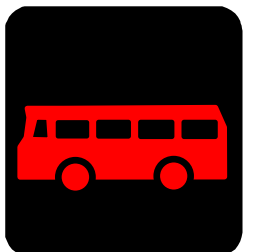




Pla de mobilitat urbana sostenible

2016 - 2021

Document 1. Memòria
Document 2. Programa actuacions
Document 3. Plànols



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

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

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

Susana Aladro Domínguez
Enginyera tècnica d'obres públiques
Tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Àrea Metropolitana de Barcelona

Rossend Bosch
Direcció de serveis tècnics de Transport i Mobilitat
Responsable de projectes de Mobilitat Sostenible

Ajuntament de Pallejà

Joan Torras
Cap de Serveis Territorials

Equip redactor

INTRA SL

Jordi Parés Estela
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Joan Estevadeordal Flotats
Planificador de mobilitat

Pau Hosta
Geògraf

Antonio Moyano
Delineant

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Abril 2016

ÍNDEX

DOCUMENT I. MEMÒRIA..... 6

1. INTRODUCCIÓ..... 7

1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ 7

1.2. ANTECEDENTS 7

1.3. OBJECTE 7

1.4. ESTRUCTURA METODOLÒGICA 9

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA..... 10

2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA DEL TERRENY 10

2.1.1. *Emplaçament*..... 10

2.1.2. *Morfologia del terreny del municipi*..... 10

2.1.3. *Localització de tipologies urbanes del municipi*. 11

2.2. ANÀLISI ECONÒMICA..... 11

2.2.1. *Habitatge* 11

2.2.2. *Activitat econòmica* 11

2.3. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ 13

2.3.1. *Creixement de la població* 13

2.3.2. *Distribució per sectors* 14

2.3.3. *Piràmide demogràfica* 14

2.4. CENTRES D’ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES 15

2.4.1. *Centres del Nucli Urbà* 15

2.5. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ..... 18

3. ANÀLISI DE L’OFERTA 20

3.1. XARXA DE VIANANTS 20

3.1.1. *Amplada lliure de pas de les voreres*..... 21

3.1.2. *Passos i guals de vianants* 22

3.1.3. *Condicions de l’espai de vianants a sectors residencial i polígons industrials de Pallejà* 23

