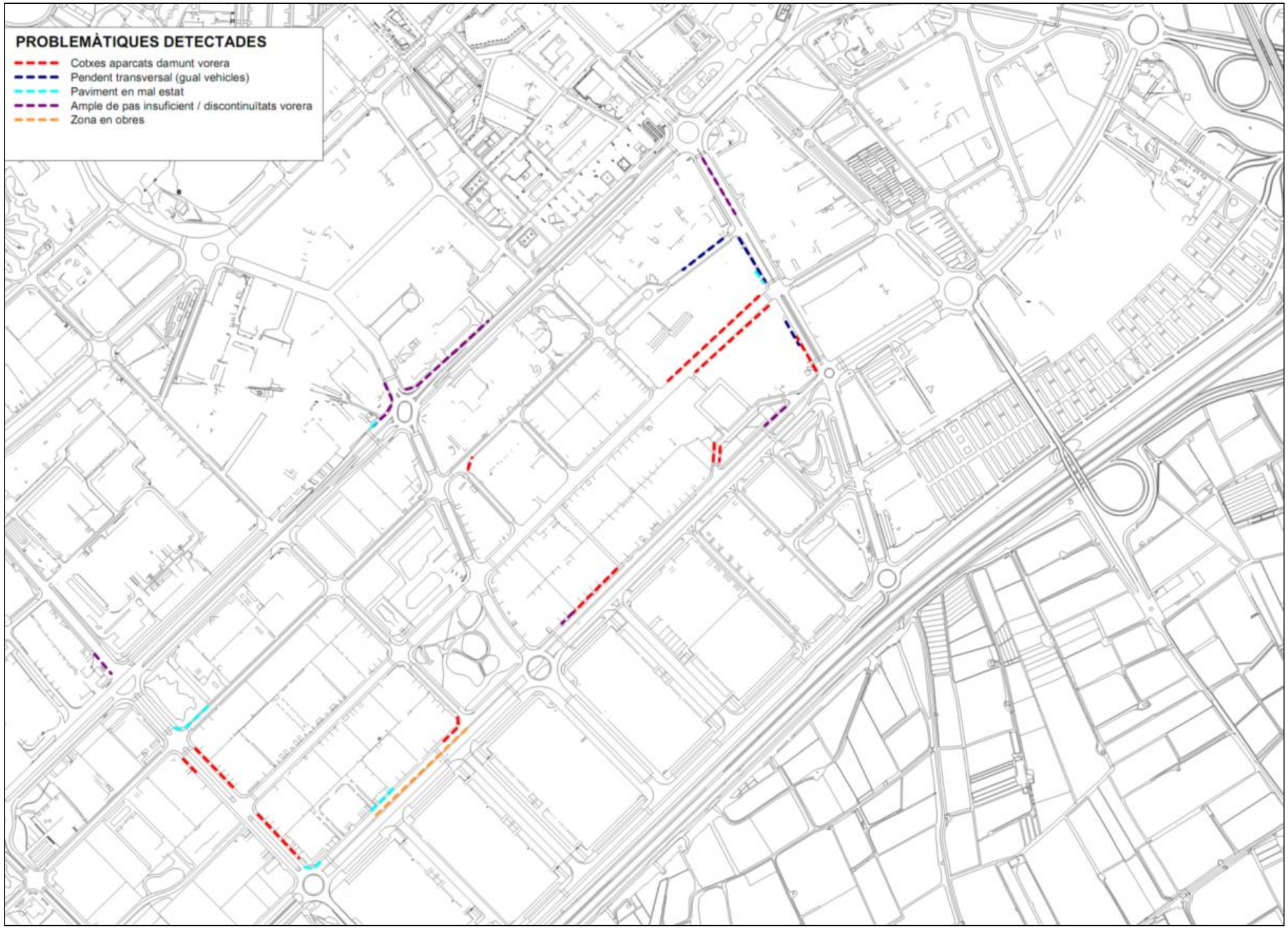
Resum dels aspectes a millorar i de les problemàtiques detectades
Font: Elaboració pròpia



Anàlisi de l'accessibilitat als guals per a vianants
Font: Elaboració pròpia



Estat de les cruïlles
Font: Elaboració pròpia



Altres problemàtiques registrades
Font: Elaboració pròpia

Diagnosi i propostes vinculades al sistema de senyalització orientativa

Senyalització

Descripció

Actualment tots els carrers del Polígon Fonollar Sud i Polígon Cal Calderon analitzats, tenen les plaques amb el nom de carrer. Tot i que la majoria es troben en bon estat i són llegibles, algunes caldria substituir-les.

S'han detectat dos cartells orientatius de polígon, un ubicat en la cruïlla entre el carrer Riera Roja amb la carretera de la Santa Creu de Calafell, i l'altre en la cruïlla entre el carrer de la Riera de Fonollar amb la carretera de la Santa Creu de Calafell. Aquests cartells incorporen informació de les empreses existents en el polígon.

Proposta

Proposta:

- Substitució d'aquelles plaques de nom de carrer que es trobin en mal estat.
- Proposem la instal·lació de nous cartells orientatius de polígon que incorporin un plànol en planta del polígon, els noms de carrer i els números postals. Aquests cartells caldria instal·lar-los en les cruïlles de la carretera de la Santa Creu de Calafell amb els carrers:
  - Riera Roja
  - Riera Fonollar
  - Mare de Déu de Núria



Placa amb nom de carrer



Placa amb nom de carrer en mal estat



Cartell orientatiu existent al carrer de la Riera Fonollar

Diagnosi i propostes vinculades a les parades de transport

Parada nº 1

Nom de parada: 101661 – Crta. De Barcelona a Sta. Creu de Calafell – Av. Progrés

Localització: Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Barcelona cantonada Carrer de la Mare de Déu de Núria

Element de parada: Marquesina doble

Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – L96 – N14 – 902

Tipologia: Carril o reserva bus amb aparcament en línia anterior a la parada.

Entorn: Entorn adaptat i correctament connectat mitjançant passos de vianants adaptats. Aquests passos disposen de semàfors activables amb polsador.

Aproximació: Correcte tot i que cotxes mal aparcats a continuació de la línia d'aparcament anterior a la parada poden dificultar les maniobres d'aproximació de l'autobús.

Espai d'embarcament: La pròpia marquesina no permet disposar de la profunditat necessària en l'espai central d'embarcament per poder desplegar la rampa dels autobusos.

Elements: correcte

Informació: correcte

Proposta

Sense proposta





Parada nº 2

Nom de parada: 101662 - Crta. De Barcelona a Sta. Creu de Calafell – Av. M. D. De Núria

Localització: Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Viladecans cantonada Carrer de la Mare de Déu de Núria.

Element de parada: Marquesina doble

Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – L96 – N14 – 902

Tipologia: Carril o reserva bus

Entorn: Entorn adaptat i correctament connectat mitjançant passos de vianants adaptats. Aquests passos disposen de semàfors activables amb polsador. Cal fer esment que el pas de vianants que creua el Carrer de la Mare de Déu de Núria (costat urbà) s'ubica en un tram de carrer amb fort pendent.

Aproximació: Correcte.

Espai d'embarcament: Correcte davant de la marquesina.

Elements: correcte tot i que l'accés a la informació del plafó exterior no és adaptat (existència de petit muret).

Informació: correcte

Proposta

Sense proposta





Parada nº 3

Nom de parada: 101660 - Crta. De Barcelona a Sta. Creu de Calafell – Dr. J. Castells

Localització: Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Barcelona cantonada Carrer de la Riera Fonollar.

Element de parada: Marquesina doble

Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – L96 – N14 – 902

Tipologia: reserva bus

Entorn: Entorn adaptat i correctament connectat mitjançant passos de vianants, però sense guals de vianants (creuament carrer Riera Fonollar)..

Aproximació:.correcte

Espai d'embarcament: correcte

Elements: tant l'espai per davant com l'espai pel darrere de la marquesina és massa just. La pròpia marquesina pot obstaculitzar el desplegament i ús de la rampa del bus.

Informació: correcte

Proposta

Ampliar la vorera continuant el recreixement del pas de vianants posterior a la parada i desplaçar-hi la parada. Cal tenir en compte en reubicar les marquesines reservar suficient espai d'embarcament central per facilitar el desplegament de les rampes dels autobusos i l'embarcament de persones amb cadires de rodes.





Parada nº 4

Nom de parada: 101669 - sense nom de parada

Localització: Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Viladecans cantonada Carrer de la Riera Fonollar.

Element de parada: Marquesina doble

Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – L96 – N14 – 902

Tipologia: Carril o reserva bus.

Entorn:. No existeix un itinerari adaptat d'accés a la parada per cal dels laterals de vorera. Únicament s'hi pot accedir a través del creuament de la carretera.

Aproximació: Correcte.

Espai d'embarcament: L'espai d'embarcament coincideix amb el pas de vianants. A més, la pròpia marquesina no permet disposar de la profunditat necessària en l'espai central d'embarcament per poder desplegar i utilitzar la rampa dels autobusos.

Elements: correcte

Informació: La marquesina no disposa de plafó informatiu, ni de totes les tires de les línies de bus.

Proposta

Ampliar la vorera eliminant el carril més proper a la parada (no representa cap problema per les dimensions dels carrils i la seva tipologia)i desplaçar lleugerament la parada/marquesina per no coincidir l'espai d'embarcament amb el pas de vianants. Cal tenir present que per qüestions de seguretat el pas de vianants no pot estar just davant de la parada. En reubicar les marquesines cal reservar suficient espai d'embarcament central per facilitar el desplegament de les rampes dels autobusos i l'embarcament de persones amb cadires de rodes.

Finalment cal incorporar els vidres i un plafó informatiu a la marquesina.





Parada nº 5

Nom de parada: 101670 - Crta. De Barcelona a Sta. Creu de Calafell – Àlaba

Localització: Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Barcelona cantonada Carrer d'Alaba.

Element de parada: Marquesina

Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – L96 – N14 - 902

Tipologia: Carril de circulació

Entorn: Correcte. Creuament semaforitzat amb polsador i guals (el central amb ressalt superior a 2cm). El creuament del carrer Àlaba no té pas de vianants.

Aproximació: Correcte.

Espai d'embarcament: La paperera ubicada al costat de la marquesina pot dificultar l'embarcament de persones amb cadires de rodes ja que no permet disposar de la profunditat necessària en l'espai centra d'embarcament per poder utilitzar la rampa dels autobusos.

Elements: correcte

Informació: correcte

Proposta

Sense proposta tot i que es podria desplaçar la paperera just al costat de la marquesina.

Pintar pas de vianants del carrer Àlaba, i millorar el gual central del creuament de la carretera.





Parada nº 6

Nom de parada: 101665 - Crta. De Barcelona a Sta. Creu de Calafell – Pge. Solsonès

Localització: Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Viladecans cantonada Carrer Màlaga.

Element de parada: Marquesina doble

Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – L96 – N14 - 902

Tipologia: Carril de circulació.

Entorn: Correcte. Creuament semaforitzat amb polsador i guals (el central amb ressalt superior a 2cm).

Aproximació: Correcte.

Espai d'embarcament: correcte.

Elements: correcte

Informació: correcte.

Proposta

Millorar el gual central del creuament de la carretera.





Parada nº 7

Nom de parada: 101671 - Crta. De Barcelona a Sta. Creu de Calafell – Plaça Llobregat

Localització: Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Barcelona cantonada Carrer Riera Roja.

Element de parada: Marquesina doble

Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – N14 - 902

Tipologia: Reserva bus

Entorn: Correcte. El creuament de la carretera està semaforitzat, disposa de polsadors, i els guals són adaptats.

Aproximació: Al costat de la reserva bus existeix un carril d'aparcament en bateria que pot dificultar l'apropament del bus.

Espai d'embarcament: correcte.

Elements: correcte

Informació: correcte

Proposta

Ampliar la vorera continuant el recreixement existent davant la parada per tal de què els autobusos no tinguin problemes d'aproximació. O bé, eliminar les places d'aparcament més properes a la reserva del bus i ampliar-la.

Repintar el pas de vianants de la carretera.



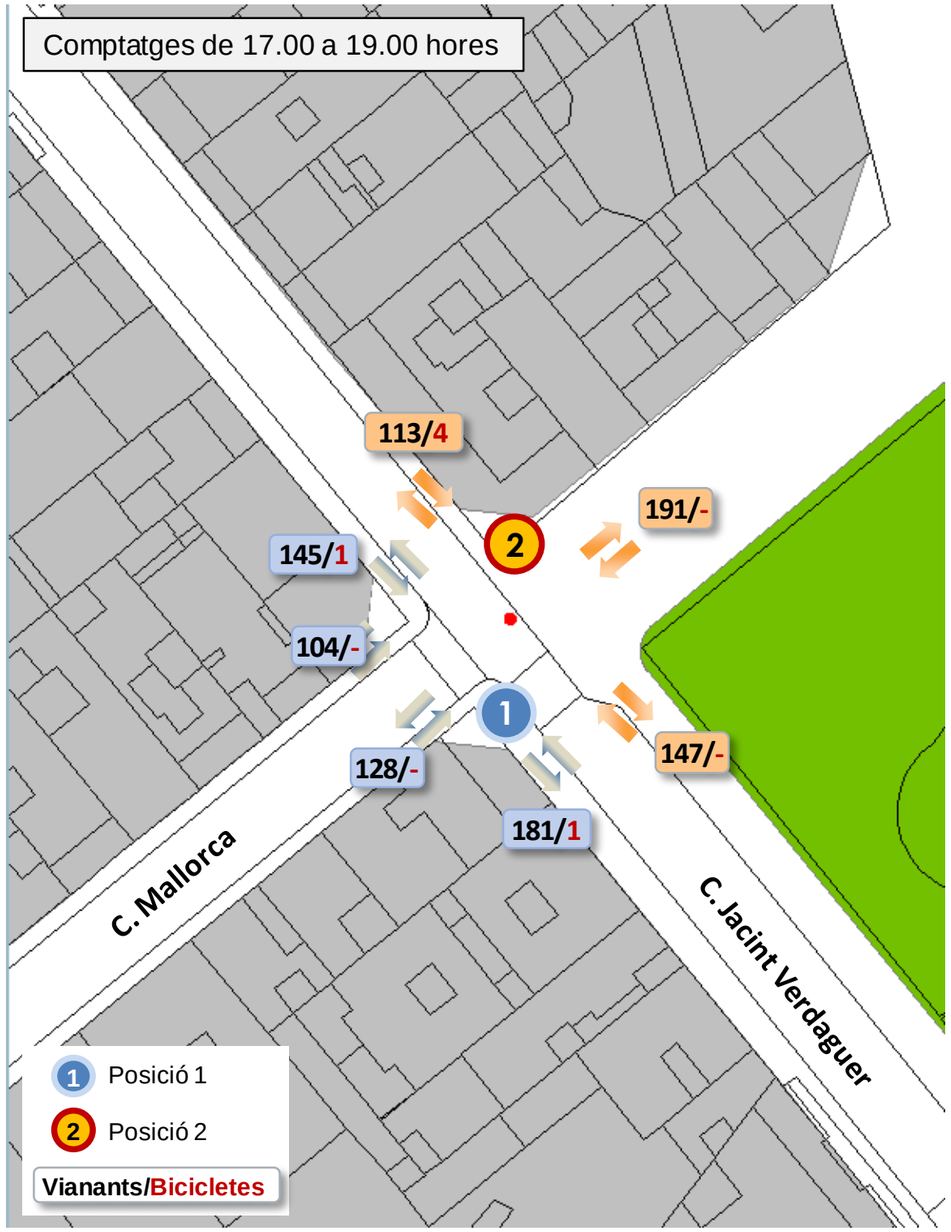


Parada nº 8
Nom de parada: 101666 - Crta. De Barcelona a Sta. Creu de Calafell – Plaça Llobregat **Localització:** Carretera de la Santa Creu de Calafell sentit Viladecans cantonada Ronda Sant Ramon. **Element de parada:** Marquesina doble **Línies: L81 – L82 – L85 – L86 – L96 – N14 - 902** **Tipologia:** Carril de circulació /reserva bus (amplada insuficient) **Entorn:** El creuament de la carretera de la Sta. Creu de Calafell disposa de semàfor i polsadors, però no està adaptat ja que no existeix gual en la mitjana. El pas de vianants està en mal estat. El creuament de la Ronda Sant Ramon és completament adaptat. **Aproximació:** Correcte. **Espai d'embarcament:** La vorera no té suficient amplada per a què es desplegui la rampa i s'utilitzi amb comoditat. **Elements:** correcte **Informació:** Al panell posterior no s'hi pot accedir.
Proposta
Caldria ampliar la vorera continuant el recreixement de la vorera existent al davant o bé, traslladar la parada a la zona de vorera de major amplada. Caldrà també pintar el pas de vianants de la carretera i construir el gual per facilitar el creuament.
 

2 DEMANDA

2.1 Comptatges de vianants i bicicletes

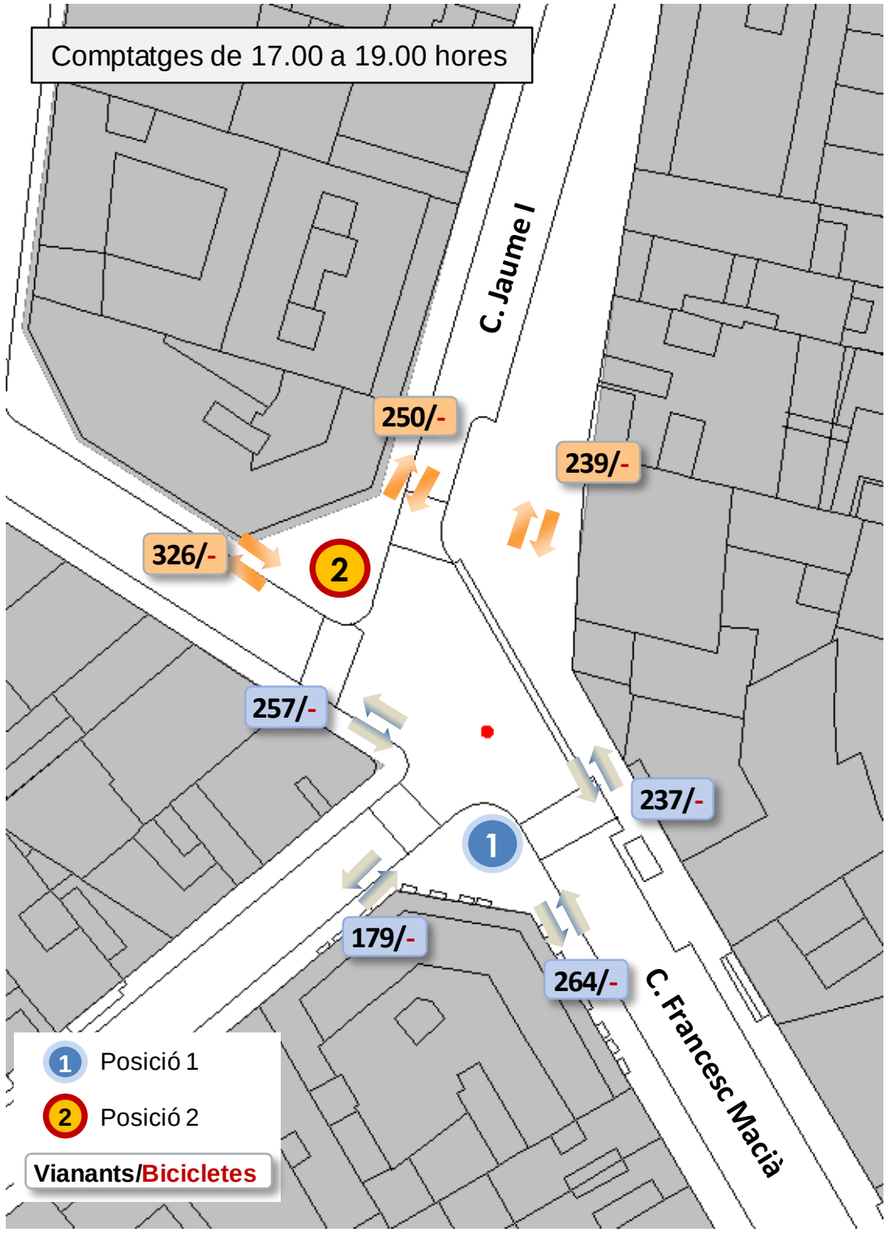
Punt 1: Cruïlla carrers Mallorca – Jacint Verdaguer.



POSICIÓ 1								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 1,1		POSICIÓ COMPTATGE 1.2		POSICIÓ COMPTATGE 1.3		POSICIÓ COMPTATGE 1.4	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:00 - 17:10	25		11		8		12	
17:20 - 17:30	29		18		12		17	
17:40 - 17:50	25	1	23		17		23	1
18:00 - 18:10	22		25		19		26	
18:20 - 18:30	37		28		23		31	
18:40 - 18:50	43		23		25		36	
TOTAL	181	1	128	0	104	0	145	1

POSICIÓ 2						
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 2.5		POSICIÓ COMPTATGE 2.6		POSICIÓ COMPTATGE 2.7	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:10 - 17:20	37		23		18	
17:30 - 17:40	33		47		24	2
17:50 - 18:00	23		38		22	1
18:10 - 18:20	18		22		16	1
18:30 - 18:40	22		35		13	
18:50 - 19:00	14		26		20	
TOTAL	147	0	191	0	113	4

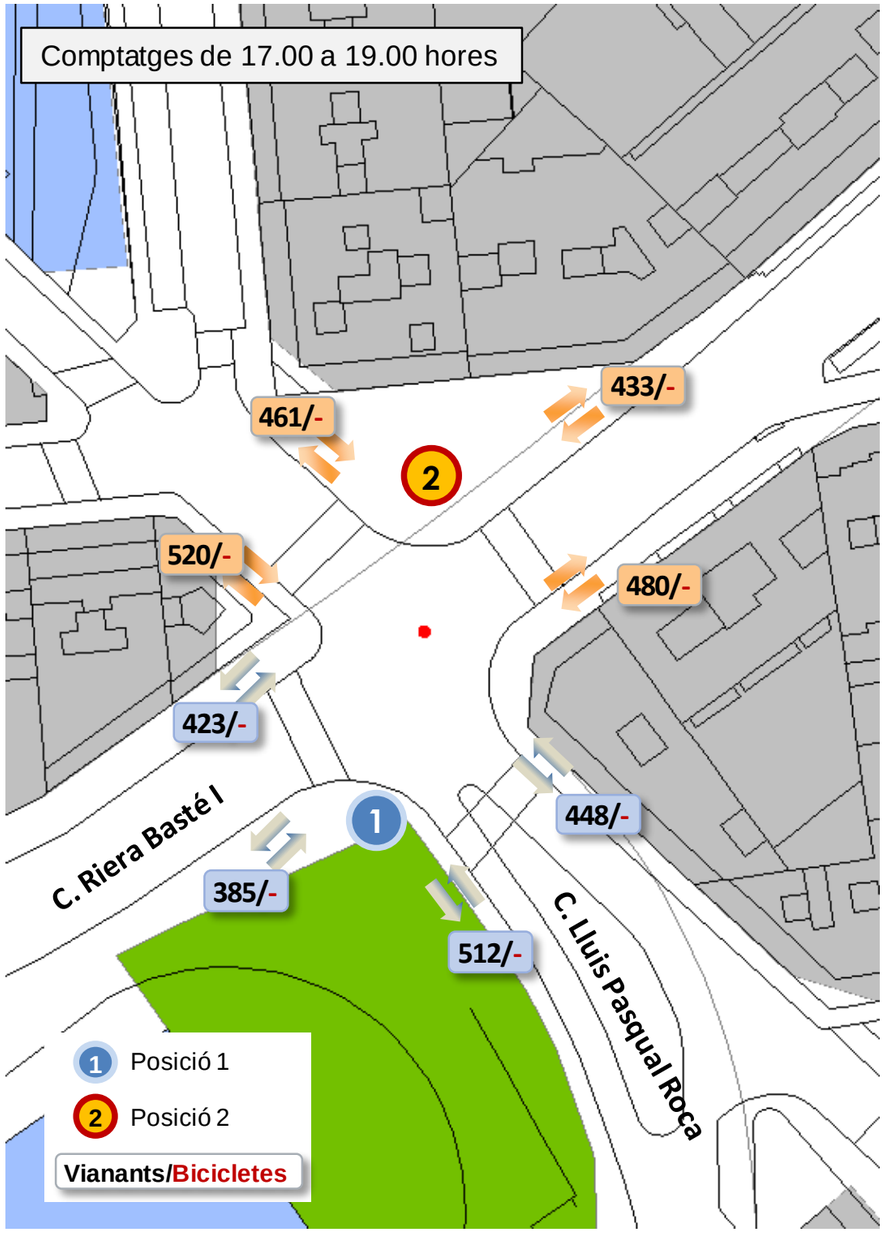
Punt 2: Cruïlla Carrers Jaume Primer – Francesc Macià – Torre Figueres



POSICIÓ 1								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 1,1		POSICIÓ COMPTATGE 1.2		POSICIÓ COMPTATGE 1.3		POSICIÓ COMPTATGE 1.4	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:00 - 17:10	35		26		36		26	
17:20 - 17:30	28		31		32		24	
17:40 - 17:50	45		23		41		53	
18:00 - 18:10	51		38		49		35	
18:20 - 18:30	48		32		53		47	
18:40 - 18:50	57		29		46		52	
TOTAL	264	0	179	0	257	0	237	0

POSICIÓ 2						
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 2.5		POSICIÓ COMPTATGE 2.6		POSICIÓ COMPTATGE 2.7	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:10 - 17:20	49		34		39	
17:30 - 17:40	44		30		34	
17:50 - 18:00	42		23		29	
18:10 - 18:20	58		40		52	
18:30 - 18:40	61		52		44	
18:50 - 19:00	72		60		52	
TOTAL	326	0	239	0	250	0

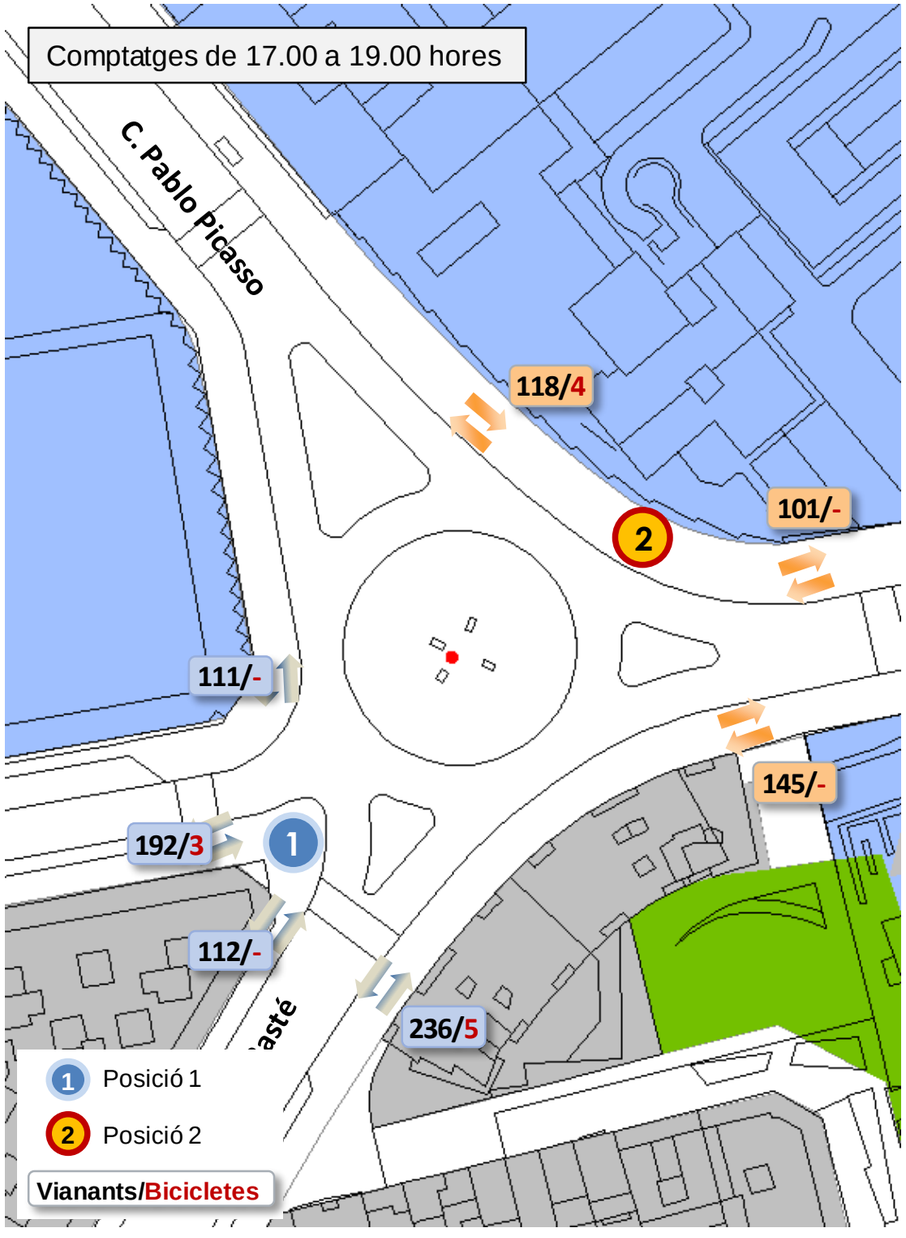
Punt 3: Cruïlla Carrers Riera Basté –Lluis Pasqual Roca



POSICIÓ 1								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 1,1		POSICIÓ COMPTATGE 1.2		POSICIÓ COMPTATGE 1.3		POSICIÓ COMPTATGE 1.4	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:00 - 17:10	76		60		54		70	
17:20 - 17:30	88		77		72		78	
17:40 - 17:50	83		64		69		81	
18:00 - 18:10	77		59		57		76	
18:20 - 18:30	89		49		78		54	
18:40 - 18:50	99		76		93		89	
TOTAL	512	0	385	0	423	0	448	0

POSICIÓ 2								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 2.5		POSICIÓ COMPTATGE 2.6		POSICIÓ COMPTATGE 2.7		POSICIÓ COMPTATGE 2.8	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:10 - 17:20	70		56		48		68	
17:30 - 17:40	53		62		78		57	
17:50 - 18:00	85		65		67		73	
18:10 - 18:20	91		73		86		81	
18:30 - 18:40	103		98		89		96	
18:50 - 19:00	118		79		93		105	
TOTAL	520	0	433	0	461	0	480	0

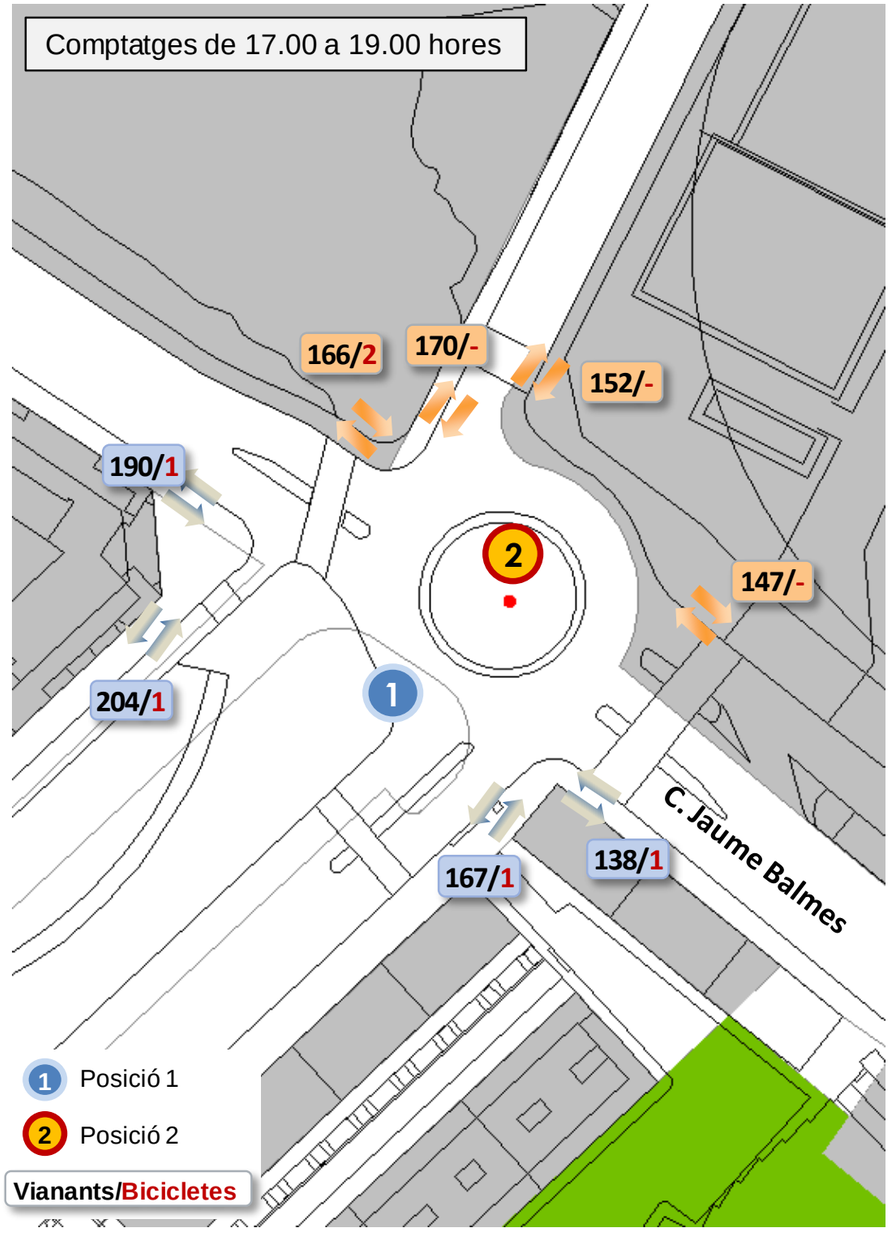
Punt 4: Cruïlla Carrers Carles Martí Vila – Riera Basté – Pablo Picasso



POSICIÓ 1								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 1,1		POSICIÓ COMPTATGE 1.2		POSICIÓ COMPTATGE 1.3		POSICIÓ COMPTATGE 1.4	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:00 - 17:10	26	1	8		25	1	15	
17:20 - 17:30	29		31		23		17	
17:40 - 17:50	32	2	13		21		19	
18:00 - 18:10	40	2	16		33	2	10	
18:20 - 18:30	47		19		39		18	
18:40 - 18:50	62		25		51		32	
TOTAL	**236**	**5**	**112**	**0**	**192**	**3**	**111**	**0**

POSICIÓ 2						
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 2.5		POSICIÓ COMPTATGE 2.6		POSICIÓ COMPTATGE 2.7	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:10 - 17:20	22		18		14	2
17:30 - 17:40	36		9		12	
17:50 - 18:00	11		13		21	1
18:10 - 18:20	18		14		12	1
18:30 - 18:40	22		20		21	
18:50 - 19:00	36		27		38	
TOTAL	**145**	**0**	**101**	**0**	**118**	**4**

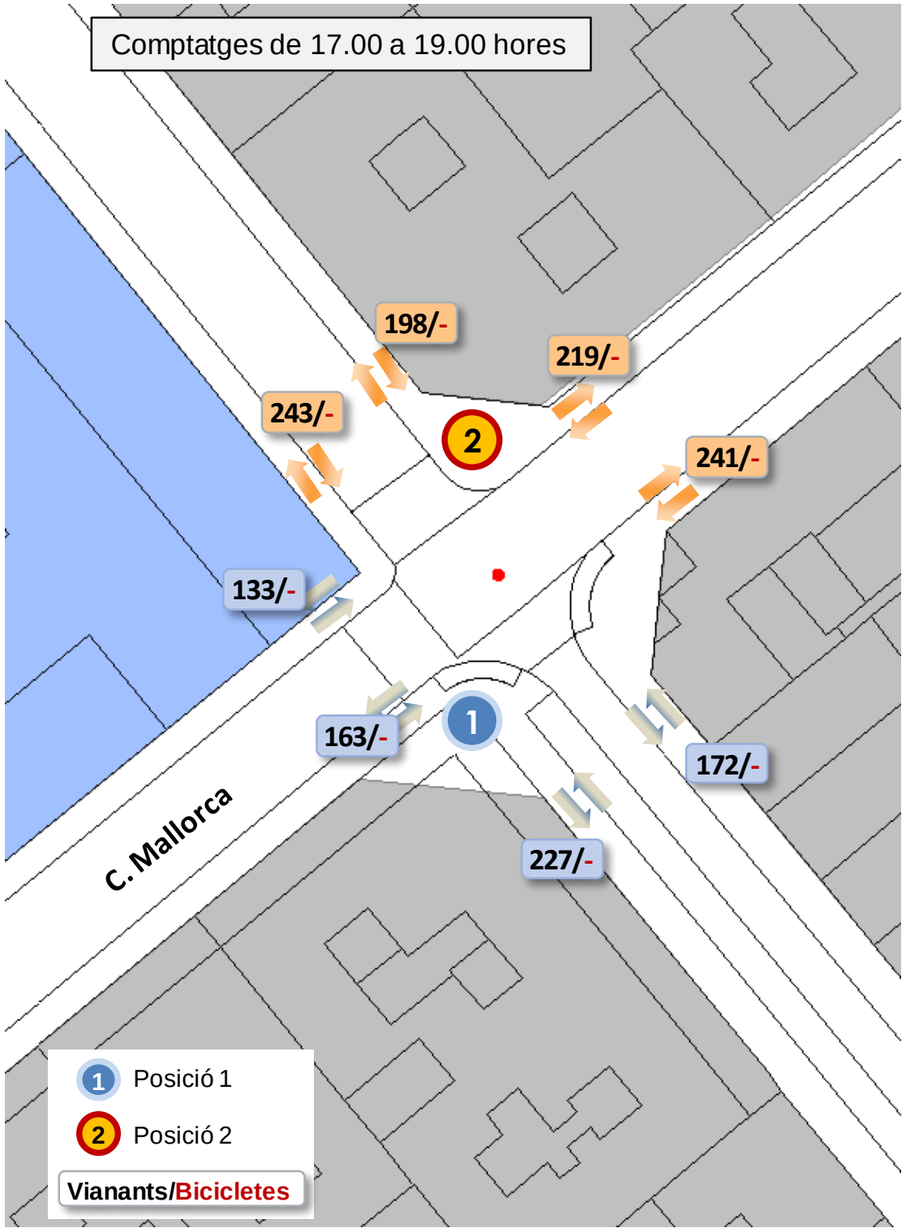
Punt 7: Cruïlla Carrers Jaume Balmes – Onze De Setembre



POSICIÓ 1								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 1,1		POSICIÓ COMPTATGE 1.2		POSICIÓ COMPTATGE 1.3		POSICIÓ COMPTATGE 1.4	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:00 - 17:10	22		12		23		27	
17:20 - 17:30	28		30	1	29		34	
17:40 - 17:50	35		31		44	1	47	1
18:00 - 18:10	23	1	27		32		22	
18:20 - 18:30	27		15		29		33	
18:40 - 18:50	26		23		33		41	
TOTAL	161	1	138	1	190	1	204	1

POSICIÓ 2								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 2.5		POSICIÓ COMPTATGE 2.6		POSICIÓ COMPTATGE 2.7		POSICIÓ COMPTATGE 2.8	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:10 - 17:20	21		13		21		26	
17:30 - 17:40	26		31		30		25	1
17:50 - 18:00	33		33		28		33	1
18:10 - 18:20	20		28		33		21	
18:30 - 18:40	28		19		27		29	
18:50 - 19:00	19		28		31		32	
TOTAL	147	0	152	0	170	0	166	2

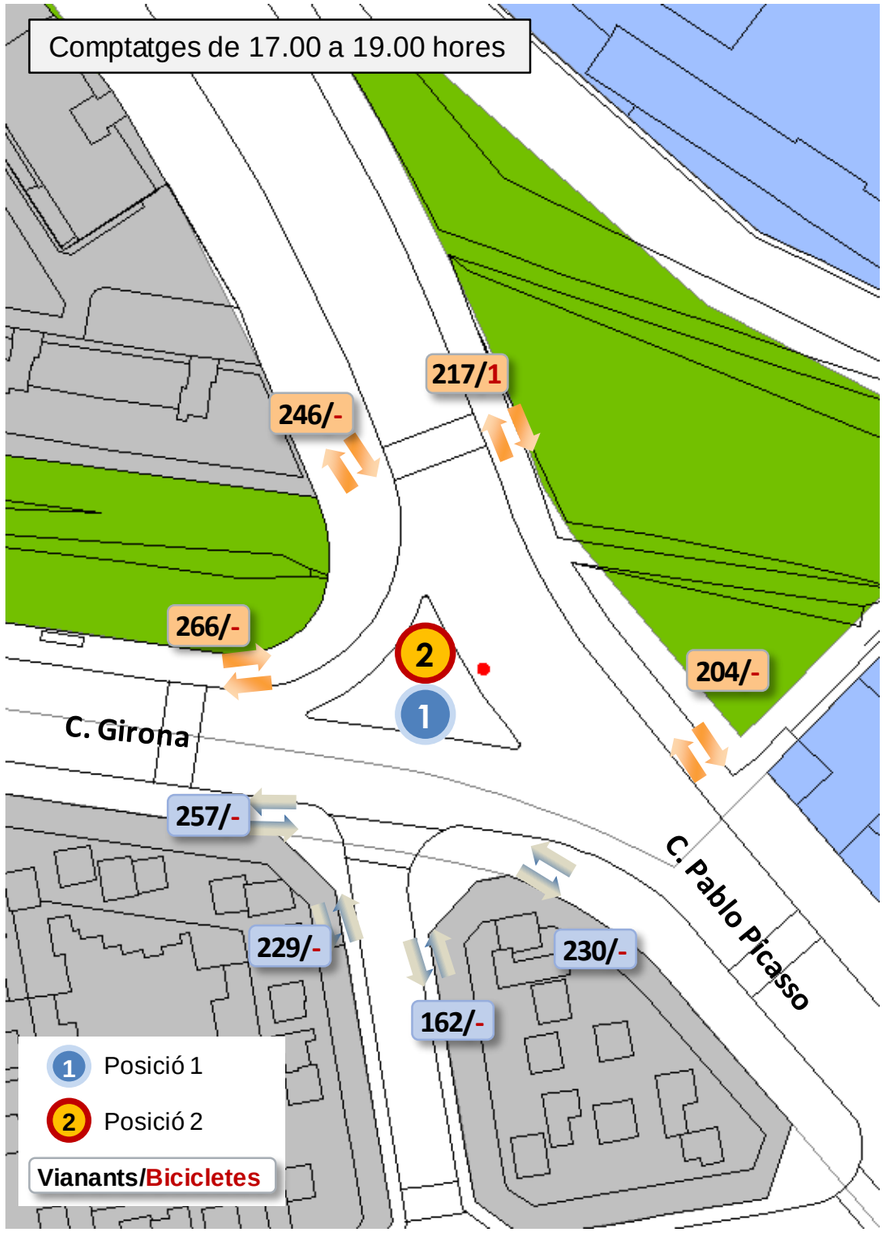
Punt 8: Cruïlla Carrers Mallorca – Vidua Vives



POSICIÓ 1								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 1,1		POSICIÓ COMPTATGE 1.2		POSICIÓ COMPTATGE 1.3		POSICIÓ COMPTATGE 1.4	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:00 - 17:10	29		15		10		20	
17:20 - 17:30	31		26		17		24	
17:40 - 17:50	38		24		19		27	
18:00 - 18:10	36		27		21		31	
18:20 - 18:30	41		32		27		29	
18:40 - 18:50	52		48		39		32	
TOTAL	227	0	172	0	133	0	163	0

POSICIÓ 2								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 2.5		POSICIÓ COMPTATGE 2.6		POSICIÓ COMPTATGE 2.7		POSICIÓ COMPTATGE 2.8	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:10 - 17:20	40		26		21		25	
17:30 - 17:40	37		43		29		20	
17:50 - 18:00	29		45		34		31	
18:10 - 18:20	37		42		45		39	
18:30 - 18:40	43		39		42		44	
18:50 - 19:00	57		46		48		39	
TOTAL	243	0	241	0	219	0	198	0

Punt 9: Cruïlla Carrers Pablo Picasso – Girona



POSICIÓ 1								
HORA	POSICIÓ COMPTATGE 1,1		POSICIÓ COMPTATGE 1.2		POSICIÓ COMPTATGE 1.3		POSICIÓ COMPTATGE 1.4	
	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS	VIANANTS	BICIS
17:00 - 17:10	18		23		19		25	
17:20 - 17:30	21		11		27		21	
17:40 - 17:50	28		19		31		37	
18:00 - 18:10	39		26		37		43	
18:20 - 18:30	51		33		48		56	
18:40 - 18:50	73		50		67		75	
TOTAL	230	0	162	0	229	0	257	0

2.2 Microsimulació del trànsit a la Plaça d'Europa

2.2.1 Introducció

La microsimulació dinàmica i l'eina TransModeler

La microsimulació dinàmica del trànsit és una eina de la consultoria de transports que permet predir la resposta d'una xarxa viària enfront a diversos tipus d'impactes, sense que aquests impactes s'hagin de produir en la realitat. Per tant, és una eina que possibilita la presa de decisions amb la garantia de conèixer el comportament i la resposta del trànsit, vàlida tant a nivell urbà com interurbà.

A diferència dels programes de simulació macroscòpica (com per exemple el TransCad), la microsimulació dinàmica permet l'anàlisi detallada de cruïlles, rotondes, creuaments... de forma que està especialment indicada pel trànsit urbà.

Una llista no exhaustiva dels impactes i decisions que es poden introduir al programa de microsimulació dinàmica per a la seva avaluació són:

- Des del punt de vista de l'oferta
  - Construcció de nous vials i carrers
  - Supressió de vials i carrers
  - Canvis de sentit de vials i carrers
  - Canvis en la regulació semafòrica o en la senyalització (prioritat dels carrers, passos de vianants...)
- Des del punt de vista de la demanda
  - Variació de la demanda deguda a canvis tendencials
  - Variació de la demanda deguda a noves implantacions o activitats
  - Variació de la demanda deguda a canvis en la oferta (ja sigui en l'àmbit d'estudi o en zones allunyades)
- Combinació d'efectes d'oferta i de demanda alhora

El programari amb el que s'efectuarà la microsimulació dinàmica de la Plaça d'Europa de Sant Boi de Llobregat és el TransModeler, de l'empresa americana Caliper Systems, creadora també del programa més utilitzat en macrosimulacions, el TransCad.

Aplicació a la Plaça d'Europa de Sant Boi de Llobregat

La Plaça Europa de Sant Boi de Llobregat és un punt molt important del viari de la ciutat, ja que en ella hi conflueixen les carreteres C-245 i C-31c. Encara que aquestes carreteres ja no suporten trànsit interurbà de llarg recorregut, són una via d'entrada i de sortida molt important per a la població de Sant Boi. A més, la seva ubicació central fa que també sigui transitada per molts vehicles privats que efectuen desplaçaments interns a Sant Boi.

La microsimulació s'utilitzarà per analitzar la viabilitat de la construcció d'un ramal d'accés directe al carrer Jaume Balmes des de la sortida de la Plaça d'Europa.

2.2.2 Anàlisi de la situació actual

Oferta viària

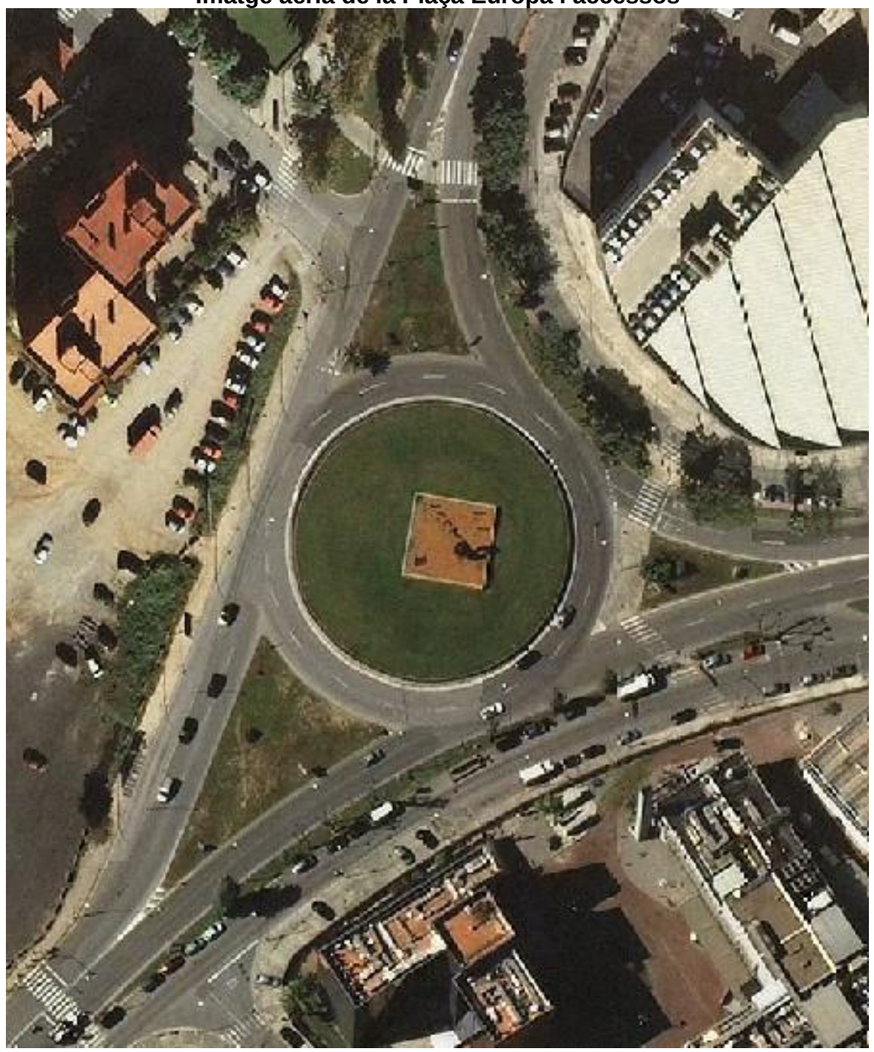
Els vials que seran objecte de microsimulació són la rotonda de la pròpia plaça, els seus accessos així com el tram final del carrer Jaume Balmes.

El vial intern de la rotonda, així com els seus accessos i sortides disposen de dos carrils de circulació per sentit. Tanmateix, el carrer Jaume Balmes és de dues direccions però només disposa d'un carril per sentit de circulació.

L'àrea de simulació inclou 6 passos de vianants amb semàfor de tipus polsador.

A la simulació se li ha inclòs també l'afecció al trànsit de vehicles a la intersecció produïda pel pas d'un nombre moderat de vianants a les cruïlles.

Imatge aèria de la Plaça Europa i accessos



Demanda d'ús de les vies

La determinació de la demanda de les vies s'ha realitzat utilitzant els aforaments automàtics i manuals que es van realitzar el dia 1 de desembre de 2011 en motiu del PMU de Sant Boi. **En aquests aforaments s'observa que l'hora punta de la Plaça d'Europa és de 18h a 19h.**

Amb la informació dels aforaments es construeixen les matrius de desplaçaments per a vehicles lleugers i vehicles pesants en hora punta. El moviment més important que es realitza és aquell que fan els vehicles que, provinents de la C-245 nord travessen la rotonda i continuen cap al sud.

Matriu origen/destinació per als vehicles lleugers

Vehicles lleugers	C-31 est	C-245 sud	C-245 nord	c/ Jaume Balmes
C-245 sud	226	0	301	0*
C-31 est	0	352	36	0*
C-245 nord	228	738	0	239
c/ Jaume Balmes	46	148	18	0*

Els moviments marcats amb un asterisc (*) no són possibles actualment

La presència de vehicles pesants (camions, autobusos...) és poc significativa, amb valors que representen prop del 6% del trànsit total.

Matriu origen/destinació per als vehicles pesants

Vehicles pesants	C-31 est	C-245 sud	C-245 nord	c/ Jaume Balmes
C-245 sud	6	0	19	0*
C-31 est	0	16	12	0*
C-245 nord	12	42	0	0*
c/ Jaume Balmes	2	8	1	0*

Els moviments marcats amb un asterisc (*) no són possibles actualment

Confrontació oferta/demanda: nivells de servei actuals

Segons el Highway Capacity Manual (en la seva versió vigent de 2010), obra de referència a nivell mundial per a estudis de trànsit, el nivell de servei es defineix com la qualitat del servei que ofereix una determinada infraestructura viària en un determinat moment. Per tant, la noció de nivell de servei inclou tant la capacitat i possibilitats de la via, com el volum de vehicles que hi estan circulant en aquell moment.

En el present estudi utilitzarem l'hora punta (18h-19h), perquè es tracta de l'hora amb més volum de trànsit i, per tant, la que presenta més complicacions de mobilitat.

La definició dels nivells de servei en microsimulacions dinàmiques es determina a partir dels temps que han d'espera els vehicles per a franquejar una cruïlla, un semàfor o qualsevol altre element.

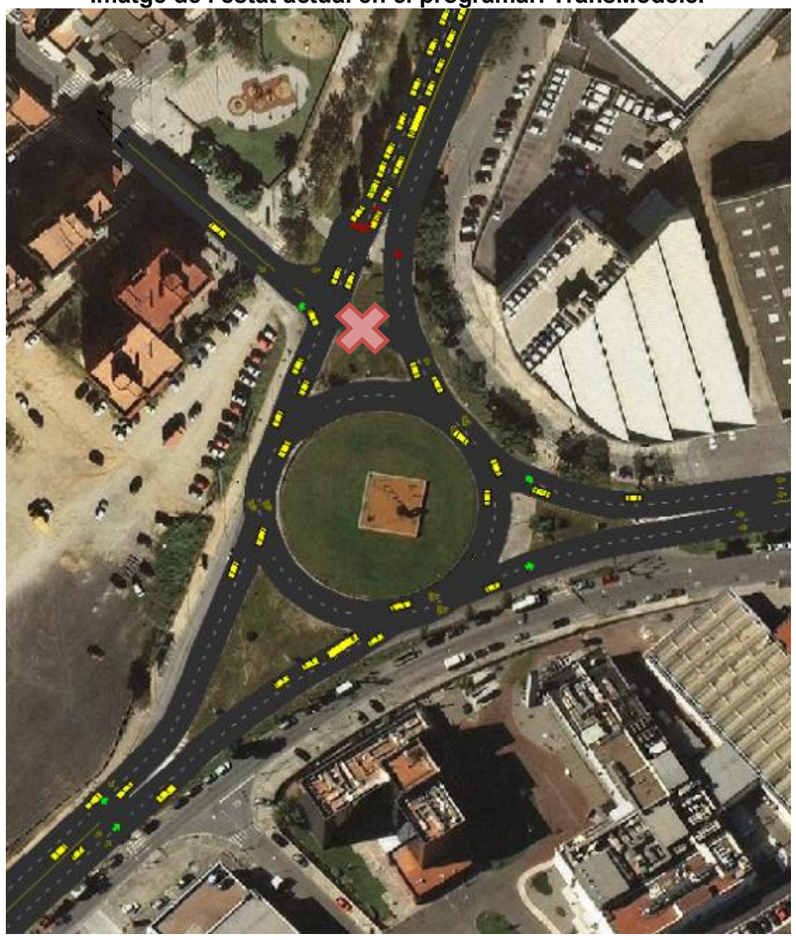
Determinació dels nivells de serveien funció dels temps d'espera

Nivell de servei	Intersecció semaforitzada	Intersecció no semaforitzada
A	0 a 10 segons	0 a 10 segons
B	10 a 20 segons	10 a 15 segons
C	20 a 35 segons	15 a 25 segons
D	35 a 55 segons	25 a 35 segons
E	55 a 80 segons	35 a 50 segons
F	Més de 80 segons	Més de 50 segons

Font: HCM 2010, Exhibit 18-4

En el cas de la situació actual de la Plaça Europa, tots els accessos i sortides de la Plaça presenten un nivell de servei tipus A, amb l'excepció de l'accés des del nord de la C-245, que té un nivell de servei D. La situació actual es pot veure reflectida en la següent imatge.

Imatge de l'estat actual en el programari TransModeler



2.2.3 Anàlisi de la situació futura prevista

Oferta viària prevista

Les actuacions viàries objecte d'estudi es limiten a la construcció d'un petit ramal de sortida des de la sortida de la rotonda en sentit nord i fins al carrer Jaume Balmes, per tal de permetre l'accés a aquest carrer de forma ràpida des de la rotonda. Es tracta d'una actuació molt petita.

Aquest vial disposaria d'un sol carril, per tal d'evitar reduccions de carrils enmig del creuament amb la C-245, perquè el carrer Jaume Balmes només disposa d'un carril. Tot i així, el final d'aquest accés hauria d'estar semaforitzat, com la resta de la cruïlla Jaume Balmes/C-245. Per a la simulació s'ha mantingut inalterat el cicle semafòric de la cruïlla, ja que l'afluència de vehicles provinents de la C-245 aconsella no reduir la seva fase de verd.

Des del punt de vista de la seguretat vial, el nou accés del carrer Jaume Balmes a priori presenta defectes importants de geometria, ja que es tracta d'un gir a l'esquerra just després d'un gir a la dreta per abandonar la rotonda. A aquesta dificultat del gir pròpiament dita cal afegir la difícil orientació dels conductors, que haurien de realitzar moviments poc corrents (com és l'abandó d'un ramal de sortida).

Nou accés per al carrer Jaume Balmes



Demanda prevista d'ús de les vies

L'obertura del petit nou ramal permetria un accés més directe al centre de Sant Boi per als vehicles que, provinents de la C-31c (El Prat de Llobregat, Gran Via de Barcelona...), actualment es dirigeixen al centre a través del carrer d'Osca.

Moviments en direcció al centre de Sant Boi captats pel nou ramal



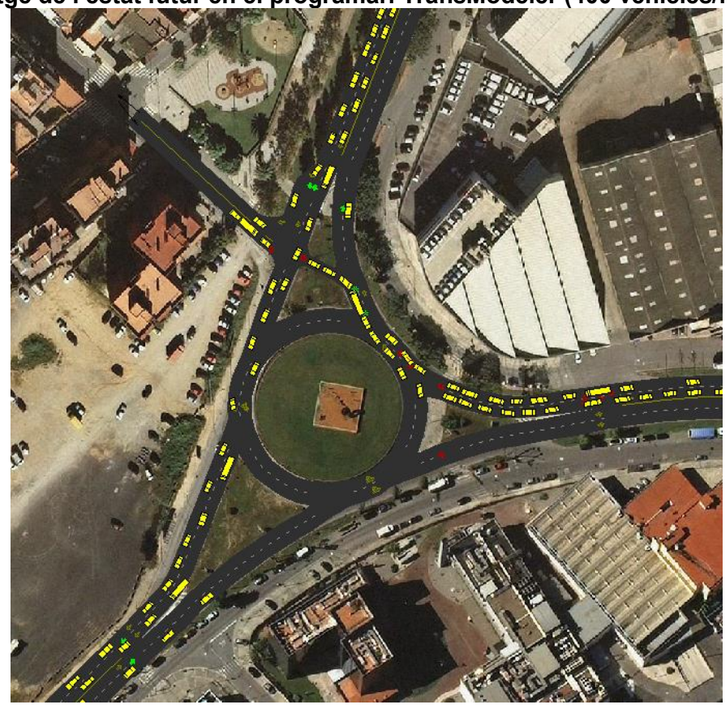
La determinació del volum de vehicles captats pel nou accés es troba en l'entorn de 400 o 500 vehicles per hora en hora punta. El nombre de vehicles no es pot precisar més sense un estudi detallat que inclogui la realització d'enquestes, i que no es troba entre els objectius d'un Pla de Mobilitat Urbana.

L'estudi de l'impacte del nou trànsit per la rotonda s'ha realitzat per a diversos valors de trànsit: 100, 200, 300, 400 i 500 vehicles per hora, per tal d'extreure'n conclusions.

Confrontació oferta/demanda: nivells de servei futurs

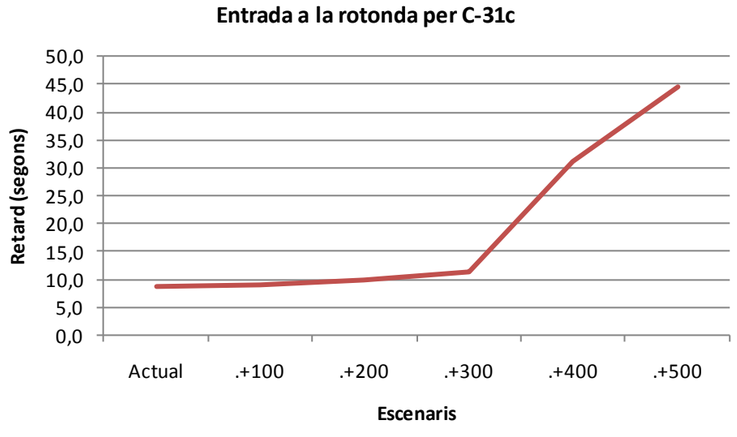
Els resultats de la microsimulació reflecteixen els canvis en l'estat de la circulació per a cadascuna de les hipòtesis de trànsit. En general, quan hi ha pocs vehicles que utilitzen el nou ramal, el trànsit no es veu excessivament alterat i els nivells de servei es mantenen. En canvi, si es simula un volum creixent de vehicles utilitzant el nou accés, aquests formen una cua que arriba fins a l'anell central de la rotonda i que dificulta la totalitat dels moviments (veure imatge inferior).

Imatge de l'estat futur en el programari TransModeler (400 vehicles/hora)



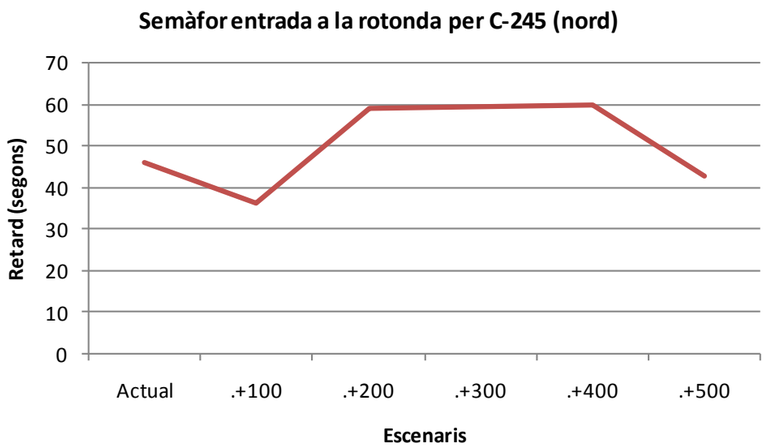
La situació esdevé especialment crítica quan el volum de vehicles que realitzen el moviment depassa els 300 / 400 per hora, moment en què la cua arriba al centre de la rotonda. Per les dades de demanda de que es disposen, el nou vial depassaria aquesta demanda crítica, situant-se prop entre 400 i 500 vehicles per hora.

L'entrada a la rotonda des de la C-31c manté el seu nivell de servei fins a poder-hi afegir uns 300 vehicles realitzant el moviment en direcció el carrer Jaume Balmes. Més enllà de 300 vehicles, els temps d'espera per accedir a la rotonda creixen ràpidament i el nivell de servei es degrada.



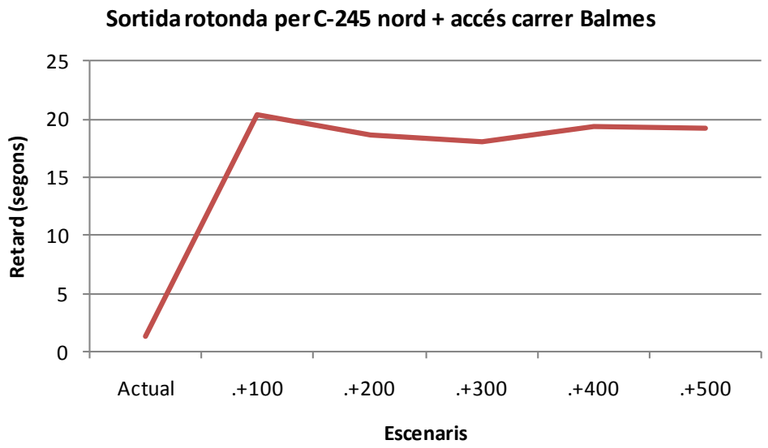
Nivell de servei de l'entrada a la rotonda per la C-31c					
Actual	.+100	.+200	.+300	.+400	.+500
A	A	A	B	C	D

Pel que fa a l'entrada de la rotonda per la C-245, costat nord, no evoluciona negativament (fins i tot millorar) amb la introducció de 100 vehicles realitzant la incorporació al carrer Balmes. Amb tot, més enllà de 200 vehicles per hora els nivells de servei empitjoren sensiblement.



Nivell de servei de l'entrada a la rotonda per l'entrada nord de la C-245					
Actual	.+100	.+200	.+300	.+400	.+500
D	D	E	E	E	D

Finalment, el propi ramal de nova construcció també pateix col·lapse, en aquest cas uniforme d'aproximadament 20 segons fins i tot en el cas de només 100 vehicles per hora. Tanmateix, tot i que no apareguin en el gràfic, les retencions que es provoquen remunten aigües amunt i afecten el tronc de la rotonda.



Nivell de servei de la sortida de la rotonda per la C-245 nord i accés al carrer Balmes					
Actual	**.+100**	**.+200**	**.+300**	**.+400**	**.+500**
A	C	B	B	B	B

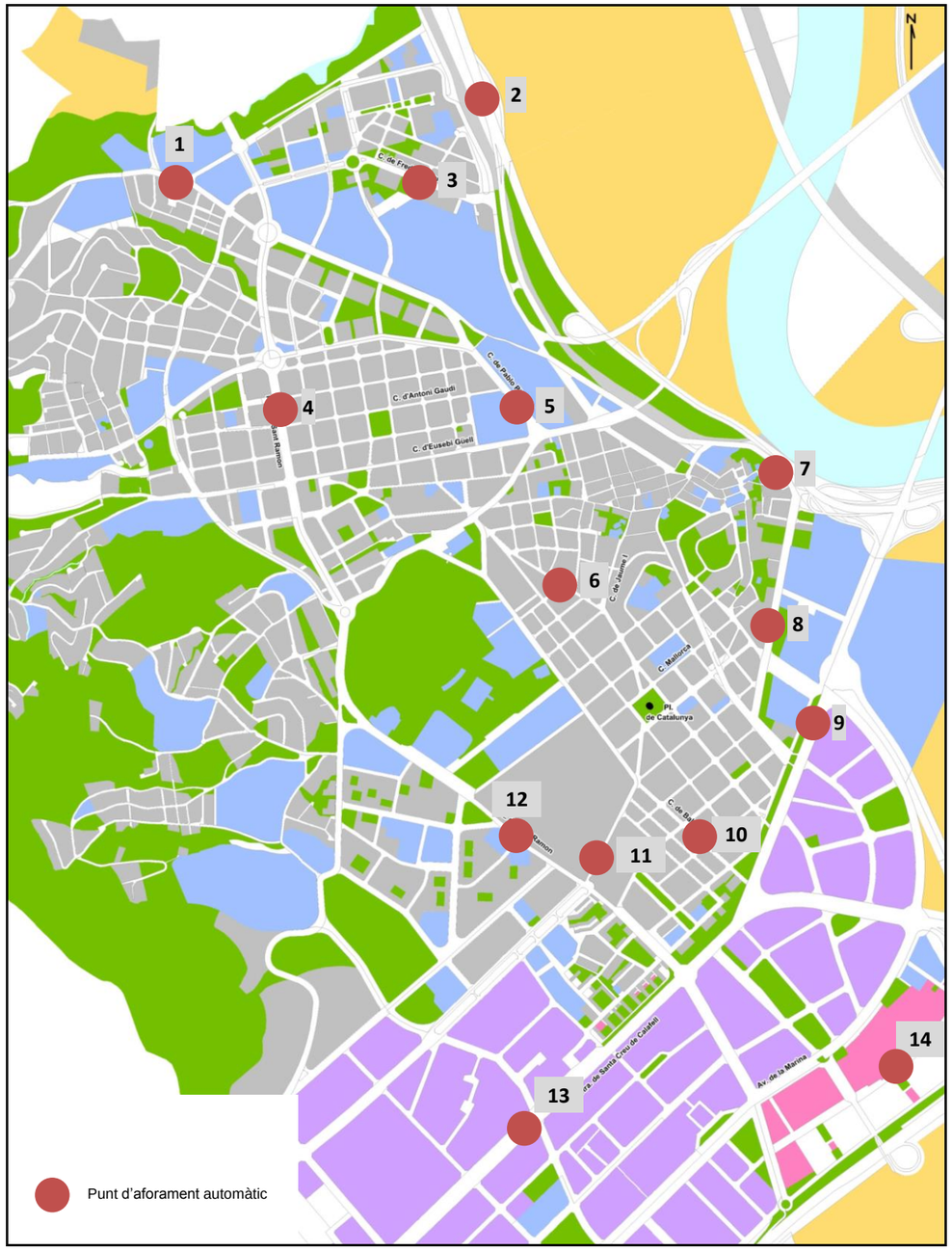
2.2.4 Conclusions

A la vista dels resultats de l'eina de microsimulació dinàmica Transmodeler, però també de regles de seguretat vial, es conclou que la construcció del vial d'accés al carrer Jaume Balmes presentaria problemes importants, en dos nivells:

- Quant a fluïdesa i circulació, la demanda que tindria el nou vial (entorn de 400 o 500 vehicles per hora) no podria ser absorbida per aquest sense canviar la regulació semafòrica de la C-245, que ja és molt ajustada. Les cues que generaria el nou vial remuntarien fins al centre de la rotonda, impedint i dificultant tots els moviments que transiten per la mateixa, arribant gairebé al total col·lapse de la infraestructura.

- Quant a la seguretat vial, la inserció d'una cruïlla just en el ramal de sortida de la rotonda no compleix cap estàndard ni és una figura reconeixible pels conductors, i per tant és preferible evitar aquesta situació.

2.3 Resultats dels aforaments automàtics



Ubicació dels aforaments automàtics realitzats pel Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

Font: elaboració pròpia

PUNT 1: Camí del Llor. Sentit Passeig de les Mimoses

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 1

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

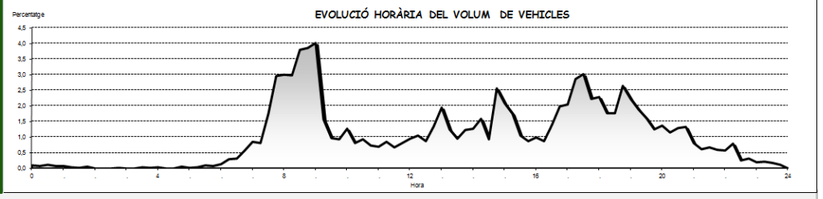
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Camí del Llor
Sentit: Passeig de les Llimoses
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.693	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	53,7
1.405	Matí (8 a 12 h.)	28,0
1.288	Tarda (17 a 20 h.)	25,7
4.834	16 hores (6 a 22 h.)	96,3
686	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	13,7
	Index de variació	37%
	Total Vehicles	5018

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	5	4	6	4	19	0,4
1	4	2	1	3	10	0,2
2	0	0	0	1	1	0,0
3	0	0	2	1	3	0,1
4	2	0	0	3	5	0,1
5	1	2	5	4	12	0,2
6	7	15	16	29	67	1,3
7	43	41	88	149	321	6,4
8	151	150	191	194	686	13,7
9	202	79	49	47	377	7,5
10	64	41	47	37	189	3,8
11	35	43	34	41	153	3,0
12	48	53	44	68	213	4,2
13	98	63	48	62	271	5,4
14	64	80	47	129	320	6,4
15	105	88	53	44	290	5,8
16	50	44	70	100	264	5,3
17	103	144	152	112	511	10,2
18	115	89	89	133	426	8,5
19	112	95	81	63	351	7,0
20	69	58	65	67	259	5,2
21	41	31	34	30	136	2,7
22	29	40	13	16	98	2,0
23	10	11	9	6	36	0,7



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 13, 7%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 1

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

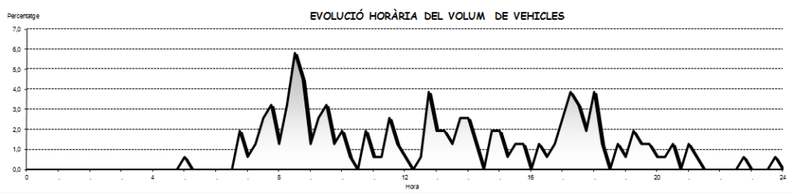
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Camí del Llor
Sentit: Passeig de les Llimoses
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
87	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	56,5
51	Matí (8 a 12 h.)	33,1
36	Tarda (17 a 20 h.)	23,4
151	16 hores (6 a 22 h.)	98,1
23	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	14,9
	Index de variació	26%
	Total Vehicles	154

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	0	0	0,0
5	1	0	0	0	1	0,6
6	0	0	0	3	3	1,9
7	1	2	4	5	12	7,8
8	2	5	9	7	23	14,9
9	2	4	5	2	13	8,4
10	3	1	0	3	7	4,5
11	1	1	4	2	8	5,2
12	1	0	1	6	8	5,2
13	3	3	2	4	12	7,8
14	4	2	0	3	9	5,8
15	3	1	2	2	8	5,2
16	0	2	1	2	5	3,2
17	4	6	5	3	18	11,7
18	6	2	0	2	10	6,5
19	1	3	2	2	8	5,2
20	1	1	2	0	4	2,6
21	2	1	0	0	3	1,9
22	0	0	0	1	1	0,6
23	0	0	0	1	1	0,6



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 13, 7%
- % Pesants 8,15%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 1

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

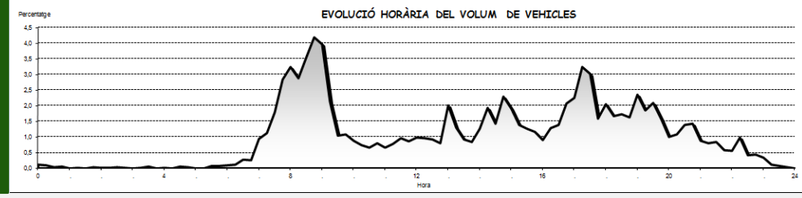
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Camí del Llor
Sentit: Passeig de les Llimoses
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.660	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	53,6
1.414	Matí (8 a 12 h.)	28,5
1.246	Tarda (17 a 20 h.)	25,1
4.776	16 hores (6 a 22 h.)	96,2
688	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	13,9
	Index de variació	36%
	Total Vehicles	4967

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	6	5	2	3	16	0,3
1	0	1	0	2	3	0,1
2	1	1	2	1	5	0,1
3	0	1	3	0	4	0,1
4	1	0	3	2	6	0,1
5	0	0	4	4	8	0,2
6	5	6	14	13	38	0,8
7	47	56	89	141	333	6,7
8	161	143	176	208	688	13,9
9	197	106	52	54	409	8,2
10	44	37	33	40	154	3,1
11	33	39	48	43	163	3,3
12	49	48	46	40	183	3,7
13	100	65	46	42	253	5,1
14	63	96	71	114	344	6,9
15	95	69	63	58	285	5,7
16	45	64	69	103	281	5,7
17	112	161	150	79	502	10,1
18	102	83	86	81	352	7,1
19	117	92	104	79	392	7,9
20	50	54	69	71	244	4,9
21	44	40	42	29	155	3,1
22	28	49	21	22	120	2,4
23	17	6	4	2	29	0,6



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 13, 9%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 1

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

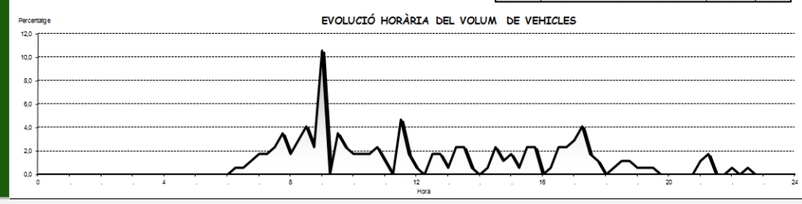
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Camí del Llor
Sentit: Passeig de les Llimoses
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
98	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	57,6
73	Matí (8 a 12 h.)	42,9
25	Tarda (17 a 20 h.)	14,7
168	16 hores (6 a 22 h.)	98,8
28	Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	16,5
	Index de variació	15%
	Total Vehicles	170

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	0	0	0,0
5	0	0	0	0	0	0,0
6	0	1	1	2	4	2,4
7	3	3	4	6	16	9,4
8	3	5	7	4	19	11,2
9	18	0	6	4	28	16,5
10	3	3	3	4	13	7,6
11	2	0	8	3	13	7,6
12	1	0	3	3	7	4,1
13	1	4	4	1	10	5,9
14	0	1	4	2	7	4,1
15	3	1	4	4	12	7,1
16	0	1	4	4	9	5,3
17	5	7	3	2	17	10,0
18	0	1	2	2	5	2,9
19	1	1	1	0	3	1,8
20	0	0	0	0	0	0,0
21	2	3	0	0	5	2,9
22	1	0	1	0	2	1,2
23	0	0	0	0	0	0,0



- Hora Punta: 9:00 a 10:00
- Factor Hora Punta: 16, 5%
- % Pesants 8,15%

Punt 2: BV-2002. Sentit: Entrada

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

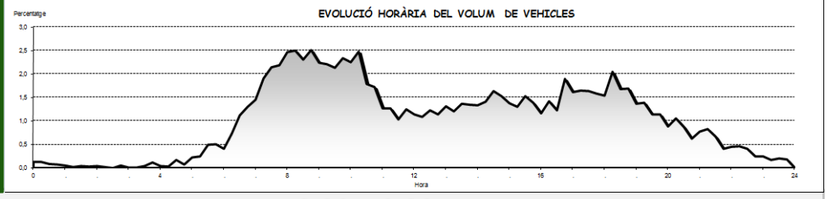
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: BV 2002
Sentit: Entrada
Data: Dijous, 1 de Desembre
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
4.665	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	50,4
2.949	Matí (8 a 12 h.)	31,9
1.716	Tarda (17 a 20 h.)	18,5
8.790	16 hores (6 a 22 h.)	94,9
908	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	9,8
	Index de variació	59%
	Total Vehicles	9259

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	12	12	8	7	39	0,4
1	5	2	4	3	14	0,2
2	4	2	0	5	11	0,1
3	1	1	4	11	17	0,2
4	4	3	16	7	30	0,3
5	21	23	46	47	137	1,5
6	38	68	104	121	331	3,6
7	135	177	199	203	714	7,7
8	229	232	214	233	908	9,8
9	208	205	198	217	828	8,9
10	209	230	166	160	765	8,3
11	118	118	96	116	448	4,8
12	106	101	114	106	427	4,6
13	122	112	127	125	486	5,2
14	124	131	152	142	549	5,9
15	128	121	142	129	520	5,6
16	108	132	114	176	530	5,7
17	150	153	152	147	602	6,5
18	143	190	156	157	646	7,0
19	127	129	106	106	468	5,1
20	82	98	81	58	319	3,4
21	72	77	62	38	249	2,7
22	42	43	38	23	146	1,6
23	23	16	19	17	75	0,8

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 9,8%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

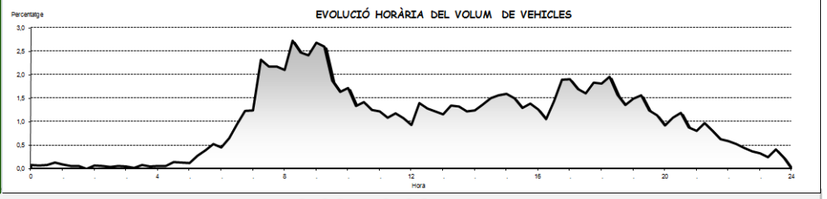
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: BV 2002
Sentit: Entrada
Data: Divendres, 2 de Desembre
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
4.633	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	48,3
2.781	Matí (8 a 12 h.)	29,0
1.852	Tarda (17 a 20 h.)	19,3
9.027	16 hores (6 a 22 h.)	94,0
938	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	9,8
	Index de variació	54%
	Total Vehicles	9600

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	8	7	8	13	36	0,4
1	9	6	6	0	21	0,2
2	7	6	4	6	23	0,2
3	5	2	8	5	20	0,2
4	6	6	14	13	39	0,4
5	12	27	38	51	128	1,3
6	44	63	92	119	318	3,3
7	120	224	210	210	764	8,0
8	203	263	239	233	938	9,8
9	259	251	181	158	849	8,8
10	166	129	137	121	553	5,8
11	118	105	114	104	441	4,6
12	90	135	124	118	467	4,9
13	112	130	128	118	488	5,1
14	120	132	145	151	548	5,7
15	154	145	125	134	558	5,8
16	122	102	139	183	546	5,7
17	184	164	155	177	680	7,1
18	175	189	152	131	647	6,7
19	144	151	120	110	525	5,5
20	89	105	115	85	394	4,1
21	78	94	78	61	311	3,2
22	57	51	43	36	187	1,9
23	32	24	40	23	119	1,2

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 9,8%

Dijous 1 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

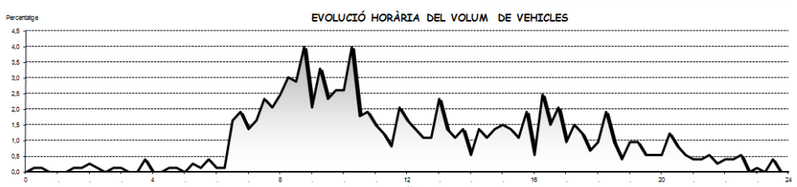
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: BV 2002
Sentit: Entrada
Data: Dijous, 1 de Desembre
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
366	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	50,6
281	Matí (8 a 12 h.)	38,9
85	Tarda (17 a 20 h.)	11,8
689	16 hores (6 a 22 h.)	95,3
90	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	12,4
	Index de variació	37%
	Total Vehicles	723

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	1	1	0	2	0,3
1	0	0	1	1	2	0,3
2	2	1	0	1	4	0,6
3	1	0	0	3	4	0,6
4	0	0	1	1	2	0,3
5	0	2	1	3	6	0,8
6	1	1	12	14	28	3,9
7	10	12	17	15	54	7,5
8	18	22	21	29	90	12,4
9	15	24	17	19	75	10,4
10	19	29	13	14	75	10,4
11	11	9	6	15	41	5,7
12	12	10	8	8	38	5,3
13	17	10	8	10	45	6,2
14	4	10	8	10	32	4,4
15	11	10	8	14	43	5,9
16	4	18	11	15	48	6,6
17	7	11	9	5	32	4,4
18	7	14	7	3	31	4,3
19	7	7	4	4	22	3,0
20	4	9	6	4	23	3,2
21	3	3	4	2	12	1,7
22	3	3	4	0	10	1,4
23	1	0	3	0	4	0,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 12, 4%
- % Pesants 8,15%

Divendres 2 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

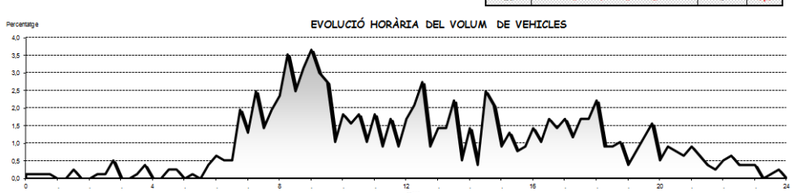
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: BV 2002
Sentit: Entrada
Data: Divendres, 2 de Desembre
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
374	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	49,0
257	Matí (8 a 12 h.)	33,7
117	Tarda (17 a 20 h.)	15,3
718	16 hores (6 a 22 h.)	94,1
88	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	11,5
	Index de variació	40%
	Total Vehicles	763

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	1	1	1	4	0,5
1	0	0	2	0	2	0,3
2	0	1	1	4	6	0,8
3	0	0	1	3	4	0,5
4	0	0	2	2	4	0,5
5	0	1	0	3	4	0,5
6	5	4	4	15	28	3,7
7	10	19	11	15	55	7,2
8	18	27	19	24	88	11,5
9	28	23	21	8	80	10,5
10	14	12	14	8	48	6,3
11	14	7	13	7	41	5,4
12	13	16	21	7	57	7,5
13	11	11	17	4	43	5,6
14	11	3	19	16	49	6,4
15	7	10	6	7	30	3,9
16	11	8	13	11	43	5,6
17	13	9	13	13	48	6,3
18	17	7	7	8	39	5,1
19	3	6	9	12	30	3,9
20	4	7	6	5	22	2,9
21	7	5	3	2	17	2,2
22	4	5	3	3	15	2,0
23	3	0	1	2	6	0,8

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 11,5%
- % Pesants 8,15%

Punt 2: BV-2002. Sentit: Sortida

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

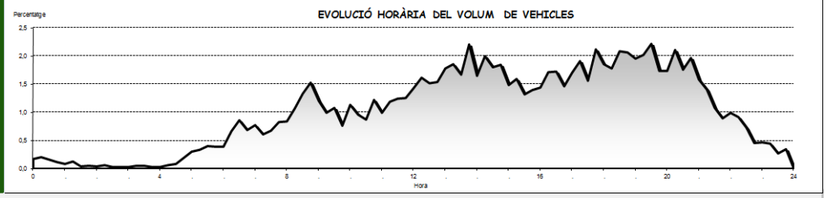
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Punt 2 — Temps: Sol
Sentit: Sortida
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.728	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	40,9
1.621	Matí (8 a 12 h.)	17,8
2.107	Tarda (17 a 20 h.)	23,1
8.407	16 hores (6 a 22 h.)	92,2
726	Hora punta sencera (19:00 a 20:00)	8,0
	Index de variació	65%
	Total Vehicles	9121

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	16	19	15	11	61	0,7
1	8	12	4	5	29	0,3
2	4	6	3	3	16	0,2
3	3	5	5	3	16	0,2
4	3	6	8	18	35	0,4
5	28	31	37	36	132	1,4
6	36	61	79	63	239	2,6
7	71	56	62	76	265	2,9
8	77	98	122	140	437	4,8
9	111	91	99	70	371	4,1
10	104	88	80	112	384	4,2
11	91	109	114	115	429	4,7
12	131	148	139	141	559	6,1
13	163	170	153	202	688	7,5
14	151	183	165	169	668	7,3
15	136	146	121	128	531	5,8
16	132	157	158	134	581	6,4
17	156	175	143	194	668	7,3
18	170	163	191	189	713	7,8
19	179	185	203	159	726	8,0
20	159	193	161	180	693	7,6
21	145	129	99	82	455	5,0
22	91	84	67	42	284	3,1
23	43	41	25	32	141	1,5

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 19:00 a 20:00
- Factor Hora Punta: 8,0%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

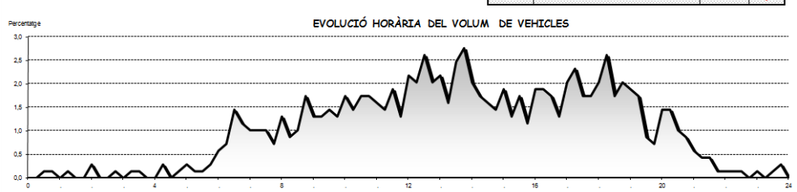
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Punt 2 — Temps: Sol
Sentit: Sortida
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
308	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,8
160	Matí (8 a 12 h.)	23,3
148	Tarda (17 a 20 h.)	21,5
664	16 hores (6 a 22 h.)	96,5
62	Hora punta sencera (13:00 a 14:00)	9,0
	Index de variació	55%
	Total Vehicles	688

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	1	1	2	0,3
1	0	1	0	0	1	0,1
2	2	0	0	1	3	0,4
3	0	1	1	0	2	0,3
4	0	2	0	1	3	0,4
5	2	1	1	2	6	0,9
6	4	5	10	8	27	3,9
7	7	7	7	5	26	3,8
8	9	6	7	12	34	4,9
9	9	9	10	9	37	5,4
10	12	10	12	12	46	6,7
11	11	10	13	9	43	6,3
12	15	14	18	14	61	8,9
13	15	11	17	19	62	9,0
14	14	12	11	10	47	6,8
15	13	9	12	8	42	6,1
16	13	13	12	9	47	6,8
17	14	16	12	12	54	7,8
18	14	18	12	14	58	8,4
19	13	12	6	5	36	5,2
20	10	10	7	6	33	4,8
21	4	3	3	1	11	1,6
22	1	1	1	0	3	0,4
23	1	0	1	2	4	0,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 13:00 a 14:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,0%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

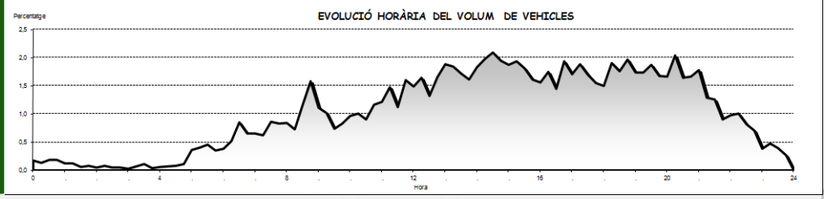
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Punt 2 — Temps: Sol
Sentit: Sortida
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.698	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	38,6
1.681	Matí (8 a 12 h.)	17,6
2.017	Tarda (17 a 20 h.)	21,1
8.750	16 hores (6 a 22 h.)	91,4
754	Hora punta sencera (14:00 a 15:00)	7,9
	Index de variació	68%
	Total Vehicles	9571

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	17	13	18	18	66	0,7
1	12	12	6	8	38	0,4
2	5	8	5	5	23	0,2
3	3	7	11	4	25	0,3
4	6	7	8	11	32	0,3
5	35	39	44	34	152	1,6
6	37	50	82	63	232	2,4
7	63	60	83	80	286	3,0
8	81	70	112	152	415	4,3
9	107	98	71	80	356	3,7
10	93	97	87	112	389	4,1
11	117	142	108	154	521	5,4
12	143	158	127	159	587	6,1
13	181	177	165	155	678	7,1
14	176	190	201	187	754	7,9
15	180	186	174	155	695	7,3
16	150	168	139	186	643	6,7
17	164	181	163	149	657	6,9
18	144	183	169	189	685	7,2
19	167	167	180	161	675	7,1
20	160	196	158	160	674	7,0
21	171	124	121	87	503	5,3
22	94	97	79	68	338	3,5
23	37	46	38	26	147	1,5

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 14:00 a 15:00
- Factor Hora Punta: 7,9%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 2

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

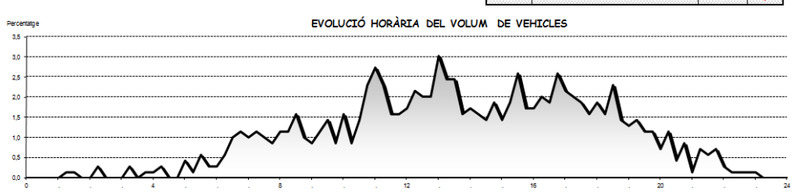
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Punt 2 — Temps: Sol
Sentit: Sortida
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
302	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,7
164	Matí (8 a 12 h.)	23,7
138	Tarda (17 a 20 h.)	20,0
665	16 hores (6 a 22 h.)	96,2
66	Hora punta sencera (13:00 a 14:00)	9,6
	Index de variació	49%
	Total Vehicles	691

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	1	1	0	2	0,3
2	0	2	0	0	2	0,3
3	0	2	0	1	3	0,4
4	1	2	0	0	3	0,4
5	3	1	4	2	10	1,4
6	2	4	7	8	21	3,0
7	7	8	7	6	28	4,1
8	8	8	11	7	34	4,9
9	6	8	10	6	30	4,3
10	11	6	10	16	43	6,2
11	19	16	11	11	57	8,2
12	12	15	14	14	55	8,0
13	21	17	17	11	66	9,6
14	12	11	10	13	46	6,7
15	10	13	18	12	53	7,7
16	12	14	13	18	57	8,2
17	15	14	13	11	53	7,7
18	13	11	16	10	50	7,2
19	9	10	8	8	35	5,1
20	5	8	3	6	22	3,2
21	1	5	4	5	15	2,2
22	2	1	1	1	5	0,7
23	1	0	0	0	1	0,1

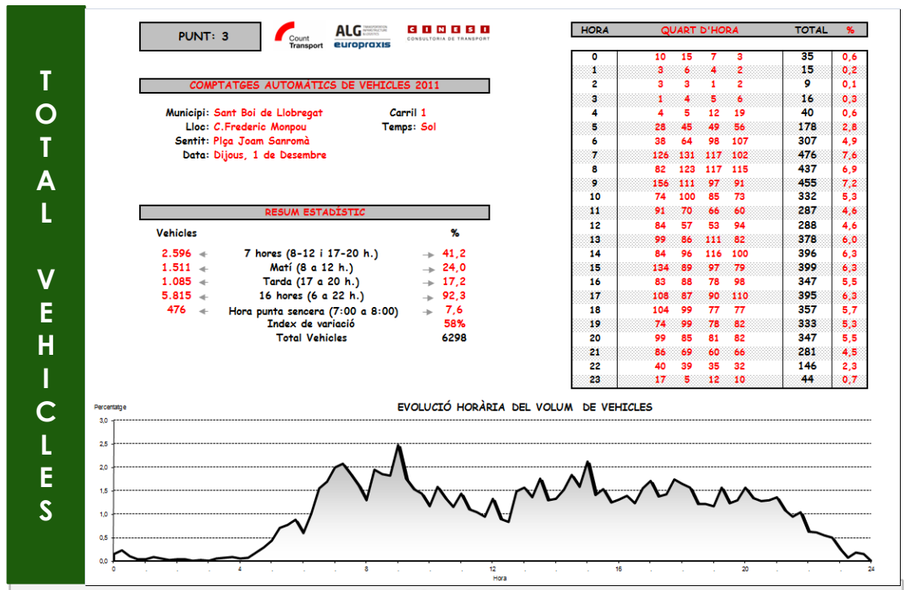
EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 13:00 a 14:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,6%

Punt 3: C. Frederic Monpou. Sentit: Pl. Joan Sanromà

Dijous 1 de desembre



PUNT: 3

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: C.Frederic Monpou
Sentit: Plça Joam Sanromà
Data: Dijous, 1 de Desembre

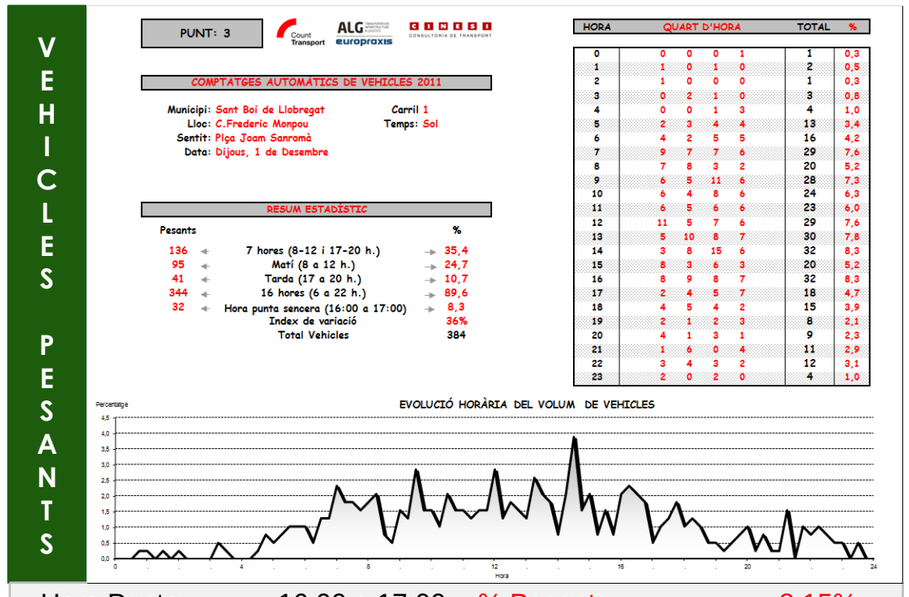
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.596	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	41,2
1.511	Matí (8 a 12 h.)	24,0
1.085	Tarda (17 a 20 h.)	17,2
5.815	16 hores (6 a 22 h.)	92,3
476	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	7,6
	Index de variació	58%
	Total Vehicles	6298

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	10	15	7	3	35	0,6
1	3	6	4	2	15	0,2
2	3	3	1	2	9	0,1
3	1	4	5	6	16	0,3
4	4	5	12	19	40	0,6
5	28	45	49	56	178	2,8
6	38	64	98	107	307	4,9
7	126	131	117	102	476	7,6
8	82	123	117	115	437	6,9
9	156	111	97	91	455	7,2
10	74	100	85	73	332	5,3
11	91	70	66	60	287	4,6
12	84	57	53	94	288	4,6
13	99	86	111	82	378	6,0
14	84	96	116	100	396	6,3
15	134	89	97	79	399	6,3
16	83	88	78	98	347	5,5
17	108	87	90	110	395	6,3
18	104	99	77	77	357	5,7
19	74	99	78	82	333	5,3
20	99	85	81	82	347	5,5
21	86	69	60	66	281	4,5
22	40	39	35	32	146	2,3
23	17	5	12	10	44	0,7

- Hora Punta: 7:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 7,6%



PUNT: 3

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: C.Frederic Monpou
Sentit: Plça Joam Sanromà
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

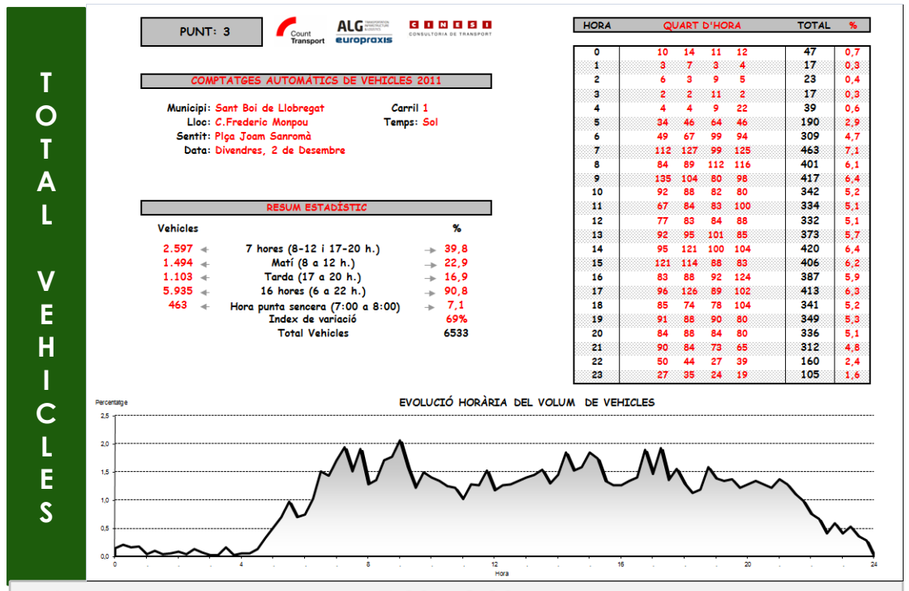
RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
136	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	35,4
95	Matí (8 a 12 h.)	24,7
41	Tarda (17 a 20 h.)	10,7
344	16 hores (6 a 22 h.)	89,6
32	Hora punta sencera (16:00 a 17:00)	8,3
	Index de variació	36%
	Total Vehicles	384