3.2. XARXA DE CICLISTES..... 24

3.2.1. *Xarxa de carrils bici actual* 24

3.2.2. *Aparcaments de bicicletes* 25

3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC 25

3.3.1. *Autobús urbà*..... 25

3.3.2. *Autobús interurbà*..... 26

3.3.3. *Accessibilitat de les parades*..... 26

3.3.4. *Temps de recorregut bus urbà* 27

3.3.5. *Xarxa de ferrocarril* 27

3.3.6. *La cobertura del transport públic* 29

3.3.7. *Taxi*..... 29

3.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS 30

3.4.1. *Xarxa viària externa o d’accés* 30

3.4.2. *Xarxa viària interna* 31

3.4.3. *Sentits de circulació* 31

3.4.4. *Senyalització urbana orientativa* 32

3.5. APARCAMENT 32

3.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES 34

4. ENQUESTA DE MOBILITAT QUOTIDIANA 35

4.1. MOBILITAT GLOBAL..... 35

4.2. LA MOBILITAT EN DIA FEINER 35

4.2.1. *Tipus d’enquestat i motius de desplaçament*..... 35

4.2.2. *El modes de transport*..... 36

4.2.3. *Distribució horària dels desplaçaments* 37

4.3. ANÀLISI DE FLUXOS DE RESIDENTS 38

4.4. COMPARATIVA TERRITORIAL 38

4.5. OPINIÓ DEL CIUTADÀ SOBRE LA MOBILITAT 39

5. ANÀLISI DE LA DEMANDA 41

5.1. DEMANDA A PEU 41

5.1.1. *Intensitat de vianants*..... 41

5.1.2. *Enquestes a vianants* 41

5.1.3. *Enquestes a escolars* 43

5.2. DEMANDA EN BICICLETA 44

5.2.1. *Intensitat de bicicletes* 44

5.2.2. *Enquestes a ciclistes*..... 44

5.3. DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC..... 46

5.3.1. *Demanda de transport públic urbà* 46

5.3.2. *Demanda de transport públic interurbà* 47

5.3.3. *Enquestes a usuaris del transport públic de Pallejà* 47

5.4. DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT 49

5.4.1. *Intensitats de trànsit*..... 49

5.4.2. *Nivells de servei* 51

5.4.3. *Enquestes a conductors* 51

5.5. DEMANDA D’APARCAMENT..... 54

5.5.1. *Estimació de la demanda residencial* 54

5.5.2. *Ocupació de l’estacionament al nucli urbà de Pallejà* 55

5.5.3. *Estudi de rotació de matrícules*..... 56

5.5.4. *Enquesta a usuaris d’aparcament*. 57

5.5.5. *Distribució urbana de mercaderies* 58

6. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT..... 61

6.1. MEDI AMBIENT..... 61

6.1.1. Consum energètic del transport 61

6.1.2. Contaminació atmosfèrica 61

6.2. SEGURETAT VIÀRIA 63

6.2.1. Velocitats 65

6.3. COSTOS UNITARIS DEL TRANSPORT 66

7. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL 67

7.1. MOBILITAT A PEU..... 67

7.2. MOBILITAT EN BICICLETA..... 67

7.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC 68

7.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT..... 68

7.5. APARCAMENT 69

7.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES 69

7.7. SEGURETAT VIÀRIA 69

7.8. MEDI AMBIENT..... 70

8. ESTABLIMENT D’OBJECTIUS. ESTUDI D’ALTERNATIVES..... 71

8.1. EIXOS ESTRATÈGICS 71

8.1.1. Mobilitat equitativa 71

8.1.2. Mobilitat sostenible i saludable 71

8.1.3. Mobilitat segura 71

8.1.4. Mobilitat eficient 71

8.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS..... 72

8.3. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D’ESCENARIS ALTERNATIUS 73

8.4. ASSOLIMENT D’OBJECTIUS DEL PDM DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA 74

9. PROPOSTES PARTICIPADES D’ACTUACIÓ DE L’ALTERNATIVA TRIADA 77

9.1. MESURES DEL PDM ASSOCIADES AL PMUS 79

9.1.1. Actuacions a la xarxa de carreteres 79

9.1.2. Actuacions a la xarxa ferroviària 79

9.1.3. Actuacions a la xarxa d’autobusos..... 79

9.1.4. Actuacions de millora d’accés als centres de treball 80

9.1.5. Actuacions a la xarxa de vies ciclistes 80

9.2. MOBILITAT A PEU..... 82

9.2.1. Millorar l’oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts del municipi 82

9.2.2. Ampliar l’actual zona d’estar del municipi 84

9.2.3. Senyalització dels itineraris..... 85

9.2.4. Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants 86

9.2.5. Elaborar el Pla d’Accessibilitat Municipal 87

9.2.6. Millora i arranjament de voreres 87

9.2.7. Adequació i implantació de nous passos de vianants 88

9.2.8. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d’accessibilitat. 90

9.2.9. Establir convenis entre l’Ajuntament de Pallejà i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l’accessibilitat 90