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	1	1	0,3
1	1	0	1	0	2	0,5
2	1	0	0	0	1	0,3
3	0	2	1	0	3	0,8
4	0	0	1	3	4	1,0
5	2	3	4	4	13	3,4
6	4	2	5	5	16	4,2
7	9	7	7	6	29	7,6
8	7	8	3	2	20	5,2
9	6	5	11	6	28	7,3
10	6	4	8	6	24	6,3
11	6	5	6	6	23	6,0
12	11	5	7	6	29	7,6
13	5	10	8	7	30	7,8
14	3	8	15	6	32	8,3
15	8	3	6	3	20	5,2
16	8	9	8	7	32	8,3
17	2	4	5	7	18	4,7
18	4	5	4	2	15	3,9
19	2	1	2	3	8	2,1
20	4	1	3	1	9	2,3
21	1	6	0	4	11	2,9
22	3	4	3	2	12	3,1
23	2	0	2	0	4	1,0

- Hora Punta: 16:00 a 17:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 8,3%

Divendres 2 de desembre



PUNT: 3

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: C.Frederic Monpou
Sentit: Plça Joam Sanromà
Data: Divendres, 2 de Desembre

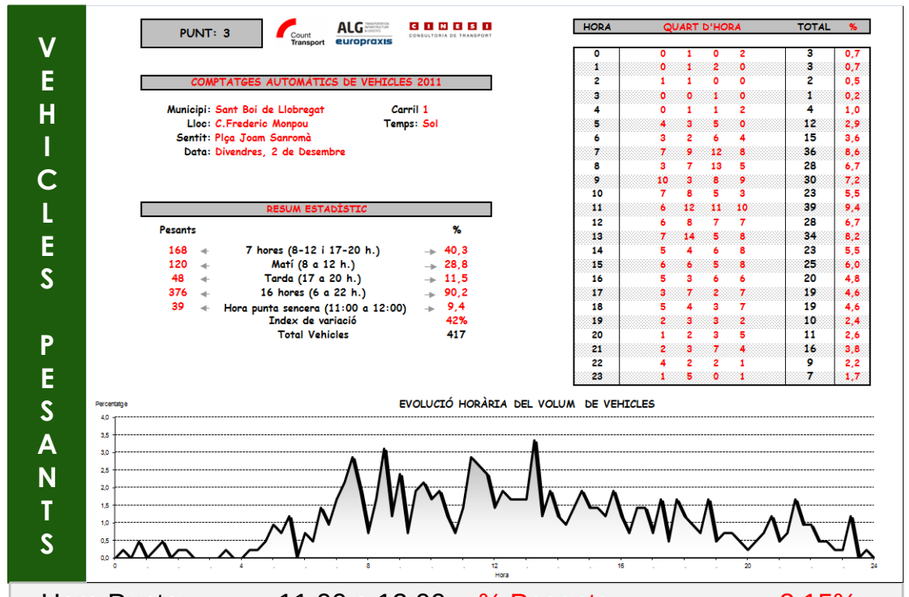
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.597	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	39,8
1.494	Matí (8 a 12 h.)	22,9
1.103	Tarda (17 a 20 h.)	16,9
5.935	16 hores (6 a 22 h.)	90,8
463	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	7,1
	Index de variació	69%
	Total Vehicles	6533

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	10	14	11	12	47	0,7
1	3	7	3	4	17	0,3
2	6	3	9	5	23	0,4
3	2	2	11	2	17	0,3
4	4	4	9	22	39	0,6
5	34	46	64	46	190	2,9
6	49	67	99	94	309	4,7
7	112	127	99	125	463	7,1
8	84	89	112	116	401	6,1
9	135	104	80	98	417	6,4
10	92	88	82	80	342	5,2
11	67	84	83	100	334	5,1
12	77	83	84	88	332	5,1
13	92	95	101	85	373	5,7
14	95	121	100	104	420	6,4
15	121	114	88	83	406	6,2
16	83	88	92	124	387	5,9
17	96	126	89	102	413	6,3
18	85	74	78	104	341	5,2
19	91	88	90	80	349	5,3
20	84	88	84	80	336	5,1
21	90	84	73	65	312	4,8
22	50	44	27	39	160	2,4
23	27	35	24	19	105	1,6

- Hora Punta: 7:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 7,1%



PUNT: 3

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: C.Frederic Monpou
Sentit: Plça Joam Sanromà
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

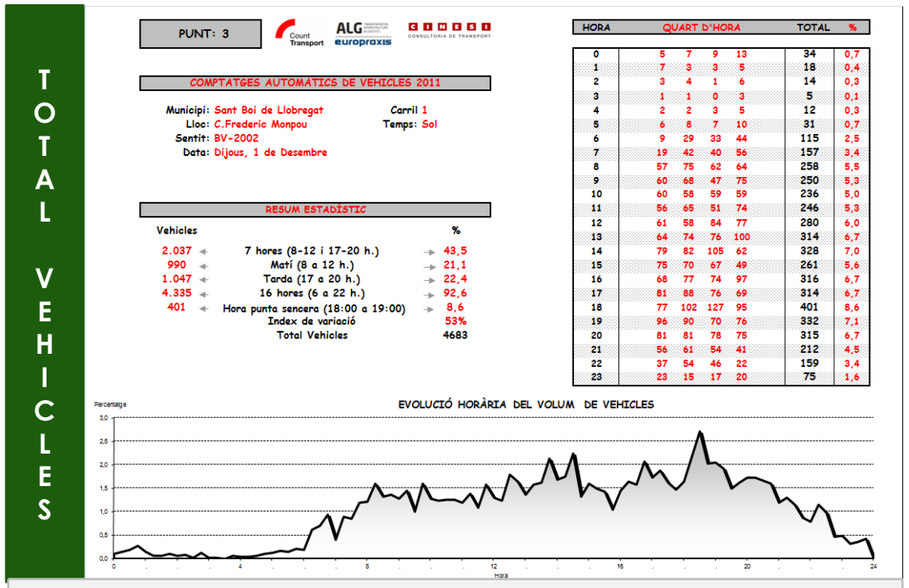
Pesants		%
168	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	40,3
120	Matí (8 a 12 h.)	28,8
48	Tarda (17 a 20 h.)	11,5
376	16 hores (6 a 22 h.)	90,2
39	Hora punta sencera (11:00 a 12:00)	9,4
	Index de variació	42%
	Total Vehicles	417

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	1	0	2	3	0,7
1	0	1	2	0	3	0,7
2	1	1	0	0	2	0,5
3	0	0	1	0	1	0,2
4	0	1	1	2	4	1,0
5	4	3	5	0	12	2,9
6	3	2	6	4	15	3,6
7	7	9	12	8	36	8,6
8	3	7	13	5	28	6,7
9	10	3	8	9	30	7,2
10	7	8	5	3	23	5,5
11	6	12	11	10	39	9,4
12	6	8	7	7	28	6,7
13	7	14	5	8	34	8,2
14	5	4	6	8	23	5,5
15	6	6	5	8	25	6,0
16	5	3	6	6	20	4,8
17	3	7	2	7	19	4,6
18	5	4	3	7	19	4,6
19	2	3	3	2	10	2,4
20	1	2	3	5	11	2,6
21	2	3	7	4	16	3,8
22	4	2	2	1	9	2,2
23	1	5	0	1	7	1,7

- Hora Punta: 11:00 a 12:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,4%

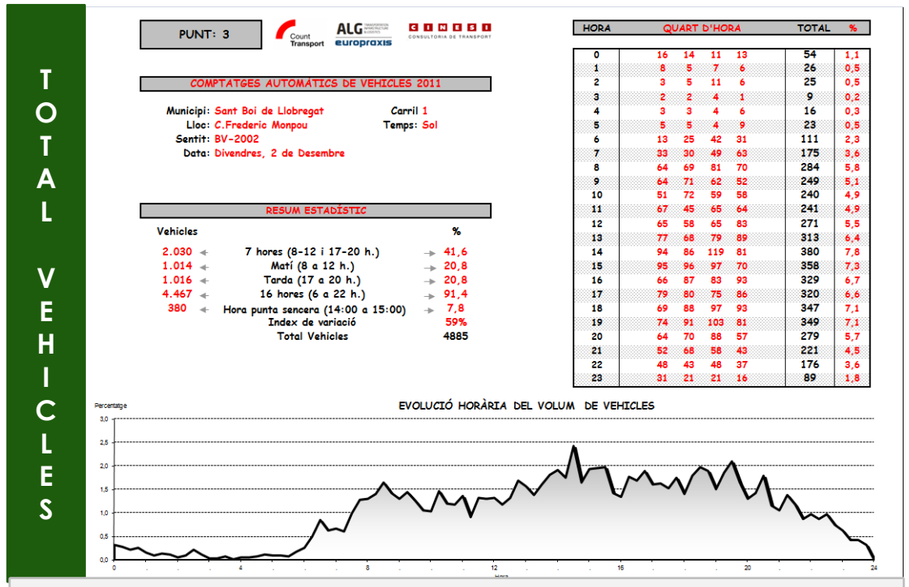
Punt 3: C. Frederic Monpou. Sentit: BV-2002

Dijous 1 de desembre



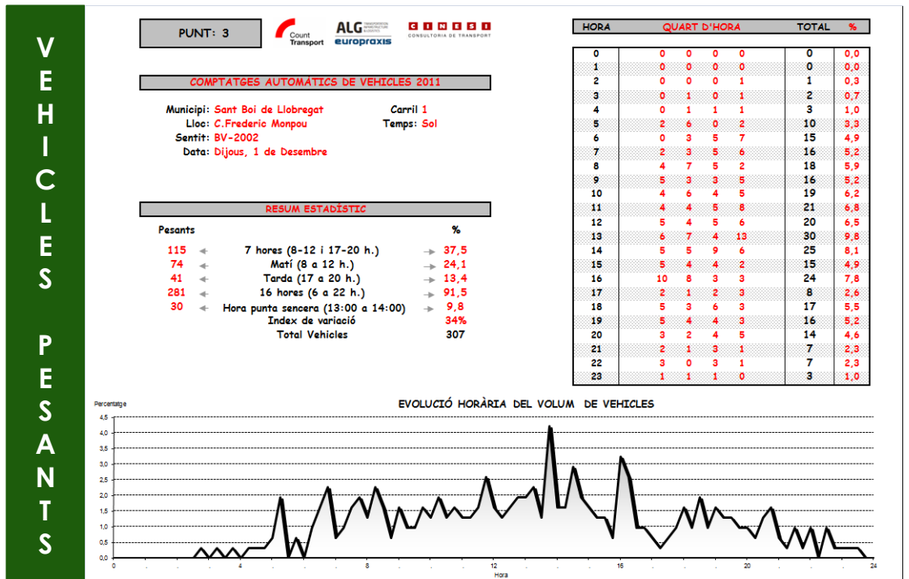
- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 8,6%

Divendres 2 de desembre



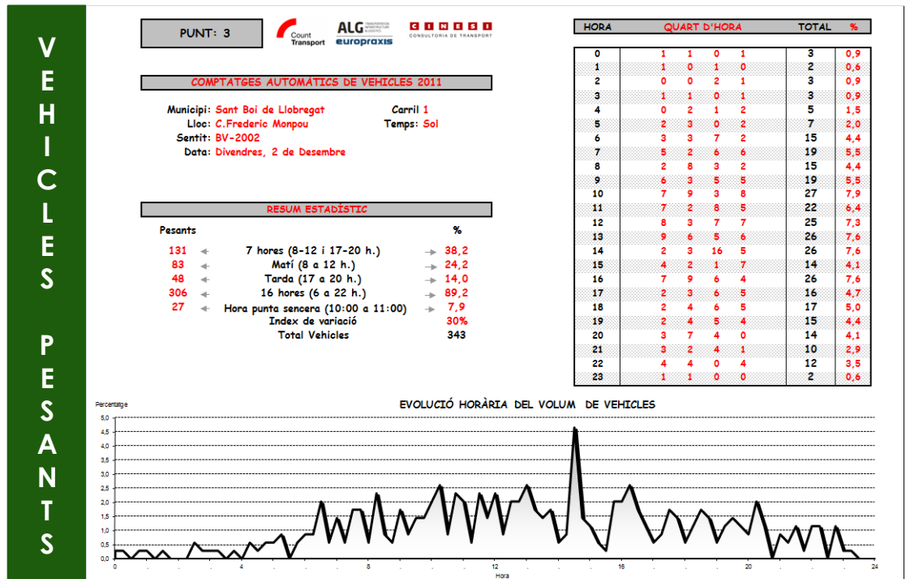
- Hora Punta: 14:00 a 15:00
- Factor Hora Punta: 7,8%

Dijous 1 de desembre



- Hora Punta: 13:00 a 14:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,8%

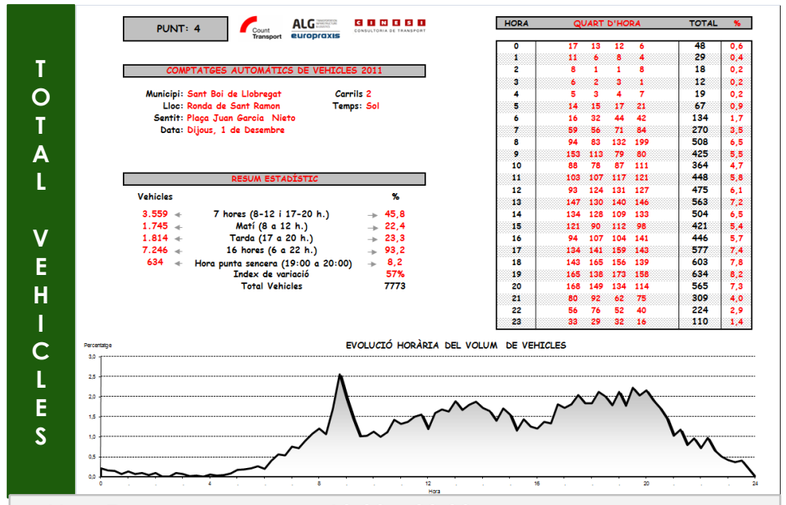
Divendres 2 de desembre



- Hora Punta: 10:00 a 11:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 7,9%

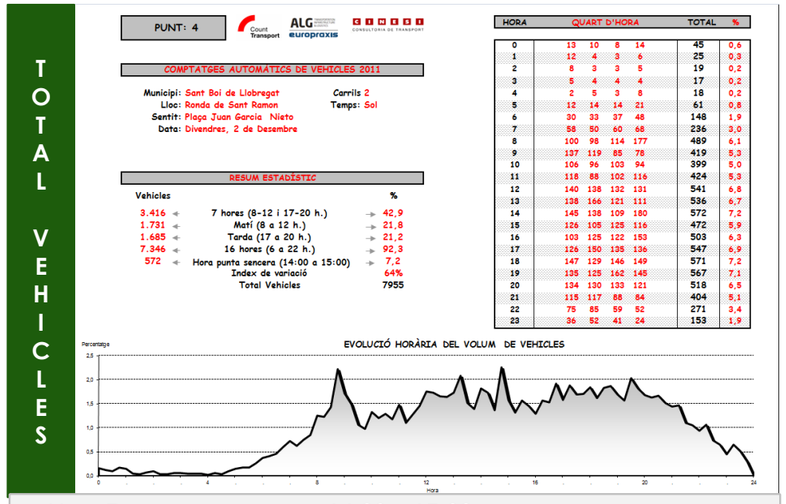
Punt 4: Rda deSant Ramón.Sentit: Pl. Joan Garcia Nieto

Dijous 1 de desembre



- Hora Punta: 19:00 a 20:00
- Factor Hora Punta: 8,2%

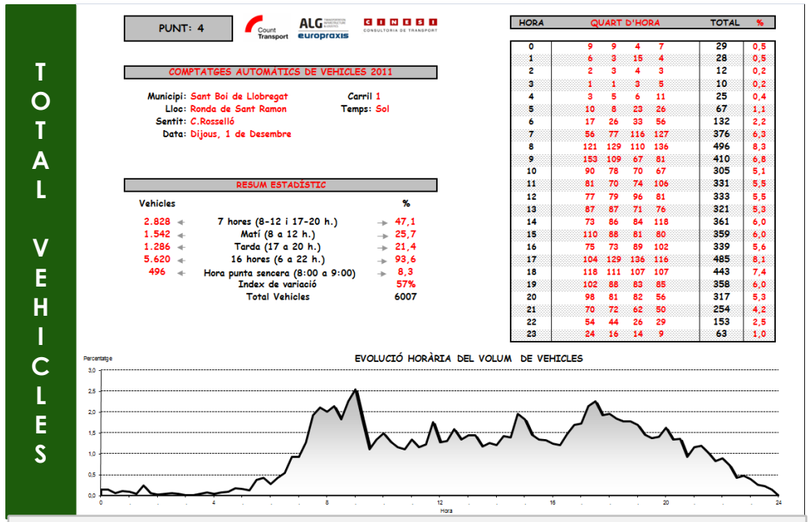
Divendres 2 de desembre



- Hora Punta: 14:00 a 15:00
- Factor Hora Punta: 7,2%

Punt 4: Ronda de Sant Ramon. Sentit Carrer Rosselló

Dijous 1 de desembre



TOTAL VEHICLES

PUNT: 4

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Ronda de Sant Ramon
Sentit: C.Rosselló
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.828	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	47,1
1.542	Matí (8 a 12 h.)	25,7
1.286	Tarda (17 a 20 h.)	21,4
5.620	16 hores (6 a 22 h.)	93,6
496	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	8,3
	Index de variació	57%
	Total Vehicles	6007

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	9	9	4	7	29	0,5
1	6	3	15	4	28	0,5
2	2	3	4	3	12	0,2
3	1	1	3	5	10	0,2
4	3	5	6	11	25	0,4
5	10	8	23	26	67	1,1
6	17	26	33	56	132	2,2
7	56	77	116	127	376	6,3
8	121	129	110	136	496	8,3
9	153	109	67	81	410	6,8
10	90	78	70	67	305	5,1
11	81	70	74	106	331	5,5
12	77	79	96	81	333	5,5
13	87	87	71	76	321	5,3
14	73	86	84	118	361	6,0
15	110	88	81	80	359	6,0
16	75	73	89	102	339	5,6
17	104	129	136	116	485	8,1
18	118	111	107	107	443	7,4
19	102	88	83	85	358	6,0
20	98	81	82	56	317	5,3
21	70	72	62	50	254	4,2
22	54	44	26	29	153	2,5
23	24	16	14	9	63	1,0

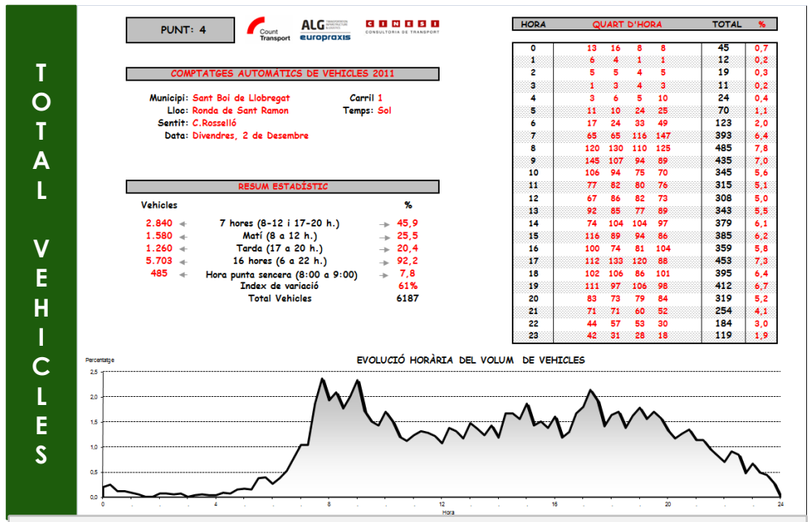
EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

Percentatge

Hora

- Hora Punta: 8:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 8,3%

Divendres 2 de desembre



TOTAL VEHICLES

PUNT: 4

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Ronda de Sant Ramon
Sentit: C.Rosselló
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.840	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,9
1.580	Matí (8 a 12 h.)	25,5
1.260	Tarda (17 a 20 h.)	20,4
5.703	16 hores (6 a 22 h.)	92,2
485	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	7,8
	Index de variació	61%
	Total Vehicles	6187

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	13	16	8	8	45	0,7
1	6	4	1	1	12	0,2
2	5	5	4	5	19	0,3
3	1	3	4	3	11	0,2
4	3	6	5	10	24	0,4
5	11	10	24	25	70	1,1
6	17	24	33	49	123	2,0
7	65	65	116	147	393	6,4
8	120	130	110	125	485	7,8
9	145	107	94	89	435	7,0
10	106	94	75	70	345	5,6
11	77	82	80	76	315	5,1
12	67	86	82	73	308	5,0
13	92	85	77	89	343	5,5
14	74	104	104	97	379	6,1
15	116	89	94	86	385	6,2
16	100	74	81	104	359	5,8
17	112	133	120	88	453	7,3
18	102	106	86	101	395	6,4
19	111	97	106	98	412	6,7
20	83	73	79	84	319	5,2
21	71	71	60	52	254	4,1
22	44	57	53	30	184	3,0
23	42	31	28	18	119	1,9

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

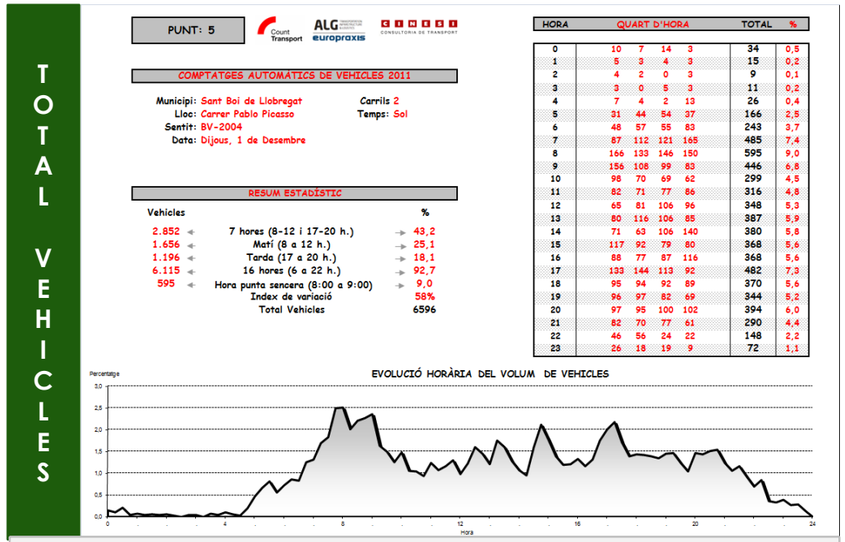
Percentatge

Hora

- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 7,8%

Punt 5: C. Pablo Picasso. Sentit: BV-2002.

Dijous 1 de desembre



TOTAL VEHICLES

PUNT: 5

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Pablo Picasso
Sentit: BV-2004
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.852	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,2
1.656	Matí (8 a 12 h.)	25,1
1.196	Tarda (17 a 20 h.)	18,1
6.115	16 hores (6 a 22 h.)	92,7
595	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	9,0
	Index de variació	58%
	Total Vehicles	6596

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	10	7	14	3	34	0,5
1	5	3	4	3	15	0,2
2	4	2	0	3	9	0,1
3	3	0	5	3	11	0,2
4	7	4	2	13	26	0,4
5	31	44	54	37	166	2,5
6	48	57	55	83	243	3,7
7	87	112	121	165	485	7,4
8	166	133	146	150	595	9,0
9	156	108	99	83	446	6,8
10	98	70	69	62	299	4,5
11	82	71	77	86	316	4,8
12	65	81	106	96	348	5,3
13	80	116	106	85	387	5,9
14	71	63	106	140	380	5,8
15	117	92	79	80	368	5,6
16	88	77	87	116	368	5,6
17	133	144	113	92	482	7,3
18	95	94	92	89	370	5,6
19	96	97	82	69	344	5,2
20	97	95	100	102	394	6,0
21	82	70	77	61	290	4,4
22	46	56	24	22	148	2,2
23	26	18	19	9	72	1,1

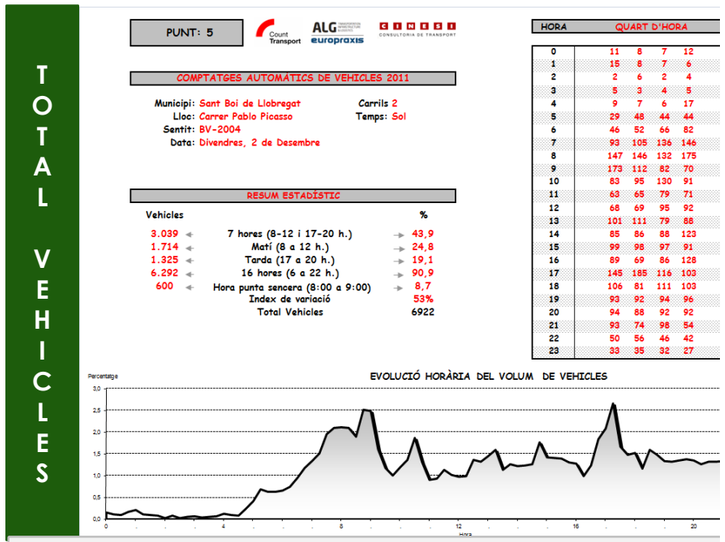
EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

Percentatge

Hora

- Hora Punta: 8:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 9,0%

Divendres 2 de desembre



TOTAL VEHICLES

PUNT: 5

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Pablo Picasso
Sentit: BV-2004
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.039	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,9
1.714	Matí (8 a 12 h.)	24,8
1.325	Tarda (17 a 20 h.)	19,1
6.292	16 hores (6 a 22 h.)	90,9
600	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	8,7
	Index de variació	53%
	Total Vehicles	6922

HORA	QUART D'HORA			
0	11	8	7	12
1	15	8	7	6
2	2	6	2	4
3	5	3	4	5
4	9	7	6	17
5	29	48	44	44
6	46	52	66	82
7	93	105	136	146
8	147	146	132	175
9	173	112	82	70
10	83	95	130	91
11	63	65	79	71
12	68	69	95	92
13	101	111	79	88
14	85	86	88	123
15	99	98	97	91
16	89	69	86	128
17	145	185	116	103
18	106	81	111	103
19	93	92	94	96
20	94	88	92	92
21	93	74	98	54
22	50	56	46	42
23	33	35	32	27

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

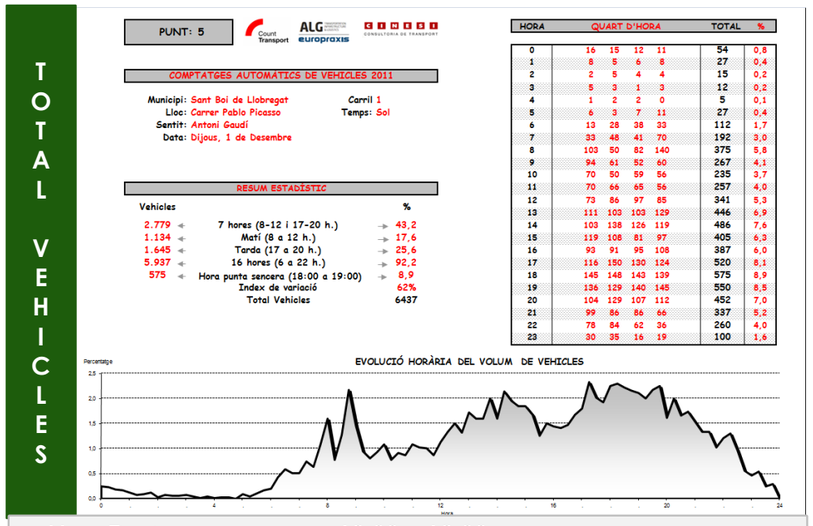
Percentatge

Hora

- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 8,7%

Punt 5: C. Pablo Picasso. Sentit: Antoni Gaudí

Dijous 1 de desembre



PUNT: 5

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Pablo Picasso
Sentit: Antoni Gaudí
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

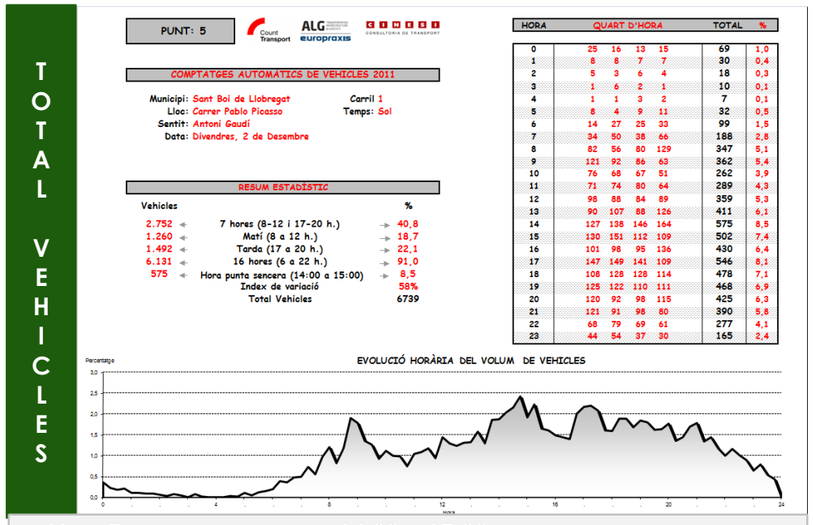
Vehicles		%
2.779	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,2
1.134	Matí (8 a 12 h.)	17,6
1.645	Tarda (17 a 20 h.)	25,6
5.937	16 hores (6 a 22 h.)	92,2
575	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	8,9
	Index de variació	62%
	Total Vehicles	6437

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	16	15	12	11	54	0,8
1	8	5	6	8	27	0,4
2	2	5	4	4	15	0,2
3	5	3	1	3	12	0,2
4	1	2	2	0	5	0,1
5	6	3	7	11	27	0,4
6	13	28	38	33	112	1,7
7	33	48	41	70	192	3,0
8	103	50	82	140	375	5,8
9	94	61	52	60	267	4,1
10	70	50	59	56	235	3,7
11	70	66	65	56	257	4,0
12	73	86	97	85	341	5,3
13	111	103	103	129	446	6,9
14	103	138	126	119	486	7,5
15	119	108	81	97	405	6,3
16	93	91	95	108	387	6,0
17	116	150	130	124	520	8,1
18	145	148	143	139	575	8,9
19	136	129	140	145	550	8,5
20	104	129	107	112	452	7,0
21	99	86	86	66	337	5,2
22	78	84	62	36	260	4,0
23	30	35	16	19	100	1,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

- Hora Punta: 18:00 a 18:00
- Factor Hora Punta: 8,9%

Divendres 2 de desembre



PUNT: 5

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Pablo Picasso
Sentit: Antoni Gaudí
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.752	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	40,8
1.260	Matí (8 a 12 h.)	18,7
1.492	Tarda (17 a 20 h.)	22,1
6.131	16 hores (6 a 22 h.)	91,0
575	Hora punta sencera (14:00 a 15:00)	8,5
	Index de variació	58%
	Total Vehicles	6739

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	25	16	13	15	69	1,0
1	8	8	7	7	30	0,4
2	5	3	6	4	18	0,3
3	1	6	2	1	10	0,1
4	1	1	3	2	7	0,1
5	8	4	9	11	32	0,5
6	14	27	25	33	99	1,5
7	34	50	38	66	188	2,8
8	82	56	80	129	347	5,1
9	121	92	86	63	362	5,4
10	76	68	67	51	262	3,9
11	71	74	80	64	289	4,3
12	98	88	84	89	359	5,3
13	90	107	88	126	411	6,1
14	127	138	146	164	575	8,5
15	130	151	112	109	502	7,4
16	101	98	95	136	430	6,4
17	147	149	141	109	546	8,1
18	108	128	128	114	478	7,1
19	125	122	110	111	468	6,9
20	120	92	98	115	425	6,3
21	121	91	98	80	390	5,8
22	68	79	69	61	277	4,1
23	44	54	37	30	165	2,4

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

- Hora Punta: 14:00 a 15:00
- Factor Hora Punta: 8,5%

Punt 6: C. Lluís Pascual. Sentit: C. Montclar

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 6

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

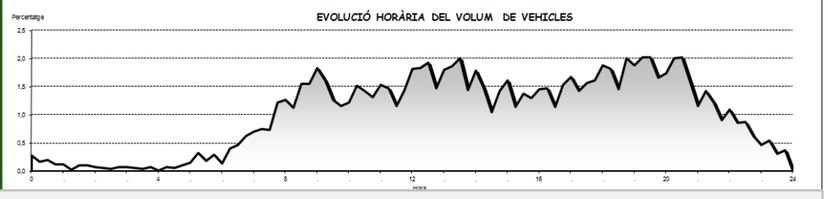
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Lluís Pascual
Sentit: Carrer Montclar
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.776	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,6
1.434	Matí (8 a 12 h.)	22,5
1.342	Tarda (17 a 20 h.)	21,1
5.845	16 hores (6 a 22 h.)	91,9
484	Hora punta sencera (19:00 a 20:00)	7,6
	Index de variació	71%
	Total Vehicles	6362

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	18	11	13	8	50	0,8
1	8	2	7	7	24	0,4
2	5	4	3	5	17	0,3
3	5	4	3	5	17	0,3
4	1	5	4	7	17	0,3
5	10	21	12	19	62	1,0
6	9	26	30	40	105	1,7
7	45	48	47	78	218	3,4
8	81	72	99	99	351	5,5
9	117	103	81	74	375	5,9
10	78	97	91	84	350	5,5
11	98	94	74	92	358	5,6
12	116	117	123	94	450	7,1
13	115	119	128	92	454	7,1
14	114	94	67	91	366	5,8
15	103	73	88	83	347	5,5
16	93	94	73	98	358	5,6
17	107	91	100	103	401	6,3
18	120	116	93	128	457	7,2
19	120	129	129	106	484	7,6
20	111	128	129	102	470	7,4
21	74	91	78	58	301	4,7
22	70	55	56	40	221	3,5
23	30	35	20	24	109	1,7



- Hora Punta: 19:00 a 20:00
- Factor Hora Punta: 7,6%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 6

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

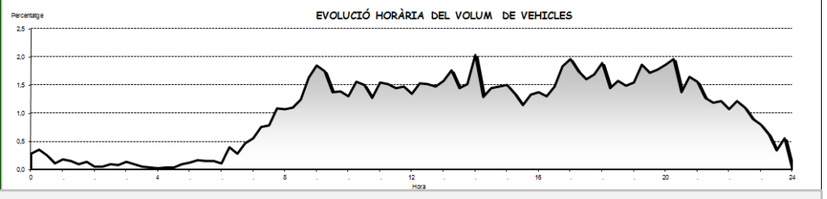
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Lluís Pascual
Sentit: Carrer Montclar
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.027	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,6
1.609	Matí (8 a 12 h.)	23,2
1.418	Tarda (17 a 20 h.)	20,4
6.259	16 hores (6 a 22 h.)	90,2
489	Hora punta sencera (17:00 a 18:00)	7,0
	Index de variació	69%
	Total Vehicles	6937

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	20	25	18	8	71	1,0
1	13	11	7	10	41	0,6
2	4	4	7	6	21	0,3
3	10	7	4	3	24	0,3
4	2	3	3	7	15	0,2
5	9	12	11	11	43	0,6
6	8	28	20	33	89	1,3
7	39	53	55	76	223	3,2
8	75	77	87	114	353	5,1
9	129	122	96	97	444	6,4
10	91	109	105	89	394	5,7
11	108	106	101	103	418	6,0
12	94	107	106	103	410	5,9
13	110	123	101	106	440	6,3
14	142	90	101	103	436	6,3
15	105	94	80	93	372	5,4
16	96	91	103	128	418	6,0
17	137	122	112	118	489	7,0
18	132	101	110	104	447	6,4
19	108	130	120	124	482	6,9
20	130	137	96	115	478	6,9
21	109	89	83	85	366	5,3
22	75	85	77	63	300	4,3
23	56	44	24	39	163	2,3



- Hora Punta: 17:00 a 18:00
- Factor Hora Punta: 7,0%

Dijous 1 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 6

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

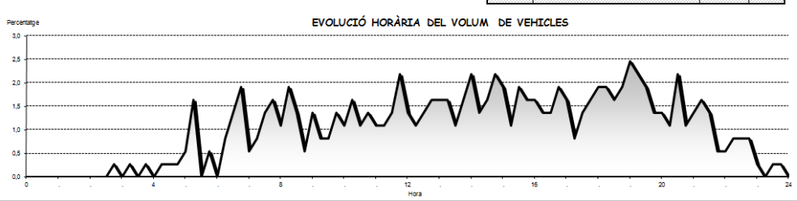
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Lluís Pascual
Sentit: Carrer Montclar
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
150	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	41,0
74	Matí (8 a 12 h.)	20,2
76	Tarda (17 a 20 h.)	20,8
336	16 hores (6 a 22 h.)	91,8
29	Hora punta sencera (19:00 a 20:00)	7,9
	Index de variació	58%
	Total Vehicles	366

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	1	1	0,3
3	0	1	0	1	2	0,5
4	0	1	1	1	3	0,8
5	2	6	0	2	10	2,7
6	0	3	5	7	15	4,1
7	2	3	5	6	16	4,4
8	4	7	5	2	18	4,9
9	5	3	3	5	16	4,4
10	4	6	4	5	19	5,2
11	4	4	5	8	21	5,7
12	5	4	5	6	20	5,5
13	6	6	4	6	22	6,0
14	8	5	6	8	27	7,4
15	7	4	7	6	24	6,6
16	6	5	5	7	23	6,3
17	6	3	5	6	20	5,5
18	7	7	6	7	27	7,4
19	9	8	7	5	29	7,9
20	5	4	8	4	21	5,7
21	5	6	5	2	18	4,9
22	2	3	3	3	11	3,0
23	1	0	1	1	3	0,8



- Hora Punta: 19:00 a 20:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 7,9%

Divendres 2 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 6

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

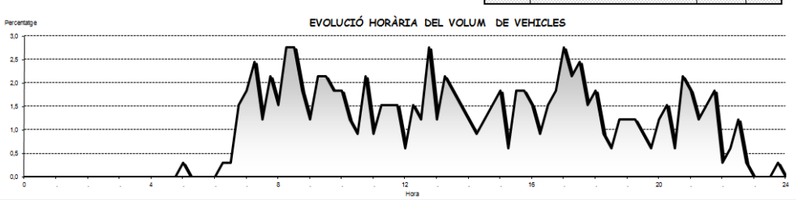
Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Lluís Pascual
Sentit: Carrer Montclar
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
148	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,4
91	Matí (8 a 12 h.)	27,9
57	Tarda (17 a 20 h.)	17,5
316	16 hores (6 a 22 h.)	96,9
29	Hora punta sencera (17:00 a 18:00)	8,9
	Index de variació	55%
	Total Vehicles	326

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	0	0	0,0
5	1	0	0	0	1	0,3
6	0	1	1	5	7	2,1
7	6	8	4	7	25	7,7
8	5	9	9	6	29	8,9
9	4	7	7	6	24	7,4
10	6	4	3	7	20	6,1
11	3	5	5	5	18	5,5
12	2	5	4	9	20	6,1
13	4	7	6	5	22	6,7
14	4	3	4	5	16	4,9
15	6	2	6	6	20	6,1
16	5	3	5	6	19	5,8
17	9	7	8	5	29	8,9
18	6	3	2	4	15	4,6
19	4	4	3	2	13	4,0
20	4	5	2	7	18	5,5
21	6	4	5	6	21	6,4
22	1	2	4	1	8	2,5
23	0	0	0	1	1	0,3



- Hora Punta: 17:00 a 18:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 8,9%

Punt 7: Av. Marià Girona. Sentit: C. Hospital

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer Hospital
Data: Dijous, 1 de Desembre

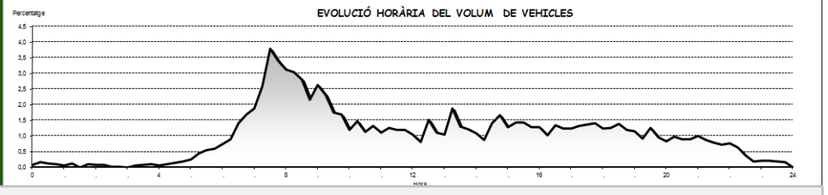
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.064	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,5
1.375	Matí (8 a 12 h.)	29,6
689	Tarda (17 a 20 h.)	14,8
4.343	16 hores (6 a 22 h.)	93,5
545	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	11,7
	Index de variació	38%
	Total Vehicles	4643

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	4	8	6	5	23	0,5
1	3	6	0	5	14	0,3
2	4	4	1	1	10	0,2
3	0	3	4	5	12	0,3
4	3	5	7	9	24	0,5
5	12	21	26	28	87	1,9
6	35	42	66	79	222	4,8
7	88	121	177	159	545	11,7
8	146	142	131	101	520	11,2
9	123	108	82	79	392	8,4
10	56	69	53	62	240	5,2
11	52	59	56	56	223	4,8
12	49	38	71	52	210	4,5
13	49	88	61	57	255	5,5
14	51	41	66	78	236	5,1
15	60	67	67	60	254	5,5
16	60	48	63	58	229	4,9
17	58	62	64	66	250	5,4
18	58	59	65	56	238	5,1
19	54	43	59	45	201	4,3
20	39	46	42	42	169	3,6
21	47	41	37	34	159	3,4
22	36	30	18	9	93	2,0
23	10	10	9	8	37	0,8

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 7:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 11,7%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer Hospital
Data: Divendres, 2 de Desembre

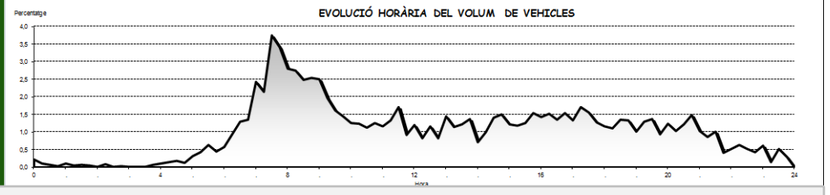
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.319	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,6
1.496	Matí (8 a 12 h.)	28,2
823	Tarda (17 a 20 h.)	15,5
4.930	16 hores (6 a 22 h.)	92,8
623	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	11,7
	Index de variació	39%
	Total Vehicles	5313

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	12	6	4	2	24	0,5
1	6	3	4	3	16	0,3
2	1	5	1	2	9	0,2
3	1	1	1	4	7	0,1
4	6	8	10	7	31	0,6
5	17	23	34	24	98	1,8
6	31	50	69	72	222	4,2
7	129	114	199	181	623	11,7
8	149	146	132	135	562	10,6
9	133	105	86	77	401	7,5
10	67	66	60	67	260	4,9
11	62	71	91	49	273	5,1
12	64	44	62	44	214	4,0
13	77	61	65	73	276	5,2
14	38	53	75	80	246	4,6
15	65	63	67	82	277	5,2
16	76	81	72	82	311	5,9
17	71	91	83	68	313	5,9
18	62	59	72	71	264	5,0
19	54	69	73	50	246	4,6
20	66	55	65	79	265	5,0
21	55	46	54	22	177	3,3
22	28	34	28	23	113	2,1
23	33	8	28	16	85	1,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 7:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 11,7%

Dijous 1 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer Hospital
Data: Dijous, 1 de Desembre

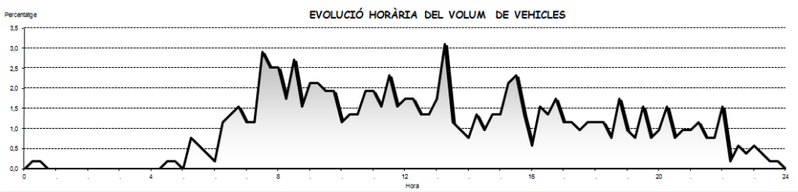
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
223	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,3
154	Matí (8 a 12 h.)	29,9
69	Tarda (17 a 20 h.)	13,4
481	16 hores (6 a 22 h.)	93,4
44	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	8,5
	Index de variació	47%
	Total Vehicles	515

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	1	1	0	2	0,4
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	1	1	2	0,4
5	0	4	3	2	9	1,7
6	1	6	7	8	22	4,3
7	6	6	15	13	40	7,8
8	13	9	14	8	44	8,5
9	11	11	10	10	42	8,2
10	6	7	7	10	30	5,8
11	10	8	12	8	38	7,4
12	9	9	7	7	32	6,2
13	9	16	6	5	36	7,0
14	4	7	5	7	23	4,5
15	7	11	12	7	37	7,2
16	3	8	7	9	27	5,2
17	6	6	5	6	23	4,5
18	6	6	4	9	25	4,9
19	5	4	8	4	21	4,1
20	5	8	4	5	22	4,3
21	5	6	4	4	19	3,7
22	8	1	3	2	14	2,7
23	3	2	1	1	7	1,4

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 8:00 a 9:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 8,5%

Divendres 2 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer Hospital
Data: Divendres, 2 de Desembre

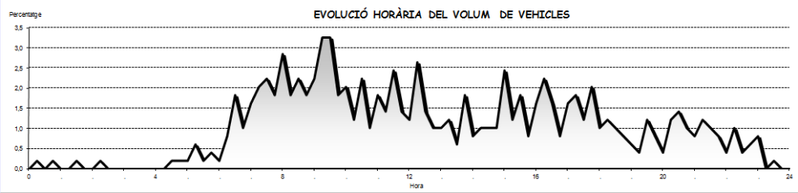
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
230	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,8
162	Matí (8 a 12 h.)	33,0
68	Tarda (17 a 20 h.)	13,8
461	16 hores (6 a 22 h.)	93,9
52	Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	10,6
	Index de variació	45%
	Total Vehicles	491

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	1	0	1	2	0,4
1	0	0	1	0	1	0,2
2	0	1	0	0	1	0,2
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	1	1	2	0,4
5	1	3	1	2	7	1,4
6	1	4	9	5	19	3,9
7	8	10	11	9	38	7,7
8	14	9	11	9	43	8,8
9	11	16	16	9	52	10,6
10	10	6	11	5	32	6,5
11	9	7	12	7	35	7,1
12	6	13	7	5	31	6,3
13	5	6	3	9	23	4,7
14	4	5	5	5	19	3,9
15	12	6	9	4	31	6,3
16	8	11	8	4	31	6,3
17	8	9	6	10	33	6,7
18	5	6	5	4	20	4,1
19	3	2	6	4	15	3,1
20	2	6	7	5	20	4,1
21	4	6	5	4	19	3,9
22	2	5	2	3	12	2,4
23	4	0	1	0	5	1,0

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 9:00 a 10:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 10,6%

Punt 7: Av. Marià Girona. Sentit: C. J.Torras i Bages

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer J.Torras i Bages
Data: Dijous, 1 de Desembre

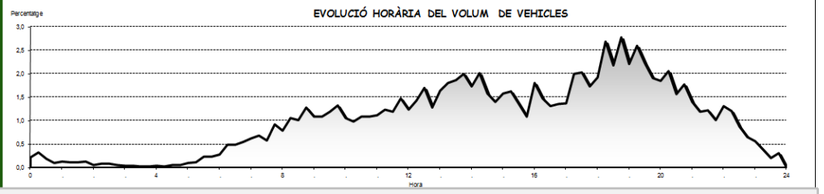
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.931	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,7
1.213	Matí (8 a 12 h.)	18,1
1.718	Tarda (17 a 20 h.)	25,6
6.150	16 hores (6 a 22 h.)	91,8
641	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	9,6
	Index de variació	52%
	Total Vehicles	6702

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	15	22	13	7	57	0,9
1	9	8	8	9	34	0,5
2	4	6	6	4	20	0,3
3	3	3	2	2	10	0,1
4	3	2	4	4	13	0,2
5	7	8	16	16	47	0,7
6	19	33	33	37	122	1,8
7	42	46	39	62	189	2,8
8	53	71	68	86	278	4,1
9	73	73	80	89	315	4,7
10	71	66	73	73	283	4,2
11	75	83	80	99	337	5,0
12	83	96	114	86	379	5,7
13	110	121	125	134	490	7,3
14	116	135	106	94	451	6,7
15	106	109	91	73	379	5,7
16	121	99	88	91	399	6,0
17	92	134	136	116	478	7,1
18	129	180	146	186	641	9,6
19	148	174	149	128	599	8,9
20	124	138	105	119	486	7,3
21	94	80	82	68	324	4,8
22	88	81	59	44	272	4,1
23	38	26	14	21	99	1,5

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 9,6%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer J.Torras i Bages
Data: Divendres, 2 de Desembre

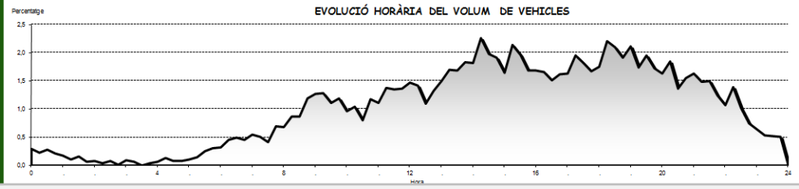
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.008	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	40,3
1.320	Matí (8 a 12 h.)	17,7
1.688	Tarda (17 a 20 h.)	22,6
6.750	16 hores (6 a 22 h.)	90,4
596	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	8,0
	Index de variació	62%
	Total Vehicles	7464

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	22	17	21	16	76	1,0
1	13	8	12	5	38	0,5
2	6	3	6	1	16	0,2
3	7	5	0	3	15	0,2
4	5	10	6	6	27	0,4
5	8	11	19	23	61	0,8
6	24	34	37	34	129	1,7
7	41	38	31	52	162	2,2
8	51	65	65	89	270	3,6
9	95	96	83	89	363	4,9
10	72	78	60	88	298	4,0
11	83	103	101	102	389	5,2
12	110	106	82	99	397	5,3
13	112	127	126	137	502	6,7
14	136	169	148	143	596	8,0
15	123	160	147	126	556	7,4
16	126	124	113	121	484	6,5
17	122	146	136	125	529	7,1
18	131	165	157	143	596	8,0
19	158	130	146	129	563	7,5
20	122	138	102	116	478	6,4
21	122	111	112	93	438	5,9
22	80	104	76	56	316	4,2
23	48	40	39	38	165	2,2

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 8,0%

Dijous 1 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer J.Torras i Bages
Data: Dijous, 1 de Desembre

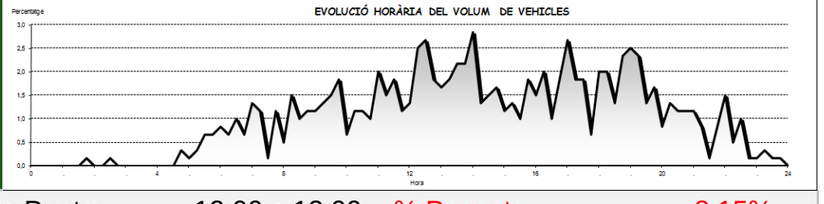
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
258	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,4
123	Matí (8 a 12 h.)	20,7
135	Tarda (17 a 20 h.)	22,7
556	16 hores (6 a 22 h.)	93,4
50	Hora punta sencera (12:00 a 13:00)	8,4
	Index de variació	51%
	Total Vehicles	595

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	0	0	1	1	0,2
2	0	0	1	0	1	0,2
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	2	2	0,3
5	1	2	4	4	11	1,8
6	5	4	6	4	19	3,2
7	8	7	1	7	23	3,9
8	3	9	6	7	25	4,2
9	7	8	9	11	35	5,9
10	4	7	7	6	24	4,0
11	12	9	11	7	39	6,6
12	8	15	16	11	50	8,4
13	10	11	13	13	47	7,9
14	17	8	9	10	44	7,4
15	7	8	6	11	32	5,4
16	9	12	6	11	38	6,4
17	16	11	11	4	42	7,1
18	12	12	8	14	46	7,7
19	15	14	8	10	47	7,9
20	5	8	7	7	27	4,5
21	7	5	1	5	18	3,0
22	9	3	6	1	19	3,2
23	1	2	1	1	5	0,8

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 12:00 a 13:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 8,4%

Divendres 2 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 7

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Avinguda Marià Girona
Sentit: Carrer J.Torras i Bages
Data: Divendres, 2 de Desembre

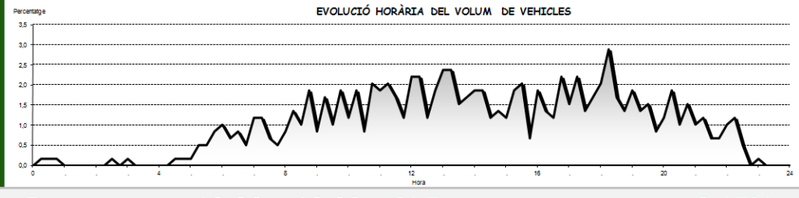
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
257	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,8
137	Matí (8 a 12 h.)	23,3
120	Tarda (17 a 20 h.)	20,4
551	16 hores (6 a 22 h.)	93,9
47	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	8,0
	Index de variació	51%
	Total Vehicles	587

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	1	1	1	3	0,5
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	1	0	1	0,2
3	1	0	0	0	1	0,2
4	0	0	1	1	2	0,3
5	1	3	3	5	12	2,0
6	6	4	5	3	18	3,1
7	7	7	4	3	21	3,6
8	5	8	6	11	30	5,1
9	5	10	6	11	32	5,5
10	7	11	5	12	35	6,0
11	11	12	10	7	40	6,8
12	13	13	7	11	44	7,5
13	14	14	9	10	47	8,0
14	11	11	7	8	37	6,3
15	7	11	12	4	34	5,8
16	11	8	7	13	39	6,6
17	9	13	8	10	40	6,8
18	12	17	10	8	47	8,0
19	11	8	9	5	33	5,6
20	7	11	6	9	33	5,6
21	6	7	4	4	21	3,6
22	6	7	3	0	16	2,7
23	1	0	0	0	1	0,2

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 8,0%

Punt 8: C. Bonaventura Calopa. Sentit: Pl. de Can Terralló

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 8

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

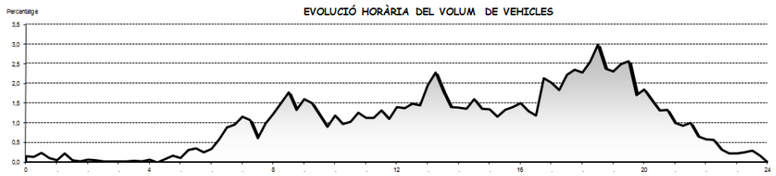
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Carrer Bonaventura Calopa — Temps: Sol
Sentit: Plaça de Can Terelló
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.342	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	48,0
1.410	Matí (8 a 12 h.)	20,2
1.932	Tarda (17 a 20 h.)	27,7
6.591	16 hores (6 a 22 h.)	94,6
711	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	10,2
	Index de variació	50%
	Total Vehicles	6968

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	11	10	17	8	46	0,7
1	4	16	4	2	26	0,4
2	5	4	2	2	13	0,2
3	2	2	3	2	9	0,1
4	5	0	6	12	23	0,3
5	8	22	25	18	73	1,0
6	24	41	62	67	194	2,8
7	81	75	43	69	268	3,8
8	86	105	124	93	408	5,9
9	112	105	84	63	364	5,2
10	83	68	72	88	311	4,5
11	79	79	92	77	327	4,7
12	98	96	104	101	399	5,7
13	137	159	126	98	520	7,5
14	97	95	112	95	399	5,7
15	94	81	93	98	366	5,3
16	105	91	83	149	428	6,1
17	141	128	155	164	588	8,4
18	159	178	208	166	711	10,2
19	161	174	179	119	633	9,1
20	129	110	92	93	424	6,1
21	70	65	70	46	251	3,6
22	41	40	23	16	120	1,7
23	16	18	21	12	67	1,0

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 10,2%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 8

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

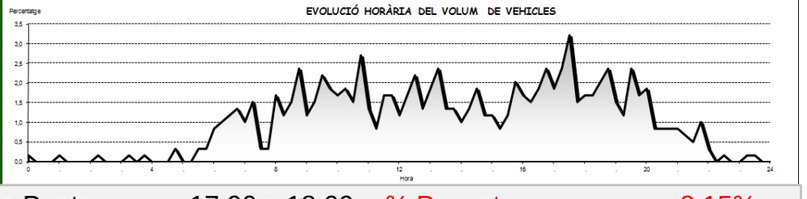
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Carrer Bonaventura Calopa — Temps: Sol
Sentit: Plaça de Can Terelló
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
298	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	50,6
159	Matí (8 a 12 h.)	27,0
139	Tarda (17 a 20 h.)	23,6
573	16 hores (6 a 22 h.)	97,3
53	Hora punta sencera (17:00 a 18:00)	9,0
	Index de variació	47%
	Total Vehicles	589

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	0	0	0	1	0,2
1	1	0	0	0	1	0,2
2	0	1	0	0	1	0,2
3	0	1	0	1	2	0,3
4	0	0	0	2	2	0,3
5	0	0	2	2	4	0,7
6	5	6	7	8	26	4,4
7	6	9	2	2	19	3,2
8	10	7	9	14	40	6,8
9	7	9	13	11	40	6,8
10	10	11	9	16	46	7,8
11	8	5	10	10	33	5,6
12	7	10	13	8	38	6,5
13	11	14	8	8	41	7,0
14	6	8	11	7	32	5,4
15	7	5	7	12	31	5,3
16	10	9	11	14	44	7,5
17	11	14	19	9	53	9,0
18	10	10	12	14	46	7,8
19	9	7	14	10	40	6,8
20	11	5	5	5	26	4,4
21	5	4	3	6	18	3,1
22	2	0	1	0	3	0,5
23	0	1	1	0	2	0,3

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 17:00 a 18:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,0%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 8

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

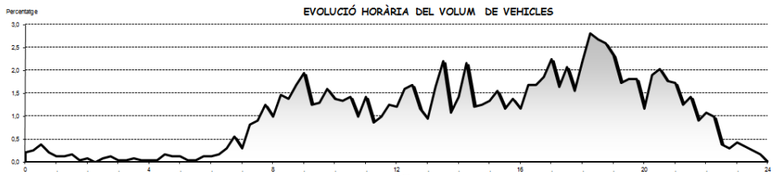
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Carrer Bonaventura Calopa — Temps: Sol
Sentit: Carrer Mossen Pere Tarrés
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.083	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	47,0
493	Matí (8 a 12 h.)	21,4
590	Tarda (17 a 20 h.)	25,6
2.149	16 hores (6 a 22 h.)	93,2
238	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	10,3
	Index de variació	52%
	Total Vehicles	2306

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	5	6	9	5	25	1,1
1	3	3	4	1	11	0,5
2	2	0	2	3	7	0,3
3	1	1	2	1	5	0,2
4	1	1	4	3	9	0,4
5	3	1	1	3	8	0,3
6	3	4	7	13	27	1,2
7	7	19	21	29	76	3,3
8	23	34	32	39	128	5,6
9	45	29	30	37	141	6,1
10	32	31	33	23	119	5,2
11	33	20	23	29	105	4,6
12	28	37	39	27	131	5,7
13	22	38	51	25	136	5,9
14	33	50	28	29	140	6,1
15	31	36	27	32	126	5,5
16	27	39	39	43	148	6,4
17	52	38	48	36	174	7,5
18	51	65	62	60	238	10,3
19	54	40	42	42	178	7,7
20	27	44	47	41	159	6,9
21	40	29	33	21	123	5,3
22	25	23	9	7	64	2,8
23	10	8	6	4	28	1,2

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 10,3%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 8

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

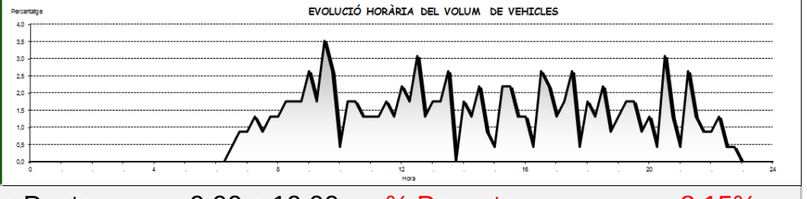
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Carrer Bonaventura Calopa — Temps: Sol
Sentit: Carrer Mossen Pere Tarrés
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
105	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,3
64	Matí (8 a 12 h.)	28,2
41	Tarda (17 a 20 h.)	18,1
220	16 hores (6 a 22 h.)	96,9
24	Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	10,6
	Index de variació	43%
	Total Vehicles	227

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	0	0	0,0
5	0	0	0	0	0	0,0
6	0	0	1	2	3	1,3
7	2	3	2	3	10	4,4
8	3	4	4	4	15	6,6
9	6	4	8	6	24	10,6
10	1	4	4	3	12	5,3
11	3	3	4	3	13	5,7
12	5	4	7	3	19	8,4
13	4	4	6	0	14	6,2
14	4	3	5	2	14	6,2
15	1	5	5	3	14	6,2
16	3	1	6	5	15	6,6
17	3	4	6	1	14	6,2
18	4	3	5	2	14	6,2
19	3	4	4	2	13	5,7
20	3	1	7	3	14	6,2
21	1	6	3	2	12	5,3
22	2	3	1	1	7	3,1
23	0	0	0	0	0	0,0

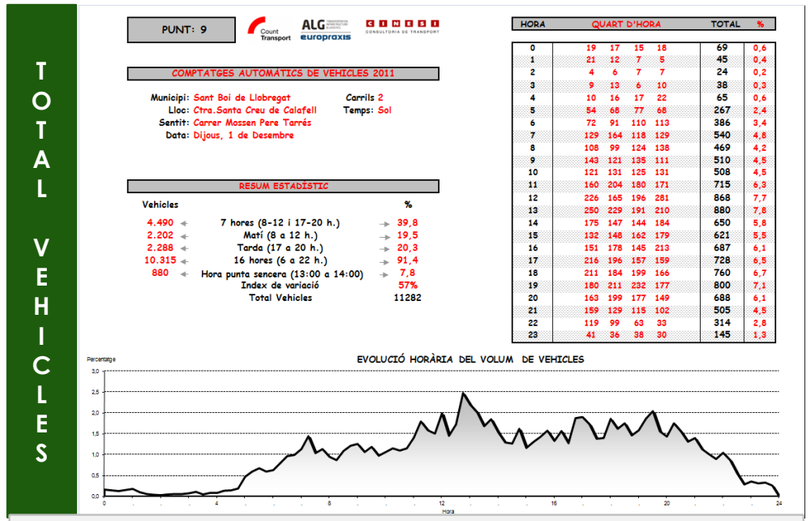
EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 9:00 a 10:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 10,6%

Punt 9: Ctra Sta. Creu de Calafell. Sentit: C. Mossen Pere Tarrés

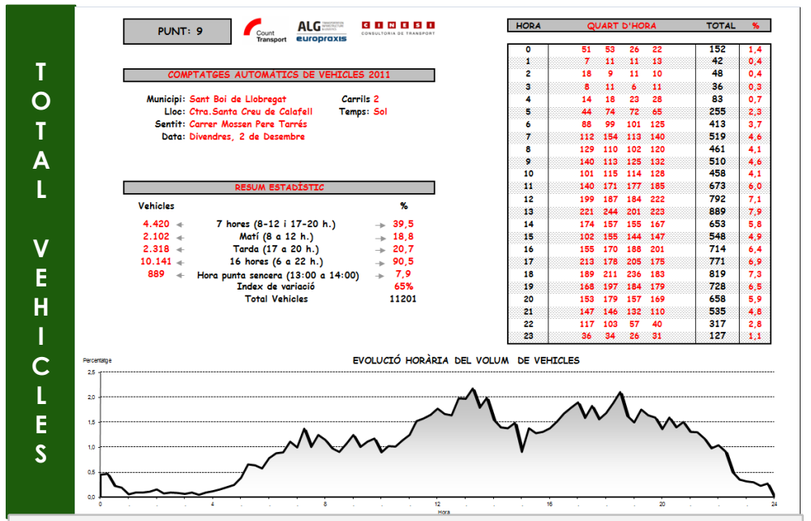
Dijous 1 de desembre



HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	19	17	15	18	69	0,6
1	21	12	7	5	45	0,4
2	4	6	7	7	24	0,2
3	9	13	6	10	38	0,3
4	10	16	17	22	65	0,6
5	54	68	77	68	267	2,4
6	72	91	110	113	386	3,4
7	129	164	118	129	540	4,8
8	108	99	124	138	469	4,2
9	143	121	135	111	510	4,5
10	121	131	125	131	508	4,5
11	160	204	180	171	715	6,3
12	226	165	196	281	868	7,7
13	250	229	191	210	880	7,8
14	175	147	144	184	650	5,8
15	132	148	162	179	621	5,5
16	151	178	145	213	687	6,1
17	216	196	157	159	728	6,5
18	211	184	199	166	760	6,7
19	180	211	232	177	800	7,1
20	163	199	177	149	688	6,1
21	159	129	115	102	505	4,5
22	119	99	63	33	314	2,8
23	41	36	38	30	145	1,3

- Hora Punta: 13:00 a 14:00
- Factor Hora Punta: 7,8%

Divendres 2 de desembre



HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	51	53	26	22	152	1,4
1	7	11	11	13	42	0,4
2	18	9	11	10	48	0,4
3	8	11	6	11	36	0,3
4	14	18	23	28	83	0,7
5	44	74	72	65	255	2,3
6	88	99	101	125	413	3,7
7	112	154	113	140	519	4,6
8	129	110	102	120	461	4,1
9	140	113	125	132	510	4,6
10	101	115	114	128	458	4,1
11	140	171	177	185	673	6,0
12	199	187	184	222	792	7,1
13	221	244	201	223	889	7,9
14	174	157	155	167	653	5,8
15	102	155	144	147	548	4,9
16	155	170	188	201	714	6,4
17	213	178	205	175	771	6,9
18	189	211	236	183	819	7,3
19	168	197	184	179	728	6,5
20	153	179	157	169	658	5,9
21	147	146	132	110	535	4,8
22	117	103	57	40	317	2,8
23	36	34	26	31	127	1,1

- Hora Punta: 13:00 a 14:00
- Factor Hora Punta: 7,9%

Punt 9: Ctra Sta. Creu de Calafell. Sentit: Sant Joan Bosco

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 9

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

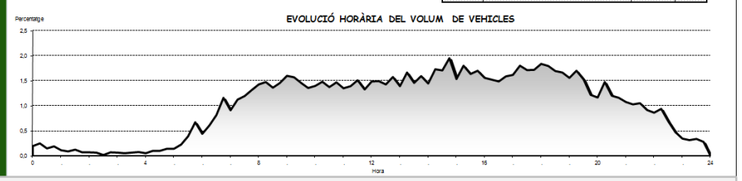
Municipi: Sant Boi de Llobregat Carrils 2
Lloc: Ctra.Santa Creu de Calafell Temps: Sol
Sentit: Sant Joan Bosco
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
7.234	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,2
3.884	Matí (8 a 12 h.)	23,2
3.350	Tarda (17 a 20 h.)	20,0
15.407	16 hores (6 a 22 h.)	92,0
1.180	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,0
	Index de variació	73%
	Total Vehicles	16742

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	34	43	26	33	136	0,8
1	20	16	22	13	71	0,4
2	13	12	4	13	42	0,3
3	12	10	12	14	48	0,3
4	10	18	18	25	71	0,4
5	25	39	67	114	245	1,5
6	75	103	138	196	512	3,1
7	154	190	202	222	768	4,6
8	241	249	230	246	966	5,8
9	270	265	246	229	1.010	6,0
10	236	250	232	248	966	5,8
11	228	235	255	224	942	5,6
12	251	252	241	266	1.010	6,0
13	235	281	246	269	1.031	6,2
14	244	292	288	329	1.153	6,9
15	259	304	276	287	1.126	6,7
16	263	257	251	268	1.039	6,2
17	273	304	289	290	1.156	6,9
18	310	303	286	281	1.180	7,0
19	263	287	258	206	1.014	6,1
20	197	249	203	196	845	5,0
21	182	174	178	155	689	4,1
22	146	159	117	81	503	3,0
23	59	54	58	48	219	1,3

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 14:00 a 15:00
- Factor Hora Punta: 7,2%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 9

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

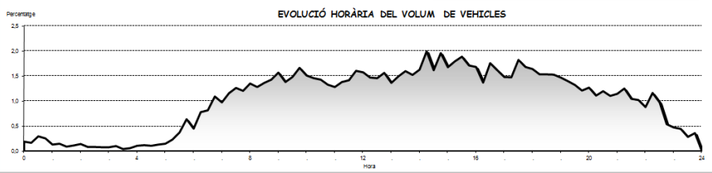
Municipi: Sant Boi de Llobregat Carrils 2
Lloc: Ctra.Santa Creu de Calafell Temps: Sol
Sentit: Sant Joan Bosco
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
6.980	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	41,1
3.901	Matí (8 a 12 h.)	23,0
3.079	Tarda (17 a 20 h.)	18,1
15.423	16 hores (6 a 22 h.)	90,8
1.224	Hora punta sencera (14:00 a 15:00)	7,2
	Index de variació	71%
	Total Vehicles	16980

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	33	29	51	44	157	0,9
1	23	26	16	20	85	0,5
2	25	15	15	14	69	0,4
3	14	18	8	11	51	0,3
4	19	21	19	23	82	0,5
5	26	40	64	109	239	1,4
6	77	133	139	186	535	3,2
7	166	197	215	205	783	4,6
8	230	218	232	243	923	5,4
9	267	235	252	283	1.037	6,1
10	257	248	243	226	974	5,7
11	218	235	241	273	967	5,7
12	248	250	248	266	1.032	6,1
13	232	254	272	259	1.017	6,0
14	277	339	275	333	1.224	7,2
15	285	305	321	291	1.202	7,1
16	286	233	299	275	1.093	6,4
17	252	251	310	286	1.099	6,5
18	279	261	261	260	1.061	6,2
19	250	238	225	206	919	5,4
20	216	189	204	188	797	4,7
21	195	213	178	174	760	4,5
22	150	198	166	92	606	3,6
23	81	76	49	62	268	1,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 13:00 a 14:00
- Factor Hora Punta: 7,9%

Punt 10: C. Jaume Balmes. Sentit: C.Enric Granados

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Enric Granados
Data: Dijous, 1 de Desembre

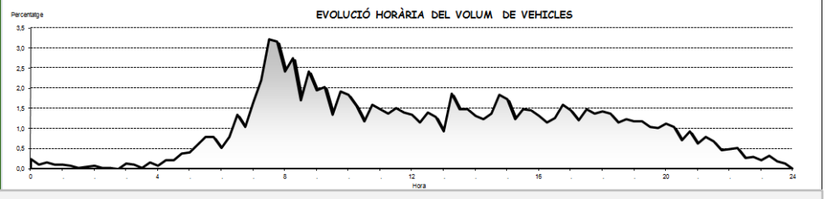
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.588	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,9
1.037	Matí (8 a 12 h.)	28,7
551	Tarda (17 a 20 h.)	15,2
3.346	16 hores (6 a 22 h.)	92,5
372	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	10,3
	Index de variació	45%
	Total Vehicles	3618

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	9	4	6	4	23	0,6
1	4	3	1	2	10	0,3
2	3	1	1	0	5	0,1
3	5	4	1	6	16	0,4
4	3	8	8	14	33	0,9
5	15	22	29	29	95	2,6
6	19	29	49	38	135	3,7
7	60	80	117	115	372	10,3
8	88	100	62	88	338	9,3
9	71	74	49	70	264	7,3
10	67	57	43	58	225	6,2
11	54	50	55	51	210	5,8
12	49	42	51	47	189	5,2
13	34	68	54	54	210	5,8
14	48	45	50	67	210	5,8
15	63	45	54	53	215	5,9
16	48	42	46	58	194	5,4
17	53	44	54	50	201	5,6
18	52	50	42	45	189	5,2
19	43	43	38	37	161	4,4
20	41	38	26	34	139	3,8
21	23	29	25	17	94	2,6
22	18	19	10	11	58	1,6
23	8	12	7	5	32	0,9

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 7:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 10,3%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Enric Granados
Data: Divendres, 2 de Desembre

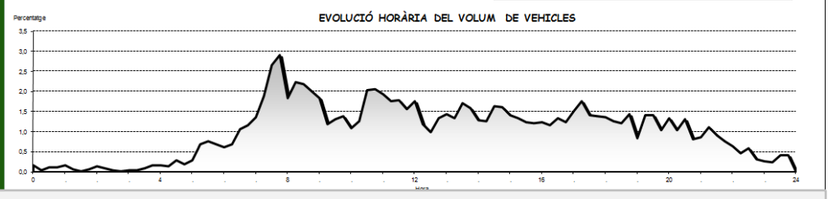
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.756	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,7
1.108	Matí (8 a 12 h.)	27,6
648	Tarda (17 a 20 h.)	16,1
3.687	16 hores (6 a 22 h.)	91,8
355	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	8,8
	Index de variació	49%
	Total Vehicles	4017

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	7	2	5	5	19	0,5
1	7	3	1	3	14	0,3
2	6	4	2	1	13	0,3
3	2	2	4	7	15	0,4
4	7	6	12	8	33	0,8
5	12	28	31	28	99	2,5
6	25	28	43	47	143	3,6
7	55	76	107	117	355	8,8
8	74	90	88	81	333	8,3
9	74	48	53	56	231	5,8
10	44	51	82	83	260	6,5
11	78	71	72	63	284	7,1
12	71	48	40	54	213	5,3
13	58	54	69	64	245	6,1
14	52	51	66	65	234	5,8
15	57	54	50	49	210	5,2
16	50	47	54	50	201	5,0
17	61	71	57	56	245	6,1
18	55	51	49	58	213	5,3
19	34	57	57	42	190	4,7
20	54	42	53	33	182	4,5
21	35	45	37	31	148	3,7
22	26	19	24	13	82	2,0
23	11	10	17	17	55	1,4

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 7:00 a 8:00
- Factor Hora Punta: 8,8%

Dijous 1 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Enric Granados
Data: Dijous, 1 de Desembre

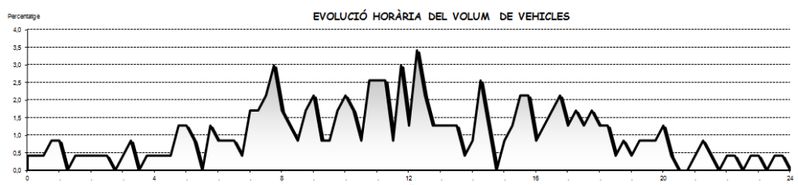
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
94	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	40,2
64	Matí (8 a 12 h.)	27,4
30	Tarda (17 a 20 h.)	12,8
198	16 hores (6 a 22 h.)	84,6
21	Hora punta sencera (11:00 a 12:00)	9,0
	Index de variació	39%
	Total Vehicles	234

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	1	1	2	5	2,1
1	2	0	1	1	4	1,7
2	1	1	1	0	3	1,3
3	1	2	0	1	4	1,7
4	1	1	1	3	6	2,6
5	3	2	0	3	8	3,4
6	2	2	2	1	7	3,0
7	4	4	5	7	20	8,5
8	4	3	2	4	13	5,6
9	5	2	2	4	13	5,6
10	5	4	2	6	17	7,3
11	6	6	2	7	21	9,0
12	3	8	5	3	19	8,1
13	3	3	3	1	10	4,3
14	2	6	3	0	11	4,7
15	2	3	5	5	15	6,4
16	2	3	4	5	14	6,0
17	3	4	3	4	14	6,0
18	3	3	1	2	9	3,8
19	1	2	2	2	7	3,0
20	3	1	0	0	4	1,7
21	1	2	1	0	4	1,7
22	1	1	0	1	3	1,3
23	1	0	1	1	3	1,3

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 11:00 a 12:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,0%

Divendres 2 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Enric Granados
Data: Divendres, 2 de Desembre

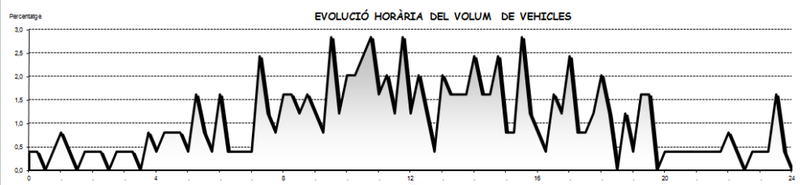
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
105	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	42,9
72	Matí (8 a 12 h.)	29,4
33	Tarda (17 a 20 h.)	13,5
205	16 hores (6 a 22 h.)	83,7
23	Hora punta sencera (10:00 a 11:00)	9,4
	Index de variació	46%
	Total Vehicles	245

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	1	0	1	3	1,2
1	2	1	0	1	4	1,6
2	1	1	0	1	3	1,2
3	1	1	0	2	4	1,6
4	1	2	2	2	7	2,9
5	1	4	2	1	8	3,3
6	4	1	1	1	7	2,9
7	1	6	3	2	12	4,9
8	4	4	3	4	15	6,1
9	3	2	7	3	15	6,1
10	5	5	6	7	23	9,4
11	4	5	3	7	19	7,8
12	3	5	3	1	12	4,9
13	5	4	4	4	17	6,9
14	6	4	4	6	20	8,2
15	2	2	7	3	14	5,7
16	2	1	4	3	10	4,1
17	6	2	2	3	13	5,3
18	5	3	0	3	11	4,5
19	1	4	4	0	9	3,7
20	1	1	1	1	4	1,6
21	1	1	1	1	4	1,6
22	2	1	0	1	4	1,6
23	1	1	4	1	7	2,9

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 10:00 a 11:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,4%

Punt 10: C. Jaume Balmes. Sentit: C. Mossèn Antoni Solana

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Mossèn Antoni Solana
Data: Dijous, 1 de Desembre

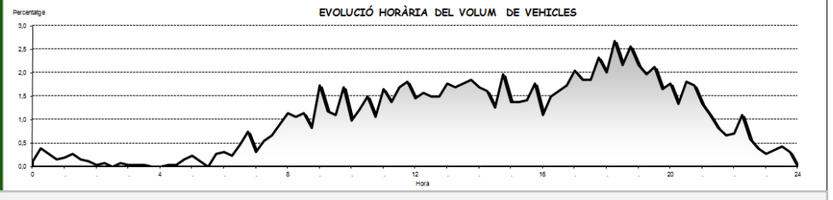
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.183	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,6
538	Matí (8 a 12 h.)	21,2
645	Tarda (17 a 20 h.)	25,4
2.360	16 hores (6 a 22 h.)	92,9
239	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	9,4
	Index de variació	54%
	Total Vehicles	2539

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	3	10	7	4	24	0,9
1	5	7	4	3	19	0,7
2	1	2	0	2	5	0,2
3	1	1	1	0	3	0,1
4	0	1	1	4	6	0,2
5	6	3	0	7	16	0,6
6	8	6	12	19	45	1,8
7	8	14	17	23	62	2,4
8	29	27	29	21	106	4,2
9	44	30	28	43	145	5,7
10	25	31	38	27	121	4,8
11	42	35	43	46	166	6,5
12	37	40	38	38	153	6,0
13	45	43	45	47	180	7,1
14	43	41	32	50	166	6,5
15	35	35	36	45	151	5,9
16	28	38	41	44	151	5,9
17	52	47	47	59	205	8,1
18	51	68	55	65	239	9,4
19	55	50	54	42	201	7,9
20	45	34	46	44	169	6,7
21	34	28	21	17	100	3,9
22	18	28	15	10	71	2,8
23	7	9	11	8	35	1,4

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 9,4%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Mossèn Antoni Solana
Data: Divendres, 2 de Desembre

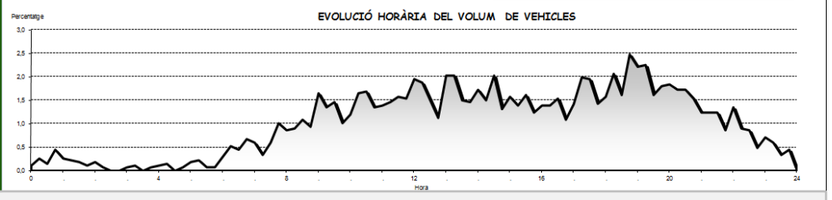
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.160	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,7
563	Matí (8 a 12 h.)	21,2
597	Tarda (17 a 20 h.)	22,5
2.417	16 hores (6 a 22 h.)	91,1
210	Hora punta sencera (19:00 a 20:00)	7,9
	Index de variació	57%
	Total Vehicles	2654

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	3	7	4	12	26	1,0
1	7	6	5	3	21	0,8
2	5	2	0	0	7	0,3
3	2	3	0	2	7	0,3
4	3	4	0	2	9	0,3
5	5	6	2	2	15	0,6
6	8	14	12	18	52	2,0
7	16	9	16	27	68	2,6
8	23	24	29	25	101	3,8
9	44	36	39	27	146	5,5
10	32	44	45	36	157	5,9
11	37	39	42	41	159	6,0
12	52	50	40	30	172	6,5
13	54	54	40	39	187	7,0
14	46	40	54	35	175	6,6
15	42	37	43	33	155	5,8
16	37	37	41	29	144	5,4
17	38	53	52	38	181	6,8
18	42	55	43	66	206	7,8
19	59	60	43	48	210	7,9
20	49	46	46	41	182	6,9
21	33	33	33	23	122	4,6
22	36	24	23	13	96	3,6
23	19	16	9	12	56	2,1

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 19:00 a 20:00
- Factor Hora Punta: 7,9%

Dijous 1 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Mossèn Antoni Solana
Data: Dijous, 1 de Desembre

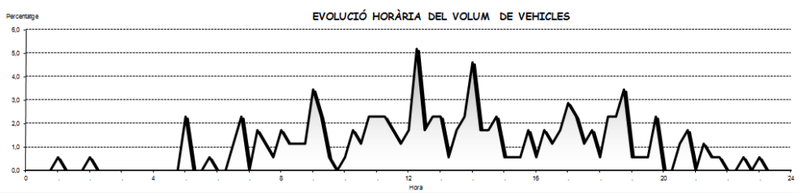
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
79	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,7
43	Matí (8 a 12 h.)	24,9
36	Tarda (17 a 20 h.)	20,8
164	16 hores (6 a 22 h.)	94,8
19	Hora punta sencera (12:00 a 13:00)	11,0
	Index de variació	28%
	Total Vehicles	173

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	1	0	0	0	1	0,6
2	1	0	0	0	1	0,6
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	0	0	0,0
5	4	0	0	1	5	2,9
6	0	0	2	4	6	3,5
7	0	3	2	1	6	3,5
8	3	2	2	2	9	5,2
9	6	4	1	0	11	6,4
10	1	3	2	4	10	5,8
11	4	4	3	2	13	7,5
12	3	9	3	4	19	11,0
13	4	1	3	4	12	6,9
14	8	3	3	4	18	10,4
15	1	1	1	3	6	3,5
16	1	3	2	3	9	5,2
17	5	4	2	3	14	8,1
18	1	4	4	6	15	8,7
19	1	1	1	4	7	4,0
20	0	0	2	3	5	2,9
21	0	2	1	1	4	2,3
22	0	0	1	0	1	0,6
23	1	0	0	0	1	0,6

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 12:00 a 13:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 11,0%

Divendres 2 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 10

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer Jaume Balmes
Sentit: C.Mossèn Antoni Solana
Data: Divendres, 2 de Desembre

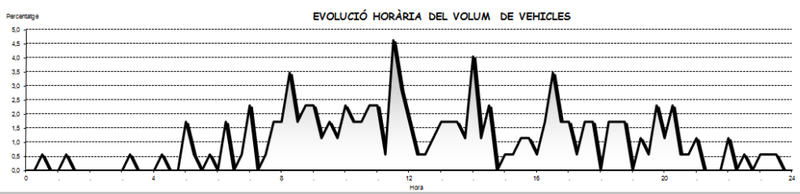
Carril 1
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
85	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	49,4
59	Matí (8 a 12 h.)	34,3
26	Tarda (17 a 20 h.)	15,1
157	16 hores (6 a 22 h.)	91,3
18	Hora punta sencera (11:00 a 12:00)	10,5
	Index de variació	31%
	Total Vehicles	172

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	1	0	1	0,6
1	0	1	0	0	1	0,6
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	1	0	0	1	0,6
4	0	1	0	0	1	0,6
5	3	1	0	1	5	2,9
6	0	3	0	1	4	2,3
7	4	0	1	3	8	4,7
8	3	6	3	4	16	9,3
9	4	2	3	2	11	6,4
10	4	3	3	4	14	8,1
11	4	1	8	5	18	10,5
12	3	1	1	2	7	4,1
13	3	3	3	2	11	6,4
14	7	2	4	0	13	7,6
15	1	1	2	2	6	3,5
16	1	3	6	3	13	7,6
17	3	1	3	3	10	5,8
18	0	3	3	3	9	5,2
19	0	2	1	4	7	4,1
20	2	4	1	1	8	4,7
21	2	0	0	0	2	1,2
22	2	0	1	0	3	1,7
23	1	1	1	0	3	1,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 11:00 a 12:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 10,5%

Punt 11: Avda.Onze de Setembre. Sentit: Isaac Albeniz

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

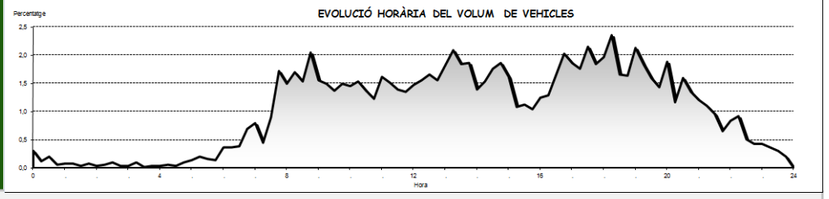
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Isaac Albeniz
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.266	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,5
1.180	Matí (8 a 12 h.)	24,2
1.086	Tarda (17 a 20 h.)	22,3
4.568	16 hores (6 a 22 h.)	93,6
372	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,6
	Index de variació	62%
	Total Vehicles	4878

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	15	6	10	3	34	0,7
1	4	4	2	4	14	0,3
2	2	3	5	2	12	0,2
3	2	5	1	2	10	0,2
4	2	3	2	5	12	0,2
5	7	10	8	7	32	0,7
6	18	18	19	34	89	1,8
7	39	22	44	84	189	3,9
8	73	83	75	100	331	6,8
9	76	73	67	73	289	5,9
10	71	75	67	60	273	5,6
11	79	74	68	66	287	5,9
12	72	76	81	76	305	6,3
13	89	102	90	91	372	7,6
14	68	75	86	91	320	6,6
15	79	53	55	51	238	4,9
16	61	63	81	99	304	6,2
17	91	86	105	90	372	7,6
18	96	115	81	80	372	7,6
19	104	90	78	70	342	7,0
20	92	57	78	66	293	6,0
21	59	54	47	32	192	3,9
22	41	45	25	21	132	2,7
23	21	18	15	10	64	1,3

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 7,6%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

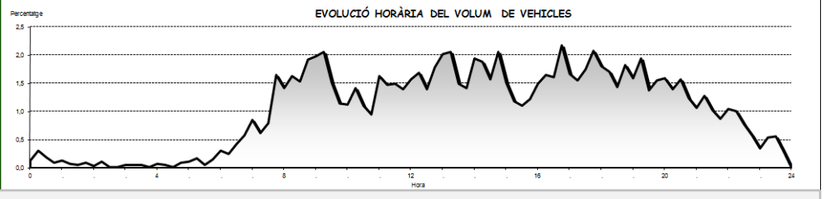
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Isaac Albeniz
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.271	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,1
1.226	Matí (8 a 12 h.)	23,8
1.045	Tarda (17 a 20 h.)	20,3
4.764	16 hores (6 a 22 h.)	92,6
384	Hora punta sencera (14:00 a 15:00)	7,5
	Index de variació	66%
	Total Vehicles	5146

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	7	16	10	5	38	0,7
1	7	4	3	5	19	0,4
2	2	6	1	1	10	0,2
3	3	3	3	1	10	0,2
4	4	3	1	5	13	0,3
5	6	9	3	8	26	0,5
6	16	13	22	30	81	1,6
7	44	32	41	85	202	3,9
8	73	84	79	99	335	6,5
9	102	106	78	59	345	6,7
10	58	73	57	49	237	4,6
11	84	76	77	72	309	6,0
12	81	87	72	92	332	6,5
13	104	106	77	73	360	7,0
14	100	97	81	106	384	7,5
15	78	61	57	63	259	5,0
16	77	85	83	112	357	6,9
17	86	80	90	107	363	7,1
18	93	88	74	94	349	6,8
19	82	100	71	80	333	6,5
20	82	72	81	64	299	5,8
21	55	66	53	45	219	4,3
22	54	52	40	30	176	3,4
23	18	28	29	15	90	1,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 14:00 a 15:00
- Factor Hora Punta: 7,5%

Dijous 1 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

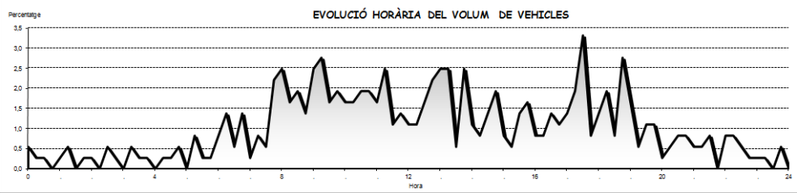
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Isaac Albeniz
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
177	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	49,0
109	Matí (8 a 12 h.)	30,2
68	Tarda (17 a 20 h.)	18,8
323	16 hores (6 a 22 h.)	89,5
32	Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	8,9
	Index de variació	42%
	Total Vehicles	361

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	2	1	1	0	4	1,1
1	1	2	0	1	4	1,1
2	1	0	2	1	4	1,1
3	0	2	1	1	4	1,1
4	0	1	1	2	4	1,1
5	0	3	1	1	5	1,4
6	3	5	2	5	15	4,2
7	1	3	2	8	14	3,9
8	9	6	7	5	27	7,5
9	9	10	6	7	32	8,9
10	6	6	7	7	26	7,2
11	6	9	4	5	24	6,6
12	4	4	6	8	22	6,1
13	9	9	2	9	29	8,0
14	4	3	5	7	19	5,3
15	3	2	5	6	16	4,4
16	3	3	5	4	15	4,2
17	5	7	12	3	27	7,5
18	5	7	3	10	25	6,9
19	6	2	4	4	16	4,4
20	1	2	3	3	9	2,5
21	2	2	3	0	7	1,9
22	3	3	2	1	9	2,5
23	1	1	0	2	4	1,1

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 9:00 a 10:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 8,9%

Divendres 2 de desembre

VEHICLES PESANTS

PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

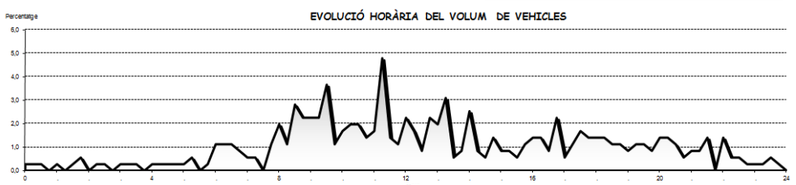
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Isaac Albeniz
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
168	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	47,6
119	Matí (8 a 12 h.)	33,7
49	Tarda (17 a 20 h.)	13,9
318	16 hores (6 a 22 h.)	90,1
33	Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	9,3
	Index de variació	29%
	Total Vehicles	353

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	1	1	0	3	0,8
1	1	0	1	2	4	1,1
2	0	1	1	0	2	0,6
3	1	1	1	0	3	0,8
4	1	1	1	1	4	1,1
5	1	2	0	1	4	1,1
6	4	4	4	3	15	4,2
7	2	2	0	4	8	2,3
8	7	4	10	8	29	8,2
9	8	8	13	4	33	9,3
10	6	7	7	5	25	7,1
11	6	17	5	4	32	9,1
12	8	6	3	8	25	7,1
13	7	11	2	3	23	6,5
14	9	3	2	5	19	5,4
15	3	3	2	4	12	3,4
16	5	5	3	8	21	5,9
17	2	4	6	5	17	4,8
18	5	5	4	4	18	5,1
19	3	4	4	3	14	4,0
20	5	5	4	2	16	4,5
21	3	3	5	0	11	3,1
22	5	2	2	1	10	2,8
23	1	1	2	1	5	1,4

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

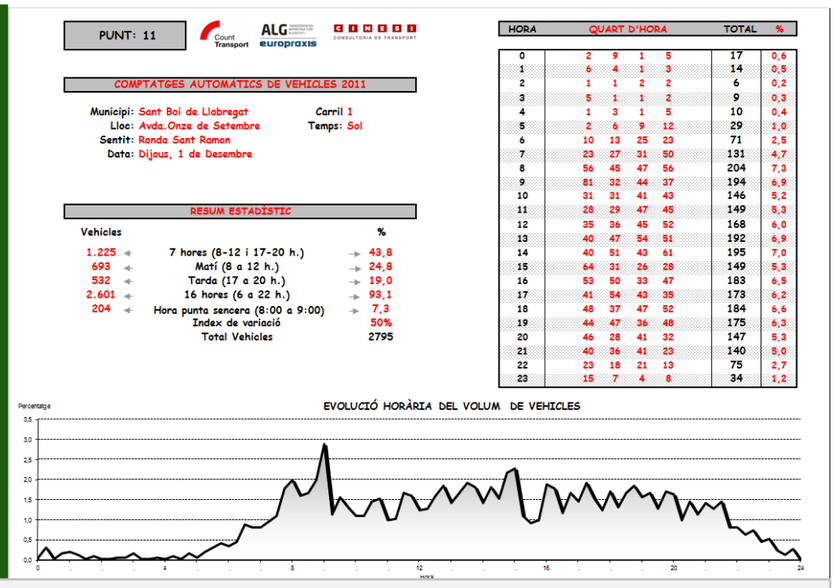


- Hora Punta: 9:00 a 10:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,3%

Punt 11: Avda.Onze de Setembre. Sentit: Ronda Sant Ramon

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES


PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Ronda Sant Ramon
Data: Dijous, 1 de Desembre

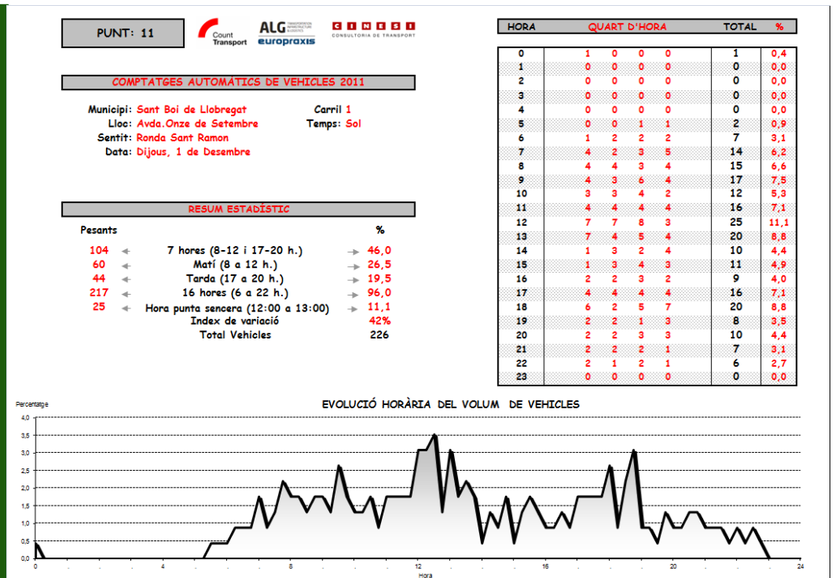
RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.225	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,8
693	Matí (8 a 12 h.)	24,8
532	Tarda (17 a 20 h.)	19,0
2.601	16 hores (6 a 22 h.)	93,1
204	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	7,3
	Index de variació	50%
	Total Vehicles	2795

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	2	9	1	5	17	0,6
1	6	4	1	3	14	0,5
2	1	1	2	2	6	0,2
3	5	1	1	2	9	0,3
4	1	3	1	5	10	0,4
5	2	6	9	12	29	1,0
6	10	13	25	23	71	2,5
7	23	27	31	50	131	4,7
8	56	45	47	56	204	7,3
9	51	32	44	37	194	6,9
10	31	31	41	43	146	5,2
11	28	29	47	45	149	5,3
12	35	36	45	52	168	6,0
13	40	47	54	51	192	6,9
14	40	51	43	61	195	7,0
15	64	31	26	28	149	5,3
16	53	50	33	47	183	6,5
17	41	54	43	35	173	6,2
18	48	37	47	52	184	6,6
19	44	47	36	48	175	6,3
20	46	28	41	32	147	5,3
21	40	36	41	23	140	5,0
22	23	18	21	13	75	2,7
23	15	7	4	8	34	1,2

- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 7,3%

VEHICLES PESANTS


PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Ronda Sant Ramon
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

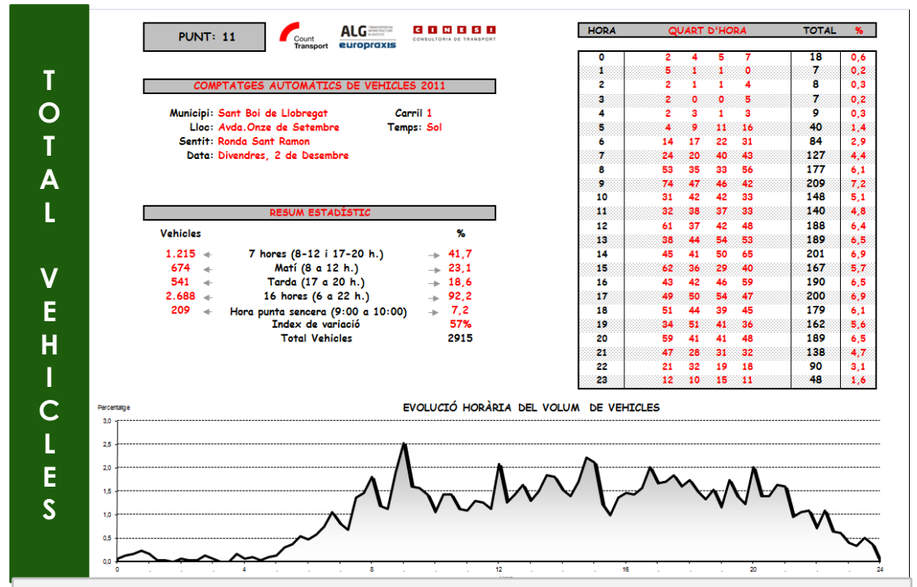
Pesants		%
104	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,0
60	Matí (8 a 12 h.)	26,5
44	Tarda (17 a 20 h.)	19,5
217	16 hores (6 a 22 h.)	96,0
25	Hora punta sencera (12:00 a 13:00)	11,1
	Index de variació	42%
	Total Vehicles	226

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	0	0	0	1	0,4
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	0	0	0,0
5	0	0	1	1	2	0,9
6	1	2	2	2	7	3,1
7	4	2	3	5	14	6,2
8	4	4	3	4	15	6,6
9	4	3	6	4	17	7,5
10	3	3	4	2	12	5,3
11	4	4	4	4	16	7,1
12	7	7	8	3	25	11,1
13	7	4	5	4	20	8,8
14	1	3	2	4	10	4,4
15	1	3	4	3	11	4,9
16	2	2	3	2	9	4,0
17	4	4	4	4	16	7,1
18	6	2	5	7	20	8,8
19	2	2	1	3	8	3,5
20	2	2	3	3	10	4,4
21	2	2	2	1	7	3,1
22	2	1	2	1	6	2,7
23	0	0	0	0	0	0,0

- Hora Punta: 12:00 a 13:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 11,1%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES


PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Ronda Sant Ramon
Data: Divendres, 2 de Desembre

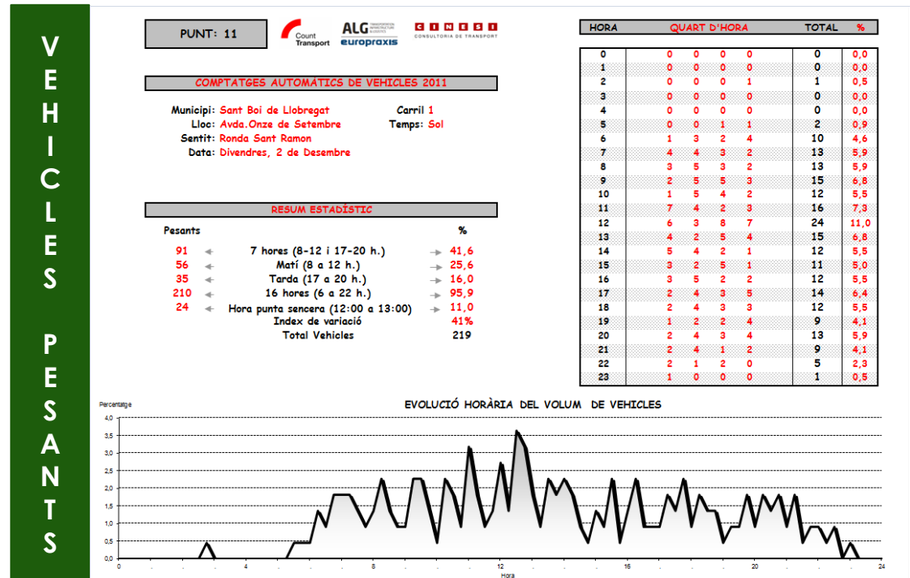
RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
1.215	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	41,7
674	Matí (8 a 12 h.)	23,1
541	Tarda (17 a 20 h.)	18,6
2.688	16 hores (6 a 22 h.)	92,2
209	Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	7,2
	Index de variació	57%
	Total Vehicles	2915

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	2	4	5	7	18	0,6
1	5	1	1	0	7	0,2
2	2	1	1	4	8	0,3
3	2	0	0	5	7	0,2
4	2	3	1	3	9	0,3
5	4	9	11	16	40	1,4
6	14	17	22	31	84	2,9
7	24	20	40	43	127	4,4
8	53	35	33	56	177	6,1
9	74	47	46	42	209	7,2
10	31	42	42	33	148	5,1
11	32	38	37	33	140	4,8
12	61	37	42	48	188	6,4
13	38	44	54	53	189	6,5
14	45	41	50	65	201	6,9
15	62	36	29	40	167	5,7
16	43	42	46	59	190	6,5
17	49	50	54	47	200	6,9
18	51	44	39	45	179	6,1
19	34	51	41	36	162	5,6
20	59	41	41	48	189	6,5
21	47	28	31	32	138	4,7
22	21	32	19	18	90	3,1
23	12	10	15	11	48	1,6

- Hora Punta: 9:00 a 10:00
- Factor Hora Punta: 7,2%

VEHICLES PESANTS


PUNT: 11

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Avda.Onze de Setembre — Temps: Sol
Sentit: Ronda Sant Ramon
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

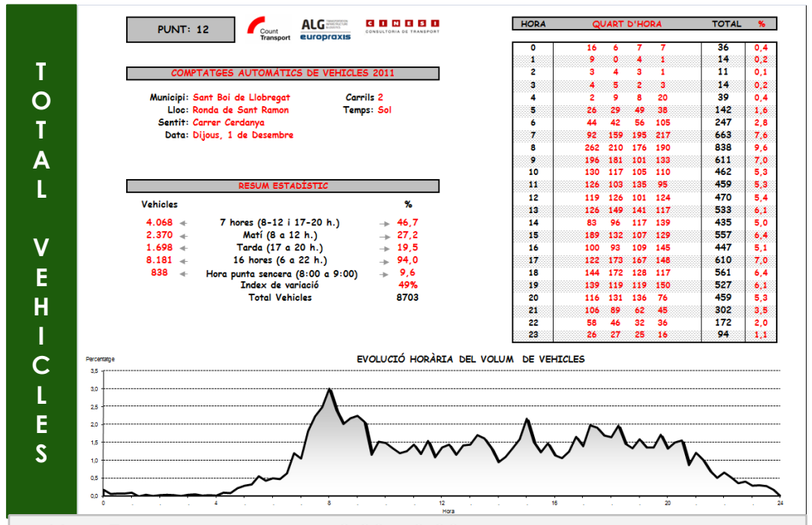
Pesants		%
91	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	41,6
56	Matí (8 a 12 h.)	25,6
35	Tarda (17 a 20 h.)	16,0
210	16 hores (6 a 22 h.)	95,9
24	Hora punta sencera (12:00 a 13:00)	11,0
	Index de variació	41%
	Total Vehicles	219

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	0	0	0,0
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	1	1	0,5
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	0	0	0	0	0,0
5	0	0	1	1	2	0,9
6	1	3	2	4	10	4,6
7	4	4	3	2	13	5,9
8	3	5	3	2	13	5,9
9	2	5	5	3	15	6,8
10	1	5	4	2	12	5,5
11	7	4	2	3	16	7,3
12	6	3	8	7	24	11,0
13	4	2	5	4	15	6,8
14	5	4	2	1	12	5,5
15	3	2	5	1	11	5,0
16	3	5	2	2	12	5,5
17	2	4	3	5	14	6,4
18	2	4	3	3	12	5,5
19	1	2	2	4	9	4,1
20	2	4	3	4	13	5,9
21	2	4	1	2	9	4,1
22	2	1	2	0	5	2,3
23	1	0	0	0	1	0,5

- Hora Punta: 12:00 a 13:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 11,0%

Punt 12: Ronda de Sant Ramon. Sentit: Carrer Cerdanya

Dijous 1 de desembre



PUNT: 12

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Ronda de Sant Ramon
Sentit: Carrer Cerdanya
Data: Dijous, 1 de Desembre

Carrils 2
Temps: Sol

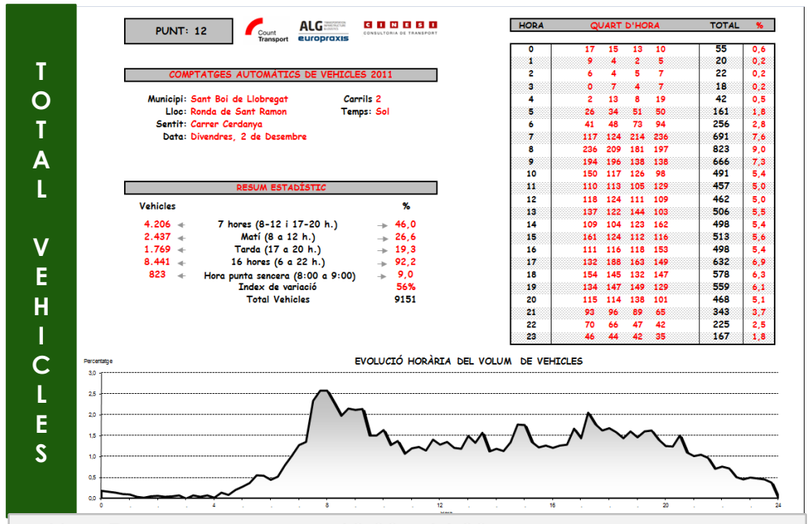
RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
4.068	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,7
2.370	Matí (8 a 12 h.)	27,2
1.698	Tarda (17 a 20 h.)	19,5
8.181	16 hores (6 a 22 h.)	94,0
838	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	9,6
	Index de variació	49%
	Total Vehicles	8703

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	16	6	7	7	36	0,4
1	9	0	4	1	14	0,2
2	3	4	3	1	11	0,1
3	4	5	2	3	14	0,2
4	2	9	8	20	39	0,4
5	26	29	49	38	142	1,6
6	44	42	56	105	247	2,8
7	92	159	195	217	663	7,6
8	262	210	176	190	838	9,6
9	196	181	101	133	611	7,0
10	130	117	105	110	462	5,3
11	126	103	135	95	459	5,3
12	119	126	101	124	470	5,4
13	126	149	141	117	533	6,1
14	83	96	117	139	435	5,0
15	189	132	107	129	557	6,4
16	100	93	109	145	447	5,1
17	122	173	167	148	610	7,0
18	144	172	128	117	561	6,4
19	139	119	119	150	527	6,1
20	116	131	136	76	459	5,3
21	106	89	62	45	302	3,5
22	58	46	32	36	172	2,0
23	26	27	25	16	94	1,1

- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 9,0%

Divendres 2 de desembre



PUNT: 12

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Ronda de Sant Ramon
Sentit: Carrer Cerdanya
Data: Divendres, 2 de Desembre

Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

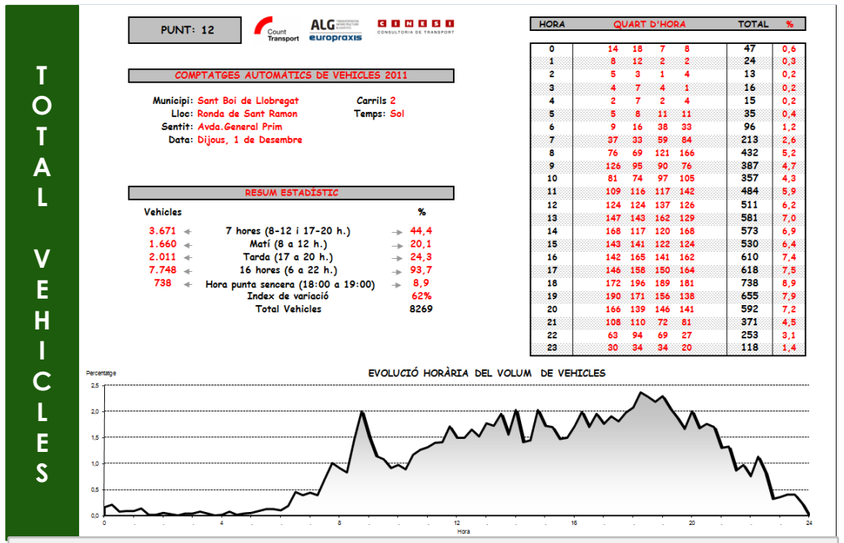
Vehicles		%
4.206	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,0
2.437	Matí (8 a 12 h.)	26,6
1.769	Tarda (17 a 20 h.)	19,3
8.441	16 hores (6 a 22 h.)	92,2
823	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	9,0
	Index de variació	56%
	Total Vehicles	9151

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	17	15	13	10	55	0,6
1	9	4	2	5	20	0,2
2	6	4	5	7	22	0,2
3	0	7	4	7	18	0,2
4	2	13	8	19	42	0,5
5	26	34	51	50	161	1,8
6	41	48	73	94	256	2,8
7	117	124	214	236	691	7,6
8	236	209	181	197	823	9,0
9	194	196	138	138	666	7,3
10	150	117	126	98	491	5,4
11	110	113	105	129	457	5,0
12	118	124	111	109	462	5,0
13	137	122	144	103	506	5,5
14	109	104	123	162	498	5,4
15	161	124	112	116	513	5,6
16	111	116	118	153	498	5,4
17	132	188	163	149	632	6,9
18	154	145	132	147	578	6,3
19	134	147	149	129	559	6,1
20	115	114	138	101	468	5,1
21	93	96	89	65	343	3,7
22	70	66	47	42	225	2,5
23	46	44	42	35	167	1,8

- Hora Punta: 13:00 a 14:00
- Factor Hora Punta: 7,9%

Punt 12: Ronda de Sant Ramon. Sentit: Avda.General Prim

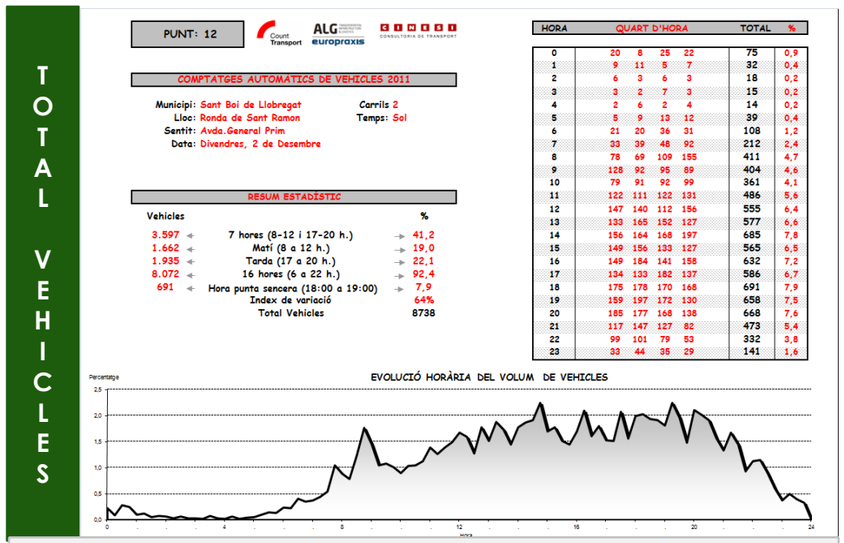
Dijous 1 de desembre



HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	14	18	7	8	47	0,6
1	8	12	2	2	24	0,3
2	5	3	1	4	13	0,2
3	4	7	4	1	16	0,2
4	2	7	2	4	15	0,2
5	5	8	11	11	35	0,4
6	9	16	38	33	96	1,2
7	37	33	59	84	213	2,6
8	76	69	121	166	432	5,2
9	126	95	90	76	387	4,7
10	81	74	97	105	357	4,3
11	109	116	117	142	484	5,9
12	124	124	137	126	511	6,2
13	147	143	162	129	581	7,0
14	168	117	120	168	573	6,9
15	143	141	122	124	530	6,4
16	142	165	141	162	610	7,4
17	146	158	150	164	618	7,5
18	172	196	189	181	738	8,9
19	190	171	156	138	655	7,9
20	166	139	146	141	592	7,2
21	108	110	72	81	371	4,5
22	63	94	69	27	253	3,1
23	30	34	34	20	118	1,4

- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 8,9%

Divendres 2 de desembre



HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	20	8	25	22	75	0,9
1	9	11	5	7	32	0,4
2	6	3	6	3	18	0,2
3	3	2	7	3	15	0,2
4	2	6	2	4	14	0,2
5	5	9	13	12	39	0,4
6	21	20	36	31	108	1,2
7	33	39	48	92	212	2,4
8	78	69	109	155	411	4,7
9	128	92	95	89	404	4,6
10	79	91	92	99	361	4,1
11	122	111	122	131	486	5,6
12	147	140	112	156	555	6,4
13	133	165	152	127	577	6,6
14	156	164	168	197	685	7,8
15	149	156	133	127	565	6,5
16	149	184	141	158	632	7,2
17	134	133	182	137	586	6,7
18	175	178	170	168	691	7,9
19	159	197	172	130	658	7,5
20	185	177	168	138	668	7,6
21	117	147	127	82	473	5,4
22	99	101	79	53	332	3,8
23	33	44	35	29	141	1,6

- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 7,9%

Punt 13: Ctra.de Santa Creu de Calafell. Sentit: C.Riera del Fonollar

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

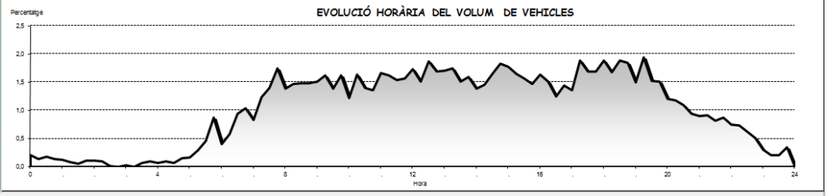
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe — Temps: Sol
Sentit: C.Riera del Fonollar
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.200	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	44,5
1.729	Matí (8 a 12 h.)	24,0
1.471	Tarda (17 a 20 h.)	20,4
6.669	16 hores (6 a 22 h.)	92,7
526	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,3
	Index de variació	74%
	Total Vehicles	7197

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	15	10	13	10	48	0,7
1	9	6	4	8	27	0,4
2	8	7	1	0	16	0,2
3	2	0	5	7	14	0,2
4	5	7	5	11	28	0,4
5	12	21	33	63	129	1,8
6	29	42	68	75	214	3,0
7	60	89	101	126	376	5,2
8	100	106	107	107	420	5,8
9	109	117	100	117	443	6,2
10	88	118	101	98	405	5,6
11	120	117	111	113	461	6,4
12	125	109	135	122	491	6,8
13	123	126	109	115	473	6,6
14	100	105	119	132	456	6,3
15	128	119	113	106	466	6,5
16	118	109	90	104	421	5,8
17	98	136	122	122	478	6,6
18	136	121	136	133	526	7,3
19	108	140	110	109	467	6,5
20	87	85	79	68	319	4,4
21	65	66	59	63	253	3,5
22	54	53	45	37	189	2,6
23	22	15	15	25	77	1,1

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 7,3%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

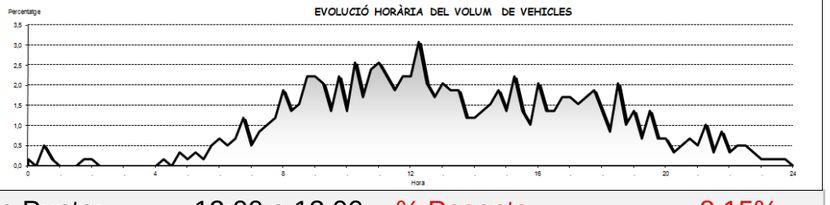
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe — Temps: Sol
Sentit: C.Riera del Fonollar
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
281	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	48,3
186	Matí (8 a 12 h.)	32,0
95	Tarda (17 a 20 h.)	16,3
551	16 hores (6 a 22 h.)	94,7
53	Hora punta sencera (12:00 a 13:00)	9,1
	Index de variació	48%
	Total Vehicles	582

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	0	3	1	5	0,9
1	0	0	0	1	1	0,2
2	1	0	0	0	1	0,2
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	1	0	2	3	0,5
5	1	2	1	3	7	1,2
6	4	3	4	7	18	3,1
7	3	5	6	7	21	3,6
8	11	8	9	13	41	7,0
9	13	12	8	13	46	7,9
10	8	15	10	14	47	8,1
11	15	13	11	13	52	8,9
12	13	18	12	10	53	9,1
13	12	11	11	7	41	7,0
14	7	8	9	11	35	6,0
15	8	13	8	6	35	6,0
16	12	8	8	10	38	6,5
17	10	9	10	11	40	6,9
18	8	5	12	6	31	5,3
19	8	4	8	4	24	4,1
20	4	2	3	4	13	2,2
21	3	6	2	5	16	2,7
22	2	3	3	2	10	1,7
23	1	1	1	1	4	0,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 12:00 a 13:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,1%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

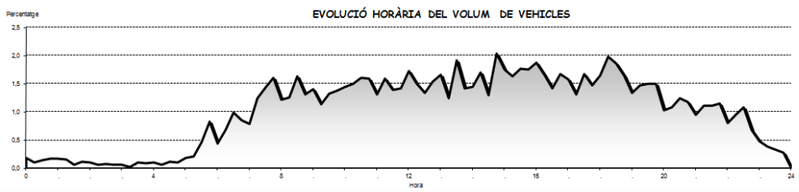
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe — Temps: Sol
Sentit: C.Riera del Fonollar
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
3.101	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	41,7
1.683	Matí (8 a 12 h.)	22,6
1.418	Tarda (17 a 20 h.)	19,1
6.781	16 hores (6 a 22 h.)	91,1
533	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	7,2
	Index de variació	70%
	Total Vehicles	7443

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	14	8	11	13	46	0,6
1	13	12	5	9	39	0,5
2	8	5	6	5	24	0,3
3	5	2	8	7	22	0,3
4	8	5	9	8	30	0,4
5	14	16	35	62	127	1,7
6	33	51	74	64	222	3,0
7	59	93	107	120	379	5,1
8	91	94	122	98	405	5,4
9	105	85	99	103	392	5,3
10	108	112	120	119	459	6,2
11	98	119	104	106	427	5,7
12	129	112	100	115	456	6,1
13	124	93	143	106	466	6,3
14	108	127	97	152	484	6,5
15	131	122	132	131	516	6,9
16	140	124	106	125	495	6,7
17	118	98	125	110	451	6,1
18	123	146	139	123	533	7,2
19	100	110	112	112	434	5,8
20	77	81	93	88	339	4,6
21	71	83	83	86	323	4,3
22	60	71	81	51	263	3,5
23	36	29	25	21	111	1,5

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 7,2%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMATICS DE VEHICLES 2011

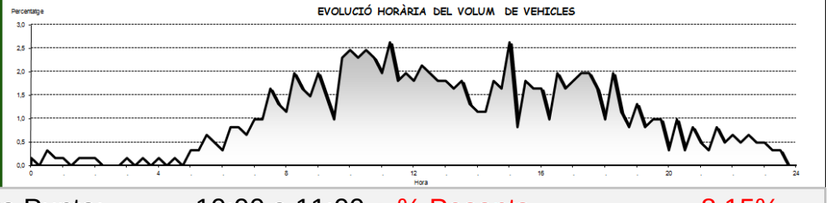
Municipi: Sant Boi de Llobregat — Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe — Temps: Sol
Sentit: C.Riera del Fonollar
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
288	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	47,4
188	Matí (8 a 12 h.)	30,9
100	Tarda (17 a 20 h.)	16,4
564	16 hores (6 a 22 h.)	92,8
58	Hora punta sencera (10:00 a 11:00)	9,5
	Index de variació	55%
	Total Vehicles	608

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	0	2	1	4	0,7
1	1	0	1	1	3	0,5
2	1	0	0	0	1	0,2
3	1	0	1	0	2	0,3
4	1	0	1	0	2	0,3
5	2	2	4	3	11	1,8
6	2	5	5	4	16	2,6
7	6	6	10	8	30	4,9
8	7	12	10	9	38	6,3
9	12	9	6	14	41	6,7
10	15	14	15	14	58	9,5
11	12	16	11	12	51	8,4
12	11	13	12	11	47	7,7
13	11	10	11	8	40	6,6
14	7	7	11	10	35	5,8
15	16	5	11	10	42	6,9
16	10	6	12	10	38	6,3
17	11	12	12	10	45	7,4
18	6	12	7	5	30	4,9
19	8	5	6	6	25	4,1
20	2	6	2	5	15	2,5
21	3	2	5	3	13	2,1
22	4	3	4	3	14	2,3
23	3	2	2	0	7	1,2

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 10:00 a 11:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 9,5%

Punt 13: Ctra.de Santa Creu de Calafell. Sentit: C. de la Riera Roja

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

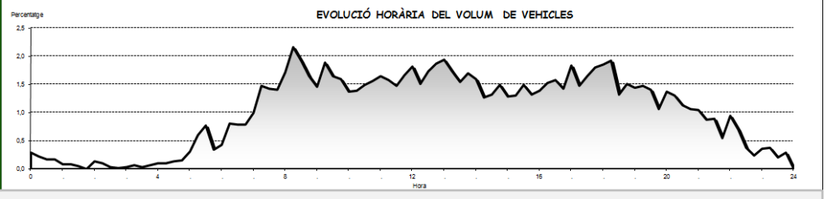
Municipi: Sant Boi de Llobregat Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe Temps: Sol
Sentit: Carrer de la Riera Roja
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.621	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,1
1.528	Matí (8 a 12 h.)	26,3
1.093	Tarda (17 a 20 h.)	18,8
5.372	16 hores (6 a 22 h.)	92,4
434	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	7,5
	Index de variació	67%
	Total Vehicles	5815

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	17	13	10	10	50	0,9
1	5	5	3	0	13	0,2
2	8	6	2	1	17	0,3
3	2	4	2	4	12	0,2
4	6	6	8	9	29	0,5
5	18	35	45	20	118	2,0
6	25	47	46	46	164	2,8
7	58	86	83	82	309	5,3
8	100	126	112	96	434	7,5
9	85	110	96	93	384	6,6
10	80	81	87	91	339	5,8
11	96	92	86	97	371	6,4
12	106	88	101	109	404	6,9
13	113	101	90	99	403	6,9
14	93	74	77	87	331	5,7
15	75	76	87	77	315	5,4
16	81	89	92	83	345	5,9
17	107	86	96	105	394	6,8
18	108	112	77	88	385	6,6
19	84	86	82	62	314	5,4
20	80	76	66	62	284	4,9
21	61	51	52	32	196	3,4
22	55	41	22	14	132	2,3
23	21	22	12	17	72	1,2

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 7,5%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

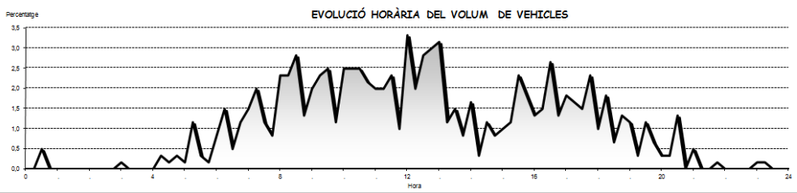
Municipi: Sant Boi de Llobregat Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe Temps: Sol
Sentit: Carrer de la Riera Roja
Data: Dijous, 1 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
296	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	49,3
203	Matí (8 a 12 h.)	33,8
93	Tarda (17 a 20 h.)	15,5
579	16 hores (6 a 22 h.)	96,3
67	Hora punta sencera (12:00 a 13:00)	11,1
	Index de variació	45%
	Total Vehicles	601

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	3	0	3	0,5
1	0	0	0	0	0	0,0
2	0	0	0	0	0	0,0
3	1	0	0	0	1	0,2
4	0	2	1	2	5	0,8
5	1	7	2	1	11	1,8
6	5	9	3	7	24	4,0
7	9	12	7	5	33	5,5
8	14	14	17	8	53	8,8
9	12	14	15	7	48	8,0
10	15	15	15	13	58	9,7
11	12	12	14	6	44	7,3
12	20	12	17	18	67	11,1
13	19	7	9	5	40	6,7
14	10	2	7	5	24	4,0
15	6	7	14	11	38	6,3
16	8	9	16	8	41	6,8
17	11	10	9	14	44	7,3
18	6	11	4	8	29	4,8
19	7	2	7	4	20	3,3
20	2	2	8	0	12	2,0
21	3	0	0	1	4	0,7
22	0	0	0	0	0	0,0
23	1	1	0	0	2	0,3

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 12:00 a 13:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 11,1%

Divendres 2 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

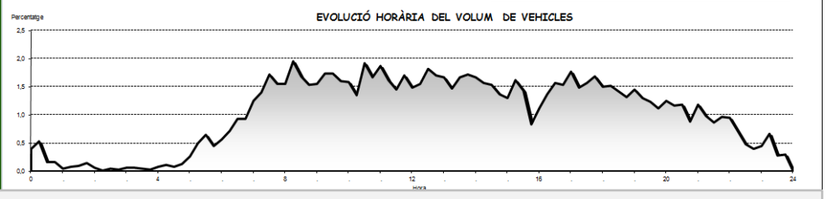
Municipi: Sant Boi de Llobregat Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe Temps: Sol
Sentit: Carrer de la Riera Roja
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.630	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,9
1.589	Matí (8 a 12 h.)	26,5
1.041	Tarda (17 a 20 h.)	17,4
5.481	16 hores (6 a 22 h.)	91,4
403	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	6,7
	Index de variació	73%
	Total Vehicles	5995

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	24	32	10	10	76	1,3
1	3	5	6	9	23	0,4
2	4	1	3	2	10	0,2
3	4	4	3	2	13	0,2
4	5	7	5	8	25	0,4
5	16	30	39	27	112	1,9
6	34	43	56	56	189	3,2
7	75	84	103	93	355	5,9
8	93	117	101	92	403	6,7
9	93	104	104	96	397	6,6
10	95	81	115	100	391	6,5
11	112	97	87	102	398	6,6
12	89	93	109	102	393	6,6
13	100	88	100	103	391	6,5
14	100	94	92	82	368	6,1
15	78	97	86	50	311	5,2
16	67	82	94	92	335	5,6
17	106	89	94	101	390	6,5
18	90	91	85	79	345	5,8
19	87	78	74	67	306	5,1
20	75	70	71	53	269	4,5
21	71	59	52	58	240	4,0
22	57	43	29	24	153	2,6
23	27	40	17	18	102	1,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 8:00 a 9:00
- Factor Hora Punta: 6,7%

VEHICLES PESANTS

PUNT: 13

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

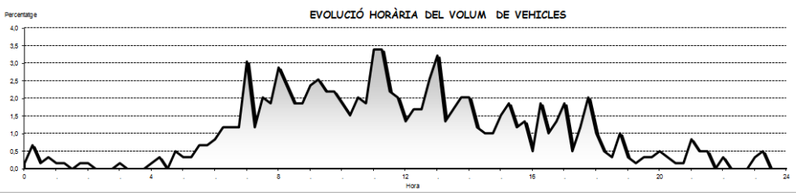
Municipi: Sant Boi de Llobregat Carril 1
Lloc: Ctra.de Santa Creu de Calafe Temps: Sol
Sentit: Carrer de la Riera Roja
Data: Divendres, 2 de Desembre

RESUM ESTADÍSTIC

Pesants		%
273	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	46,3
216	Matí (8 a 12 h.)	36,7
57	Tarda (17 a 20 h.)	9,7
551	16 hores (6 a 22 h.)	93,5
65	Hora punta sencera (11:00 a 12:00)	11,0
	Index de variació	43%
	Total Vehicles	589

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	4	1	2	8	1,4
1	1	1	0	1	3	0,5
2	1	0	0	0	1	0,2
3	1	0	0	0	1	0,2
4	1	2	0	3	6	1,0
5	2	2	4	4	12	2,0
6	5	7	7	7	26	4,4
7	18	7	12	11	48	8,1
8	17	14	11	11	53	9,0
9	14	15	13	13	55	9,3
10	11	9	12	11	43	7,3
11	20	20	13	12	65	11,0
12	8	10	10	15	43	7,3
13	19	8	10	12	49	8,3
14	12	7	6	6	31	5,3
15	9	11	7	8	35	5,9
16	3	11	6	8	28	4,8
17	11	3	7	12	33	5,6
18	6	3	2	6	17	2,9
19	2	1	2	2	7	1,2
20	3	2	1	1	7	1,2
21	5	3	3	0	11	1,9
22	2	0	0	0	2	0,3
23	2	3	0	0	5	0,8

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 11:00 a 12:00 • % Pesants 8,15%
- Factor Hora Punta: 11,0%

Punt 14: Carrer dels Feixars. Sentit: Centre Comercial

Dijous 1 de desembre

TOTAL VEHICLES

PUNT: 14

COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2011

Municipi: Sant Boi de Llobregat
Lloc: Carrer dels Feixars
Sentit: Centre Comercial
Data: Dijous, 1 de Desembre

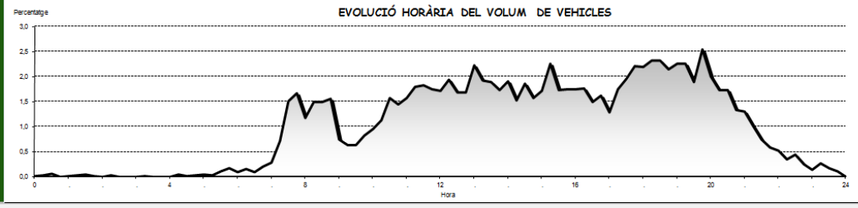
Carrils 2
Temps: Sol

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
2.878	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	45,9
1.297	Matí (8 a 12 h.)	20,7
1.581	Tarda (17 a 20 h.)	25,2
6.083	16 hores (6 a 22 h.)	97,0
565	Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	9,0
	Index de variació	59%
	Total Vehicles	6272

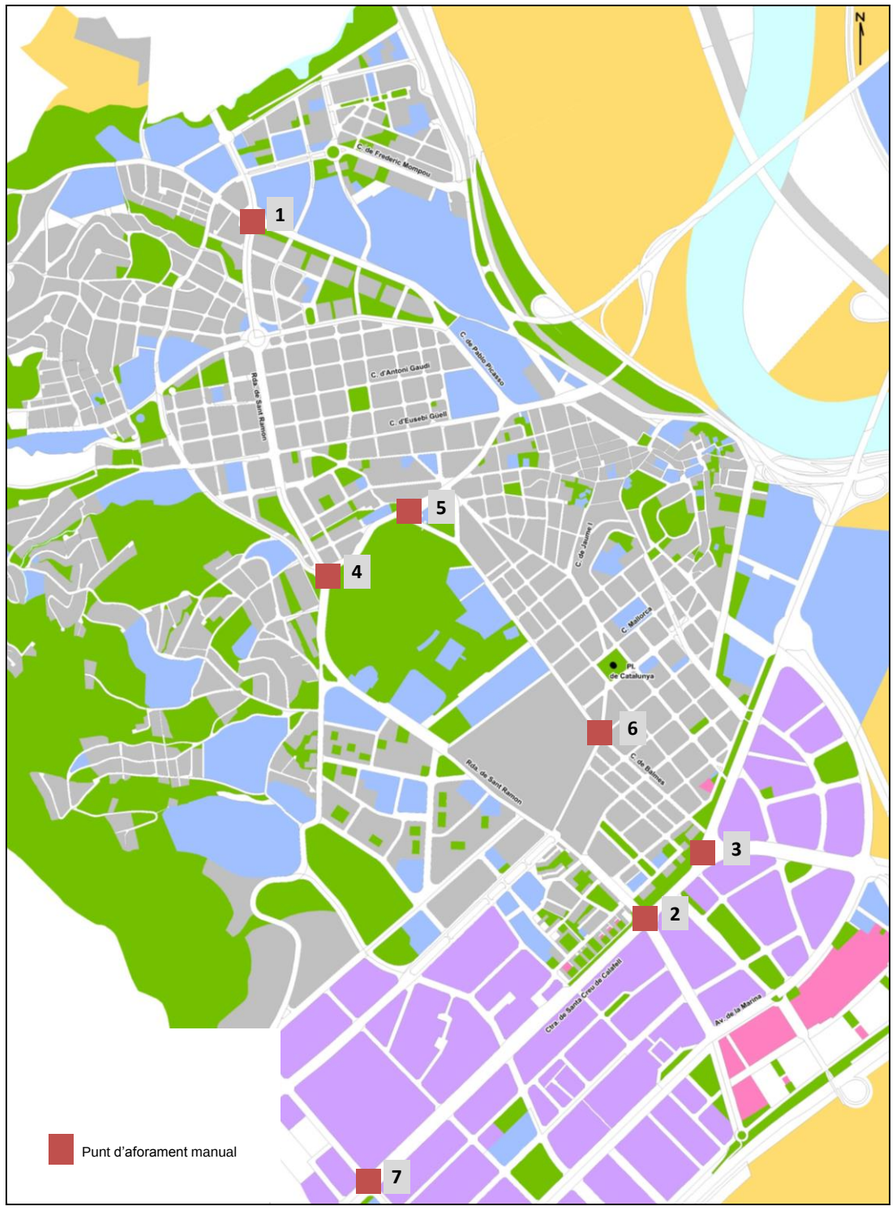
HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	1	2	4	0	7	0,1
1	1	2	3	1	7	0,1
2	0	2	0	0	2	0,0
3	0	1	0	0	1	0,0
4	0	3	1	2	6	0,1
5	3	2	7	11	23	0,4
6	6	10	6	13	35	0,6
7	18	45	95	105	263	4,2
8	74	94	94	98	360	5,7
9	47	40	40	52	179	2,9
10	60	71	99	91	321	5,1
11	99	113	115	110	437	7,0
12	108	122	106	106	442	7,0
13	140	121	119	109	489	7,8
14	120	96	117	99	432	6,9
15	108	142	109	110	469	7,5
16	110	111	94	102	417	6,6
17	81	110	123	139	453	7,2
18	138	146	146	135	565	9,0
19	142	142	119	160	563	9,0
20	126	109	109	84	428	6,8
21	82	64	47	37	230	3,7
22	33	22	28	16	99	1,6
23	9	17	11	7	44	0,7

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES



- Hora Punta: 18:00 a 19:00
- Factor Hora Punta: 9,0%

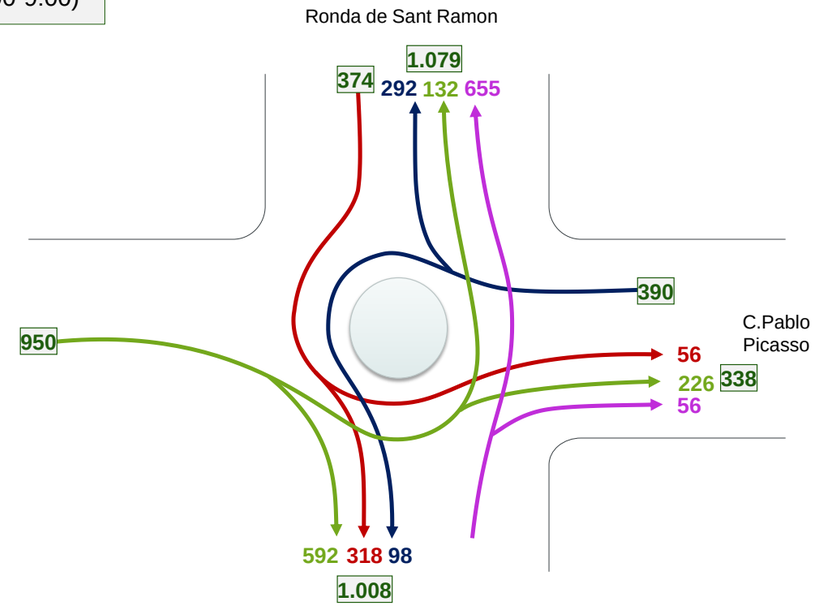
2.4 Resultats dels aforaments manuals



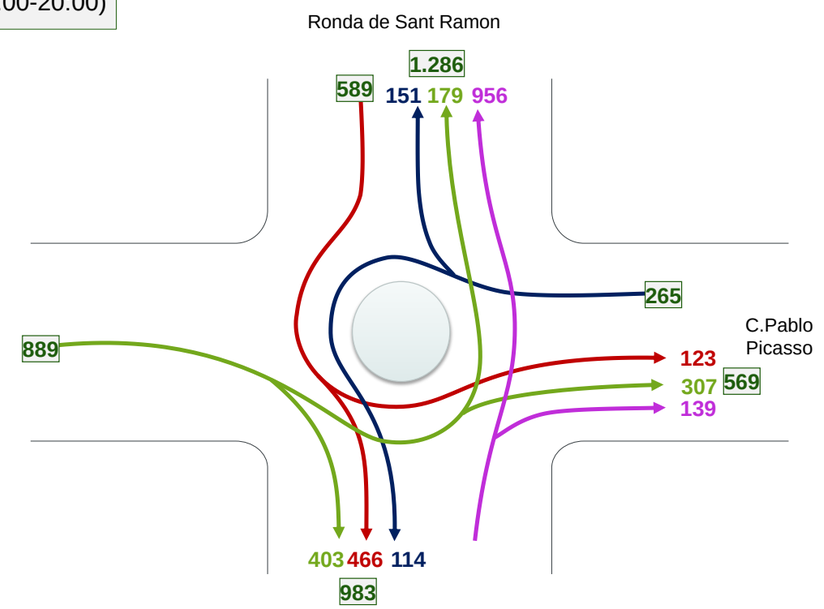
Ubicació dels aforaments manuals realitzats l'any 2011

Font: elaboració pròpia

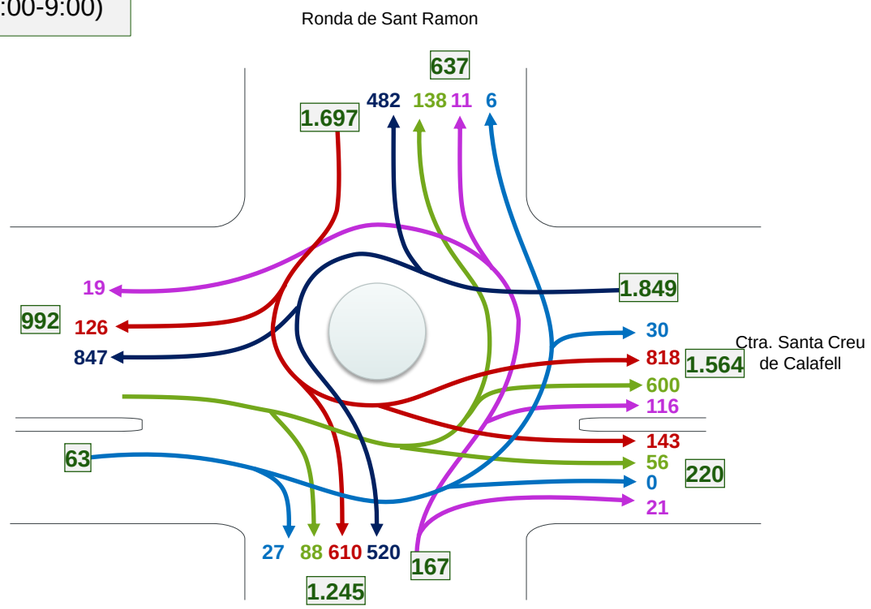
Punt 1
Matí (7:00-9:00)



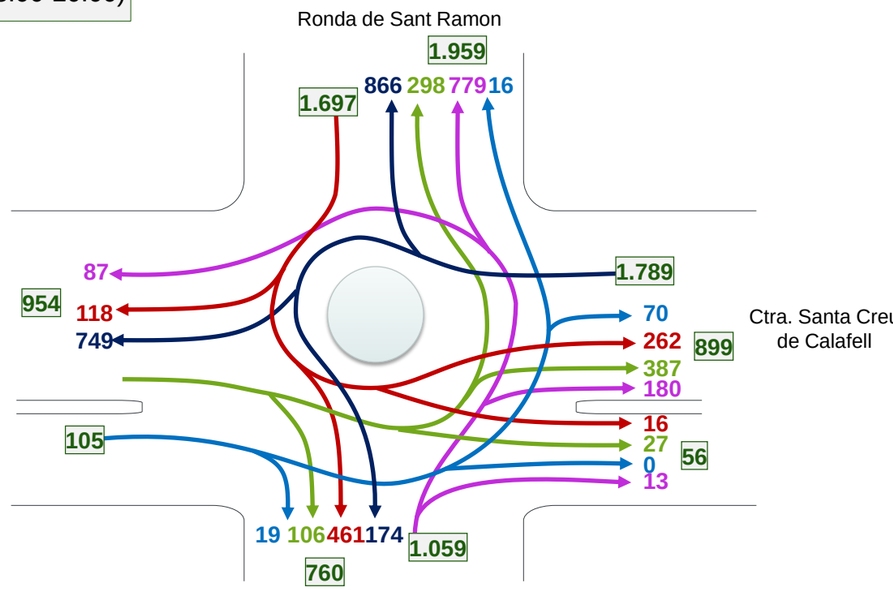
Punt 1
Tarda (18:00-20:00)



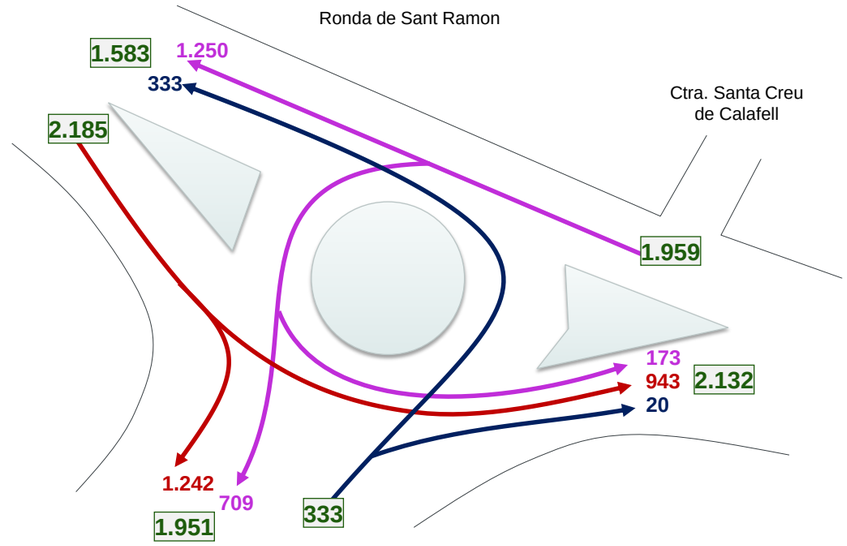
Punt 2
Matí (7:00-9:00)



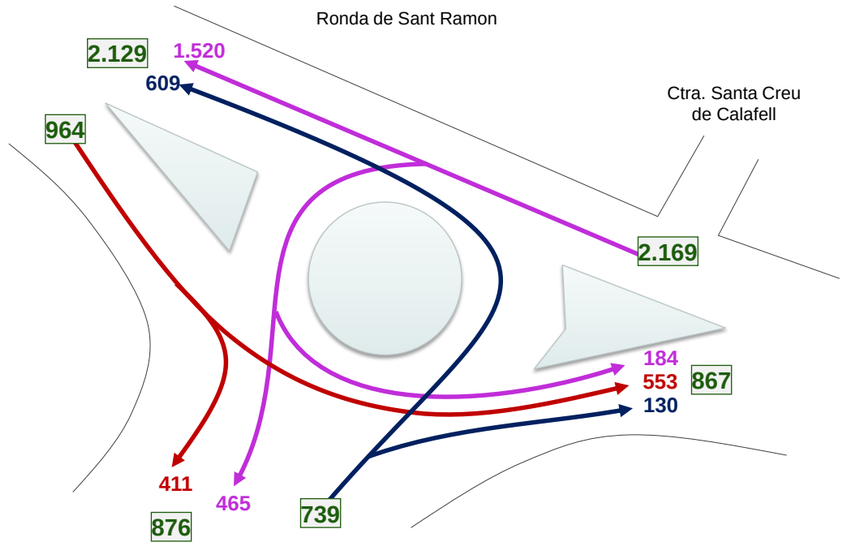
Punt 2
Tarda (18:00-20:00)



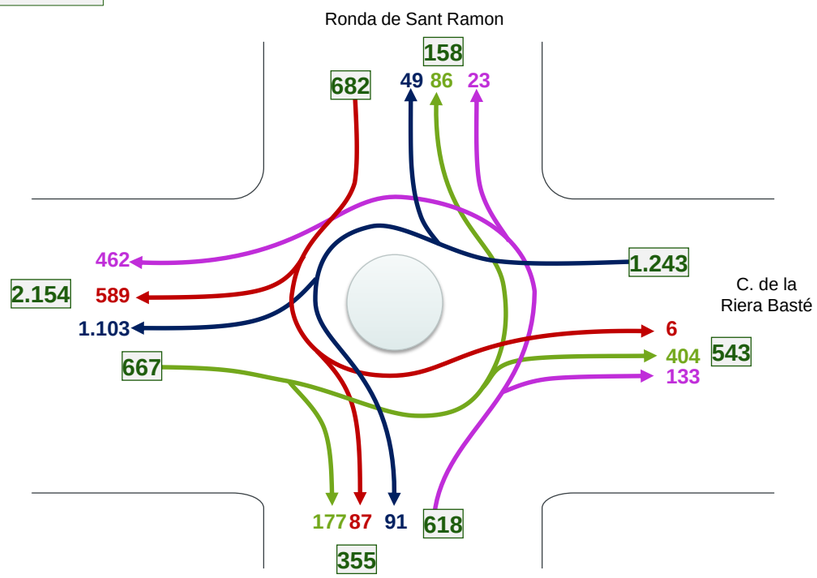
Punt 3
Matí (7:00-9:00)



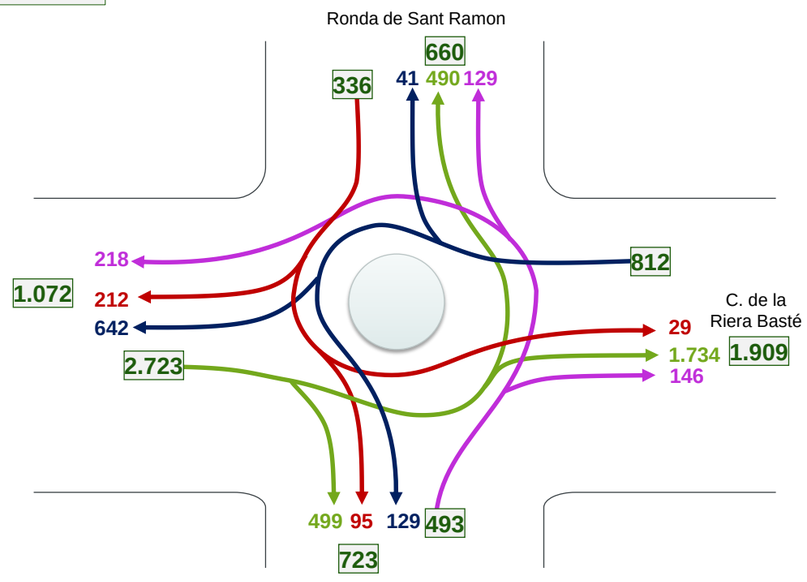
Punt 3
Tarda (18:00-20:00)



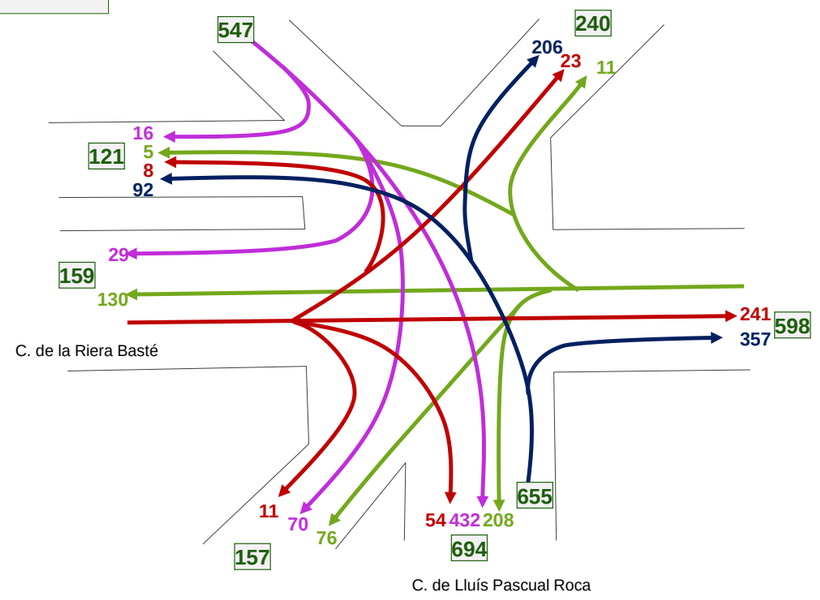
Punt 4
Matí (7:00-9:00)



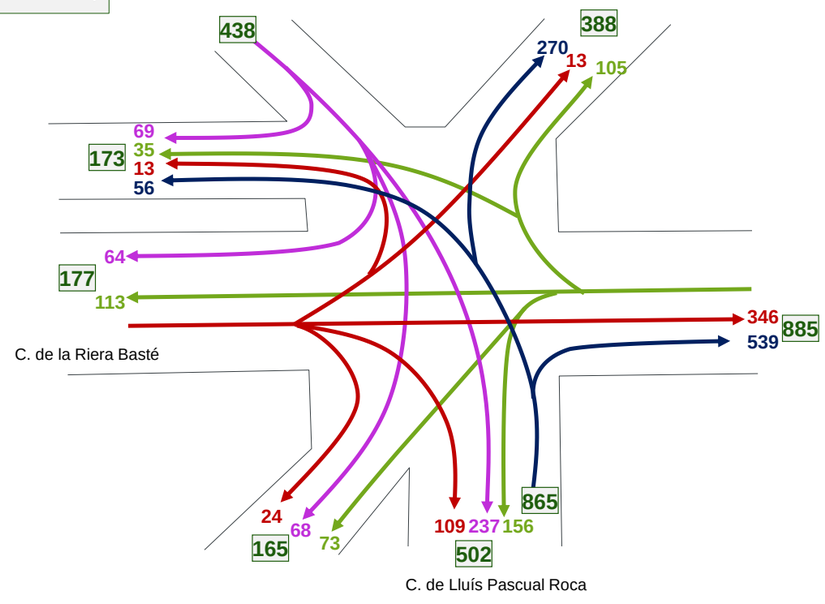
Punt 4
Tarda (8:00-20:00)



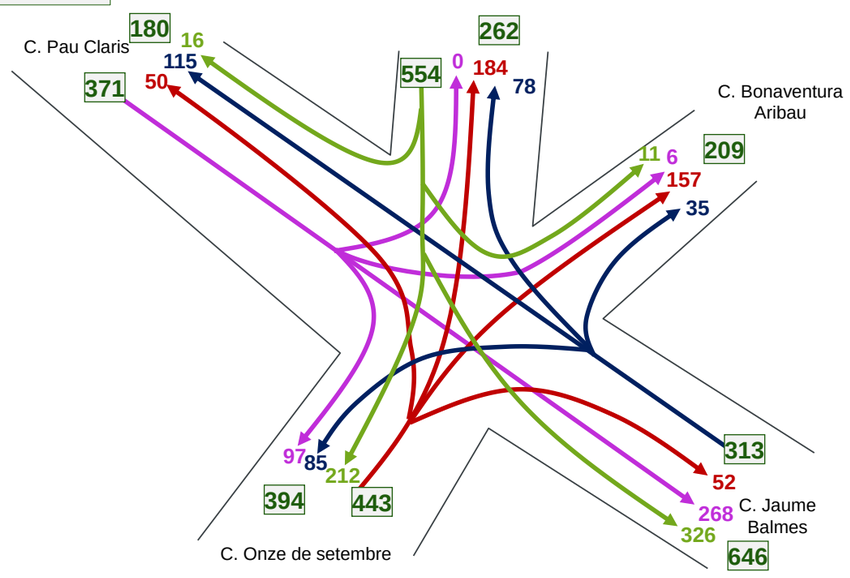
Punt 5
Matí (7:00-9:00)



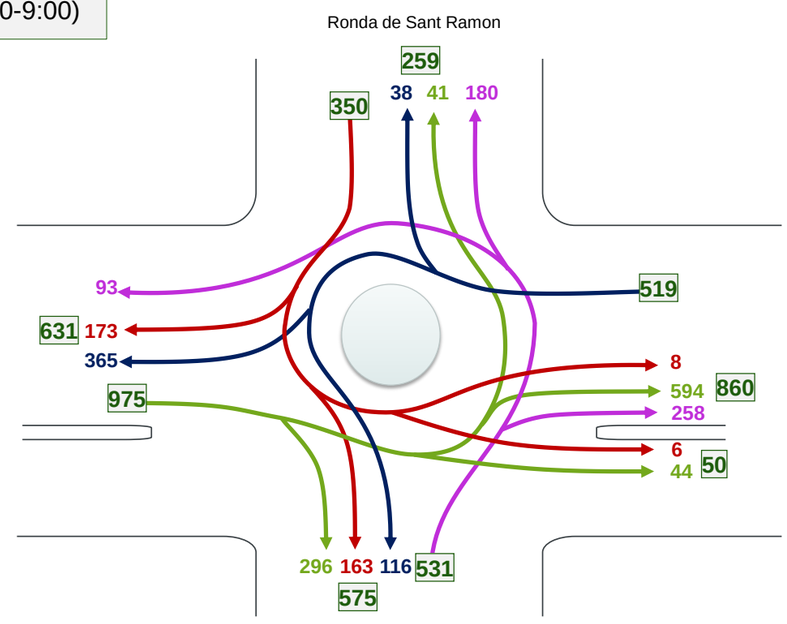
Punt 5
Tarda(18:00-20:00)



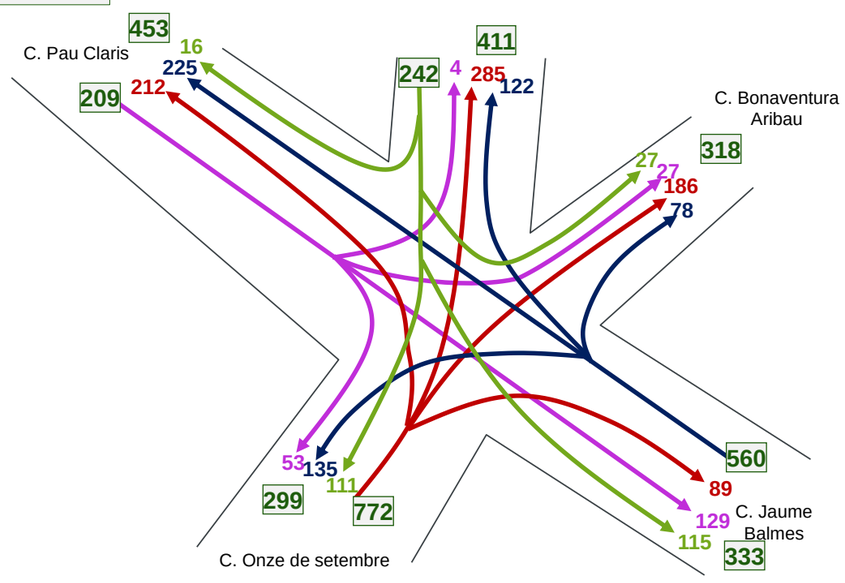
Punt 6
Matí (7:00-9:00)



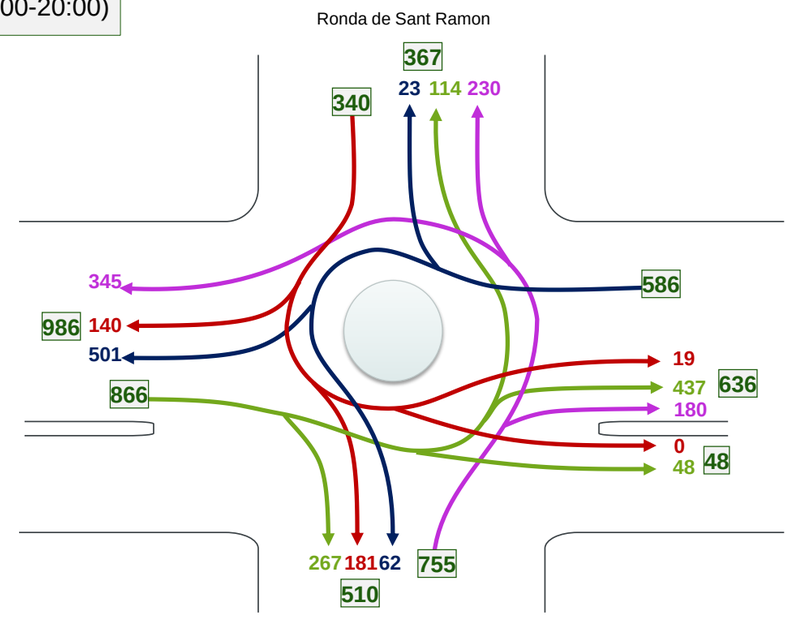
Punt 7
Matí (7:00-9:00)



Punt 6
Tarda (18:00-20:00)



Punt 7
Tarda (18:00-20:00)



3 PARTICIPACIÓ CIUTADANA

3.1 Procés de participació Maig – Juny 2011

INTRODUCCIÓ

L'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat ha impulsat un procés de participació ciutadana dins el marc del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible per tal de definir conjuntament amb les entitats, els veïns i veïnes, el sector professional vinculat a la mobilitat i els grans generadors de mobilitat, com millorar la mobilitat del municipi a futur, detectant els problemes actuals i recollint les propostes ciutadanes de millora.

Durant les diferents sessions de debat i reflexió, s'ha afavorit el diàleg entre Ajuntament i ciutadania, donant lloc a un intercanvi d'opinions i propostes no vinculants que es recullen a continuació com a resum de cadascuna de les sessions realitzades.

PROCÉS I CALENDARI

El procés de participació ciutadana s'ha organitzat en:

- Sessió inicial de resum de resultats de l'anterior PMU i presentació del inici del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat per al període 2013-2018.
- Quatre sessions de participació ciutadana celebrades en els Casals de Barri corresponents als quatre districtes del municipi de Sant Boi de Llobregat.
- Una jornada destinada al sector professional.

El Calendari del procés de participació correspon a:

TIPUS DE SESSIÓ	DATA i HORA	LLOC DE CELEBRACIÓ	SESSIÓ DESTINADA A:
GENERAL (presentació)	14 de Maig 2012		Tots els ciutadans
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	23 de Maig 2012 a les 18:30h	La Gralla (Plaça Gegants, 1)	Ciutadans del Districte Sud
PARTICIPACIÓ SECTOR PROFESSIONAL (debat)	31 de Maig 2012 a les 12:00h	La Gralla (Plaça Gegants, 1)	Sector professional de Sant Boi vinculat a la mobilitat i grans generadors de mobilitat
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	5 de Juny 2012 a les 18:30h	Casal Cooperativa (carrer Pau Casals, 7)	Ciutadans del Districte Nord
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	11 de Juny 2012 a les 18:30h	Can Massallera (carrer Mallorca, 30)	Ciutadans del Districte Est
PARTICIPACIÓ DELS BARRIS (taller)	13 de Juny 2012 a les 18:30h	Casal Marianao (carrer Miquel, 2)	Ciutadans del Districte Oest
PARTICIPACIÓ VINCULADA AL PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA	29 de novembre de 2012 a les 19:00	Can Massallera (carrer Mallorca, 30)	Tots els ciutadans

PRIMERA JORNADA DE PARTICIPACIÓ PER DISTRICTES

23 Maig: DISTRICTE SUD

INTRODUCCIÓ

Organització de la sessió de participació ciutadana

La primera sessió de participació ciutadana s'ha celebrat en el centre "La Gralla" del Districte Sud, el 23 de Maig de 2012.

S'ha convocat als veïns dels barris de Casablanca, Camps Blancs, Canons i Orioles.

La sessió s'ha organitzat en:

- Introducció general a càrrec d'Elena Amat i Serrano, Regidora delegada de xarxes socials i comunitàries, coordinació de consells de Districte, Mobilitat, Transports i Aparcament.
- Explicació del procés del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi (objectius, cronograma, treball de camp, realització d'estudis de detall i xarxes de Mobilitat) a través de Power point, a càrrec de Carles Garcia i Brull, en representació de l'equip redactor de ALG.
- Taller de participació ciutadana a través de grups de treball mitjançant taules temàtiques:
    - Taula de jerarquia viària: vehicle privat. Taula moderada per Carles Garcia (ALG)
    - Taula de transport. Taula moderada per Marc Corominas (ALG)
    - Taula de xarxa de vianants i xarxa de bicicletes. Taula moderada per Cristina Ruiz (ALG)

Cal destacar també, l'assistència a la sessió:

- En representació de l'Ajuntament de Sant Boi: Carmen Ruiz (Enginyera de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures), Antoni Xavier Fernánadez (Cap del Departament de Participació Ciutadana) i Fèlix Martínez (Cap de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures).
- En representació de AMB: Francesc Narváez

XARXA DE JERARQUIA VIÀRIA

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre Jerarquia Viària:

- **1. En tota la zona:**
    - Problemes generalitzats d'aparcament en tota la zona. Els veïns van a aparcar al polígon industrial Fonollar.
- **2. Carrer de Menéndez Pidal:**
    - 1 sentit en direcció al carrer Coin.
    - Arreglar illeta. Crear rotonda.
    - Problemes d'aparcament en vorera.
    - Problemes d'accessibilitat.
- **3. Carrer de la Joventut:**
    - La ubicació d'un aparcament per a bicicletes "bicibox" elimina places d'aparcament.
    - Problemes d'aparcament en vorera.
- **4. Carrer de Viladecans:**
    - Mobiliari i terrasses no respecten les amplades mínimes de pas en vorera.
- **5. Plaça de l'Olivera:**
    - Les terrasses dels bars envaeixen l'espai útil per als vianants.
- **6. Carrer Badajoz i carrer Coin cantonades amb carrer Viladecans:**
    - La presència de pilones en cantonades dificulten el gir dels camions.
- **7. Cruïlla entre Carrer Màlaga i Carretera Santa Creu de Calafell:**
    - Actualment només hi ha un semàfor per a vianants.
    - No es permet el gir dels vehicles a l'esquerra, i els veïns consideren que fan molta volta per arribar a la carretera.
    - La proposta és incorporar un nou semàfor en aquesta cruïlla que permeti girar a l'esquerra.
- **8. Possibilitat de donar continuïtat al C. Màlaga al seu tram final (passat C. Joventut):**
    - Ho descartem perquè és xarxa veïnal i no volem fomentar que els vehicles facin servir aquest eix per creuar el barri. És preferent que passin per la Ronda de Sant Ramon.
    - A més a més, la seva continuïtat provocaria problemes de seguretat viària en la cruïlla amb C. Joventut.
- **9. Vulneració dels sentits de circulació per a accedir als aparcaments soterrats de l'entorn del mercat:**
    - Estan marcats els itineraris als plànols.
- **10. Velocitat elevada a tot el tram de la Ronda de Sant Ramon:**
    - Hi ha un pas de vianants perillós a l'alçada del C. Joventut. Més amunt hi ha una escola bressol.
    - L'Ajuntament té estudiada la instal·lació de 2 semàfors a la Rda. Sant Ramon, però no es disposa de pressupost.

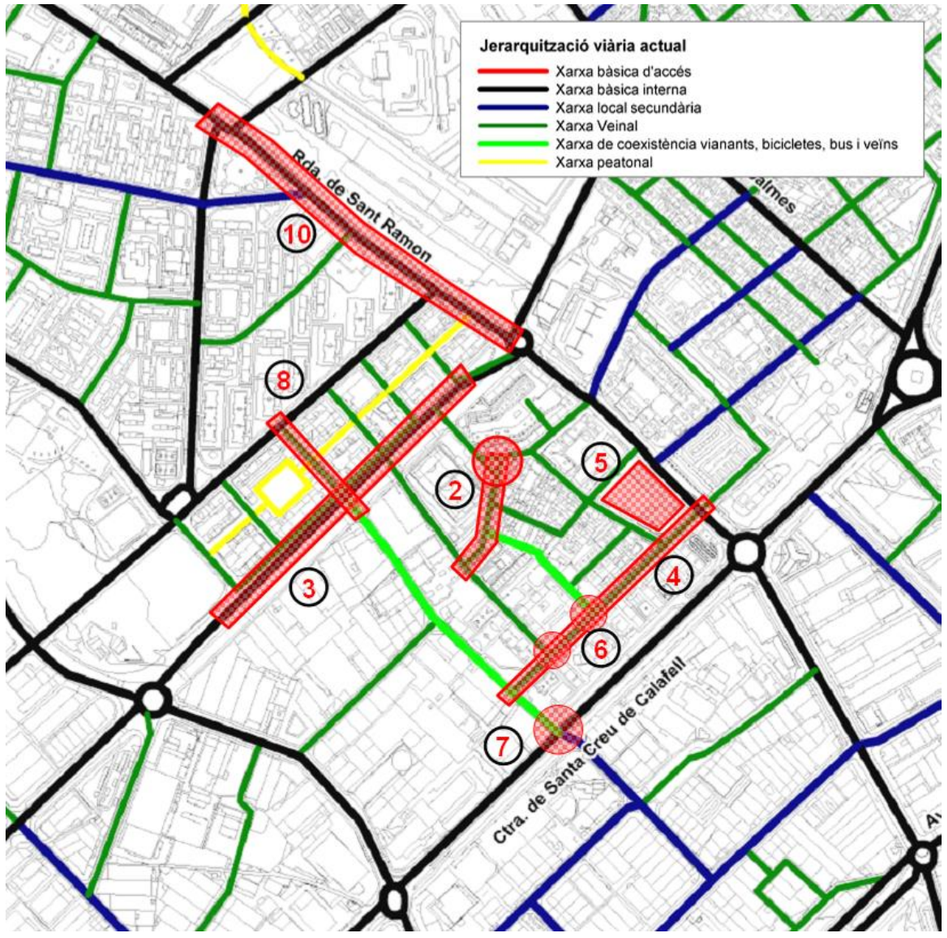
Alguns veïns comenten que l'aparcament per a residents al barri no està garantit, i que en ocasions han d'anar a estacionar als polígons de l'entorn.

L'Ajuntament creu que és un problema de percepció, més que una realitat.

En Francesc Narváez explica com funciona la zona verda amb identificatius per als residents a Barcelona, tot i que, no és una experiència extrapolable a Sant Boi.

Des de l'ajuntament se'ns demana que introduïm una nova diapositiva vinculada als objectius del Pacte de Mobilitat a la presentació.

Documentació gràfica



XARXA DE TRANSPORT

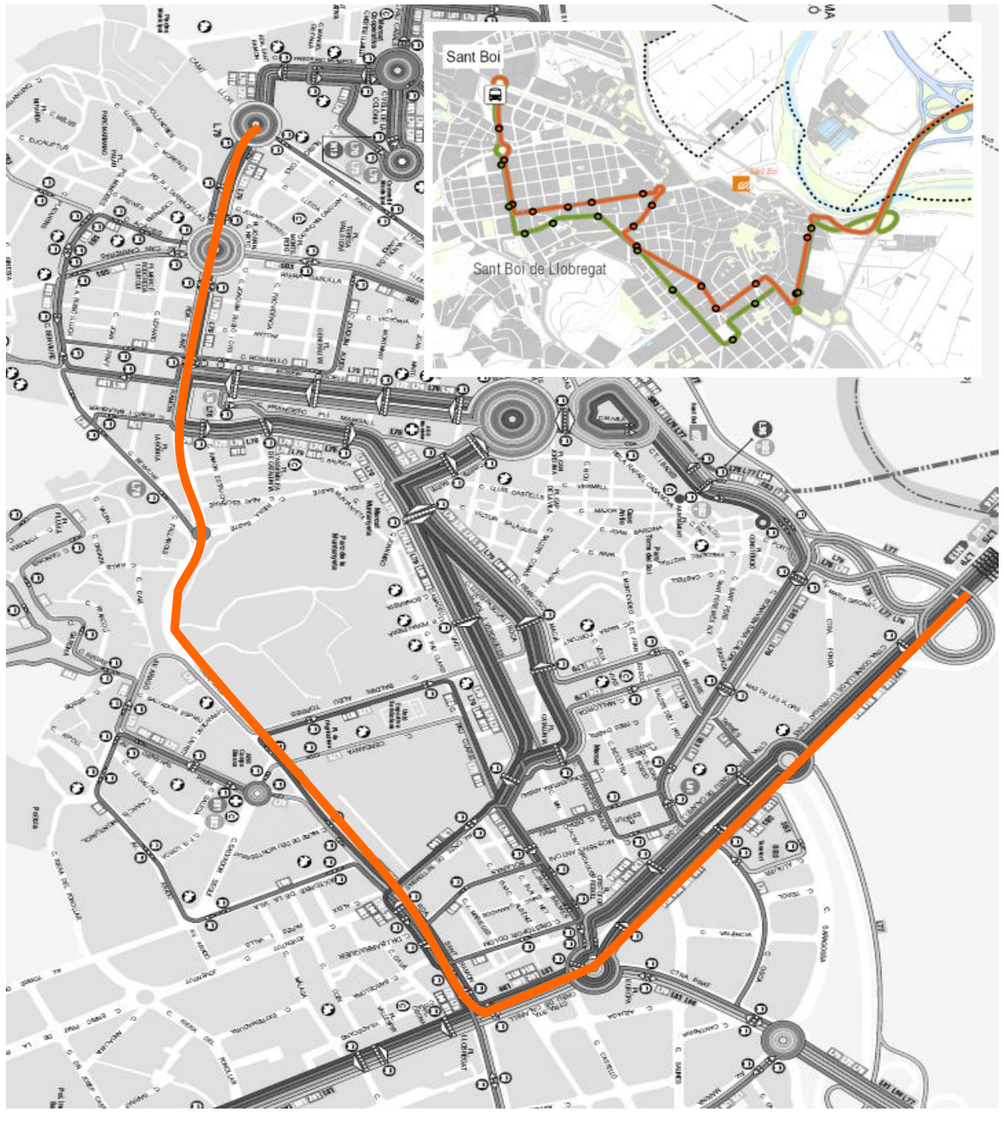
Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Transport:

- **1. Línia 79**. Es proposa que es modifiqui el seu recorregut passant pe la Ronda de Sant Ramon i d'aquesta manera ofereixi cobertura als barris de Camps Blans i Casablanca mitjançant la creació de 2 o 3 parades per sentit. A més es demana que la línia tingui accés directe a la carretera de Cornellà sense passar per la Plaça Catalunya. Es comenta que a determinades hores del matí, la línia urbana SB1 no és una alternativa eficient per poder fer el transbordament a Plaça Catalunya per manca de freqüència.
- **2. Línia 72**. Queixes que en modificar el recorregut de la línia (en sentit Barcelona) arriba sense places de seient disponibles als barris de Camps Blans i Casablanca.
- **3. Línia SB1**. Es demana que en el recorregut sentit Ciutat Cooperativa passi pel carrer de la Joventut enlloc de passar altra vegada per l'Avinguda de la Torre de la vila. Amb el conseqüent trasllat de parades. Es comenta també que l'accés a l'estació de FGC amb aquesta línia no és eficaç per la durada del viatge: excessius 'retranqueixos' en l'itinerari i també excessives parades.
- **4.** Revisió de la informació i augment del nombre de panells informatius dinàmics ja existents en certes parades del municipi.
- **5.** Finalment existeix certa sensibilitat en com quedaran definitivament ubicades les parades de la carretera de la Santa Creu de Calafell una vegada acabin les obres.

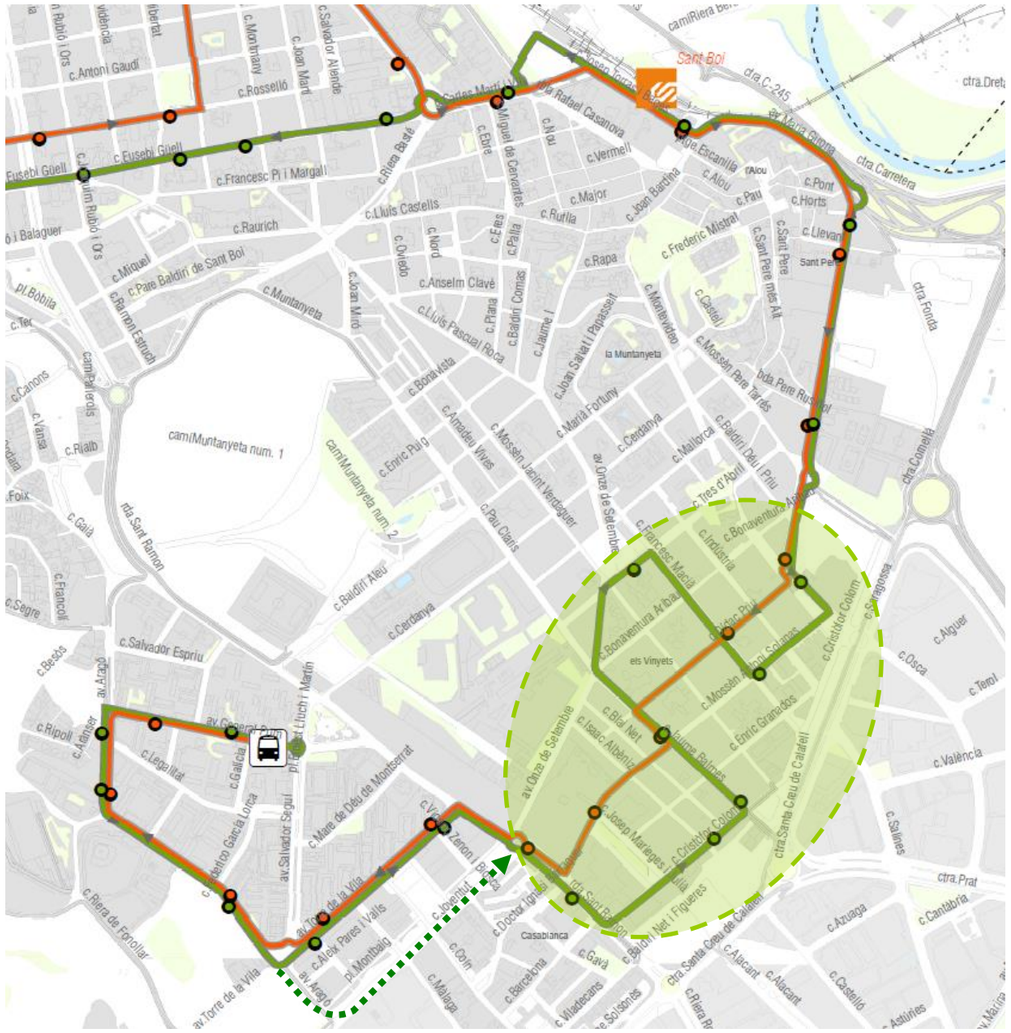
Documentació gràfica

1. Línia 79:



(*) Al requadre superior dret apareix el recorregut actual.

3. Línia SB1



XARXA DE VIANANTS

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Vianants:

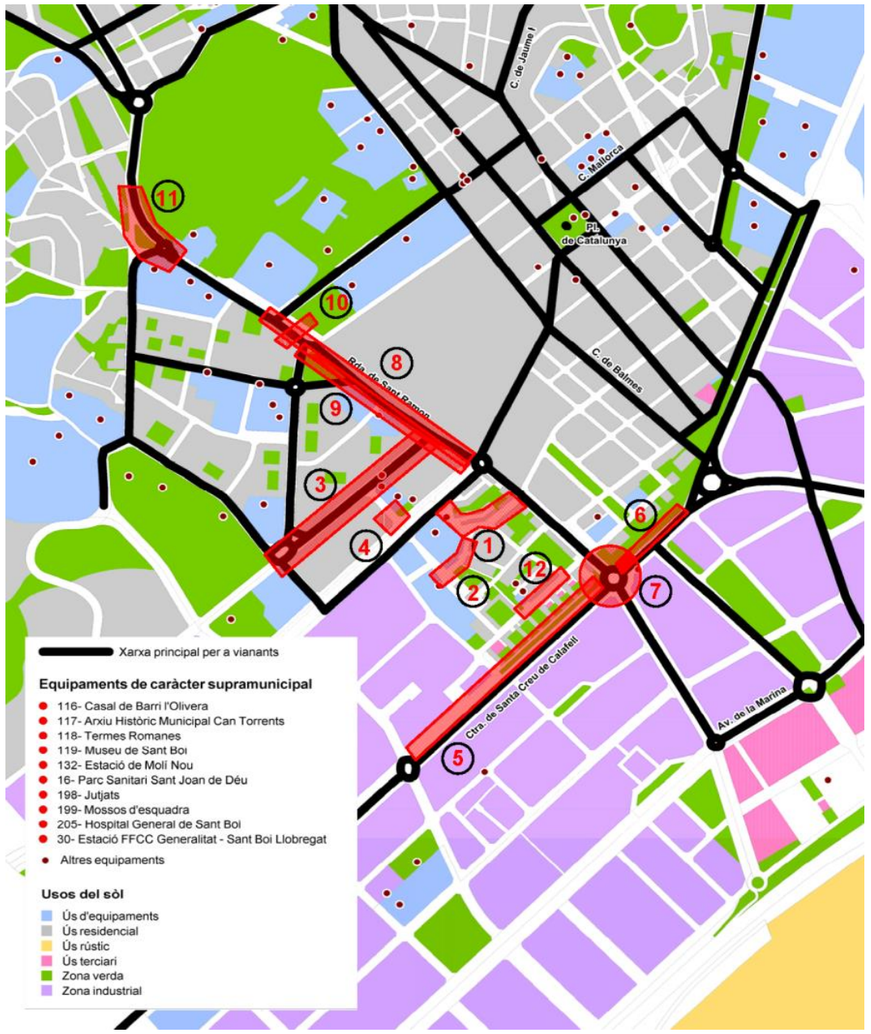
- **1. Carrer del Dr. Ignasi Barraquer:** l'amplada de pas útil per les voreres no és suficient a causa de:
    - Vorera estreta en la zona de la Farmàcia, a la cantonada.
    - Existència d'arbrat amb escocells força grans i sense cobrir. Proposen que es cobreixin els escocells i s'anivellin amb el paviment per evitar accidents i augmentar l'amplada de pas lliure de les voreres.
    - Existència de cotxes estacionats damunt les voreres que impedeixen completament el pas all vianant.
- **2. Carrer de Menendez Pidal**: no existeixen guals de vianants a les voreres, fet que dificulta notablement el creuament.
- **3. Avinguda de la Torre de la Vila (entre Ronda Sant Ramon i Avda. d'Aragó)**: sovint, existència de cotxes mal estacionats obstaculitzant les zones de creuament dels vianants.
- **4. Carrer Coín cruïlla amb el carrer de la Joventut**: sovint, existència de cotxes mal estacionats obstaculitzant les zones de creuament dels vianants.
- **5. Carretera de Santa Creu de Calafell (des de l'Avinguda Sant Ramon fins al carrer de la Riera Fonollar)**: l'amplada de pas útil per la vorera (banda barri Casablanca) no és suficient a causa de que:
    - Una gran part del itinerari no està urbanitzat.
- **6. Plaça del Llobregat amb carretera de Santa Creu de Calafell**: en la zona d'obres del Parc Saló Central:
    - Durant el procés de les obres, creuen que els itineraris alternatius per a vianants no són segurs ni adequats per l'alt trànsit de la carretera. Creuen que caldria millorar les condicions dels itineraris alternatius i temporals per a vianants en cas d'obres a la via pública.
- **7. Plaça del Llobregat**:
    - El temps de creuament peatonal des del polígon industrial fins al barri de Casablanca és massa llarg a conseqüència de què el temps de pas semaforitzat dels vehicles és excessiu.
    - En canvi, el temps de pas de creuament semaforitzat per a vianants és insuficient. A més, durant el creuament dels vianants, un dels carrils de circulació té el semàfor en àmbar i no respecten la prioritat de pas dels vianants, fet que crea inseguretat als vianants.

  8. Ronda Sant Ramon (entre carrer Baldiri Aleu i carrer de l'Onze de Setembre): els vehicles baixen a massa velocitat fet que implica:
    - Risc d'accidents i inseguretat dels vianants en els creuaments al voltat de la rotonda existent a la Ronda Sant Ramon a l'alçada del carrer de la Joventut. Proposen semaforitzar com a mínim un dels creuaments per millorar la seguretat en els creuaments.
    - Proposen incorporar elements que provoquin la disminució de la velocitat dels vehicles en aquest tram, tot i que no són partidaris ni dels guals de calçada elevada ni de les bandes reductores.
- **9. Ronda Sant Ramon (entre el carrer Joventut i la Plaça d'Ernest Lluch):** el paviment de la vorera està en molt mal estat de conservació.
- **10. Ronda Sant Ramon**: el creuament de vianants existent en el tram de la Ronda, entre els carrers Baldiri Aleu i carrer de la Cerdanya, presenta el pas de vianants en mal estat i caldria repintar-lo. A més, la senyal vertical d'existència de pas de vianants està completament tapada pels arbres existents i caldria per tant, millorar-la o reubicar-la.

- **11. Ronda Sant Ramon – entorn rotonda amb el carrer Avinguda d'Aragó**: caldria revisar com millorar els creuaments per a vianants d'aquesta zona. Creuen que cal millorar les connexions o creuaments de la zona (millorar els existents i afegir-ne de nous), especialment des del punt de vista de la seguretat del vianant.
- **12. Carrer Viladecans**: arrel d'una ampliació de voreres que s'ha realitzat en aquest carrer, s'ha permès la ubicació de terrasses – bar. Creuen que aquestes terrasses no estan correctament ubicades ja que, en la majoria dels casos no existeix espai lliure de pas per als vianants (destaquen especialment les terrasses del bar La Perdiz i el bar Goyote).
- **13.** Pel que fa a la connexió amb el transport públic, creuen que els itineraris o recorreguts des dels barris fins a les parades d'autobús tenen una distància excessiva.

Tot i l'existència de punts conflictius en el barri a nivell de xarxa de vianants, valoren positivament l'estat general dels carrers i places del barri.

Documentació gràfica



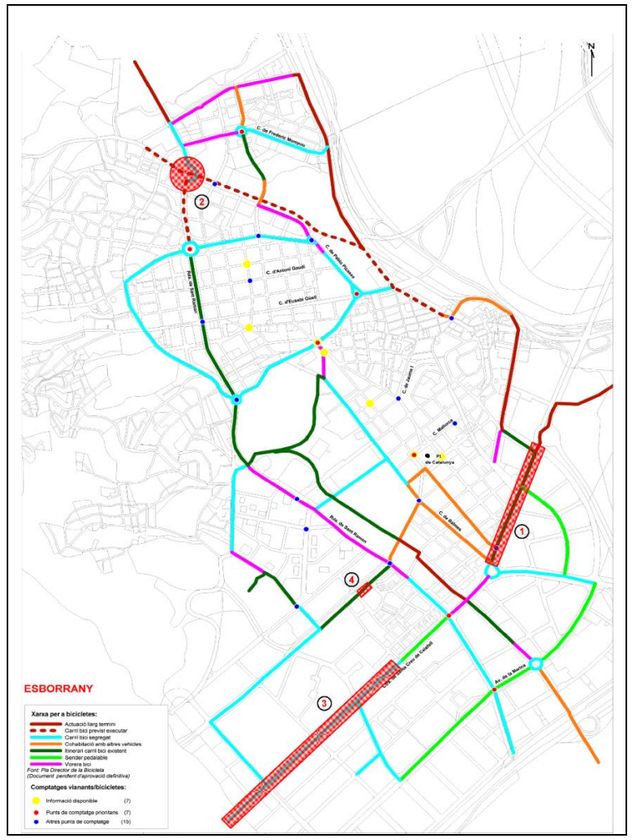
XARXA DE BICICLETES

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Bicicletes:

- **1. Carretera de la Santa Creu de Calafell (entre carrer Balmes i carrer del Mossèn Pere Tarrés)**: existència d'un punt conflictiu entre vianants i bicicletes ja que, habitualment els vianants envaeixen el carril bici. Caldria buscar alguns solució (informar millor o sensibilitzar als vianants, etc.).
- **2.** Ronda Sant Ramon cruïlla amb carrer Pablo Picasso: existència d'un punt conflictiu entre vehicles i bicicletes, especialment en la rotonda. Sembla ser que els vehicles no respecten el pas de les bicicletes i creen inseguretat al circular.
- **3. Carretera de la Santa Creu de Calafell (trams més propers a Viladecans):** existència de perill i inseguretat per a les bicicletes que transiten en direcció a Viladecans per la carretera.
- **4. Carrer Joventut:** el Bicibox existent en aquest carrer està actualment ocupant tres places d'estacionament de vehicles i no consideren que la seva ubicació sigui correcta. Proposen reubicar-lo en els entorns del centre "La Gralla".

Documentació gràfica



JORNADA 31 Maig: SECTOR PROFESSIONAL I GRANS GENERADORS DE MOBILITAT

INTRODUCCIÓ

Organització de la sessió de participació del Sector Professional i grans generadors de mobilitat

La segona sessió de participació ciutadana orientada al sector professional i grans generadors de mobilitat s'ha celebrat en el centre "La Gralla" del Districte Sud, el 31 de Maig de 2012.

S'ha convocat a associacions, entitats, empreses i sindicats implicats en el procés de desenvolupament del Pla de Mobilitat de Sant Boi.

La sessió s'ha organitzat en:

- Introducció general a càrrec d'Antoni Xavier Fernández (Cap del Departament de Participació Ciutadana) de l'Ajuntament de Sant Boi.
- Explicació del procés del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi (objectius, cronograma, treball de camp, realització d'estudis de detall i xarxes de Mobilitat) a través de Power point, a càrrec de Carles Garcia i Brull, en representació de l'equip redactor de ALG.
- Debat en plenari conduit per Carme Ruiz (Enginyera de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures) de l'Ajuntament de Sant Boi.

Professionals assistents a la sessió

Els professionals que han assistit i han participat en la sessió, i especialment en el debat son:

- Diversos representants de l'associació de discapacitats físics ARAMIS
- Joan Sañas en representació de FGC
- Dos representants del Parc sanitari Sant Joan de Déu de Sant Boi
- Josep Antoni Moreno en representació de Baix Bus
- Sergio Gallego en representació de la Diputació de Barcelona
- Francesc Narváez en representació de AMB
- Dos representants de sindicats (C.C.O.O i U.G.T)
- Pere Garcia en representació de la flota d'autocars Avantgrup
- Vicenç Muñoz en representació del sector automobilístic (representant dels concessionaris)
- Dolors Galinano, representant de la Policia Local de Sant Boi
- Per part de l'Ajuntament, Carme Ruiz (Enginyera de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures), Antoni Xavier Fernánadez (Cap del Departament de Participació Ciutadana) i Fèlix Martínez (Cap de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures).
- Per part d'ALG, Carles Garcia i Cristina Ruiz

DEBAT PLENARI

El debat ha estat conduit per Carme Ruiz (Ajuntament de Sant Boi) i estructurat al voltant de cinc grans temes:

- A) Jerarquització de les vies
- B) Zones de càrrega i descàrrega

- C) Transport públic
- D) Àmbit Industrial
- E) Carril bici a les zones industrials

Per finalitzar el debat plenari, s'ha realitzat un torn o sessió d'intervencions personals dels assistents.

Jerarquització de les vies

En l'anterior PMU es van jerarquitzar les vies de manera que les vies principals es van potenciar per a pas del vehicle privat i del transport públic. Actualment algunes d'aquestes vies són percebudes pels vianants i ciutadans de Sant Boi com perilloses per la velocitat de circulació del trànsit rodat. Es planteja com resoldre els creuaments dels vianants de manera segura (passos elevats, coixins berlinesos, etc.).

A les vies definides com a secundàries i veïnals a l'anterior pla de mobilitat s'hi va realitzar un procés de pacificació del trànsit rodat.

Torn de paraula i intervencions dels professionals:

- Representant de Baix Bus:
    - En les zones 30 s'observa que els passos de vianants elevats sí funcionen.
    - La repetició de l'existència de passos elevats resulta molest tant pel propi vehicle com pels conductors (frenades sobtades, etc.).
    - Normalment la transició entre la calçada i la zona elevada del gual es realitza de manera brusca. Fet que comporta que la majoria dels vehicles de pis baix toquin l'asfalt i s'espatllin, especialment, les rampes.
    - Preferentment opten per l'existència dels coixins berlinesos en lloc dels guals de calçada elevada ja que, els coixins afecten als cotxes però no als autobusos.
- Representant flota d'autocars:
    - No és partidari de la incorporació dels coixins berlinesos per l'elevat cost de manteniment que comporten.
- Representant de la Diputació de Barcelona:
    - Exposició d'experiències realitzades a Mollet del Vallès mitjançant la substitució dels guals de calçada elevada per coixins berlinesos de formigó.
    - Explicació dels diferents tipus de coixins berlinesos:
        - Coixins prefabricats de cautxú: no són recomanables, pel seu elevat cost de manteniment. Caldria instal·lar-los encaixats en la calçada però normalment es col·loquen damunt la calçada, fet que comporta que amb el pas del temps provoquin sorolls força molestos als veïns. Com a avantatge cal destacar la rapidesa en la instal·lació.
        - Coixins de formigó: de geometria molt definida. El cost de manteniment és gairebé inexistent, no provoquen sorolls als veïns. Si els vehicles passen a la velocitat correcta (indicada) gairebé no els notaran. S'utilitzen habitualment a Alemanya, França, etc. Com a desavantatge cal destacar que és necessari tallar la circulació per a la seva instal·lació (formigó in situ, temps de fraguar, etc.).
- Representant de sindicats:
    - L'existència de nombrosos guals de calçada elevada pot provocar problemes d'esquena als conductors d'autobusos.
    - S'observa que no existeix unificació de criteris en el disseny dels guals de calçada elevada entre els diferents municipis, no existeix cap normativa al respecte.
    - Pel que fa als coixins berlinesos, no es consideren una bona solució si aquests requereixen d'un alt grau de manteniment.
- Representant de la Diputació de Barcelona:
    - Recorda l'existència de normativa del Ministeri sobre el disseny de guals de calçada elevada en carreteres interurbanes. En cas de dubte sobre el disseny o per unificar criteris, estaria bé considerar els criteris d'aquesta normativa.

Zones de càrrega i descàrrega

S'observa per part de l'Ajuntament les males pràctiques de parada de vehicles d'empreses de missatgeria i petits repartiments en la via pública del municipi de Sant Boi: són força indisciplinats a l'estacionar davant del client al que donen servei, existeixi o no zona d'estacionament.

Torn de paraula i intervencions dels professionals:

- Representant de la Policia Local:
    - S'observa que en la majoria dels casos, per motius de comoditat i rapidesa en el servei, tot i l'existència de zones de càrrega i descàrrega properes, els missatgers i petits repartidors, seguirien realitzant parades just al davant del client al que donen servei.
- Representant d'AMB:
    - Per experiència, s'observa que sense l'existència de pressió circulatòria, ningú té la percepció que té problemes al circular a causa de les parades inadequades a la calçada dels missatges i petits repartidors.
    - Si existeixen o es creen noves zones de càrrega i descàrrega, aquestes cal que estiguin just al davant dels comerços i botigues perquè realment funcionin. A més cal demanar una actitud cívica i disciplinària als repartidors.
- Representant de sindicats:
    - S'observa que si les zones de càrrega i descàrrega estan situades a 100 o 200m dels comerços, no s'utilitzaran. Cal que estiguin davant de les botigues perquè s'utilitzin correctament.

Transport públic

Es comenta per part de l'Ajuntament la possibilitat de incorporar sincronització semafòrica al transport públic de Sant Boi de Llobregat.

Torn de paraula i intervencions dels professionals:

- Representant de Baix Bus:
    - No tenen cap tipus d'experiència relacionada amb la sincronització semafòrica fóra de l'àmbit de la ciutat de Barcelona.

- Representant d'AMB:
    - Sense l'existència de carrils bus no és viable la incorporació de sincronització semafòrica.
- Representant dels sindicats:
    - Es considera positiva la creació de carrils bus amb incorporació de sincronització semafòrica.
- Representant d'ARAMIS:
    - Planteja la possibilitat de crear una línia de transport públic adaptat que connecti Sant Boi amb Bellaterra, ja que actualment per arribar a la Universitat des de Sant Boi amb transport públic es triga una mitja de dues hores.
- Representant de Baix Bus:
    - Fa uns 20 anys existia una línia que comunicava Viladecans, Sant Boi i Bellaterra. Però es va eliminar per falta de demanda.
    - Es podria tornar a fer un estudi per verificar la demanda actual i comprovar si seria viable tornar a incorporar aquesta línia.
- Representant flota d'autocars:
    - Actualment la Generalitat està realitzant diversos estudis en funció de la demanda, per tal d'adaptar-ne els serveis.

Àmbit industrial

L'Ajuntament proposa abordar dos temes importants dins els polígons industrials, en els quals caldrà intervenir a futur:

- Reordenació dels sentits de circulació: les experiències realitzades en les zones residencials de Sant Boi comporten que les vies principals de circulació s'han mantingut amb dos sentits de circulació, mentre que les vies secundàries s'han transformat a un únic sentit de circulació, fet que ha permès millorar l'estacionament. L'Ajuntament vol conèixer l'opinió dels assistents sobre la possibilitat de realitzar aquesta mateixa reordenació en les zones industrials de Sant Boi.
- Aparcament indiscriminat: les àrees industrials presenten un nombre important de vehicles estacionats indiscriminadament damunt les voreres, impedint completament el pas.

Torn de paraula i intervencions dels professionals:

- Representant de sindicats:
    - És molt necessari eliminar l'aparcament de vehicles damunt les voreres, però també és molt important incentivar el transport públic vinculat als polígons industrials, així com també incentivar el transport col·lectiu privat. D'aquesta manera s'aconseguiria disminuir el número de vehicles privats estacionats en els polígons industrials.
    - S'observa que actualment està parat un projecte sobre transport col·lectiu privat que comunicava Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi, relacionat amb els polígons industrials.
- Representant de l'Ajuntament de Sant Boi:
    - Es considera que els corredor Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi està actualment cobert mitjançant transport públic interurbà.
- Representant de sindicats:
    - Es considera que els corredor Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi està actualment cobert mitjançant transport públic interurbà, però que aquest no respon a les necessitats horàries dels treballadors. El transport no està adaptat als torns horaris dels treballadors dels polígons industrials i és per aquest motiu, que la majoria no l'utilitza.
    - Cal adaptat els horaris dels autobusos als torns dels treballadors per a què el transport públic s'utilitzi en els polígons.
- Representant flota d'autocars:
    - S'observa que en els polígons industrials de Sant Boi gairebé no existeixen passos i creuaments per als vianants, i que els existents es troben en molt mal estat de conservació.
    - Exposició d'una experiència pilot realitzada al municipi d'Abrera sobre transport col·lectiu privat per accedir al polígon industrial. Els resultats de l'experiència van ser molt negatius ja que, gairebé no s'utilitzava i es va eliminar per falta de demanda.
    - Exposició d'altres experiències per donar servei als polígons industrials a través de la prolongació de línies d'autobusos ja existents. La majoria no han funcionat i només s'ha aconseguit un increment de costos d'explotació del servei.
    - Exposició de l'única experiència positiva sobre la incorporació del transport públic a polígons industrials: la línia que uneix l'estació Sant Joan de FGC amb Vallsolana.
- Representant de sindicats:
    - S'observa que antigament en els polígons industrials, els treballadors tenien el dret al transport col·lectiu i que amb el pas dels anys, l'empresari va comprar aquest dret i finalment, es va acabar eliminant l'existència d'aquest transport.
    - Cal que les empreses que estan en un mateix polígon industrial s'organitzin de manera que el transport col·lectiu privat existent no sigui exclusiu dels treballadors d'un única empresa. Cal unificar el transport col·lectiu per a diverses empreses d'un mateix polígon amb l'objectiu d'abaratir costos i millorar el servei.
- Representant d'AMB:
    - És necessari deixar de dissenyar els polígons industrials com als anys 70. Cal trobar maneres per incentivar l'ús del transport públic: cal evitar que els treballadors tinguin tantes facilitats per estacionar davant de l'empresa, incentivar el pagament per estacionar davant l'empresa comportaria estacionar gratuïtament a certa distància, fet que potser, incentivaria l'ús del transport públic, etc.
- Representant de sindicats:
    - Cal fer un estudi molt acurat pel que fa a la reordenació dels sentits de circulació, deixant alguns carrers del polígon amb un únic sentit de circulació i augmentant els carrils d'estacionament, ja que aquesta reordenació pot afectar greument al trànsit i girs dels tràilers al reduir calçada.

Carril bici a les zones industrials

L'Ajuntament proposa abordar el tema de la incorporació de la bicicleta en els polígons industrials.

Torn de paraula i intervencions dels professionals:

- Representant flota d'autocars:

- Es considera perillosa la incorporació de les bicicletes dins els polígons industrials. Actualment ja és complicada la convivència (per seguretat) entre camions, cotxes i motocicletes, com per incorporar també a les bicicletes.