9.3. MOBILITAT EN BICICLETA..... 91

9.3.1. Ampliar la xarxa d’itineraris ciclistes 91

9.3.2. Incentivar les rutes ciclistes de Pallejà 93

9.3.3. Incrementar la dotació d’aparcaments per a bicicletes 94

9.3.4. Pla de promoció de la bicicleta..... 94

9.4. MOBILITATS EN TRANSPORT COL·LECTIU..... 96

9.4.1. Augmentar les freqüències de pas 96

9.4.2. Actuacions per a la millora de la velocitat comercial 96

9.4.3. Millora de l’accessibilitat i qualitat de les parades d’autobús 97

9.4.4. Millora de la informació a l’usuari 98

9.4.5. Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic 98

9.4.6. Promoure l’ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives 98

9.4.7. Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat 99

9.4.8. Realitzar el seguiment del compliment del Pla d’Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà 100

9.4.9. Implementar el servei de taxi al municipi..... 100

9.4.10. Estudiar la viabilitat d’altres modes de transport..... 100

9.5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT..... 101

9.5.1. Definir la jerarquització viària: Pla de circulació 101

9.5.2. Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure’n el seu desenvolupament 103

9.5.3. Pla de sentits únics de circulació..... 105

9.6. APARCAMENT 106

9.6.1. Estudi de la possible gestió integral de l’aparcament 106

9.6.2. Incrementar l’oferta d’aparcament per a motos 106

9.6.3. Control de la indisciplina de l’aparcament a la via pública 107

9.6.4. Mantenir el compliment del Codi d’Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l’oferta d’aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda 107

9.7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES 109

9.7.1. Millorar la distribució urbana de mercaderies 109

9.8. SEGURETAT VIÀRIA 110

9.8.1. Millorar la seguretat a les cruïlles 110

9.8.2. Definir criteris per la instal·lació d’elements per al control de la velocitat..... 111

9.8.3. Seguiment de l’actualització del Pla Local de Seguretat Viària 112

9.9. ACTUACIONS AMBIENTALS 114

9.9.1. Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂ 114

9.9.2. *Promoció de combustibles alternatius per al transport*.....114

9.9.3. *Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics*114

9.9.4. *Foment de la conducció eficient*.....115

9.9.5. *Millores sobre la contaminació acústica*115

9.10. ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL116

9.10.1. *Seguiment dels plans de mobilitat a les empreses*116

9.10.2. *Millora l'accés per a vehicles pesants a Pallejà*116

9.11. PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES118

9.11.1. *Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars*118

9.11.2. *Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars*.....118

9.11.3. *Creació d'una comissió mixta de treball per a desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de mobilitat a les escoles*.....119

9.11.4. *Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres*119

9.11.5. *Promoció de la mobilitat sostenible*119

9.11.6. *Promoció del cotxe compartit*120

9.11.7. *Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura*121

9.11.8. *Millora de la Web de mobilitat i del transport de Pallejà*121

9.11.9. *Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta*121

9.11.10. *Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats*122

9.11.11. *Potenciar la figura de l'agent cívica*122

9.12. CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS123

9.12.1. *Modificació de les ordenances de circulació viària de Pallejà*123

9.13. ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS.....124

9.13.1. *Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)*.....124

9.13.2. *Actuacions corresponents al Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona*124

10. INDICADORS DE SEGUIMENT 125

11. FITXES D'ACTUACIÓ 128

DOCUMENT II. PLÀNOLS..... 160

1. Localització del municipi

2. Localització tipologies urbanes

3. Morfologia del terreny

4. Zonificació

5. Centres d'atracció i generació de viatges

6. Índex de motorització

7. Xarxa de vianants, pendents i centres d'atracció

8. Amplada de voreres, passos de vianants i guals

9. Xarxa de vies ciclistes i aparcaments

10. Xarxa de transport públic i cobertura

11. Qualitat i accessibilitat de les parades

12. Punts de conflicte en els itineraris de la xarxa d'autobusos

13. Jerarquització de la xarxa viària

14. Regulació de les vies

15. Sentits de circulació de les vies

16. Senyalització d'orientació de trànsit

17. Oferta d'aparcament

18. Itineraris de vehicles pesants

19. Repartiment modal per zones del municipi

20. Intensitat de vianants

21. Intensitat de ciclistes

22. Punts de recollida d'informació

23. Intensitat mitja diària de vehicles motoritzats

24. Nivell de servei hora punta

25. Balanç d'aparcament per a residents

PLÀNOLS PROPOSTES

- 1. Proposta de xarxa principal de vianants
- 2. Proposta d'augment i millora de l'espai per a vianants
- 3. Proposta xarxa de vies ciclistes i aparcaments
- 4. Proposta xarxa de transport públic
- 5. Proposta de jerarquització de la xarxa viària i pla de sentits de circulació
- 6. Proposta d'àrees ambientals de moderació del trànsit
- 7. Proposta d'oferta i regulació d'aparcaments
- 8. Proposta d'itineraris de vehicles pesants
- 9. Propostes d'actuacions específiques per a la millora de la seguretat vial

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) 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 PMUS 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, té per objecte establir els principis i objectius (articles 2 i 3 respectivament) 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.

En el seu capítol II, la Llei de la Mobilitat, estableix quins són els instruments de planificació que han de concretar l'aplicació d'aquests principis. S'estableixen els instruments de planificació següents:

- Directrius Nacionals de Mobilitat,
- Plans Directors de Mobilitat,
- Plans Específics
- Plans de Mobilitat Urbana Sostenible

Les Directrius Nacionals de Mobilitat constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius d'aquesta Llei a tot el territori de Catalunya (art.6).

Els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat. En aquest sentit el Pla de mobilitat urbana sostenible ha d'incorporar les determinacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana (en fase d'aprovació) d'acord amb el que disposa l'article 7 de la Llei 9/2003.

Els plans específics desenvolupen de forma sectorial les Directrius nacionals de mobilitat, per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat (art.8).

A l'art.9, s'especifica que en l'àmbit local, correspon als plans de mobilitat urbana ser els instruments de planificació que configuren les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

Finalment, el Pla de mobilitat urbana sostenible (en endavant PMUS) de Pallejà, ha d'ésser un pla estratègic que aporti eines suficients per tal d'ordenar les xarxes dels diferents

modes de transport i promoció la mobilitat sostenible i segura. També s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a la seva execució.

Actualment, i degut a la crisi financera i econòmica que travessa l'estat, els municipis i les persones, el PMUS esdevé una eina fonamental a l'hora d'optimitzar els recursos energètics consumits pel transport de mercaderies i persones (públic i privat). A més d'orientar la gestió de la mobilitat en el municipi d'una forma més eficient que permeti l'estalvi econòmic per part de les entitats públiques

Les figures i plans de planejament superior que determinaran les mesures i objectius del PMUS són els següents:

- Pla Territorial General de Catalunya
- Pla Territorial Metropolità de Barcelona
- Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)
- Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015
- Pla de Millora de Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona
- Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona
- Pla Metropolità de Mobilitat Urbana

En aquest sentit l'Ajuntament de Pallejà, amb el suport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i la Diputació de Barcelona (DIBA) han portat a terme la iniciativa per l'elaboració del PMUS de Pallejà. Concretament, el present document correspon a la Memòria del PMUS.

1.2. Antecedents

Els antecedents de Pallejà que tenen relació amb la planificació i gestió de la mobilitat (mobilitat, accessibilitat, planejament urbanístic, camins escolars, etc) es relacionen a continuació:

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

Les diverses àrees de l'ajuntament que tenen responsabilitats en l'àmbit de la mobilitat són:

- Àrea de Planificació i Urbanisme
- Àrea de Medi Ambient

1.3. Objecte

La proposta d'aquest pla s'encara, primer de tot, en l'anàlisi i diagnòstic de la situació actual de la mobilitat a Pallejà. Seguidament, a partir d'aquesta diagnòstic, es generen uns objectius dels quals en deriven unes propostes de mesura i d'actuació, sota les premisses

- **Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC).** És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies.

El PITC no pot precisar les propostes per a tots els àmbits i escales geogràfiques. En aquest sentit i atès la seva complexitat, les propostes del PITC a l'àmbit metropolità de Barcelona se subordinen a les concrecions que es realitzin en el Pla territorial metropolità i el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana i la revisió del PDI.