Intervencions personals dels assistents

Per concloure el debat plenari, es cedeix la paraula a tots els professionals assistents per tal de què exposin altres temes relacionats amb la mobilitat, però de caràcter més personal.

Torn de paraula i intervencions dels professionals:

- Representant de FGC:
  - Es reobre el debat sobre la necessitat d'incorporar el metro al municipi de Sant Boi. Els FGC ja són actualment el "metro del Baix Llobregat".
- Representant de l'Ajuntament de Sant Boi:
  - Tot i l'existència de dues estacions de FGC a Sant Boi, el plànol de cobertura de les mateixes evidencia que no és suficient per cobrir la totalitat del municipi. Es considera positiva la possibilitat d'allargar la Línia 1 des del Prat fins a Sant Boi ja que, es podria donar cobertura al polígon industrial i al centre de la població.
- Representants del Parc Sanitari de Sant Joan de Déu:
  - Actualment l'Hospital comporta una mobilitat d'aproximadament 1.500 persones/dia entre transport públic i vehicle privat.
  - Al principi, l'Hospital es mostrava preocupat pel nombre de places d'aparcament que disposaven, especialment les destinades al personal sanitari. Però actualment existeixen places lliures en la zona d'aparcament disponible.
  - Actualment l'Hospital comporta una mobilitat (transport públic) d'aproximadament 20.000 pacients/any i creuen que aquesta xifra anirà augmentant. És per aquest motiu que consideren necessària una nova línia d'autobús que els doni cobertura, o bé que els autobusos interurbans arribin fins l'Hospital ja que, actualment es dona cobertura materno-infantil als municipis de Viladecans, Gavà, Castelldefels, Begues, etc.
- Representant de Baix Bus:
  - És molt necessària la incorporació en els ciutadans de la cultura del "transbordament". No cal anar sempre d'un lloc a un destí, amb el mateix vehicle.
  - És important fer una campanya de comunicació per potenciar i sensibilitzar als ciutadans de la cultura del transbordament en el transport públic.
- Representant d'ARAMIS:
  - S'exposa que la majoria de les voreres dels polígons industrials de Sant Boi són completament inaccessibles.
  - S'exposa la inexistència de vehicles adaptats en la flota de taxis de Sant Boi de Llobregat.
  - S'exposa que a Barcelona s'ha fet un curs a tots els conductors d'autobusos sobre el correcte desplegament de la rampa del vehicle i sobre el tracte o protocols de tractament dels conductors d'autobusos a les persones amb mobilitat reduïda. Es considera que seria molt positiva la realització d'aquests cursos als conductors d'autobús urbà i interurbà a Sant Boi.
  - És molt important mantenir també les parades de transport públic i el seu entorn immediat lliure d'obstacles, és a dir, accessibles per a què puguin ser utilitzades amb comoditat per les persones amb mobilitat reduïda.
  - Es proposa, que tal i com es realitza a TMB, es realitzin inspeccions periòdiques en els autobusos sobre l'estat de les rampes (autobusos urbans i interurbans).
  - Es destaca l'experiència realitzada a San Sebastián sobre la incorporació de preferència semafòrica en els carrils bus que permet per exemple, recuperar el temps que perd un autobús al desplegar la rampa en una parada.
- Representant d'AMB:
  - Recorda l'existència del servei porta a porta que gestiona CETRAMSA, així com també l'existència de TAXI AMIC amb una flota de taxis adaptats al 100%:
- Representant de Baix Bus:
  - Exposa que ja fa anys que dins el pla de formació dels conductors, existeix la formació específica sobre el correcte funcionament de les rampes dels autobusos, així com també, sobre el tracte que els conductors han de donar a les persones amb mobilitat reduïda.
  - Exposa que actualment ja es realitzen les revisions periòdiques necessàries a les rampes dels autobusos.
  - Sobre queixes al respecte de incidències en vehicles o del tracte dels conductors, es convida als usuaris a fer-les arribar a través del lloc web del grup o a través de l'Ajuntament de Sant Boi.
  - Sobre les possibles incidències, obstacles o barreres que els usuaris detectin en les parades d'autobús, es convida a fer-les arribar a l'Ajuntament.
- Representant de la Diputació de Barcelona:
  - S'exposa que en el cas de Barcelona, els ciutadans tenen completament assimilat el concepte del "transbordament" dins el transport públic.
  - Es destaca que les línies directe, d'un punt a un altre no són assumibles entre altres criteris, pels costos que generen. Cal potenciar el funcionament del transport públic en xarxa.
- Representant dels sindicats:
  - Es destaca el poc èxit de iniciatives com el "cotxe compartit".
- Representant d'AMB:
  - Amb els anys, les ciutats i el seu transport públic s'han configurat a través de la demanda, tothom vol una parada al davant de casa, però en la pràctica això no és viable. Actualment és completament viable una xarxa de parades amb una distància entre elles d'uns 400 metres, i amb una freqüència de pas eficient i suficient que respongui a les necessitats i demandes dels usuaris.
  - A destacar que quan en un zona no es pot estacionar, la gent hi va en transport públic sense problemes.
  - El PMUS cal que sigui realista i dins del context econòmic actual. Cal fer una planificació en el temps de les intervencions: intervencions a futur i a diferents velocitats.

SEGONA JORNADA DE PARTICIPACIÓ PER BARRIS

5 Juny: DISTRICTE NORD

INTRODUCCIÓ

Organització de la sessió de participació ciutadana

La tercera sessió de participació ciutadana s'ha celebrat en el Casal de Barri del Districte Nord, el 5 de Juny de 2012.

S'ha convocat als veïns dels barris de Ciutat Cooperativa i Molí Nou.

La sessió s'ha organitzat en:

- Introducció general a càrrec de Fèlix Martínez (Cap de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures)
- Explicació del procés del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi (objectius, cronograma, treball de camp, realització d'estudis de detall i xarxes de Mobilitat) a través de Power point, a càrrec de Carles Garcia i Brull, en representació de l'equip redactor de ALG.
- Taller de participació ciutadana a través de grups de treball mitjançant taules temàtiques:
    - Taula de jerarquia viària: vehicle privat. Taula moderada per Carles Garcia (ALG)
    - Taula de transport. Taula moderada per Marc Corominas (ALG)
    - Taula de xarxa de vianants. Taula moderada per Cristina Ruiz (ALG)
    - Taula de xarxa de bicicletes. Taula moderada per Antoni Xavier Fernàndez (Cap de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Sant Boi)

Cal destacar també, l'assistència a la sessió:

- En representació de l'Ajuntament de Sant Boi: Carmen Ruiz (Enginyera de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures), Antoni Xavier Fernánadez (Cap del Departament de Participació Ciutadana) i Fèlix Martínez (Cap de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures).
- En representació de la Diputació de Barcelona: Sergio Gallego

XARXA DE JERARQUIA VIÀRIA

Conclusions de la taula de treball

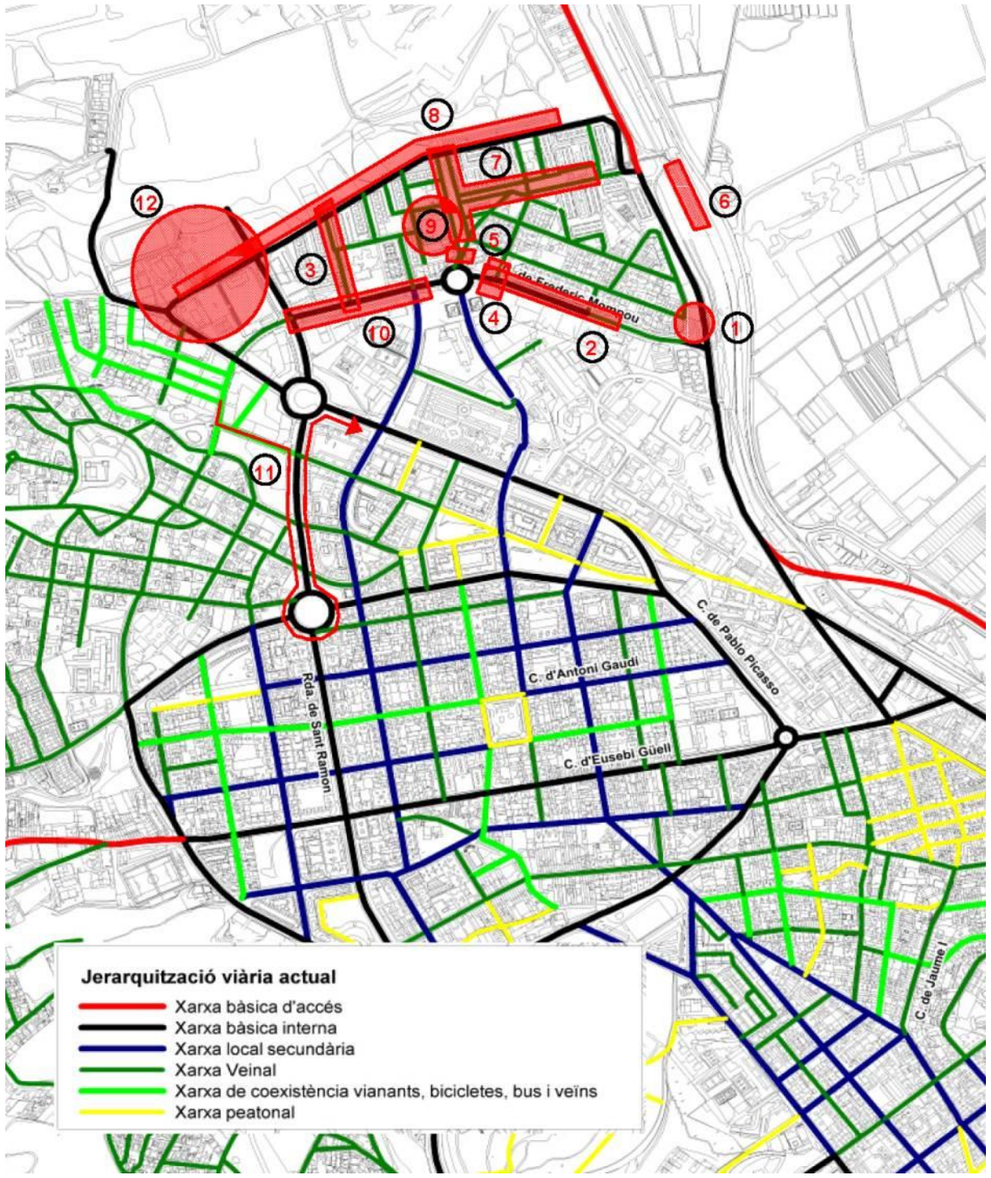
A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Jerarquia Viària:

- **1. Carrer del Primer de Maig amb el carrer del Doctor Antoni Pujadas:**
    - Els veïns sol·liciten accedir a la carretera (carrer Doctor Antoni Pujadas) directament des del carrer Primer de Maig.
    - L'Ajuntament explica que actualment s'està fent el projecte per accedir a Primer de Maig des de la carretera. Aquest projecte inclou un ramal que necessita disposar d'uns terrenys de FGC.
- **2. Cruïlles del carrer Frederic Mompou amb carrers perpendiculars:**
    - Actualment en algunes cruïlles no es pot realitzar el gir a l'esquerra. Cal fer el gir de 180º o canvi de direcció en les rotondes que es troben a certa distància.

- Els veïns consideren que el barri té poca permeabilitat i proposen implantar noves rotondes més petites o bé, millorar la senyalització orientativa general del barri (des del punt de vista del vehicle).
- Els veïns proposen revisar l'arbrat del carrer, especialment en zones de gir, ja que s'ha detectat que algun dels arbres existents dificulta la visibilitat.

- **3. Carrer Manuel de Falla:**
  - Els veïns no valoren positivament la intervenció en el carrer Manuel de Falla a nivell dels sentits de circulació: abans en el carrer existien dos sentits de circulació i actualment, únicament es permet un sentit de circulació.
- **4. Cruïlla carrer Ventura Gassol amb carrer Frederic Mompou:**
  - L'existència de cotxes estacionats en cantonada generen problemes de visibilitat als conductors.
  - Els veïns proposen instal·lar pilones que impedeixin l'estacionament i reforcin la línia groga existent al terra.
- **5. Carrer de Pau Casals (banda Plaça de Joan Sanroma Fornit):**
  - Els veïns consideren necessària la transformació de l'actual pas de vianants en un gual de calçada elevada o pas elevat, per tal de prioritzar el pas del vianant i reduir la velocitat dels vehicles.
  - Els veïns comenten i són conscients dels aspectes negatius que suposa per al transport públic la construcció de passos elevats.
- **6. Estació FGC: Cooperativa –a Molí Nou:**
  - Els veïns consideren insuficient l'oferta existent en l'aparcament vinculat a l'estació. Com aquesta estació és la última de la Zona integrada 1, a més dels veïns de Sant Boi, l'aparcament ha d'assumir vehicles de poblacions dels voltants (Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma, etc.).
  - Els veïns proposen que l'Ajuntament parli amb FGC per negociar una possible ampliació de l'àrea d'estacionament.
- **7. Mercat (no sedentari) als carrers Pau Casals i Eduard Toldrà:**
  - Els dimarts i dissabtes hi ha mercat al carrer i es tallen els carrers Pau Casals i Eduard Toldrà, fet que implica que la sortida del barri des del carrer Lluís Companys es realitzi a través d'un itinerari massa llarg.
- **8. Carrer de Lluís Companys:**
  - Els veïns consideren que a la nit l'aparcament vinculat al carrer Lluís Companys està molt ple. Consideren que la zona presenta dèficit d'aparcament residencial, i que caldria trobar una solució.
- **9. Entorns del Centre Comercial de Ciutat Cooperativa (carrer Pau Casals i carrer Cultures)**
  - Existència de zona de càrrega i descàrrega que obstaculitza notablement la visibilitat als conductors i vianants, quan està ocupada per grans camions (carrer Pau Casals).
  - Els veïns proposen reubicar la zona de càrrega i descàrrega a una zona més segura i que permeti major visibilitat, o bé, instal·lar pilones que delimitin la zona i millorar la senyalització horitzontal de la mateixa.
  - (10) En el carrer Cultures (zona supermercat Suma) sempre hi ha camions descarregant que dificulten notablement la visibilitat dels creuaments.
  - Els veïns proposen en el carrer Cultures, eliminar les places d'aparcament més properes als creuaments (1 plaça per costat) per evitar l'estacionament i donar més distància de visió als conductors.
- **10. Carrer Frederic Mompou (entre Ronda Sant Ramon i carrer de Joaquim Rubió i Ors):**
  - Els vehicles circulen a una velocitat massa elevada.
  - Els veïns consideren que caldria intervenir per a disminuir la velocitat i pacificar el trànsit.
- **11. Carrer Margarita Xirgu:**
  - Els veïns consideren que l'itinerari des del carrer Margarita Xirgu fins al carrer de Pablo Picasso, és excessiu ja que cal baixar pel carrer Lleida, agafar Ronda de Sant Ramon i fer el canvi de sentit a la Plaça de Garcia Nieto. Actualment la direcció de circulació del carrer Margarita Xirgu és de baixada i abans era de pujada, fet que facilitava l'accés al carrer Pablo Picasso.
  - Des de l'Ajuntament es comenta que s'està estudiant la possibilitat de tornar-lo a deixar amb sentit de circulació de pujada.
- **12. Carrer Lluís Companys (entre Ronda Sant Ramon i Camí de Llor):**
  - En tota la zona cal realitzar un estudi per a millorar la seguretat viària, ja que les velocitats són elevades, existeix una elevada concentració de vehicles i es tracta d'una zona amb concentració d'equipaments escolars i esportius.

Documentació gràfica



XARXA DE TRANSPORT

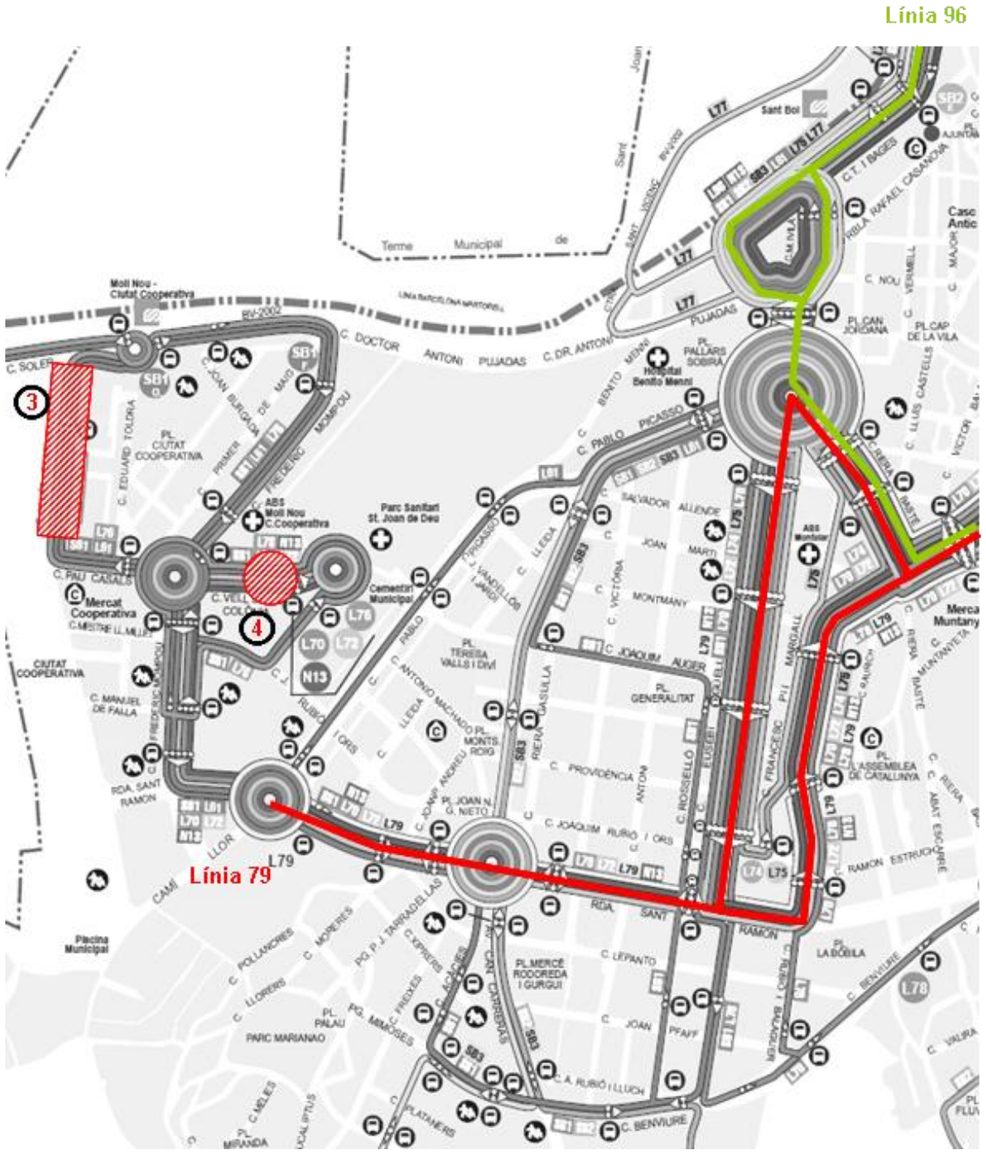
Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Transport:

- **1. Línia 79:**
  - Es proposa que s'allargui la línea per l'interior del barri ja que actualment només arriba fins a la rotonda a la confluència de la Ronda de Sant Ramon i el carrer Pablo Picasso on té el punt d'origen i final de línia. En aquest sentit es fa observar als participants la dificultat que suposa a vegades la ubicació d'una parada d'origen/final de línia i a més el cost econòmic que representa l'allargament de l'una línia d'autobús.
  - També existeixen queixes sobre el fet que aquesta línia no circuli els dius festius. En aquest sentit es comenta que aquesta línia va ser inicialment una demanda del mon acadèmic per poder accedir a la zona universitària de la Diagonal de Barcelona i que per aquest motiu la demanda de la línia es veu molt afectada en cap de setmana.
- **2. Línia 96:**
  - Es comenta que la línia 96 que uneix Sant Boi amb Castelldefels i Viladecans no arriba al barri. Aquesta línia té origen i final de línia a l'estació de fgc de Sant Boi i té parada al carrer Carles Martí i Vila prop de Plaça del Pallars Sobirà.
- **3. Línia 76**.
  - Aquesta línia tenia 2 parades al carrer Lluís Companys que han estat anul·lades. Es demana treure la plataforma i fitons existents per poder utilitzar aquest espai com a aparcament de vehicles privat pel barri.
- **4. Parc Sanitari Sant Joan de Deu.**
  - Representants del Parc Sanitari Sant Joan de Deu comenten que l'accés a l'hospital presenta un problema de seguretat doncs les parades d'autobús es situen just a l'altra banda del carrer enfront l'entrada i la gent, en baixar de l'autobús, creuen pel mig del carrer en un punt que no disposa de pas de vianants, amb el conseqüent perill per la seva integritat. Es proposa traslladar la parada i habilitar un pas de vianants o instal·lar una barana per evitar que es pugui creuar el carrer en aquest punt.
- **5. Panells horaris a les estacions de fgc.**
  - Actualment només existeix un panell horari indicador del temps que falta per l'arribada dels trens a l'estació de Sant Boi. Es demana incorporar panells horaris a totes les estacions de la línia del Baix Llobregat.
- **6. Futura xarxa ferroviària a Sant Boi.**
  - Es demana informació sobre els projectes i les futures connexions ferroviàries que afectin Sant Boi. En aquest sentit es comenta que el ministeri està elaborant un projecte que preveu que mitjançant rodalies es connecti Cornella amb Sant Boi i Castelldefels.
- **7. Xarxa de fgc.**
  - Es proposa connectar les 2 línies de fgc, la línia del Baix Llobregat i la del Vallès.

- En general es comenta que el barri disposa d'una oferta i un servei de transport públic correcte i satisfactori.

Documentació gràfica



XARXA DE VIANANTS

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Vianants:

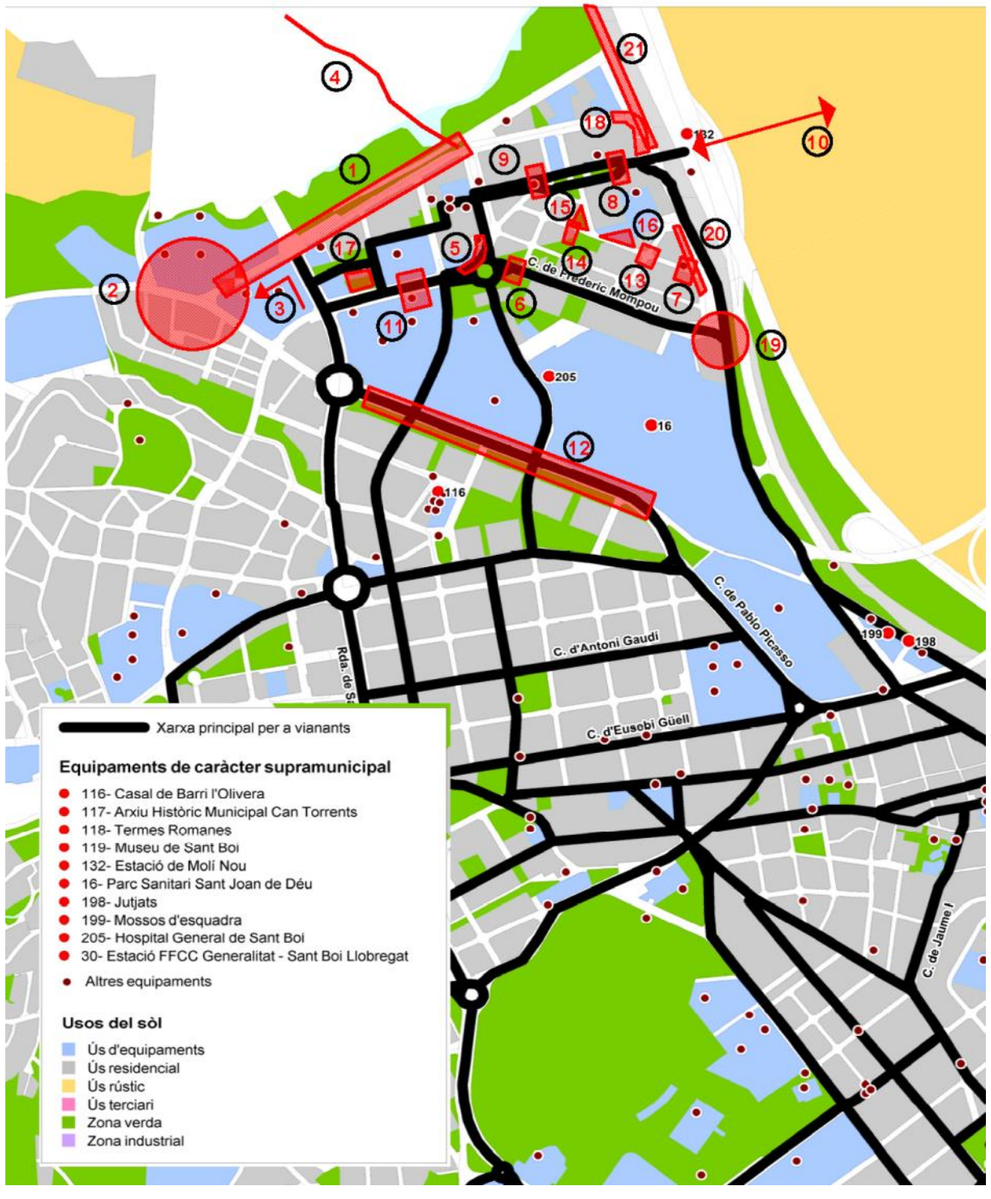
- **1. Carrer de Lluís Companys (des del carrer Pau Casals fins a camí del Llor):**
    - Antigament la vorera era molt estreta i la circulació dels vianants era força perillosa, amb el temps s'han realitzat intervencions de millora, especialment en una de les voreres, quedant encara per millorar i donar continuïtat a la vorera de la banda Colònia Güell.
    - Els veïns consideren molt important donar continuïtat a la vorera.
- **2. Carrer de Lluís Companys – Camí de Llor:**
    - En aquesta zona es concentren equipaments escolars i equipaments esportius molt important del barri. En hores d'entrada i sortida dels equipaments la zona és molt insegura pels vianants, caldria realitzar un estudi concret de la zona per reordenar-la i dotar de major seguretat els itineraris escolars de l'entorn (reduir la velocitat de pas dels vehicles, regular l'estacionament, etc.).
- **3. Cruïlla ronda Sant Ramon amb carrer Lluís Companys (direcció cap a camí del Llor):**
    - Els vehicles que giren en sentit camí del Llor, ho fan a gran velocitat, fins i tot, en hores d'entrada i sortida dels nens dels equipaments. Cal reduir la velocitat d'aquests vehicles per tal d'evitar atropellaments.
- **4. Camí cap a la Colònia Güell:**
    - Els veïns proposen millorar el camí, consolidar-lo. Una proposta seria convertir-lo a Via verda per a eix de passeig dels ciutadans.
    - Alguns veïns creuen que seria positiu incorporar enllumenat.
- **5. Cruïlla carrer Pau Casals amb carrer Frederic Mompou:**
    - Caldria incorporar alguna mesura de pacificació del trànsit en la sortida cap a la rotonda, per millorar la seguretat del vianant, especialment en el creuament.
- **6. Cruïlla carrer Ventura Gassol amb carrer de Frederic Mompou:**
    - En el gir dels vehicles des del carrer Ventura Gassol cap a dalt (direcció rotonda de Frederic Mompou) existeix molt poca visibilitat i no veuen amb suficient antelació els vianants que creuen en aquest punt el carrer Frederic Mompou. El creuament dels vianants en aquest punt és perillós.
- **7. Cruïlla carrer Ramon Llull amb carrer de Joan Maragall:**
    - Existència d'una zona de vorera molt estreta que a més, coincideix amb una sortida de vehicles (gual de vehicles). Caldria ampliar la vorera en aquest punt.
- **8. Carrer Eduard Toldrà amb l'accés a la passera de l'estació de FGC:**
    - El gir dels vehicles en aquest punt és molt tancat, la visibilitat és reduïda des del vehicle i a més existeix una zona de contenidors d'escombraries que encara redueixen més el camp visual dels vianants que venen o van cap a la passera de l'estació dels Ferrocarrils. Caldria incorporar algun element que dotés de major seguretat el creuament dels vianants respecte dels vehicles i que facilités la visió del creuament amb antelació, des del vehicle.
- **9. Carrer Eduard Toldrà:**

- Caldria millorar la senyalització (repintar) els passos de vianants de la zona, especialment els dels creuaments més propers a l'ambulatori.

- **10. Connexió barri Ciutat Cooperativa – Molí Nou amb el parc agrari de l'altra banda de l'estació de FGC:**
  - Els veïns consideren que la via del ferrocarril actua com a barrera entre el barri i el parc agrari, que compta amb tot un seguit de camins que podrien ser utilitzats tant per les bicicletes com pels vianants, com a zona de passeig.
  - Els veïns proposen que s'obri i es connecti el parc agrari amb el barri a través de l'estació dels Ferrocarrils. Aquesta connexió facilitaria l'accés al riu ja que, actualment les connexions queden molt lluny del barri.
- **11. Carrer de Frederic Mompou:**
  - Els nois que surten del Institut Rafael Casanovas, creuen el carrer just al davant de la sortida de l'edifici, i no pel pas de vianants que existeix una mica més avall. Actualment no hi ha cap element que condueixi als nois fins al pas existent o que impedeixi que surtin directament cap a la calçada, sent el carrer Frederic Mompou un eix important de circulació de vehicles. A més, cal afegir que la majoria dels autocars estacionen en la mateixa banda de l'escola, reduint encara més la visió de la sortida dels escolars.
  - Els veïns proposen o bé, instal·lar alguna barrera (baranes) que impedeixi la sortida dels nois cap a la calçada i els obligui a baixar fins al pas de vianants, o bé, crear un pas elevat o creuament amb semàfor just davant la porta del Institut.
- **12. Carrer de Pablo Picasso:**
  - Existeixen nombrosos creuament de vianants no semaforitzats en tot el carrer, i la sensació dels veïns és que els vehicles baixen a una velocitat elevada i no respecten els creuaments dels vianants. Consideren que molts dels creuaments de vianants existents no són segurs, és per aquest motiu que proposen que alguns d'ells es transformin en guals de calçada elevada o que es resolguin de manera que provoquin una reducció de velocitat dels vehicles.
- **13. Cruïlla carrer Ramon Llull amb carrer Joan Burgada:**
  - En aquesta cruïlla s'han construït els guals de vianants a totes les cantonades però no s'han pintat a calçada els passos, i per tant els vehicles no paren quan els vianants volen creuar. Els veïnes proposen que es pintin el més aviat possible.
- **14. Carrer Ramon Llull:**
  - Els veïns proposen transformar el pas de vianants existent a l'alçada de la Farmàcia en un gual de calçada elevada que prioritzi el creuament dels vianants.
- **15. Plaça existent en la cruïlla entre el carrer Ramon Llull i Gran via de la ciutat cooperativa:**
  - Els veïns es queixen de falta de manteniment de la zona verda existent.
  - Els sòcols de fusta (d'uns 30cm) que delimiten les zones enjardinades són perillosos per als nens petits.
- **16. Plaça de Mariana Pineda:**
  - Aquesta plaça s'ha reformat recentment. La sorra baixa cap a les voreres dels carrers i pot provocar caigudes dels vianants. Els veïns proposen incorporar algun tipus de sòcol o barrera que impedeixi que la sorra baixi cap a les voreres.
- **17. Plaça de Juli Verne:**
  - Els veïns creuen que caldria revisar la senyalització existent per a zones d'ús dels gossos, és incongruent (hi ha dispensadores de bosses d'excrements en zones prohibides per als gossos).
- **18. Carrer Lluís Companys (en la corba més propera a l'estació):**
  - La vorera de la banda dels blocs d'edificis s'ha quedat molt estreta arrel de la instal·lació dels ascensors exteriors, a més, és una pràctica habitual l'estacionament de cotxes damunt la vorera que encara obstaculitzen més el pas dels vianants.
  - En Fèlix Martínez de l'Ajuntament comenta que està prevista una intervenció en aquesta zona per tal de millorar la mobilitat dels vianants.
- **19. Cruïlla Frederic Mompou amb carrer del Dr. Antoni Pujadas:**
  - La construcció de la nova rotonda en aquesta cruïlla ha provocat la discontinuïtat de les voreres. Els veïns consideren que cal donar continuïtat a les zones sense vorera que han quedat arrel de les obres.
- **20. Carrer Joan Maragall entre el carrer Ramon Llull i Joan Burgada:**
  - El carrer presenta voreres estretes i l'existència d'aparcament no afavoreix la mobilitat del vianant per aquest tram. Caldria millorar-lo o modificar-lo.
- **21. Carrer de Soler:**
  - La vorera de connexió entre Sant Boi i la Colònia, presenta suficient amplada però en canvi el mobiliari urbà existent (senyals de trànsit, rètols, pals de llum, etc.) al no estar alineats amb els arbres, redueixen notablement l'amplada lliure de pas. També existeixen elements temporals que puntualment impedeixen el pas.
  - Els veïns consideren que cal mantenir lliure d'obstacles tot l'itinerari.
- **22. Afectacions per obres:**
  - En el barri s'han instal·lat i s'estan instal·lant ascensors en els edificis per la part exterior de façana, fet que implica la ocupació d'espai en via pública. Els veïns consideren que durant el procés de les obres, aquestes no estan correctament senyalitzades.
  - Alguns veïns comenten que en alguns casos, les obres s'han paralitzat durant mesos i la zona en obres no estava correctament senyalitzada ni protegida.
  - Els veïns consideren que caldria senyalitzar millor els itineraris alternatius per a vianants, durant les obres.
  - Alguns veïns comenten que està prevista la construcció d'un edifici de protecció oficial al costat de l'Hospital de Sant Joan de Déu i que per la seva proximitat al mateix, demanen que tingui especial cura amb la senyalització d'itineraris alternatius per a vianants arrel de les obres.
- **23. Altres consideracions:**
  - Alguns veïns consideren que falten zones d'estacionament al barri.
  - Els veïns proposen que es revisin els permisos per a places reservades d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda. Creuen que no se'n fa un ús correcte de les mateixes.
  - Alguns veïns es queixen de sorolls provocats per càrrega i descàrrega de camions durant la matinada en zones no senyalitzades de càrrega i descàrrega. Alguns creuen que les zones destinades a càrrega i descàrrega no s'utilitzen perquè els vehicles paren a descarregar just davant del comerç.
  - Alguns veïns consideren que com a projecte a futur es podria millorar el barranc o desnivell existent entre el carrer Joan Maragall i el carrer del Doctor Antoni Pujadas, s'hi podria fer un mirador i unes quantes places d'aparcament.

- Finalment, els veïns consideren positives les darreres intervencions realitzades en la via pública del barri.

Documentació gràfica



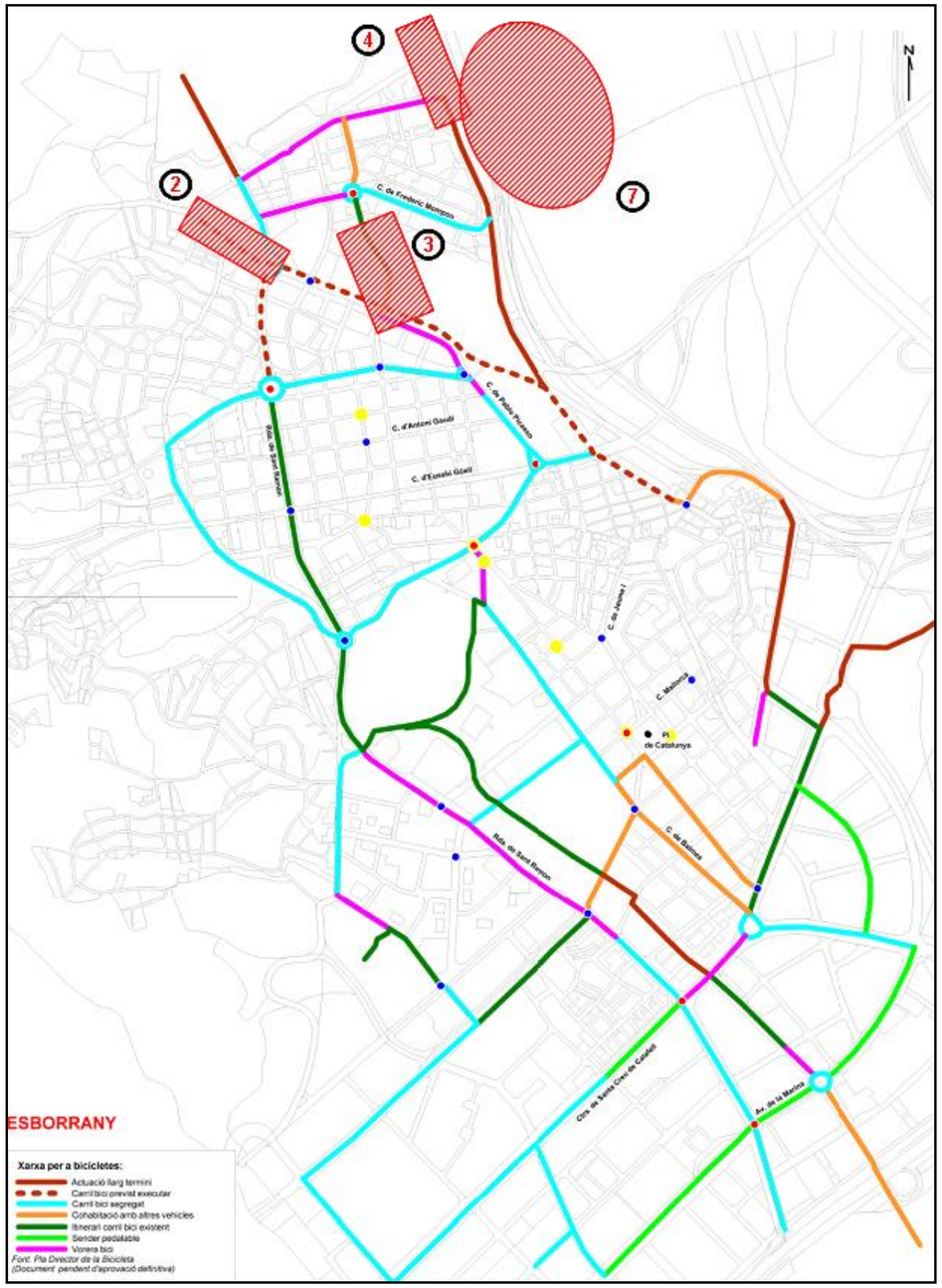
XARXA DE BICICLETES

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Bicicletes:

- **1.** Carrils desconnectats i discontinus en general.
- **2. Camí Llor:**
  - Es tracta d'un carril bici sense una destinació clara, no va enlloc.
  - Ha alterat excessivament la circulació de la zona doncs el Camí Llor abans era de doble sentit i ara només presenta un carril de circulació. Aquest fet comporta que a més de complicar els itineraris en vehicle privat provoca grans retencions en horaris d'entrada i sortida de les escoles.
- **3. Camí Vell de la Colònia:**
  - Al tram del Camí Vell de la Colònia entre la Plaça Emili Sagrera i el carrer Jenaro Sancho es van arrencar els focus del carril bici sense explicar-ne les causes.
  - Segregar el carril bici entre el Carrer Pablo Picasso i el Parc Sanitari Sant Joan de Deu per davant del cementiri.
- **4. Carrer de Soler:**
  - La vorera d'aquest carrer, la carretera que va a la Colònia, sempre està ocupada per cotxes aparcats i altres elements que en dificulten el pas.
- **5. Anella verda:**
  - L'anella verda presenta un desnivell important de pujada a l'estació.
- **6. Camí del Sorral:**
  - No existeix cap connexió entre el Camí del Sorral i els carrils bicis de Viladecans i Gavà
- **7.** No existeix pas des de l'estació de Ciutat Cooperativa - Molí Nou cap al riu.
- **8.** Potenciar l'ús de la bicicleta en instituts i escoles.

Documentació gràfica



TERCERA JORNADA DE PARTICIPACIÓ PER BARRIS

11 Juny: DISTRICTE EST

INTRODUCCIÓ

Organització de la sessió de participació ciutadana

La tercera sessió de participació ciutadana s'ha celebrat a Can Massallera, el 11 de Juny de 2012.

S'ha convocat als veïns dels barris de Centre i Vinyets – Molí Vell.

La sessió s'ha organitzat en:

- Introducció general a càrrec de Antoni Xavier Fernández (Cap del Departament de Participació Ciutadana).
- Explicació del procés del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi (objectius, cronograma, treball de camp, realització d'estudis de detall i xarxes de Mobilitat) a través de Power point, a càrrec de Carles Garcia i Brull, en representació de l'equip redactor de ALG.
- Taller de participació ciutadana a través de grups de treball mitjançant taules temàtiques:
    - Taula de jerarquia viària: vehicle privat. Taula moderada per Carles Garcia (ALG)
    - Taula de transport. Taula moderada per Marc Corominas (ALG)
    - Taula de xarxa de vianants i xarxa de bicicletes. Taula moderada per Cristina Ruiz (ALG)

Cal destacar també, l'assistència a la sessió:

- En representació de l'Ajuntament de Sant Boi: Carmen Ruiz (Enginyera de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures), Antoni Xavier Fernánadez (Cap del Departament de Participació Ciutadana) i Fèlix Martínez (Cap de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures).

XARXA DE JERARQUIA VIÀRIA

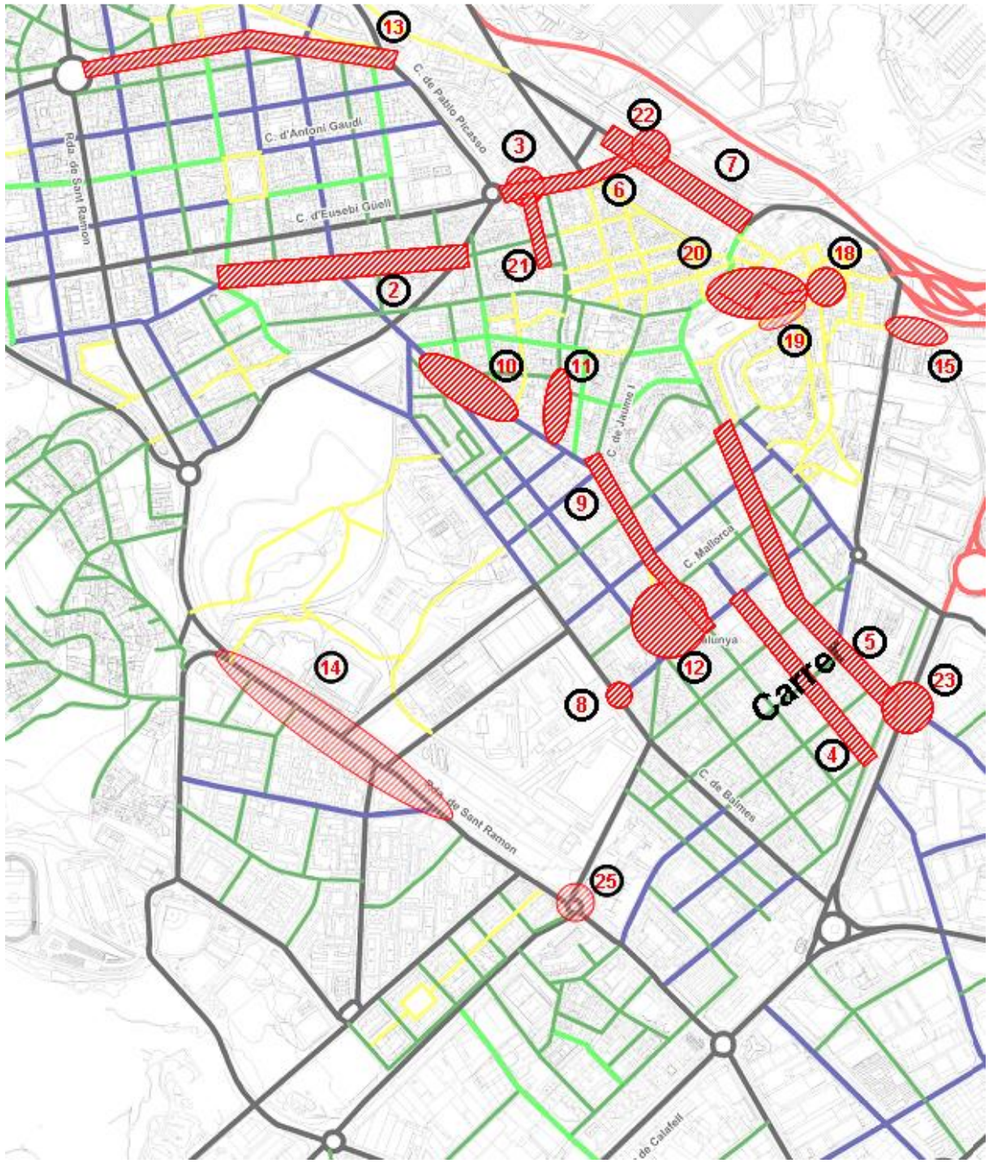
Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Jerarquia Viària:

- **1. Casc antic:**
    - Existeix una proposta per realitzar canvis de sentit al casc antic. Ens passaran aquest projecte des de l'Ajuntament (Sr. Tamayo).
- **2. Carrer de Francesc Pi i Maragall:**
    - En aquest carrer els vehicles no poden circular perquè els vianants envaeixen tota la plataforma única. Cal millorar la formació en matèria de seguretat viària.
- **3. Carrer Carles Martí i Vila en la confluència amb el carrer Ebre:**
    - Els vehicles circulen a velocitats elevades. És perillós perquè hi ha una escola al costat i en hora punta podrien haver accidents. Caldria regular la cruïlla, o bé amb semaforització, o bé amb elements reductors de velocitat.
- **4. Carrer Indústria:**
    - A tot el carrer es donen velocitats elevades.
- **5. Carrer Sant Joan Bosco:**
    - Velocitats elevades.
- **6. Carrer Carles Martí i Vila**:
    - Dèficit d'aparcament. Darrerament s'ha eliminat la oferta d'estacionament en aquest carrer. Els residents demanen accedir a la zona blava amb una tarifa més reduïda.
- **7. Carrer Josep Torres i Bages**:
    - En aquest punt existeix un carril bici proposat pel Pla de la Bicicleta. Es pregunta si aquest fet suposarà la eliminació d'un carril de circulació.
- **8. Cruïlla entre els carrers Tres d'Abril i Pau Claris**:
    - En aquest punt existeix un gir a esquerra prohibit. Cal estudiar-ho.
- **9.. Carrer Francesc Macià**:
    - Proposta de peatonalitzar el carrer Francesc Macià i que els busos passin pel carrer Pau Claris (problemàtica amb l'escola).
- **10. Carrer Lluís Pasqual Roca:**
    - Velocitat elevada en tot el carrer. Els passos de vianants són molt llargs i no estan protegits. La proposta seria posar illes centrals.
- **11. Comentari genèric:**
    - Les terrasses dels bars redueixen molt el pas per als vehicles. Un exemple és el del final del carrer de la Plana, on a més a més hi ha un gir amb poca visibilitat. La proposta seria ajustar els permisos, reduint l'espai disponible per a les terrasses.
- **12. Plaça Catalunya:**
    - Proposta de pacificació de la plaça. El principal inconvenient seria reordenar el transport públic
- **13. Carrer Girona:**
    - Aquest carrer té poca il·luminació i massa passos de vianants.
- **14. Ronda de Sant Ramon:**
    - Problemàtica amb els passos de vianants dels trams amb mitjana, on caldria podar la vegetació per millorar la visibilitat dels passos. També es sol·licita implantar regulació semafòrica.
- **15. Carrer Llevant:**
    - Al carrer Llevant en sentit carrer Maria Girona, la vegetació provoca manca de visibilitat.
- **16. Dèficit d'aparcament molt important en tot el barri.**
- **17. Necessitat d'un Pla de Senyalització Orientativa per a tota la ciutat.**
- **18. Plaça de l'Església:**
    - Sol·licitud per reservar l'estacionament les vigílies de festius i festius per a usos de l'Església.
- **19. Carrer Frederic Mistral:**
    - En aquest carrer, davant de la porta petita de l'església s'atura el vehicle del difunt. Caldria que un cop hagi descarregat, marxi més endavant (a l'alçada de l'escola).
- **20. Carrers Pujada de l'Església, Eivissa i Pau:**
    - En aquest carrers es vulnera permanentment la senyalització vertical i l'itinerari es fa servir com a drecera. Una proposta seria instal·lar un fitó al mig de l'itinerari per tallar la continuïtat. També es podrien instal·lar discos de senyalització de prohibit el pas.

- **21. Carrer Ebre:**
    - Aquest carrer té secció de plataforma única i és l'accés principal al casc antic. Cal buscar alternatives d'accés.
- **22. Aparcament FGC:**
    - En aquest punt cal permetre el gir a la dreta (que actualment està permès per al bus), per tal de poder accedir al pàrking de FGC. La proposta seria reordenar els accessos a l'aparcament, posant la sortida on ara està l'entrada i a l'inrevés.
- **23. Cruïlla entre la carretera de la Santa Creu de Calafell i el carrer Sant Joan Bosco:**
    - Gir a esquerra prohibit. Caldria incloure una nova regulació semafòrica que ho permeti.
- **24. C-245:**
    - Cal tallar els accessos als laterals de la C-245, deixant només els prioritaris, ja que són molt perillosos. El separador hauria de ser continu.
- **25. Rotonda de la Ronda de Sant Ramon:**
    - Accés al Mercadona pel carrer Joventut des de la Ronda de Sant Ramon es fa per rotonda sense capacitat. Cal que Mercadona faci propaganda sobre itineraris òptims d'accés.

Documentació gràfica



XARXA DE TRANSPORT

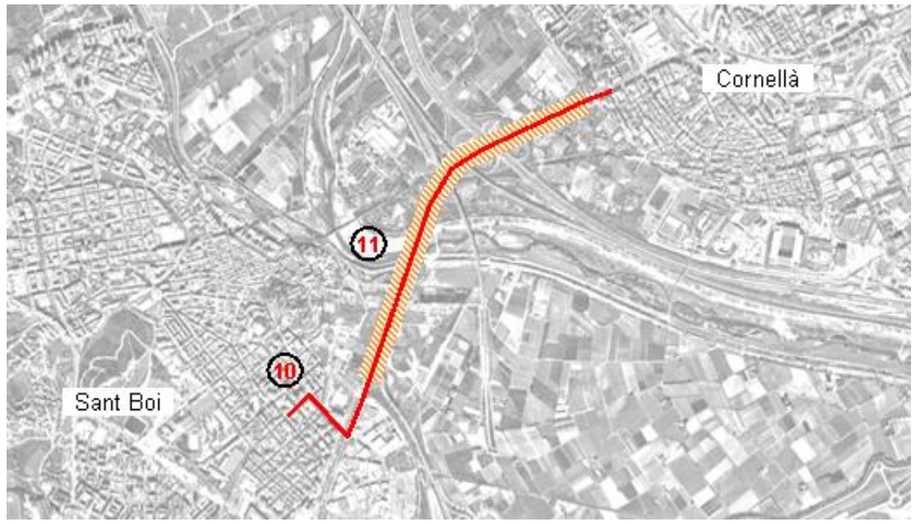
Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Transport:

- **1. Línia 79**:
    - Aquesta línia entre Sant Boi i Barcelona no circula els diumenges i festius. Es demana que circuli també aquests dies.
- **2. Línia 74**:
    - Aquesta línia entre Sant Boi i Cornellà té una freqüència de 60 minuts els dissabtes i festius. Es demana millorar aquesta freqüència.
- **3. Línia 61**:
    - Finalment es demana també més freqüència de pas dels autobusos de la línia 61.
- **4. Freqüències dels autobusos en dissabte**:
    - Es demana no reduir freqüències dels autobusos els dissabtes, com a mínim durant l'horari de mercats.
- **5. Carrer Eusebi Güell**:
    - Existeix una massificació de línies d'autobús al carrer Eusebi Güell. Es proposa desviar algunes línies pel carrer Girona.
- **6. Parada del carrer Francesc Macià a l'alçada del carrer Jaume I**:
    - Es comenta que aquesta parada provoca forces col·lapses per la gran quantitat de línees d'autobús que la utilitzen i per la tipologia i característiques d'aquest carrer.
- **7. Transit vehicles privats**:
    - Es fa observar que sovint la gran quantitat de vehicles privats afecta la velocitat dels autobusos i per tant la seva eficiència. Concretament es formen retencions a conseqüència de la presència de cotxes mal aparcats.
- **8. Contaminació ambiental**:
    - Es comenta que els autobusos que circulen per Sant Boi són força contaminants, tant a nivell atmosfèric (gasos i fum) com a contaminació acústica (excessiu soroll).
- **9. Panells informatius dinàmics**:
    - Es demana que s'incorporin panells informatius dinàmics en les parades d'origen / final de línia.
- **10. Llançadera Sant Boi – Cornellà**:
    - Es comenta la opció de crear autobusos llançadera entre Sant Boi i Cornellà per poder enllaçar de manera ràpida i directa amb l'estació de metro i el tramvia d'aquest municipi.
- **11. Carril VAO per sobre el riu Llobregat**:
    - Es demana sobre la situació del projecte del pont per al "BusBaix".Es comenta que el projecte està redactat però pendent d'aprovació.
- **12. Renfe Rodalies**:
    - Considerar i incorporar els futurs plans de Renfe Rodalies en el present Pla de Mobilitat.

Documentació gràfica





XARXA DE VIANANTS

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Vianants:

- **1. Riera Fonollar fins al Institut Camps Blancs (zona fora dels barris):**
    - Cal donar continuïtat a les voreres en els dos laterals del carrer des del carrer de la Joventut fins a la Policia.
    - Els vehicles baixen a velocitat elevada per la Riera Fonollar. Si es consoliden les voreres caldria incorporar algun tipus d'element de reducció de la velocitat dels vehicles.
- **2. Ronda Sant Ramon:**
    - Els veïns consideren que les terrasses de bar ocupen massa espai en les voreres. Consideren que no queda suficient espai lliure per al pas dels vianants. Caldria regular les dimensions d'ocupació de les voreres.
- **3. Carrer de Jaume Balmes:**
    - Cal millorar els passos de vianants (prioritzar el pas dels vianants) i millorar el paviment de les voreres ja que, en alguns punts el paviment està en mal estat.
- **4. Carrer de Lluís Pascual Roca (des de l'Avinguda Jaume I fins al mercat de la Muntanyeta):**
    - Tot aquest eix concentra un elevat nombre de comerços i les voreres (especialment la d'un dels laterals) no presenten suficient amplada. Caldria ampliar-les ja que es tracta d'un eix comercial important del barri.
    - El creuament que hi ha a l'alçada de la parada d'autobús (per sota de la benzinera) és molt llarg i insegur. A més en el tram central del carrer hi aparquen els cotxes reduint la visibilitat.
- **5. Carrer Rosselló: entre carrer Lepant i Ronda Sant Ramon (zona fora dels barris):**
    - Baixant cap a la Ronda de Sant Ramon, a la dreta, a l'alçada del supermercat, hi ha gent que ha caigut a causa del paviment de la vorera. Caldria millorar el paviment d'aquesta vorera.
- **6. Carrer de la Plana i carrer Bonavista:**
    - Perillositat en el gir a la dreta dels vehicles a l'arribar al carrer Lluís Pascual Roca, ja que de seguida es troben els vianants que creuen el carrer Pascual Roca. Creuament insegur.
- **7. Carrer 3 d'Abril:**
    - Perillositat en el gir a la dreta dels vehicles cap al carrer Sant Joan Bosco, hi ha poca visibilitat dels passos de vianants. Inseguretat dels vianants al creuar.
- **8. Carrer Torre Figueres i carrers amb fort pendent:**
    - Els veïns proposen que en els carrers que presenten cert pendent, com en el cas del carrer Torre Figueres, que té fitons en la part exterior de la vorera, aquests s'aprofitin per instal·lar un passamà que faciliti la pujada als vianants.
    - Es comenta que en aquells carrers amb pendent i fitons, on existeixi aparcament, aquesta proposta és inviable.
    - Els veïns demanen que s'estudiï la possibilitat d'instal·lar passamans i/o baranes en carrers de fort pendent, així com millorar l'acabat del paviment de les voreres perquè no llisquin.
- **9. Carrer Francesc Macià (des del carrer Dídac Priu fins a la Plaça Catalunya):**
    - Demanda de més papereres amb incorporació de cendrer.
    - Demanda de més bancs.
- **10. Carrer Bonaventura Aribau (des del carrer Indústria fins al carrer Sant Joan Bosco):**
    - Una de les voreres està en molt mal estat i a més rellisca. Caldria refer-la.
- **11. Carrer Sant Joan Bosco:**
    - Alguns trams de vorera rellisquen (especialment en mullat) i ja han caiguts alguns vianants. Caldria fer-hi algun tractament.
- **12. Carrer de Joan Bardina:**
    - Els cotxes estacionen damunt les voreres, impedint completament el pas. Caldria que la policia local augmentés la vigilància en aquesta zona.
    - Les voreres són estretes i algunes presenten zones de paviment en mal estat.
    - Caldria transformar-lo en plataforma única.
- **13. Carrer Carles Martí i Vila (des de la plaça del Pallars Sobirà i fins a la Rambla de Rafael Casanovas):**
    - Baixant cap a la Rambla, la vorera de la dreta és més estreta que la vorera de l'esquerra, i presenta diverses terrasses de bar, a més de què la majoria de bicicletes passen per aquesta vorera. Cal evitar que les bicicletes passin per aquesta vorera, caldria senyalitzar que passin per la vorera de l'esquerra.
    - En el creuament de vianants que hi ha a l'alçada del carrer Ebre cal priortizar el pas dels vianants ja que, els vehicles no el respecten. Caldria semaforitzar o crear un gual de calçada elevada.
- **14. Entorns escola Joan Bardina i escola Can Massallera:**
    - Cal millorar tot l'entorn de les escoles i realitzar un estudi de camins escolars per millorar la seguretat.
- **15. Entorn escolar dels Salesians (carrer Eusebi Güell):**
    - Per tal de millorar la seguretat dels escolars en hores d'entrada i sortida del centre, es proposa que el creuament de vianants es reubiqui just davant de l'accés a l'escola.
- **16. Carrer Llevant:**
    - La vorera existent és molt antiga, estreta i està en mal estat. Caldria renovar-la i construir els guals de vianants correctes.

Documentació gràfica



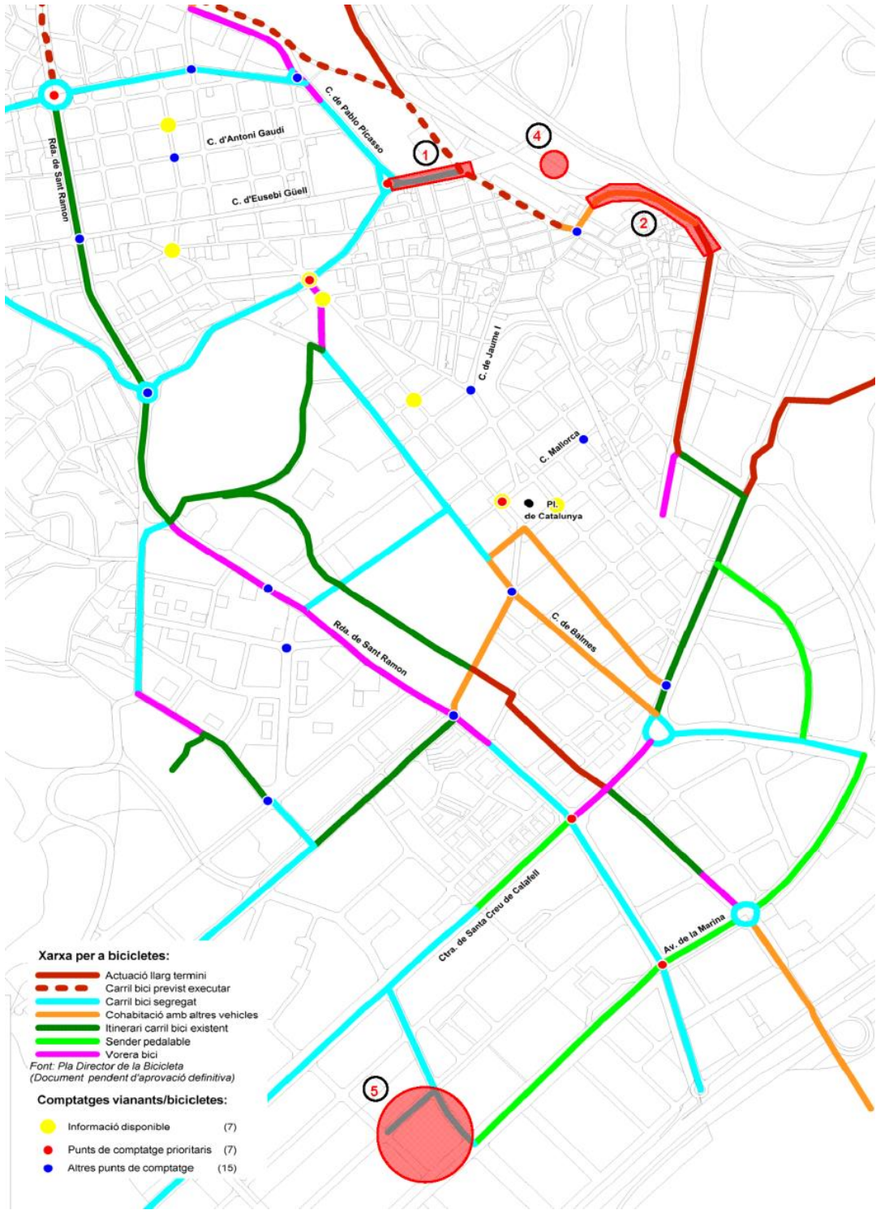
XARXA DE BICICLETES

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Bicicletes:

- **1. Carrer Carles Martí i Vila (des de la plaça del Pallars Sobirà i fins a la Rambla de Rafael Casanovas):**
    - Baixant cap a la Rambla, la vorera de la dreta és més estreta que la vorera de l'esquerra, i presenta diverses terrasses de bar, a més de què la majoria de bicicletes passen per aquesta vorera.
    - Cal indicar que el pas de les bicicletes es realitzi per l'altra vorera.
- **2. Avinguda Marià Girona (des de la cruïlla amb el carrer Torres i Bages fins al carrer Bonaventura Calopa):**
    - Aquest tram de carrer presenta una vorera estreta per on hi passen vianants i moltes bicicletes que van al parc fluvial del riu Llobregat.
    - Cal millorar tot aquest tram i ordenar-lo, per tal d'evitar la perillositat actual.
- **3. Bicibox:**
    - Resulta complicat donar-se d'alta del servei de manera presencial ja que, sembla que únicament existeix una oficina a Cornellà.
    - Proposen que existeixi un punt d'atenció al públic a Sant Boi.
- **4. Bicibox de l'estació de Sant Boi:**
    - Alguns veïns consideren que el Bicibox existent a l'estació caldria reubicar-lo ja que, actualment està al costat d'uns contenidors d'escombraries.
- **5. Circuit de bicicletes del Polígon:**
    - Cal potenciar l'ús del circuit a través de campanyes perquè tant les escoles com els pares, hi portin als nens, i evitin així anar al parc fluvial passant pel tram perillós de l'Avinguda Marià Girona.
- **6. Parc Fluvial del riu Llobregat:**
    - Alguns veïns consideren que les bicicletes no respecten els ciutadans que van a córrer pel riu, especialment quan van en grup.
    - Proposen si és possible que alguna patrulla de la policia local, hi passi de tant en tant, per incentivar el civisme.

Documentació gràfica



QUARTA JORNADA DE PARTICIPACIÓ PER BARRIS

13 Juny: DISTRICTE OEST

INTRODUCCIÓ

Organització de la sessió de participació ciutadana

La quarta sessió de participació ciutadana s'ha celebrat al Casal Marianao, el 13 de Juny de 2012.

S'ha convocat als veïns del barri de Marianao.

La sessió s'ha organitzat en:

- Introducció general a càrrec de Antoni Xavier Fernández (Cap del Departament de Participació Ciutadana).
- Explicació del procés del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi (objectius, cronograma, treball de camp, realització d'estudis de detall i xarxes de Mobilitat) a través de Power point, a càrrec de Carles Garcia i Brull, en representació de l'equip redactor de ALG.
- Taller de participació ciutadana a través de grups de treball mitjançant taules temàtiques:
    - Taula de jerarquia viària: vehicle privat. Taula moderada per Carles Garcia (ALG)
    - Taula de transport i xarxa de bicicletes. Taula moderada per Marc Corominas (ALG)
    - Taula de xarxa de vianants. Taula moderada per Cristina Ruiz (ALG)

Cal destacar també, l'assistència a la sessió:

- En representació de l'Ajuntament de Sant Boi: Antoni Xavier Fernánadez (Cap del Departament de Participació Ciutadana) i Fèlix Martínez (Cap de la Unitat de Mobilitat, Urbanitzacions i Infraestructures).

XARXA DE JERARQUIA VIÀRIA

Conclusions de la taula de treball

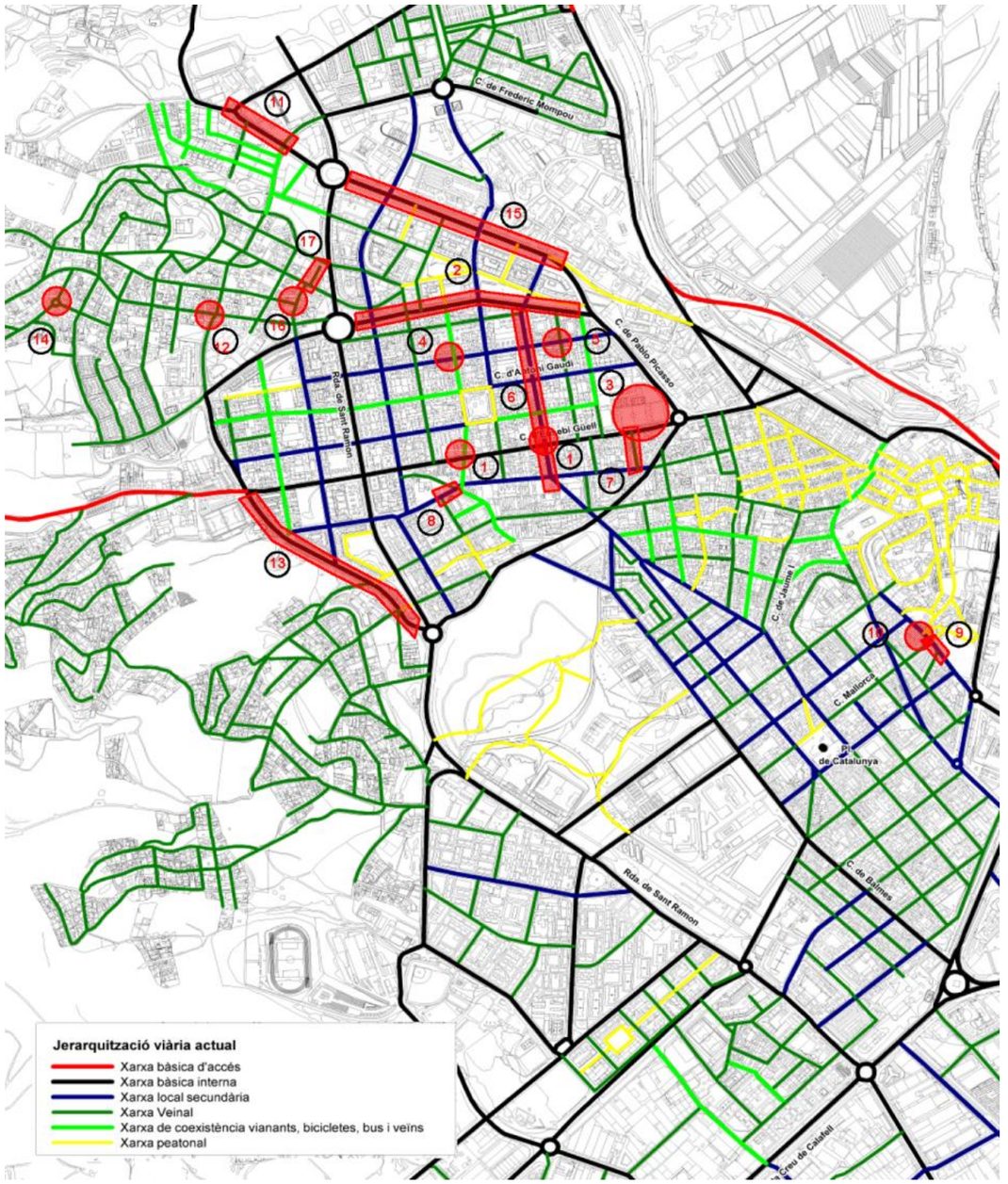
A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Jerarquia Viària:

- **1. Carrer Eusebi Güell:**
    - Les cruïlles amb els carrers Montmany i Llibertat són conflictives ja que, els cotxes circulen a velocitat elevada i els vianants tenen dificultats per a creuar.
    - Es tracta de dues cruïlles amb alta accidentalitat.
- **2. Carrer Girona:**
    - El carrer és de doble sentit de circulació, i en un dels laterals s'estaciona en bateria. És habitual que els cotxes estacionin en doble fila provocant problemes de mobilitat, i els veïns es queixen de què hi ha permissivitat per part de la guàrdia urbana.
    - La velocitat dels vehicles en aquest carrer és elevada.
    - En la cruïlla amb el carrer Joaquim Auger existència d'un pas de vianants amb molt poca visibilitat.
    - A l'alçada del carrer Montmany existeix un pas de vianants perillós perquè els vehicles van massa ràpid.
- **3. Entorns col·legi Salesians (Pablo Picasso / Salvador Allende):**
    - En hores d'entrada i sortida de l'escola és una pràctica habitual l'existència de cotxes estacionats en dobles fileres molt prolongades, així com també damunt les voreres.
    - Caldria estudiar els entorns de l'escola per tal de millorar els camins escolars i dotar-los de major seguretat (apropar els creuaments a les zones d'entrada i sortida d'escola, senyalitzar específicament el camí escolar, etc.).
- **4. Cruïlla carrer Llibertat amb carrer Victòria:**
    - Existència d'una senyal d'stop que no respecta ningú.
    - Els veïns consideren que caldria posar un mirall, o bé crear un pas elevat o bé, millorar la senyalització.
    - Els veïns comenten que aquesta proposta s'ha comentat ja amb les brigades municipals.
- **5. Cruïlla carrer Joan Martí amb carrer Victòria:**
    - L'existència de contenidors i vehicles grans estacionats (camions o furgonetes) dificulten la visibilitat de la cruïlla.
- **6. Carrer Montmany:**
    - Els escocells de tot el carrer estan desprotegits i els cotxes a l'estacionar punxen la roda.
    - Caldria protegir els escocells a nivell del paviment de l'entorn.
- **7. Carrer Santiago Russinyol:**
    - La velocitat en aquest carrer està limitada a 30km/h, però els vehicles no la respecten.
- **8. Carrer Rubió i Balaguer amb carretera del Bori:**
    - La parada de l'autobús dificulta l'accés al pas de vianants i també la visibilitat.
- **9. Carrer Mossèn Pere Tarrés:**
    - El pas de vianants existent en el tram entre el carrer Molí Vell i el carrer Mallorca no té visibilitat, caldria repintar-lo i el paviment està en molt mal estat.
- **10. Carrer Sant Pere cantonada amb carrer Mossèn Pere Tarrés:**
    - Existència d'illeta per a fer el canvi de sentit però que no es pot realitzar ja que, habitualment existeixen cotxes estacionats en doble filera i els cotxes han de fer marxa enrere, sent la maniobra molt perillosa en aquest punt.
- **11. Camí de Llor:**
    - Els veïns proposen treure el carril bici i tornar a deixar el carril de circulació (que es va eliminar).
- **12. Cruïlla carrer Acàcies amb Passeig de les Mimoses:**
    - En aquest punt manca visibilitat en la cruïlla quan estacionen furgonetes.
- **13. Carrer Benviure:**
    - En aquest carrer l'estacionament en un dels laterals es realitza en bateria. Quan hi estacionen camions o furgonetes, aquests envaeixen el carril de circulació. Tenint en compte que es tracta d'una via principal i els cotxes hi circulen bastant ràpid, aquesta zona resulta perillosa.
- **14. Carrer dels Oms amb Plaça del Cedre:**
    - Des de fa 4 o 5 anys el tram és d'un únic sentit. Els residents comenten que tenen problemes per sortir del barri i sol·liciten que es torni a posar el doble sentit.
- **15. Carrer Picasso:**

- Els veïns consideren que els vehicles circulen a una velocitat elevada per aquest carrer i que caldria pacificar el trànsit, millorar els creuaments, etc.

- **16. Carrer dels Freixes:**
  - Els veïns comenten si seria possible a futur obrir el carrer dels Freixes fins a la plaça de Joan Garcia Nieto.
- **17. Carrer dels Roures:**
  - El tram de carrer entre el carrer Josep Tarradellas i el carrer de les Moreres hauria de ser de caràcter secundari.
- **18. Aspectes generals del barri:**
  - Algunes de les plataformes elevades existents tenen pendent longitudinal molt accentuat.
  - Habitualment falta un espai de seguretat previ a l'arribada als passos de vianants.
  - Quan es retiren arbres dels carrers, normalment no els tornen a plantar i l'escocell queda sense arbre i sense cap tipus de protecció.
  - Es proposa millorar la senyalització orientativa de tot el barri perquè no s'indiquen quines són les vies principals de sortida i els camions i furgonetes de repartiment es confonen, fet que provoca que facin servir les vies locals generant col·lapse.

Documentació gràfica



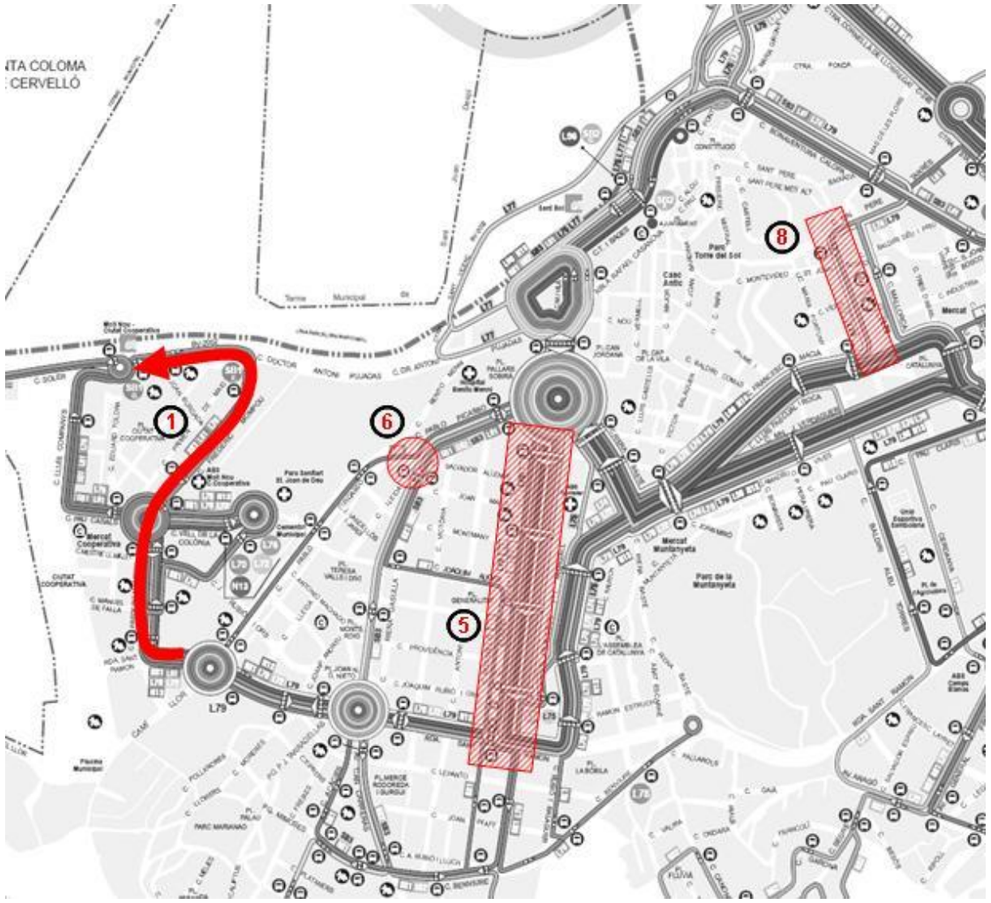
XARXA DE TRANSPORT

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Transport:

- **1. Ampliació de línies:**
    - Ampliació de les línies 70, 72 i 79 fins a l'estació de fgc de Molí Nou - Ciutat Cooperativa.
- **2. Línia 77:**
    - Línia entre Sant Joan Despí i l'Aeroport. Només disposa d'una única parada a Sant Boi (a l'estació de fgc). Es demana crear més parades al municipi.
- **3. Línia 79:**
    - Existeixen queixes sobre el fet que aquesta línia no circuli els dius festius. En aquest sentit es comenta que aquesta línia va ser inicialment una demanda del mon acadèmic per poder accedir a la zona universitària de la Diagonal de Barcelona i que per aquest motiu la demanda de la línia es veu molt afectada en cap de setmana.
- **4. Línia SB1:**
    - Augmentar freqüència de pas els dissabtes. Actualment és de 30 minuts. En general es demana augmentar les freqüències de pas de les línies en cap de setmana
- **5. Carrer Eusebi Güell:**
    - Es comenta que existeixen moltes parades en pocs metres afectant al flux del trànsit. Existeixen fins a 5 parades d'autobús en 860metres (amb una separació entre parades de 215 m). S'obre un debat sobre la necessitat de les parades amb opinions en tots sentits
- **6. Parada d'autobús del carrer Pablo Picasso cantonada amb el carrer Girona:**
    - Es comenta que aquesta parada és inaccessible. En general es comenta que existeixen obstacles d'accés a les parades d'autobús per a persones amb mobilitat reduïda. També es recullen problemes varis d'accés als autobusos en les parades, sobretot per problemes d'encotxament o aproximació dels autobusos a la parada
- **7. En referència a les empreses d'autobusos es fan les següents demandes:**
    - Augmentar les revisions de les rampes i aportar solucions factibles en cas d'incidència.
    - Realitzar cursos de formació a conductors sobre les necessitats dels diferents col·lectius de persones amb mobilitat reduïda.
- **8. Carrer de la Cerdanya:**
    - Sovint es formen retencions ja que l'autobús no pot circular per la presència de cotxes mal aparcats.

Documentació gràfica



XARXA DE VIANANTS

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Vianants:

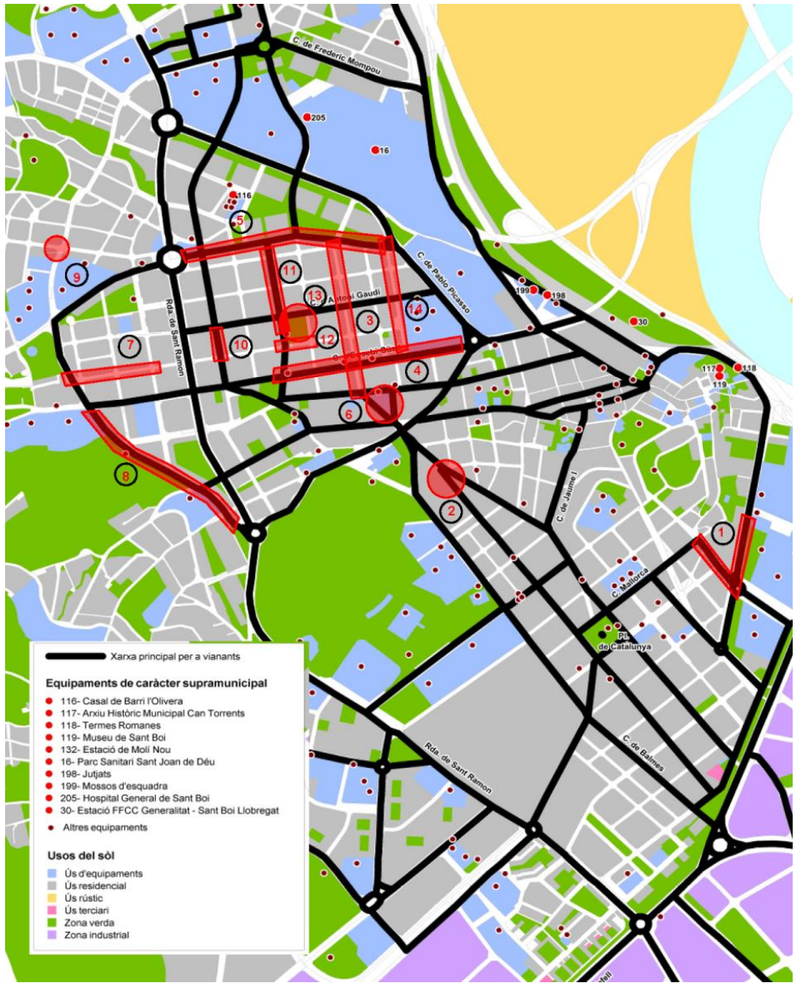
- **1. Carrer Mossèn Pere Tarrés – carrer Bonaventura Calopa (zona fora del barri):**
    - La zona del carrer Mn. Pere Tarrés més propera a l'antic Hospital, així com els entorns de l'antic Hospital, les voreres són molt estretes.
    - Els trams del carrer Mn. Pere Tarrés entre el carrer Mallorca i el carrer Bonaventura Calopa, les voreres són estretes i a més els fanals i pals de llum estan ubicats al mig.
- **2. Carrer de Lluís Pascual Roca:**
    - L'entorn de la benzinera presenta voreres molt estretes i zones de paviment en mal estat.
- **3. Carrer Montmany:**
    - Les voreres són força estretes.
    - Els veïns proposen l'ampliació de com a mínim un dels laterals.
    - El col·lectiu d'invidents es queixa de què les franges de paviment per a invidents dels guals de vianants de tot el carrer estan mal disposades. Es tracta de guals deprimits en cantonada que "avisen" de l'existència de rampa però no indiquen direcció de creuament.
- **4. Carrer Eusebi Güell:**
    - Els creuaments dels carrers Eusebi Güell amb Montmany i Eusebi Güell amb Llibertat, els veïns comenten que són perillosos pels vianants. S'han produït atropellaments, concretament en el gir des d'Eusebi Güell cap a Montmany.
    - Els veïns comenten que hi ha molt poca visibilitat del creuament de vianants, i que caldria crear guals de calçada elevada o bé, semaforitzar.
    - En les hores d'entrada i sortida de l'escola, existeixen nombrosos cotxes estacionats damunt les voreres que impedeixen completament el pas.
- **5. Carrer Girona:**
    - Els cotxes baixen a un velocitat excessiva pel carrer Girona, fent completament insegurs els creuaments de vianants. Els veïns comenten que en alguns creuaments del carrer s'han produït accidents (atropellaments).
    - Els veïns proposen que l'Ajuntament estudiï la possibilitat de disminuir la velocitat dels vehicles i prioritzar els creuaments de vianants, dotant-los de major seguretat. Es proposa per exemple, la creació de guals de calçada elevada.
    - A l'alçada del número 43 existeix un pal de llum al mig de la vorera que obstaculitza completament el pas.
- **6. Entorns ambulatori Marianao:**
    - Caldria pacificar el trànsit rodat en l'entorn de l'ambulatori, ampliar voreres i crear guals de calçada elevada per prioritzar el pas dels vianants.
- **7. Carrer Roselló:**
    - En aquesta zona és habitual trobar cotxes estacionats damunt les voreres, i impedint completament el pas, com per exemple, a l'alçada de la cruïlla amb el carrer Salvador Aulestia o amb el carrer Benviure.
- **8. Carrer Benviure:**
    - La zona on es permet l'aparcament en bateria dels vehicles, aquests disminueixen l'ample lliure de pas per la vorera (especialment camions i furgonetes). Per exemple, en la zona del camp de futbol.
- **9. Cruïlla dels carrers Acàcies i Passeig de les Mimoses:**
    - Existeix poca visibilitat des del vehicle en el gir, quan existeixen furgonetes estacionades properes a la cantonada, fent insegur el creuament dels vianants.
- **10. Carrer Rubió i Ors:**
    - En el tram de carrer comprès entre els carrers Rosselló i Antoni Gaudí, és habitual trobar cotxes estacionats al damunt de les voreres impedint completament el pas.
- **11. Carrer Llibertat:**
    - En el tram de carrer comprès entre la Plaça Generalitat i el carrer Girona, és habitual trobar cotxes estacionats al damunt de les voreres impedint completament el pas.
- **12. Plaça Generalitat amb el carrer Roselló:**
    - En aquest punt el pas de vianants no està pintat a calçada, fet que provoca que els cotxes estacionin davant del gual de vianants i impedint completament el creuament.
- **13. Plaça Generalitat:**
    - Els veïns consideren que caldria reformar-la completament.
    - Des de l'Ajuntament es comenta que la reforma de la plaça està lligada a la construcció d'un aparcament soterrat i que no hi ha data prevista per a les obres.
    - Els veïns comenten que en l'entorn de la plaça, l'aparcament dels vehicles es realitza en bateria, fet que provoca la disminució de l'amplada de pas lliure per les voreres.
- **13. Plaça Mercè Rodoreda:**
    - Els veïns reclamen un altre accés adaptat a la plaça (pel carrer Lepant).
- **14. Carrer Salvador Allende:**
    - Des del carrer Girona fins al carrer Eusebi Güell, les voreres són molt estretes i els guals de vehicles existents provoquen fort pendent transversal.
- **15. Guals de vianants:**
    - Els usuaris de cadira de rodes comenten la inexistència de cruïlles adaptades en el barri, posant com a exemple que en el itinerari que va des de la Plaça Generalitat fins al Casal Marianao, existeixen 9 punts de creuament sense el gual de vianants en un dels costats.
    - Els usuaris de cadira de rodes comenten que per a futures intervencions, en aquells casos on les voreres admetin la construcció de guals de vianants amb rampa amb pendent inferior al 12%, que així es faci per tal de facilitar el creuament.
    - Els usuaris de la cadira de rodes comenten que per a futures intervencions, s'elimini el ressalt gual - calçada que actualment es permet de 2cm, ja que, aquest el consideren perillós degut al perill de bolcada de la cadira.
    - El col·lectiu d'invidents comenta que les franges de paviment diferenciat per a invidents dels guals de vianants més antics, donen lloc a confusió (no indiquen direcció de creuament).

- El col·lectiu d'invidents comenta la necessitat de què les franges de paviment diferenciat dels guals de vianants arribin fins a la línia de façana, i de què aquestes es trobin lliures d'obstacles (en alguns casos s'han trobat pissarres o terrasses de bar damunt d'aquestes franges).

- **16. Guals de vehicles:**
  - En el barri existeixen nombrosos guals de vehicles (especialment els de barca i deprimits) que provoquen pendents transversals a les voreres i compliquen notablement el pas amb cadira de rodes. Posen com a exemple el carrer Santiago Russinyol entre el nº 4 i el nº 6.
  - El col·lectiu d'invidents comenta l'existència de guals de vehicles executats amb paviments de textura diferenciada a la de la pròpia vorera, fet que dóna lloc a confusió. Posen com a exemple el carrer Jaume Balmes.
- **17. Contenidors d'escombraries:**
  - Els usuaris de cadira de rodes comenten que els contenidors soterrats resulten més fàcils d'utilitzar i manipulat que els contenidors en superfície. Aquests contenidors no presenten obstacles en l'entorn immediat.
  - Els usuaris de cadira de rodes comenten que tot i que els contenidors en superfície presenten un disseny adaptat, en la majoria dels casos, la seva ubicació resulta inaccessible ja que presenten obstacles en el seu entorn immediat (arbres, fanals, pals de llum, etc.). Puntualment, s'han trobat contenidors d'escombraries que impedeixen completament el pas per la vorera (estan damunt la vorera).
- **18. Bancs:**
  - Els veïns comenten que els bancs model "romàntic" són excessivament baixos per a la gent gran i que caldria substituir-los.
- **19. Bars:**
  - El col·lectiu d'invidents comenta la perillositat que suposa per a ells trobar-se les pissarres dels bars al costat de la línia de façana, com passa per exemple en el carrer Girona.

- Els veïns comenten que en general, els carrers existents en el barri de Marianao, són estrets degut a la tipologia edificatòria existent, i creuen que caldria fer un estudi de tot el barri per tal de pacificar el trànsit rodat en funció de l'amplada del carrer i de la seva tipologia.
- També comenten que quan es realitzen obres que afecten a la via pública, aquestes en general estan ben senyalitzades.

Documentació gràfica



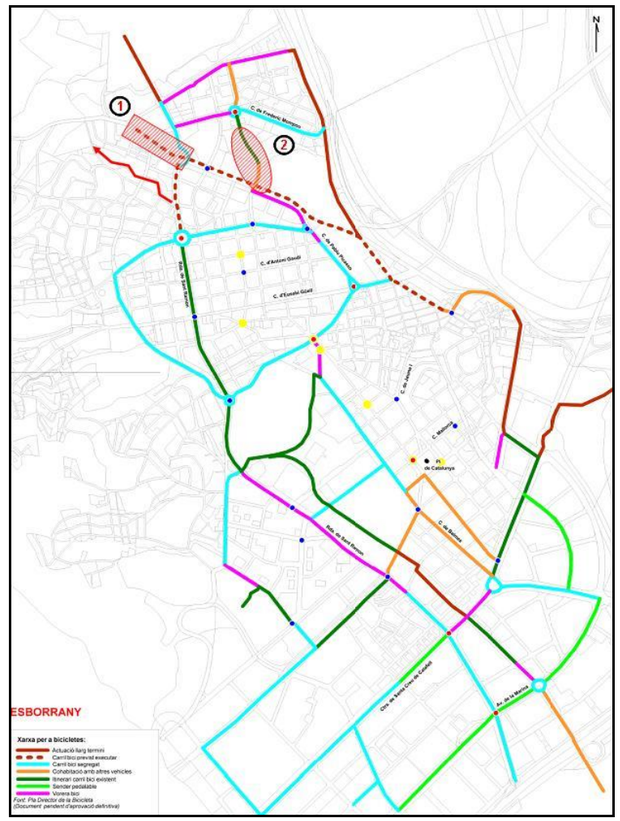
XARXA DE BICICLETES

Conclusions de la taula de treball

A continuació exposem les conclusions de la taula de treball sobre la Xarxa de Bicicletes:

- **1. Camí Llor:**
    - Es tracta d'un carril bici sense una destinació clara, no va enlloc.
    - Ha alterat excessivament la circulació de la zona doncs el Camí Llor abans era de doble sentit i ara només presenta un carril de circulació. Aquest fet comporta que a més de complicar els itineraris en vehicle privat provoca grans retencions en horaris d'entrada i sortida de les escoles.
    - Es proposa traslladar aquest carril bici al carrer dels Pollancres.
- **2. Camí Vell de la Colònia:**
    - El carril bici no està acabat en el tram del Camí Vell de la Colònia entre la Plaça Emili Sagrera i el carrer Jenaro Sancho i per tant no té utilitat.
- **3.** Es demana com s'efectuarà la convivència entre carrils bici i els vianants en trams de vorera estreta. En aquest sentit es comenta que en aquesta tipologia de trams les bicicletes hauran de circular per calçada sota determinades condicions de seguretat (carris bici segregats o bé zones pacificades).

Documentació gràfica



APORTACIONS A TRAVÉS DE LA WEB MUNICIPAL

A continuació exposem les aportacions dels ciutadans realitzades a través de la web municipal:

- **Aportació 1:**
    - Perllongament de les línies L74 i L75 des de la Pl. Forces Armades fins a la Ciutat Cooperativa.
    - Perllongament de la línia de la Diagonal des del camí del Llor fins a la Cooperativa.
    - Creació d'un eix cívic amb voreres més amples i arbres des de l'ambulatori de Montclar fins a la Pl. Catalunya, tant per Jacint Verdaguer com per Lluís Pasqual Roca.
    - Possibilitat de crear una petita estació d'autobusos tocant a l'estació de Ciutat Cooperativa (ubicar l'actual final de línies des de l'hospital fins l'estació).
    - Reduir a la meitat el nombre de parades que fan els busos pels carrers de Sant Boi. Són excessives i augmenten el temps de viatge i minven la velocitat mitjana.
- **Aportació 2:**
    - Acordar amb:
        - Sindicat de Pagesos del Baix Llobregat
        - Parc Agrari del Baix Llobregat
        - Ajuntament del Prat de Llobregat
        - Ajuntament de Viladecans
        - Camping Toro Bravo
        - Reserva Natural del Delta del Llobregat

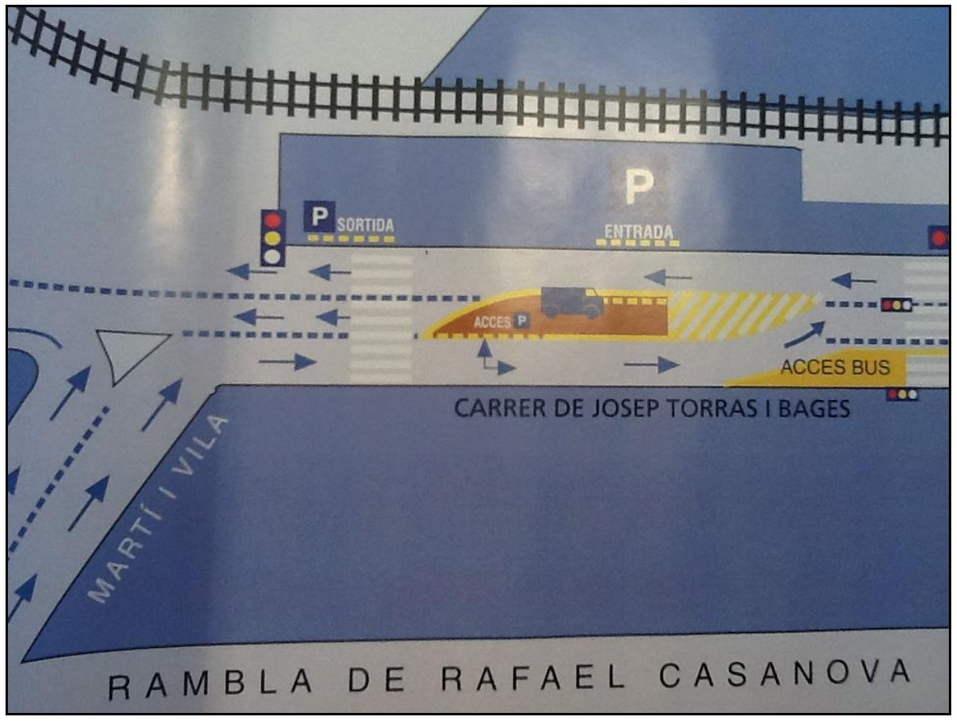
      Per a la realització d'un circuit de carrils bici que connectessin Sant Boi, Viladecans i El Prat amb el mar (tant proper i tant inaccessible pels Santboians), aprofitant els camins agrícoles del Parc Agrari.

      Els límits territorials del terme municipal de Sant Boi casi arriben fins al mar, estenent-se en forma de punxa fins a la Laguna del Remolar, entre els termes municipals de El Prat i Viladecans. Però els Santboians no som conscients d'això. Ens pensem que Sant Boi s'acaba, per seu vessant sud-est, a la carretera C-32.

      Estaria bé poder anar en bici, sense gairebé cap desnivell en el recorregut gràcies a les característiques orogràfiques de la plana del Llobregat, des de Sant Boi (per exemple amb sortida des del Saló Central) fins al mar. I tot, gairebé sense sortir dels límits territorials de la nostra localitat.
- **Aportació 3:**
    - Lliurar d'obstacles la vorera que comunica amb la Colònia Güell, al llarg de la Carretera de Sant Vicenç.
    - A més de no ser doble (pels dos laterals), la única existent està saturada de tota mena d'obstacles com a cotxes mal aparcats, contenidors d'escombreries, pals de senyals tapades per la vegetació, pals d'enllumenat potser inservibles, runes i mobles, a més de restes de vegetació i escombraries, perquè quant fan la poda no les recullen i queden damunt la vorera.
    - Ah, i a més de tot això han posat arbres quan a l'altra banda (la del canal) els que hi són ni els poden i envaeixen la carretera.
- **Aportació 4:**

- Sóc assídua del camí del riu, falta senyalització per als vianants cal diferenciar el pas dels ciclistes, corredors i els que passegen el gos. També faria falta podar tot el camí, les herbes impedeixen la visibilitat.

- **Aportació 5:**
  - Caldria millorar els accessos a Mercabarna-Flor. L'accés actual des de la C-31 és demencial, i això li resta competitivitat a una activitat econòmica que no oblidem que està ubicada a Sant Boi i pot generar riquesa per a la nostra ciutat.
- **Aportació 6:**
  - Que las zonas de carga y descarga tengan horario para su uso ya que, me he encontrado que en la calle Balmes 65 concretamente en hierros ll, hay una zona de carga y descarga sin horario y un vado, y si ese taller no trabaja a partir de las 19 horas por poner un horario y tampoco trabaja los domingos y festivos, ese espacio podría ser utilizado por cualquier otro vehículo. Pero como no hay horario pues lo tienen parece ser, como un garaje privado. Habría que revisar estos espacios.
- **Aportació 7:**
  - Soy ciclista habitual, si circulo por la calzada, los conductores no nos respetan y se empeñan en poner en peligro nuestras vidas para poder ellos llegar 5 segundos antes a su destino. Si circulamos por las aceras, los viandantes nos recriminan porque ese no es lugar para nosotros. Tenemos un carril bici, concrétamente a 50 mts de la puerta de mi casa hay uno que suelo usar para pasear a mi bebe y todos, todos los días he de discutir con peatones que se empeñan en invadirnos. Si se les explica que ese trozo es de los ciclistas, encima tenemos que escuchar sus groserías. Por lo general, son personas de relativa edad, más sosegados, a quienes les resulta más fácil mantener los nervios, y los puñeteros siempre logran que seamos nosotros quienes nos alteremos, aunque sean ellos los que nos invaden. Menudo ejemplo para las generaciones venideras.
  - Mi propuesta es: respeto, quiero que al menos en nuestro terreno, seamos respetados y se expulse a estas personas de nuestro carril bici.
- **Aportació 8:**
  - Ampliació de voreres:
    - Visc en el centre i em sorprèn que encara hi hagi moltes voreres que són estretes. És molt incòmode no poder passejar amb una persona al costat sense molestar al que ve en sentit contrari (per no dir qui va en cadires de rodes o has d'anar al costat d'una persona gran, un nen, amb les bosses de la compra, etc.).
    - En gairebé totes és possible ampliar-les si s'elimina l'aparcament de cotxes.
    - Si bé es cert que hi ha districtes com Marianao que no tenen aquest problema, hi ha molts altres en que queda molt per fer. Confio en que es vagi millorant en aquest sentit.
- **Aportació 9:**
  - Proposo canviar el sentit de circulació del carrer Pompeu Fabra per a descongestionar Francesc Macià i Cerdanya, així com fer més fàcils els recorreguts pel barri Centre. Aquest canvi hauria de comportar també un major control del trànsit pel carrer Jaume I tant en volum de cotxes com en la seva velocitat.
- **Aportació 10:**
  - Sería buenísimo alternar la linea L79, es decir, hacerla circular. Que un autobús salga por el centro de St. Boi y el siguiente por la Cooperativa, el otro centro, otro Cope, etc. así sucesivamente. Y que el regreso fuese igual que uno entrara por la Coperativa y siguiera hasta salir por el centro y el siguiente autobus que entrara por el centro y así salir por la Coperativa. Eso mejoraría la logística dentro de St. Boi, habría un autobús más que comunicara la zona de la cope con el centro y que la salida/llegada de St. Boi fuese un más rápida para todos, ya que tal y como está ahora llegas a St. Boi pero se tarda más de 20mins en llegar a la última parda.
- **Aportació 11:**
  - Ya que se están agrandando las aceras para quitar sitios de aparcamiento para coches a lo exagerado, se podría aprovechar para hacer carriles bicis por las calles por ejemplo en la calle Antonio Gaudi y llibertat.
- **Aportació 12:**
  - Proposta de reordenació del carrer de Josep Torras i Bages



SESSIÓ DE PARTICIÀCIÓ CIUTADANA VINCULADA AL PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA

29 de novembre de 2012

Assistents

- Francisco Javier Nicolás (Federació entitats Garrofers/ Club Ciclista Casablanca)
- Paqui Casino (Bicibaix)
- Álex López (Bicibaix)
- Ernesto Mañanes (Club Ciclista Sant Boi)
- Carles Ortí (Bicicleta Club Catalunya-BACC)
- José L. Guerrero (AV Vinyets)
- Ricardo Ramos (AV Vinyets)
- Eusebio Declara (AV Casablanca)
- Raquel López (Fundació Marianao)
- Lluís Alemany (usuari Bicibox)
- Elena Amat (Regidora Mobilitat i Xarxes socials i comunitàries)
- Carmen Ruiz (Tècnica - àrea territori)
- A.Xavier Fernández (Tècnic - participació ciutadana)

Resum de la sessió

La regidora, Elena Amat, presenta la sessió explicant que en els darrers mesos s'ha treballat en l'elaboració d'un document que sigui la base d'un pla director de la bicicleta.