- **Pla de seguretat viària 2011-2013.** Aquest Pla aporta les eines que han de permetre assolir l'objectiu fixat per al 2013 de reducció de com a mínim un 15% del nombre de morts i ferits greus respecte de l'any 2010.

- **Pla de l'energia i el canvi climàtic de Catalunya 2012-2020.** Aquest Pla aborda la nova orientació a la política energètica catalana, integrant-ne aquells aspectes de la mitigació del canvi climàtic relacionats amb l'energia, per tal d'assumir els objectius fixats per la Unió Europea en matèria d'energia i canvi climàtic en aquest horitzó (objectiu "20-20-20").

- **Pla d'Espais d'Interès Natural de Catalunya (PEIN).** Estableix la xarxa d'espais naturals protegits a Catalunya, amb l'objectiu de conservar el patrimoni geològic, els hàbitats i els ecosistemes més representatius i més ben conservats del país.

- **Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona**, creat amb l'objectiu d'establir les mesures necessàries per prevenir i reduir l'emissió dels contaminants diòxid de nitrogen (NO₂) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀), i ajustar les emissions als límits que estableix la legislació de la Unió Europea per a l'any 2010.

PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA (PTG)

DIRECTORIUS NACIONALS DE MOBILITAT (DNM)

PLANS TERRITORIALS PARCIALS (PTP)

- RMB
- Comarques Centrals
- Alt Pirineu
- Comarques Gironines
- Camp de Tarragona
- Terres de l'Ebre
- Lleida

PLANS TERRITORIALS SECTORIALS (PTS)

- Infraestructures
- Serveis
- Equipaments
- Medi ambiental
- Telecomunicacions
- Protecció del medi

PLANS DIRECTORS DE MOBILITAT (PDM)

Àmbits a definir per les DNM

PLANS ESPECÍFICS (PE)

- PDIF 2002-2025
- PTV
- Pla de Carreteres
- Pla de la Logística
- PDI 2001-2010 (sense retutelles a de PTS)
- RTC

PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS (PDU)

PLANS D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)

NORMES DE PLANEJAMENT URBANÍSTIC

PROGRAMES D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (PAUM)

PLANS DE MOBILITAT URBANA (PMU)

ESTUDIS DE MOBILITAT URBANA (EMU)

COORRECCIÓ DE L'AMBIENT

PLA NEAM GENERAL

PLA NEEAM

Tots els Plans i Programes inclosos hauran de sotmetre's a una l'Avaluació Ambiental de Plans i Programes (AAPP)

● Plans i Programes sotmesos a un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG)

Font: Guia bàsica per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (2006). Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.

A continuació es descriuen els principals plans que tenen una incidència en la mobilitat a escala municipal i supramunicipal:

A nivell de Catalunya destaquen els següents plans territorials:

- **EL Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018.** És l'instrument de planificació de la mobilitat supramunicipal i constitueix el marc orientador per a l'elaboració del pla d'acció del PMU.
- **El Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Metropolità de Barcelona,** als quals cal supeditar especialment les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats al territori.
- **Les Directrius nacionals de mobilitat.** Són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003, emmarcant entre d'altres el present Pla de Mobilitat Urbana. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.

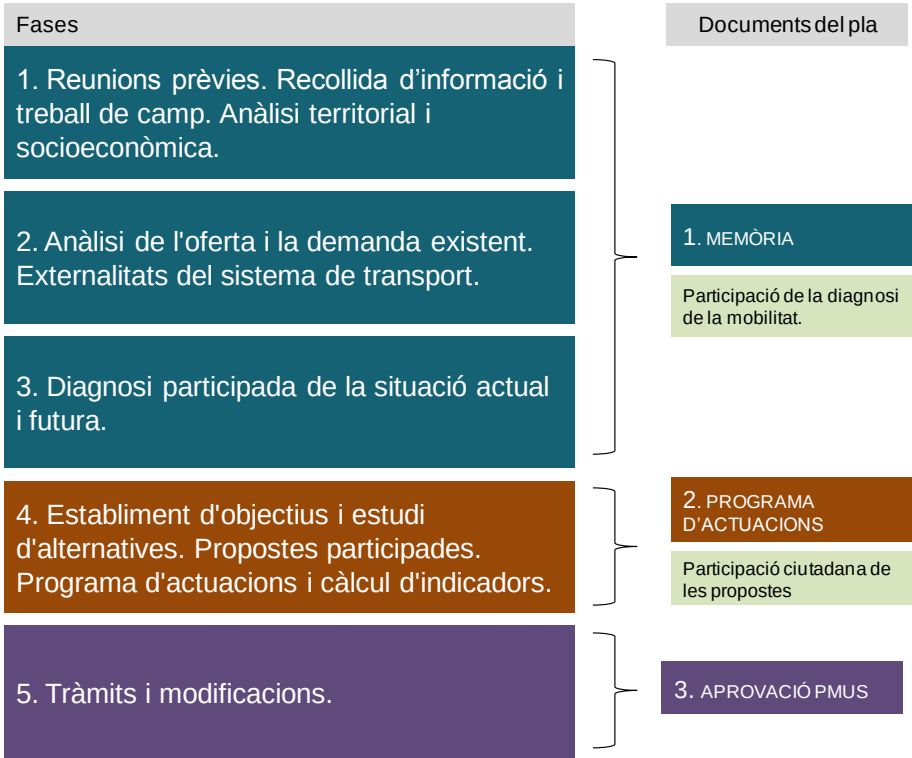
Tot i ja no ser vigents en data actual, es consideren, també, els següents plans:

- **Pla de transport de viatgers de Catalunya (2008-2012).** Definia les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.
- **Pla Estratègic de la Bicicleta 2008-2012.** Establia directrius encaminades a dissenyar i construir una xarxa territorial per a la bicicleta, i fomentar el seu ús, impulsant iniciatives que desenvolupin normativa específica i afavoreixin la intermodalitat i la seguretat viària.

1.4. Estructura metodològica

La redacció del PMU es divideix en les següents fases d'acord amb el Plec de prescripcions tècniques particulars per la redacció de plans de mobilitat urbana sostenible als municipis de la segona corona de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Figura 2. Fases de la redacció del PMU



Font: Plec de Prescripcions tècniques particulars per la redacció de plans de mobilitat urbana sostenible als municipis de la segona corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Diputació de Barcelona.

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

Per tal de dur a terme la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), a banda dels aspectes relacionats directament amb les diverses mobilitats –transport públic, transport privat i mobilitat a peu i en bicicleta- cal analitzar:

- Aspectes urbanístics i de morfologia de la ciutat. Consideracions sobre l'evolució de la forma de la ciutat i sobre el seu creixement. Diversos projectes d'intervenció a la ciutat. Situació actual, sectors en desenvolupament i en projecte i tendències futures de creixement.
- Dades poblacionals i socioeconòmiques. Evolució del creixement de la població. Situació actual i projeccions de l'evolució futura. I relacionant aquestes anàlisis amb les diverses inflexions i canvis de mobilitat.

2.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny

2.1.1. Emplaçament

El terme municipal de Pallejà té una extensió aproximada de 8,41 km². S'estén al peu de la vessant occidental de la Serra de Collserola, està situat a la comarca del Baix Llobregat, i forma part de l'àrea metropolitana de Barcelona, del que s'anomena la segona corona metropolitana. Al llarg de la història de la Mediterrània occidental, ha estat un enclavament de comunicacions entre les vies de penetració a la Península des dels Pirineus i la ciutat de Barcelona. Va ser un assentament romà que va resistir la invasió dels sarraïns, fins que al segle XI, en plena època feudal, la casa de Pallejà va passar a formar part de les possessions de dos famílies diferents (els Clariana i els Olomar i Torrelles).