Creu que les accions d'aquest pla han de ser fruit d'un consens amb la ciutadania i especialment amb els sectors més implicats en l'ús de la bicicleta a la ciutat i per això vol establir aquest espai de diàleg amb el sector.

A continuació Carmen Ruiz presenta algunes propostes recollides en el document sobre la jeraquització i priorització d'itineraris en bicicleta per la ciutat.

Tot seguit s'obre un torn obert de paraules del que destaquen els següents aspectes:

Àlex López demana per què s'ha tret el carril bici de davant de l'Hospital.

Elena Amat respon que ha estat una petició de l'hospital per temes de seguretat.

Sobre els carrils bici explica que es podrà avançar a mida que la ciutadania ho permeti. Encara no tenim una cultura i una maduresa que valori l'ús de la bicicleta per sobre del vehicle motoritzat.

En aquest sentit creu que cal un procés semblant al que han fet les entitats de discapacitats per sensibilitzar a la societat de la necessitat d'adaptar la ciutat i trencar les barreres arquitectòniques.

F. Javier Nicolás diu que en el camí del riu no hi ha cap font.

En relació a això Elena Amat demana si l'accés al riu hauria de ser una prioritat. Constata que l'ús de la bicicleta com a lleure s'està estenent però no s'aconsegueix imposar una cultura de l'ús de la bicicleta com a transport.

Ricardo Ramos creu que una bona proposta seria donar continuïtat al carril bici paral·lel a la C-245 fins al riu.

Carles Ortí diu que cal realitzar accions per promoure l'ús de la bicicleta però aquestes no poden anar en contra dels vianants.

Ernesto Mañanes creu que una prioritat seria establir un itinerari per bicicletes que arribi fins al parc ciclista. L'itinerari més comú és pel carrer Joventut-Riera Fonollar- C245.

Raquel López creu que és important incidir en la intermodalitat entre bici i Ferrocarril, alhora que cal treballar per millorar les connexions amb les poblacions de l'entorn com Viladecans, Santa Coloma, Sant Vicenç... També cal pensar com connectar els instituts amb la resta de la xarxa de carrils bici.

Àlex López indica que no existeixen ponts de vianants cap els pobles del costat, el que dificulta molt la mobilitat entre ciutats.

Carmen Ruiz respon que el Pla de Mobilitat Urbana que s'està fent a Sant Boi tracta l'àmbit intern de la ciutat. Les connexions entre poblacions formen part del Pla de Mobilitat Urbana de l'àrea metropolitana. També anuncia que en aquest moment s'està redactant un projecte per fer un itinerari que enllaçi Sant Boi amb Sant Joan Despí.

Lluís Alemany assenyala que falten aparcaments normals (U invertida) per bicicletes.

Carmen Ruiz diu que li poden fer arribar propostes concretes i s'instal·larien més aparcament on hi hagi demandes reals d'ús. També es poden fer propostes de canvi d'ubicació d'algun bicibox ja que

ara hi ha possibilitat de fer-ho.

Àlex López demana que es tornin a posar les U invertides a la Plaça de l'Ajuntament.

Elena Amat explica que des de l'Àrea Metropolitana es volen treballar accions de promoció de la bicicleta. En aquest sentit proposa tres línies on es podria treballar:

- Treballar amb joves (desplaçament en bici als instituts)
- Promoure els desplaçaments a la zona industrial
- Treballar el concepte de camins escolars en dues zones amb més densitat d'escoles

Carles Ortí explica que el 2008 es va pintar un circuit per bicicletes que no va ser encertat perquè provocava conflictes amb els vianants. També diu que hi havia una comissió de mobilitat que es va deixar morir.

Elena Amat respon que no tenia sentit mantenir la dinàmica d'aquella comissió i que hi ha altres espais participatius on es debaten propostes que tenen a veure amb la mobilitat.

F. Javier Nicolás comenta que els aparcaments de bicis que s'han posat a La Gralla estan cap a la zona d'indústries i que ningú vol aparcar allà. Demana que es posin cap al costat del camp de futbol. Sobre el camí del riu demana si es pot arreglar el camí que queda més a prop del marge ja que el camí del sorral està molt transitat. També demana que es senyalitzin bé les cadenes que hi ha al llarg del camí. per últim creu que cal conscienciar als vianants perquè no ocupin els carrils bici com passa al "circuit del colesterol" (carril C-245).

Àlex López diu que han sol·licitat que s'arreglin els bassals que es fan al camí del sorral.

Carles Ortí comenta que cal més suport des de les institucions supramunicipals. Creu que l'Ajuntament fa el que pot però que la majoria de recursos públics es destinen al foment de l'automòbil (pla PIVE...). Pensa que s'ha de promocionar la bicicleta elèctrica.

Per finalitzar la sessió la regidora Elena amat agraeix la participació i les aportacions de totes les persones i pren el compromís de tornar a convocar aquest espai per continuar debatent els temes a l'entorn de l'ús de la bicicleta a Sant Boi.

TAULES RESUM DE LES PRINCIPALS APORTACIONS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

MODE	ÀMBIT D'ANÀLISI / PROBLEMÀTICA	CAMPS BLANCS	COOPERATIVA MOLÍ NOU	CENTRE I VINYETS	MARIANAO	SECTOR PROFESSIONAL	APORTACIONS WEB
VEHICLE PRIVAT	1. Demanda de places d'aparcament	**X (2)**	**X (3)**	**X (2)**			
	2. Gir dels vehicles / visibilitat	**X (2)**	**X (4)**	**X (4)**	**X (5)**		
	3. Semaforització	**X (1)**					
	4. Vulneració dels sentits de circulació i la senyalització	**X (1)**		**X (1)**	**X (2)**		
	5. Velocitat elevada dels vehicles i anàlisi de possibles solucions alternatives (existents i proposades)	**X (1)**	**X (2)**	**X (4)**	**X (6)**	**X (4)**	
	6. Zones de càrrega i descàrrega		**X (2)**			**X (3)**	**X (1)**
	7. Reordenació dels sentits de circulació		**X (2)**	**X (1)**	**X (1)**	**X (1)**	
	8. Millora de la senyalització orientativa		**X (1)**	**X (1)**	**X (1)**		

MODE	ÀMBIT D'ANÀLISI / PROBLEMÀTICA	CAMPS BLANCS	COOPERATIVA MOLÍ NOU	CENTRE I VINYETS	MARIANAO	SECTOR PROFESSIONAL	APORTACIONS WEB
TRANSPORT PÚBLIC	1. Modificacions de recorreguts de línia / ampliació de línies	**X (3)**	**X (2)**	**X (1)**	**X (1)**		**X (2)**
	2. Demanda de major freqüència de pas / ampliació d'horaris	**X (1)**	**X (1)**	**X (4)**	**X (2)**		
	3. Millora de la informació a les parades	**X(1)**					
	4. Possible incorporació de sincronització semafòrica / carril bus					**X (2)**	
	5. Demanda de noves línies de transport					**X (2**	
	6. Demanda de incentivació del transport públic i adaptació dels horaris als polígons industrials					**X (2)**	
	7. Potenciació de la cultura dels transbordaments					**X (1)**	
	8. Demanda de incorporació de panells horaris (solars o electrònics) en parades		**X (1)**	**X (1)**			
	9. Creació de més parades d'una línia				**X (1)**		
	10. Entorns no accessibles a les parades de bus				**X (1)**		
	11. Creació d'estació d'autobusos						**X (1)**

MODE	ÀMBIT D'ANÀLISI / PROBLEMÀTICA	CAMPS BLANCS	COOPERATIVA MOLÍ NOU	CENTRE I VINYETS	MARIANAO	SECTOR PROFESSIONAL	APORTACIONS WEB
VIANANTS	1. Ample útil de vorera insuficient / itineraris inaccessibles / discontinuïtats	X (2)	X (5)	X (5)	X (5)	X (1)	X (2)
	2. Problemes amb paviment vorera / mobiliari / pendents transversals	X (2)	X (2)	X (7)	X (4)	X (1)	X (1)
	3. Aparcament damunt vorera o en zones de creuament de vianants, impedeix el pas	X (3)	X (1)	X (1)	X (5)	X (1)	
	4. Inexistència de guals de vianants / creuaments	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)	
	5. Passos de vianants en mal estat o inexistents	X (1)	X (2)		X (1)	X (1)	
	6. Itineraris alternatius per a vianants insegurs durant obres	X (1)	X (1)				
	7. Excessiu temps de creuament per als vianants per rodejar rotondes	X (1)					
	8. Temps de pas de creuament semaforitzat per a vianants insuficient	X (1)					
	9. Risc d'accidents i inseguretat del vianant: intervenció per a prioritzar el pas del vianants / millora dels camins escolars	X (2)	X (9)	X (8)	X (4)		
	10. Demanda de noves zones de passeig / eiobresxos cívics		X (1)				X (1)
	11. Millorar d'accessibilitat en carrers de fort pendent						
	12. Problemes amb el disseny de les franges de paviment diferenciat per als invidents en els guals de vianants				X (2)		
	13. Senyalització i civisme al parc fluvial			X (1)			X (1)

MODE	ÀMBIT D'ANÀLISI / PROBLEMÀTICA	CAMPS BLANCS	COOPERATIVA MOLÍ NOU	CENTRE I VINYETS	MARIANAO	SECTOR PROFESSIONAL	APORTACIONS WEB
BICICLETES	1. Punts conflictius vianant - bicicleta	X (1)	X (1)	X (2)	X (1)		X (1)
	2. Punt conflictiu vehicle - bicicleta	X (1)					
	3. Inseguretat bicicleta	X (1)		X (1)		X (1)	X (1)
	4. Queixes relacionades amb Bicibox	X (1)		X (2)			
	5. Carrils bici sense destí / sense connexió		X (2)		X (2)		
	6. Potenciació de l'ús de la bicicleta / potenciació del circuit de bicicletes		X (1)	X (1)			
	7. Millorar la senyalització dels itineraris de pas de les bicicletes			X (1)			
	8. Creació de nous carrils – bici a gran escala						X (1)

RESPOSTS A LES APORTACIONS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

BARRI CAMPS BLANCS -CASABLANCA	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Xarxa de jerarquia viària					
En tota la zona:Problemes generalitzats d'aparcament en tota la zona. Els veïns van a aparcar al polígon industrial Fonollar Nord.				X	
Carrer de Menéndez Pidal: 1 sentit en direcció al carrer Coin. Arreglar illeta. Crear rotonda.Problemes d'aparcament en vorera.Problemes d'accessibilitat		X			
Carrer de la Joventut:La ubicació d'un aparcament per a bicicletes "bicibox" elimina places d'aparcament.Problemes d'aparcament en vorera.					X
Carretera de Viladecans:Mobiliari i terrasses no respecten les amplades mínimes de pas en vorera.					X
Plaça de l'Olivera:Les terrasses es troben a l'interior de la plaça i no al parc					X
Cruïlla entre Carrer Màlaga i Carretera Santa Creu de Calafell:Actualment només hi ha un semàfor per a vianants.No es permet el gir dels vehicles a l'esquerra, i els veïns consideren que fan molta volta per arribar a la carretera (han de passar pel C. Joventut).La proposta és incorporar un nou semàfor en aquesta cruïlla que permeti girar a l'esquerra.					X
Possibilitat de donar continuïtat al C. Màlaga al seu tram final (passat C. Joventut): Ho descartem perquè és xarxa veïnal i no volem fomentar que els vehicles facin servir aquest eix per creuar el barri. És preferent que passin per la Ronda de Sant Ramon. A més a més, la seva continuïtat provocaria problemes de seguretat viària en la cruïlla amb C. Joventut.					X
Vulneració dels sentits de circulació per a accedir als aparcaments soterrats de l'entorn del mercat:Estan marcats els itineraris als plànols					
Carrer Badajoz i carrer Coin cantonades amb carrer Viladecans: La presència de pilones en cantonades dificulten el gir dels vehicles.					X
Velocitat elevada a tot el tram de la Ronda de Sant Ramon. Hi ha un pas de vianants perillós a l'alçada del C. Joventut. Més amunt hi ha una escola bressol.L'Ajuntament té previst instal·lar 2 semàfors a la Rda. Sant Ramon.	X				
Xarxa de transport					
Línia 79. Es proposa que es modifiqui el seu recorregut passant per la Ronda de Sant Ramon i d'aquesta manera ofereixi cobertura als barris de Camps Blans i Casablanca mitjançant la creació de 2 o 3 parades per sentit. A més es demana que la línia tingui accés directe a la carretera de Cornellà sense passar per la Plaça Catalunya. Es comenta que a determinades hores del matí, la línia urbana SB1 no és una alternativa eficient per poder fer el transbordament a Plaça Catalunya per manca de freqüència.					X
Línia 72. Queixes que en modificar el recorregut de la línia (en sentit Barcelona) arriba sense places de seient disponibles als barris de Camps Blans i Casablanca.					X
Línia SB1. Es demana que en el recorregut sentit Ciutat Cooperativa passi pel carrer de la Joventut enlloc de passar altra vegada per l'Avinguda de la Torre de la vila. Amb el conseqüent trasllat de parades. Es comenta també que l'accés a l'estació de FGC amb aquesta línia no és eficaç per la durada del viatge: excessius 'retranqueixos' en l'itinerari i també excessives parades.	X				
Revisió de la informació i augment del nombre de panells informatius dinàmics ja existents en certes parades del municipi.				X	
Finalment existeix certa sensibilitat en com quedaran definitivament ubicades les parades de la carretera de la Santa Creu de Calafell una vegada acabin les obres.					
Xarxa de vianants					
Carrer del Dr. Ignasi Barraquer: l'amplada de pas útil per les voreres no és suficient a causa de:- Vorera estreta en la zona del davant de la Farmàcia.- Existència de mobiliari urbà divers que impossibilita l'existència d'una amplada de pas útil suficient.- Existència d'arbrat amb escocells força grans i sense cobrir. Proposen que es cobreixin els escocells i s'anivellin amb el paviment per evitar accidents i augmentar l'amplada de pas lliure de les voreres.- Existència de cotxes estacionats damunt les voreres que impedeixen completament el pas all vianant.				X	
Carrer de Menendez Pidal: no existeixen guals de vianants a les voreres, fet que dificulta notablement el creuament.				X	
Avinguda de la Torre de la Vila (entre Ronda Sant Ramon i Avda. d'Aragó): sovint, existència de cotxes mal estacionats obstaculitzant les zones de creuament dels vianants.				X	
Carrer Coín cruïlla amb el carrer de la Joventut: sovint, existència de cotxes mal estacionats obstaculitzant les zones de creuament dels vianants.				X	
Carretera de Santa Creu de Calafell (des de l'Avinguda Sant Ramon fins al carrer de la Riera Fonollar): l'amplada de pas útil per la vorera (banda barri Casablanca) no és suficient a causa de:- Existència de mobiliari urbà divers ubicat desordenadament. Proposen reordenar el mobiliari existent per tal d'afavorir l'amplada de pas lliure.				X	
Plaça del Llobregat amb carretera de Santa Creu de Calafell: en la zona d'obres del Parc Saló Central:- Durant el procés de les obres, creuen que els itineraris alternatius per a vianants no són segurs ni adequats per l'alt trànsit de la carretera. Creuen que caldria millorar les condicions dels itineraris alternatius i temporals per a vianants en cas d'obres a la via pública.					X

BARRI CAMPS BLANCS -CASABLANCA	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Plaça del Llobregat:- El temps de creuament peatonal des del polígon industrial fins al barri de Casablanca és massa llarg a conseqüència de què el temps de pas semaforitzat dels vehicles és excessiu.- En canvi, el temps de pas de creuament semaforitzat per a vianants és insuficient. A més, durant el creuament dels vianants, un dels carrils de circulació té el semàfor en àmbar i no respecten la prioritat de pas dels vianants, fet que crea inseguretat als vianants.		X			
Ronda Sant Ramon (entre carrer de l'Onze de Setembre i carrer Baldiri Aleu): els vehicles baixen a massa velocitat fet que implica:- Risc d'accidents i inseguretat dels vianants en els creuaments al voltat de la rotonda existent a la Ronda Sant Ramon a l'alçada del carrer de la Joventut. Proposen semaforitzar com a mínim un dels creuaments per millorar la seguretat en els creuaments.- Proposen incorporar elements que provoquin la disminució de la velocitat dels vehicles en aquest tram, tot i que no són partidaris ni dels guals de calçada elevada ni de les bandes reductores.	X				
Ronda Sant Ramon (entre el carrer Joventut i la Plaça d'Ernest Lluch): el paviment de la vorera està en molt mal estat de conservació.					X
Ronda Sant Ramon: el creuament de vianants existent en el tram de la Ronda, entre els carrers Baldiri Aleu i carrer de la Cerdanya, presenta el pas de vianants en mal estat i caldria repintar-lo. A més, la senyal vertical d'existència de pas de vianants està completament tapada pels arbres existents i caldria per tant, millorar-la o reubicar-la.	X				
Ronda Sant Ramon – entorn rotonda amb el carrer Avinguda d'Aragó: caldria revisar com millorar els creuaments per a vianants d'aquesta zona. Creuen que cal millorar les connexions o creuaments de la zona (millorar els existents i afegir-ne de nous), especialment des del punt de vista de la seguretat del vianant				X	
Carrer Viladecans: arrel d'una ampliació de voreres que s'ha realitzat en aquest carrer, s'ha permès la ubicació de terrasses – bar. Creuen que aquestes terrasses no estan correctament ubicades ja que, en la majoria dels casos no existeix espai lliure de pas per als vianants (destaquen especialment les terrasses del bar La Perdiz i el bar Goyote).					X
Pel que fa a la connexió amb el transport públic, creuen que els itineraris o recorreguts des dels barris fins a les parades d'autobús tenen una distància excessiva.					X
Xarxa de bicicletes					
Carretera de la Santa Creu de Calafell (entre carrer Balmes i carrer del Mossèn Pere Tarrés): existència d'un punt conflictiu entre vianants i bicicletes ja que, habitualment els vianants envaeixen el carril bici. Caldria buscar alguns solució (informar millor o sensibilitzar als vianants, etc.).					
Ronda Sant Ramon cruïlla amb carrer Pablo Picasso: existència d'un punt conflictiu entre vehicles i bicicletes, especialment en la rotonda. Sembla ser que els vehicles no respecten el pas de les bicicletes i creen inseguretat al circular.					
Carretera de la Santa Creu de Calafell (trams més propers a Viladecans): existència de perill i inseguretat per a les bicicletes que transiten en direcció a Viladecans per la carretera.				X	
Carrer Joventut: el Bicibox existent en aquest carrer està actualment ocupant tres places d'estacionament de vehicles i no consideren que la seva ubicació sigui correcta. Proposen reubicar-lo en els entorns del centre "La Gralla".					X

BARRI MARIANAO	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Xarxa de jerarquia viària					
Carrer Girona:- El carrer és de doble sentit de circulació, i en un dels laterals s'estaciona en bateria. És habitual que els cotxes estacionin en doble fila provocant problemes de mobilitat, i els veïns es queixen de què hi ha permissivitat per part de la guàrdia urbana.- La velocitat dels vehicles en aquest carrer és elevada.- En la cruïlla amb el carrer Joaquim Auger existència d'un pas de vianants amb molt poca visibilitat.- A l'alçada del carrer Montmany existeix un pas de vianants perillós perquè els vehicles van massa ràpid.				X	
Entorns col•legi Salesians (Pablo Picasso / Salvador Allende):- En hores d'entrada i sortida de l'escola és una pràctica habitual l'existència de cotxes estacionats en dobles fileres molt prolongades, així com també damunt les voreres.- Caldria estudiar els entorns de l'escola per tal de millorar els camins escolars i dotar-los de major seguretat (apropar els creuaments a les zones d'entrada i sortida d'escola, senyalitzar específicament el camí escolar, etc.).			X		
Cruïlla carrer Llibertat amb carrer Victòria:- Existència d'una senyal d'stop que no respecta ningú.- Els veïns consideren que caldria posar un mirall, o bé crear un pas elevat o bé, millorar la senyalització.- Els veïns comenten que aquesta proposta s'ha comentat ja amb les brigades municipals.				X	
Cruïlla carrer Joan Martí amb carrer Victòria:- L'existència de contenidors i vehicles grans estacionats (camions o furgonetes) dificulten la visibilitat de la cruïlla.				X	
Carrer Montmany:- Els escocells de tot el carrer estan desprotegits i els cotxes a l'estacionar punxen la roda. - Caldria protegir els escocells a nivell del paviment de l'entorn.			X		
Carrer Santiago Russinyol:- La velocitat en aquest carrer està limitada a 30km/h, però els vehicles no la respecten.					X
Carrer Rubió i Balaguer amb carretera del Bori:- La parada de l'autobús dificulta l'accés al pas de vianants i també la visibilitat.		X			
Carrer Mossèn Pere Tarrés:- El pas de vianants existent en el tram entre el carrer Molí Vell i el carrer Mallorca no té visibilitat, caldria repintar-lo i el paviment està en molt mal estat.		X			
Carrer Sant Pere cantonada amb carrer Mossèn Pere Tarrés:- Existència d'illeta per a fer el canvi de sentit però que no es pot realitzar ja que, habitualment existeixen cotxes estacionats en doble filera i els cotxes han de fer marxa enrere, sent la maniobra molt perillosa en aquest punt.		X			
Camí de Llor:- Els veïns proposen treure el carril bici i tornar a deixar el carril de circulació (que es va eliminar).					X
Cruïlla carrer Acàcies amb carrer Mimoses:- En aquest punt manca visibilitat en la cruïlla quan estacionen furgonetes		X			
Carrer Benviure:- En aquest carrer l'estacionament en un dels laterals es realitza en bateria. Quan hi estacionen camions o furgonetes, aquests envaeixen el carril de circulació. Tenint en compte que es tracta d'una via principal i els cotxes hi circulen bastant ràpid, aquesta zona resulta perillosa.		X			
Carrer dels Oms amb Plaça del Cedre:- Des de fa 4 o 5 anys el tram és d'un únic sentit. Els residents comenten que tenen problemes per sortir del barri i sol•liciten que es torni a posar el doble sentit.					X
Carrer Picasso:- Els veïns consideren que els vehicles circulen a una velocitat elevada per aquest carrer i que caldria pacificar el trànsit, millorar els creuaments, etc.				X	
Carrer dels Freixes:- Els veïns comenten si seria possible a futur obrir el carrer dels Freixes fins a la plaça de Joan Garcia Nieto.					X
Carrer dels Roures:- El tram de carrer entre el carrer Josep Tarradellas i el carrer de les Moreres hauria de ser de caràcter secundari.			X		
Aspectes generals del barri:- Algunes de les plataformes elevades existents tenen pendent longitudinal molt accentuat.- Habitualment falta un espai de seguretat previ a l'arribada als passos de vianants.- Quan es retiren arbres dels carrers, normalment no els tornen a plantar i l'escocell queda sense arbre i sense cap tipus de protecció.- Es proposa millorar la senyalització orientativa de tot el barri perquè no s'indiquen quines són les vies principals de sortida i els camions i furgonetes de repartiment es confonen, fet que provoca que facin servir les vies locals generant col•lapse.					
Xarxa de transport					
Ampliació de línies:- Ampliació de les línies 70, 72 i 79 fins a l'estació de fgc de Molí Nou - Ciutat Cooperativa					X
Línia 77:- Línia entre Sant Joan Despí i l'Aeroport. Només disposa d'una única parada a Sant Boi (a l'estació de fgc). Es demana crear més parades al municipi.					X

BARRI MARIANAO	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Línia 79:- Existeixen queixes sobre el fet que aquesta línia no circuli els dius festius. En aquest sentit es comenta que aquesta línia va ser inicialment una demanda del mon acadèmic per poder accedir a la zona universitària de la Diagonal de Barcelona i que per aquest motiu la demanda de la línia es veu molt afectada en cap de setmana.					X
Línia SB1:- Augmentar freqüència de pas els dissabtes. Actualment és de 30 minuts. En general es demana augmentar les freqüències de pas de les línies en cap de setmana				X	
Carrer Eusebi Güell:- Es comenta que existeixen moltes parades en pocs metres afectant al flux del trànsit. Existeixen fins a 5 parades d'autobús en 860metres (amb una separació entre parades de 215 m). S'obre un debat sobre la necessitat de les parades amb opinions en tots sentits					X
Parada d'autobús del carrer Pablo Picasso cantonada amb el carrer Girona:- Es comenta que aquesta parada és inaccessible. En general es comenta que existeixen obstacles d'accés a les parades d'autobús per a persones amb mobilitat reduïda. També es recullen problemes varis d'accés als autobusos en les parades, sobretot per problemes d'encotxament o aproximació dels autobusos a la parada		X			
En referència a les empreses d'autobusos es fan les següents demandes:- Augmentar les revisions de les rampes i aportar solucions factibles en cas d'incidència.- Realitzar cursos de formació a conductors sobre les necessitats dels diferents col•lectius de persones amb mobilitat reduïda.					
Carrer de la Cerdanya:- Sovint es formen retencions ja que l'autobús no pot circular per la presència de cotxes mal aparcats.		X			
Xarxa de vianants					
Carrer Mossèn Pere Tarrés – carrer Bonaventura Calopa (zona fora del barri): - La zona del carrer Mn. Pere Tarrés més propera a l'antic Hospital, així com els entorns de l'antic Hospital, les voreres són molt estretes.- Els trams del carrer Mn. Pere Tarrés entre el carrer Mallorca i el carrer Bonaventura Calopa, les voreres són estretes i a més els fanals i pals de llum estan ubicats al mig.				X	
Carrer de Lluís Pascual Roca: - L'entorn de la benzinera presenta voreres molt estretes i zones de paviment en mal estat.				X	
Carrer Montmany: - Les voreres són força estretes.- Els veïns proposen l'ampliació de com a mínim un dels laterals.- El col•lectiu d'invidents es queixa de què les franges de paviment per a invidents dels guals de vianants de tot el carrer estan mal disposades. Es tracta de guals deprimits en cantonada que "avisen" de l'existència de rampa però no indiquen direcció de creuament.			X		
Carrer Eusebi Güell:- Els creuaments dels carrers Eusebi Güell amb Montmany i Eusebi Güell amb Llibertat, els veïns comenten que són perillosos pels vianants. S'han produït atropellaments, concretament en el gir des d'Eusebi Güell cap a Montmany. - Els veïns comenten que hi ha molt poca visibilitat del creuament de vianants, i que caldria crear guals de calçada elevada o bé, semaforitzar.- En les hores d'entrada i sortida de l'escola, existeixen nombrosos cotxes estacionats damunt les voreres que impedeixen completament el pas.				X	
Carrer Girona: - Els cotxes baixen a un velocitat excessiva pel carrer Girona, fent completament insegurs els creuaments de vianants. Els veïns comenten que en alguns creuaments del carrer s'han produït accidents (atropellaments).- Els veïns proposen que l'Ajuntament estudiï la possibilitat de disminuir la velocitat dels vehicles i prioritzar els creuaments de vianants, dotant-los de major seguretat. Es proposa per exemple, la creació de guals de calçada elevada.- A l'alçada del número 43 existeix un pal de llum al mig de la vorera que obstaculitza completament el pas.				X	
Entorns ambulatori Marianao: - Caldria pacificar el trànsit rodat en l'entorn de l'ambulatori, ampliar voreres i crear guals de calçada elevada per prioritzar el pas dels vianants.				X	
Carrer Roselló: - En aquesta zona és habitual trobar cotxes estacionats damunt les voreres, i impedint completament el pas, com per exemple, a l'alçada de la cruïlla amb el carrer Salvador Aulestia o amb el carrer Benviure.				X	
Carrer Benviure: - La zona on es permet l'aparcament en bateria dels vehicles, aquests disminueixen l'ample lliure de pas per la vorera (especialment camions i furgonetes). Per exemple, en la zona del camp de futbol.		X			
Cruïlla dels carrers Acàcies i Mimoses: - Existeix poca visibilitat des del vehicle en el gir, quan existeixen furgonetes estacionades properes a la cantonada, fent insegur el creuament dels vianants.	X				
Carrer Rubió i Ors: - En el tram de carrer comprès entre els carrers Rosselló i Antoni Gaudí, és habitual trobar cotxes estacionats al damunt de les voreres impedint completament el pas.		X			
Carrer Llibertat: - En el tram de carrer comprès entre la Plaça Generalitat i el carrer Girona, és habitual trobar cotxes estacionats al damunt de les voreres impedint completament el pas		X			
Plaça Generalitat amb el carrer Roselló: - En aquest punt el pas de vianants no està pintat a calçada, fet que provoca que els cotxes estacionin davant del gual de vianants i impedint completament el creuament.				X	
Plaça Generalitat:- Els veïns consideren que caldria reformar-la completament.- Des de l'Ajuntament es comenta que la reforma de la plaça està lligada a la construcció d'un aparcament soterrat i que no hi ha data prevista per a les obres.- Els veïns comenten que en l'entorn de la plaça, l'aparcament dels vehicles es realitza en bateria, fet que		X			

BARRI MARIANAO	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
provoca la disminució de l'amplada de pas lliure per les voreres.					
. Plaça Mercè Rodoreda:- Els veïns reclamen un altre accés adaptat a la plaça (pel carrer Lepant).		X			
Carrer Salvador Allende:- Des del carrer Girona fins al carrer Eusebi Güell, les voreres són molt estretes i els guals de vehicles existents provoquen fort pendent transversal.				X	
Guals de vianants:- Els usuaris de cadira de rodes comenten la inexistència de cruïlles adaptades en el barri, posant com a exemple que en el itinerari que va des de la Plaça Generalitat fins al Casal Marianao, existeixen 9 punts de creuament sense el gual de vianants en un dels costats.- Els usuaris de cadira de rodes comenten que per a futures intervencions, en aquells casos on les voreres admetin la construcció de guals de vianants amb rampa amb pendent inferior al 12%, que així es faci per tal de facilitar el creuament.- Els usuaris de la cadira de rodes comenten que per a futures intervencions, s'elimini el ressalt gual - calçada que actualment es permet de 2cm, ja que, aquest el consideren perillós degut al perill de bolcada de la cadira.- El col•lectiu d'invidents comenta que les franges de paviment diferenciat per a invidents dels guals de vianants més antics, donen lloc a confusió (no indiquen direcció de creuament).- El col•lectiu d'invidents comenta la necessitat de què les franges de paviment diferenciat dels guals de vianants arribin fins a la línia de façana, i de què aquestes es trobin lliures d'obstacles (en alguns casos s'han trobat pissarres o terrasses de bar damunt d'aquestes franges).				X	
Guals de vehicles:- En el barri existeixen nombrosos guals de vehicles (especialment els de barca i deprimits) que provoquen pendents transversals a les voreres i compliquen notablement el pas amb cadira de rodes. Posen com a exemple el carrer Santiago Russinyol entre el nº 4 i el nº 6.- El col•lectiu d'invidents comenta l'existència de guals de vehicles executats amb paviments de textura diferenciada a la de la pròpia vorera, fet que dóna lloc a confusió. Posen com a exemple el carrer Jaume Balmes.					X
Contenidors d'escombraries:- Els usuaris de cadira de rodes comenten que els contenidors soterrats resulten més fàcils d'utilitzar i manipulat que els contenidors en superfície. Aquests contenidors no presenten obstacles en l'entorn immediat.- Els usuaris de cadira de rodes comenten que tot i que els contenidors en superfície presenten un disseny adaptat, en la majoria dels casos, la seva ubicació resulta inaccessible ja que presenten obstacles en el seu entorn immediat (arbres, fanals, pals de llum, etc.). Puntualment, s'han trobat contenidors d'escombraries que impedeixen completament el pas per la vorera (estan damunt la vorera).		X			
Bancs:- Els veïns comenten que els bancs model "romàntic" són excessivament baixos per a la gent gran i que caldria substituir-los	X				
Bars:- El col•lectiu d'invidents comenta la perillositat que suposa per a ells trobar-se les pissarres dels bars al costat de la línia de façana, com passa per exemple en el carrer Girona.	X				
Xarxa de bicicletes					
Camí Llor:- Es tracta d'un carril bici sense una destinació clara, no va enlloc.- Ha alterat excessivament la circulació de la zona doncs el Camí Llor abans era de doble sentit i ara només presenta un carril de circulació. Aquest fet comporta que a més de complicar els itineraris en vehicle privat provoca grans retencions en horaris d'entrada i sortida de les escoles.- Es proposa traslladar aquest carril bici al carrer dels Pollancres.					X
Camí Vell de la Colònia:- El carril bici no està acabat en el tram del Camí Vell de la Colònia entre la Plaça Emili Sagrera i el carrer Jenaro Sancho i per tant no té utilitat.				X	
Es demana com s'efectuarà la convivència entre carrils bici i els vianants en trams de vorera estreta. En aquest sentit es comenta que en aquesta tipologia de trams les bicicletes hauran de circular per calçada sota determinades condicions de seguretat (carris bici segregats o bé zones pacificades).			X		

BARRI CIUTAT COOPERATIVA	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Xarxa de jerarquia viària					
Carrer del Primer de Maig amb el carrer del Doctor Antoni Pujadas:- Els veïns sol•liciten accedir a la carretera (carrer Doctor Antoni Pujadas) directament des del carrer Primer de Maig.- L'Ajuntament explica que actualment s'està negociant amb FGC sobre la titularitat d'uns terrenys que, a futur, facilitarien aquesta possibilitat.	X				
Cruïlles del carrer Frederic Mompou amb carrers perpendiculars: - Actualment en algunes cruïlles no es pot realitzar el gir a l'esquerra. Cal fer el gir de 180º o canvi de direcció en les rotondes que es troben a certa distància.- Els veïns consideren que el barri té poca permeabilitat i proposen implantar noves rotondes més petites o bé, millorar la senyalització orientativa general del barri (des del punt de vista del vehicle).- (3)Els veïns proposen revisar l'arbrat del carrer, especialment en zones de gir, ja que s'ha detectat que algun dels arbres existents dificulta la visibilitat.					X
Carrer Manuel de Falla (2): - Els veïns no valoren positivament la intervenció en el carrer Manuel de Falla a nivell dels sentits de circulació: abans en el carrer existien dos sentits de circulació i actualment, únicament es permet un sentit de circulació.- L'Ajuntament assenyala que s'estan estudiant diverses propostes d'actuació en aquest carrer per tal de millorar la mobilitat de la zona.				X	
Cruïlla carrer Ventura Gassol amb carrer Frederic Mompou: - L'existència de cotxes estacionats en cantonada generen problemes de visibilitat als conductors.- Els veïns proposen instal•lar pilones que impedeixin l'estacionament i reforcin la línia groga existent al terra.		X			
Carrer de Pau Casals (banda Plaça de Joan Sanroma Fornit):- Els veïns consideren necessària la transformació de l'actual pas de vianants en un gual de calçada elevada o pas elevat, per tal de prioritzar el pas del vianant i reduir la velocitat dels vehicles.- Els veïns comenten i són conscients dels aspectes negatius que suposa per al transport públic la construcció de passos elevats.		X			
Entorns del Centre Comercial de Ciutat Cooperativa (carrer Pau Casals i carrer Cultures).- Existència de zona de càrrega i descàrrega que obstaculitza notablement la visibilitat als conductors i vianants, quan està ocupada per grans camions (carrer Pau Casals).- Els veïns proposen reubicar la zona de càrrega i descàrrega a una zona més segura i que permeti major visibilitat, o bé, instal•lar pilones que delimitin la zona i millorar la senyalització horitzontal de la mateixa.- (10) En el carrer Cultures (zona supermercat Suma) sempre hi ha camions descarregant que dificulten notablement la visibilitat dels creuaments. - Els veïns proposen en el carrer Cultures, eliminar les places d'aparcament més properes als creuaments (1 plaça per costat) per evitar l'estacionament i donar més distància de visió als conductors.		X			
Carrer Frederic Mompou (entre Ronda Sant Ramon i carrer de Joaquim Rubió i Ors):- Els vehicles circulen a una velocitat massa elevada. - Els veïns consideren que caldria intervenir per a disminuir la velocitat i pacificar el trànsit.				X	
Carrer Margarita Xirgu:- Els veïns consideren que l'itinerari des del carrer Margarita Xirgu fins al carrer de Pablo Picasso, és excessiu ja que cal baixar pel carrer Lleida, agafar Ronda de Sant Ramon i fer el canvi de sentit a la Plaça de Garcia Nieto. Actualment la direcció de circulació del carrer Margarita Xirgu és de baixada i abans era de pujada, fet que facilitava l'accés al carrer Pablo Picasso.- Des de l'Ajuntament es comenta que s'està estudiant la possibilitat de tornar-lo a deixar amb sentit de circulació de pujada.		X			
Carrer Lluís Companys (entre Ronda Sant Ramon i Camí de Llor):- En tota la zona cal realitzar un estudi per a millorar la seguretat viària, ja que les velocitats són elevades, existeix una elevada concentració de vehicles i es tracta d'una zona amb concentració d'equipaments escolars i esportius.		X			
Xarxa de transport					
Línia 79:- Es proposa que s'allargui la línea per l'interior del barri ja que actualment només arriba fins a la rotonda a la confluència de la Ronda de Sant Ramon i el carrer Pablo Picasso on té el punt d'origen i final de línia. En aquest sentit es fa observar als participants la dificultat que suposa a vegades la ubicació d'una parada d'origen/final de línia i a més el cost econòmic que representa l'allargament de l'una línia d'autobús.- També existeixen queixes sobre el fet que aquesta línia no circuli els dius festius. En aquest sentit es comenta que aquesta línia va ser inicialment una demanda del mon acadèmic per poder accedir a la zona universitària de la Diagonal de Barcelona i que per aquest motiu la demanda de la línia es veu molt afectada en cap de setmana.	X				
Línia 96:- Es comenta que la línia 96 que uneix Sant Boi amb Castelldefels i Viladecans no arriba al barri. Aquesta línia té origen i final de línia a l'estació de fgc de Sant Boi i té parada al carrer Carles Martí i Vila prop de Plaça del Pallars Sobirà.					X
Línia 76.- Aquesta línia tenia 2 parades al carrer Lluís Companys que han estat anul•lades. Es demana treure la plataforma i fitons existents per poder utilitzar aquest espai com a aparcament de vehicles privat pel barri.		X			
Parc Sanitari Sant Joan de Deu.- Representants del Parc Sanitari Sant Joan de Deu comenten que l'accés a l'hospital presenta un problema de seguretat doncs les parades d'autobús es situen just a l'altra banda del carrer enfront l'entrada i la gent, en baixar de l'autobús, creuen pel mig del carrer en un punt que no disposa de pas de vianants, amb el conseqüent perill per la seva integritat. Es proposa traslladar la parada i habilitar un pas de vianants o instal•lar una barana per evitar que es pugui creuar el carrer en aquest punt.	X				
Panells horaris a les estacions de fgc.- Actualment només existeix un panell horari indicador del temps que falta per l'arribada dels trens a l'estació de Sant Boi. Es demana incorporar panells horaris a totes les estacions de la línia del Baix Llobregat.					X
Futura xarxa ferroviària a Sant Boi.- Es demana informació sobre els projectes i les futures connexions ferroviàries que afectin Sant Boi. En aquest sentit es comenta que el ministeri està elaborant un projecte que preveu que mitjançant rodalies es connecti Cornella amb Sant Boi i Castelldefels.					
Xarxa de fgc.- Es proposa connectar les 2 línies de fgc, la línia del Baix Llobregat i la del Vallès.			X		
Xarxa de vianants					
Carrer de Lluís Companys (des del carrer Pau Casals fins a camí del Llor): - Antigament la vorera era molt estreta i la circulació dels vianants era força perillosa, amb el temps s'han realitzat intervencions de millora, especialment en una de les voreres, quedant encara per millorar i donar continuïtat a la vorera de la banda Colònia Güell.- Els veïns consideren molt				X	

BARRI CIUTAT COOPERATIVA	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
important donar continuïtat a la vorera.					
Carrer de Lluís Companys – Camí de Llor: - En aquesta zona es concentren equipaments escolars i equipaments esportius molt important del barri. En hores d'entrada i sortida dels equipaments la zona és molt insegura pels vianants, caldria realitzar un estudi concret de la zona per reordenar-la i dotar de major seguretat els itineraris escolars de l'entorn (reduir la velocitat de pas dels vehicles, regular l'estacionament, etc.).				X	
Cruïlla ronda Sant Ramon amb carrer Lluís Companys (direcció cap a camí del Llor): - Els vehicles que giren en sentit camí del Llor, ho fan a gran velocitat, fins i tot, en hores d'entrada i sortida dels nens dels equipaments. Cal reduir la velocitat d'aquests vehicles per tal d'evitar atropellaments.				X	
Camí cap a la Colònia Güell: - Els veïns proposen millorar el camí, consolidar-lo. Una proposta seria convertir-lo a Via verda per a eix de passeig dels ciutadans.- Alguns veïns creuen que seria positiu incorporar enllumenat.					X
Cruïlla carrer Pau Casals amb carrer Frederic Mompou: - Caldria incorporar alguna mesura de pacificació del trànsit en la sortida cap a la rotonda, per millorar la seguretat del vianant, especialment en el creuament.				X	
Cruïlla carrer Ventura Gassol amb carrer de Frederic Mompou: - En el gir dels vehicles des del carrer Ventura Gassol cap a dalt (direcció rotonda de Frederic Mompou) existeix molt poca visibilitat i no veuen amb suficient antelació els vianants que creuen en aquest punt el carrer Frederic Mompou. El creuament dels vianants en aquest punt és perillós.		X			
Cruïlla carrer Ramon Llull amb carrer de Joan Maragall: - Existència d'una zona de vorera molt estreta que a més, coincideix amb una sortida de vehicles (gual de vehicles). Caldria ampliar la vorera en aquest punt.		X			
Carrer Eduard Toldrà amb l'accés a la passera de l'estació de FGC: - El gir dels vehicles en aquest punt és molt tancat, la visibilitat és reduïda des del vehicle i a més existeix una zona de contenidors d'escombraries que encara redueixen més el camp visual dels vianants que venen o van cap a la passera de l'estació dels Ferrocarrils. Caldria incorporar algun element que dotés de major seguretat el creuament dels vianants respecte dels vehicles i que facilités la visió del creuament amb antelació, des del vehicle.		X			
Carrer Eduard Toldrà: - Caldria millorar la senyalització (repintar) els passos de vianants de la zona, especialment els dels creuaments més propers a l'ambulatori.	X				
Connexió barri Ciutat Cooperativa – Molí Nou amb el parc agrari de l'altra banda de l'estació de FGC: - Els veïns consideren que la via del ferrocarril actua com a barrera entre el barri i el parc agrari, que compta amb tot un seguit de camins que podrien ser utilitzats tant per les bicicletes com pels vianants, com a zona de passeig.- Els veïns proposen que s'obri i es connecti el parc agrari amb el barri a través de l'estació dels Ferrocarrils. Aquesta connexió facilitaria l'accés al riu ja que, actualment les connexions queden molt lluny del barri.- Aquesta proposta a futur s'ha comentat amb diversos grups durant les taules de treball i s'ha valorat com a molt positiva pel barri.					X
Carrer de Frederic Mompou: - Els nois que surten del Institut Rafael Casanovas, creuen el carrer just al davant de la sortida de l'edifici, i no pel pas de vianants que existeix una mica més avall. Actualment no hi ha cap element que condueixi als nois fins al pas existent o que impedeixi que surtin directament cap a la calçada, sent el carrer Frederic Mompou un eix important de circulació de vehicles. A més, cal afegir que la majoria dels autocars estacionen en la mateixa banda de l'escola, reduint encara més la visió de la sortida dels escolars.- Els veïns proposen o bé, instal•lar alguna barrera (baranes) que impedeixi la sortida dels nois cap a la calçada i els obligui a baixar fins al pas de vianants, o bé, crear un pas elevat o creuament amb semàfor just davant la porta del Institut.		X			
Carrer de Pablo Picasso: - Existeixen nombrosos creuament de vianants no semaforitzats en tot el carrer, i la sensació dels veïns és que els vehicles baixen a una velocitat elevada i no respecten els creuaments dels vianants. Consideren que molts dels creuaments de vianants existents no són segurs, és per aquest motiu que proposen que alguns d'ells es transformin en guals de calçada elevada o que es resolguin de manera que provoquin una reducció de velocitat dels vehicles.			X		
Cruïlla carrer Ramon Llull amb carrer Joan Burgada: - En aquesta cruïlla s'han construït els guals de vianants a totes les cantonades però no s'han pintat a calçada els passos, i per tant els vehicles no paren quan els vianants volen creuar. Els veïnes proposen que es pintin el més aviat possible.	X				
Carrer Ramon Llull: - Els veïns proposen transformar el pas de vianants existent a l'alçada de la Farmàcia en un gual de calçada elevada que prioritzi el creuament dels vianants.				X	
Plaça existent en la cruïlla entre el carrer Ramon Llull i Gran via de la ciutat cooperativa: - Els veïns es queixen de falta de manteniment de la zona verda existent.- Els sòcols de fusta (d'uns 30cm) que delimiten les zones enjardinades són perillosos per als nens petits.					
Plaça de Mariana Pineda:- Aquesta plaça s'ha reformat recentment. La sorra baixa cap a les voreres dels carrers i pot provocar caigudes dels vianants. Els veïns proposen incorporar algun tipus de sòcol o barrera que impedeixi que la sorra baixi cap a les voreres					
Plaça de Juli Verne:- Els veïns creuen que caldria revisar la senyalització existent per a zones d'ús dels gossos, és incongruent (hi ha dispensadores de bosses d'excrements en zones prohibides per als gossos).					
Carrer Lluís Companys (en la corba més propera a l'estació):- La vorera de la banda dels blocs d'edificis s'ha quedat molt estreta arrel de la instal•lació dels ascensors exteriors, a més, és una pràctica habitual l'estacionament de cotxes damunt la vorera que encara obstaculitzen més el pas dels vianants.- En Fèlix Martínez de l'Ajuntament comenta que està prevista una intervenció en aquesta zona per tal de millorar la mobilitat dels vianants.				X	
Cruïlla Frederic Mompou amb carrer del Dr. Antoni Pujadas:- La construcció de la nova rotonda en aquesta cruïlla ha provocat la discontinuïtat de les voreres. Els veïns consideren que cal donar continuïtat a les zones sense vorera que han quedat arrel de les obres.				X	
Carrer Joan Maragall entre el carrer Ramon Llull i Joan Burgada:- El carrer presenta voreres estretes i l'existència d'aparcament no afavoreix la mobilitat del vianant per aquest tram. Caldria millorar-lo o modificar-lo.				X	
Carrer de Soler:- La vorera de connexió entre Sant Boi i la Colònia, presenta suficient amplada però en canvi el mobiliari urbà existent (senyals de trànsit, rètols, pals de llum, etc.) al no estar alineats amb els arbres, redueixen notablement l'amplada lliure de pas. També existeixen elements temporals que puntualment impedeixen el pas.- Els veïns consideren que cal mantenir lliure d'obstacles tot l'itinerari.				X	
Afectacions per obres:- En el barri s'han instal•lat i s'estan instal•lant ascensors en els edificis per la part exterior de façana, fet que implica la ocupació d'espai en via pública. Els veïns consideren que durant el procés de les obres, aquestes no estan correctament senyalitzades.- Alguns veïns comenten que en alguns casos, les obres s'han paralitzat durant mesos i la zona en obres no estava correctament senyalitzada ni protegida.- Els veïns consideren que caldria senyalitzar millor els itineraris alternatius per a vianants, durant les obres.- Alguns veïns		X			

BARRI CIUTAT COOPERATIVA	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
comenten que està prevista la construcció d'un edifici de protecció oficial al costat de l'Hospital de Sant Joan de Déu i que per la seva proximitat al mateix, demanen que tingui especial cura amb la senyalització d'itineraris alternatius per a vianants arrel de les obres.					
Altres consideracions:- Alguns veïns consideren que falten zones d'estacionament al barri.- Els veïns proposen que es revisin els permisos per a places reservades d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda. Creuen que no se'n fa un ús correcte de les mateixes.- Alguns veïns es queixen de sorolls provocats per càrrega i descàrrega de camions durant la matinada en zones no senyalitzades de càrrega i descàrrega. Alguns creuen que les zones destinades a càrrega i descàrrega no s'utilitzen perquè els vehicles paren a descarregar just davant del comerç.- Alguns veïns consideren que com a projecte a futur es podria millorar el barranc o desnivell existent entre el carrer Joan Maragall i el carrer del Doctor Antoni Pujadas, s'hi podria fer un mirador i unes quantes places d'aparcament.- Finalment, els veïns consideren positives les darreres intervencions realitzades en la via pública del barri.					X
Camí Vell de la Colònia:- Al tram del Camí Vell de la Colònia entre la Plaça Emili Sagrera i el carrer Jenaro Sancho es van arrencar els focus del carril bici sense explicar-ne les causes.- Segregar el carril bici entre el Carrer Pablo Picasso i el Parc Sanitari Sant Joan de Deu per davant del cementiri.					X
Carrer de Soler:- La vorera d'aquest carrer, la carretera que va a la Colònia, sempre està ocupada per cotxes aparcats i altres elements que en dificulten el pas.	X				
Xarxa de bicicletes					
Carrils desconnectats i discontinus en general.					
Camí Llor:- Es tracta d'un carril bici sense una destinació clara, no va enlloc.- Ha alterat excessivament la circulació de la zona doncs el Camí Llor abans era de doble sentit i ara només presenta un carril de circulació. Aquest fet comporta que a més de complicar els itineraris en vehicle privat provoca grans retencions en horaris d'entrada i sortida de les escoles.					X
Camí Vell de la Colònia:- Al tram del Camí Vell de la Colònia entre la Plaça Emili Sagrera i el carrer Jenaro Sancho es van arrencar els focus del carril bici sense explicar-ne les causes.- Segregar el carril bici entre el Carrer Pablo Picasso i el Parc Sanitari Sant Joan de Deu per davant del cementiri.					X
Carrer de Soler:- La vorera d'aquest carrer, la carretera que va a la Colònia, sempre està ocupada per cotxes aparcats i altres elements que en dificulten el pas.	X				
Anella verda:- L'anella verda presenta un desnivell important de pujada a l'estació					
Camí del Sorral:- No existeix cap connexió entre el Camí del Sorral i els carrils bicis de Viladecans i Gavà				X	
No existeix pas des de l'estació de Ciutat Cooperativa - Molí Nou cap al riu.					X
Potenciar l'ús de la bicicleta en instituts i escoles				X	

CENTRE - VINYETS	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Xarxa de jerarquia viària					
Casc antic:- Existeix una proposta per realitzar canvis de sentit al casc antic. Ens passaran aquest projecte des de l'Ajuntament	X				
Carrer de Francesc Pi i Maragall:- En aquest carrer els vehicles no poden circular perquè els vianants envaeixen tota la plataforma única. Cal millorar la formació en matèria de seguretat viària.					
Carrer Carles Martí i Vila en la confluència amb el carrer Ebre:- Els vehicles circulen a velocitats elevades. És perillós perquè hi ha una escola al costat i en hora punta podrien haver accidents. Caldria regular la cruïlla, o bé amb semaforització, o bé amb elements reductors de velocitat.				X	
Carrer Indústria:- A tot el carrer es donen velocitats elevades.					X
Carrer Sant Joan Bosco:- Velocitats elevades.					X
Carrer Carles Martí i Vila:- Dèficit d'aparcament. Darrerament s'ha eliminat la oferta d'estacionament en aquest carrer. Els residents demanen accedir a la zona blava amb una tarifa més reduïda.					X
Carrer Josep Torres i Bages:- En aquest punt existeix un carril bici proposat pel Pla de la Bicicleta. Es pregunta si aquest fet suposarà la eliminació d'un carril de circulació.				X	
Cruïlla entre els carrers Tres d'Abril i Pau Claris:- En aquest punt existeix un gir a esquerra prohibit. Cal estudiar-ho.				X	
Carrer Francesc Macià:- Proposta de peatonalitzar el carrer Francesc Macià i que els busos passin pel carrer Pau Claris (problemàtica amb l'escola).				X	
Carrer Lluís Pasqual Roca:- Velocitat elevada en tot el carrer. Els passos de vianants són molt llargs i no estan protegits. La proposta seria posar illes centrals.				X	
Comentari genèric:- Les terrasses dels bars redueixen molt el pas per als vehicles. Un exemple és el del final del carrer de la Plana, on a més a més hi ha un gir amb poca visibilitat. La proposta seria ajustar els permisos, reduint l'espai disponible per a les terrasses.					
Plaça Catalunya:- Proposta de pacificació de la plaça. El principal inconvenient seria reordenar el transport públic				X	
Xarxa de transport					
Línia 79:- Aquesta línia entre Sant Boi i Barcelona no circula els diumenges i festius. Es demana que circuli també aquests dies.					X
Línia 74:- Aquesta línia entre Sant Boi i Cornellà té una freqüència de 60 minuts els dissabtes i festius. Es demana millorar aquesta freqüència.					X
Línia 61:- Finalment es demana també més freqüència de pas dels autobusos de la línia 61.					X
Freqüències dels autobusos en dissabte:- Es demana no reduir freqüències dels autobusos els dissabtes, com a mínim durant l'horari de mercats.				X	
Carrer Eusebi Güell:- Existeix una massificació de línies d'autobús al carrer Eusebi Güell. Es proposa desviar algunes línies pel carrer Girona.					X
Parada del carrer Francesc Macià a l'alçada del carrer Jaume I:- Es comenta que aquesta parada provoca forces col•lapses per la gran quantitat de línies d'autobús que la utilitzen i per la tipologia i característiques d'aquest carrer.					X
Transit vehicles privats:- Es fa observar que sovint la gran quantitat de vehicles privats afecta la velocitat dels autobusos i per tant la seva eficiència.					X
Contaminació ambiental:- Es comenta que els autobusos que circulen per Sant Boi són força contaminants, tant a nivell atmosfèric (gasos i fum) com a contaminació acústica (excessiu soroll).					X
Panells informatius dinàmics:- Es demana que s'incorporin panells informatius dinàmics en les parades d'origen / final de línia.		X			
Llançadera Sant Boi – Cornellà:- Es comenta la opció de crear autobusos llançadera entre Sant Boi i Cornellà per poder enllaçar de manera ràpida i directa amb l'estació de metro i el tramvia d'aquest municipi.				X	
Carril VAO per sobre el riu Llobregat:- Es demana sobre la situació del projecte que estudiava la creació de carrils VAO per sobre el pont que travessa el riu Llobregat. Es comenta que el projecte està redactat però pendent d'aprovació.					X
Renfe Rodalies:- Considerar i incorporar els futurs plans de Renfe Rodalies en el present Pla de Mobilitat.				X	
Xarxa de vianants					

CENTRE - VINYETS	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Riera Fonollar fins al Institut Camps Blancs (zona fora dels barris): - Cal donar continuïtat a les voreres en els dos laterals del carrer des del carrer de la Joventut fins al Institut Camps Blancs.- Els vehicles baixen a velocitat elevada per la Riera Fonollà. Si es consoliden les voreres caldria incorporar algun tipus d'element de reducció de la velocitat dels vehicles.			X		
Ronda Sant Ramon:- Els veïns consideren que les terrasses de bar ocupen massa espai en les voreres. Consideren que no queda suficient espai lliure per al pas dels vianants. Caldria regular les dimensions d'ocupació de les voreres.					X
Carrer de Jaume Balmes:- Cal millorar els passos de vianants (prioritzar el pas dels vianants) i millorar el paviment de les voreres ja que, en alguns punts el paviment està en mal estat.		X			
Carrer de Lluís Pascual Roca (des de l'Avinguda Jaume I fins al mercat de la Muntanyeta):- Tot aquest eix concentra un elevat nombre de comerços i les voreres (especialment la d'un dels laterals) no presenten suficient amplada. Caldria ampliar-les ja que es tracta d'un eix comercial important del barri.- El creuament que hi ha a l'alçada de la parada d'autobús (per sota de la benzinera) és molt llarg i insegur. A més en el tram central del carrer hi aparquen els cotxes reduint la visibilitat.				X	
Carrer Rosselló: entre carrer Lepant i Ronda Sant Ramon (zona fora dels barris):- Baixant cap a la Ronda de Sant Ramon, a la dreta, a l'alçada del supermercat, hi ha gent que ha caigut a causa del paviment de la vorera. Caldria millorar el paviment d'aquesta vorera.	X				
Carrer de la Plana i carrer Bonavista:- Perillositat en el gir a la dreta dels vehicles a l'arribar al carrer Lluís Pascual Roca, ja que de seguida es troben els vianants que creuen el carrer Pascual Roca. Creuament insegur.				X	
Carrer 3 d'Abril:- Perillositat en el gir a la dreta dels vehicles cap al carrer Sant Joan Bosco, hi ha poca visibilitat dels passos de vianants. Inseguretat dels vianants al creuar.				X	
Carrer Torre Figueres i carrers amb fort pendent:- Els veïns proposen que en els carrers que presenten cert pendent, com en el cas del carrer Torre Figueres, que té fitons en la part exterior de la vorera, aquests s'aprofitin per instal•lar un passamà que faciliti la pujada als vianants.- Es comenta que en aquells carrers amb pendent i fitons, on existeixi aparcament, aquesta proposta és inviable.- Els veïns demanen que s'estudiï la possibilitat d'instal•lar passamans i/o baranes en carrers de fort pendent, així com millorar l'acabat del paviment de les voreres perquè no llisquin.					X
Carrer Francesc Macià (des del carrer Dídac Priu fins a la Plaça Catalunya):- Demanda de més papereres amb incorporació de cendrer.- Demanda de més bancs					
Carrer Bonaventura Aribau (des del carrer Indústria fins al carrer Sant Joan Bosco):- Una de les voreres està en molt mal estat i a més rellisca. Caldria refer-la.	X				
Carrer Sant Joan Bosco: - Alguns trams de vorera rellisquen (especialment en mullat) i ja han caiguts alguns vianants. Caldria fer-hi algun tractament.	X				
Carrer de Joan Bardina:- Els cotxes estacionen damunt les voreres, impedint completament el pas. Caldria que la policia local augmentés la vigilància en aquesta zona.- Les voreres són estretes i algunes presenten zones de paviment en mal estat.- Caldria transformar-lo en plataforma única.				X	
Carrer Carles Martí i Vila (des de la plaça del Pallars Sobirà i fins a la Rambla de Rafael Casanovas):- Baixant cap a la Rambla, la vorera de la dreta és més estreta que la vorera de l'esquerra, i presenta diverses terrasses de bar, a més de què la majoria de bicicletes passen per aquesta vorera. Cal evitar que les bicicletes passin per aquesta vorera, caldria senyalitzar que passin per la vorera de l'esquerra.- En el creuament de vianants que hi ha a l'alçada del carrer Ebre cal priortizar el pas dels vianants ja que, els vehicles no el respecten. Caldria semaforitzar o crear un gual de calçada elevada.					X
Entorns escola Joan Bardina i escola Can Massallera:- Cal millorar tot l'entorn de les escoles i realitzar un estudi de camins escolars per millorar la seguretat.					X
Entorn escolar dels Salesians (carrer Eusebi Güell):- Per tal de millorar la seguretat dels escolars en hores d'entrada i sortida del centre, es proposa que el creuament de vianants es reubiqui just davant de l'accés a l'escola.				X	
Carrer Llevant:- La vorera existent és molt antiga, estreta i està en mal estat. Caldria renovar-la i construir els guals de vianants correctes.				X	
Xarxa de bicicletes					
Carrer Carles Martí i Vila (des de la plaça del Pallars Sobirà i fins a la Rambla de Rafael Casanovas):- Baixant cap a la Rambla, la vorera de la dreta és més estreta que la vorera de l'esquerra, i presenta diverses terrasses de bar, a més de què la majoria de bicicletes passen per aquesta vorera. - Cal indicar que el pas de les bicicletes es realitzi per l'altra vorera.					X
Avinguda Marià Girona (des de la cruïlla amb el carrer Torres i Bages fins al carrer Bonaventura Calopa):- Aquest tram de carrer presenta una vorera estreta per on hi passen vianants i moltes bicicletes que van al parc fluvial del riu Llobregat.- Cal millorar tot aquest tram i ordenar-lo, per tal d'evitar la perillositat actual.				X	
Bicibox:- Resulta complicat donar-se d'alta del servei de manera presencial ja que, sembla que únicament existeix una oficina a Cornellà.- Proposen que existeixi un punt d'atenció al públic a Sant Boi.					X
Bicibox de l'estació de Sant Boi:- Alguns veïns consideren que el Bicibox existent a l'estació caldria reubicar-lo ja que, actualment està al costat d'uns contenidors d'escombraries.					X
Circuit de bicicletes del Polígon:- Cal potenciar l'ús del circuit a través de campanyes perquè tant les escoles com els pares, hi portin als nens, i evitin així anar al parc fluvial passant pel tram perillós de l'Avinguda Marià Girona.					X
Parc Fluvial del riu Llobregat:- Alguns veïns consideren que les bicicletes no respecten els ciutadans que van córrer pel riu, especialment quan van en grup.- Proposen si és possible que alguna patrulla de la policia local, hi passi de tant en tant, per incentivar el civisme.					

SECTOR PROFESSIONAL	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Jerarquització de les vies					
Representant de Baix Bus: - En les zones 30 s'observa que els passos de vianants elevats sí funcionen.- La repetició de l'existència de passos elevats resulta molest tant pel propi vehicle com pels conductors (frenades sobtades, etc.).- Normalment la transició entre la calçada i la zona elevada del gual es realitza de manera brusca. Fet que comporta que la majoria dels vehicles de pis baix toquin l'asfalt i s'espatllin, especialment, les rampes.- Preferentment opten per l'existència dels coixins berlinesos en lloc dels guals de calçada elevada ja que, els coixins afecten als cotxes però no als autobusos				X	
Representant flota d'autobusos:- No és partidari de la incorporació dels coixins berlinesos per l'elevat cost de manteniment que comporten.				X	
Representant de sindicats:- L'existència de nombrosos guals de calçada elevada pot provocar problemes d'esquena als conductors d'autobusos.- S'observa que no existeix unificació de criteris en el disseny dels guals de calçada elevada entre els diferents municipis, no existeix cap normativa al respecte.- Pel que fa als coixins berlinesos, no es consideren una bona solució si aquests requereixen d'un alt grau de manteniment.				X	
Representant de la Diputació de Barcelona:- Recorda l'existència de normativa del Ministeri sobre el disseny de guals de calçada elevada en carreteres interurbanes. En cas de dubte sobre el disseny o per unificar criteris, estaria bé considerar els criteris d'aquesta normativa.				X	
Zones de càrrega i descàrrega					
Representant de la Policia Local: - S'observa que en la majoria dels casos, per motius de comoditat i rapidesa en el servei, tot i l'existència de zones de càrrega i descàrrega properes, els missatgers i petits repartidors, seguirien realitzant parades just al davant del client al que donen servei.				X	
Representant de sindicats:- S'observa que si les zones de càrrega i descàrrega estan situades a 100 o 200m dels comerços, no s'utilitzaran. Cal que estiguin davant de les botigues perquè s'utilitzin correctament.				X	
Transport públic					
Representant de Baix Bus: - No tenen cap tipus d'experiència relacionada amb la sincronització semafòrica fóra de l'àmbit de la ciutat de Barcelona					
Representant d'AMB: - Sense l'existència de carrils bus no és viable la incorporació de sincronització semafòrica.					
Representant dels sindicats:- Es considera positiva la creació de carrils bus amb incorporació de sincronització semafòrica.					
Representant d'ARAMIS:- Planteja la possibilitat de crear una línia de transport públic adaptat que connecti Sant Boi amb Bellaterra, ja que actualment per arribar a la Universitat des de Sant Boi amb transport públic es triga una mitja de dues hores.					X
Ÿ Representant de Baix Bus:- Fa uns 20 anys existia una línia que comunicava Viladecans, Sant Boi i Bellaterra. Però es va eliminar per falta de demanda.- Es podria tornar a fer un estudi per verificar la demanda actual i comprovar si seria viable tornar a incorporar aquesta línia.					X
Representant flota d'autobusos:- Actualment la Generalitat està realitzant diversos estudis en funció de la demanda, per tal d'adaptar-ne els vehicles.					
Àmbit industrial					
Representant de sindicats: - És molt necessari eliminar l'aparcament de vehicles damunt les voreres, però també és molt important incentivar el transport públic vinculat als polígons industrials, així com també incentivar el transport col•lectiu privat. D'aquesta manera s'aconseguiria disminuir el número de vehicles privats estacionats en els polígons industrials. - S'observa que actualment està parat un projecte sobre transport col•lectiu privat que comunicava Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi, relacionat amb els polígons industrials.					X
Representant de l'Ajuntament de Sant Boi:- Es considera que els corredor Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi està actualment cobert mitjançant transport públic interurbà.					
Representant de sindicats: - Es considera que els corredor Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi està actualment cobert mitjançant transport públic interurbà, però que aquest no respon a les necessitats horàries dels treballadors. El transport no està adaptat als torns horaris dels treballadors dels polígons industrials i és per aquest motiu, que la majoria no l'utilitza.- Cal adaptat els horaris dels autobusos als torns dels treballadors per a què el transport públic s'utilitzi en els polígons.					X
Representant flota d'autobusos:- S'observa que en els polígons industrials de Sant Boi gairebé no existeixen passos i creuaments per als vianants, i que els existents es troben en molt mal estat de conservació.- Exposició d'una experiència pilot realitzada al municipi d'Abrera sobre transport col•lectiu privat per accedir al polígon industrial. Els resultats de l'experiència van ser molt negatius ja que, gairebé no s'utilitzava i es va eliminar per falta de demanda.- Exposició d'altres experiències per donar servei als polígons industrials a través de la prolongació de línies d'autobusos ja existents. La majoria no han funcionat i només s'ha aconseguit un increment de costos d'explotació del servei.- Exposició de l'única experiència positiva sobre la incorporació del transport públic a polígons industrials: la línia que uneix l'estació Sant Joan de FGC amb Vallsolana.				X	

SECTOR PROFESSIONAL	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Representant de sindicats: - S'observa que antigament en els polígons industrials, els treballadors tenien el dret al transport col•lectiu i que amb el pas dels anys, l'empresari va comprar aquest dret i finalment, es va acabar eliminant l'existència d'aquest transport.- Cal que les empreses que estan en un mateix polígon industrial s'organitzin de manera que el transport col•lectiu privat existent no sigui exclusiu dels treballadors d'un única empresa. Cal unificar el transport col•lectiu per a diverses empreses d'un mateix polígon amb l'objectiu d'abaratir costos i millorar el servei.					
Ÿ Representant d'AMB: - És necessari deixar de dissenyar els polígons industrials com als anys 70. Cal trobar maneres per incentivar l'ús del transport públic: cal evitar que els treballadors tinguin tantes facilitats per estacionar davant de l'empresa, incentivar el pagament per estacionar davant l'empresa comportaria estacionar gratuïtament a certa distància, fet que potser, incentivaria l'ús del transport públic, etc.					
Representant de sindicats:- Cal fer un estudi molt acurat pel que fa a la reordenació dels sentits de circulació, deixant alguns carrers del polígon amb un únic sentit de circulació i augmentant els carrils d'estacionament, ja que aquesta reordenació pot afectar greument al trànsit i girs dels tràilers al reduir calçada.				X	
Parc ciclista a les zones industrials					
Representant flota d'autobusos: - Es considera perillosa la incorporació de les bicicletes dins els polígons industrials. Actualment ja és complicada la convivència (per seguretat) entre camions, cotxes i motocicletes, com per incorporar també a les bicicletes					
Intervencions personals dels assistents					
Representant de FGC: - Es reobre el debat sobre la necessitat d'incorporar el metro al municipi de Sant Boi. Els FGC ja són actualment el "metro del Baix Llobregat".	X				
Representant de l'Ajuntament de Sant Boi: - Tot i l'existència de dues estacions de FGC a Sant Boi, el plànol de cobertura de les mateixes evidencia que no és suficient per cobrir la totalitat del municipi. Es considera positiva la possibilitat d'allargat el metro del Prat fins a Sant Boi ja que, es podria donar cobertura al polígon industrial i al centre de la població.					
Representants del Parc Sanitari de Sant Joan de Déu:- Actualment l'Hospital comporta una mobilitat d'aproximadament 1.500 persones/dia entre transport públic i vehicle privat. - Al principi, l'Hospital es mostrava preocupat pel nombre de places d'aparcament que disposaven, especialment les destinades al personal sanitari. Però actualment existeixen places lliures en la zona d'aparcament disponible.- Actualment l'Hospital comporta una mobilitat d'aproximadament 20.000 persones/any i creuen que aquesta xifra anirà augmentant. És per aquest motiu que consideren necessària una nova línia d'autobús que els doni cobertura, o bé que els autobusos interurbans arribin fins l'Hospital ja que, actualment es dona cobertura materno-infantil als municipis de Viladecans, Gavà, Castelldefels, Begues, etc.	X				
Representant de Baix Bus:- És molt necessària la incorporació en els ciutadans de la cultura del "transbordament". No cal anar sempre d'un lloc a un destí, amb el mateix vehicle. - És important fer una campanya de comunicació per potenciar i sensibilitzar als ciutadans de la cultura del transbordament en el transport públic.					
Representant d'ARAMIS:- S'exposa que la majoria de les voreres dels polígons industrials de Sant Boi són completament inaccessibles.- S'exposa la inexistència de vehicles adaptats en la flota de taxis de Sant Boi de Llobregat.- S'exposa que a Barcelona s'ha fet un curs a tots els conductors d'autobusos sobre el correcte desplegament de la rampa del vehicle i sobre el tracte o protocols de tractament dels conductors d'autobusos a les persones amb mobilitat reduïda. Es considera que seria molt positiva la realització d'aquests cursos als conductors d'autobús urbà i interurbà a Sant Boi.- És molt important mantenir també les parades de transport públic i el seu entorn immediat lliure d'obstacles, és a dir, accessibles per a què puguin ser utilitzades amb comoditat per les persones amb mobilitat reduïda.- Es proposa, que tal i com es realitza a TMB, es realitzin inspeccions periòdiques en els autobusos sobre l'estat de les rampes (autobusos urbans i interurbans).- Es destaca l'experiència realitzada a San Sebastián sobre la incorporació de preferència semafòrica en els carrils bus que permet per exemple, recuperar el temps que perd un autobús al desplegar la rampa en una parada.					
Representant d'AMB:- Recorda l'existència del servei porta a porta que gestiona CETRAMSA, així com també l'existència de TAXI AMIC amb una flota de taxis adaptats al 100%:					
Representant de Baix Bus:- Exposa que ja fa anys que dins el pla de formació dels conductors, existeix la formació específica sobre el correcte funcionament de les rampes dels autobusos, així com també, sobre el tracte que els conductors han de donar a les persones amb mobilitat reduïda.- Exposa que actualment ja es realitzen les revisions periòdiques necessàries a les rampes dels autobusos.- Sobre queixes al respecte de incidències en vehicles o del tracte dels conductors, es convida als usuaris a fer-les arribar a través del lloc web del grup o a través de l'Ajuntament de Sant Boi.- Sobre les possibles incidències, obstacles o barreres que els usuaris detectin en les parades d'autobús, es convida a fer-les arribar a l'Ajuntament.					
Representant de la Diputació de Barcelona:- S'exposa que en el cas de Barcelona, els ciutadans tenen completament assimilat el concepte del "transbordament" dins el transport públic.- Es destaca que les línies directe, d'un punt a un altre no són assumibles entre altres criteris, pels costos que generen. Cal potenciat el funcionament del transport públic en xarxa.					
Representant dels sindicats:- Es destaca el poc èxit de iniciatives com el "cotxe compartit".					
Representant d'AMB:- Amb els anys, les ciutats i el seu transport públic s'han configurat a través de la demanda, tothom vol una parada al davant de casa, però en la pràctica això no és viable. Actualment és completament viable una xarxa de parades amb una distància entre elles d'uns 400 metres, i amb una freqüència de pas eficient i suficient que respongui a les necessitats i demandes dels usuaris.- A destacar que quan en un zona no es pot estacionar, la gent hi va en transport públic sense problemes.- El PMUS cal que sigui realista i dins del context econòmic actual. Cal fer una planificació en el temps de les intervencions: intervencions a futur i a diferents velocitats.					

APORTACIONS WEB I SESSIÓ BICI	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Xarxa viària					
Caldria millorar els acessos a Mercabarna-Flor.					X
Revisar els horaris de les zones de càrrega i descàrrega privatives.		X			
Proposen canviar el sentit de circulació de Pompeu Fabra.				X	
Proposta de reordenació de Torras i Bages, segons croquis aportat					X
Transport públic					
Perllongament de les línies L74 i L75 des de la Pl.Forces Armades fins a la Ciutat Cooperativa					X
Perllongament de la línia de la Diagonal des del camí del Llor fins a la Cooperativa	X				
Possibilitat de crear una petita estació d'autobusos tocant a l'estació de Ciutat Cooperatiba (ubicar l'actual final de línies des de l'hospital fins a l'estació)					X
Reduir a la meitat el nombre de parades que fan el busos pels carrers de Sant Boi. Són excessives i augmenten el temps de viatge i minven la velocitat mitjana					X
Fer la L79 circular, que un bus surti del centre de Sant Boi i l'altre de la Cooperativa					X
Xarxa de vianants					
Creació d'un eix cívic amb voreres més amples i arbres des de l'ambulatori de Montclar fins a la Pl.Catalunya, tant per J.Verdaguer com per Lluís Pasqual Roca			X		
Queixa sobre la vorera que va fins a la Colònia Güell, al llarg de la Carretera de Sant Vicenç i posar arbres a l'altra banda					X
Es constata que encara hi ha moltes voreres estretes i que és viable ampliar-les si s'elimina aparcament de cotxes.			X		
Xarxa de bicicletes					
Acordar amb els diferents estaments i entitats la realització d'un circuit de carrils bici que conectessin Sant Boi, Viladecans, i El Prat amb el mar, parofitant els camins agrícoles del Parc Agrari.			X		
Assídua al riu que demana que es diferencií el pas de ciclistes, corredors, els que passegen el gos.					X
Queixa sobre la manca derespecte d'alguns vianants i conductors cap els ciclistes					
Aprofitar els eixamplaments de voreres per fer carrils bici pels carrers A.Gaudí i Llibertat, per exemple					X
Donar continuïtat al carril bici paral.lel a la C-245 fins al riu			X		
Les accions en pro de la bicicleta no poden anar en contra de l'espai per als vianants					
Itinerari fins al Parc Ciclista			X		
Treballar la intermodalitat entre bici i ferrocarril				X	
Pensar com connectar els instituts amb la resta de xarxa de bici				X	
Connexió cap els pobles del costat					
Manquen aparcament per a bicicletes					

APORTACIONS WEB I SESSIÓ BICI	PROPOSTA DE GESTIÓ		PROP. INCORPORACIÓ PLA		ES DESESTIMA
	D'acord	*S'estudiarà*	*D'acord*	*S'estudiarà*	
Proposta de reubicar el bicibox de la Gralla				X	
Arreglar camí del riu paral.le al camí del sorral i bassals del camí del sorral					
Senyalitzar bé els cadenes del camí					
Concienciació per tal que els vianants no ocupin els carrils bici					

4 REDACCIÓ D'UN CAMÍ ESCOLAR

4.1 Què és un camí escolar?

El camí escolar és una iniciativa que té per objecte promoure i facilitar que els nens i nenes vagin a l'escola a peu i de manera autònoma, és a dir, sense l'acompanyament dels adults en aquest desplaçament.

La proposta del camí escolar no té com a finalitat l'eliminació del trànsit de vehicles que circulen pels carrers propers a l'escola o la prohibició del seu pas a determinades hores. La iniciativa del camí escolar s'ha de dur a terme a partir de la situació real, però amb el convenciment per part de tots els usuaris dels carrers, tant conductors com vianants, que és necessari un ús del carrer just, respectuós amb els drets de totes les persones i exempt de perills.

Els alumnes d'educació primària constitueixen el grup idoni per realitzar aquesta experiència. Això ve donat perquè, d'una banda, a partir dels 7 o 8 anys els alumnes manifesten una curiositat intel·lectual que els permet acostar-se a la realitat, observant-la, comprendre-la progressivament i ser crítics, passant de les pròpies vivències cap a un coneixement més abstracte.

Per assegurar l'èxit del camí escolar cal comptar amb la col·laboració de tots els agents implicats. Principalment, en destaquem:

- Els nens i nenes que van a l'escola, com a protagonistes de l'experiència i que han d'interioritzar la proposta d'anar i tornar de l'escola sense que els adults els acompanyin.

- Els centres i el professorat. La proposta de camí escolar ha de partir de l'acceptació de la iniciativa per part del professorat dels centres.

- Les famílies. Es imprescindible aconseguir la seva vinculació al projecte i comptar amb les seves aportacions, ja que són les famílies les que han d'ensenyar a anar pel carrer als nens i nenes.

- L'administració municipal. El camí escolar és una proposta que es concreta en el territori i per això, el districte municipal o el barri ha de ser l'agent articulador per gestionar el procés, podent exercir un paper de lideratge que permeti coordinar i assessorar els diferents agents.

  L'administració disposa també d'un recurs bàsic com és la guàrdia urbana, que ha de tenir un paper actiu en l'ordenació i el control del trànsit a les hores d'entrar i sortir de l'escola, garantint el respecte per les normes de circulació i que la velocitat dels vehicles no sobrepassi els límits establerts, per evitar situacions de risc.

4.2 Objectius

El present Estudi forma part dels continguts del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat responent a una de les seves propostes d'actuació, i el seu objectiu és la definició d'un Camí Escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos, que proposi actuacions i recomanacions per millorar les condicions de seguretat, accessibilitat i comoditat en els itineraris situats en el seu entorn immediat.

Per tal d'assolir aquest objectiu, les tasques que s'han dut a terme en el present Estudi han consistit en:

- Realització d'una campanya d'enquestes als centres educatius objecte d'anàlisi.

- Realització d'una diagnosi de l'estat actual de la mobilitat en l'entorn immediat als centres educatius a partir de:

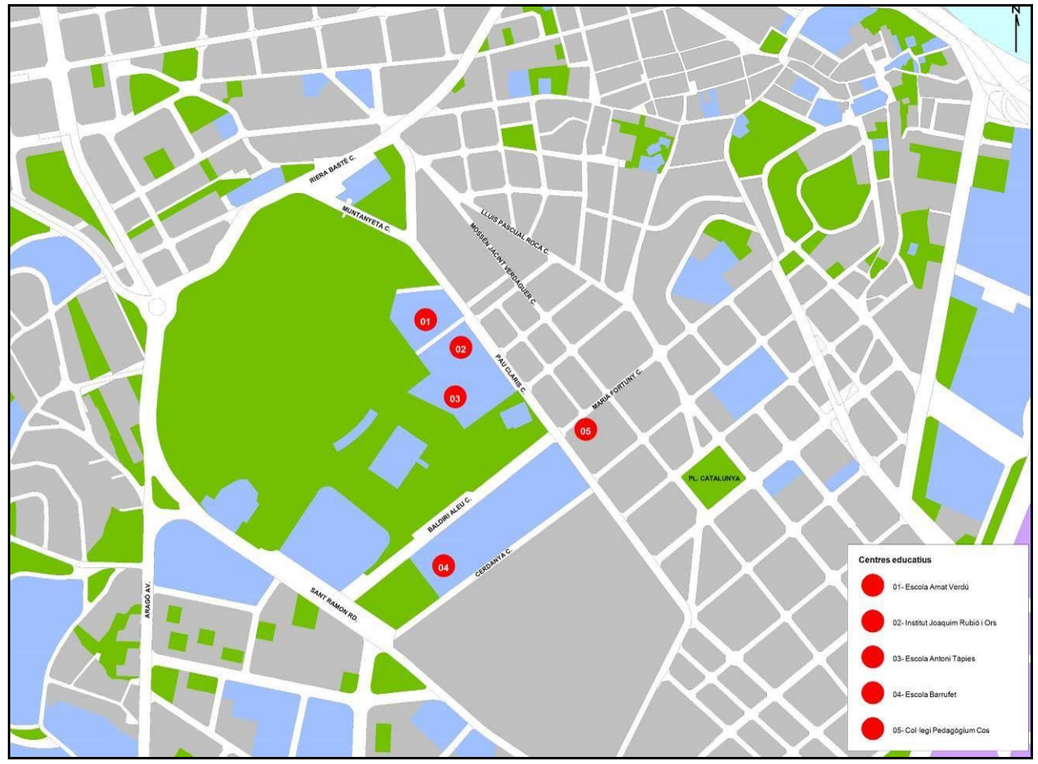
  - L'anàlisi dels resultats obtinguts a partir de les enquestes.
  - La realització d'una inspecció visual en l'entorn immediat dels centres.
  - Les dades del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

- Definició de propostes i recomanacions.

4.3 Àmbit territorial

El camí escolar objecte d'aquest estudi es subscriu a 5 centres educatius, tots ells integrats dins del continu urbà residencial del municipi i situats molt propers entre si mateixos, formant part del conjunt d'equipaments municipals existents en l'entorn dels carrers Pau Claris, Baldiri Aleu i Marià Fortuny:

- Escola Amat Verdú
- Institut Joaquim Rubió i Ors
- Escola Antoni Tàpies
- Escola Barrufet
- Escola Pedagògium Cos



Situació dels centres educatius a la trama urbana de Sant Boi de Llobregat







Algunes imatges dels centres educatius objecte d'estudi
Font: elaboració pròpia

4.4 Diagnosi de l'estat actual

La diagnosi de l'estat actual de la mobilitat en l'entorn dels centres educatius objecte d'estudi s'ha realitzat a partir de:

- Els resultats obtinguts per la campanya d'enquestes
- La realització d'una inspecció visual dels itineraris d'accés als centres en l'entorn immediat.
- Les dades recopilades dins del propi Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat.

4.4.1 Resultats de l'enquesta

Dades bàsiques de la campanya d'enquestes

La campanya d'enquestes s'ha realitzat als 5 centres objecte d'anàlisi durant el període lectiu 2012-2013. En total s'han realitzat 453 enquestes distribuïdes entre els 5 centres:

Escola	Total enquestes realitzades	
Antoni Tàpies	**70**	**15,5%**
Amat Verdú	**57**	**12,6%**
Barrufet	**66**	**14,6%**
Pedagògium Cos	**99**	**21,9%**
Rubió i Ors	**161**	**35,5%**
Total	**453**	**100,0%**

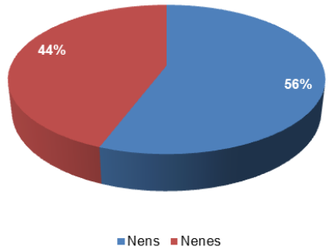
Distribució de les enquestes realitzades segons centre educatiu
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada.

L'enquesta s'ha realitzat entre alumnes que van des dels 10 anys fins als 18 anys, si bé la major part de les enquestes s'han centrat en nens i nenes amb edats fins als 14 anys (74%).

Escola	Franja d'edat						Total enquestes realitzades	
	Fins a 14 anys		Entre 15 i 16 anys		Més de 16 anys			
	Nens	Nenes	Nens	Nenes	Nens	Nenes		
Antoni Tàpies	42	28	0	0	0	0	**70**	**15,5%**
Amat Verdú	33	24	0	0	0	0	**57**	**12,6%**
Barrufet	26	40	0	0	0	0	**66**	**14,6%**
Pedagògium Cos	60	39	0	0	0	0	**99**	**21,9%**
Rubió i Ors	25	18	34	30	31	23	**161**	**35,5%**
Total	**186**	**149**	**34**	**30**	**31**	**23**	**453**	**100,0%**

Distribució de les enquestes realitzades segons centre educatiu i franja d'edat
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada.

Quant al gènere, s'han enquestat un volum de nens lleugerament superior (56%).



Distribució de la mostra d'enquestes segons gènere
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Finalment, quan a la metodologia aplicada per obtenir els resultats cal ressenyar que:

- No s'han considerat els resultats dels alumnes amb una edat superior als 16 anys, tenint en compte que ja són totalment independents en els seus desplaçaments als centres educatius.
- Tampoc s'ha realitzat una expansió de la mostra disponible segons escola, grup d'edat, gènere, etc., i per tant els resultats que s'inclouen al present Estudi fan referència exclusivament a les respostes obtingudes a la campanya d'enquestes.
- Alguns estudiants no van respondre totes les preguntes de l'enquesta. Per tant, la mostra de respostes disponible pot variar segons la pregunta.

4.4.2 Principals resultats

L'enquesta ha realitzat preguntes sobre el comportament dels alumnes pel que fa als seus desplaçaments a l'escola (a l'annex 1 s'inclou un model de l'enquesta realitzada). Al present apartat es resumeixen els principals resultats obtinguts.

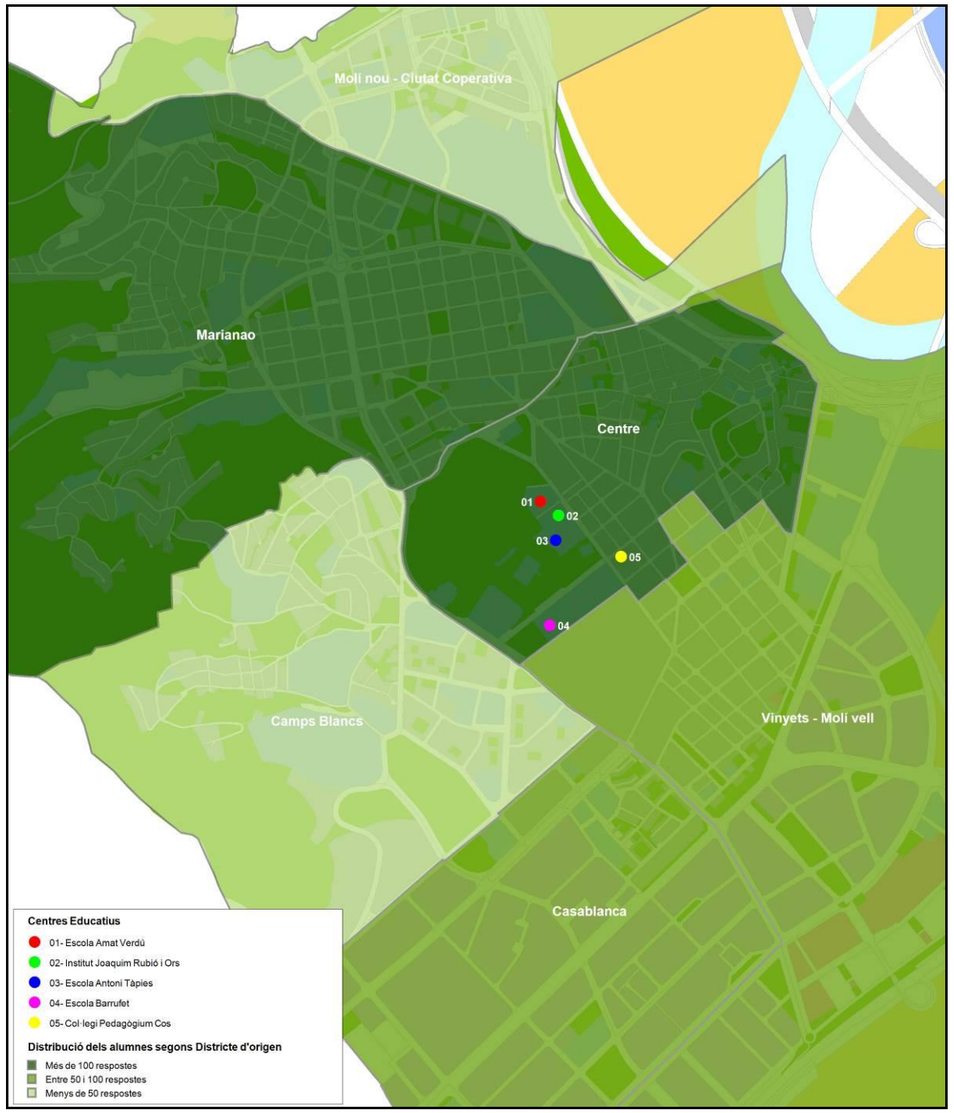
Origen i temps dels desplaçaments dels alumnes

Del total de 444 respostes obtingudes (considerant també els estudiants amb edat superior als 16 anys), el 30% dels alumnes enquestats va assenyalar desplaçar-se des del Districte de Centre, seguit del Districte de Marianao – Can Paulet (amb un 23% de les respostes).

La proximitat envers els centres objecte d'anàlisi des d'aquests dos Districtes, així com el seu important pes poblacional dins del conjunt del municipi són els motius principals d'aquests resultats.

Escola	Barri						Fora de Sant Boi	En Blanc	Total enquestes realitzades
	Ciutat Cooperativa - Molí Nou	Barri Centre	Camps Blancs - Els Canons - Les Orioles	Marianao - Can Paulet	Els Vinyets - Molí Vell	Casablanca - Torrelavila			
Antoni Tàpies	1	36	1	9	19	3	0	1	**70**
Amat Verdú	0	29	3	15	8	0	1	1	**56**
Barrufet	1	5	21	4	8	24	2	1	**65**
Pedagògium Cos	1	8	16	31	24	18	0	1	**98**
Rubió i Ors	5	55	7	44	34	10	1	5	**156**
Total	**8**	**133**	**48**	**103**	**93**	**55**	**4**	**9**	**444**

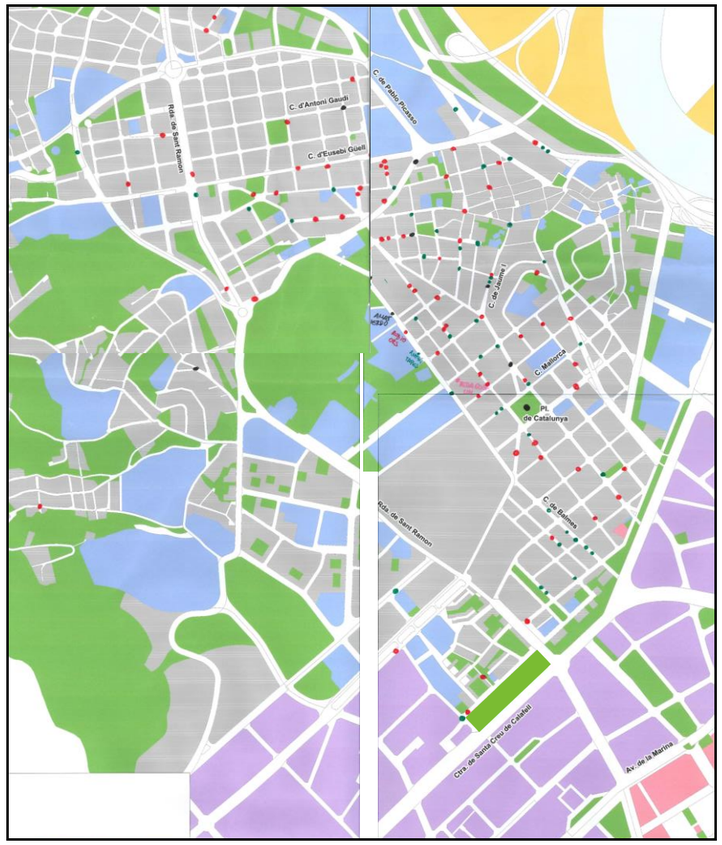
Districte d'origen dels enquestats segons escola
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada



Distribució de l'origen dels alumnes enquestats segons Districte
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

En aquest sentit, si bé existeix un predomini dels orígens als Districtes de Centre i Marianao – Can Paulet, tenint en compte l'itinerari traçat pels alumnes que van respondre a l'enquesta, s'observa una **dispersió molt elevada d'orígens** (al plànol adjunt, els puntets de color fan referència a l'origen dels desplaçaments enquestats).

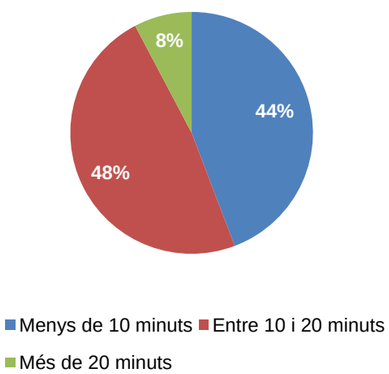
Aquest fet, juntament amb la multiplicitat d'itineraris possibles de connexió amb els centres educatius conseqüència de la continuïtat urbana existent, provoca que resulti pràcticament impossible definir un únic itinerari escolar pel qual potenciar el desplaçament dels alumnes.



Multiplicitat d'orígens dels desplaçaments registrats
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Temps de recorregut

Pràcticament la totalitat de les respostes d'alumnes obtingudes (el 92% de 389 respostes) van assenyalar que triguem menys de 20 minuts en arribar al centre educatiu des del seu domicili (destacant que prop del 45% de respostes va assenyalar que triga menys de 10 minuts).



Temps de recorregut
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Els resultats segons centre educatiu i Districte d'origen s'ajusten a la realitat obtinguda a partir dels itineraris grafiats pels alumnes a les enquestes, i novament es conclou que la proximitat dels centres educatius envers les àrees residencials principals és un element bàsic per entendre la mobilitat dels alumnes.

Escola	Temps de recorregut	Barri						Altres	Total enquestes realitzades	
		Ciutat Cooperativa - Molí Nou	Barri Centre	Camps Blancs - Els Canons - Les Orioles	Marianao - Can Paulet	Els Vinyets - Molí Vell	Casablanca - Torrelavila			
Antoni Tàpies	Menys de 10 minuts	0	22	0	5	8	0	0	**35**	**51,5%**
	Entre 10 i 20 minuts	1	11	0	2	10	3	0	**27**	**39,7%**
	Més de 20 minuts	0	2	1	2	1	0	0	**6**	**8,8%**
	Subtotal	**1**	**35**	**1**	**9**	**19**	**3**	**0**	**68**	**100,0%**
Amat Verdú	Menys de 10 minuts	0	18	3	6	4	0	0	**31**	**55,4%**
	Entre 10 i 20 minuts	0	11	0	7	3	0	1	**22**	**39,3%**
	Més de 20 minuts	0	0	0	2	1	0	0	**3**	**5,4%**
	Subtotal	**0**	**29**	**3**	**15**	**8**	**0**	**1**	**56**	**100,0%**
Barrufet	Menys de 10 minuts	1	3	13	2	4	16	0	**39**	**60,0%**
	Entre 10 i 20 minuts	0	2	8	2	4	8	1	**25**	**38,5%**
	Més de 20 minuts	0	0	0	0	0	0	1	**1**	**1,5%**
	Subtotal	**1**	**5**	**21**	**4**	**8**	**24**	**2**	**65**	**100,0%**
Pedagògium Cos	Menys de 10 minuts	0	5	2	1	3	3	0	**14**	**14,3%**
	Entre 10 i 20 minuts	1	3	13	21	21	9	0	**68**	**69,4%**
	Més de 20 minuts	0	0	1	9	0	6	0	**16**	**16,3%**
	Subtotal	**1**	**8**	**16**	**31**	**24**	**18**	**0**	**98**	**100,0%**
Rubió i Ors	Menys de 10 minuts	0	29	0	12	12	0	0	**53**	**52,0%**
	Entre 10 i 20 minuts	1	10	2	17	9	6	0	**45**	**44,1%**
	Més de 20 minuts	0	0	0	3	0	1	0	**4**	**3,9%**
	Subtotal	**1**	**39**	**2**	**32**	**21**	**7**	**0**	**102**	**100,0%**
Total		**4**	**116**	**43**	**91**	**80**	**52**	**0**	**389**	**100.0%**

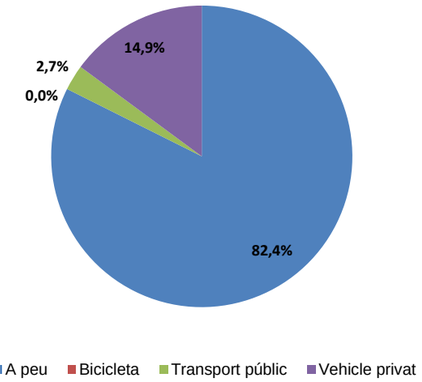
Temps de desplaçament dels alumnes segons centre educatiu i Districte
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Repartiment modal actual

L'enquesta realitzada donava la possibilitat als alumnes d'indicar tant el mode de desplaçament habitual (diferenciant entre "sempre", "a vegades" o bé "mai"), com d'assenyalar el mode de desplaçament segons fos d'anada o de tornada des de l'escola.

Considerant un únic mode principal referent als resultats de les enquestes que assenyalaven que "sempre" fan servir el mateix mode, i també prenent com a referència els desplaçaments d'anada a l'escola, s'obté que **més del 82% de les respostes es desplaça a peu**.

La proximitat dels centres educatius respecte dels Districtes amb més població, així com la continuïtat dels itineraris són la principal causa d'aquest resultat.



Repartiment modal dels desplaçaments (mode principal)
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

De la mateixa manera, el mode a peu continua sent el més habitual si es consideren només els resultats que van assenyalar-lo com a mode menys habitual ("a vegades"), si bé en aquest punt cal ressenyar l'increment en l'ús del vehicle privat (56 respostes).

Aquest resultat pot ser conseqüència de fenòmens aïllats com ara pluges i mal temps i/o altres casuístiques puntuals dels alumnes.

Els resultats es mantenen força homogenis per als 5 centres educatius, amb un màxim pel que fa al mode principal "a peu" dels centres Antoni Tàpies i Rubió i Ors (tots dos amb un 88% dels desplaçaments enquestats), i un mínim al centre Amat Verdú (amb un 73% dels desplaçaments enquestats).

En tots els casos, cal ressenyar que l'ús del transport públic i de la bicicleta és molt testimonial.

Mode de desplaçament		Escola					Resultats (*)	
		Antoni Tàpies	Amat Verdú	Barrufet	Pedagògium Cos	Rubió i Ors		
A Peu	Sempre	46	36	33	71	85	**271**	**82,4%**
	De vegades	19	13	28			**60**	**47,6%**
Bicicleta	Sempre	0	0	0	0	0	**0**	**0,0%**
	De vegades	1	1	0			**2**	**1,6%**
Transport Públic	Sempre	0	1	0	8	0	**9**	**2,7%**
	De vegades	4	2	2			**8**	**6,3%**
Vehicle privat	Sempre	6	12	7	12	12	**49**	**14,9%**
	De vegades	23	8	25			**56**	**44,4%**
TOTAL	**Sempre (mode principal)**	**52**	**49**	**40**	**91**	**97**	**329**	**100,0%**
	A vegades	**47**	**24**	**55**	**0**	**0**	**126**	**100,0%**

Repartiment modal dels desplaçaments segons centre educatiu
(*) No s'han considerat els desplaçaments dels alumnes amb més de 16 anys
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Quant als motius pels quals es fa ús habitual del vehicle privat, si bé només es disposa d'un total de 90 respostes (dels centres educatius Pedagògium Cos i Rubió i Ors), cal ressenyar que en més del 50% de les ocasions el motiu principal és que "la persona que acompanya a l'alumne aprofita el viatge quan va/torna de la feina".

Motiu	Escola					Total enquestes respostes (*)	
	Antoni Tàpies	Amat Verdú	Barrufet	Pedagògium Cos	Rubió i Ors		
És perillós anar a peu/bicicleta a causa del trànsit	-	-	-	3	2	**5**	**5,6%**
És molt lluny de casa	-	-	-	19	7	**26**	**28,9%**
Tinc un/a germà/na més petit/a i aprofitem el viatge	-	-	-	9	3	**12**	**13,3%**
La persona que m'acompanya aprofita el viatge quan va/torna de la feina	-	-	-	29	17	**46**	**51,1%**
Altres	-	-	-	1	0	**1**	**1,1%**
TOTAL	**-**	**-**	**-**	**61**	**29**	**90**	**100,0%**

Motius vinculats a l'ús del vehicle privat (cotxe o moto)
(*) No s'han considerat els desplaçaments dels alumnes amb més de 16 anys
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Opinió de l'itinerari habitual

L'enquesta també va demanar l'opinió dels alumnes en relació amb alguns dels aspectes principals que caracteritzen els itineraris de connexió amb els centres educatius en termes de mobilitat:

- Existència d'altres persones als itineraris
- Semaforització dels carrers
- L'aparcament dels vehicles
- Presència d'agents de la policia local
- Disponibilitat de carrils bici
- Trànsit de vehicles
- Aglomeracions de persones als accessos als centres
- Estat de la il·luminació dels itineraris
- Existència de passos de vianants
- Barreres arquitectòniques
- Dimensió de les voreres

En conjunt, el grau de conformitat amb les condicions actuals és superior al 50-60% en la majoria d'aspectes analitzats, si bé cal ressenyar alguns resultats puntuals que serà convenient avaluar amb detall a la Fase de propostes i/o bé dins del Pla de Mobilitat Urbana per tal de millorar-los. A grans trets, cal destacar:

- Pel que fa a la mobilitat a peu, el grau de conformitat amb les condicions actuals es situa entre un 50% (pel que fa a l'existència suficient de passos de vianants) i un 62% (pel que fa a la inexistència de barreres arquitectòniques als itineraris.
- Quant a la mobilitat amb bicicleta, més del 81% de les respostes (310 sobre un total de 379) van assenyalar que no fan ús de la bicicleta per anar a l'escola/institut, si bé cal ressenyar també que prop del 16% (62 respostes) va donar com a resposta la inexistència de carrils bici per anar de casa a l'escola/institut.

- Pel que fa a la mobilitat amb vehicle privat, sobre un total de 380 enquestes respostes, 258 van assenyalar que pràcticament no hi ha trànsit o bé no és excessiu.

  En aquest sentit, també cal ressenyar que el nombre de semàfors actuals es considera suficient (amb 209 respostes sobre un total de 384, que van assenyalar que en general hi ha suficients semàfors i/o bé no es necessari instal·lar-ne de nous).

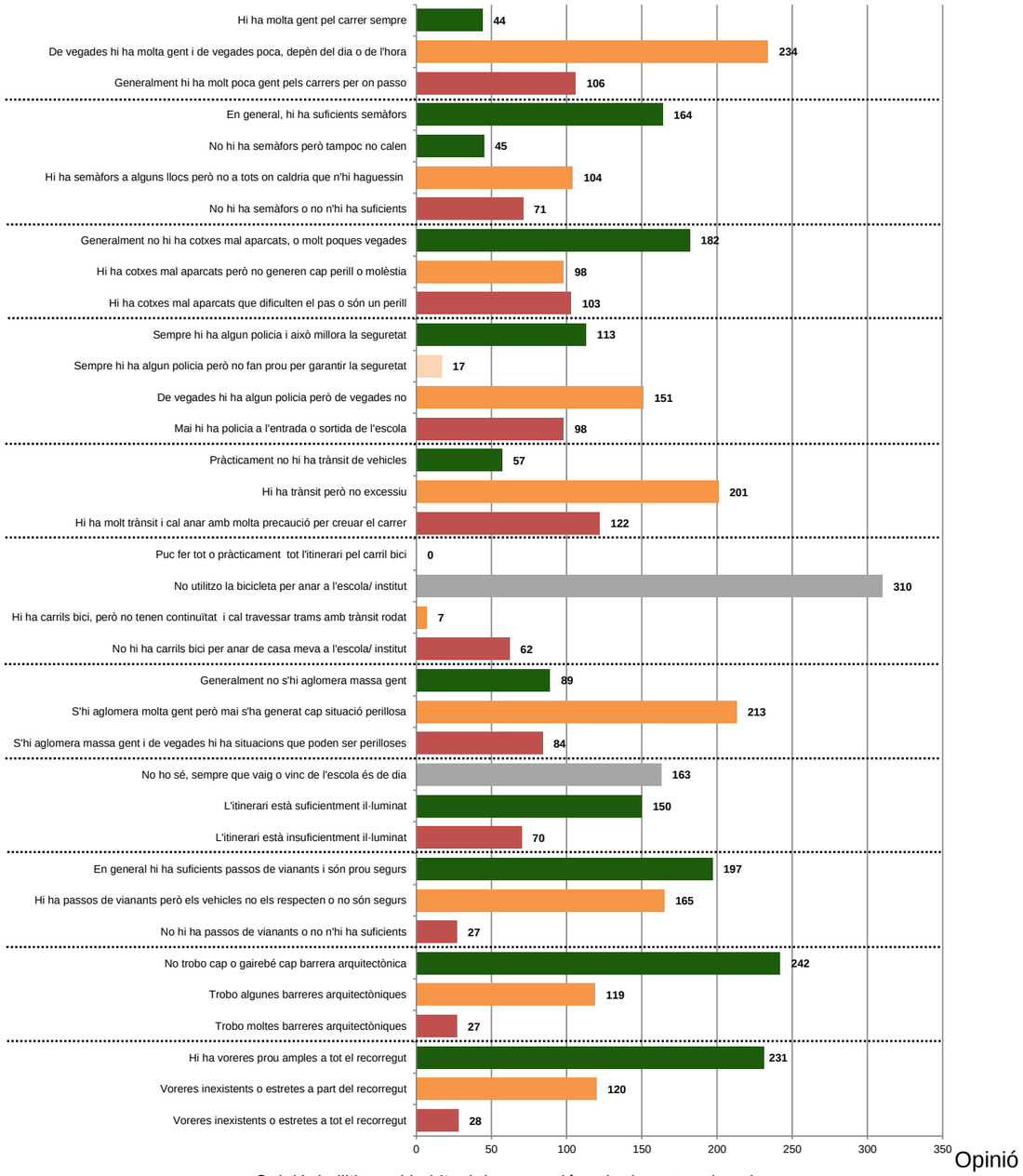
  L'aparcament dels vehicles rep també una bona valoració i sobre un total de 383 enquestes respostes, 280 van assenyalar que generalment no hi ha cotxes mal aparcats o bé quan hi són no generen cap perill o molèstia.

- Pel que fa a altres aspectes avaluats, quant a l'aglomeració de persones als accessos als centres escolars, prop del 80% de les respostes (302 respecte d'un total de 386 respostes), van assenyalar que generalment no s'hi aglomera massa gent o bé mai s'ha generat cap situació perillosa.

  Finalment, quant a la presència de policia, prop del 30% de les respostes (113 respecte d'un total de 379 respostes), van assenyalar que sempre hi ha algun policia i això millora la seguretat. Tanmateix, un 30,3% de les respostes (115 respostes), també va assenyalar que mai hi ha policia a l'entrada o sortida de les escoles o bé no fan prou per garantir la seguretat.

Diagnosi de la mobilitat		Escola					Resultats (*)	
		Antoni Tàpies	Amat Verdú	Barrufet	Pedagògium Cos	Rubió i Ors		
Voreres inexistents o estretes	Voreres inexistents o estretes a tot el recorregut	5	4	0	11	8	28	7,4%
	Voreres inexistents o estretes a part del recorregut	24	21	11	30	34	120	31,7%
	Hi ha voreres prou amples a tot el recorregut	36	29	53	54	59	231	60,9%
	Subtotal	**65**	**54**	**64**	**95**	**101**	**379**	**100,0%**
Barreres arquitectòniques	Trobo moltes barreres arquitectòniques	1	3	2	12	9	27	7,0%
	Trobo algunes barreres arquitectòniques	16	14	12	41	36	119	30,7%
	No trobo cap o gairebé cap barrera arquitectònica	50	37	52	44	59	242	62,4%
	Subtotal	**67**	**54**	**66**	**97**	**104**	**388**	**100,0%**
Manca passos vianants	No hi ha passos de vianants o no n'hi ha suficients	6	2	1	11	7	27	6,9%
	Hi ha passos de vianants però els vehicles no els respecten o no són segurs	20	25	34	45	41	165	42,4%
	En general hi ha suficients passos de vianants i són prou segurs	41	29	29	41	57	197	50,6%
	Subtotal	**67**	**56**	**64**	**97**	**105**	**389**	**100,0%**
Il·luminació	L'itinerari està insuficientment il·luminat	9	11	4	17	29	70	18,3%
	L'itinerari està suficientment il·luminat	19	16	28	43	44	150	39,2%
	No ho sé, sempre que vaig o vinc de l'escola és de dia	40	27	34	34	28	163	42,6%
	Subtotal	**68**	**54**	**66**	**94**	**101**	**383**	**100,0%**
Aglomeració gent a entrades	S'hi aglomera massa gent i de vegades hi ha situacions que poden ser perilloses	8	18	5	30	23	84	21,8%
	S'hi aglomera molta gent però mai s'ha generat cap situació perillosa	52	23	45	38	55	213	55,2%
	Generalment no s'hi aglomera massa gent	7	15	15	27	25	89	23,1%
	Subtotal	**67**	**56**	**65**	**95**	**103**	**386**	**100,0%**
Carrils bici	No hi ha carrils bici per anar de casa meva a l'escola/ institut	4	7	9	27	15	62	16,4%
	Hi ha carrils bici, però no tenen continuïtat i cal travessar trams amb trànsit rodat	0	1	1	0	5	7	1,8%
	No utilitzo la bicicleta per anar a l'escola/ institut	62	43	56	68	81	310	81,8%
	Puc fer tot o pràcticament tot l'itinerari pel carril bici	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Subtotal	**66**	**51**	**66**	**95**	**101**	**379**	**100,0%**
Trànsit vehicles	Hi ha molt trànsit i cal anar amb molta precaució per creuar el carrer	24	20	34	27	17	122	32,1%
	Hi ha trànsit però no excessiu	31	28	25	48	69	201	52,9%
	Pràcticament no hi ha trànsit de vehicles	11	5	7	21	13	57	15,0%
	Subtotal	**66**	**53**	**66**	**96**	**99**	**380**	**100,0%**
Policia	Mai hi ha policia a l'entrada o sortida de l'escola	2	6	21	34	35	98	25,9%
	De vegades hi ha algun policia però de vegades no	18	18	29	41	45	151	39,8%
	Sempre hi ha algun policia però no fan prou per garantir la seguretat	2	0	6	4	5	17	4,5%
	Sempre hi ha algun policia i això millora la seguretat	44	27	9	17	16	113	29,8%
	Subtotal	**66**	**51**	**65**	**96**	**101**	**379**	**100,0%**
Cotxes mal aparcats	Hi ha cotxes mal aparcats que dificulten el pas o són un perill	15	16	14	31	27	103	26,9%
	Hi ha cotxes mal aparcats però no generen cap perill o molèstia	20	8	12	24	34	98	25,6%
	Generalment no hi ha cotxes mal aparcats, o molt poques vegades	31	29	40	41	41	182	47,5%
	Subtotal	**66**	**53**	**66**	**96**	**102**	**383**	**100,0%**
Semàfors	No hi ha semàfors o no n'hi ha suficients	14	10	9	19	19	71	18,5%
	Hi ha semàfors a alguns llocs però no a tots on caldria que n'hi haguessin	11	9	24	30	30	104	27,1%
	No hi ha semàfors però tampoc no calen	8	9	1	11	16	45	11,7%
	En general, hi ha suficients semàfors	32	25	32	36	39	164	42,7%
	Subtotal	**65**	**53**	**66**	**96**	**104**	**384**	**100,0%**
Altres persones al carrer	Generalment hi ha molt poca gent pels carrers per on passo	11	10	26	31	28	106	27,6%
	De vegades hi ha molta gent i de vegades poca, depèn del dia o de l'hora	43	36	31	61	63	234	60,9%
	Hi ha molta gent pel carrer sempre	12	6	9	4	13	44	11,5%
	Subtotal	**66**	**52**	**66**	**96**	**104**	**384**	**100,0%**

Opinió de l'itinerari habitual de connexió amb el centre educatiu
(*) No s'han considerat els desplaçaments dels alumnes amb més de 16 anys
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada



Opinió de l'itinerari habitual de connexió amb el centre educatiu
(*) No s'han considerat els desplaçaments dels alumnes amb més de 16 anys
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Per completar la caracterització dels itineraris d'acord amb la opinió dels alumnes, l'enquesta també va incloure un darrer apartat referent a aspectes generals (si bé només es disposa d'enquestes dels centres Pedagògium Cos i Rubió i Ors):

- Com a aspectes més ben valorats, destaquen la seguretat (el 17,8% de les respostes va assenyalar que es tracta d'itineraris "bastant segurs" o "molt segurs"), agradables (el 16,4% de les respostes van assenyalar que es tracta d'itineraris "bastant agradables" o "molt agradables"), o el fet de que siguin curts (amb un 8,4% de les respostes).

- Quant als aspectes a millorar, destaquen les respostes que assenyalen que són itineraris "llargs" (8,4% de respostes), "bruts" (6,7% de les respostes) o "solitaris" (6,5% de les respostes).

Opinió	Escola					Total enquestes respostes (*)	
	Antoni Tàpies	Amat Verdú	Barrufet	Pedagògium Cos	Rubió i Ors		
Molt agradable	-	-	-	20	17	**37**	**5,6%**
Molt segur	-	-	-	13	18	**31**	**4,7%**
Concorregut	-	-	-	23	26	**49**	**7,5%**
Curt	-	-	-	25	30	**55**	**8,4%**
Net	-	-	-	13	15	**28**	**4,3%**
Bastant agradable	-	-	-	35	36	**71**	**10,8%**
Bastant segur	-	-	-	39	47	**86**	**13,1%**
Bastant concorregut	-	-	-	17	20	**37**	**5,6%**
Bastant curt	-	-	-	3	20	**23**	**3,5%**
Bastant net	-	-	-	17	26	**43**	**6,5%**
Poc agradable	-	-	-	10	21	**31**	**4,7%**
Poc segur	-	-	-	8	16	**24**	**3,7%**
Solitari	-	-	-	14	29	**43**	**6,5%**
Llarg	-	-	-	32	23	**55**	**8,4%**
Brut	-	-	-	13	31	**44**	**6,7%**
TOTAL	**-**	**-**	**-**	**282**	**375**	**657**	**100,0%**

Opinió general sobre l'itinerari habitual
(*) No s'han considerat els desplaçaments dels alumnes amb més de 16 anys
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

4.4.3 Inspecció visual en l'entorn immediat als centres educatius

La inspecció visual s'ha centrat en analitzar el **disseny del viari dels itineraris** que donen accés als centres educatius.

Els cinc centres educatius objecte d'anàlisi es troben totalment integrats dins de la xarxa urbana de Sant Boi de Llobregat, existint una multiplicitat d'itineraris possibles de connexió fins als centres.

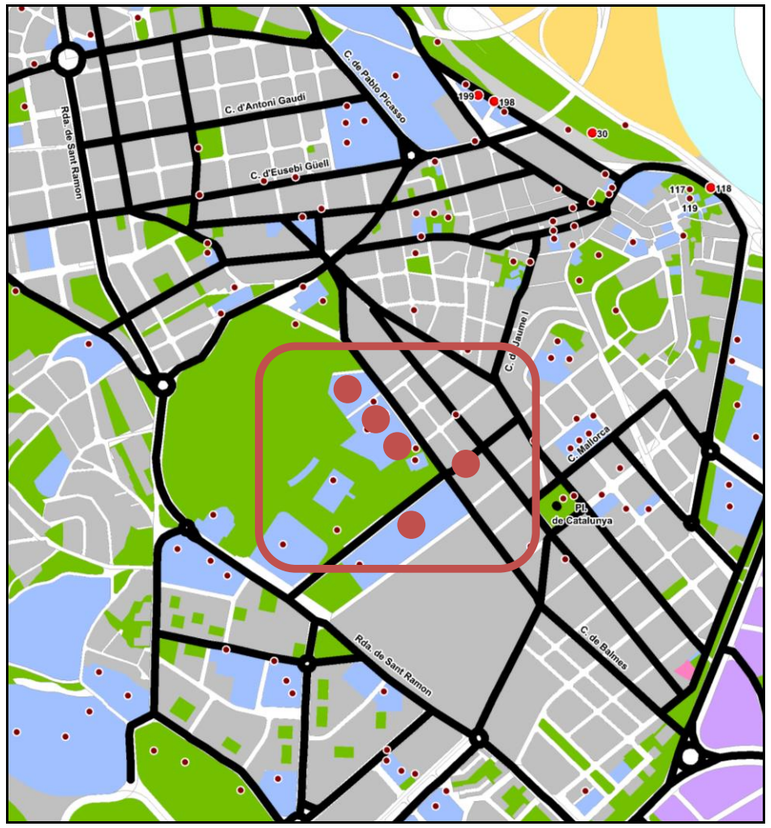
A grans trets. aquests itineraris es caracteritzen per la seva continuïtat, connectivitat i connexitat amb els principals àmbits residencials del municipi, si bé també cal fer menció a altres aspectes vinculats a la mobilitat com ara l'accessibilitat, la seguretat viària, la senyalització o l'estat de manteniment dels itineraris.

Pel que fa als itineraris de connexió a peu, es pot accedir de forma directa als cinc centres educatius des de la Xarxa Principal per a Vianants definida pel Pla de Mobilitat Urbana. Això corrobora els resultats obtinguts a partir de l'enquesta, segons els quals el 82% dels desplaçaments es realitzen a peu.

Els principals eixos d'accés als centres són:

- El carrer Pau Claris pel que fa a les escoles Antoni Tàpies, Amat Verdú i Rubió i Ors.
- El carrer Baldiri Aleu pel que fa a l'escola Barrufet
- El carrer Marià Fortuny pel que fa a l'Escola Pedagògium Cos.

Tots aquests carrers formen part de la Xarxa Principal per a Vianants definida pel PMU.



Situació dels centres escolars envers la Xarxa Principal per a Vianants
Font: elaboració pròpia a partir del Pla de Mobilitat urbana

Aquests itineraris a peu es caracteritzen per estar adaptats a persones amb discapacitat, amb amplades de vorera elevades i elements de mobiliari urbà ben dissenyats i situats sempre a la franja externa de les voreres (si bé cal ressenyar l'existència d'uns contenidors que envaeixen part de l'itinerari al carrer de la Cerdanya).



Imatges d'alguns itineraris de connexió a peu amb els centres educatius
Font: elaboració pròpia

En aquest punt cal destacar les ampliacions puntuals de vorera que s'han realitzat a l'alçada dels accessos als centres educatius situats al carrer Pau Claris, que tenen com a objectiu garantir la seguretat dels alumnes dels seus acompanyants en els moment de major afluència.



Detall de les ampliacions de vorera amb caràcter puntual existents al carrer Pau Claris.
Font: elaboració pròpia

Pel que fa als guals per a vianants, en la majoria de casos estan totalment adaptats, destacant recents actuacions de millora que han contribuït a garantir l'accessibilitat en l'entorn dels centres.



Detall de les recents actuacions realitzades al carrer Marià Fortuny vinculades a l'escola Pedagògium Cos.
Font: elaboració pròpia

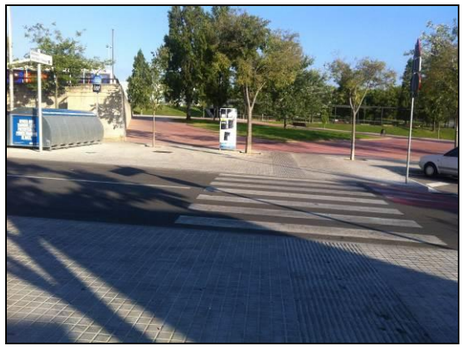
L'existència de passos per a vianants sobreelevants garanteix l'accessibilitat i millora la seguretat viària en els itineraris a peu, si bé pot significar un augment de la incomoditat per a la circulació del trànsit vehicular.



Detall de passos sobreelevats al carrer Pau Claris
Font: elaboració pròpia

No obstant, cal destacar alguns passos de forma puntual on encara no s'han dut a terme actuacions per a la millora de l'accessibilitat. Aquest és el cas dels guals per a vianants situats a:

- Al carrer Baldiri Aleu, just al davant de l'accés a l'escola Barrufet, on trobem una inexistència de gual per a vianants a banda i banda.




Detall del pas sense adaptar al carrer Baldiri Aleu
Font: elaboració pròpia

- Al carrer de la Cerdanya, a l'alçada de l'escola Barrufet, on trobem una inexistència de gual per a vianants a banda i banda.



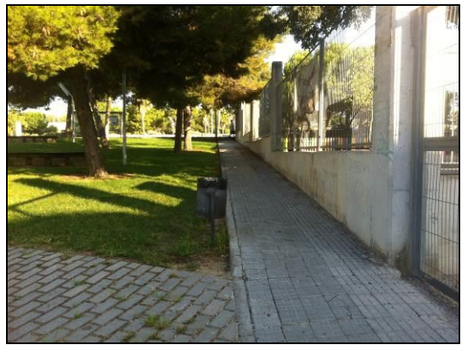
Detall del pas sense adaptar al carrer Baldiri Aleu
Font: elaboració pròpia

- En la confluència entre els carrers Cerdanya i Pau Claris (en ambdós costats) on els guals per a vianants existents presenten un disseny millorable.




Detall del pas en la confluència entre els carrers Pau Claris i Cerdanya
Font: elaboració pròpia

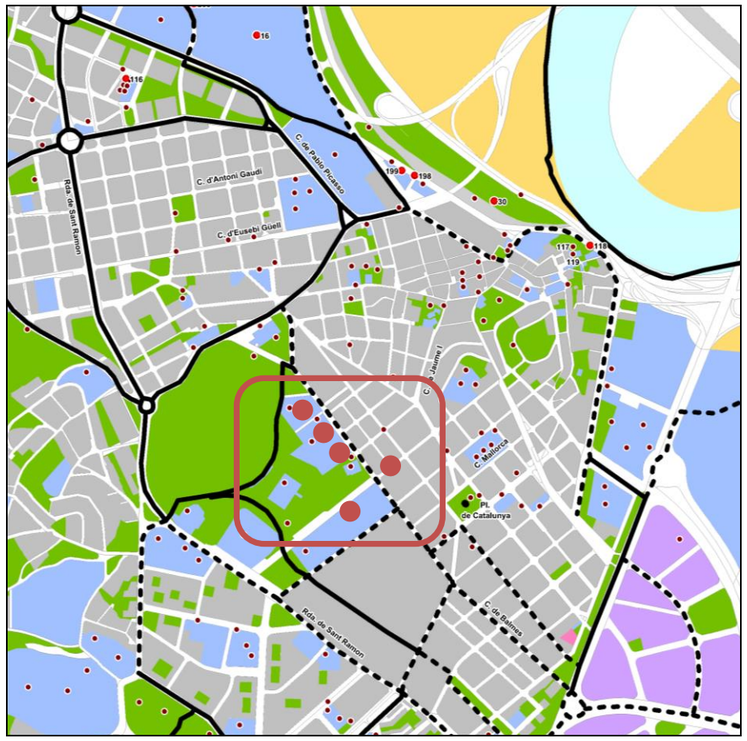
Finalment, pel que fa a l'estat dels paviments, si bé en general aquests es troben en un bon estat de manteniment, cal fer menció al paviment de l'itinerari d'accés a l'Escola Barrufet, que es troba lleugerament fracturat podent ocasionar irregularitats.




Detall del paviment fracturat en l'accés a l'escola Barrufet
Font: elaboració pròpia

Quant als itineraris de connexió amb bicicleta, cap dels centres disposa en l'actualitat connexió amb la xarxa existent, si bé hi ha la previsió de crear nous carrils que connectarien les escoles amb la xarxa ciclable.

Aquest fet serveix per reforçar els resultats obtinguts a partir de l'enquesta, segons els quals els desplaçaments d'alumnes en bicicleta són molt poc representatius.

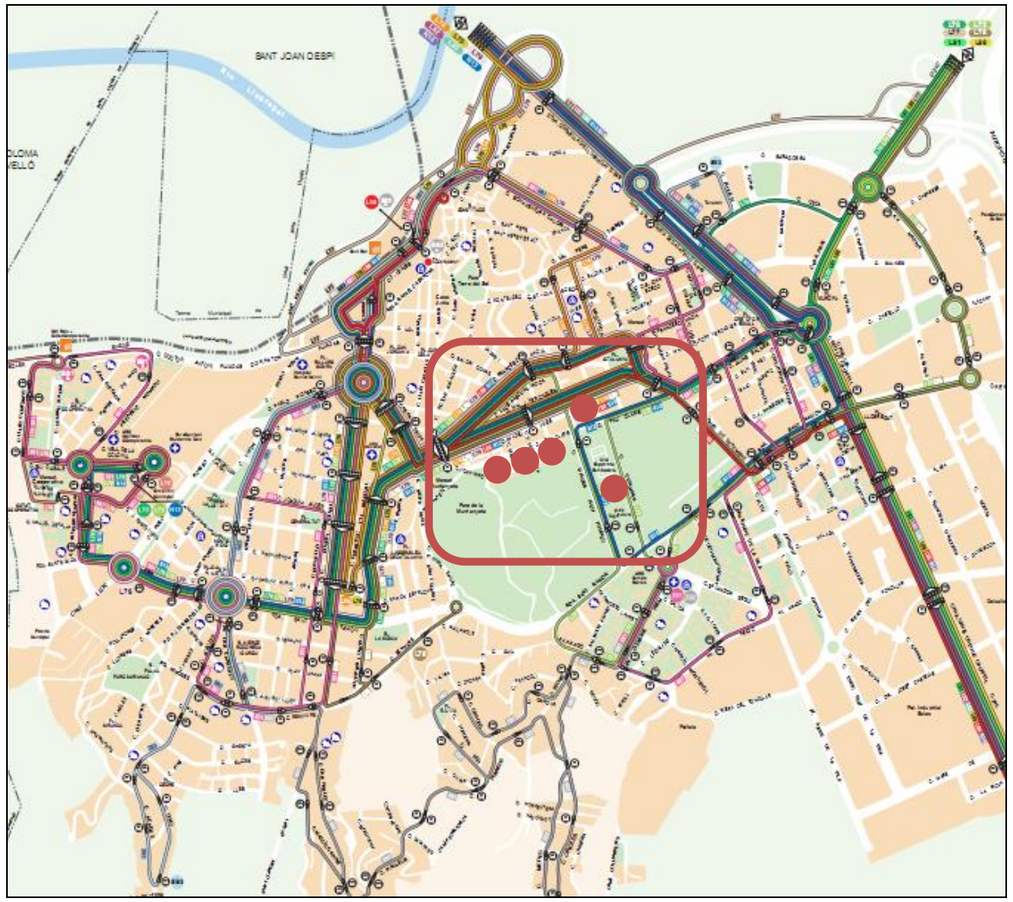


Relació dels centres educatius amb la xarxa per a bicicletes existent i prevista a Sant Boi de Llobregat
Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la xarxa de transport públic, la connectivitat resta garantida totalment, en tant que els quatre centres educatius estan situats a una distància inferior als 300 metres respecte de les principals parades de transport més properes:

- Parada amb codi 102961, i nom “Mn. Jacint Verdaguer – Pare Pere de Piera”. Donen servei les línies L70, L72, L74, L78, L96 i L79 en horari diürn. En total realitzen unes 280 expedicions diàries.
- Parada amb codi 102734, i nom “Lluis Pascual Roca – Anselm Clavé”. Donen servei les línies L70, L72, L74, L78, L96, L79. En total realitzen unes 280 expedicions diàries.
- Parada amb codi 106909 i nom “Baldiri Aleu torres – Rda. Sant Ramon”. Dona servei la línia L72 en horari diürn. Realitza 54 expedicions diàries.

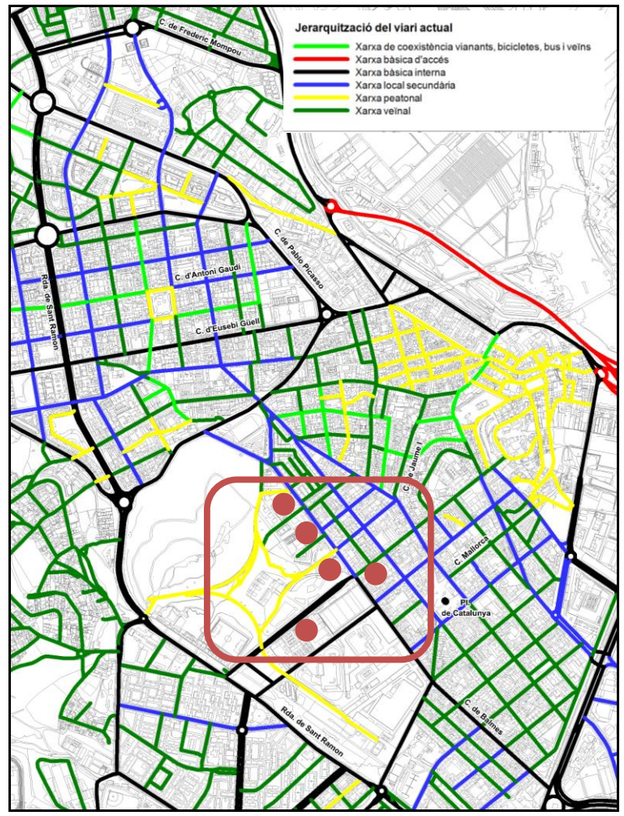
A l’annex 2 del present document s’adjunta una fitxa detallada envers l’estat de cada parada, que fa referència a aspectes vinculats al manteniment, la informació, la neteja i la col·locació de cada parada (d’acord amb els resultats dels controls de qualitat de parades que va dur a terme l’AMB durant el primer semestre de 2013).



Relació dels centres educatius amb la xarxa de transport públic urbà i interurbà a Sant Boi de Llobregat
Font: elaboració pròpia

Quant a la relació amb la xarxa viària, la connexió entre els centres educatius i la resta de la ciutat queda totalment garantida gràcies a la multiplicitat d’itineraris possibles. Els carrers que permeten accedir de forma directa als centres són:

- El carrer Pau Claris, que forma part de la xarxa local secundària,
- i el carrer Baldiri Aleu, que forma part de la xarxa bàsica interna.



Relació dels centres educatius amb la xarxa viària segons grau de jerarquia actual
Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la senyalització vertical, tots els carrers que donen accés als centres educatius incorporen elements informatius que indiquen de l’existència dels centres escolars.



Exemple de senyalització vertical que indica del perill de nens i nenes creuant el carrer a Pau Claris
Font: elaboració pròpia

Quant a la senyalització horitzontal, si bé cal ressenyar que serveix per reforçar la senyalització vertical existent, en alguns casos es troba força deteriorada, resultant molt poc perceptible per als conductors.



Detall d'alguns elements de senyalització horitzontal deteriorats als carrers Pau Claris i Baldiri Aleu
Font: elaboració pròpia

Pel que fa a l'aparcament, els centres educatius disposen d'una gran oferta lliure en l'entorn immediat, si bé al ressenyar que, d'acord amb els resultats de l'enquesta menys del 15% dels desplaçaments es fan amb vehicle privat.

L'oferta d'aparcament existent és molt variada i està formada per:

- Aparcament per a vehicles sense regular, disposat en cordó o bé en semibateria. Al carrer de Baldiri Aleu, a mode d'exemple, l'aparcament es disposa amb una reserva al centre de la calçada en cordó i dues reserves a banda i banda en semibateria.
- Aparcament per a motocicletes a la calçada.
- Reserves per a discapacitats, com en les existents al carrer Pau Claris.
- Grans bosses d'aparcament com ara l'existent al marge dret de la Rda. De Sant Ramón (sentit pujada).



Detall de l'oferta d'aparcament al carrer Baldiri Aleu
Font: elaboració pròpia



Detall de l'oferta d'aparcament per a motos (Baldiri Aleu), i reserva per a discapacitats (Pau Claris)
Font: elaboració pròpia

4.5 Propostes i recomanacions

S'han elaborat tres grans grups d'actuacions:

- Actuacions **físiques**, associades al disseny del viari i a la proposta de solucions tècniques que afavoreixin els desplaçaments segurs dels estudiants evitant conflictes entre els diferents usuaris.
- Actuacions a nivell de **gestió del trànsit**, que es refereixen a les actuacions en matèria d'ordenació del trànsit per reduir conflictes i per permetre una millor convivència entre usuaris que es duen a terme en l'actualitat.
- Actuacions a nivell de **condicionants culturals**, que es refereix al desenvolupament d'activitats participatives que impliquin a alumnes, professors i alumnes, i que serveixin d'estímul per incentivar els modes més sostenibles.

4.6 Actuacions físiques

Com ja ha quedat palès, darrerament s'han dut a terme nombroses actuacions a nivell físic que han permès millorar notablement les condicions d'accessibilitat i seguretat viària en els itineraris d'accés als centres escolars (ampliació de voreres, construcció de passos de vianants sobreelevats, senyalització horitzontal i vertical, etc.).

Si bé aquest tipus d'actuacions són necessàries i s'ha de continuar portant-les a terme, la millora de les condicions de mobilitat als itineraris escolars ha de passar necessariament per l'aplicació de mesures per optimitzar la gestió de la mobilitat i sobretot, per la potenciació d'una cultura de la mobilitat sostenible dirigida no només als alumnes i els seus pares, sinó també a la resta dels ciutadans.

Tanmateix, d'acord amb els resultats de la inspecció visual, s'han detectat alguns aspectes amb caràcter puntual que són millorables. Destaquem:

- La reubicació de tres contenidors d'escombreries situats a la vorera del carrer Cerdanya. En cas de que no es trobin alternatives per a la seva reubicació, seria convenient instal·lar un sistema d'ancoratge a terra que eviti el seu desplaçament.



Fig. 5. Detall dels contenidors del carrer Cerdanya
Font: elaboració pròpia

- La implantació de nous guals per a vianants totalment adaptats. Estarien situats a:
  - Al carrer Baldiri Ateu, just davant de l'accés a l'escola Barrufet, a banda i banda.
  - Al carrer Cerdanya, just davant de l'accés a l'escola Barrufet, a banda i banda.
  - Al carrer Cerdanya en la confluència amb Pau Claris. Es proposa instal·lar un gual de vorera deprimida en cantonada a la banda de mar.
  - Al carrer Pau Claris, en la confluència amb el carrer Cerdanya, es proposa substituir els guals existents a banda i banda, per guals totalment adaptats (els existents estan dissenyat per vehicles)
- La millora del paviment deteriorat situat en l'accés a l'escola Barrufet.
- Repintar alguns dels elements de senyalització horitzontal que amb el pas del temps s'han deteriorat. Es proposa fer ús d'acabats cromàtics que destaquin més que els existents (totalment blancs), ja que facilitarien la seva percepció per part dels conductors.



Fig. 6. Exemple de senyalització horitzontal amb acabat cromàtic diferenciat
Font: Entorn escolar a Castelldefels

Es proposa no només reforçar la senyalització horitzontal exclusiva al camí escolar, sinó també els passos de vianants de l'entorn immediat que en l'actualitat no incorporin aquest reforç cromàtic.

- Reforçar la senyalització vertical existent vinculada a l'existència de centres educatius, instal·lant nous elements verticals en els accessos més immediats.



Fig. 7. Exemple de senyalització vertical que es proposa instal·lar
Font: Diputació de Barcelona

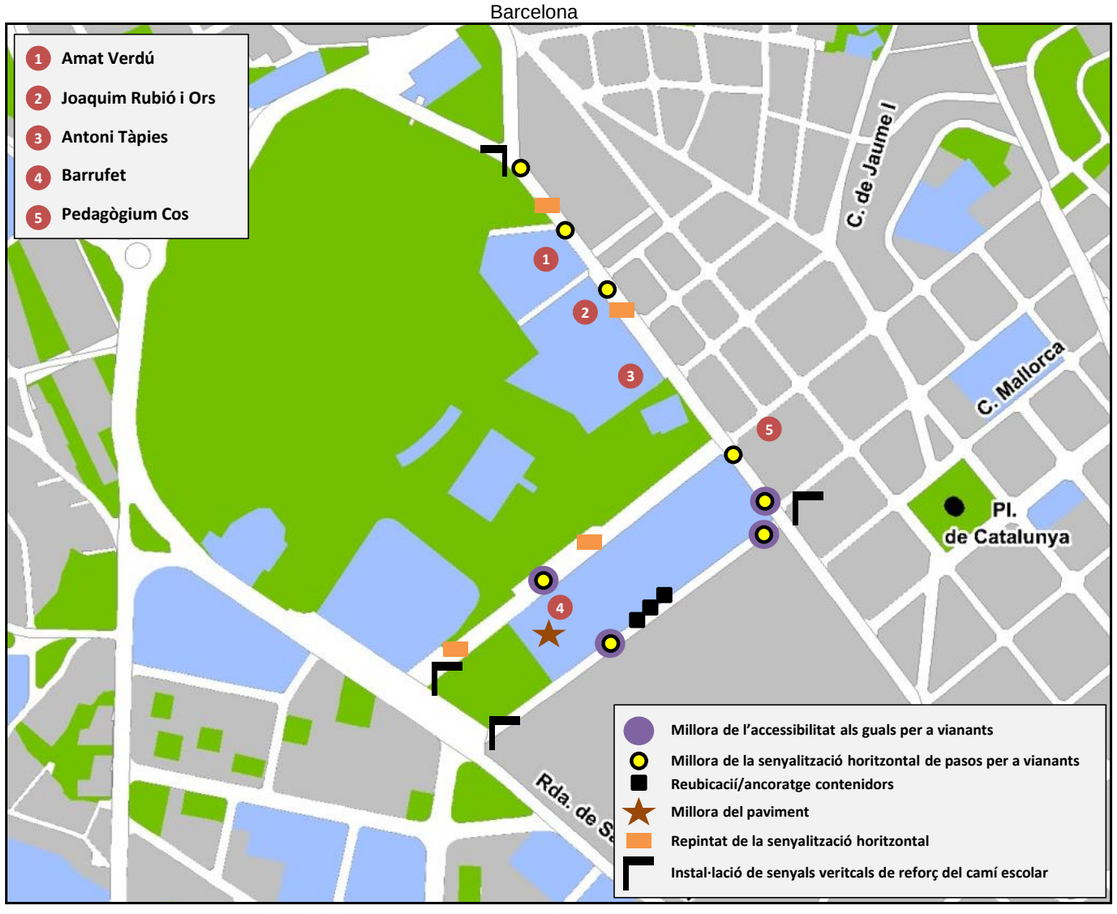


Fig. 8. Resum de les actuacions físiques que es proposen
Font: elaboració pròpia

Actuacions de gestió de la mobilitat

Si bé l'ús del vehicle privat per accedir a l'escola és reduït entre els alumnes, cal continuar fomentant l'ús dels modes no motoritzats i del transport col·lectiu, i/o bé difonent i facilitant sistemes destinats a compartir vehicles particulars.

Amb aquests objectius, des del punt de vista de la gestió de la mobilitat, es podria valorar la incorporació d'altres mesures de suport a les actuacions físiques, com ara les vinculades a afavorir el coneixement envers l'ús de la bicicleta, a difondre bones pràctiques en matèria de mobilitat, etc.

Actuacions culturals

El projecte s'hauria d'articular des de la convicció de que per a la resolució de les problemàtiques de mobilitat que afecten a l'entorn escolar hi ha una part tècnica, relacionada amb el viari i amb la gestió de la mobilitat, però també en base a que gran part de les solucions resideixen en les pautes culturals. En aquest aspecte tenen molta importància totes les qüestions vinculades amb la percepció de l'espai públic, la seguretat, la mobilitat o l'autonomia infantil.

Per aquest motiu, caldria valorar la inclusió d'altres mesures a nivell participatiu per tal d'implicar a la ciutadania i establir vies de comunicació per informar i difondre la cultura de mobilitat sostenible entre tota la comunitat escolar, o també a nivell educatiu, que podrien estar dirigides específicament als estudiants i que tindrien com a objectius fomentar canvis en les pautes de mobilitat.

ANNEX II

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

DOCUMENT IV: SÍNTESI DEL PLA



Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Febrer de 2015

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
ALG Transportation Infrastructure & Logistics
europraxis
CINESI Consultoria de Transport



Síntesi del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat 2014 – 2019

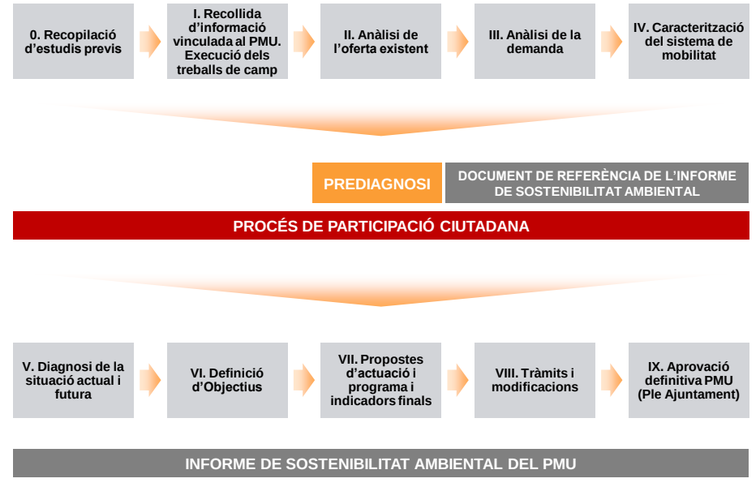
Febrer de 2015

ALG TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE & LOGISTICS
CINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT
Àrea Metropolitana de Barcelona
Diputació Barcelona
Àrea de Territori i Sostenibilitat

Índex

1. Etapes i estat de redacció del PMU 2
2. Resultats de la diagnosi tècnica del Pla de Mobilitat: 3
2.1. Caracterització de la Mobilitat. Resultats generals 3
2.2. Diagnosi de la Mobilitat a Peu 5
2.3. Diagnosi de la Mobilitat en Bicicleta 7
2.4. Diagnosi de la Mobilitat en Transport Públic 9
2.5. Diagnosi de la Mobilitat en Vehicle Privat 16
2.6. Diagnosi del sistema d'aparcaments 18
2.7. Diagnosi de la mobilitat urbana de les mercaderies 20
3. Objectius del PMU 21
4. Escenaris 22
5. Pla d'Acció 23
6. Pressupost i calendari d'actuacions 29

1. Etapes i estat de redacció del PMU



2.1. Caracterització de la mobilitat. Resultats Generals

L'anàlisi s'ha realitzat a partir de l'**Enquesta realitzada l'any 2011 als municipis de l'àmbit de l'Entitat Metropolitana del Transport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (excepte Barcelona)** (1.227 enquestes repartides en 5 zones en les que s'ha dividit el territori municipal).

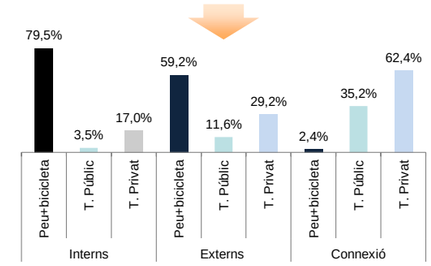
Si considerem **residents més no residents,** a **nivell intern** es produeixen durant un dia feiner tipus de l'ordre de **314.814 desplaçaments.**

Els desplaçaments interns a Sant Boi són majoritàriament en modes no motoritzats (79,5%) i en transport privat (17,0%).

Segons el motiu del desplaçament en els residents, la mobilitat personal (63,6%) predomina sobre l'ocupacional (36,4%).

Dades de mobilitat dels residents segons mode de desplaçament

MODE	Interns		Externs		Connexió	
Peu + bicicleta	169.495	79,5%	3.758	59,2%	1.747	2,4%
Transport públic	7.462	3,5%	738	11,6%	25.620	35,2%
Transport privat	36.244	17,0%	1.857	29,2%	45.417	62,4%
TOTAL	**213.201**	**100,0%**	**6.353**	**100,0%**	**72.784**	**100,0%**



Font: Enquesta 2011

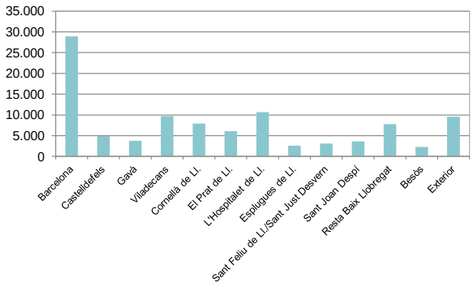
2.1. Caracterització de la mobilitat. Resultats Generals

A nivell extern, si considerem de forma conjunta la mobilitat dels residents i no residents de Sant Boi, es produeixen durant **un dia feiner tipus aproximadament 314.814 desplaçaments.**

Si bé els desplaçaments amb l'exterior es realitzen majoritàriament amb transport privat (62,4%), **cal destacar que el 35,2% es fan amb transport públic.**

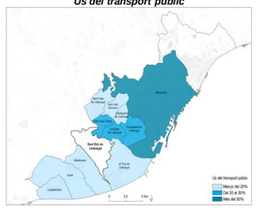
Les principals relacions (tant atretes com generades) es produeixen amb Barcelona, que representa un 38,7% de la mobilitat exterior total.

Principals relacions de mobilitat (total desplaçaments)

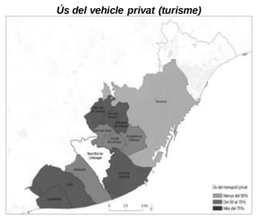


Mobilitat de connexió segons mode de desplaçament

Ús del transport públic



Ús del vehicle privat (turisme)



2.2. Mobilitat a peu. Xarxa Principal per a vianants

Definició de la Xarxa Principal per a Vianants

2 tipologies de carrer a la XPV:

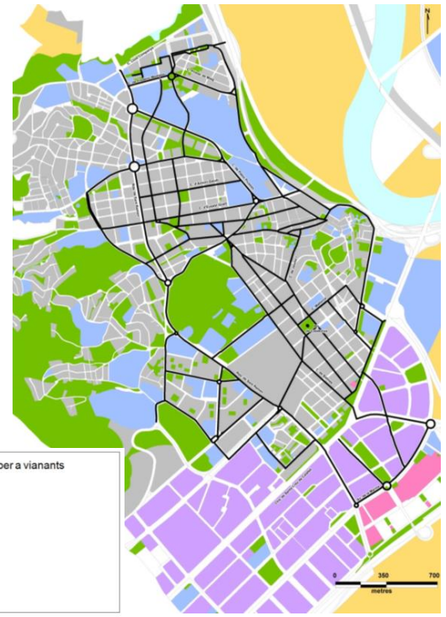
- *Trams de plataforma única*
- *Trams amb calçada central i voreres laterals*











2.2. Mobilitat a peu

La ciutat presenta una **Xarxa Principal per a Vianants** que consta de **35.990 metres lineals de carrer** (aproximadament el 25% del total de la xarxa viària del municipi).

Principals conclusions

- **Centre urbà força compacte**, fet que afavoreix els desplaçaments a peu a nivell intern.
- Predomini de **voreres àmplies** (amplades superiors a 1,80 m) amb més del 59% del total. No obstant, prop del **44% té una amplada útil de pas inferior a 1,80 m.**
- Voreres amb amplades de pas igual o inferiors a 0,90 m i/o inexistències representen menys del 2,5%.
- Els **pendents són baixos o inexistents en prop del 76% de la XPV** (<6%), fet que ajuda a configurar una xarxa còmoda per a la mobilitat a peu.
- En els darrers anys s'han portat a terme algunes actuacions que han permès introduir **millores a la XPV** (i a la resta de la ciutat). *Exemple: Instal·lació d'un ascensor al barri de Casablanca.*
- **Discontinuïtats a la XPV**:
  - Prop del 2% dels trams presenta pendents superiors al 8%, fent necessària l'execució d'actuacions de millora per augmentar els nivells d'accessibilitat (escales mecàniques, instal·lació de baranes, etc.).
  - Prop del 25% dels trams de carrer tenen voreres amb inexistències puntuals o contínues, o amplades inferiors a 1,50 metres.
  - Existència de guals per a vianants amb aspectes a millorar en quant a disseny i/o ubicació.
  - Si bé en els darrers anys s'han fet nombroses actuacions per millorar l'accessibilitat a les cruïlles, encara hi ha algunes inexistències de guals per a vianants, que generen discontinuïtats als itineraris a peu.
- **80% dels desplaçaments interns de residents i no residents es realitzen a peu,** valor força similar al d'altres ciutats amb característiques semblants a les de Sant Boi.
- Els principals eixos de demanda a peu corresponen a la XPV. ***Exemple: Cruïlla entre els carrers Riera Basté i Lluis Pasqual Roca*** *(suposen prop del 30% del total de desplaçaments comptabilitzats)***.**
- El major volum de desplaçaments a peu té lloc en la franja horària de tarda (de 17:00 a 19:00).

2.3. Mobilitat en bicicleta. Xarxa per a bicicletes

Xarxa per a bicicletes existent a Sant Boi de Llobregat (any 2013)



Dades de la xarxa per a bicicletes (any 2013)

Tipologia de l'oferta viària per a bicicletes	Valors (metres lineals)
Carril bici segregat (carril en calçada)	3.695
Vorera Bici (carril en vorera)	1.560
Camí ciclable (parc de la muntanyeta)	1.050
Vies ciclables	52.600
Anella verda	18.000

Alguns exemples de la xarxa existent





2.3. Mobilitat en bicicleta

Bona part del nucli urbà de Sant Boi de Llobregat presenta unes condicions orogràfiques adequades per a l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual.

Principals conclusions

- La xarxa d'itineraris urbans per a bicicletes es complementa amb:
  - Xarxa de carrers pacificats (vies ciclables): 10.803 m
  - Xarxa de camins i senders pedalables que conformen l'anella verda
- A nivell intern, **existència de discontinuïtats** als itineraris (inexistència de guals, no senyalització, desaparició dels carrils, etc.).
- L'amplada de les vies ciclistes no compleix en alguns casos amb les recomanacions del Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya (exemple: carril bici segregat a la Ronda de Sant Ramon).
- Alguns barris com Camps Blancs i Marianao i alguns carrer del Centre i de Casablanca presenten pendents elevats, dificultant l'ús de la bicicleta.
- Extensa xarxa d'aparcaments de bicicletes: els bicibox (170 places) i els aparcaments lliures d'accés (259 places). Aquesta està vinculada als equipaments, però no a la xarxa existent.
- A nivell exterior, la xarxa interurbana només s'articula a partir del sender pedalable existent al Parc Fluvial del Llobregat, que connecta amb els municipis més propers situats a la llera del riu.
- En un dia feiner mig realitzen menys de 1.800 desplaçaments en bicicleta (0,6% dels desplaçaments a nivell intern). Cal un augment considerable en aquesta modalitat, ja que es parteix de valors força baixos.
- És especialment destacable **l'ús de la bicicleta amb finalitats d'oci**, sobretot els caps de setmana a la xarxa de camins i senders ciclables que formen l'anella verda.
- El punt amb més demanda registrada, es troben situat entre els carrers Carles Martí Vila i Riera Basté.
- Cal **millorar el civisme pel que fa a l'ús de la bicicleta**, conscienciant als seus usuaris del perill que pot comportar un ús indegut.

2.4. Mobilitat en transport públic. Oferta ferroviària

Xarxa ferroviària de Sant Boi de Llobregat



Font: FGC

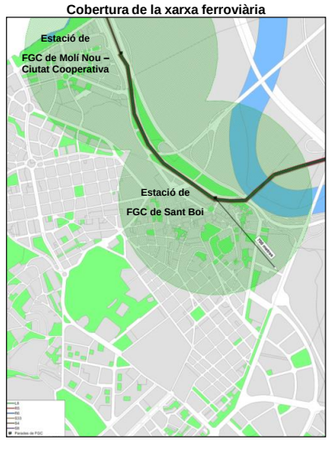
Estacions de Sant Boi

Nom Estació	Mode de transport	Línia
MOLÍ NOU – CIUTAT COOPERATIVA	FGC	L8, S4, S8, S33, R5, R6
SANT BOI	FGC	L8, S4, S8, S33, R5, R6, R50, R60

Característiques del servei de FGC a Sant Boi

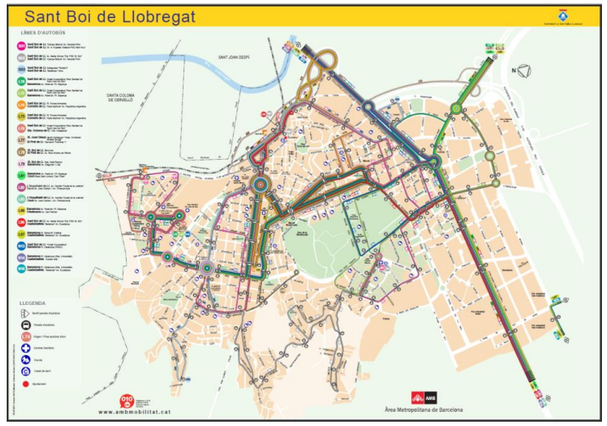
Estació (sentit)	Expediciens diàries	
	Feiners	Dissabtes i festius
Molí Nou – Ciuat Cooperativa (Barcelona)	239	166
Molí Nou – Ciuat Cooperativa (Martorell)	234	158
Sant Boi (Barcelona)	239	166
Sant Boi (Martorell)	234	158

Cobertura de la xarxa ferroviària



2.4. Mobilitat en transport públic. Xarxa d'autobusos

Serveis urbans i interurbans que operen a Sant Boi de Llobregat en horari diürn i nocturn



(*) No inclou els serveis de les línies L80 i L87, en tant que el seu itinerari no transcorre pel casc urbà del municipi.
(**) No s'inclou els serveis nocturns que donen les línies N41 i N51.
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona

Transport públic urbà de superfície

S'emmarca en l'àmbit integrat de la primera corona metropolitana (AMB). Totes les línies de l'àmbit formen part del Sistema Tarifari Integrat ATM

Servei urbà i diürn

- 3 línies que circulen totalment per Sant Boi de Llobregat

Servei urbà i nocturn

- 5 línies

Servei interurbà

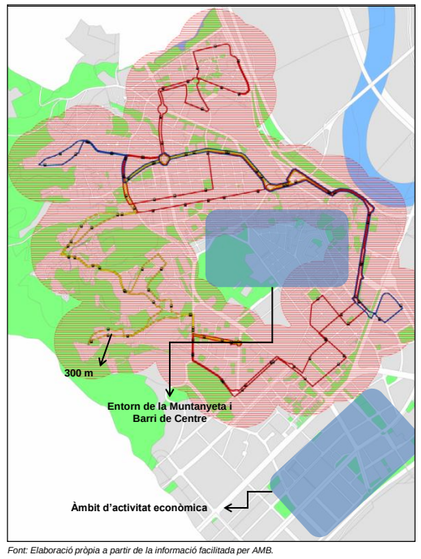
- 17 línies amb orígens i destinacions diversos

Taxi

- 3 parades al municipi

2.4. Mobilitat en transport públic

Cobertura territorial dels servei urbà d'autobusos de Sant Boi de Llobregat (radi de 300m)

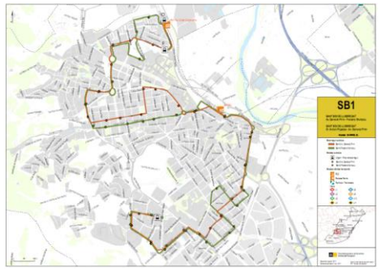


Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB.

Servei Urbà:

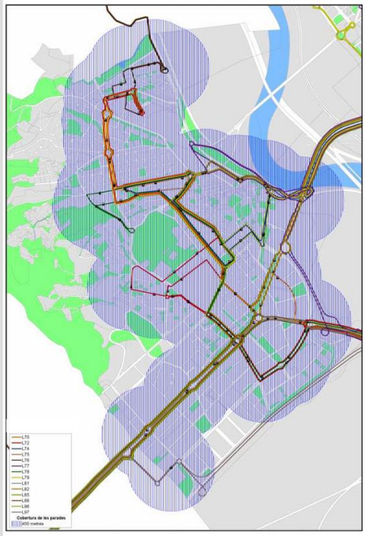
- Línies SB1, SB2 i SB3. Amb una freqüència de pas en dies feiners de:
  - SB1: 15 minuts
  - SB2: 60 minuts
  - SB3: 60 minuts
- Dóna cobertura territorial a pràcticament tot el nucli urbà, tot i que en l'actualitat no es dóna servei a l'àmbit d'activitat econòmica situat a l'entorn de la Carretera de Santa Creu de Calafell.

Detall de l'itinerari de la línia SB1



2.4. Mobilitat en transport públic

Cobertura territorial dels servei interurbà d'autobusos de Sant Boi de Llobregat (radi de 450m)



Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB.

Servei Interurbà:

- 17 línies que permeten la connexió en sentit Baix Llobregat Sud (àmbit de Castelldefels, Gavà i Viladecans) i en sentit Barcelonès.
- Els serveis interurbans ofereixen una gran cobertura a nivell intern de la ciutat, completant l'oferta dels serveis de transport públic urbans.
- Les línies L80, L87 i L97 passen pel municipi però no donen servei al nucli urbà.

2.4. Mobilitat en transport públic

Infraestructura viària de suport a l'autobús

194 parades d'autobusos:

- 68 amb marquesina
- 15 amb marquesina doble
- 111 amb pal de parada

Carrils bus:

La ciutat compta amb un únic carril d'ús exclusiu per al servei d'autobusos, ubicat al C. Josep Torras i Bages en sentit a l'estació de FGC.

Recreixement de voreres i plataformes d'embarcament

Milloren l'accés als autobusos de PMR i eviten incivisme.

- 73 parades amb recreixement de vorera
- 4 Parades amb plataforma d'embarcament (2,2% del total)

Panells d'informació al usuari (PIU)

Informació del temps de pas de cada línia.

- 5 parades amb panell solar informatiu
- 2 parades amb panell elèctric informatiu

Creuaments amb prioritzacio semafòrica

A Sant Boi no hi ha creuaments amb prioritzacio semafòrica per a l'autobús



Carril bus



Plataforma d'embarcament



Panell d'Informació a l'Usuari

2.4. Mobilitat en transport públic

L'11,6% dels desplaçaments dels residents de Sant Boi de Llobregat es fan **amb transport públic**.

Principals conclusions

- El **servei ferroviari** ofereix una bona permeabilitat territorial als districtes de Centre, Molí Nou – Ciutat Cooperativa i una petita part de Mariana i Vinyets – Moli Vell. A la resta del territori la distància envers la xarxa de FGC pot provocar un desincentiu per al seu ús.
- A nivell intern, els **serveis interurbans** ofereixen una gran cobertura territorial, completant l'oferta dels serveis de transport públic urbans.
- L'oferta de transport públic urbà s'articula preferentment a partir del servei de la SB1, amb una freqüència de pas de 15 minuts en dies feiners.
- En alguns casos, la connectivitat entre la xarxa d'autobusos urbans i la xarxa d'autobusos interurbans no presenta una coordinació horària que faciliti l'intercanvi entre ambdues xarxes.
- La freqüència mitja de pas per als serveis interurbans és millorable i se situa de l'ordre dels 30 minuts.
- La velocitat comercial mitjana és elevada en els serveis urbans (amb un mínim de 15,97 km/h a la SB1) i també en els interurbans.
- S'ha de millorar l'accessibilitat a les parades d'autobús fins aconseguir que el 100% de les parades del municipi siguin totalment accessibles, tant l'accés de l'usuari a la parada com l'accés de l'autobús a la parada. Darrerament, però, s'han dut a terme nombroses actuacions de millora.
- Diferències entre districtes pel que fa a l'accessibilitat al servei d'autobusos interurbans. En alguns casos, la llunyania a la que es troben les línies (distància envers les parades), la manca de serveis directes (sense la necessitat de fer transbordament), pot esdevenir un motiu de "no ús" per part dels residents.
- S'ha de millorar la informació a l'usuari d'algunes parades i assegurar el correcte funcionament dels Panells d'informació a l'usuari (PIUs).

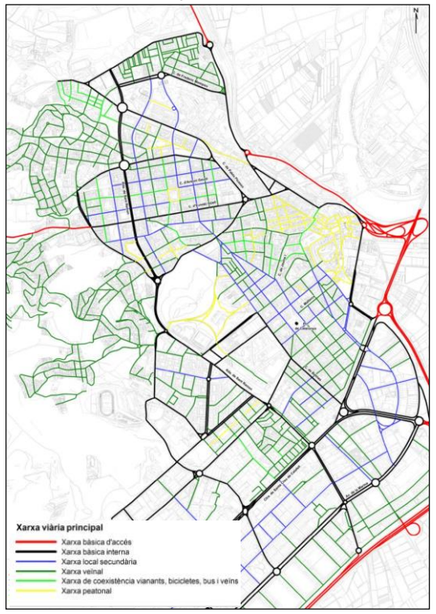
2.4. Mobilitat en transport públic

Principals conclusions

- A nivell de demanda, en relació amb l'exterior, prop del 35% dels desplaçaments es realitza amb transport públic.
- A nivell intern, només el 3,5% dels desplaçaments de residents i no residents es realitza amb la xarxa d'autobusos.
- La cobertura territorial de la **xarxa d'autobusos nocturns** (radi de 450 m sobre les estacions) garanteix l'accés a la xarxa a pràcticament tot el casc urbà, exceptuant alguns àmbits del barri de Marianao o la urbanització de Can Paulet, entre d'altres indrets.
- El servei de transport públic en caps de setmana és significativament inferior al dels dies feiners, especialment en diumenge.
- La totalitat de les línies que circula per Sant Boi funciona amb vehicles adaptats a PMR.
- L'ús de vehicles amb energies alternatives i menys contaminants és encara molt poc representatiu en la flota d'autobusos, per la qual cosa haurien anar incorporant-se nous vehicles per millorar aquesta situació.

2.5. Mobilitat en vehicle privat. Jerarquització viària actual

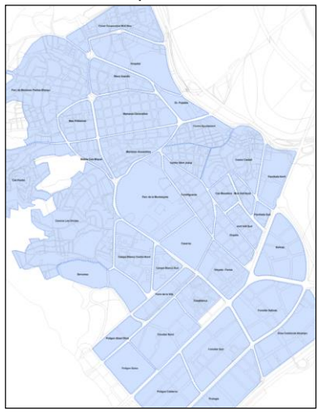
Jerarquització viària actual



Xarxa viària interna

Tipologia de via	Longitud (m)	%
Xarxa bàsica interna	37.552	26%
Xarxa local secundària	19.636	14%
Xarxa veïnal	69.785	49%
Xarxa de coexistència vianants, bicicletes, bus i veïns	5.943	4%
Xarxa per a vianants	10.803	8%

Àrees de qualitat ambiental



Font: Elaboració pròpia

2.5. Mobilitat en vehicle privat

El 17,0% dels desplaçaments interns i el 62,4% dels relacionats amb l'exterior es fan amb vehicle privat.

Principals conclusions

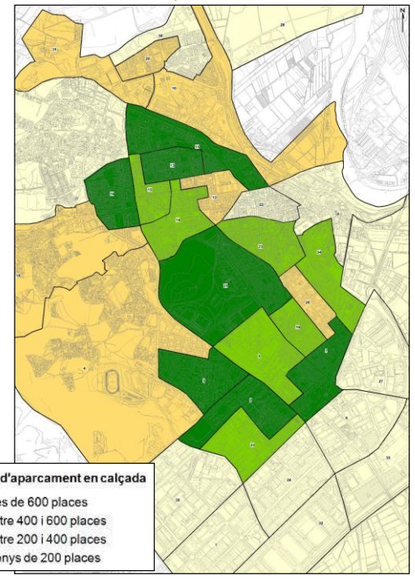
- Excepte les vies principals urbanes, la resta de carrers del municipi estan limitats a una velocitat màxima de 30 km/h. Municipi dividit en **38 àrees de qualitat ambiental.**
- Important i diversa **xarxa viària d'accés**: 6 vies interurbanes que connecten amb els municipis de l'entorn.
- Redimensionament actual del **nus del Llobregat**: Millorarà la permeabilitat actual i reduirà les cues que es produeixen en els moments de màxima demanda, tant d'entrada com de sortida de la ciutat.
- Cal ajustar la jerarquia del viari actual a la realitat funcional del municipi.
- El **disseny** dels vials i la senyalització d'alguns carrers, pot induir a la confusió per part dels conductors: Limitació de velocitat a 10km/hora en carrers amb voreres i regulació amb velocitat de 30km/hora en carrers amb secció única.
- **Senyalització orientativa** discontínua, en alguns casos des actualitzada i/o bé amb excés d'elements informatius.
- Absència **d'elements d'informació en temps real**, sigui bé mitjançant senyalització dinàmica o bé a través d'aplicatius informàtics vinculats a smart phones, etc.
- La sinistralitat a Sant Boi, de **3,0 accidents amb víctimes/1.000 habitants** és elevada, ja que la mitjana catalana se situa en els 2,2 accidents amb víctimes/1.000 habitants.
- Els punts que presenten un percentatge de **vehicles pesants** més elevat (al voltant del 9%) es troben a l'Avinguda Maria Girona i la Crta. De Santa Creu de Calafell.

2.6. Sistema d'estacionament

Imatges de les diferents tipologies d'estacionament disponibles



Oferta d'aparcament en calçada



2.6. Sistema d'estacionaments

Conclusions

- Els àmbits d'activitat econòmica situats a banda i banda de la Crta. De Santa Creu de Calafell faciliten l'aparcament al resident en horari nocturn gràcies al continu urbà que conformen amb el nucli residencial.
- Existeixen diverses bosses d'aparcament lliure distribuïdes pel nucli residencial que poden fomentar l'aparcament en destinació, afavorint els desplaçaments en vehicle privat.
- Connexions amb transport públic:
  - A **l'estació de FGC de Molí Nou**, la sobreocupació de l'aparcament per a vehicles disponible dificulta la possibilitat de realitzar intercanvis modals.
  - Algunes bosses d'aparcament actuen com a aparcaments dissuassoris, facilitant l'intercanvi modal entre el vehicle privat i el transport públic, com és el cas de les reserves més properes a **l'estació de FGC Sant Boi**.
- Aparcament regulat en superfície: Darrerament ha augmentat la seva oferta, fet que permet augmentar l'índex de rotació de l'aparcament.
- Aparcament fora de la via pública: Les dades d'oferta i demanda vinculades a l'aparcament fora de la via pública tenen un nivell de precisió que no permet prendre decisions basant-se en elles.
- Existència d'alguns carrers amb secció de plataforma única que incorporen aparcament. Aquests carrers, per la seva tipologia, no haurien de tenir aparcament disponible.
- Cal millorar la senyalització orientativa vinculada a les reserves d'estacionament. A mode d'exemple, es preferible que la senyalització orientativa indiqui l'itinerari.
- Les dades d'oferta i demanda vinculades a l'aparcament fora de la via pública tenen un nivell de precisió que no permet prendre decisions basant-se en elles.

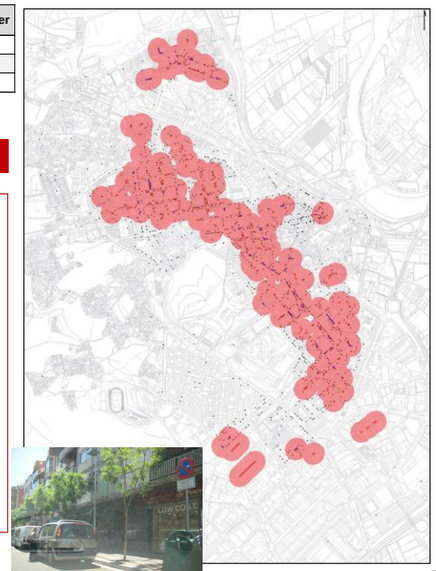
2.7. Anàlisi de la mobilitat urbana de mercaderies

Oferta disponible de càrrega i descàrrega

Tipologia de reserva de càrrega i descàrrega	Metres lineals de carrer
Reserves públiques	909
Reserves privades	496
TOTAL	1.805

Font: elaboració pròpia a partir dels treballs de camp

Cobertura de les reserves de càrrega i descàrrega



Conclusions

Ocupació de les zones de càrrega i descàrrega
- Algunes reserves de C/D presenten una sobreocupació, amb fins i tot vehicles estacionats en doble filera en moments puntuals.
- Algunes reserves de C/D són envaïdes per vehicles no autoritzats.

Distribució focalitzada de mercaderies
- S'observa una correcta distribució de les reserves de càrrega i descàrrega al municipi, existint places amb caràcter públic i places amb caràcter privat.

Regulació horària
- Cal avaluar la possibilitat d'establir nous sistemes de regulació horària dels processos de càrrega i descàrrega per evitar aquestes activitats en els moments de màxima demanda.

3. Objectius del PMU

El PMU defineix 11 grans objectius

Mode	Objectius
Mobilitat a Peu	Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants
Mobilitat amb transport col·lectiu	Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat
Mobilitat amb bicicleta	Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infrastructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització.
Mobilitat en transport privat	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
Intermodalitat	Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar
Seguretat Viària	Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
Aspectes medi ambientals i de salut	Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes a la salut pública
Planificació Urbanística	Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en el PMU
Estacionament	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat, les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles
Distribució de mercaderies	Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i el medi ambient, garantint de ple el desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.
Conscienciació ciutadana	Cal estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en el present PMU.

4. Escenaris

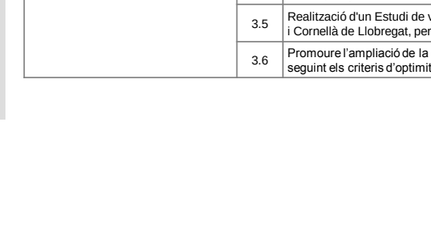
Per a l'any **2019**, **escenari de referència del PMU**, s'han definit **dos escenaris de futur** que varien segons el repartiment modal previst.

- **Escenari Tendencial**: Es caracteritza pel manteniment de la tendència actual de comportament modal de la mobilitat, tant pel que fa a la mobilitat interna com amb la de connexió (atrets i generats).
- **Escenari Objectiu**: Representa l'escenari futur "d'intencions" al que es vol arribar, i que ha d'anar alineat amb els objectius de les figures de planejament superior responsabilitat d'altres institucions (com són el Pla Director de Mobilitat de la RMB 2013 – 2018, o el Pla Director d'Infraestructures 2011-2020).

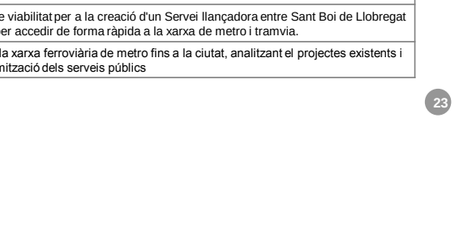
Mobilitat	ESCENARI OBJECTIU 2019							
	Mitjans de transport						Total (*)	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	32.799	14,50%	184.355	81,50%	9.048	4,00%	**226.202**	**75%**
De connexió	47.415	61,40%	1.853	2,40%	27.954	36,20%	**77.222**	**25%**
Total	**80.214**	**26,44%**	**186.208**	**61,37%**	**37.003**	**12,19%**	**303.424**	**100%**

Anàlisi comparativa entre escenaris

Escenaris de mobilitat interna



Escenaris de mobilitat de connexió



5. Pla d'acció. 25 propostes d'actuació

El Pla de mobilitat urbana és l'eina que permet **determinar com volem que siguin les xarxes que configuren la mobilitat de la ciutat**. La seva finalitat última és doncs, definir les propostes per aconseguir un futur model de mobilitat més segura. La part executiva del Pla de mobilitat urbana de Sant Boi de Llobregat ve definida per **25 propostes d'actuació** .

Mode		Propostes d'actuació
Mobilitat a peu	1.1	**Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants**
	1.2	Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat
	1.3	Definició d'un camí escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos
	1.4	Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent
	1.5	Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu
Bicicleta	2.1	**Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent.**
	2.2	Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta
	2.3	Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta
Transport públic	3.1	Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades
	3.2	Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu
	3.3	Proposta per a la creació de nous carrils bus (carril bus Pau Claris - Joan Miró)
	3.4	Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-diesel, gas, vehicles híbrids, etc.).
	3.5	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un Servei llançadora entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per accedir de forma ràpida a la xarxa de metro i tramvia.
	3.6	Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics

5. Pla d'acció. 25 propostes d'actuació

Mode		Propostes d'actuació
Vehicle privat	4.1	**Nova proposta de jerarquització del viari**
	4.2	Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat
	4.3	Propostes vinculades a la microsimulació vehicular de la Plaça Europa.
	4.4	Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat
	4.5	Contractació d'un servei per a smart phones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat
	4.6	Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 Km/hora
Aparcament	5.1	Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública
	5.2	Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou
Seguiment del PMU	6.1	Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat
Medi Ambient	7.1	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.
	7.2	Actualització del mapa acústic de la ciutat.

5.1. Pla d'acció. Actuacions a la Xarxa Principal per a Vianants

Propostes d'intervenció:

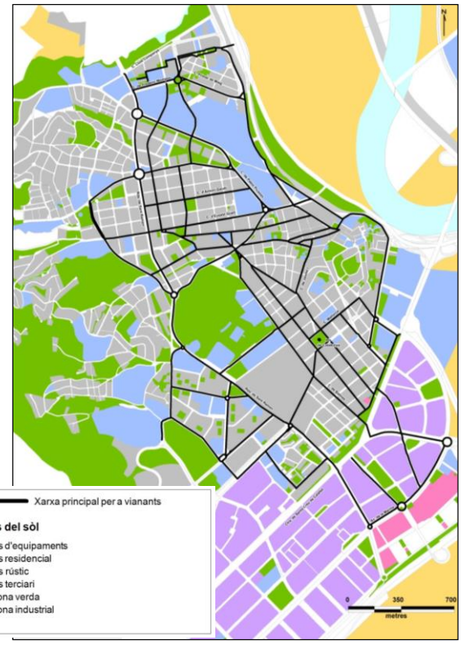
- Transformació de seccions de carrer en plataforma única.
- Construcció de trams de vorera.
- Ampliació de les voreres
- Actuacions de millora als guals per a vianants.



Transformació en plataforma única (C. de la Rutlla)



Millora de les voreres (C. de Bonaventura Calopa)



5.1. Pla d'acció. Nous itineraris per a bicicletes, solució de discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent

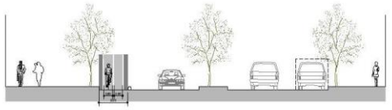
Nova xarxa de 12.700 m (7.500 proposats).

Objectius:

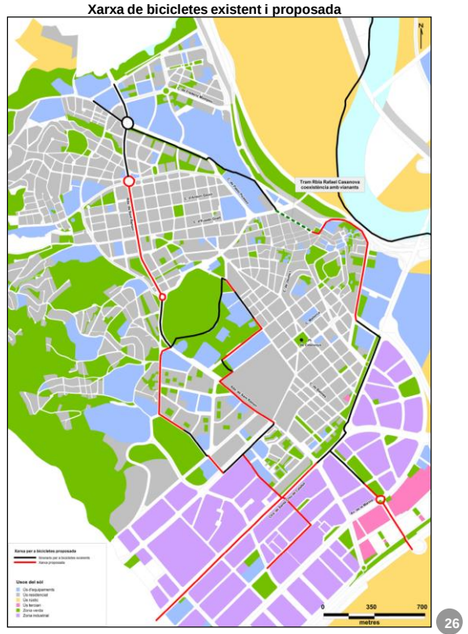
- Garantir les connexions i la continuïtat dels itineraris per a bicicletes ja existents a través del **disseny d'una anella ciclista.**
- Garantir la connexió amb bicicleta entre tots els barris de la ciutat, si bé els pendents poden esdevenir una barrera que en dificulti aquesta connexió.
- Garantir la connexió amb l'anella verda per la part del riu Llobregat.
- Garantir la connexió entre FGC i la zona industrial.
- Garantir la connexió amb la zona industrial i amb el Parc ciclista existent.
- Promoure la connexió amb Viladecans a través de la creació d'un carril bici a la Carretera de Santa Creu de Calafell (intervenció a realitzar a futur quan es reurbanitzi completament la carretera C-245) d'acord amb el projecte existent.

Secció tipus proposada a la Ronda de Sant Ramon





Xarxa de bicicletes existent i proposada



5.1. Pla d'acció. Millora de l'accessibilitat a parades de TPC

Propostes d'intervenció:

- Millora de parades amb problemes d'accessibilitat que afecten a l'entorn de la parada.
- Millora de parades amb problemes d'accessibilitat que afecten al propi element.
- Millora de parades amb problemes d'accessibilitat que afecten a l'embarcament

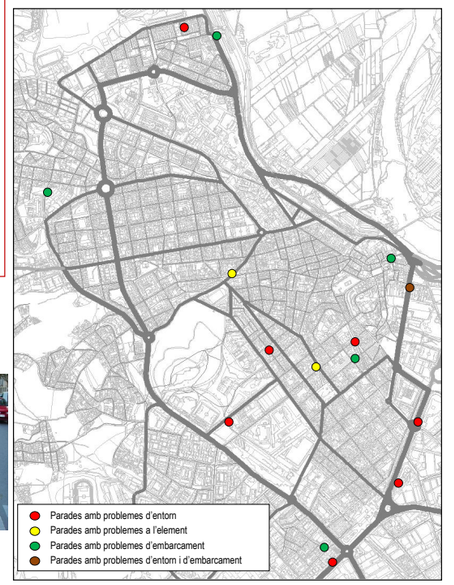
Proposta d'actuació en **22 parades urbanes**

Exemple parada amb proposta d'urbanització de l'entorn





Millora de l'accessibilitat a parades de TPC



5.1. Pla d'acció. Nova jerarquització del viari

Objectius de la nova jerarquització viària:

- Descongestió del trànsit de l'àmbit central de la ciutat mitjançant la creació d'un vial de circumval·lació integrat en la trama urbana.
- Millora de la connectivitat entre la xarxa principal i els accessos que eviti les retencions tant d'entrada com de sortida en hores punta.

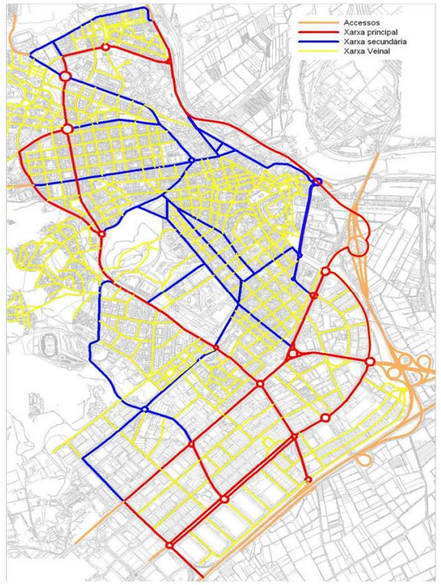
4 nivells jeràrquics:

- Vies interurbanes i els seus accessos
- Xarxa principal o vertebradora
- Xarxa secundària o articular
- Xarxa veïnal

Contrast entre jerarquia actual i proposada

JERARQUITZACIÓ ACTUAL		JERARQUITZACIÓ PMU 2014 - 2019		Contrast
Tipologia de via	%	Tipologia de via	%	
Xarxa bàsica interna	26,1%	Xarxa Principal	13,7%	-47,7%
Xarxa local secundària	13,7%	Xarxa Secundària	12,3%	-9,8%
Xarxa veïnal	48,6%	Xarxa Veïnal	74,0%	22,9%
Xarxa de coexistència vianants, bicicletes, bus i veïns	4,1%			
Xarxa per a vianants	7,5%			
TOTAL	100,0%	TOTAL	100,0%	

Nova jerarquització del viari



28

6. Pressupost i calendari d'actuacions

MODE		Propostes d'actuació PMU Sant Boi de Llobregat 2014 - 2019	Fase d'execució		
			2014 - 2016	2017 - 2019	> 2019
Mobilitat a Peu	1.1	Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants	720.000,00 €	300.000,00 €	0,00 €
	1.2	Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat	0,00 €	80.000,00 €	0,00 €
	1.3	Definició d'un camí escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos	30.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	1.4	Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent	50.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	1.5	Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu	9.000,00 €	9.000,00 €	0,00 €
Bicicleta	2.1	Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent.	125.000,00 €	125.000,00 €	Projecte Ctra. Sta. Creu Calafell
	2.2	Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta	9.000,00 €	9.000,00 €	0,00 €
	2.3	Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta	9.000,00 €	9.000,00 €	0,00 €
Transport públic	3.1	Millora de l'accessibilitat i/o col·locació de les parades	140.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	3.2	Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col·lectiu	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	3.3	Proposta per a la creació de nous carrils bus (carril bus Pau Claris - Joan Miró)	12.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	3.4	Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-diesel, gas, vehicles híbrids, etc.).	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3.5	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un Servei llançadora entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per accedir de forma ràpida a la xarxa de metro i tramvia.	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	3.6	Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics	Inversió de 2,065,6 M € recollida al PDI 2011-2020		
Vehicle Privat	4.1	Nova proposta de jerarquització del viari	50.000,00 €	50.000,00 €	0,00 €
	4.2	Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat	18.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	4.3	Propostes vinculades a la microsimulació vehicular de la Plaça Europa.	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4.4	Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat	0,00 €	18.000,00 €	0,00 €
	4.5	Contractació d'un servei per a smart phones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat	0,00 €	18.000,00 €	0,00 €
	4.6	Revisió de la senyalització vertical S-28 i de velocitat amb limitació de 30 Km/hora	18.000,00 €	0,00 €	0,00 €
Aparcament	5.1	Estudi per a quantificar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública	30.000,00 €	0,00 €	0,00 €
	5.2	Millora de la regulació a l'aparcament de Molí Nou	Inversió de 0,7 M € recollida al PDI 2001-2010		
Seguiment del PMU	6.1	Elaboració d'una Memòria periòdica de dades de mobilitat de la ciutat i d'un visor de mobilitat	12.000,00 €	36.000,00 €	0,00 €
Medi Ambient	7.1	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.	18.000,00 €	18.000,00 €	0,00 €
	7.2	Actualització del mapa acústic de la ciutat.	0,00 €	24.000,00 €	0,00 €
		TOTAL	1.280.000,00 €	696.000,00 €	0,00 €

29

Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat

DOCUMENT V: INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL



Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Febrer de 2015

Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
ALG Transportation Infrastructure & Logistics
CINESI Consultoria de Transport
europraxis

1 INTRODUCCIÓ

El **Conveni Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic** fet a Nova York el nou de maig de mil nou-cents noranta-dos, va ser un punt d'inflexió per a què una bona part de la comunitat política recolzada amb fonaments científics, es plantegés la urgència d'actuació en relació a la mitigació del canvi climàtic.

La definició del canvi climàtic atribuïa el canvi de clima a l'activitat humana, de forma directa o indirecta, alterant la composició de l'atmosfera mundial que s'afegeix a la variabilitat natural observada i en períodes comparables.

Els principis d'actuació eren molt concrets i, són avui en dia, encara vigents:

1. Protegir el sistema climàtic en benefici de les generacions presents i futures, sobre la base de l'equitat i d'acord amb llurs responsabilitats comunes però diferenciades i amb llurs respectives capacitats.

2. Considerar les necessitats específiques i les circumstàncies especials – dels països en desenvolupament –.

3. Prendre mesures per preveure, prevenir o reduir al mínim les causes del canvi climàtic i mitigar-ne els efecte negatius.

4. Promoure el dret al desenvolupament sostenible, tenint en compte que el creixement econòmic és essencial per a l'adopció de mesures encaminades a fer front al canvi climàtic.

5. Cooperar en la promoció d'un sistema econòmic internacional obert i propici que conduís al creixement econòmic i al desenvolupament sostenible de les Parts, especialment dels països en desenvolupament.

L'aposta de lluita contra el canvi climàtic es va fer molt evident quan els països desenvolupats van ratificar el Protocol de Kyoto. Durant aquests darrers anys, els nous països emergents han tingut avantatges competitius en relació a la permissivitat en l'emissió contaminants, entre ells els gasos d'efecte hivernacle (GEH).

No obstant, en la darrera Conferència de les Parts realitzada a Varsòvia (COP19) la direcció dels reptes ambientals vinculats al canvi climàtic s'han redirigit per tal d'assentar les bases per a la COP 21 que tindrà lloc a París i que ha d'establir les noves línies estratègiques.

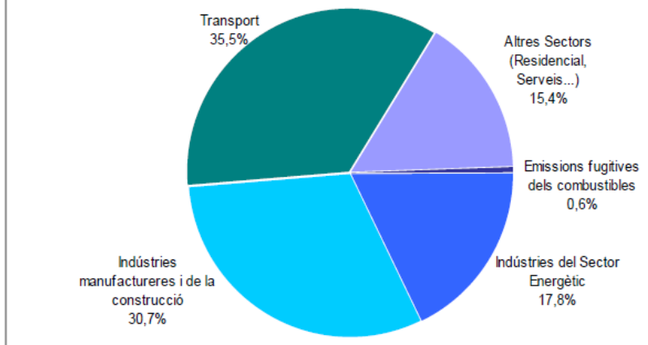
Ja a Durban es va establir un marc de complexitat amb una nova visió en relació a la gestió del canvi climàtic. és a dir, gestionar el canvi climàtic era gestionar el món des del punt de vista tecnològic, tenint en compte la riquesa i fent viables les economies emergents i la renovació de les "velles" economies. Actualment, entren en joc nous conceptes, com el loss & damage vinculats a la mitigació i a l'adaptació dels efectes del canvi climàtic sobre el món, les persones i el medi.

En aquest context global, el Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya (PMMCC) 2008-2012 limita el creixement de les emissions dels sectors difusos fins a un 37% més respecte l'any de base. Aquest objectiu suposa que l'emissió total dels sectors difusos no hauria de ser superior a 36,55 milions de tones de CO2 equivalent de mitjana anual. (Font: Inventari d'emissions de GEH a Catalunya any 2008).

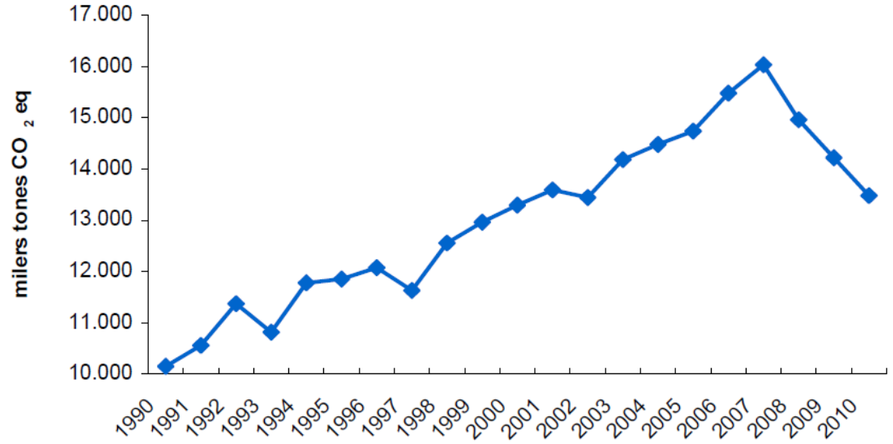
Segons el tercer informe de progrés (abril 2013) de les *emissions de GEH a Catalunya, les emissions del sector transport són les que més van contribuir al total d'emissions de la categoria «Processament de l'energia», amb un 35,5%, representant més d'un quart del total d'emissions a Catalunya (27%).*

L'any 2010, el transport acumulava poc menys de 14 milions de tones de CO_2 eq, fet que el converteix en responsable del 28% del total d'emissions.

Il·lustració 3. Distribució de les emissions de GEH provinents d'activitats de combustió a Catalunya pel sector del processament de l'energia. Any 2010.



Il·lustració 29. Tendència de les emissions de GEH en el sector del transport[18] a Catalunya.



Tercer informe de progrés a Catalunya sobre els objectius de Kyoto. Abril del 2013

Actualment, a Catalunya el marc de treball està definit i estructurat a través de l'Oficina del Canvi Climàtic (OCC) que participa, en nom del Govern de Catalunya, en tots els processos vinculats a la mitigació dels efectes del canvi climàtic. La importància de l'esforç de l'OCC, es tradueix en diverses eines de gestió per a la minimització de gasos d'efecte hivernacle, a través d'acords voluntaris, eines de càlcul, publicacions i informes.

El compromís de treball cap a una visió integradora de tots els àmbits científics, socials i econòmics s'han reflectit d'una forma explícita en el segon informe sobre el canvi climàtic a Catalunya. Concretament, les competències del Govern Català en matèria de transport facilitarà la consecució dels objectius proposats.



Algunes eines implantades, com el Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 consoliden una part molt significativa de la planificació en matèria de política climàtica tot i que no s'inclouen aspectes vinculats als efectes embornal (boscos, agricultura…) ni als conceptes d'adaptació que seran objecte de tractament en el Pla de Mitigació i l'Estratègia d'Adaptació.

Les motivació d'aquest Pla en tant que són un marc de referencia estratègic cal tenir-los en compte des del punt de vista ambiental i d'avaluació del PMU de Sant Boi del Llobregat.

1. L'actual escenari energètic internacional, amb una previsió de preus elevats del petroli a mig i llarg termini i amb un important risc geoestratègic en l'abastament, exigeix una adequació de les estratègies de les polítiques d'oferta i de demanda energètica de Catalunya.

2. Les exigències de la societat catalana són cada vegada majors tant pel que fa a la qualitat dels subministraments energètics com pel que fa a la disminució de l'impacte ambiental de la producció i l'ús de l'energia, i, en particular, de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. La nova planificació energètica ha de respondre a aquests criteris, i combinar-los amb criteris econòmics.

3. La voluntat del Govern català de contribuir en la part proporcional que li correspongui a l'assoliment dels objectius europeus i espanyols de reducció d'emissions de GEH, molt especialment en els sectors difusos (transport, residus, la indústria no coberta per la Directiva de comerç de drets d'emissió, ...) que és on Catalunya disposa de capacitat i d'espai competencial per actuar.

4. L'energia és cada cop més un factor fonamental per a la competitivitat econòmica, tant pel seu efecte sobre els preus com pel seu potencial industrial com a sector d'activitat econòmica. Aquesta planificació energètica ha d'incloure la necessària vertebració d'un potent sector econòmic en l'àmbit de l'energia a Catalunya.

Aquest nou Pla de l'Energia i Canvi Climàtic abasta fins a l'any 2020, d'acord amb les polítiques energètiques de la Unió Europea vinculades a l'objectiu "20-20-20" tot i que es comença a pensar en un canvi de direcció cap a l'objectiu "30-40" a la COP de París.

2 OBJECTIU DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

En aquest context, canviant i adaptatiu de forma diària s'emmarca l'Informe de sostenibilitat ambiental (en endavant ISA) que forma part del procés d'avaluació ambiental de plans i programes al qual està subjecte el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Sant Boi del Llobregat en compliment de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient. El promotor és qui té l'obligació de redactar aquest document, concretament pel Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi del Llobregat és l'Ajuntament.

L'objectiu de l'avaluació ambiental és garantir que les repercussions sobre el medi ambient dels plans i programes siguin considerades i integrades adequadament des de l'inici, durant tot el procés d'avaluació, tramitació, execució i desenvolupament. Es per això que aquest document incideix en els aspectes ambientals que d'una manera més o menys explícita es remarquen en el Pla però és el propi PMU en tot el seu plantejament i contingut que incideix amb les propostes estratègiques a fomentar una mobilitat sostenible y respectuosa amb el medi ambient.

Concretament, l'Informe de Sostenibilitat Ambiental identifica, descriu i avalua els probables efectes sobre el medi i la salut humana que es puguin derivar de l'aplicació del Pla, amb l'objectiu de posar de manifest com s'han integrat aquests aspectes en la redacció i elaboració del Pla.

El present ISA respon al Document de Referència (DR) emès pel Departament de Territori i Sostenibilitat amb data 30 de novembre de 2012. L'ISA té en compte les recomanacions exposades en el DR així com les respostes a les consultes efectuades tant a les administracions com a les ONG, associacions i ciutadania. No obstant això, es considera que la llarga durada d'elaboració del PMU fa perdre la visió inicial estratègica que, des del punt de vista ambiental, té com a objectiu el present informe.

En aquest sentit, es considera que, des del punt de vista ambiental, la integració de la dimensió ambiental a les propostes plantejades en el Pla d'Actuació, prioritzades i estructurades per aconseguir una mobilitat més sostenible, passa per actualitzar de forma permanent i periòdica els Plans d'actuació i les eines de gestió, fent més eficient la gestió municipal del dia a dia i essent realistes amb les dades, tant en el fons com en la forma.

3 LEGISLACIÓ AMBIENTAL APLICABLE

La transversalitat dels Plans de Mobilitat Urbana en molts dels aspectes ambientals (qualitat de l'aire, soroll, energia) fa que, a més de tenir en compte la legislació de rang superior vinculada al transport, sigui important tenir en compte la normativa ambiental i, alhora, donar-hi compliment.



Principalment, en relació als Plans de Mobilitat Urbana es tindrà en compte la següent legislació:

- Llei 6/2009, de 28 d'abril d'avaluació ambiental de plans i programes.
- Reial decret 1073/2003, de 18 d'octubre, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient en relació amb el diòxid de sofre (SO2), diòxid de nitrogen (NO2), òxids de nitrogen (NOx), partícules (PM10), plom (Pb), benzè (C6H6) i monòxid de carboni (CO).
- Reial decret 1796/2002, de 25 de desembre, relatiu a l'ozó (O3) a l'aire ambient.
- Real Decret 833/1975, de 6 de febrer, pel qual es desenvolupa la Llei 38/1972, de 22 de setembre, de protecció de l'ambient atmosfèric (BOE núm. 96, de 22 d'abril de 1975).
- Reial Decret 812/2007, de 22 de juny, sobre l'avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient en relació amb l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics.
- Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa.
- Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica.
- Reial Decret 1367/2007, pel què es desenvolupa la Llei 37/2003, del soroll.
- Acord de Govern 30/09/2008 del Pla català de mitigació del canvi climàtic 2008-2012 per al compliment del Protocol de Kyoto.Acord de Govern del 9 d'octubre de 2012 pel qual s'aprova el Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015.
- Decret 152/2007, de 10 de juliol, que aprova al Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.
- Decret 203/2009, de 22 de desembre, pel qual es prorroga el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol.
- Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenat per a la protecció del medi nocturn.
- Reial Decret 1890/2008, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el reglament d'eficiència energètica de les instal•lacions d'enllumenat exterior i les seves instruccions tècniques complementaries EA-01 a EA-07.

4 PRINCIPALS PLANS I PROGRAMES

Punt de Partida

El **Conveni Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic**, com ja s'ha comentat, va ser un punt d'inflexió per a què una bona part de la comunitat política recolzada amb fonaments científics, es plantegés la urgència d'actuació en relació a la mitigació del canvi climàtic.

Posteriorment, com a data d'inflexió es va realitzar el Protocol de Kyoto, molt més conflictiu des del punt de vista polític, atès el compromís dels Estats. La signatura del Protocol de Kyoto es va realitzar el 29 d'abril de 1998 i la ratificació per tots els estats membres de la Unió Europea va tenir lloc el 31 de maig de 2002 amb el compromís de rebaixar un 8% el nivell de gasos amb efecte d'hivernacle entre els anys 2008-2012, segons els gasos emesos l'any base (1990). Actualment, encara hi ha reticències d'algunes de les Parts en la ratificació del Protocol i el programa de continuïtat.

A nivell nacional, la ratificació per Espanya del **Protocol de Kyoto** va anar més enllà del compromís europeu, assumint un compromís de limitar les emissions a un creixement del 15% respecte de l'any 1990 per al període 2008-2012. En aquest sentit es va posar en marxa l'Estratègica Espanyola de canvi climàtic i energia neta 2007-2012-2020 i es van promoure línies d'ajut per a la millora dels sistemes en diversos sectors i àmbits d'activitats, entre ells, molt especialment, el transport.

Pel que fa a l'àmbit català i de forma complementària a l'Estratègia Espanyola, es va desenvolupar el **Pla de l'Energia 2006-2015** sobre el qual es va realitzar una revisió l'any 2009 per adaptar-lo a la nova realitat i context internacional. Les dades sobre l'estalvi d'energia final en el sector del transport, previst en l'horitzó de l'any 2015 en la versió original del Pla de l'Energia i en la seva revisió (2009) són les següents:

SECTOR		En termes percentual (%)			En termes reals (kteps)		
		Combustibles	Energia Elèctrica	Total	Combustibles	Energia Elèctrica	Total
Transport	Original	12,2%	-28,8%	11,6%	868,3	-30,2	838,1
	Revisió	15,2%	-51,4%	14,5%	1.020,0	-36,3	983,7

Estalvis d'energia final previstos en l'horitzó de l'any 2015. Sector transports
Font: elaboració pròpia

De forma complementaria es va elaborar el P**la marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012**. Pel que fa a aquest document el Subprograma a 1.6. Reducció d'emissions al transport i la mobilitat, es proposen dos vessants sinèrgics per a la reducció d'emissions:

1. Diversificació energètica del sector i millora de l'eficiència energètica del parc de vehicles
   a. Adaptació de les ITV a la millora de l'ús i manteniment energètic de l'automòbil
   b. Conducció eficient (manual, cursos, campanyes, …)
   c. Subvencions a vehicles eficients
   d. Creació d'un marc legal favorable a la incorporació d'energies no convencionals en el sector del transport.
   e. Ampliació i millora del model global de mobilitat, que permeti valorar energèticament les realitzacions en el terreny de la mobilitat i els escenaris futurs

2. Mobilitat sostenible i el transport públic
   a. Foment de carrils per a vehicles d'alta ocupació (VAO)
   b. Foment del transport de mercaderies per ferrocarril
   c. Foment de la millora de la xarxa ferroviària
   d. Millores a la xarxa de rodalies
   e. Suport tècnic a les ATM
   f. Millora de l'eficiència i competitivitat del transport col•lectiu
   g. Millora en el sistema de gestió de limitacions de velocitats
   h. Gestió d'infraestructures de transport:
   i. Foment de l'ús de la bicicleta

Alhora el Pla marc de mitigació de canvi climàtic a Catalunya proposava mesures específiques de la Regió Metropolitana de la qual Sant Boi del Llobregat en forma part.

1. Impuls del transport col•lectiu no ferroviari. Bus i bus exprés
2. Infraestructures ferroviàries
3. Gestió de la mobilitat Increment dels viatges en modes no motoritzats transferits del turisme i del transport públic.

L'objectiu previst de reducció d'emissions amb l'aplicació de les mesures del Subprograma 1.6 és de 9,3 Mt CO_2 eq per al període 2008-2012 (1,86 Mt CO_2 eq/any):

- Per a les accions adreçades a la diversificació energètica del sector i la millora de l'eficiència energètica del parc de vehicles: 5 Mt CO_2 eq per al període 2008-2012 (1,00 Mt CO_2 eq/any).
- Per a les accions adreçades a la mobilitat i al transport: 4,3 Mt CO_2eq per al període 2008-2012 (0,86 Mt CO_2 eq/any).

Relació amb la legislació i els Plans i Programes d'àmbit català

La legislació en mobilitat a Catalunya:

- La llei 9/2003, de la Mobilitat, i el Decret 344/2006 relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat defineixen el marc per a la redacció dels Plans Directors de Mobilitat i dels Plans de Mobilitat Urbana.
- La Llei de Mobilitat té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els objectius esmentats i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.
- Les Directrius Nacionals de Mobilitat: constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 9/2003.

Igualment, el PMU de Sant Boi del Llobregat enllaça amb un seguit d'instruments de planejament que la Llei de Mobilitat considera "plans sectorials":

- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC): defineix de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya en l'horitzó temporal de l'any 2026 i té el propòsit d'ampliar-lo amb la resta d'infraestructures, portuàries i aeroportuàries a curt termini, per tal de constituir un pla complert d'infraestructures de Catalunya.
- Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (2008-2012), PTVC. Defineix les directrius i les accions que articulen la política de transport públic col•lectiu fins a l'any 2012, abastant el conjunt de serveis públics de transport col•lectiu interurbà de Catalunya, particularment els serveis ferroviaris de rodalies i regionals, els serveis de transport de viatgers per carretera i els serveis a la demanda. El pla incorpora línies d'actuació específiques per tal de millorar la gestió i coordinació dels diferents modes de transport públic del país.
- El Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010 recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic per al període 2001-2010. Les seves principals actuacions es concreten en un programa d'ampliació de la xarxa, un programa d'intercanviadors, un de modernització i millora i diferents actuacions a la xarxa ferroviària estatal. Actualment es troba en redacció l'Avanç del PDI 2009-2017, el qual s'emmarca en el context legal definit per la llei 9/2003, de la Mobilitat, i el
- Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya (2008-2012): té com a principal objectiu fomentar l'ús de la bicicleta mitjançant la integració planificada i coherent d'aquest mitjà en el seu sistema de mobilitat.

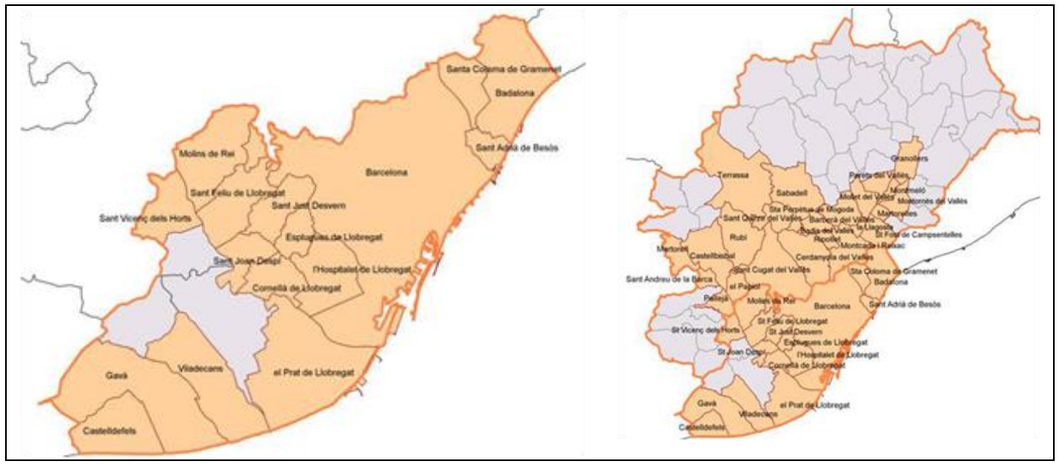
Relació amb els Plans i Programes de la Regió Metropolitana de Barcelona

- El Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTPRMB) fa una anàlisi de mobilitat i del sistema viari presentant unes primeres propostes per assolir el desenvolupament d'un model més sostenible que potenciï una relació més equilibrada entre les diverses modalitats de desplaçament.
- El PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona, en el qual s'inclou l'àmbit territorial de Sant Boi de Llobregat, va ser el primer document d'aquestes característiques que es va redactar i aprovar a Catalunya (setembre de 2008) i és l'antecedent pels plans directors de mobilitat que promouen la resta de consorcis de transport públic que existeixen a Catalunya.

Segons la Llei de Mobilitat, els plans directors són l'aplicació concreta a cada àmbit territorial d'allò que disposen les Directrius Nacionals de Mobilitat i han de recollir, principalment, els aspectes següents:

- Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona
- Ordenació del transport interurbà
- Promoció del transport públic col•lectiu
- Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu
- Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona
- Organització de l'aparcament
- Transport i distribució de mercaderies

- Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona. En el Decret 226/2006, de 23 de maig, de la Generalitat de Catalunya, es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per als contaminants diòxid de nitrogen (NOX) i per a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10). Sant Boi de Llobregat tot hi està present a la Zona 1 de la qualitat de l'aire no pertany a la zona de protecció especial per al diòxid de nitrogen i PM10, com es pot observar en la figura adjunta.



Zona de protecció especial per al diòxid de nitrogen i PM10
Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

La Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) del Departament de Medi Ambient i Habitatge no disposa d'una estació automàtica al municipi de Sant Boi de Llobregat, no obstant, l'àmbit del municipi s'inclou dins de la ZQA 1: Àrea de Barcelona (segons el document web 2013Taula de relació de ZQA i municipis). En aquest sentit, per tal d'analitzar els nivells d'immissió del diòxid de sofre (SO2), els òxids de nitrogen (NOX), l'ozó (O3) i el monòxid de carboni (CO) es poden considerar diversos punts de mesurament ubicats a Cornellà, El Prat, Esplugues i Sant Feliu.

Pel que fa al Benzè, PM10 i Metalls, Sant Boi del Llobregat tampoc disposa de mesures manuals, per la qual cosa s'ha d'orientar en funció de les mesures realitzades en les estacions pròximes al municipi.

MUNICIPI	UBICACIÓ	ESTACIÓ AUTOMÁTICA	ESTACIÓ MANUAL
El Prat de Llobregat	Pl. Església	NOx, SO2, H2S	Benzè, PM10,Metalls
El Prat de Llobregat	Jardins de la Pau	NOx, O3, SO2	Benzè, PM10
El Prat de Llobregat	CEM Sagnier	NOx, O3, CO, SO	PM10, PM2.5, Benzè, Metall
Prat Llobregat – Sant Cosme	C/ Riu Anoia	NOx, O3, CO, SO2	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls
St. Feliu de Llobregat	C/ Eugeni d'Ors		PM10, Metalls
St. Feliu de Llobregat	CEIP Martí i Pol		PM10, PM2.5

Punts de la XVPCA pròxims a Sant Boi del Llobregat- DMAH

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Altres plans i programes d'àmbit municipal

Cal mencionar també la relació del PMU de Sant Boi de Llobregat amb altres plans del propi municipi:

Agenda 21 Local de Sant Boi de Llobregat. Malgrat que no es tracta estrictament d'un pla o programa, és un document que cal tenir en compte ja que inclou un sèrie d'actuacions necessàries per assolir un desenvolupament sostenible al municipi, entre les que s'incorporen temes relacionats amb la mobilitat, així com un pla d'acció i seguiment d'aquestes.

És important destacar que l'àmbit del transport i la mobilitat no tenen un tractament prioritari, en el sentit que les estratègies proposades estan molt vinculades a un àmbit naturalístic, de millora del patrimoni natural, i així ho reflecteixen els seus objectius. No obstant, si que existeixen actuacions vinculades a la millora del sector.

No obstant en el punt 1.7 Siguem curosos en els desplaçaments, el cotxe contamina i ocupa, és on es descriuen les actuacions vinculades al sector.

TRET ESTRATÈGIC	**SANT BOI: NATURA VIVA I SOSTENIBILITAT URBANA**
Objectiu operatiu	1.5 Respirar net és saludable
ACTUACIONS	1.5.1 Fer campanyes per a la reducció d'emissions de CO_2 1.5.3 Substitució progressiva del parc vell d'autobusos i de vehicles municipals.
TRET ESTRATÈGIC	**SANT BOI: NATURA VIVA I SOSTENIBILITAT URBANA** *S'inclou la fitxa com a annex a aquest document*
Objectiu operatiu	1.7 Siguem curosos en els desplaçaments, el cotxe contamina i ocupa
ACTUACIONS	1.7.1 Promoure un Pacte Cívic per la Mobilitat Sostenible. 1.7.2 continuar treballant en el seguiment de la programació econòmica per a l'execució de la línia 12 del metro a Sant Boi, 1.7.3 Millorar l'accés mitjançant el transport col·lectiu als polígons industrials 1.7.4 Millorar la xarxa d'autobusos de transport públic interurbà amb poblacions de l'entorn. 1.7.5 Promoure la pacificació del trànsit a la ciutat. 1.7.6 Facilitar l'accés a tots/es al transport públic. ***Vinculació a altres actuacions del Pla d'acció ambiental aprovat l'any 2000***

Actuacions de l'Agenda 21 local vinculades al transport.

Font: PAES Sant Boi del Llobregat

Pla d'acció per a l'energia sostenible. D'una forma molt més general i en un marc internacional el Pla de mobilitat ha de donar resposta no només a les necessitats locals sinó també al compliment dels objectius globals que, en el marc dels convenis internacionals vinculats al canvi climàtic, els Estats s'han compromès a complir. En aquest sentit, cal determinar un objectiu de reducció vinculat a les normatives europees (20-20-20) i també als convenis internacionals comentats a la introducció.

En aquest context el Pla de Mobilitat de Sant Boi del Llobregat, atenent al context general i en els compromisos locals establerts a través del Pacte d'Alcaldes signat el 17 de novembre de 2008, proposa com a objectiu general, **disminuir en un 20% les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) vinculades a la mobilitat prevista per a l'any 2017**.

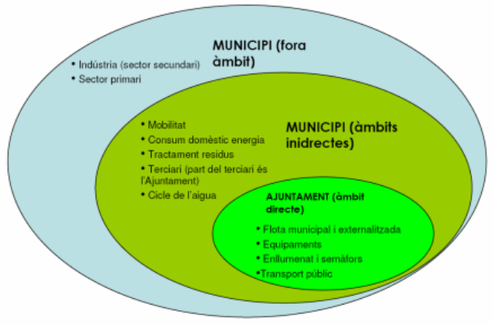
La firma del pacte comporta:

- Elaborar i aprovar pel Ple municipal un Pla d'Acció d'Energia Sostenible en un termini màxim d'un any des de la data d'adhesió al Pacte.
- Elaborar un Informe bianual per a l'avaluació, control i verificació de l'acompliment dels objectius proposats.
- Organitzar el Dia de l'Energia.

- Informar de les fites obtingudes en acompliment de Pla d'Acció i participar (en els termes que consideri oportú) en la Conferència d'Alcaldes/esses per l'Energia sostenible a Europa.

El Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES) representa, la concreció de l'estratègia de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat per assolir els objectius marcats per la UE. Amb aquesta premissa, l'estudi es va elaborar en les etapes següents i en aquest ordre:

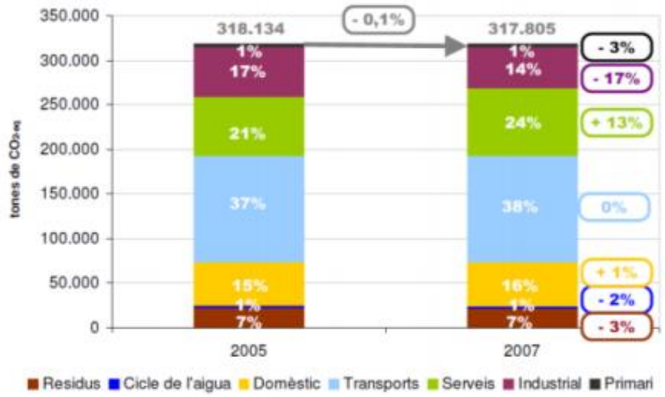
1. Inventari d'emissions
2. Diagnosi
3. Pla de participació
4. Estratègia
5. Pla d'Acció
6. Pla de Seguiment



Àmbits de compromís del PAES i de l'Ajuntament

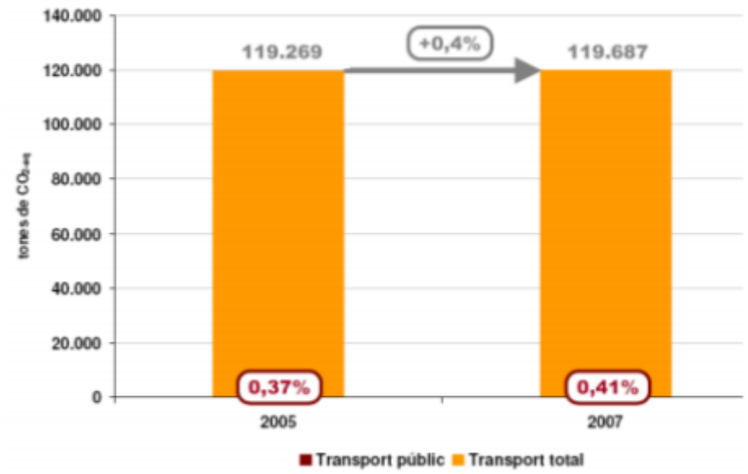
Font. Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible

Específicament, pel cas del transport, aquest sector constitueix a un 37-38% del total d'emissions del municipi sense que es percebi una evolució de millora segons els anys de referència.



Contribució i evolució dels sectors a les emissions del municipi

Font: PAES Sant Boi del Llobregat



Emissions del sector mobilitat de Sant Boi de Llobregat i contribució del transport públic

Font: PAES Sant Boi del Llobregat

S'adjunten com a Annex 10.1: Fitxes del PAES vinculades a la millora del transport i la mobilitat (6 fitxes).

Pla Local de Seguretat Viària (PLSV). L'any 2009 Sant Boi va redactar el Pla local de Seguretat Viària amb el doble objectiu d'analitzar els nivells de sinistralitat del municipi i també d'elaborar propostes per a la seva reducció. L'estudi es va elaborar en el marc d'un conveni de col•laboració amb el Servei Català de Trànsit (SCT)i es va desenvolupar a partir del Manual Guia per a l'elaboració de plans locals de seguretat viària del propi SCT.

Una de les principals conclusions a la que es va arribar amb l'estudi, va ser l'increment esdevingut durant el període 2005-2008 del nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana a la ciutat. Dels 241 accidents registrats l'any 2008, prop del 20% es va concentrar a la Ronda de Sant Ramon (25 accidents) i a l'aparcament de la zona comercial "Alcampo" (25 accidents), mentre que la resta es reparteix de forma poc representativa per la resta de la ciutat.

LA SINISTRALITAT A SANT BOI DE LLOBREGAT (2008)

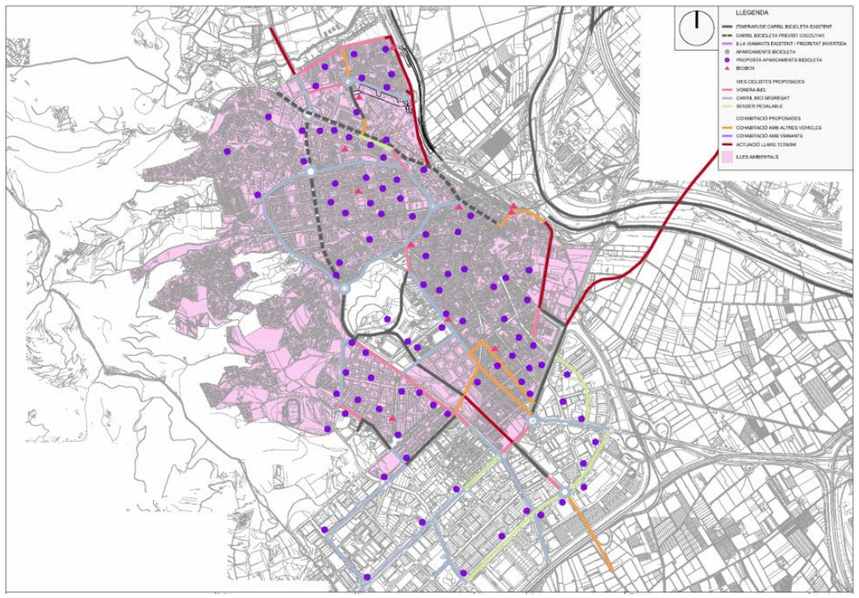
- 241 sinistres amb víctimes (augment del 11,6% respecte de 2006).
- 265 ferits lleus, 45 ferits greus i 2 morts.
- 3,0 accidents amb ferits/1.000 habitants.
- En el període estudiat, entre 2006 i 2008, hi ha hagut sis víctimes mortals.
- Dels mitjans de locomoció implicats entre 2006 i 2008, el 13% eren vianants, el 23%, vehicles de 2 rodes i el 57% vehicles turisme.
- El 34% dels accidents del període són atropellaments.
- El 53% dels sinistres tenen lloc en interseccions.

Dades de referència pel que fa a la sinistralitat identificades per a l'any 2008

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Pla Director de la Bicicleta. L'any 2010 es va redactar el Pla Director de la Bicicleta de la ciutat, l'objectiu del qual es donar totes les eines per facilitar i augmentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport a Sant Boi de Llobregat, fent que aquest sigui un mode de transport apte per a tothom, segur, competitiu amb la resta de modes i potent en quant a usuaris.

El Pla va caracteritzar l'actual xarxa ciclable així com també va establir tot un seguit de propostes per perllongar i ampliar l'actual xarxa.



Xarxa ciclable actual i proposada definida pel Pla Director de la Bicicleta

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Aquest document té caràcter informatiu i tècnic.

5 CONTINGUTS I OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE SANT BOI DEL LLOBREGAT

5.1 Contingut i competències del PMU

Els plans de mobilitat urbana són una eina d'importància cabdal per a les administracions locals en la planificació integrada de les diferents xarxes que conformen el sistema de transport. Pel caràcter transversal que juga la mobilitat en la nostra societat, les aportacions del PMU contribueixen també a la millora del medi ambient, de l'entorn urbanístic i del nivell socioeconòmic dels municipis.

Pel que fa a la normativa vigent, per obligació de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els ajuntaments que hagin de prestar el servei de transport col•lectiu urbà de viatgers – és a dir els que tinguin més de 50.000 habitants – han d'elaborar i d'aprovar els plans de mobilitat urbana.

D'altra banda, per obligació del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona aprovat el setembre del 2008, tots els municipis de més de 20.000 habitants han de redactar un PMU.

Finalment, segons el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a 40 municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat, que al Decret 226/2006, de 23 de maig, es declaren com a zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, cadascun d'aquests municipis ha de redactar un PMU.

Per tant, a Sant Boi del Llobregat és obligatòria la redacció d'un Pla de Mobilitat Urbana, ja que és un municipi de l'RMB que supera 20.000 habitants.

A escala temporal, els Plans de Mobilitat Urbana s'han de revisar cada 6 anys. S'estableix, per tant, el 2018 com any horitzó del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi del Llobregat.

Amb caràcter general i en concordança amb el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, cal que el PMU incorpori al seu pla d'actuació propostes específiques per promoure:

- La millora de la seguretat viària, a través dels plans municipals de seguretat vial, tot incorporant també la realització de campanyes de conscienciació i amb especial atenció als vianants, les bicicletes i les motocicletes, raó per la qual han d'incorporar en el pla de seguretat viària els objectius de reducció dels accidents amb víctimes per veh*km, però també l'objectiu de disminuir el nombre total d'accidents tot destacant els punts amb major accidentalitat de la ciutat i les mesures a realitzar per a la seva reducció.
- La realització de campanyes de sensibilització per a una mobilitat sostenible.
- La creació de xarxes urbanes de vianants i bicicletes connectades amb les interurbanes i amb els polígons industrials propers.
- La pacificació del trànsit, a partir del foment de les zones 30 i de prioritat invertida.
- El repartiment de l'ocupació de l'espai públic urbà, donant preferència als modes no motoritzats i el transport públic.
- La promoció de l'aparcament en origen i penalització de l'aparcament en destinació.
- El foment del transport públic per augmentar-ne la velocitat mitjana, amb mesures com el carril bus o la priorització semafòrica.
- La gestió de la mobilitat escolar.
- La gestió de la càrrega/descàrrega i del transport de mercaderies.
- La incorporació d'un pla de reducció de la contaminació acústica motivada pel trànsit, o d'un calendari per a la seva execució dins del període de realització del pla, destacant els punts amb incompliment

més gran, la població afectada i les mesures proposades per assolir els nivells de compliment de la normativa.

L'elaboració del PMU de Sant Boi de Llobregat ha seguit el procés metodològic descrit en el quadre següent. D'acord amb la Llei 9/2003 en aquest procés la participació ciutadana ha de quedar garantida.



Fases de la metodologia de redacció

Font: Elaboració pròpia

5.2 Objectius del Pla de Mobilitat Urbana vinculats amb altres plans o programes

Per tal d'arribar a un model de ciutat amb una mobilitat més sostenible cal considerar una sèrie de grans objectius o objectius estructurants, que es complementin amb tota una sèrie de línies estratègiques i propostes d'actuació.

La concreció dels objectius estructurants s'ha realitzat a partir de la definició de les grans actuacions vinculades a la mobilitat previstes en els propers anys per altres figures de planejament de caire superior al PMU:

La llei 9/2003, de la Mobilitat

La Llei de Mobilitat té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els objectius esmentats i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

La llei 9/2003 de la mobilitat estableix 10 principis inspiradors i 23 objectius.

Principis inspiradors:

a. El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
b. L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
c. La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
d. El foment i la incentivació del transport públic i col•lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
e. La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.
f. La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
g. L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
h. L'impuls d'una mobilitat sostenible.
i. El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
j. El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

Els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya són:

a. Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.
b. Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.
c. Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col•lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.
d. Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col•lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.
e. Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.
f. Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.
g. Estudiar fórmules d'integració tarifària del transport públic en el conjunt de Catalunya.
h. Ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, especialment als nuclis rurals i als allunyats dels centres i els nuclis urbans, i garantir la intercomunicació d'aquests amb els centres urbans.
i. Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.
j. Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.
k. Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.
l. Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica, especialment als municipis amb una població de dret superior a vint mil habitants.
m. Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.
n. Fomentar la reducció de l'accidentalitat.
o. Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei.

p. Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.
q. Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobús i a les parades principals d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal, i als accessos a les ciutats, amb capacitat suficient, en ambdós casos, per a atendre la demanda dels usuaris i amb un preu d'aparcament, si n'hi ha, adequat a llur finalitat.
r. Avançar en la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies, de manera que, sense deixar d'atendre'n la demanda, se'n minimitzi l'impacte, especialment mitjançant el foment de la intermodalitat amb altres mitjans, com el ferroviari i el marítim.
s. Promoure la intermodalitat del transport de mercaderies, dotant les diferents regions i els eixos bàsics de connectivitat de les infraestructures necessàries.
t. Impulsar l'ús eficient dels recursos energètics per tal de disminuir les emissions que provoquen l'efecte hivernacle i lluitar contra el canvi climàtic d'acord amb els tractats internacionals vigents sobre la matèria.
u. Promoure una política intensa d'educació ambiental en matèria de mobilitat sostenible en coordinació amb el Departament de Medi Ambient.
v. Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col•lectiu i en l'àmbit urbà.
w. Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.

Directrius Nacionals de Mobilitat

Les Directrius nacionals de mobilitat es van proposar per tal de dissenyar una estratègia de competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat dels territoris i de la gent que en forma part.

Segons aquestes directrius, *la mobilitat és conseqüència, essencialment, de la necessitat de desplaçar-se per tal de poder desenvolupar les activitats socials i econòmiques, i engloba tant les persones com el transport de béns. D'aquesta necessitat d'accedir a diferents espais del territori es deriva el concepte* ***d'accessibilitat****, que la Llei 9/2003 defineix com la "****capacitat d'arribar en condicions adequades als llocs de residència, treball, formació, assistència sanitària, interès social, prestació de serveis o lleure, des del punt de vista de la qualitat i disponibilitat de les infraestructures, xarxes de mobilitat i serveis de transport.****"*

No obstant, la majoria de territoris no han sabut mantenir l'equilibri entre els aspectes vinculats a la mobilitat i el transport i el funcionament del sistema des del punt de vista socioambiental, generant disfuncions que, des de les Directrius Nacionals, s'han volgut resoldre a través dels seus principis inspiradors.

Al llarg d'aquests anys d'implantació de les Directrius Nacionals, s'han desenvolupat alguns plans de rang inferior - plans directors de mobilitat, plans específics i plans de mobilitat urbana - que han incorporat aquests principis i objectius.

Els Plans de Mobilitat Urbana, tenen com a objectiu definir les estratègies de mobilitat del/s municipi/s en el marc d'aquestes Directrius i, alhora, del Pla Director de l'àmbit funcional al que pertanyen.

Les Directrius Nacionals de Mobilitat estableixen el següent:

- Propòsit bàsic a partir del primer principi inspirador de la Llei 9/2003, que estableix "el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible" (art. 2).
  - Millorar l'accessibilitat.
  - Reduir els impactes negatius del transport.
- Estratègia basada en 6 criteris: competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat
- Estratègia d'aplicació triple:
  - Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments, és a dir, que calguin desplaçaments de menys distància per satisfer totes les funcions socials i econòmiques.
  - Traspassar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, en el ben entès que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i generen uns impactes socials i ambientals menors.
  - Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport, és a dir, reduir els seus costos externs unitaris.
- 28 directrius de les quals les que tenen aplicació a l'àmbit urbà:
  - Fomentar l'ús del transport públic.
  - Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic.
  - Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport.
  - Millorar la qualitat, la fiabilitat i la seguretat del transport públic de superfície.
  - Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.
  - Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible.
  - Racionalitzar ús vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.
  - Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar-los al PSV.
  - Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes.
  - Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura en relació amb la mobilitat sostenible i segura.
  - Reduir impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.
  - Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

En el qual s'inclou l'àmbit territorial de Sant Boi del Llobregat, va ser el primer document d'aquestes característiques que es va redactar i aprovar a Catalunya (setembre de 2008) i és l'antecedent pels plans directors de mobilitat que promouen la resta de consorcis de transport públic que existeixen a Catalunya.

El pdM 2013-2018 (aprovat inicialment el 18 de juny de 2014), per una banda, fixa uns Objectius marc amb especial incidència ambiental i, per altra banda, tota una sèrie d'objectius ambientals específics per al procés d'avaluació ambiental.

- Objectius marc:
  - Objectiu marc 1: Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles
  - Objectiu marc 2: Fomentar un ús més eficient del vehicle privat
  - Objectiu marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments
  - Objectiu marc 4: Reduir el cost unitari dels viatges
  - Objectiu marc 5: Reduir les externalitats del sistema de transports
  - Objectiu marc 6: Fomentar una distribució més eficient de les mercaderies
- Objectius ambientals específics pel pdM 2013 - 2018:
  - Objectiu ambiental 1: Moderar el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport a l'RMB
  - Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic
  - Objectiu ambiental 3: Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport
  - Objectiu ambiental 4: Disminuir la contaminació acústica resultant dels sistemes de transport

Pacte per la mobilitat de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat

Els principis que orienten el Pacte per a la Mobilitat, i que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat, són els següents: sostenibilitat, accessibilitat, seguretat, eficiència, garantia de la qualitat de vida, garantia del dinamisme econòmic i integració de tots els col•lectius i administracions.

D'acord amb els principis esmentats, els signants del Pacte per a la Mobilitat, entre ells Sant Boi del Llobregat, es comprometen a adoptar les mesures necessàries per assolir els següents objectius. La consecució dels diferents objectius referits a cada temàtica comporta l'adopció de determinades actuacions.

<u>Objectius unimodals</u>

- Mobilitat a peu. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant:
  - major superfície de l'espai públic
  - superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu
- Mobilitat en bicicleta. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infraestructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització.
- Mobilitat en transport col•lectiu. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, oferint un sistema de transport col•lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
- Mobilitat en transport privat (circulació). Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
- Mobilitat en transport privat (estacionament): Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb:
  - la demanda de rotació i de residents
  - el dinamisme econòmic de la ciutat
  - les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles
- Distribució urbana de mercaderies: Garantir una distribució de mercaderies: àgil, ordenada, amb mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garantint el ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat

<u>Objectius multimodals</u>

- Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport en cada tram de la cadena de transport.
- Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.
- 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 control del trànsit.
- Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat definit en aquest Pacte.
- Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest Pacte.

5.2.1 Establiment d'objectius

D'acord amb la legislació vigent i els principis esmentats, els **objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi del Llobregat** són:

- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants i per això s'ha de destinar:
  - major superfície de l'espai públic
  - superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.
- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, tot oferint un sistema de transport col•lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat.
- Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, i crear les condicions infrastructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seva utilització.
- Fomentar un ús racional del cotxe, tot aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
- Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar.
- Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via pública.
- Reduir els impactes ambientals i ecològics provocats pel trànsit i els seus efectes en la salut pública.
- Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit al present PMU.
- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb:
  - la demanda de rotació i de residents

- el dinamisme econòmic de la ciutat
- les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles

- Garantir una distribució de mercaderies:
  - Àgil
  - Ordenada
  - Amb el mínim impacte possible sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i el medi ambient
  - Garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat

- La mobilitat sostenible i segura és responsabilitat de tots i totes. És per això que cal estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en el present PMU.

6 ÀMBIT DEL PLA DE MOBILITAT URBANA

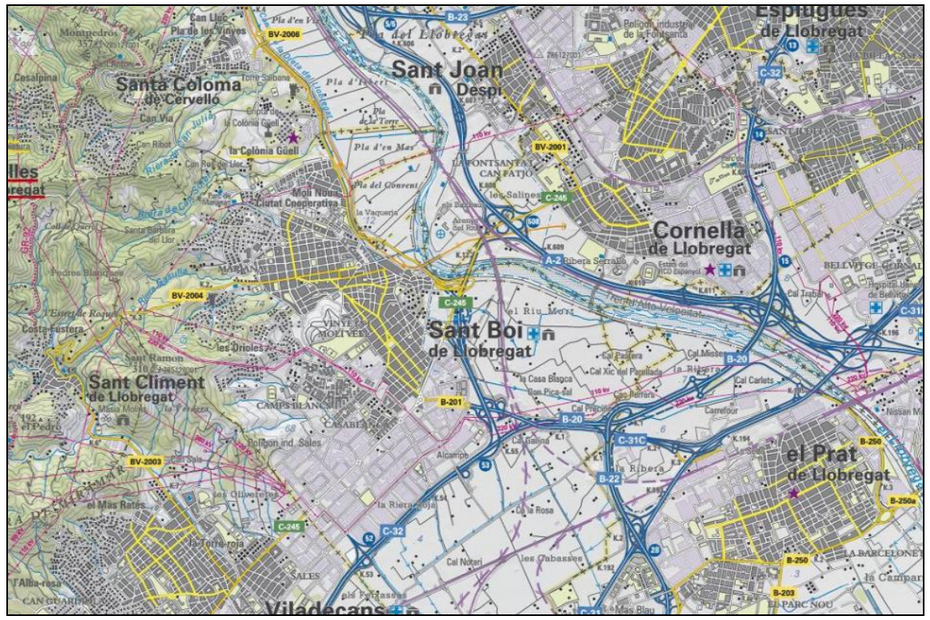
Àmbit territorial

Per a l'anàlisi de la mobilitat del PMU és necessari centrar-se en els factors més determinants de la mobilitat com són el context territorial en el qual s'emmarca el municipi, la seva estructura demogràfica i econòmica, la motorització i la mobilitat obligada. Aquests elements són bàsics per a entendre la lògica de funcionament de la mobilitat interna i externa que es genera a Sant Boi de Llobregat així com la seva evolució.

Tot i que l'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el municipi s'ha de tenir present però, que les causes i efectes de la mobilitat no es troben només en el marc del propi municipi sinó que sovint superen els límits administratius estrictament municipals.

Sant Boi de Llobregat té una extensió municipal de 21,48 km2. Està situat al delta del Llobregat, llindant amb Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, Viladecans, Sant Climent de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló i Sant Joan Despí.

Està situat a una distància de 17,5 km respecte del centre de Barcelona.



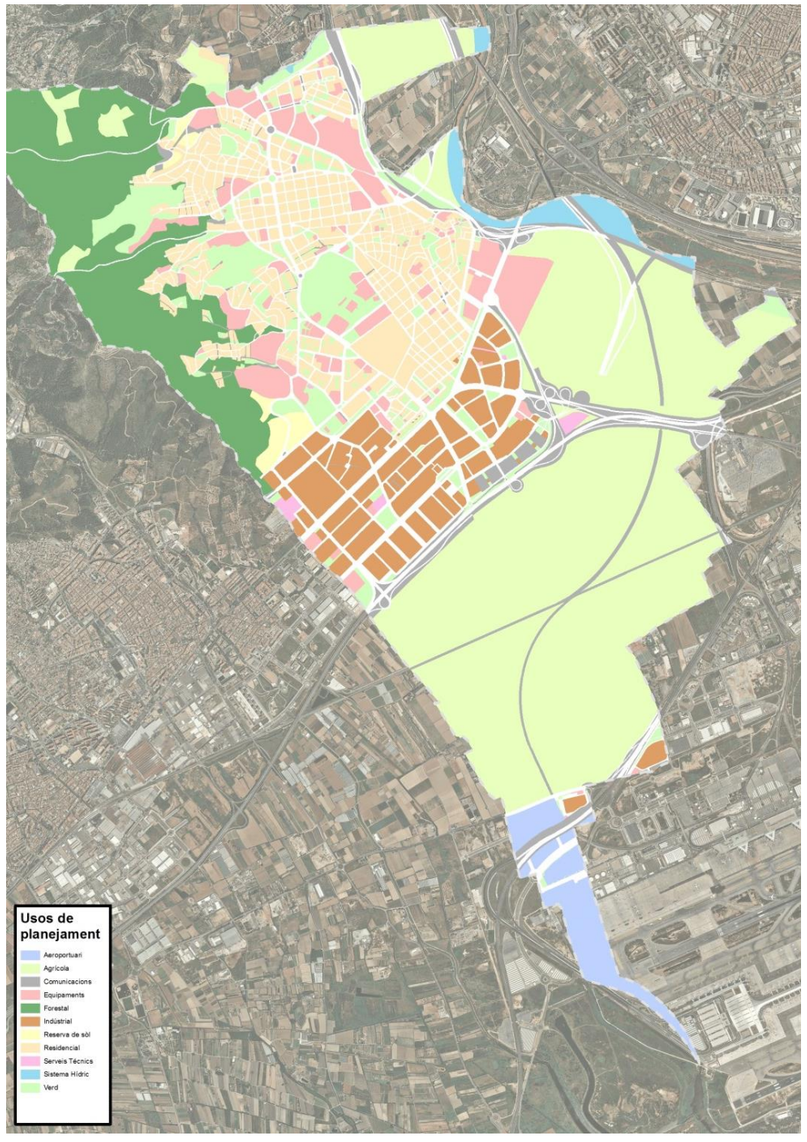
Localització del municipi de Sant Boi de Llobregat

Font: Elaboració pròpia a partir de cartografia de l'ICC

Una part de l'extensió de la ciutat es troba sobre el terreny planer del delta al marge dret del riu Llobregat, i una altra part als vessants de la Serralada Litoral, de la qual la muntanya de Sant Ramon, de 288 metres d'altitud, n'és l'element geogràfic més característic.

La ciutat s'estén sobre un 38% de la superfície del terme municipal. Un altre 35% està ocupat per la zona agrícola de Sant Boi que conforma el conjunt de camps de conreu més extens del parc agrari del Baix Llobregat. Al mateix espai trobem un continu de vies de comunicació viàries i ferroviàries que ja ocupen un 6% del territori. També existeix una especial riquesa d'espais naturals preservats: en un 21% del terme es pot gaudir d'una àmplia zona forestal, d'una ribera fluvial i de zones humides.

Segons dades publicades per l'Observatori de la Ciutat l'any 2012, Sant Boi supera els 30.000 habitatges que ocupen el 17% del sòl urbà. La major part es va construir entre 1961 i 1980, coincidint amb l'època de major creixement migratori. Després es va estancar fins a l'any 1992 quan es van començar a desenvolupar els plans parcials. Actualment només resta un 2% de sòl per a la realització dels sectors urbanístics pendents d'execució.



Usos del sòl al municipi de Sant Boi de Llobregat

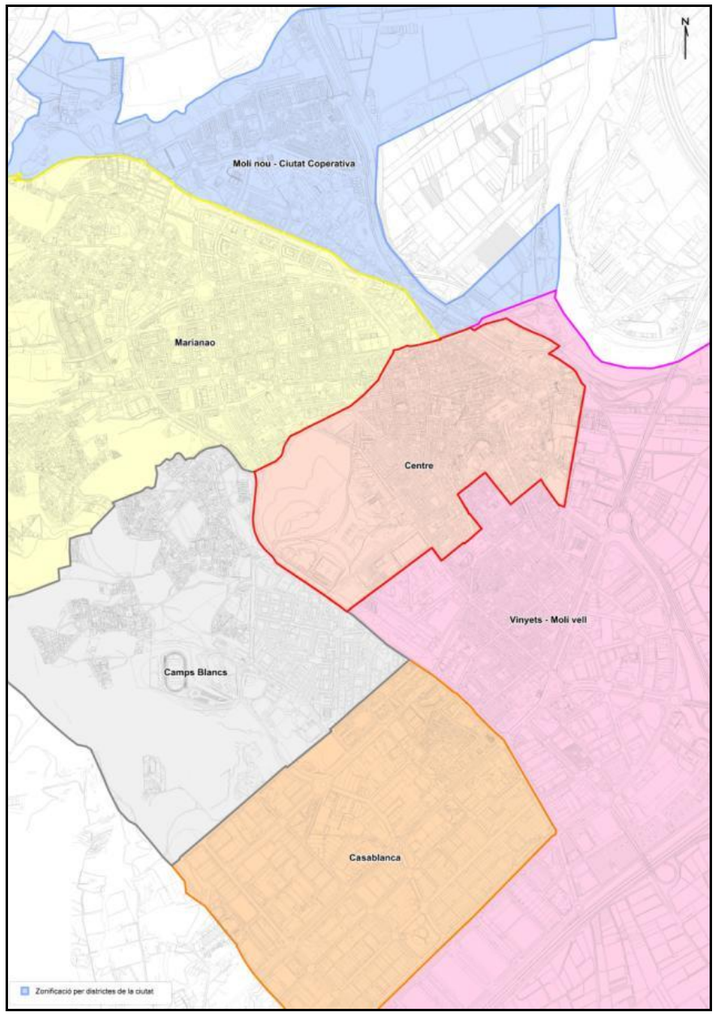
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat – Observatori de la ciutat

Estructura territorial. Sant Boi es divideix territorialment en sis barris, dels quals el de Vinyets – Molí Vell és el de més extensió.

Barris	Superfície	Població
Ciutat Cooperativa - Molí Nou	1.538.357 m².	9.692
Marianao	4.306.589 m².	32.283
Centre	1.045.130 m².	14.299
Vinyets - Molí Vell	11.474.739 m².	15.848
Camps Blancs	1.691.165 m².	4.947
Casablanca	1.465.495 m².	5.740

Barris de Sant Boi de Llobregat

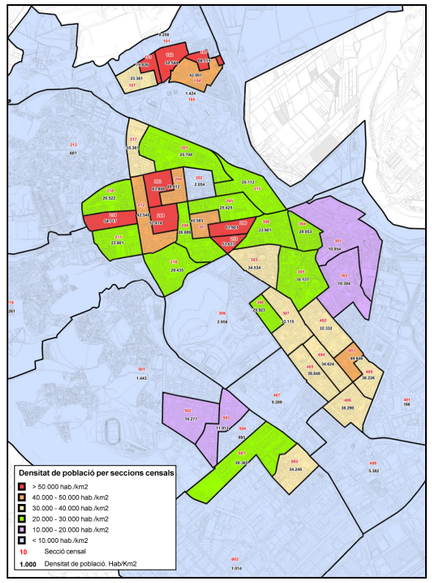
Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat



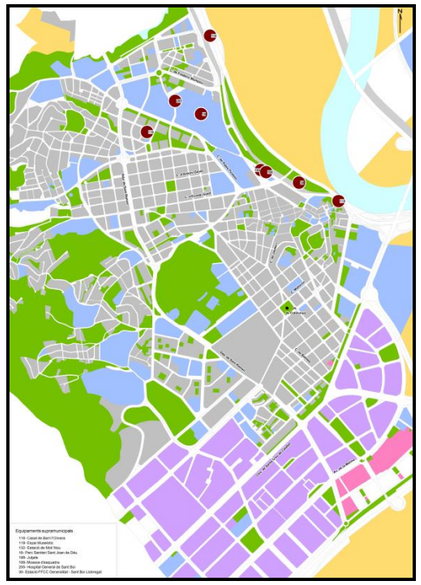
Divisió per barris de la ciutat

Font: Elaboració pròpia

Algunes dades rellevant de l'anàlisi territorial –mapes conceptuals:



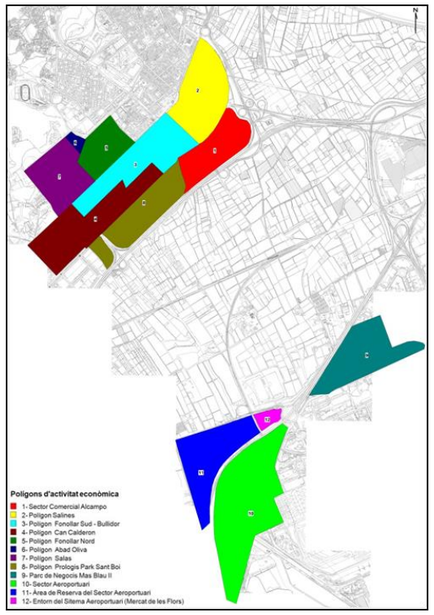
Densitats de població per secció censal



Equipaments supramunicipals



Equipaments municipals

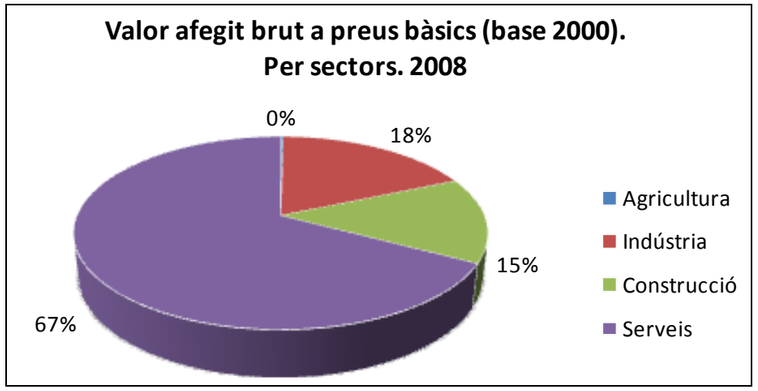


Polígons d'activitat econòmica de la ciutat

Anàlisi econòmica. Sant Boi de Llobregat es caracteritza, com tot el conjunt de Catalunya, per una especialització en el sector serveis que concentra el 67% del Valor Afegit Brut (VAB) del municipi.

Tot i el desenvolupament urbanístic que va tenir lloc durant el segle XX al voltant de la zona industrial, cal destacar que el pes de la indústria, a l'any 2008, representava el 18% del VAB mentre que les activitats relacionades amb la construcció en representaven un 15%.

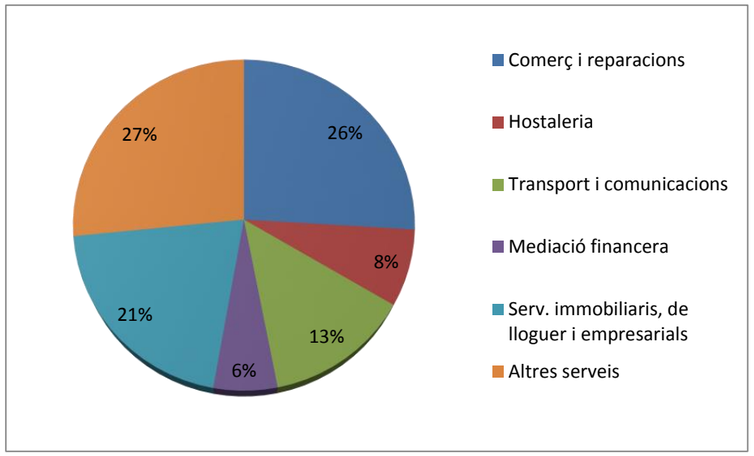
L'agricultura és el sector econòmic menys important, amb poca incidència sobre l'economia municipal, fet dominant a quasi tots els municipis propers a grans capitals que han sofert una elevada pressió urbanística, si bé cal ressenyar que el municipi compta amb una important reserva agrícola protegida.



Distribució del valor afegit brut (VAB) per sectors d'activitat a Sant Boi. Any 2008

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Dins del sector de la indústria, la branca d'activitat principal del municipi és la vinculada a l'hostaleria amb un 27% si bé també cal destacar les activitats de comerç i reparacions amb un 26%.



Distribució del valor afegit brut (VAB) dels serveis per branques d'activitat a Sant Boi. Any 2008

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Nivell de renda

Segons dades d'Idescat per a l'any 2008, el nivell de renda familiar disponible bruta dels residents de Sant Boi és inferior a la mitjana de Catalunya, amb una lleugera caiguda esdevinguda entre els anys 2008 i 2009.

Any	Renda familiar disponible bruta	Renda familiar disponible bruta per habitant	Índex Catalunya=100
	Milers d'euros	Milers d'euros	
2009	1.197.839	14,7	84,6
2008	1.186.335	14,7	85,0

Renda familiar disponible bruta

Font: IDESCAT

Ocupació i atur

Mitjançant les dades recollides per l'Institut d'Estadística de Catalunya, a partir del Departament d'Empresa i Ocupació, l'any 2011 el municipi de Sant Boi de Llobregat va comptar amb més de 7.728 persones aturades.

En aquest sentit, degut a la situació de crisi econòmica actual, el nombre de persones que es troben a l'atur ha anat en augment durant el període 2006 – 2011 fins a duplicar-se.

Segons dades per a 2011, la taxa d'atur es situava al 20%.

Any	Atur registrat per sectors					
	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Sense ocupació anterior	Total
2011	42	1.485	1.243	4.579	378	7.728
2010	33	1.538	1.205	4.177	274	7.227
2009	23	1.435	1.070	3.751	197	6.470
2008	23	1.041	569	2.328	185	4.146
2007	19	872	320	1.814	116	3.141
2006	14	913	308	1.827	133	3.197

Atur per sectors a Sant Boi (nombre d'aturats). Període 2006 – 2011

Font: IDESCAT

Autocontenció i autosuficiència

A partir de les dades de la mobilitat espacial i l'activitat laboral, s'obtenen els índexs d'autosuficiència i d'autocontenció:

L'índex d'autocontenció relaciona els treballadors residents que treballen i/o estudien en el propi municipi respecte de la mobilitat total de treballadors i/o estudiants residents. És a dir, permet detectar quina és la capacitat que té el municipi de retenir treballadors residents.

Pel que fa a l'índex d'autosuficiència, relaciona els treballadors residents d'una població que treballen en el propi municipi respecte del total dels llocs de treball de la localitat. És a dir, posa de manifest la capacitat de cobrir els llocs de treball amb treballadors residents al propi municipi.

Taxa d'autocontenció (treball i estudis). EMO			
Any	Mobilitat interna per motius de feina o estudis	Mobilitat total generada per motius de feina o estudis	Taxa d'autocontenció
1996	23.376	40.450	57,79%
2001	14.410	38.199	37,72%
Comparació amb el valor del tram poblacional corresponent (de més de 50.000 habitants)			
1996			74,70%
2001			61,95%

Índex d'autocontenció a Sant Boi de Llobregat

Font: Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona (Regió Metropolitana de Barcelona)

Si bé fent un anàlisi comparatiu amb altres municipis propers de la primera corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, s'obté que les dades són força similars i sempre per sota del 40% d'autocontenció.

Municipi	Taxa d'autocontenció
Sant Boi de Llobregat	**37,72%**
Cornellà de Llobregat	29,27%
Esplugues de Llobregat	24,24%
Sant Joan Despí	24,25%
Viladecans	31,69%
Castelldefels	36,35%
Gavà	39,97%

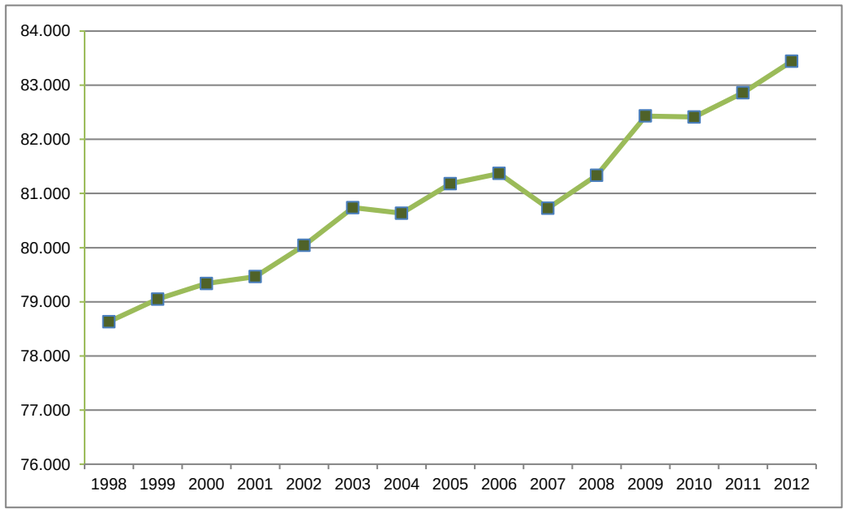
Contrast entre l'índex d'autocontenció de Sant Boi de Llobregat i el d'altres municipis propers de la primera corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Font: Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona (Regió Metropolitana de Barcelona

Estructura de la població

Segons dades de l'Observatori de la ciutat, al mes de Gener de 2012 la població de Sant Boi de Llobregat era de **83.441 habitants**.

En el període que va des de 1998 fins a l'any 2012, la població de la ciutat ha augmentat en poc més de 4.800 habitants, fins a arribar als quasi 83.500 residents. Els creixements relatius interanuals registrats han estat propers al 0,5%, marcant una lleugera tendència cap a l'estabilitat poblacional.

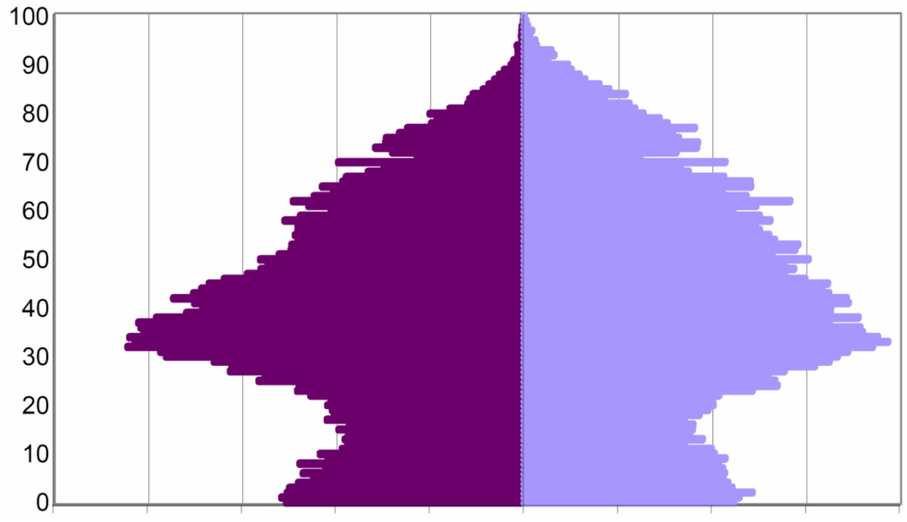


Evolució de la població de Sant Boi de Llobregat. Període 1998-2012

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Sant Boi té una població amb un predomini dels grups d'edat en edat madura i prop del 70% dels seus residents té una edat de més de 30 anys.

En aquest sentit, si bé els grups d'edat més joves són minoritaris, en els darrers anys s'observa un lleuger canvi en la tendència cap a l'envelliment detectada, amb un increment del volum d'habitants menors de 16 anys (tal i com s'observa a la piràmide poblacional).



Piràmides de població Sant Boi de Llobregat (2012)

Font: Observatori de Sant Boi de Llobregat

7 DIAGNOSI AMBIENTAL VINCULADA A LA MOBILITAT

7.1 Xarxa de vianants

Sant Boi de Llobregat presenta una xarxa per a vianants heterogènia que varia segons les característiques de cada barri: carrers amb prioritat invertida de preferència per als vianants, amplis passejos, avingudes, etc.

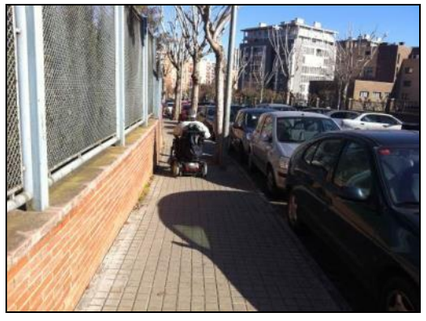
Amb l'objectiu de caracteritzar l'oferta de mobilitat actual vinculada a la Xarxa Principal per a Vianants de Sant Boi de Llobregat s'ha procedit a realitzar una extensa campanya de treball de camp.

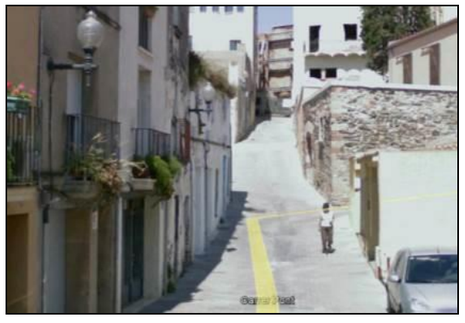
L'objectiu del treball de camp ha estat definir l'estat actual de la xarxa de vianants, diagnosticant les principals problemàtiques, per posteriorment elaborar propostes de millora (que en alguns casos podran tenir un sentit transversal, afectant els diferents modes de mobilitat existents).

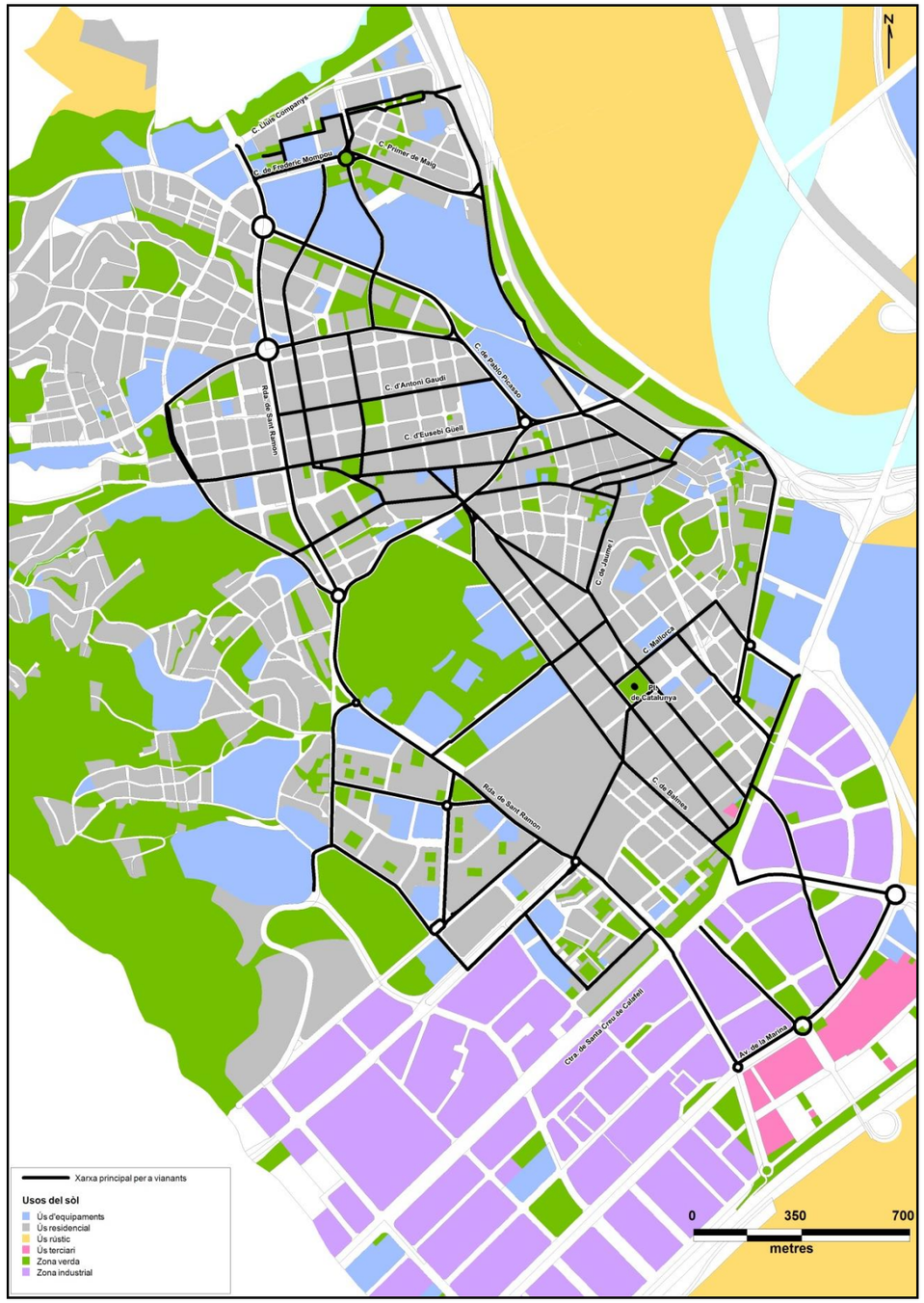
El treball de camp ha consistit en l'anàlisi **tram per tram** de tots els carrers que conformen la xarxa principal d'itineraris a peu i d'un mostreig d'altres zones del municipi tant de la xarxa secundària com d'altres punts de la ciutat.

En concret, la informació que s'ha recollit a cadascun dels trams de carrer ha estat la següent:

- Característiques bàsiques del carrer: xarxa a la que pertany en termes de funcionalitat, **tipologia de carrer** (amb voreres, passeig central amb voreres, plataforma única, escales, rampes, pont, no urbanitzat), etc.
- Característiques bàsiques de les **voreres/espais d'ús exclusiu per als vianants**: amplada total, amplada lliure de pas i pendent longitudinal.
- Característiques bàsiques dels **guals per a vianants**: tipologia de guals per a vianants (vorera deprimida, gual 120, gual de barca, plataforma elevada o inexistència de gual), caracterització del seu disseny (d'acord amb els criteris d'accessibilitat universal) i de la seva ubicació (d'acord amb la tipologia de vorera on se situen).
- Elements de **mobiliari urbà**: s'han recollit tots aquells elements que poden afectar la mobilitat a peu, independentment del seu disseny (guals per a vehicles que ocupen l'espai destinat al vianant, pilones mal ubicades, ascensors, etc.) i s'ha destacat si aquests comporten una disminució de l'amplada útil de les voreres.





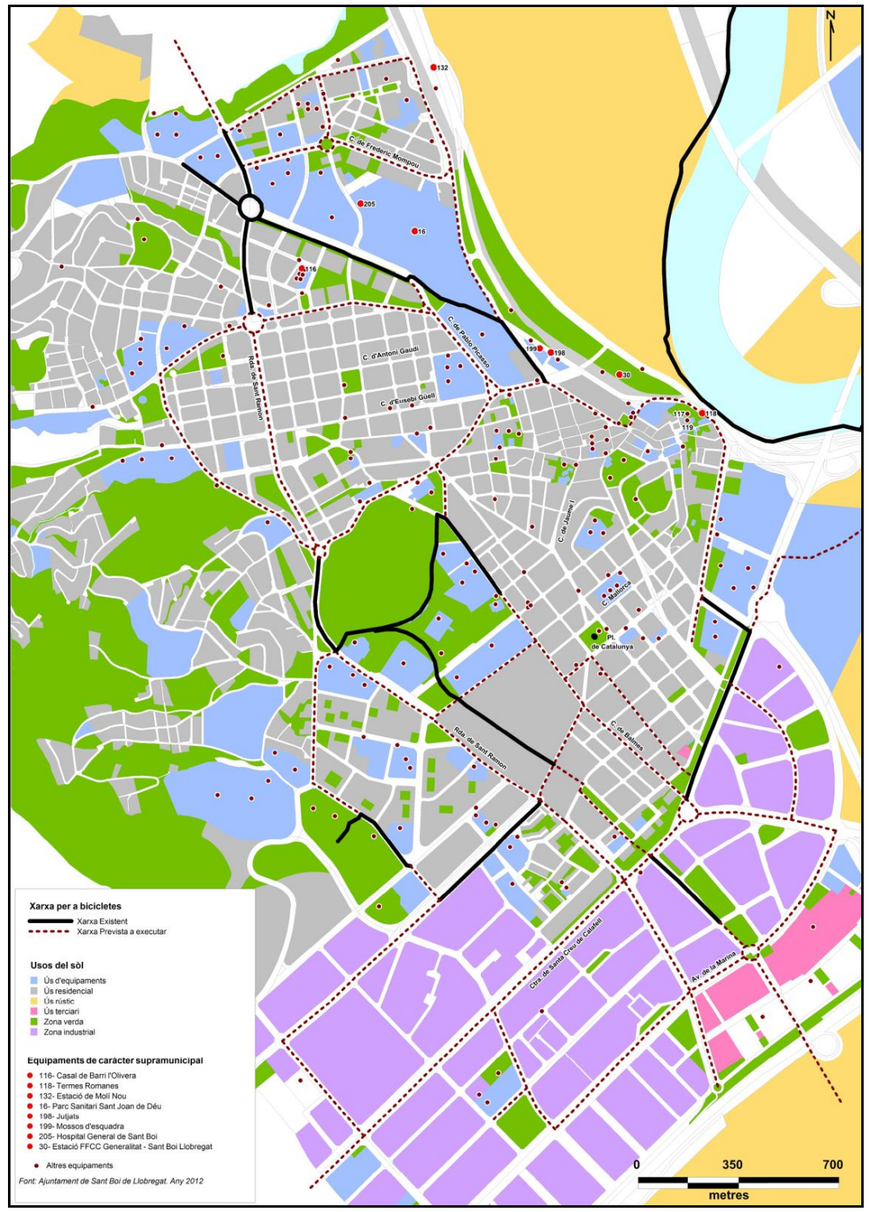


Xarxa Principal per a Vianants i relació amb els principals equipaments

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament

7.2 Xarxa de Bicicletes

Sant Boi de Llobregat presenta una xarxa per a bicicletes poc articulada, inconnexa i formada per diferents trams que s'han anat creant principalment en els darrers anys. Tanmateix, existeix la voluntat per anar ampliant progressivament aquesta xarxa, i prova d'això és que en els darrers anys s'han elaborat diferents estudis per a la seva ampliació.



Xarxa per a bicicletes existent i projectada a Sant Boi de Llobregat

Font: elaboració pròpia

7.3 Transport públic ferroviari

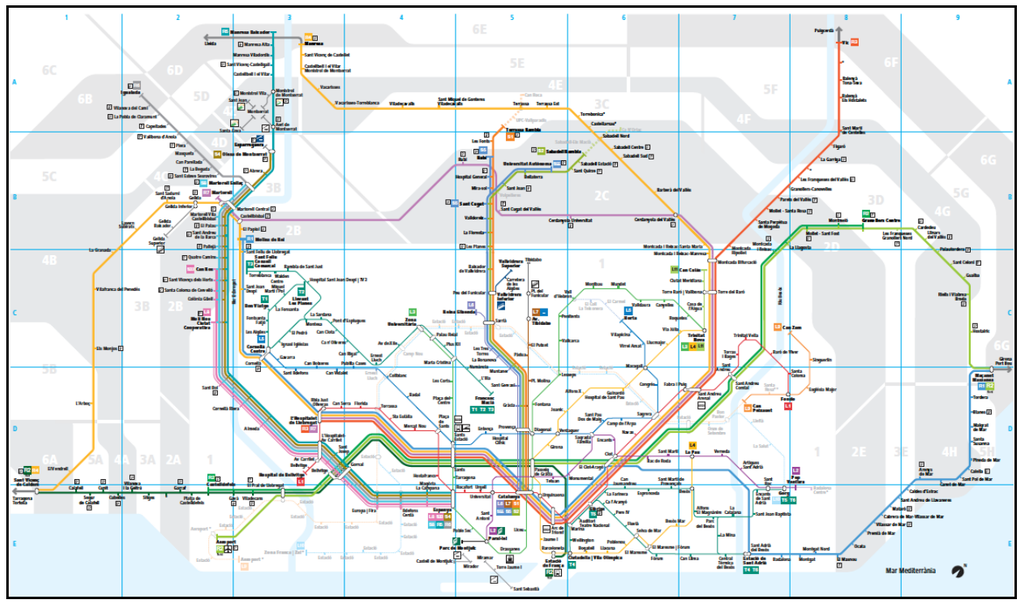
La xarxa de transport públic ferroviari de Sant Boi de Llobregat consta de 2 estacions de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya:

Nom de l'estació	Mode transport	Línies
SANT BOI	FGC	L8, S4, S8, S33, R5 i R6, i R50 i R60
MOLÍ NOU-CIUTAT COOPERATIVA	FGC	L8, S4, S8, S33, R5 i R6

Estacions ferroviàries de Sant Boi de Llobregat.

Font: Elaboració pròpia

Totes dues estacions formen part de la xarxa ferroviària integrada de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



Xarxa ferroviària integrada de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Font: Autoritat dels Transport Metropolità (ATM)

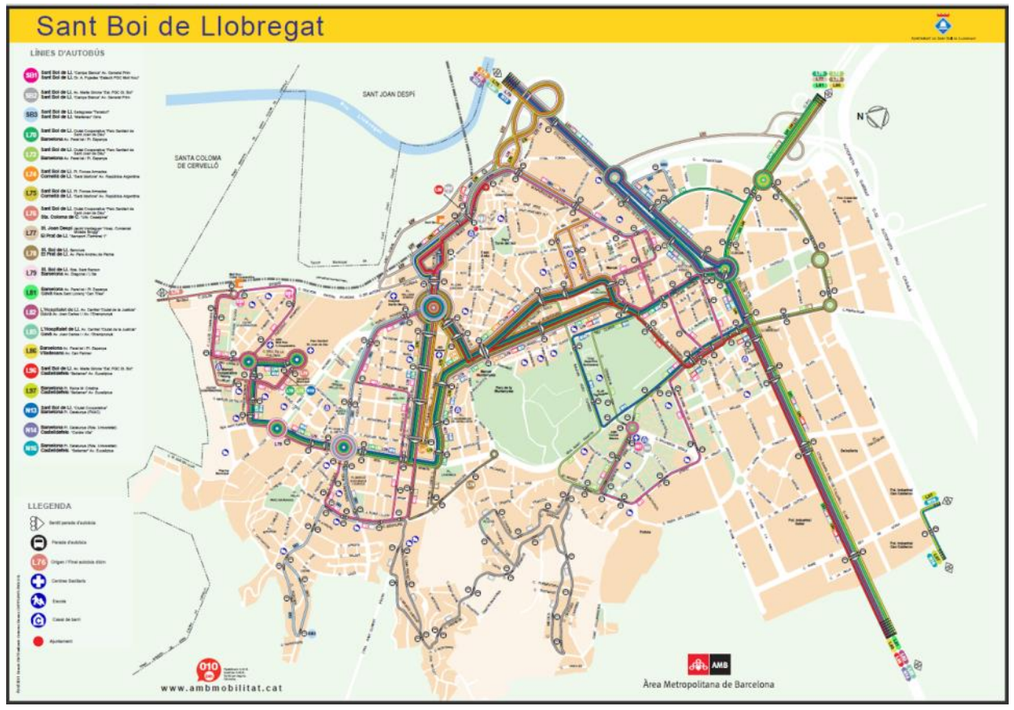
Les dues estacions de ferrocarril existents a San Boi de Llobregat formen part del tram comú de la línia Llobregat - Anoia, per on circulen les vuit línies existents, si bé cal destacar que mentre que a l'estació de Sant Boi s'aturen tots els trens de les diferents línies, a Molí Nou - Ciutat Cooperativa els trens de les línies R50 i R60 no donen servei.

S'ha analitzat la cobertura de la xarxa ferroviària com aquella superfície generada per la superposició de cercles traçats sobre les estacions existents.

7.4 Transport públic urbà i suburbà de superfície

El servei de transport urbà i interurbà diürn de Sant Boi de Llobregat consta de **25 línies** que circulen total o parcialment pel municipi en horari diürn (17 línies interurbanes,3 línies urbanes i 5 línies en horari nocturn). Cal ressenyar però que alguns d'aquests serveis donen cobertura al municipi de manera molt minsa, amb només una o dues parades, tal i com és el cas de les línies L80, L87 (ambdues circulen per la C-31) o bé la L97 (que circula per la C-32).

En termes generals, el municipi està ben servit pels serveis urbans i interurbans i disposa d'una **bona cobertura territorial**, sense que existeixin àmbits sense connexió amb la xarxa de transport públic.



Serveis urbans i interurbans que operen a Sant Boi de Llobregat en horari diürn i nocturn

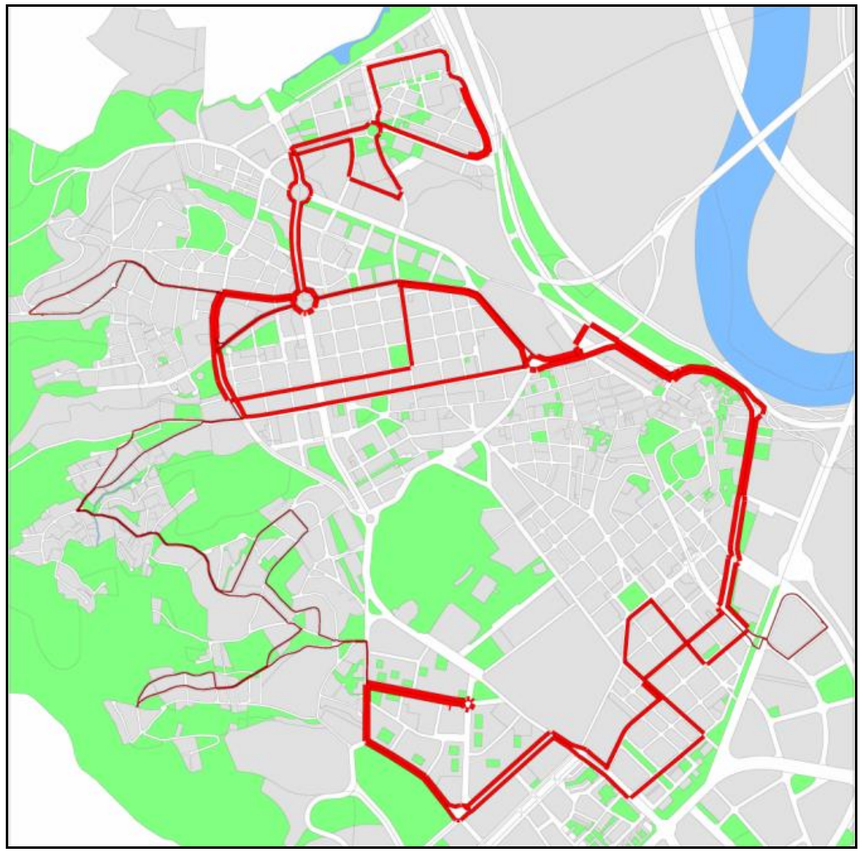
(*) No inclou els serveis de les línies L80 i L87, en tant que el seu itinerari no transcorre pel casc urbà del municipi.

(**) No s'inclou els serveis nocturns que donen les línies N41 i N51.

Font: Àrea Metropolitana de Barcelona

Quant al **volum d'expedicions diàries**, l'oferta de transport públic urbà s'articula preferentment a partir del servei de la SB1, en tant que amb una freqüència de pas de 15 minuts els dies feiners, és la que realitza més expedicions al llarg del dia. El servei de les línies SB2 i SB3, amb una freqüència de 60 minuts els dies feiners, permet accedir a les urbanitzacions més allunyades situades als districtes de Marianao i Camps Blancs, facilitant també l'intercanvi amb la línia SB1 i la resta de serveis de transport públic (si bé preferentment aquesta connexió es realitza amb el servei de FGC. La connexió amb la xarxa d'autobusos interurbans resulta més complicada en tant que els serveis no estan coordinats horàriament entre si).

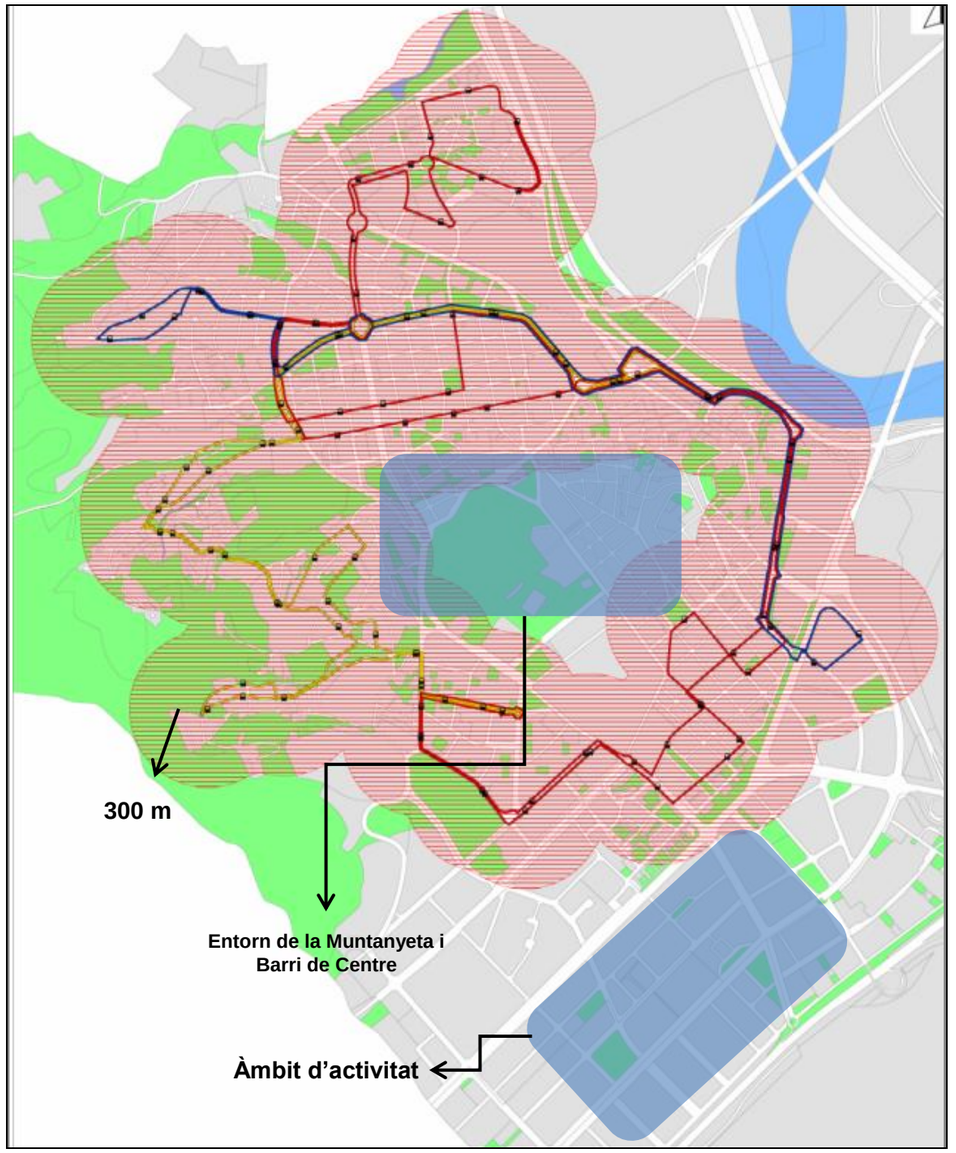
A la imatge adjunta, el gruix de la línia vermella representa el volum d'expedicions que circulen per cada tram de carrer, deduint-se per tant que als trams on la línia és més gruixuda hi circula el servei de la SB1.



Volum d'expedicions de la xarxa urbana de Sant Boi de Llobregat

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

Quant a la **cobertura territorial** del servei urbà, cal ressenyar que pràcticament abasta tot el nucli urbà, si bé en l'actualitat no es dóna servei a l'àmbit d'activitat econòmica situat en l'entorn de la Carretera de Santa Creu de Calafell. També cal destacar la manca de cobertura territorial en l'entorn de la muntanyeta i en el barri de Centre.



Cobertura territorial del servei urbà d'autobusos de Sant Boi de Llobregat (radi de 300 metres)

Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

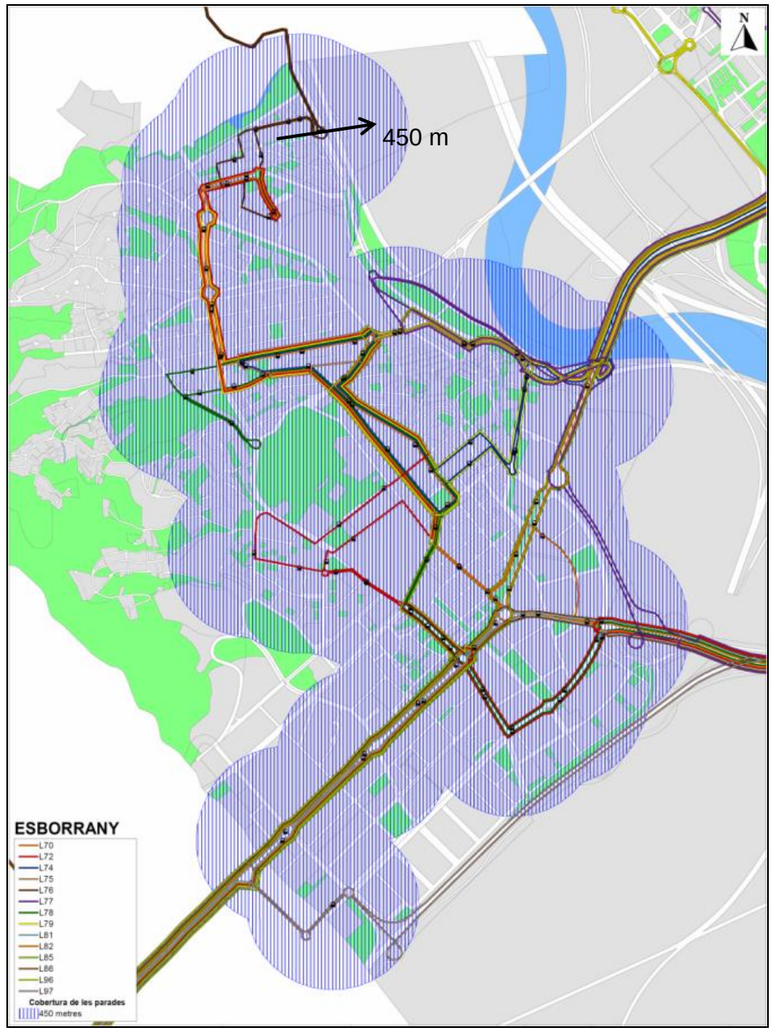
7.5 Servei interurbà

Sant Boi de Llobregat compta amb una potent xarxa de transport públic interurbà de superfície formada per **17 línies**, que li permet la connexió tant en sentit cap al Baix Llobregat sud (àmbit de Castelldefels, Gavà i Viladecans), com en relació amb el Barcelonès.

El **volum d'expedicions diàries**, l'oferta de transport públic urbà s'articula preferentment a partir de l'eix de la Carretera de Santa Creu de Calafell, per on circulen bona part dels serveis que connecten amb els municipis del Baix Llobregat sud i també els que van cap a Cornellà i cap a la carretera de El Prat (en sentit Barcelona). A nivell intern, l'oferta es concentra principalment als eixos principals de la ciutat, com ara els carrers d'Eusebi Güell o Lluis Pascual Roca.

Pel que fa a la **cobertura territorial** de la xarxa d'autobusos diürns interurbans s'ha analitzat com aquella superfície generada per la superposició de cercles traçats sobre les parades utilitzant un radi de 450 metres.

S'obté com a resultat que la pràctica totalitat del casc urbà resta sota la cobertura de la xarxa d'autobusos interurbans, reafirmant-s'hi el fet de que aquesta no només li confereix a la ciutat un servei interurbà, sinó que també és molt eficaç en els desplaçaments amb caràcter intern.



Cobertura territorial del servei interurbà d'autobusos de Sant Boi de Llobregat (radi de 450 metres)

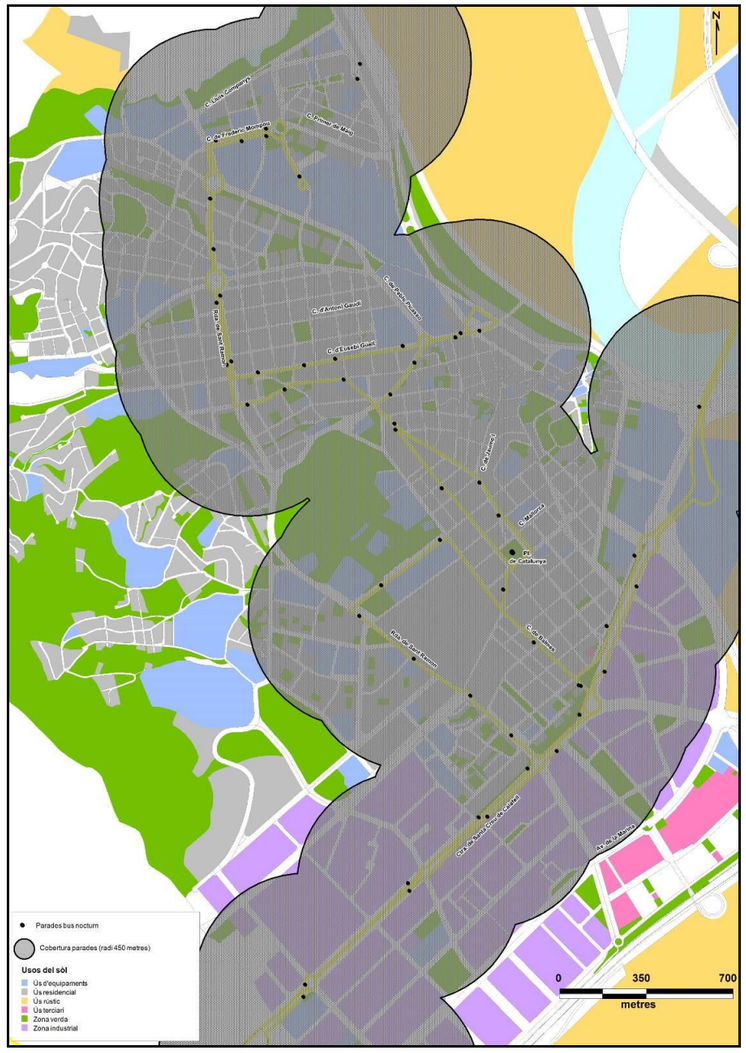
Font: Elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per AMB

Connectivitat amb el servei d'autobusos interurbans amb els municipis de l'entorn

El municipi disposa d'una variada oferta d'autobusos interurbans, que facilita la connexió amb múltiples destinacions en municipis de l'entorn més immediat, entre ells Castelldefels, Gavà i Viladecans per la vessant sud, Cornellà de Llobregat, Barcelona o L'Hospitalet de Llobregat pel nord-est, o Santa Coloma de Cervelló pel nord-oest, entre d'altres.

A mode d'exemple, en un dia feiner tipus Sant Boi disposa d'un total de 679 expedicions d'anada i tornada que la connecten amb Barcelona.

El **transport públic nocturn de Sant Boi de Llobregat disposa del servei de 5 línies** que formen part de la xarxa de serveis nocturns de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (si bé cal ressenyar que algunes línies no donen servei directe al nucli urbà, com és el cas de la N16).



Cobertura territorial de la xarxa de serveis d'autobús nocturns. Radi de 450 metres

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB

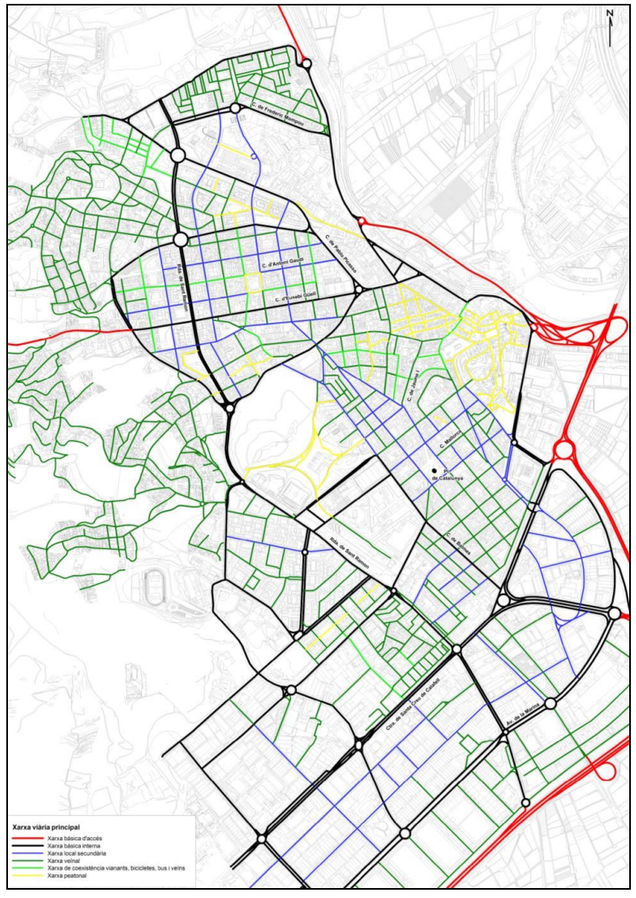
7.6 Xarxa de vehicles privats motoritzats

S'ha pres com a punt de partida la jerarquització viària fixada per l'anterior Pla de Mobilitat Urbana elaborat l'any 2007 i vigent en l'actualitat. Classifica el viari en 6 categories diferenciades:

XARXA VIÀRIA INTERNA		
Tipologia de via	**Longitud (m)**	**%**
Xarxa bàsica interna	37.552	26%
Xarxa local secundària	19.636	14%
Xarxa veïnal	69.785	49%
Xarxa de coexistència vianants, bicicletes, bus i veïns	5.943	4%
Xarxa per a vianants	10.803	8%
TOTAL	**143.718**	**100%**

Jerarquització actual de la xarxa viària

Font: Elaboració pròpia



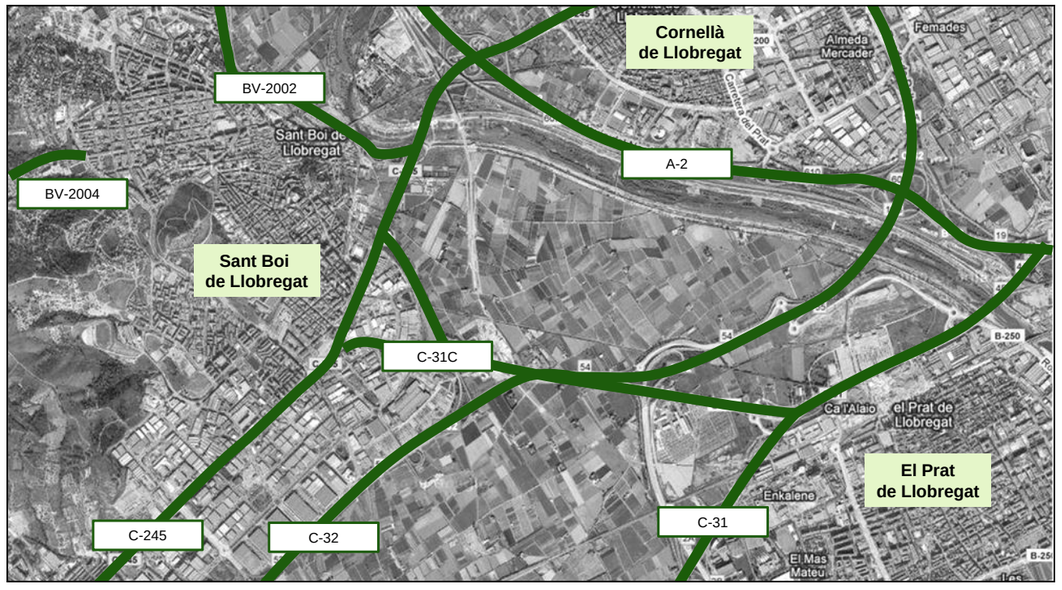
Jerarquització viària actual de la xarxa viària de Sant Boi de Llobregat

Font: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat.

Sant Boi de Llobregat està dotat d'una important i diversa xarxa viària d'accés, amb 6 vies interurbanes que connecten amb els municipis de l'entorn:

- Autopista C-32: Autopista de Pau Casals d'accés i sortida de Barcelona pel costat Llobregat. És la principal via interurbana d'alta capacitat que dóna accés a la ciutat en l'actualitat, sobretot pel que fa als desplaçaments de mitja – llarga distància.
- Autovia A-2: És l'antiga N-II, que rep el nom d'Autovia del Nord-est en el tram Madrid – Saragossa – Lleida - Barcelona. La connexió amb Barcelona es realitza per les vies B-23 (Av. Diagonal) o B-10 (Ronda Litoral). Si bé no transcorre pel terme municipal de Sant Boi, exerceix com un dels principals vials d'accés al municipi a nivell interurbà a través del nus del Llobregat.
- Autopista C-31c: És la Carretera del Prat de Llobregat. Actualment s'estan duent obres vinculades a la reorganització entre la C-32, la C-31c i l'A-2 que impliquen el tancament de la sortida 53.
- Carretera C-245: És la via tradicional que ha articulat el creixement del municipi i que connecta amb els municipis de l'entorn immediat. Si bé en els darrers anys s'han realitzat actuacions per integrar aquesta via dins de la trama urbana de la ciutat, a dia d'avui encara conserva una clara funcionalitat interurbana (especialment a nivell comarcal). Per tant caldria adoptar mesures que potenciïn la seva integració a l'entramat urbà de Sant Boi de Llobregat (més detall al capítol de propostes del PMU).

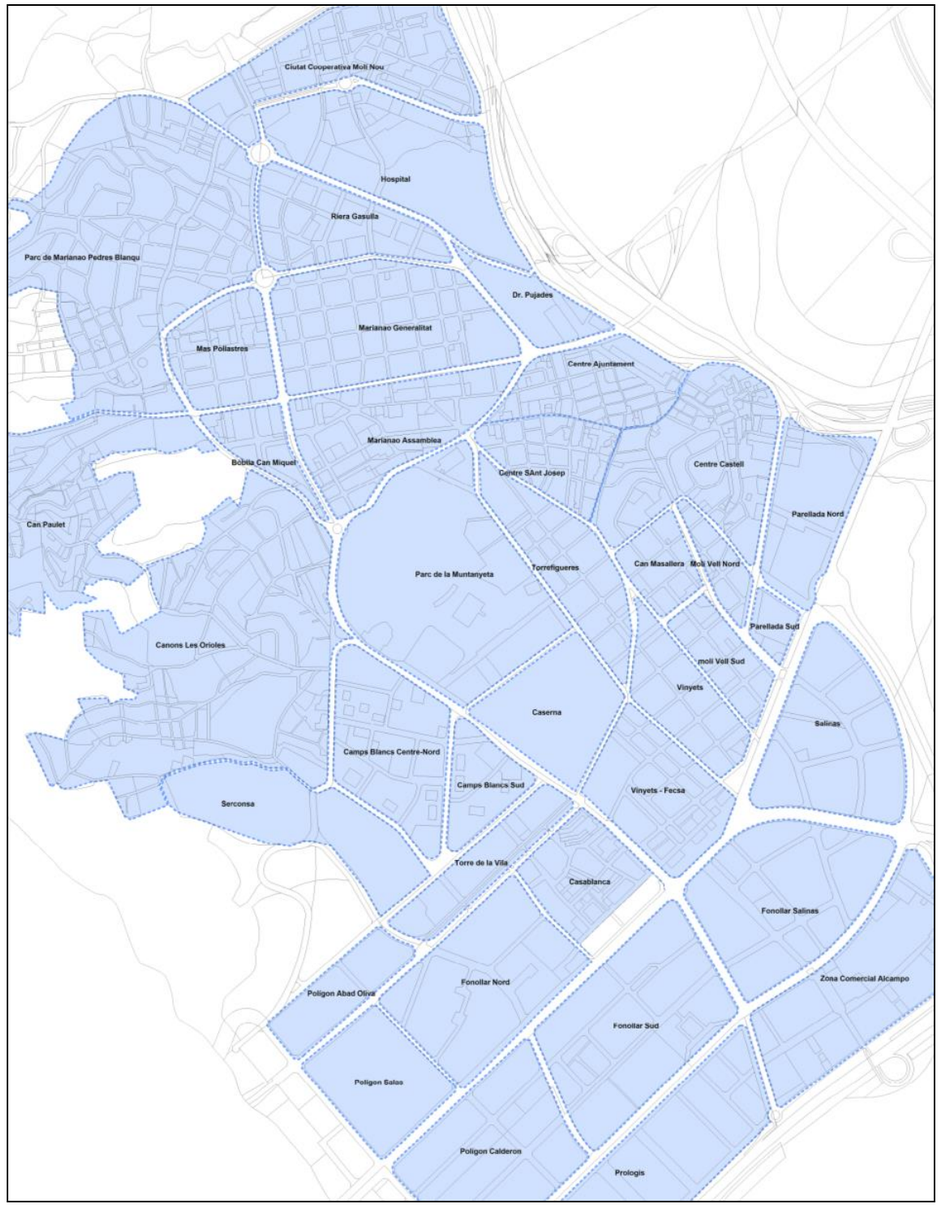
  En els darrers anys ha anat incorporant un **caràcter urbà**, integrant-se progressivament a la trama de carrers de la ciutat, si bé encara conserva la seva funcionalitat interurbana a nivell comarcal. Tal i com es
- Carretera BV-2002. Via tradicional de connexió amb Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló.
- Carretera BV-2004: Via de connexió amb Sant Climent de Llobregat.



Esquema viari de la xarxa interurbana de connexió amb Sant Boi de Llobregat

Font: Elaboració pròpia

D'acord amb el Pla de Mobilitat Urbana realitzat l'any 2007, la ciutat resta dividida en **38 àrees de qualitat ambiental**. Aquestes són resultat de la jerarquització viària i representen aquells àmbits on es duen a terme actuacions de moderació del trànsit i ordenació de la mobilitat.



Àrees de qualitat ambiental

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

7.7 Fluxos de mobilitat. Anàlisi de les dades disponibles

7.7.1 Mobilitat dels residents

Caracterització bàsica de la mobilitat

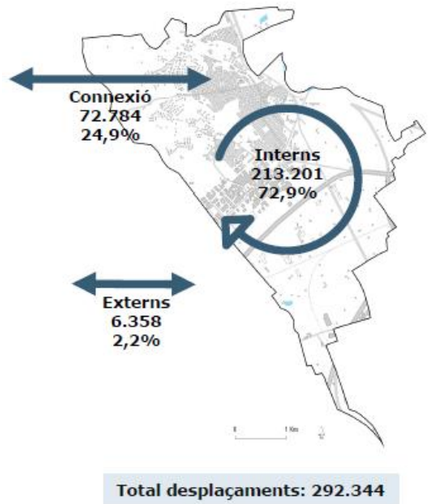
La població resident a Sant Boi de Llobregat realitza un total de 292.344 desplaçaments diaris, representant un total de **3,67 desplaçaments per persona i dia**. Aquesta xifra es situa per sobre de la d'altres municipis de l'entorn, com ara Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat, o també Badalona:

Municipi	Desplaçaments per persona i dia
Sant Boi de Llobregat	**3,67**
Cornellà de Llobregat	3,26
Esplugues de Llobregat	3,27
Sant Joan Despí	3,46
Badalona	3,46

Comparativa de desplaçaments per persona i dia amb altres municipis de l'AMB

Font: Elaboració pròpia

Del total de desplaçaments, un 72,9% corresponen a desplaçaments interns al municipi, un 24,9% a desplaçaments realitzats entre Sant Boi de Llobregat i l'exterior del municipi i el 2,2% restant correspon a desplaçaments externs realitzats fora del municipi (es a dir, desplaçaments de residents de Sant Boi de Llobregat que no tenen origen ni destinació amb el municipi).



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi de Llobregat segons tipus de recorregut

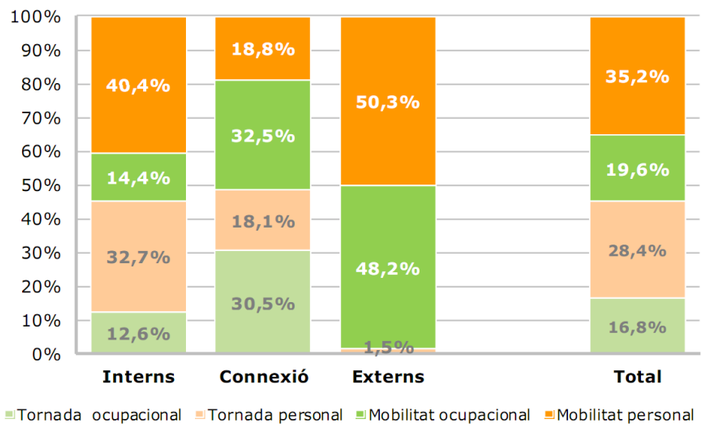
Font: enquesta realitzada

Els residents a Sant Boi de Llobregat **emeten 72.784 desplaçaments** cap a altres municipis. Barcelona és el municipi que genera més desplaçaments (38,7%), seguit de L'Hospitalet de Llobregat (7,6%).

En un dia feiner Sant Boi de Llobregat atreu **28.208 desplaçaments** de persones residents a la resta de municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, exceptuant Barcelona. Viladecans és el municipi

que emet més desplaçaments cap a Sant Boi de Llobregat amb un 23% (dada a tenir en compte a nivell de propostes quant a la valoració d'un nou servei ferroviari al municipi que connectaria amb l'àmbit del Baix Llobregat sud).

La mobilitat personal predomina sobre la ocupacional: un 63,6% dels desplaçaments són originats per motius personals i la respectiva tornada a casa, i un 36,4% són generats per motius ocupacionals (més la tornada a casa).



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi de Llobregat segons motiu

Font: enquesta realitzada

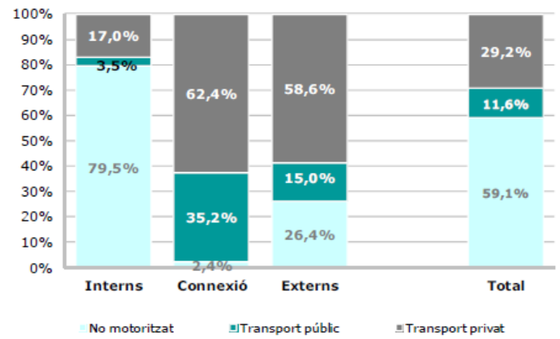






Els modes de transport

L'anar a peu i/o en bicicleta és la forma més habitual de moure's dels residents a Sant Boi de Llobregat, ja que el **59,1% dels desplaçaments són no motoritzats** (dels quals el 58,5% es correspon amb peu). La suma dels modes motoritzats (el transport públic i el privat) es del 40,8%, amb més de la meitat corresponent a vehicle privat.



Distribució dels desplaçaments dels residents a Sant Boi segons tipus de desplaçament i mode de transport

Font: enquesta realitzada

7.7.2 Mobilitat interna dels residents i no residents

Caracterització bàsica de la mobilitat

El total de desplaçaments de residents que tenen com origen i/o destinació Sant Boi de Llobregat en un dia feiner és de 285.985 D'aquests, el 74,5% són interns al municipi (213.201) i el 25,5% restant són desplaçaments de connexió (72.784).

Centrant l'anàlisi en la mobilitat interna al municipi s'han classificat els desplaçaments de dos tipus: interns a cada zona (són aquells que tenen com a origen i destinació una mateixa zona) i connexió entre zones (entre dues zones diferents).

- La zona 2 (Marianao) és la que concentra un major volum de desplaçaments: la major part dels fluxos interns al municipi tenen com a origen i destinació en aquesta zona (43.017 desplaçaments, suposant el 20,3% del total). Això s'explica perquè aquest àmbit del municipi concentra gairebé el 39% de la població resident. Contràriament, és la zona 5 (Camps Blancs, la que té menys població resident) la que té menys desplaçaments interns (7.621 desplaçaments, suposant el 3,6% del total).
- Pel que fa als desplaçaments de connexió, la zona 3 és la zona que atrau i genera més desplaçaments cap a altres zones del municipi (amb 29.200 desplaçaments des de fora).

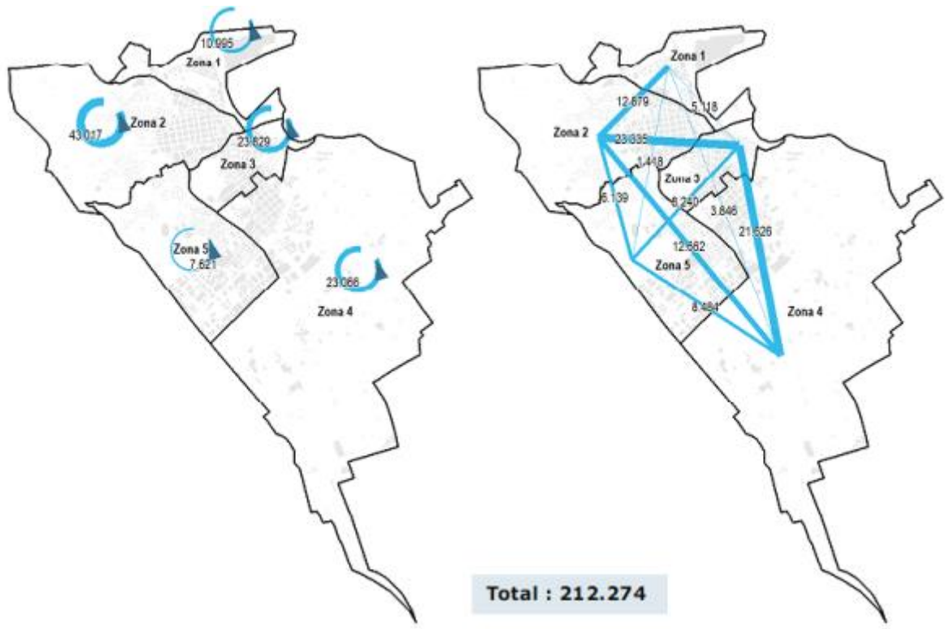
Fluxos interns a cada zona

Les principals relacions de mobilitat es produeixen entre les zones 2, 3 i 4. Aquest comportament és producte de diferents motius:

- En primer lloc, el volum de desplaçaments en relació a la zona 4 respon al teixit industrial existent i a la conseqüent concentració de llocs de treball
- En segon lloc, el volum de desplaçaments des de les zones 2 i 3 respon als àmbits on es concentra un nombre més elevat de residents a la ciutat

- Finalment, la zona 3 també exerceix una atracció important com a conseqüència de la concentració d'equipaments administratius, i també degut a que és on se situa l'estació de F.G.C. St. Boi (com succeeix a la zona 1 amb l'estació de F.G.C. Molí Nou).

  En aquest sentit, bona part dels desplaçaments cap a les zones 1 i 3 s'interpreten com una de les etapes en la cadena de desplaçaments quotidians, en tant que es fa servir la connexió amb la xarxa de F.G.C. per arribar a altres llocs exteriors a la ciutat.



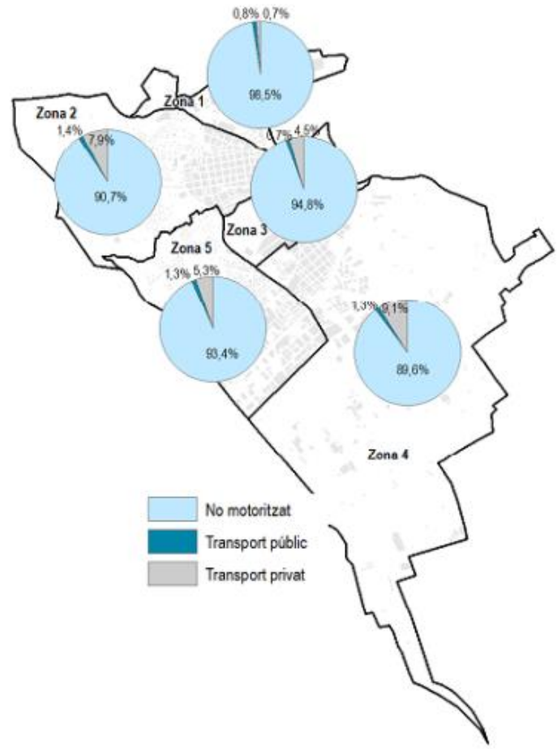
Fluxos interns a cada zona i desplaçaments de connexió entre zones

Font: enquesta realitzada

Els modes de transport dels fluxos interns

El 79,4% dels desplaçaments interns al municipi es fan en modes no motoritzats, un 3,5% en transport públic i el 17,2% restant es fan en vehicle privat.

- A la zona 1 és on l'ús dels modes no motoritzats arriben al 98,5%. Es tracta de la zona amb menys superfície cosa que permet la mobilitat a peu en aquest àmbit.
- La mobilitat a peu és majoritària en pràcticament totes les relacions entre zones del municipi, excepte en les següents relacions (amb uns valors situats al voltant del 30%), en les que també el vehicle privat és el mitjà de transport més habitual:
  - Entre la zona 1 i 4.
  - Entre la zona 1 i 5.
  - Entre la zona 2 i 5.
- El major ús del transport públic es dóna en les connexions abans esmentades, a les quals cal afegir les connexions entre la zona 2 i 4.



Repartiment modal dels desplaçaments interns a Sant Boi de Llobregat

Font: enquesta realitzada

7.7.3 Mobilitat de connexió dels residents i no residents

El total de desplaçaments que tenen com origen i/o destinació Sant Boi de Llobregat en un dia feiner és de 314.814 (amb independència d'on resideixin els individus que els realitzen). D'aquests, el 67,9% són interns al municipi (213.823) i el 32,1% restant són desplaçaments de connexió (100.991).

Àmbit territorial	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona	**28.930**	**28,6%**
Castelldefels	4.884	4,8%
Gavà	3.759	3,7%
Viladecans	9.706	9,6%
Baix Llobregat Sud	**18.349**	**18,2%**
Cornellà de Llobregat	7.961	7,9%
El Prat de Llobregat	6.045	6,0%
L'Hospitalet de Llobregat	10.705	10,6%
Esplugues de Llobregat	2.622	2,6%
Sant Feliu de Llobregat / Sant Just Desvern	3.083	3,1%
Sant Joan Despí	3.660	3,6%
Baix Llobregat Nord	**34.076**	**33,7%**
Resta comarca Baix Llobregat	**7.759**	**7,7%**
Besòs	**2.293**	**2,3%**
Exterior	**9.584**	**9,5%**
Total	**100.991**	**100%**

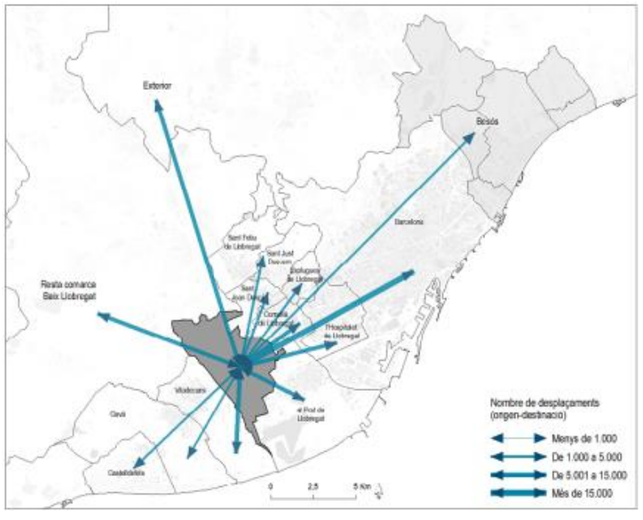
Fluxos de connexió a Sant Boi de Llobregat

Font: enquesta realitzada

Besòs: Badalona, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Tiana

Resta Baix Llobregat Sud: Castelldefels, Gavà i Viladecans

Nota. Recordar que la present enquesta està destinada a persones residents dels 17 municipis de la primera corona metropolitana de Barcelona (amb excepció de Barcelona ciutat) i, que per tant, pot haver-hi una part de la mobilitat de connexió al municipi efectuada per persones no residents en aquests 17 municipis.



Fluxos de connexió a Sant Boi de Llobregat
Font: enquesta realitzada

Del total de desplaçaments de connexió (100.991), el 72,1% són realitzats pels residents al municipi, mentre que el 27,9% restant són realitzats per persones no residents. Així, es pot concloure:

- Els residents a Sant Boi de Llobregat en un dia feiner emeten 72.784 desplaçaments cap a altres municipis. Barcelona és el municipi que atrau més desplaçaments (38,7%), seguit de L'Hospitalet de Llobregat (7,6%).
- En un dia feiner Sant Boi de Llobregat atreu 28.208 desplaçaments de persones residents a la resta de municipis de l'àmbit d'estudi. Viladecans és el municipi que emet més desplaçaments cap a Sant Boi de Llobregat (23%). A destacar el volum provinent des del Baix Llobregat Sud (Castelldefels, Gavà i Viladecans, amb un total de 7.397 desplaçaments de destinació i 10.952 de procedència).

Àmbits de destinació	Residents	
	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona	**28.138**	**38,7%**
Castelldefels	2.486	3,4%
*Gavà**	*1.703*	*2,3%*
Viladecans	3.208	4,4%
Baix Llobregat Sud	**7.397**	**10,2%**
Cornellà de Llobregat	4.267	5,9%
El Prat de Llobregat	3.847	5,3%
L'Hospitalet de Llobregat	5.509	7,6%
Sant Joan Despí	2.398	3,3%
Resta Baix Llobregat Nord	3.521	4,8%
Baix Llobregat Nord	**19.542**	**26,8%**
Resta comarca Baix Llobregat	**7.598**	**10,4%**
Besòs*	***621***	***0,9%***
Exterior	**9.488**	**13,0%**
Total	**72.784**	**100%**

Àmbits de procedència	No residents	
	Desplaçaments	Percentatge
Barcelona*	***792***	***2,8%***
Castelldefels	2.398	8,5%
*Gavà**	*2.056*	*7,3%*
Viladecans	6.498	23,0%
Baix Llobregat Sud	**10.952**	**38,8%**
Cornellà de Llobregat	3.693	13,1%
El Prat de Llobregat	2.198	7,8%
L'Hospitalet de Llobregat	5.197	18,4%
Sant Joan Despí	1.262	4,5%
Resta Baix Llobregat Nord	2.184	7,7%
Baix Llobregat Nord	**14.533**	**51,5%**
Besòs*	***1.673***	***5,9%***
Exterior primera corona	**257**	**0,9%**
Total	**28.208**	**100%**

Fluxos de connexió a Sant Boi de Llobregat. Residents i no residents

Font: enquesta realitzada

Besòs: Badalona, Montcada i Reixac, Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Tiana
Resta Baix Llobregat Sud: Castelldefels, Gavà, Sant Boi de Llobregat i Viladecans

** Dades de caràcter orientatiu ja que la submostra de desplaçaments no supera el llindar de significació estadística*

Fluxos de connexió exterior segons zones

Les zones 2 i 4 de Sant Boi de Llobregat són les que emeten i atreuen més desplaçaments de connexió amb altres municipis (acumulant gairebé el 60% de la mobilitat de connexió).

La zona 3 és la zona amb més fluxos amb la ciutat de Barcelona. Concretament, el 35,5% dels desplaçaments de connexió s'efectuen amb Barcelona.

Finalment, les zones 1 i 2 de Sant Boi de Llobregat són les que més relacions tenen amb municipis externs, superant el 20% dels desplaçaments de connexió en cada cas.

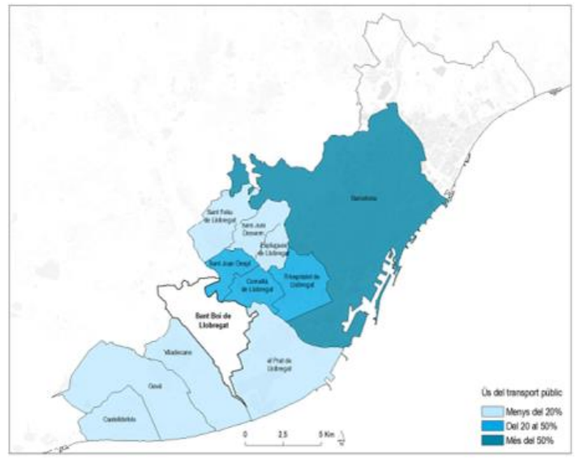
Modes de transport dels fluxos de connexió

Les zones 2 i 4 de Sant Boi de Llobregat són les que emeten atrauen més desplaçaments amb altres municipis. La zona 3 és la que més fluxos de mobilitat té amb la ciutat de Barcelona, concretament, el 35,5% dels desplaçaments de connexió s'efectuen amb Barcelona.

El 67,6% dels desplaçaments connectius a Sant Boi de Llobregat es fan en vehicle privat, un 29,5% en transport públic i un 2,9% en modes no motoritzats.

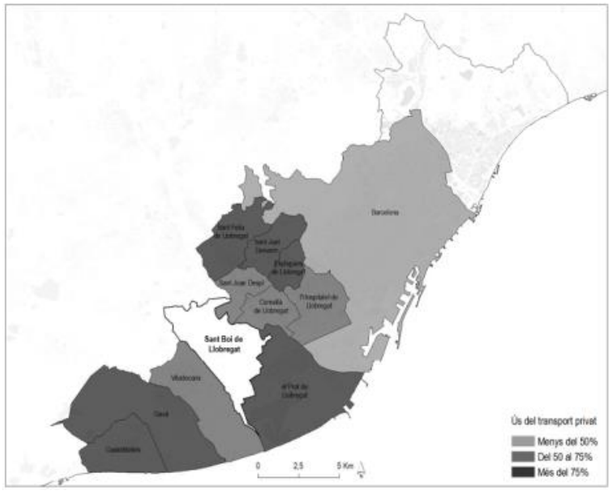
- L'ús del transport públic és més elevat en les connexions entre Sant Boi de Llobregat i els municipis de Barcelona (50,8%), L'Hospitalet de Llobregat (30,2%), Sant Joan Despí (28,2% i Cornellà de Llobregat (26,7%).
- Les connexions amb el vehicle privat són força elevades amb diversos municipis de la Primera corona del Baix Llobregat, especialment amb, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern i el Prat de Llobregat. En aquests municipis, l'ús del transport privat supera el 80%.

Succeeix igual amb els municipis situats al Baix Llobregat sud (Castelldefels i Gavà especialment), on com a conseqüència de la manca de disponibilitat d'una oferta de transport públic competitiva provoca un ús elevat del vehicle privat.



Ús del transport públic en els principals fluxos de connexió de Sant Boi de Llobregat

Font: enquesta realitzada



Ús del transport privat en els principals fluxos de connexió de Sant Boi de Llobregat

Font: enquesta realitzada

Nota. En els municipis sense dades la submostra de desplaçaments no supera el llindar de significació estadística.

MODE		PROPOSTES DEL PMU VINCULADES A LA MILLORA AMBIENTAL:
De forma general, totes les propostes del PMU aporten millores de la mobilitat realitzant una ferma aposta en temes específics que permetin reforçar la mobilitat sostenible del municipi i fomentant l'ús d'un transport responsable tant vers el medi ambient com respecte a la salut de les persones. Els objectius principals estan vinculats a la millora de la informació per tal d'incrementar el número d'usuaris, millorar la connectivitat en l'àmbit supramunicipal, millorar la cobertura territorial, disminuir l'emissió de contaminants...fomentant una mobilitat sostenible que tingui en compte les persones com a vianants i com a usuaris de transport (públic i privat).		
Mobilitat a Peu	1.1	Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants.
	1.2	Ampliació de la xarxa d'ús exclusiu per a vianants.
	1.3	Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat.
	1.4	Millora de l'accessibilitat als principals itineraris de connexió a peu des de les parades de transport públic situades a la Ctra. De Santa Creu de Calafell, cap a l'àmbit industrial.
	1.5	Millora de la connectivitat a peu entre el Barri de Cooperativa - Molí Nou i el Parc Agrari.
	1.6	Definició d'un camí escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni.
	1.7	Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent.
	1.8	Realització d'un Estudi per a la implantació d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vianant.
	1.9	Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu.
	1.10	Realització d'un estudi que permeti actualitzar l'Ordenança vinculada a garantir la seguretat, l'accessibilitat i la qualitat dels itineraris afectats per obres.
Bicicleta	2.1	Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent.
	2.2	Creació de nous aparcaments a la via pública per a bicicletes.
	2.3	Creació de nous aparcaments als aparcaments públics per a bicicletes.
	2.4	Creació de nous aparcaments a equipaments municipals per a bicicletes.
	2.5	Reubicació d'alguns aparcaments de "bicibox".
	2.6	Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta.
	2.7	Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta.
Transport públic	3.1	Millora de l'accessibilitat i/o col•locació de les parades.
	3.2	Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col•lectiu.
	3.3	Proposta per a la creació de nous carrils bus.
	3.4	Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-dièsel, gas, vehicles híbrids, etc.).
	3.5	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un Servei llançadora entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per accedir de forma ràpida a la xarxa de metro i tramvia.
	3.6	Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics.
	3.7	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un servei a la demanda de transport públic les urbanitzacions de Els Camps Blancs i Marianao.
	3.8	Realització d'una proposta per a incentivar l'ús del transport públic per part de les agrupacions de comerciants del municipi.
Vehicle Privat	4.1	Nova proposta de jerarquització del viari.
	4.2	Realització de propostes vinculades al canvi de sentits de circulació.
	4.3	Definició dels paràmetres per a la realització d'un Pla d'Aforaments.
	4.4	Proposta per a la instal•lació de zones avançades per a motocicletes (ZAM).
	4.5	Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat.
	4.6	Propostes vinculades a la microsimulació vehicular de la Plaça Europa.
	4.7	Implantació de mesures per a la reducció de la velocitat a determinats trams de la ciutat.
	4.8	Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat.
	4.9	Contractació d'un servei per a smart phones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat.
	4.10	Revisió de la senyalització vertical S-28 - Zona 30.
Aparcament	5.1	Regulació integral de l'aparcament. Reordenació de l'aparcament a la xarxa vertebradora del municipi.
	5.2	Estudi per dimensionar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública.

MODE	PROPOSTES DEL PMU VINCULADES A LA MILLORA AMBIENTAL:	
	5.3	Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou.
	5.4	Elaboració d'una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat.
Càrrega i descàrrega	6.1	Creació de zones d'aparcament per a camions a les zones industrials i comercials de la ciutat que evitin que aquests aparquin a la via pública
	6.2	Estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes
Informe de Sostenibilitat Ambiental	7.1	Fomentar que les empreses de transport públic posseeixin un Pla de Gestió Ambiental
Seguiment del PMU	8.1	Elaboració d'una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat
	8.2	Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.
	8.3	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals
	8.4	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.
	8.5	Actualització del mapa acústic de la ciutat.

Totes aquestes actuacions, conjuntes, s'han establert per millorar el canvi modal y generar canvis en els fluxos –tant interns, com externs- per aconseguir una mobilitat sostenible.

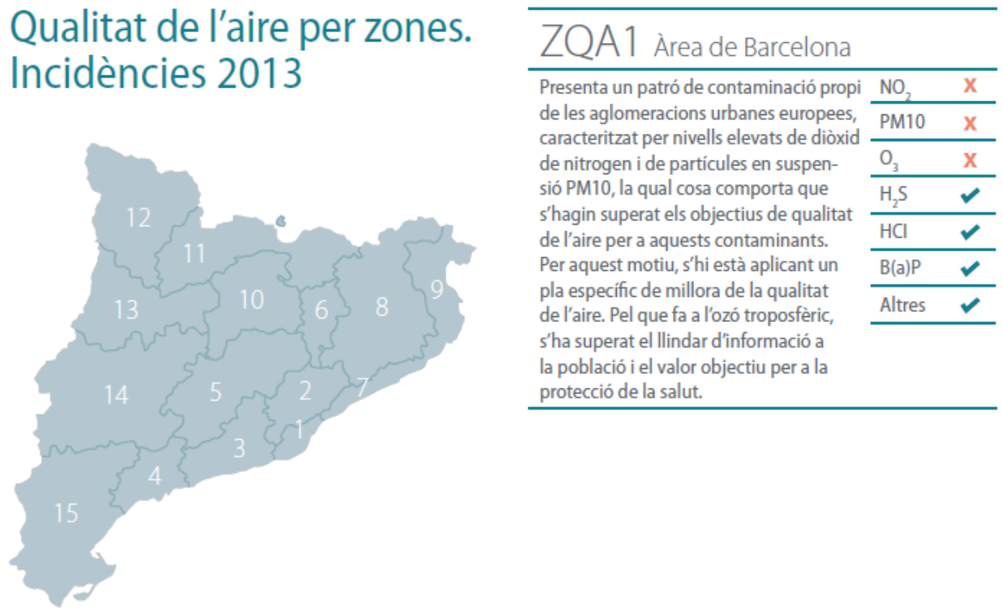
Pel que fa a la connectivitat tant per donar continuïtat supramunicipal com per estabilitzar els fluxos externs a Sant Boi del Llobregat, el PMU s'emmarca en una aposta per part de la Diputació de Barcelona i de l'ATM en relació a la redacció dels PMU de quatre municipis de forma conjunta, el què aporta una visió supramunicipal i de conjunt tant de l'àmbit Llobregat com de la relació amb la Ciutat Comtal.

Destacar que el PMU també promou la minimització de barreres per tal de facilitar l'opció d'ús de transports més sostenibles i els vincula amb propostes ambientalment més eficients.

7.8 La qualitat de l'aire

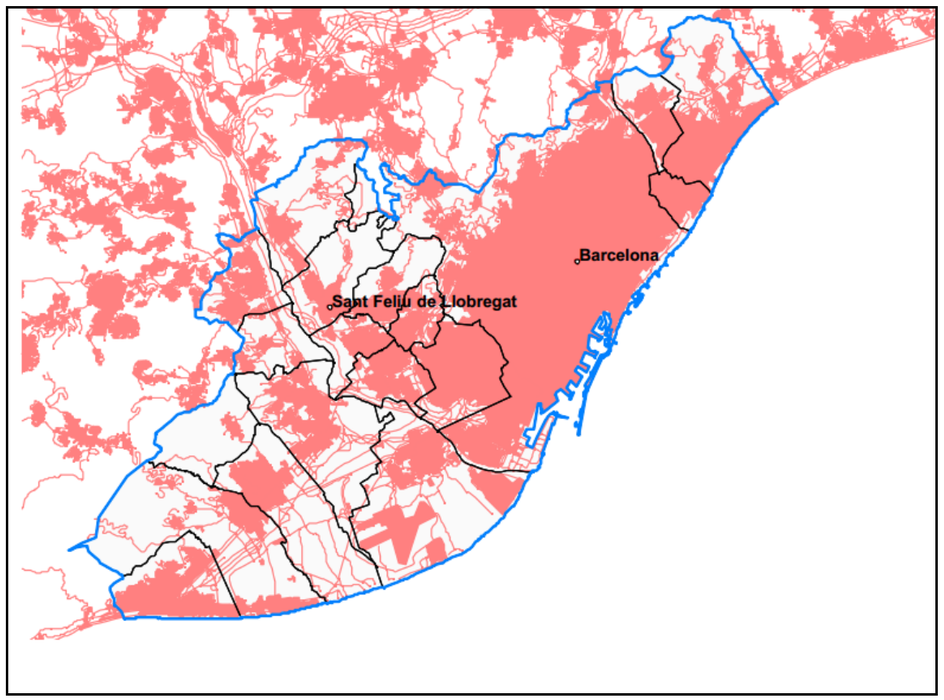
Aquest apartat fa referència, d'una banda, als nivells d'immissió de contaminants atmosfèrics, concretament als òxids de nitrogen (NOX) i a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i, d'altra banda, als nivells d'emissió d'aquests contaminants atmosfèrics i de CO2 (com a principal gas amb efecte hivernacle) associats a la mobilitat del municipi de Sant Boi del Llobregat.

El municipi de Sant Boi de Llobregat es troba inclòs en la Zona de Qualitat de l'Aire (ZQA) 1, denominada Àrea de Barcelona. Es tracta d'una zona caracteritzada principalment per una ocupació gairebé total del sòl tant per edificacions com per tot tipus d'infraestructures i que s'ha definit com aglomeració pel seu elevat nombre d'habitants. Es troba en una plana litoral situada entre mar i muntanya afectada principalment pel règim de brises. D'altra banda, és una zona que generalment presenta nivells alts d'emissions difuses, les quals provenen principalment del trànsit urbà i interurbà i de les activitats domèstiques. En referència al nivells d'immissió cal destacar que la majoria d'estacions estan orientades al trànsit i a les indústries, de manera que no es disposa de valors de fons fiables.



Qualitat de l'aire a la Zona 1

Font: Guia 30 anys vigilant i millorant la qualitat de l'aire a Catalunya.



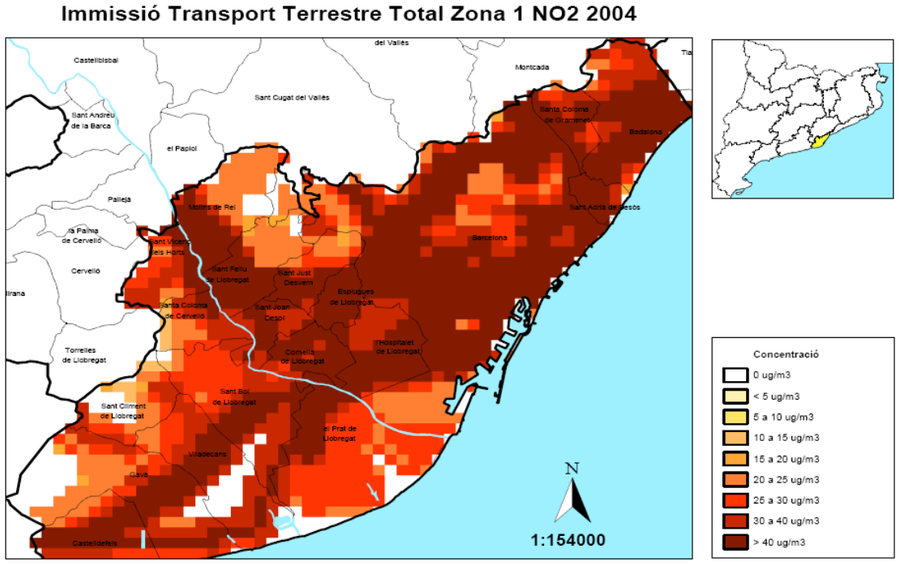
Superfície urbanitzada de la Zona 1 de Qualitat de l'Aire

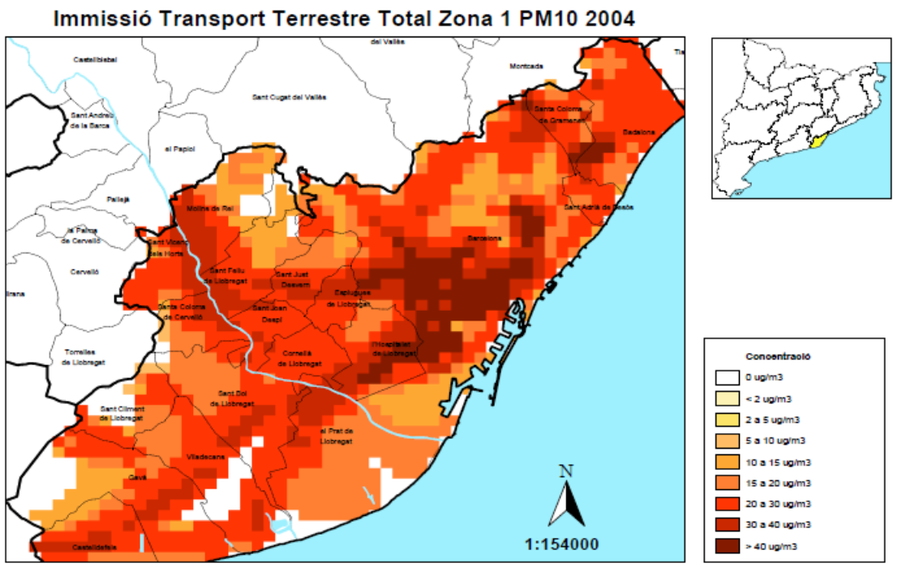
Font. Generalitat de Catalunya

També s'inclou un apartat referent a la contaminació acústica, considerada també com un vector ambiental que cal tractar de manera independent de les emissions i immissions de contaminants.

7.8.1 Immissió de contaminants

Si bé el municipi no forma part de l'àmbit definit pel Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona, es prenen com a referència els valors que aquest estableix a nivells d'immissió de NO2 i PM10 procedents del transport terrestre per a la Zona de Qualitat de l'Aire 1, on es troba ubicat el municipi de Sant Boi de Llobregat.



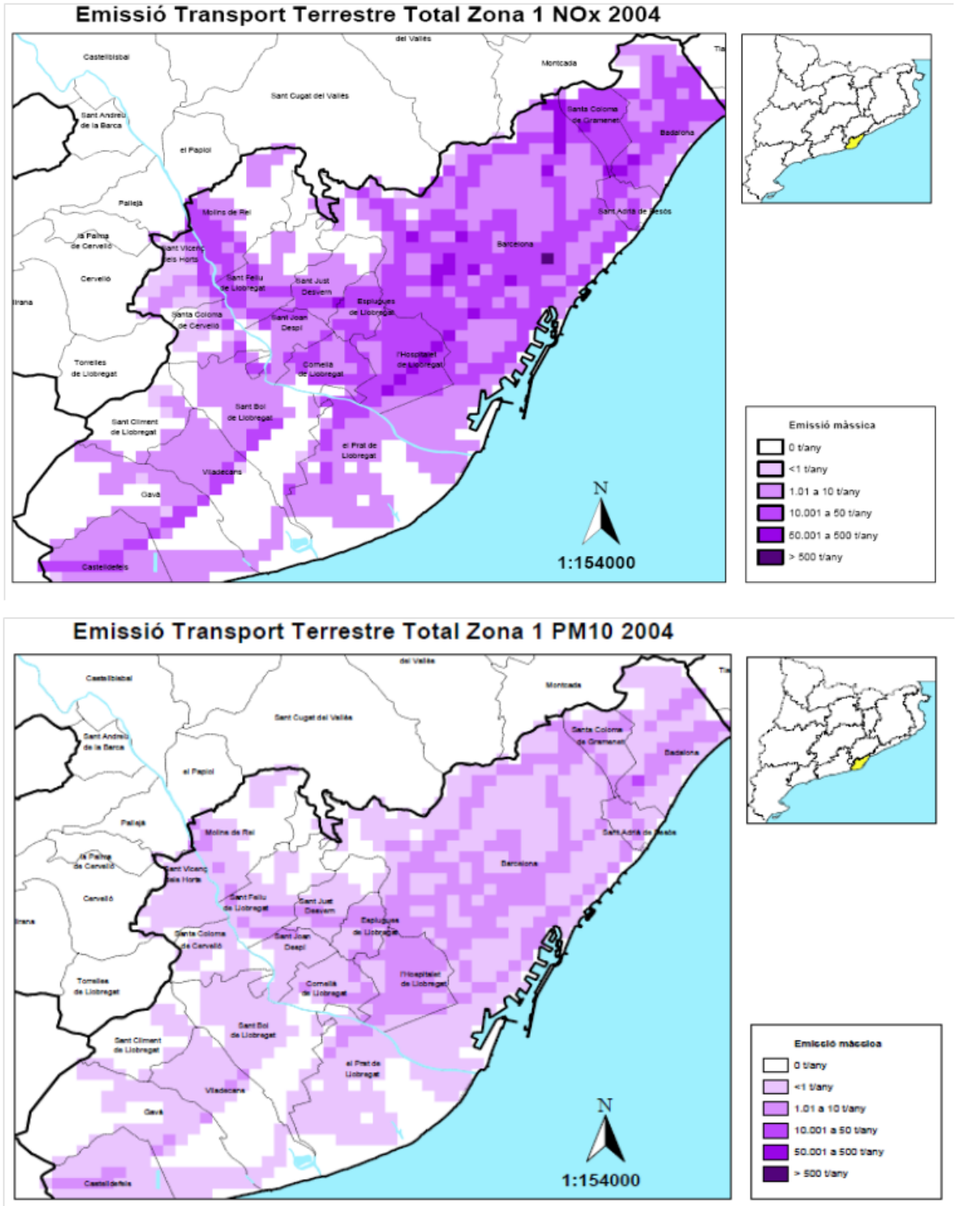


Immissió Transport Terrestre Total Zona 1 – NO2 i PM10.

Font: Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona (2007).

7.8.2 Emissió de contaminants

De la mateixa manera que per als valors d'immissió, en el Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona es presenten en format gràfic els valors d'emissió corresponents al transport terrestre total de la ZQA 1 per als NO_X i per a les PM_{10}.



Emissió Transport Terrestre Total Zona 1 – NO2 i PM10.

Font: Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona (2007).

En relació a la qualitat de l'aire, des del Departament de Territori i Sostenibilitat en la consulta realitzada a través del la Bústia TES, informe que: *atesa l'antiguitat dels Mapes de Vulnerabilitat i Capacitat del Territori aprovats l'any 1995, en l'actualitat el Departament de Territori i Sostenibilitat està revisant i elaborant una nova edició dels mapes a partir del nou inventari d'emissions. És per aquest motiu que s'han tret de la web.*

Tot i això, per tal d'avaluar la qualitat de l'aire de la zona en estudi, també es poden considerar els valors de les mesures de la qualitat de l'aire obtingudes en la Zona de Qualitat de l'Aire (ZQA) a la qual pertany el municipi i els resultats de l'avaluació de la qualitat de l'aire a partir de les estacions de la Xarxa de Vigilància de Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA), en els darrers 5 anys.

En la ZQA 1,la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya (XVPCA) disposa dels punts de mesurament següents:

ZQA 1: Àrea de Barcelona			
MUNICIPI	**UBICACIÓ**	**AUTOMÀTICA**	**MANUAL**
Badalona	Av. Marquès Mont-roig – c/ Ausiàs March	NOx, O_3, CO, SO_2	
Badalona	Assemblea de Catalunya, 9-12		PM10
Badalona	Av. del Caritg (Guàrdia Urbana)		PM10
Barcelona	Av. Roma-c/ Urgell (Eixample)	NOx, O_3, CO, SO_2, PM10	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls, B(a)p
Barcelona	Ciutadella	NOx, O_3, CO, SO_2	Benzè
Barcelona	Gràcia-St. Gervasi (Gal·la Placídia)	NOx, O_3, CO, SO_2	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls, B(a)p
Barcelona	IES Goya (C/ Garriga i Roca)		PM10, PM2.5, Metalls, B(a)p
Barcelona	Moll Pescadors (Port Vell)		PM10
Barcelona	Pl. Universitat		PM10, PM2.5, Metalls, B(a)p
Barcelona	Poblenou (Pl. Doctor Trueta)	NOx, O_3, CO, SO_2	Benzè, PM10, PM2.5, Metalls, B(a)p
Barcelona	Sants (Jardins de Can Mantega)	NOx, CO, SO_2	PM10, Metalls, Benzè
Barcelona	Vall d'Hebron	NOx, O_3, CO, SO_2	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls, B(a)p
Barcelona	Zona universitària		PM10, Metalls
Barcelona	IES Verdaguer		PM10, Metalls, B(a)p
Barcelona	Torre Girona	SO_2 , NOx, O_3, CO, PM10, PM2,5	
Barcelona	Palau Reial	SO_2 , NOx, O_3, CO, PM10, PM2,5	
Cornellà de Llobregat	Av. Salvador Allende-c/ Bonvei	NOx, SO_2	
ZQA 1: Àrea de Barcelona			
MUNICIPI	**UBICACIÓ**	**AUTOMÀTICA**	**MANUAL**
El Prat de Llobregat	Pl. Església	NOx, SO_2, H_2S	Benzè, PM10,Metalls
El Prat de Llobregat	Jardins de la Pau	NOx, O_3, SO_2	Benzè, PM10, Metalls
El Prat de Llobregat	CEM Sagnier	NOx, O_3, CO, SO_2, Benzè	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls
Prat Llobregat (Sant Cosme)	C/ Riu Anoia	NOx, O_3, CO, SO_2	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls
Esplugues de Llobregat	Escola Isidre Martí		PM10
Gavà (Parc del Mil·leni)	Parc de Mil·leni (Parc del Mil·leni)	NOx, O_3, SO_2	Benzè
Gavà	Parc de Mil·leni (c/ de l'Aigua)	NOx, O_3, CO, SO_2, Benzè	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls
L'Hospitalet de Llobregat	Av.Torrent Gornal	NOx, O_3, CO, SO_2, PM10	PM10, PM2.5
Molins de Rei	Ajuntament		PM10, Metalls
St. Adrià del Besòs	C/ Olímpic	NOx, O_3, CO, SO_2, PM10	PM10, PM2.5, Metalls
St. Feliu de Llobregat	C/ Eugeni d'Ors		PM10, Metalls
St. Feliu de Llobregat	CEIP Martí i Pol	NOx, SO_2	PM10, PM2.5
St. Just Desvern	CEIP Montseny	PM10	PM10
St. Vicenç dels Horts	C/ Ribot-c/ St. Miquel	NOx, O_3, SO_2, PM10	
St. Vicenç dels Horts	C/ Àlaba (Barri Sant Josep)	NOx, SO_2	PM10
St. Vicenç dels Horts	Col·legi Verge del Rocío		PM10, PM2.5, Metalls
Sta. Coloma de Gramenet	Ajuntament		PM10
Sta. Coloma de Gramenet	Torre Balldovina	NOx, O_3, CO, SO_2	PM2.5, PM10
Viladecans – Atrium	Av. Josep Tarradellas	NOx, O_3, CO, SO_2. Benzè	PM10, PM2.5, Benzè, Metalls

Per més informació sobre les Zones de Qualitat de l'Aire pot consultar la següent pàgina web:

http://www20.gencat.cat/portal/site/dmah/menuitem.198a6bb2151129f04e9cac3bb0c0e1a0/?vgnextoid=8cd7be8edd927210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnextchannel=8cd7be8edd927210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnextfmt=default

Per tant, amb les dades dels punts de mesurament d'aquesta ZQA, dels darrers 5 anys (2009 - 2013), fem arribar la valoració de la qualitat de l'aire corresponent a la zona esmentada:

Els nivells de qualitat de l'aire pel ***diòxid de sofre****, el* ***monòxid de carboni****, el* ***sulfur d'hidrogen****, el* ***benzè****, el* ***plom*** *i les* ***partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micres*** *són inferiors als valors límit legislats.*

*Respecte als nivells mesurats d'****arsènic****,* ***cadmi****,* ***níquel*** *i* ***benzo(a)pirè*** *no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.*

Pel que fa als nivells de ***diòxid de nitrogen*** *s'ha superat el valor límit anual durant tot el període en diversos punts de mesurament d'aquesta zona i no s'ha superat el valor límit horari aplicable a cada any durant tot el període. Aquests nivells estan associats especialment a les àrees de trànsit on el transport és la font emissora principal d'aquest contaminant.*

*En relació amb l'****ozó troposfèric****, pel que fa a l'any 2009 s'ha superat el llindar d'informació horari a la població en dos punts de mesurament ubicats a Gavà i a Sant Adrià del Besòs. En relació amb l'any 2010 s'ha superat el llindar d'informació horari a la població en dos punts de mesurament ubicats a Badalona i el Prat de Llobregat (Jardins de la Pau). Pel que fa als anys 2011 i 2012, s'ha superat el llindar d'informació horari a la població en 2 punts de mesurament ubicats a Gavà i a Viladecans. L'any 2013 s'ha superat aquest llindar en 1 punt de mesurament ubicat a Badalona. Durant tot el període no hi ha hagut cap superació del llindar d'alerta. El valor objectiu per a la protecció de la salut humana s'ha superat l'any 2012 a Gavà i l'any 2013 a Gavà i Viladecans.*

Respecte als nivells de ***partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres****, s'ha superat el valor límit anual l'any 2009 i s'ha sobrepassat el nombre de superacions del valor límit diari (quantificat com a percentil 90.4) permeses per la legislació durant tot el període.*

Respecte a l'avaluació dels nivells de la resta de contaminants, a partir de l'inventari d'emissions i les condicions de dispersió de la zona, s'estima que els nivells són inferiors als valors límit.

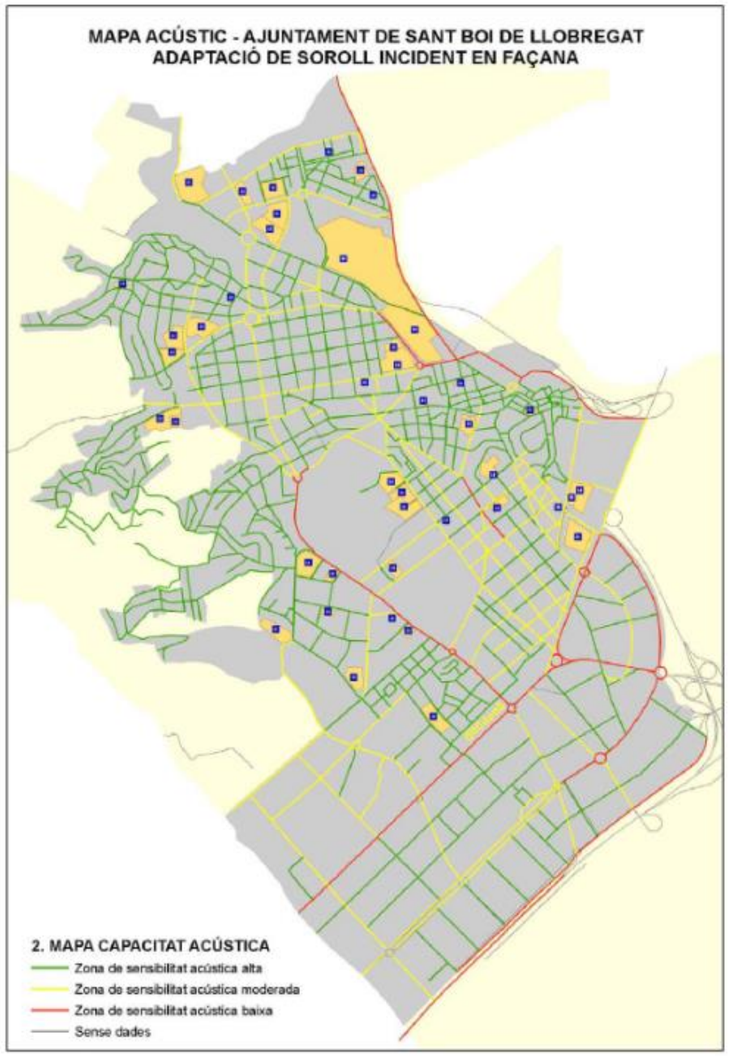
Propostes Vinculades A La Millora Ambiental:

En general el Pla està vinculat a la millor ambiental de la qualitat de l'aire ja que la majoria de propostes estan relacionades, d'una manera directa o indirecte amb polítiques derivades de l'eficiència energètica, a la minimització de consums i a la disminució de contaminats a l'atmosfera, principalment els vinculats a gasos d'efecte d'hivernacle.

Tot i això, el foment del vehicle elèctric, la contractació d'empreses amb sistemes de gestió ambiental, una forta aporta per la millora del transport públic són propostes que incidiran en un canvi de comportament i faran visible l'aposta de l'Ajuntament en la lluita contra el canvi climàtic a nivell local.

7.8.3 Soroll

Pel que fa al soroll, el juny de 2007 es va presentar el Pla d'acció per a la prevenció i control de la contaminació acústica. Mapa estratègic de soroll de Sant Boi de Llobregat, i al mateix temps es va presentar una Ordenança sobre el soroll i el mapa de capacitat acústica



Mapa de capacitat acústica.

PROPOSTES VINCULADES A LA MILLORA AMBIENTAL:

Totes les propostes que estan enfocades a vianants i bicicletes van en el sentit de millorar la qualitat acústica del municipi. Una bona xarxa, la millora de la seguretat i un bon servei han de permetre fer un sal qualitatiu en relació a aquest vector ambiental.

8 DESCRIPCIÓ DE LES ALTERNATIVES

8.1 Escenari tendencial (2018)

8.1.1 Escenari tendencial (2018)

S'ha realitzat un escenari tendencial de projecció a +6 anys per tal d'avaluar la mobilitat dels residents de Sant Boi de Llobregat.

L'escenari tendencial és la projecció d'un escenari futur que avalua la mobilitat al municipi assumint les tendències de les realitats actuals sense contemplar canvis en el sistema. Analitza l'evolució històrica dels indicadors de mobilitat més importants i projecta la tendència fins al 2019.

Població

Per realitzar la previsió de població del municipi de Sant Boi de Llobregat per a l'any 2019, s'ha consultat com a font l'IDESCAT que fixa tres escenaris d'evolució de la població per a la comarca del Baix Llobregat i per a Catalunya. Aquests es calculen tenint en compte els naixements, les defuncions, les immigracions i les emigracions. A més a més, a nivell territorial, tots els escenaris suposen una difusió territorial, consistent en un saldo migratori intern negatiu per al Barcelonès i positiu per a la resta d'àmbits territorials.

S'ha observat com l'evolució de la població del Baix Llobregat segueix una evolució superior a la població estimada per a l'escenari alt, donat que per a l'any 2011 el Baix Llobregat tenia una població de 803.705 habitants i la previsió feta a partir de dades del 2008 per a l'escenari alt estimava la població de la comarca en 797.566 habitants. En canvi, l'evolució de la població de Catalunya s'adapta als habitants estimats per a l'escenari mitjà, donat que per a l'any 2012 Catalunya tenia una població de 7.565.603 habitants i la previsió per a l'escenari mitjà estimava la població en 7.538.057 habitants.

Per tant, s'ha optat per aplicar la tendència de creixement comarcal a l'evolució municipal, obtenint d'aquesta manera un creixement interanual en el període 2012 – 2019 del 0,80%, valor lleugerament superior al creixement interanual poblacional de Sant Boi de Llobregat en el període 2006 – 2012, que va ser del 0,4%.

A la taula següent es detalla l'evolució i estimació poblacional al municipi, destacant amb la trama de color el període de vigència del present PMU.

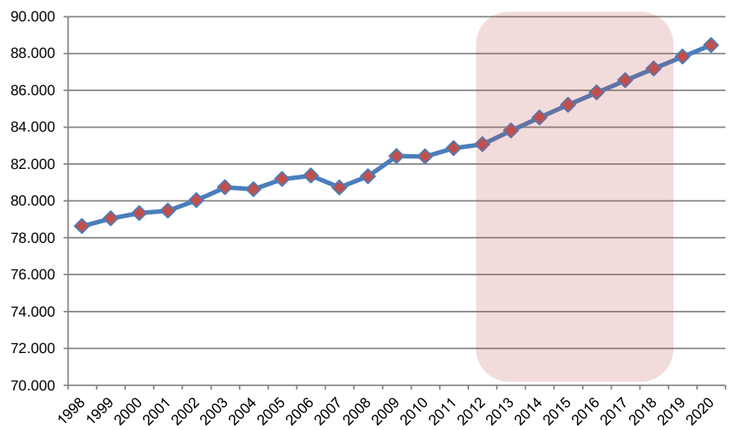


Fig. 9. Evolució i estimació de la població de Sant Boi de Llobregat. Període 2012 – 2020
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Any	Sant Boi de Llobregat	Baix Llobregat	Catalunya
2011	82.860	803.705	7.539.618
2012	83.070	803.705	7.565.603
2013	83.816	810.920	7.626.057
2014	84.524	817.771	7.685.620
2015	85.210	824.409	7.742.302
2016	85.881	830.901	7.796.427
2017	86.540	837.275	7.847.966
2018	87.187	843.533	7.897.207
2019	87.822	849.679	7.944.388
2020	88.451	855.763	7.989.689

Taula 2. Evolució i estimació de la població de Sant Boi de Llobregat. Període 2012 – 2020
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Per tant, en el període comprès entre el 2012 i el 2019 es preveu que la població de Sant Boi de Llobregat augmenti el nombre d'habitants en 4.752.

Mitjançant l'enquesta realitzada al 2011 s'observa que els residents a Sant Boi de Llobregat amb 4 i més anys realitzen de mitjana 3,67 desplaçaments per persona al dia. Aplicant aquest factor a l'increment poblacional es preveu que entre **el 2012 i el 2019** hi hagi **17.439 nous desplaçaments diaris**.

Mobilitat global

Escenari tendencial 2018

L'estat general de la mobilitat a l'escenari tendencial 2019, d'acord amb la tendència actual de la mobilitat ve definit per les següents hipòtesis:

- Els residents de Sant Boi de Llobregat realitzaran un total de **303.424 desplaçaments/dia,** xifra que s'obté d'aplicar la mateixa ràtio actual de desplaçaments/resident a l'increment poblacional previst (4.752 habitants x 3,67).
- S'ha considerat el mateix comportament a nivell de repartiment modal que en l'actualitat, tant pel que fa a la mobilitat interna com a la de connexió.
- S'ha considerat la mateixa relació de mobilitat interna/externa d'acord amb els resultats de l'enquesta de mobilitat de l'any 2011.
- No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi realitzats sense cap relació amb el municipi.

Mobilitat interna

- Es preveu un increment d'uns 10.000 desplaçaments no motoritzats en un dia tipus.
- La quota de transport públic també es mantindria com l'actual, fet que significaria un lleuger increment proper als 450 desplaçaments en un dia feiner tipus.
- A nivell de vehicle privat, es preveu un increment d'uns 2.200 desplaçaments en un dia feiner tipus.

Mobilitat de connexió

- Pel que fa a la mobilitat en modes no motoritzats, es preveu un manteniment del comportament actual, amb un minse increment de 100 desplaçaments en un dia feiner tipus.
- La mobilitat amb transport públic s'incrementaria en uns 1.500 desplaçaments/dia.
- Finalment, pel que fa al vehicle privat, es preveu un lleuger increment d'uns 2.700 desplaçaments/dia.

A continuació s'adjunta dues taules: la primera referent a l'escenari actual, mentre que la segona resumeix els desplaçaments segons el tipus de mobilitat i els diferents mitjans de transport per a l'escenari tendencial 2019.

ESCENARI ACTUAL 2011								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	36.244	17,00%	169.495	79,50%	7.462	3,50%	**213.201**	**75%**
Connexió	45.417	62,40%	1.747	2,40%	25.620	35,20%	**72.784**	**25%**
Total	**81.661**	**28,55%**	**171.242**	**59,88%**	**33.082**	**11,57%**	**285.985**	**100,00%**

Taula 3. Escenari actual de mobilitat

(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

ESCENARI TENDENCIAL 2019								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total (*)	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	38.454	17,00%	179.830	79,50%	7.917	3,50%	**226.202**	**74,55%**
De connexió	48.187	62,40%	1.853	2,40%	27.182	35,20%	**77.222**	**25,45%**
Total	**86.641**	**28,55%**	**181.684**	**59,88%**	**35.099**	**11,57%**	**303.424**	**100%**

Taula 4. Previsió de la mobilitat a l'escenari tendencial. Any 2019
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

8.2 Escenari objectiu (2018)

S'ha realitzat l'escenari de projecció a +6 anys per tal d'avaluar la mobilitat dels residents de Sant Boi de Llobregat.

L'escenari objectiu és la projecció d'un escenari futur "d'intencions" i al que es vol arribar, i que ha d'anar alineat amb els objectius de les figures de planejament superior responsabilitat d'altres institucions (com són el Pla Director de Mobilitat de la RMB 2013 – 2018, o el Pla Director d'Infraestructures 2011-2020).

En aquest sentit, per a la definició d'aquest escenari, **no només s'han tingut en compte les mesures que inclou el present PMU** i que podrien introduir millores al sistema actual (com ara la millora de la qualitat a parades del servei d'autobusos), **sinó que també s'han considerat les possibles actuacions que introduiran el Pla de Mobilitat Metropolità** que es troba en fase de redacció**, el Pla Director de Mobilitat de la RMB, el Pla Director d'Infraestructures, etc.**

Per últim, també s'ha tingut en compte la implantació l'any 2016 de la **T-Mobilitat** (targeta sense contacte), que amb una inversió superior als 60 milions d'euros es preveu que comporti un augment del nombre d'usuaris del transport públic.

En resum, a l'escenari objectiu es vol aconseguir una reestructuració de la distribució modal segons la qual els modes no motoritzats i el transport públic prenguin més importància.

Mitjançant la definició d'aquest escenari, el municipi no només defineix la seva intencionalitat futura en termes de mobilitat, sinó que també incorpora una nova eina per sol·licitar a altres administracions el desenvolupament de les figures de planejament que no són de la seva responsabilitat directa.

8.2.1 Avaluació

A grans trets, es fixa com a objectiu una reducció en l'ús del vehicle privat i un augment dels modes no motoritzats i dels desplaçaments a peu i en bicicleta, com a conseqüència de:

- Les actuacions que fixa el PMU per al municipi de Sant Boi de Llobregat, que incrementen el nombre de carrers pacificats, milloren les condicions dels itineraris per a vianants i bicicletes, i incentiven l'ús del transport públic.
- La resta d'actuacions previstes pel planejament de caire superior.

ESCENARI TENDENCIAL 2019								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total (*)	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	38.454	17,00%	179.830	79,50%	7.917	3,50%	**226.202**	**74,55%**
De connexió	48.187	62,40%	1.853	2,40%	27.182	35,20%	**77.222**	**25,45%**
Total	**86.641**	**28,55%**	**181.684**	**59,88%**	**35.099**	**11,57%**	**303.424**	**100%**
ESCENARI OBJECTIU 2019								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total (*)	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
Interna	32.799	14,50%	184.355	81,50%	9.048	4,00%	**226.202**	**75%**
De connexió	47.415	61,40%	1.853	2,40%	27.954	36,20%	**77.222**	**25%**
Total	**80.214**	**26,44%**	**186.208**	**61,37%**	**37.003**	**12,19%**	**303.424**	**100%**

Previsió de la mobilitat a l'escenari objectiu i contrast amb l'escenari tendencial. Any 2018
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada.

Dades globals

L'estat general de la mobilitat a l'escenari objectiu 2019 ve definit per les següents hipòtesis:

- Els residents de Sant Boi de Llobregat realitzaran un total de **303.424 desplaçaments/dia** (considerant tots aquells que siguin interns o bé tinguin origen/destinació amb el municipi). Es preveu que el 75% dels desplaçaments siguin interns al municipi i el 25% de connexió i externs (mantenint la taxa d'autocontenció disponible de l'any 2011).
- En comparació amb l'escenari tendencial, per al conjunt de desplaçaments, es fixa com a objectiu que la mobilitat no motoritzada augmenti de l'ordre d'uns 4.500 desplaçaments en un dia feiner tipus (considerant tant desplaçaments a nivell intern com de connexió).
- A nivell de transport públic, l'objectiu és un increment que permeti arribar fins als 37.000 desplaçaments (considerant tant desplaçaments a nivell intern com de connexió).
- Contràriament, es fixa com a objectiu que la quota modal del vehicle privat es redueixi passant d'uns 86.600 desplaçaments (escenari tendencial) a uns 80.000 desplaçaments.

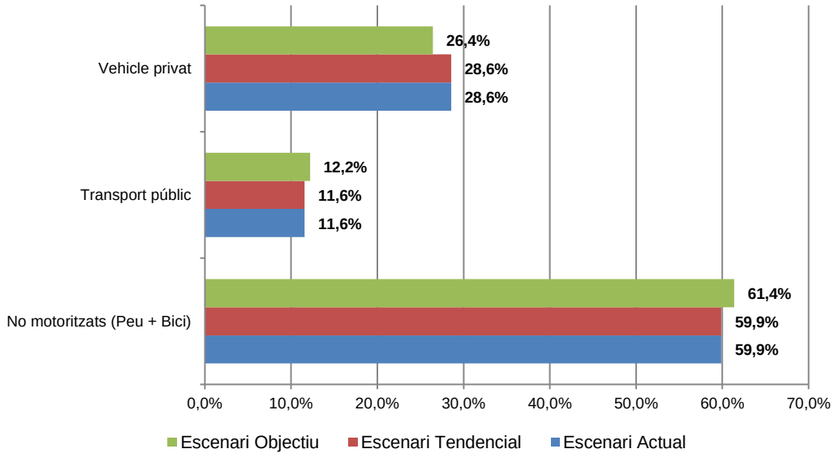


Fig. 10. Previsió de la mobilitat total (interna + de connexió) i contrast entre escenaris
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Mobilitat interna

Es fixa com a objectius de repartiment modal:

- Un increment del transport públic del 0,5% en termes absoluts (14,2% en termes relatius) i de la mobilitat a peu en un 2% en termes absoluts (2,5% en termes relatius), de forma que entre aquests dos modes representaran el 85,5% dels desplaçaments realitzats durant un dia tipus al municipi.
- Una reducció en la quota del vehicle privat del -2,5% en termes absoluts (-14,71% en termes relatius) respecte de l'escenari tendencial, com a conseqüència de les mesures de pacificació que proposa el PMU, de la incentivació per l'ús del transport públic i de les millores previstes a les xarxes per a vianants i bicicletes.

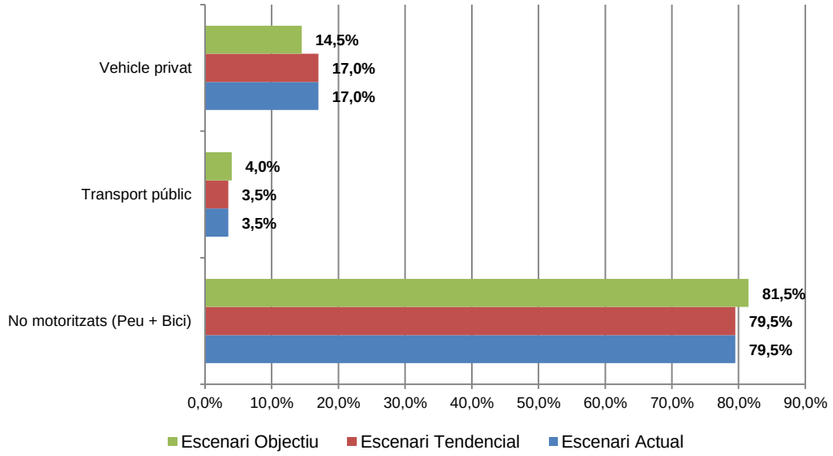


Fig. 11. Previsió de la mobilitat interna i contrast entre escenaris
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

Mobilitat de connexió

Es fixa com a objectius de repartiment modal:

- El manteniment de les taxes de repartiment dels modes no motoritzats, en tant que durant el període de vigència del present PMU no es preveuen actuacions que puguin ajudar a incentivar aquests modes a nivell interurbà.
- Un lleuger increment en l'ús del transport públic de l'1% en termes absoluts (2.85% en termes relatius) , que seria conseqüència de la introducció d'alguna millora a la xarxa actual (Pla de Mobilitat Supramunicipal de l'AMB actualment en redacció), o bé del desenvolupament d'algunes de les actuacions que proposen tant el PDM de la RMB 2013-2018 com el PDI 2011-2020).

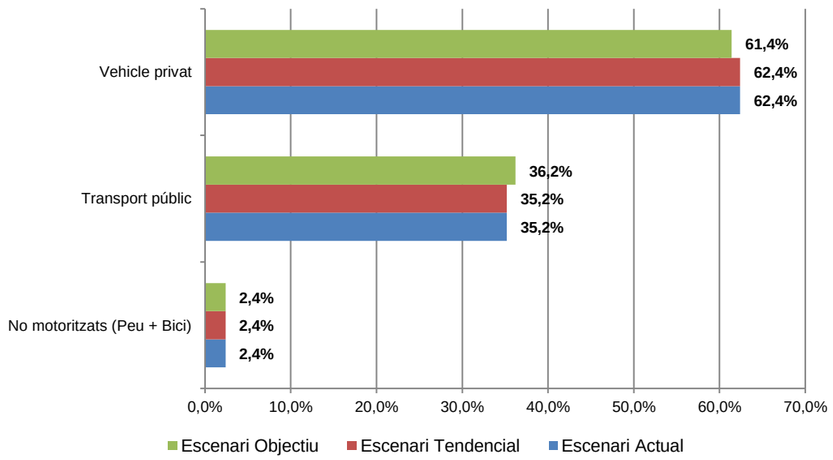


Fig. 12. Previsió de la mobilitat de connexió i contrast entre escenaris
(*) No s'han considerat els desplaçaments de residents a Sant Boi sense relació amb el municipi
Font: elaboració pròpia a partir de l'enquesta realitzada

9 AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA

9.1 Avaluació del grau d'assoliment dels objectius

Tal i com preveu la guia per a l'Avaluació ambiental dels PMU editada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, no és possible avaluar quantitativament, des del punt de vista del model de mobilitat i de sostenibilitat, cada una de les mesures individuals que es proposen en un pla. L'efectivitat de cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles, de la percepció de l'usuari potencial i del context en què es desenvolupi la mesura.

Tenint en compte això es fa una avaluació de la consecució dels objectius ambientals del Pla. Aquesta avaluació es realitza en termes quantitatius o qualitatius segons la disponibilitat de les dades:

- Avaluació quantitativa: objectius d'emissions, consums i repartiment modal.
- Avaluació qualitativa: la resta d'objectius.

A continuació es quantifica el grau d'assoliment (1 menor a 3 major) de cadascun dels objectius del PMU en relació a la incidència ambiental i a la millora de la qualitat de l'aire i la salut per a les persones.

OBJECTIU	GRAU D'ASSOLIMENT
Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants	3
Objectiu 2. Promoure la utilització del transport públic, per davant del transport privat, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments amb vehicle privat	2
Objectiu 3. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, creant les condicions infrastructurals, de gestió del trànsit i educació viària necessàries per promoure la seguretat.	3
Objectiu 4. Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el canvi d'hàbits dels ciutadans cap a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.	3
Objectiu 5. Crear una xarxa de diferents modes de transport interrelacionada i que permeti la llibertat d'escollir el mitjà de transport que es vulgui utilitzar	3
Objectiu 6. Prioritzar la seguretat com a factor fonamental en el disseny i l'ús de la via	2
Objectiu 7. Preveure, en les futures actuacions i en la futura ordenació del territori, una configuració de l'espai que doni resposta a les necessitats del model de mobilitat definit en aquest Pacte	3
Objectiu 8. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat, les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles	2
Objectiu 9. Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i el medi ambient, garantint de ple el desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.	2

9.2 Anàlisi de l'àmbit (municipal i supramunicipal) – Priorització

A continuació s'exposa per a cada mode de transport el llistat de propostes previst a desenvolupar durant el període de vigència del PMU (2014 – 2019) i la seva priorització en termes mediambientals.

S'ha incorporat un codi de tres colors segons la prioritat ambiental:

Prioritat alta	Prioritat mitjana	Prioritat baixa

S'han prioritzar les campanyes d'educació ambiental i aquelles propostes vinculades a la mobilitat a peu o en bicicleta. Tot el que representen obres s'ha deixat com a menys prioritari així com la realització de nous estudis si ja n'hi ha d'existents.

Ni l'informe de sostenibilitat ni el seguiment del PMU s'inclou en aquest anàlisi.

MODE		LLISTAT DE PROPOSTES BASE A SELECCIONAR PER AL SEU DESENVOLUPAMENT AL PMU 2014-2019	Prioritat
Mobilitat a Peu	1.1	Disseny d'una xarxa accessible i continua a tota la ciutat, adaptada per als vianants	2014-2019
	1.2	Implantació de mesures per a la millora de la seguretat en l'accés a alguns equipaments de la ciutat	2014-2019
	1.3	Definició d'un camí escolar vinculat als centres educatius Escola Amat Verdú, Institut Joaquim Rubió i Ors, Escola Antoni Tàpies, Escola Barrufet i Escola Pedagògium Cos	2014-2019
	1.4	Redacció d'un nou Pla d'Accessibilitat Universal que actualitzi l'existent	2014-2019
	1.5	Realització de campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat a peu	2014-2019
Bicicleta	2.1	Creació de nous itineraris per a bicicletes i solució de discontinuïtats i manca de connectivitat de la xarxa existent.	2014-2019
	2.2	Campanyes de sensibilització per al foment de la mobilitat amb bicicleta	2014-2019
	2.3	Campanyes per a millorar el civisme pel que fa a la mobilitat amb bicicleta	2014-2019
Transport públic	3.1	Millora de l'accessibilitat i/o col•locació de les parades	2014-2019
	3.2	Realització de petites modificacions de l'itinerari urbà dels serveis de transport col•lectiu	2014-2019
	3.3	Proposta per a la creació de nous carrils bus	2014-2019
	3.4	Incorporació de l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-dièsel, gas, vehicles híbrids, etc.).	2014-2019
	3.5	Realització d'un Estudi de viabilitat per a la creació d'un Servei llançadora entre Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per accedir de forma ràpida a la xarxa de metro i tramvia.	2014-2019
	3.6	Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària de metro fins a la ciutat, analitzant el projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics	2014-2019
Vehicle Privat	4.1	Nova proposta de jerarquització del viari	2014-2019
	4.2	Proposta per a la realització d'un Pla de Senyalització	2014-2019

MODE	LLISTAT DE PROPOSTES BASE A SELECCIONAR PER AL SEU DESENVOLUPAMENT AL PMU 2014-2019		Prioritat
		Orientativa vinculat al vehicle privat	
	4.3	Propostes vinculades a la microsimulació vehicular de la Plaça Europa.	2014-2019
	4.4	Realització d'un Estudi per a la potenciació del car-pooling a través d'un portal web integrat	2014-2019
	4.5	Contractació d'un servei per a smartphones i perifèrics de darrera generació que permeti obtenir informació en temps real sobre les possibles afectacions al viari intern de la ciutat	2014-2019
	4.6	Revisió de la senyalització vertical S-28 - Zona 30.	2014-2019
Aparcament	5.1	Estudi per dimensionar l'oferta d'aparcament privat fora de la via pública	2014-2019
	5.2	Millora de la regulació a l'aparcament de Moli Nou	2014-2019

Priorització de les propostes

Font: elaboració pròpia

9.3 Indicadors ambientals del PMU

Cal comentar que un Pla realitzat en una fase de planificació caldria valorar no només els indicadors ambientals que valoren directament l'afectació al medi sinó també la resta de mesures que es proposen i com aquestes afecten directament o indirecta a aquests indicadors.

A continuació s'exposa una taula amb tots els indicadors del PMU inclosos els ambientals i el càlcul dels mateixos en l'escenari actual i el l'escenari objectiu (2019).

Grup	Indicadors objectiu
1. Global	Repartiment modal intern (D)
	Repartiment modal de connexió (atrets + generats)
	Autocontenció (D)
2. Vianants	Prioritat per vianants
	Dèficit per a vianants
	Passos vianants adaptats (guals)
3. Bicicletes	Xarxa per a bicicletes (D)
	Xarxa ciclable
	Aparcaments segurs (BICIBOX)
	Aparcaments via pública
4. Transport públic	Adaptació PMR autobusos (D)
	Adaptació a PMR estacions TP (D)
	Velocitat comercial transport públic urbà (D)
	Cobertura territorial del transport públic
	Productivitat transport públic urbà
	Freqüència mitjana de pas
	Parades amb marquesina
	Parades amb plataforma d'accés
	Longitud viari en relació amb la longitud del viari amb rutes de bus
5. Vehicle privat motoritzat	Turismes per habitant (D)
	Motos per habitant
	Saturació xarxa viària
	Xarxa primària o bàsica
	Zones 30
6. Aparcament	Aparcament regulat en via pública
	Cobertura aparcament en via pública
	Cobertura aparcament fora de via pública
7. Distribució de mercaderies	Espai viari distribució urb. Mercaderies (D)
	Zones càrrega / descàrrega (D)
8. Seguretat viària	Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)
	Accidents amb víctimes
	Víctimes vianants
9. Pla Director de Mobilitat de la RMB	Reducció cost unitari del viatge
	Minimitzar distància mitjana dels desplaçaments (D)
	Potenciar canvi modal mobilitat metropolitana (D)
	Reduir externalitats sistema metropolità transports
	Moderar consum i reduir intensitat energètica del transport a RMB (D)
	Reduir la contribució. al canvi climàtic del sistema de mobilitat de RMB (D)
	Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport
	Reduir contaminació acústica resultant dels sistemes de transport (D)
	Reduir l'accidentalitat (D)

Indicadors del PMU

Font: elaboració pròpia

Els indicadors marcats amb una (D) són establerts a les DNM o s'hi troben relacionats

Indicadors objectiu	Definició	Escenari actual	Escenari Objectiu 2019
Moderar consum i reduir intensitat energètica del transport a RMB (D)	Consum final d'energia destinada al transport (milers Tep / any)	5.440,51	5.160,06
Reduir la contribució al canvi climàtic del sistema de mobilitat de RMB (D)	Emissions CO_2 descomptat el biodièsel (milers tones / any)	16.253,59	15.395,12
Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport	Emissions de PM 10 (tones / any)	79,30	75,88
	Emissions NO_x (tones / any)	83,80	51,75
Reduir contaminació acústica resultant dels sistemes de transport (D)	-	-	-

Càlcul d'Indicadors ambiental del PMU

Font: elaboració pròpia

En el apartat *9.5 Dificultats trobades durant la realització de l'avaluació ambiental* s'exposen les dificultats de trobar la coherència en relació al càlcul d'emissions. Aquests indicadors calculats amb l'Ambimob-u s'incorporen al document per exigència d'una de les entitats que va participar a una reunió del Pla el divendres dia 11 de juliol.

9.4 Repercussió socioambiental del PMU

Un cop analitzat el grau d'assoliment dels objectius socioambientals per part del PMU, s'observa que el pla compleix satisfactòriament amb tots els objectius establerts.

Pel que fa als objectius de controlar els nivells d'immissió de contaminants atmosfèrics i de millorar la qualitat acústica i reduir l'accidentalitat, es preveu assolir una millora respecte l'escenari tendencial tot i que caldrà esperar a disposar de les dades corresponents per tal de poder afirmar-ho.

En conclusió, es pot afirmar que des d'una perspectiva socioambiental, les mesures del PMU dibuixen un escenari de mobilitat per a l'any de referència 2018 amb uns impactes molt inferiors als de l'escenari actual i tendencial.

El PMU constitueix una eina que permetrà disminuir de manera rellevant els impactes de les principals externalitats associades a la mobilitat: consum de combustible, emissions de GEH i emissions de PM10 i NOx.

9.5 Dificultats trobades durant la realització de l'avaluació ambiental

Aquesta anàlisi de les dificultats trobades durant la realització de l'avaluació ambiental es fa a dos nivells, el primer fa referència a la possibilitat real de compliment dels objectius ambientals fixats pel pdM de la Regió Metropolitana de Barcelona i el segon a la capacitat de donar resposta al document de referència.

Resposta al document de referència

De manera general no s'han trobat dificultats importants a l'hora de realitzar l'avaluació de l'assoliment dels objectius ambientals i, per tant, l'avaluació global del Pla s'ha realitzat incorporant els elements més decisius d'anàlisi i valoració. S'ha procurat donar resposta a tots aquells aspectes del document de referència que afecten de manera directa aquest document d'Informe de Sostenibilitat Ambiental.

L'únic problema amb què s'ha trobat l'Equip redactor del Pla ha estat la manca de dades de contaminació atmosfèrica dels darrers 5 anys a la Zona 1. Tot i que es va realitzar una petició formal 26 de maig de 2014 a la Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat, encara no es disposa d'aquesta informació. S'adjunta com Annex el correu electrònic enviat i l'evidència de la situació en la que es troba la petició realitzada.

Com s'ha comentat anteriorment, el fet més rellevant ha estat la dilatació en el temps de la redacció del Pla, que ha provocat una certa divergència entre les dades generades a l'inici i el final del procés i que ha desvirtuat part del seu anàlisi tècnic. No obstant això, la voluntat política de disposar d'un Pla que sigui un reflex clar sobre la situació actual del municipi en relació a la mobilitat, la trama urbana, l'accessibilitat, les opcions dels usuaris i l'ús de les infraestructures potser és el que més valor té a l'hora d'enfocar noves polítiques i programes que permetin millorar la mobilitat i els aspectes ambientals que d'ella se'n deriven.

Càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013

L'eina de referència per al càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera des de la redacció de la Guia d'Avaluació Ambiental Estratègica en els Plans de Mobilitat ha estat l'Ambimob-U. L'any 2013, la Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat va editar una nova eina de referència: la "Guia per al càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera"; un document d'elaboració pròpia de la Direcció General de Qualitat Ambiental a partir dels factors descrits a l'EMEP/EEA *air pollutant emission inventory guidebook* 2013 de l'Agència del Medi Ambient.

No es tracta d'una Guia amb factors fixos de referència sinó que s'haurà d'anar actualitzar anualment per dos motius, tal i com s'explica en la seva introducció:

1. *Introduir les possibles modificacions de l'EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook.*

2. *Actualització de la distribució del parc de vehicles.*

A continuació, atenent a la reunió mantinguda -el 23 d'abril de 2014- amb els tècnics de la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental de la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat, es realitza una anàlisi de la Guia, des del punt de vista de la Planificació Estratègica, per tal de fer evident la dificultat d'aplicació de la pròpia eina en l'àmbit de la planificació territorial, en aquest cas, municipal.

ASPECTE	DIFICULTAT
1. L'objectiu de la Guia està enfocat a facilitar el càlcul a les **organitzacions i població** en general	L'objectiu del PMU és avaluar la mobilitat sostenible dels diferents actors de la mobilitat, dels diferents modes de transport, de les diferents tipologies de propostes,...tenint en compte el territori i el teixit urbà. Un municipi no encaixa en cap d'aquestes dues categories.
2. Cada any s'ha de fer una actualització dels factors fixos de referència.	El PMU no es un Pla fet en una data concreta, és una reflexió estratègica sobre la mobilitat urbana en la qual la Diagnosi es realitza durant la primera fase dels treballs i, posteriorment, es desenvolupen les propostes.
	Entre una fase i l'altre hi pot haver –com en algun cas- un desfasament d'1 o 2 anys (en funció del ritme dels treballs). En aquest sentit, la pregunta que es planteja és quin ha de ser l'any de referència ja que no es poden realitzar els càlculs de forma anual perquè canviïn els factors de referència.
3. Quan es parla de les fonts emissores, es cita el transport terrestre, aeri, marítim, el consum de combustibles en petites combustions i el cultius i sòls agrícoles.	El PMU no només té en compte la mobilitat en relació als diferents modes de transport sinó que planteja millores vinculades a la intermodalitat. El transport en sí no és l'objectiu sinó que la sostenibilitat del Pla recau en un coneixement del territori, en els elements de gestió municipal, en la capacitat econòmica dels ajuntaments i en altres variables que, en conjunt plantegen models més sostenibles de transport (de forma general). També cal tenir en compte que els PMU analitzen les emissions generades arran de la mobilitat als municipis, però no té en compte la resta d'emissors (indústria, etc.).
4. La Guia proposa un enfocament molt quantitatiu. Càlculs sobre uns paràmetres concrets i unes variables determinades.	Un PMU no és només un Pla quantitatiu sinó que planteja propostes/accions qualitatives pel que fa l'àmbit urbà que permeten millorar la mobilitat urbana. Un PMU és, en general, un Pla estratègic de la ciutat i en la Diagnosi, tot i que es gestionen i s'analitzen un gran nombre de dades (de gabinet i de camp), aquestes no estan enfocades a determinar els criteris exposats en els diferents nivells que proposa la Guia.
5. Pel que fa al càlcul d'emissions, la proposta de la Guia està enfocada a trajectes concrets i específics on els particulars i/o les organitzacions coneixen totes les dades del vehicle.	Els PMU estan enfocats a fer més eficient el sistema de transport, la mobilitat de les persones, la qual cosa directament o indirecta beneficia la disminució d'emissions: - Millorar del nivell de servei - Millora del temps de viatge - Major informació a l'usuari - Més proximitat al transport col·lectiu - Majors restriccions al transport privat .... No obstant el càlcul d'emissions a aquest nivell no s'ajusta als paràmetres exposats a la Guia atès que les suposicions que caldria fer generarien errors conceptuals i errors en els càlculs de base que, s'anirien arrossegant al llarg del temps i invalidarien els resultats.
6. El transport ferroviari no és present a la Guia	En l'anàlisi global del PMU també cal tenir en compte els transports ferroviaris -metro i tren- que no es tenen en compte en la Guia. Aquest aspecte positiu en la disminució d'emissió de contaminants a l'atmosfera i que podria compensar les emissions d'altres modes de transport no quedaria reflectit.

10 ANNEXOS

10.1 Fitxes del PAES vinculades a la millora del transport i la mobilitat

PLA D'ACCIÓ PER L'ENERGIA SOSTENIBLE DE SANT BOI DE LLOBREGAT			
Acció	**Codi** 1.1.4 1	**Títol** Inventari del consum de la flota de vehicles pròpia de l'Ajuntament	**Emissions de CO_{2eq} estalviades (t/any)** 0
Àmbit Directe		**Temàtica** Flota municipal de vehicles	**Tipologia** PDR
Descripció L'inventari del consum energètic de qualsevol sector representa el pas previ per a l'establiment d'un objectiu de reducció d'emissions. En la redacció del PAES de Sant Boi s'ha trobat que no existeix cap registre del consum de la flota de vehicles pròpia de l'Ajuntament (serveis propis, policia local, etc.) de manera que la seva creació esdevé prioritària. En la flota de vehicles de serveis externs (neteja viària, parc i jardins i manteniment de l'enllumenat) si que existeix aquest registre.			
Relació amb d'altres accions PAES 2.1.3/1: Adequació del Pla de Mobilitat a criteris de mobilitat sostenible			
Relació amb altres plans: A21, POUM, plans de mobilitat, d'adequació enllumenat... Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat			
Prioritat tècnica Alta **Execució de l'acció** Periòdica		**Responsable** Direcció i Coordinació Territori i Ciutadania	
Cost d'inversió (€), IVA inclòs 15.000 **Impacte sobre el cost de manteniment** **Cost eficiència (€/kg CO_{2eq} estalviat)** **Termini d'amortització (anys)**		**Agents implicats** Totes les àrees amb vehicles municipals	
Indicadors de seguiment Existència de l'inventari **Indicadors objectiu i/o de xarxa influencies**		**Recursos estalviats** **Estalvi associat**	

PLA D'ACCIÓ PER L'ENERGIA SOSTENIBLE DE SANT BOI DE LLOBREGAT			
Acció	**Codi** 1.1.4 2	**Títol** Ús de biocarburants als vehicles actuals de la flota municipal interna	**Emissions de CO_{2eq} estalviades (t/any)**
Àmbit Directe		**Temàtica** Flota municipal de vehicles	**Tipologia** PDR
Descripció Sant Boi de Llobregat va ser la primera població del Baix Llobregat en comptar amb una gasolinera que oferia biocarburants. Tot i així, no hi ha cap vehicle dels serveis municipals que actualment l'utilitzi. Degut a que en la majoria dels casos la tecnologia permet l'ús d'aquest tipus de carburants als motors actuals es proposa utilitzar aquesta font energètica en aquells vehicles de la flota que així ho permetin. A més, no suposa cap cost addicional ja que el seu preu és equivalent al del gasoil. La inexistència del inventari no permet avaluar quin estalvi d'emissions de CO_2 suposaria la implementació d'aquesta mesura, tanmateix, si s'utilitza un combustible amb un 20% de biocarburant, l'estalvi final de CO_2 serà d'un 20%.			
Relació amb d'altres accions PAES 2.1.3/1: Adequació del Pla de Mobilitat a criteris de mobilitat sostenible			
Relació amb altres plans: A21, POUM, plans de mobilitat, d'adequació enllumenat... Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat			
Prioritat tècnica Alta **Execució de l'acció** Periòdica		**Responsable** Compres	
Cost d'inversió (€), IVA inclòs 0 **Impacte sobre el cost de manteniment** Es manté **Cost eficiència (€/kg CO_{2eq} estalviat)** Inexistent, perquè no suposa cap increment de cost **Termini d'amortització (anys)** Immediat, perquè no suposa cap cost addicional.		**Agents implicats** Totes les àrees amb vehicles municipals Via Pública i Mobilitat	
Indicadors de seguiment Consum de biocarburants respecte del total de combustible de la flota interna de la flota municipal **Indicadors objectiu i/o de xarxa influencies** Emissions de GEH ($CO_{2\ eq}$) àmbit PAES		**Recursos estalviats** Combustibles fòssils convencionals **Estalvi associat** 20%	

PLA D'ACCIÓ PER L'ENERGIA SOSTENIBLE DE SANT BOI DE LLOBREGAT			
Acció	**Codi** 1.1.4 3	**Títol** Adquisició de vehicles municipals més eficients	**Emissions de CO_{2eq} estalviades (t/any)** No quantificable
Àmbit Directe		**Temàtica** Flota municipal de vehicles	**Tipologia** PDR
Descripció Adquisició de vehicles les emissions dels quals són sensiblement inferiors als vehicles actuals. Per exemple: • vehicles híbrids (amb unes prestacions equivalents a les dels vehicles tradicionals) tenen unes emissions mitjanes sensiblement inferiors. • vehicles elèctrics de reduïdes dimensions que poden tenir un paper molt important en la mobilitat urbana. • Vehicles convencionals amb un factor d'emissió de CO_2 inferior a 120 g/km. En aquest sentit, des de la Policia Municipal s'iniciarà una experiència pilot de rènting de 3 vehicles híbrids. El registre de les emissions del vehicle, o la selecció es podrà fer tenint en compte la documentació que especifiqui les característiques tècniques del vehicle (emissions, consum...). Organismes com l'ICAEN tenen subvencions per l'adquisició d'aquest tipus de vehicles.			
Relació amb d'altres accions PAES 2.1.3/1: Adequació del Pla de Mobilitat Urbana a criteris de mobilitat sostenible			
Relació amb altres plans: A21, POUM, plans de mobilitat, d'adequació enllumenat... Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat			
Prioritat tècnica Alta **Execució de l'acció** Periòdica		**Responsable** Compres	
Cost d'inversió (€), IVA inclòs 0 **Impacte sobre el cost de manteniment** Disminueix **Cost eficiència (€/kg CO_{2eq} estalviat)** **Termini d'amortització (anys)**		**Agents implicats** Policia Serveis Municipals Via Pública i Mobilitat	
Indicadors de seguiment Proporció de vehicles amb tecnologies baixes en carboni respecte del total: • % vehicles híbrids i elèctrics • % vehicles que emetin menys de 120 g/km **Indicadors objectiu i/o de xarxa influenciats** Emissions de GEH ($CO_{2\ eq}$) àmbit PAES		**Recursos estalviats** Consum energètic **Estalvi associat**	

PLA D'ACCIÓ PER L'ENERGIA SOSTENIBLE DE SANT BOI DE LLOBREGAT			
Acció	**Codi** 1.1.5 1	**Títol** Ús de biocarburants als vehicles actuals de la flota municipal externalitzada	**Emissions de CO_{2eq} estalviades (t/any)** 54
Àmbit Directe		**Temàtica** Flota municipal de vehicles externalitzada	**Tipologia** PDR
Descripció Sant Boi de Llobregat va ser la primera població del Baix Llobregat en comptar amb una gasolinera que oferia biocarburants. Tot i així, no hi ha cap vehicle dels serveis municipals que actualment l'utilitzi. Degut a que en la majoria dels casos la tecnologia permet l'ús d'aquest tipus de carburants als motors actuals es proposa utilitzar aquesta font energètica en aquells vehicles de la flota que així ho permetin. A més, no suposa cap cost addicional ja que el seu preu és equivalent al del gasoil. El fet de disposar del registre de consum de les flotes de vehicles de serveis externalitzats (neteja viària, parcs i jardins i manteniment de l'enllumenat) ha permès de calcular l'estalvi en emissions de GEH de la substitució del carburant actual (dièsel) per biodièsel (de tipus B20, el subministrat a l'estació de servei de Sant Boi). Aquest estalvi serà del 20% respecte les emissions del 2005, ja que el carburant B20 porta un 20% de biocumbustible, les emissions del qual, d'acord amb la metodologia UE de càlcul d'emissions, no es comptabilitzen perquè ja es considera que han estat fixades anteriorment.			
Relació amb d'altres accions PAES 2.1.3/1: Adequació del Pla de Mobilitat a criteris de mobilitat sostenible			
Relació amb altres plans: A21, POUM, plans de mobilitat, d'adequació enllumenat... Pla de Mobilitat de Sant Boi de Llobregat			
Prioritat tècnica Alta **Execució de l'acció** Periòdica		**Responsable** Serveis Municipals	
Cost d'inversió (€), IVA inclòs 0 **Impacte sobre el cost de manteniment** Es manté **Cost eficiència (€/kg CO_{2eq} estalviat)** 0 **Termini d'amortització (anys)** 0		**Agents implicats** Totes les àrees de l'Ajuntament amb serveis externalitzats	
Indicadors de seguiment Consum de biocarburants respecte del total de combustible **Indicadors objectiu i/o de xarxa influenciats** Emissions de GEH ($CO_{2\ eq}$) àmbit PAES		**Recursos estalviats** Combustibles fòssils convencionals **Estalvi associat** 20%	

PLA D'ACCIÓ PER L'ENERGIA SOSTENIBLE DE SANT BOI DE LLOBREGAT			
Acció	**Codi** 1.1.5 2	**Títol** Valorar criteris ambientals dels vehicles en l'adjudicació dels serveis externalitzats que requereixin vehicles	**Emissions de CO_{2eq} estalviades (t/any)** 54
Àmbit Directe		**Temàtica** Flota municipal de vehicles externalitzada	**Tipologia** PDR

Descripció

Adquisició de vehicles les emissions dels quals són sensiblement inferiors als vehicles actuals. Per exemple:

- vehicles híbrids (amb unes prestacions equivalents a les dels vehicles tradicionals) tenen unes emissions mitjanes sensiblement inferiors.
- vehicles elèctrics de reduïdes dimensions que poden tenir un paper molt important en la mobilitat urbana.
- Vehicles convencionals amb un factor d'emissió de CO_2 inferior a 120 g/km.

El registre de les emissions del vehicle, o la selecció es podrà fer tenint en compte la documentació que especifiqui les característiques tècniques del vehicle (emissions, consum...). Aquesta documentació serà valorada com a un criteri més a l'hora d'adjudicar a empreses externes els serveis municipals que requereixin un elevat ús de vehicles (p.ex. neteja urbana, manteniment de l'enllumenat, parcs i jardins, etc.).

Es calcula que amb aquesta mesura es poden reduir un 20% les emissions de la flota de vehicles externalitzada.

Relació amb d'altres accions PAES

2.1.3/1: Adequació del Pla de Mobilitat a criteris de mobilitat sostenible

Relació amb altres plans: A21, POUM, plans de mobilitat, d'adequació enllumenat...

Pla de Mobilitat de Sant Boi de Llobregat

Prioritat tècnica Alta	**Responsable** Serveis Municipals
Execució de l'acció Periòdica	
Cost d'inversió (€), IVA inclòs 0	
Impacte sobre el cost de manteniment Disminuirà	**Agents implicats** Totes les àrees que externalitzin serveis municipals
Cost eficiència (€/kg CO_{2eq} estalviat) Per l'ajuntament és zero	
Termini d'amortització (anys)	
Indicadors de seguiment Proporció de vehicles amb tecnologies baixes en carboni respecte del total (% vehicles híbrids i elèctrics i % vehicles que emetin menys de 120 g/km)	**Recursos estalviats** Consum energètic de la flota externalitzada
Indicadors objectiu i/o de xarxa influenciats Emissions de GEH (CO_{2-eq}) àmbit PAES	**Estalvi associat** 20%

PLA D'ACCIÓ PER L'ENERGIA SOSTENIBLE DE SANT BOI DE LLOBREGAT			
Acció	**Codi** 1.2.3 1	**Títol** Ús de biocarburants als vehicles actuals de la flota de transport públic que així ho permetin	**Emissions de CO_{2eq} estalviades (t/any)** 98
Àmbit Directe		**Temàtica** Transport públic municipal	**Tipologia** CP

Descripció

Sant Boi de Llobregat va ser la primera població del Baix Llobregat en comptar amb una gasolinera que oferia biocarburants. Tot i així, els autobusos de les línies de transport públic intern del municipi no n'utilitzen. Degut a que en la majoria dels casos la tecnologia permet l'ús d'aquest tipus de carburants als motors actuals es proposa utilitzar aquesta font energètica en aquells vehicles de la flota que així ho permetin. A més, no suposa cap cost addicional ja que el seu preu és equivalent al del gasoil.

El fet de disposar del registre de consum de les línies d'autobús ha permès de calcular l'estalvi en emissions de GEH de la substitució del carburant actual (dièsel) per biodièsel (de tipus B20, el subministrat a l'estació de servei de Sant Boi).

Relació amb d'altres accions PAES

2.1.3/1: Adequació del Pla de Mobilitat a criteris de mobilitat sostenible

Relació amb altres plans: A21, POUM, plans de mobilitat, d'adequació enllumenat...

Pla de Mobilitat de Sant Boi de Llobregat

Prioritat tècnica Alta	**Responsable** EMT
Execució de l'acció Periòdica	
Cost d'inversió (€), IVA inclòs 0	
Impacte sobre el cost de manteniment	**Agents implicats** EMT
Cost eficiència (€/kg CO_{2eq} estalviat)	Regidoria d'espai públic i qualitat urbana
Termini d'amortització (anys)	
Indicadors de seguiment Consum de biocarburants respecte del total	**Recursos estalviats** Combustibles fòssils convencionals
Indicadors objectiu i/o de xarxa influenciats Emissions de GEH (CO_{2-eq}) àmbit PAES	**Estalvi associat** 20%

10.2 Sol•licitud de dades al Departament de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat

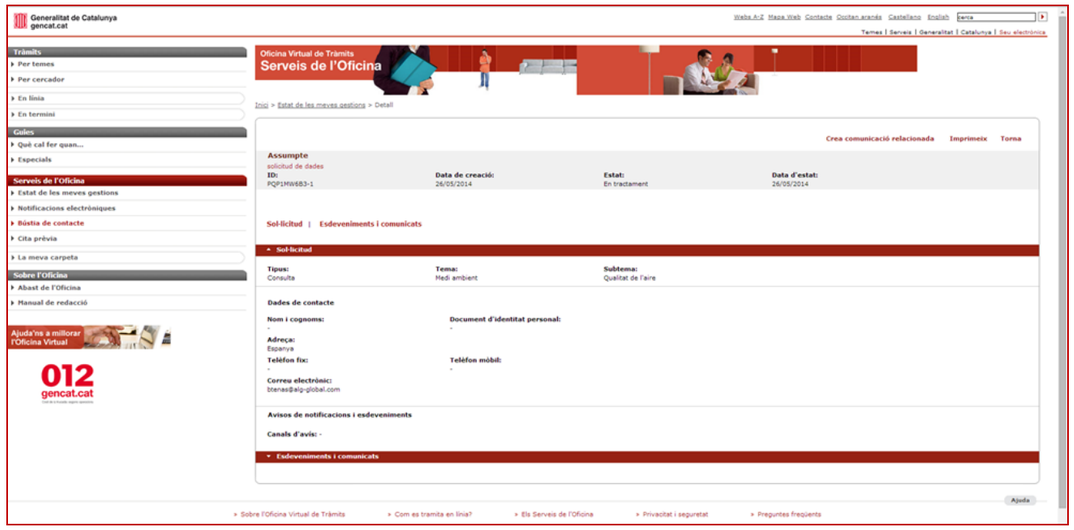
De: comunicat.generalitat@gencat.cat [mailto:comunicat.generalitat@gencat.cat]
Enviado el: lunes, 26 de mayo de 2014 14:46
Para: btenas@alg-global.com
Asunto: Comunicat de la Generalitat de Catalunya

Benvolgut/uda,

Us comuniquem que hem rebut correctament la vostra sol·licitud. Podeu consultar-ne l'estat mitjançant el codi: **PQP1MW6B3-1**

Data de recepció: 26/05/2014

Per a més informació: Feu click aquí.



10.3 Fitxa de tret estratègic vinculat al transport i la mobilitat (Agenda 21 Local)

TRET ESTRATÈGIC	*1. SANT BOI: NATURA VIVA, I SOSTENIBILITAT URBANA*	
OBJECTIU OPERATIU	**1.7 Siguem curosos en els desplaçaments, el cotxe contamina i ocupa**	INDICADORS Ref.: **16, 17, 18, 19**

CODI	ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	DIAGNOSI	ENTITATS	COST	PRIORITAT
1.7.1	- Promoure un Pacte Cívic per la Mobilitat Sostenible	Constituir un Nucli d'Intervenció Participativa (NIP) per al debat de la mobilitat a Sant Boi amb presència de representants dels sectors del transport urbà, taxis, ecologistes, comerciants, associacions de veïns, repartidors, ciutadans no associats, i altres agents socials i econòmics implicats. Les conclusions d'aquest NIP s'avalarien mitjançant el pacte cívic.	A7.3 Fòrum 21	ASB	6	Alta
1.7.2	- Continuar treballant en el seguiment de la programació econòmica per a l'execució de la línia 12 de metro a Sant Boi	Aconseguir amb el pas de la línia 12 de metro Barcelona-Castelldefels una major cobertura de comunicacions mitjançant transport públic entre el nucli urbà de Sant Boi i els municipis de l'entorn i un millor accés a la zona industrial.	Fòrum 21	ASB GC , ATM	6	Alta
1.7.3	- Millorar l'accés mitjançant transport col·lectiu als polígons industrials	Promoure un concert entre Ajuntament, empresaris i organitzacions sindicals per possibilitar alternatives i acords que facilitin l'accés en transport col·lectiu als polígons industrials.	B2.12 Fòrum 21	ASB Sindicats Empreses	3	Alta
1.7.4	- Millorar la xarxa d'autobusos de transport públic interurbà amb poblacions de l'entorn	Continuar l'actual impuls de la política de promoció i millora de les línies d'autobús fins aconseguir completar la connexió amb el municipi del Prat, aeroport i zona Franca i la resta de poblacions de la marge esquerra del riu Llobregat	B2.12	ASB EMT ATM	900	Alta
1.7.5	- Promoure la pacificació del trànsit a la ciutat	Fer campanyes de sensibilització pública sobre la importància de la no invasió dels passos de vianants, respecte de límits de velocitat als espais urbans, i no obstrucció de les rampes adaptades a persones discapacitades i amb dificultat de mobilitat.	A7.27 Fòrum 21	ASB	6	Alta
1.7.6	**-** Facilitar l´accés de tots/es al transport públic	Garantir l'adaptació de tot el transport públic a persones amb discapacitats físiques.	Fòrum 21	ASB EMT	300	Alta

INTEGRACIÓ DE L'OBJECTIU AMB ACTUACIONS DEL **PLA D'ACCIÓ AMBIENTAL** *(aprovat 18.09.00)*	ESTAT D'EXECUCIÓ
37. *Elaborar un Pla de Mobilitat*	***37. En curs d'execució***
38. *Estudiar i aplicar solucions en el tema de l'aparcament*	***38. En curs d'execució***
39. *Crear un punt de contacte de persones disposades a compartir el cotxe per anar a la feina.*	***39. Executada***
40. *Millorar l'eficiència del transport públic*	***40. En curs d'execució***
41. *Unificar el model tarifari*	***41. Executada***
42. *Promocionar el dia sense cotxes*	***42. Executada***
43. *Actualitzar i millorar el sistema d'informació del transport públic*	***43. Executada***
44. *Estudiar la creació d'un servei de transport públic d'àmbit metropolità per a persones amb mobilitat reduïda del tipus "porta a porta".*	***44. En curs d'execució***
45. *Creació d'un nou ramal de transport soterrani tipus metro o tren entre Sant Boi de Llobregat i Castelldefels.*	***45. En curs d'execució***
46. *Realitzar un programa de peatonalització progressiva de la ciutat*	***46. Prevista a mig termini***
47. *Determinar les zones de prioritat invertida*	***47. Prevista a mig termini***
48. *Crear una xarxa de carril bici*	***48. Prevista a mig termini***