Pallejà compta amb una situació geogràfica estratègica. A principis del segle XX, tot i el seu passat rural, el municipi es va veure immers dins del procés d'industrialització que es donà en les regions metropolitanes, i poc a poc es convertí en un pol d'atracció d'empreses que ha permès que en els darrers 15 anys hagi duplicat la seva població. Fou possible perquè, malgrat situar-se en un entorn natural privilegiat, Pallejà es troba a tocar de Barcelona (10 minuts amb cotxe). L'autovia A-2 pel que fa al transport privat, i la línia Llobregat-Anoia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i les línies d'autobusos interurbans –L63, L64, L65, L68, L69, N50– pel que fa al transport col·lectiu, van apropar encara més Pallejà a Barcelona.

La transformació urbana del municipi de Pallejà ha estat estretament vinculada a l'evolució de la forma d'implantar els sistemes de mobilitat de què tècnicament es disposava en cada moment, i de la progressió de la intensitat dels seus fluxos: una xarxa de carrers urbans sorgits d'un ús de la ciutat eminentment dedicada als vianants, camins comarcals, carreteres de la Mancomunitat, primer ferrocarril a plaça Espanya, arribada del ferrocarril a

Martorell, millora de les carreteres de connexió amb Barcelona, construcció de l'autovia A-2, construcció de l'autovia B-24 (que en un futur unirà Pallejà amb l'A-7) i la urbanització del sistema viari relacionat amb els nous desenvolupaments urbans.

Actualment, el municipi de Pallejà té una població de 11.306 habitants i una densitat de població alta 1.350,4 hab./km² si la comparem amb la mitjana catalana de 235,3 hab./km² però en la mitjana de la densitat del Baix Llobregat, 1.663,9 hab./km². La posició en el corredor del “Llobregat” i les excel·lents comunicacions, han fet de Pallejà un *pol estratègic*, a nivell de mobilitat, doncs és un punt destacat en les relacions entre la Catalunya Central i Barcelona –incloent la primera corona metropolitana

Figura 3. Situació del municipi. Detall del plànol 1 de localització



Font: Cartografia i Cadastre de l'Ajuntament de Pallejà. Dades a 2014.

2.1.2. Morfologia del terreny del municipi

Pallejà es troba encaixat dins la serralada Litoral i ocupa la plana al·luvial, propera al riu Llobregat, així com el massís de les Planes o Montmany, un dels contraforts més orientals del massís del Garraf-Ordal. Es tracta d'una zona amb relleus destacats, doncs es poden trobar altituds de més de 300m, amb predomini de bosc mediterrani.

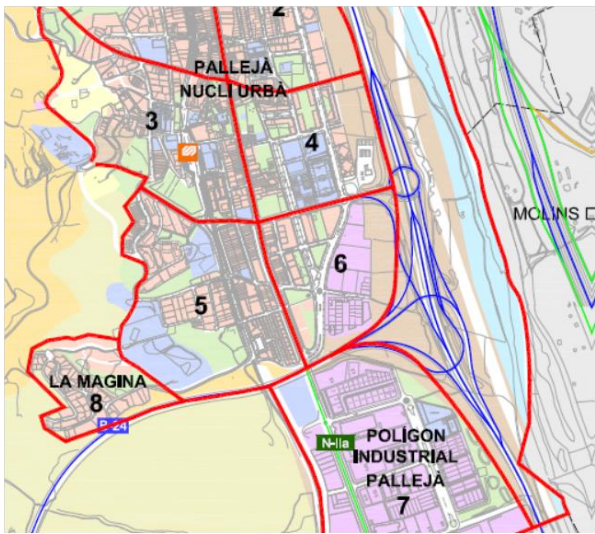
Els desenvolupaments urbans i les grans infraestructures de serveis i comunicació, es situen en la “cubeta” de sediments quaternaris, ocupant les terrasses fluvials, i aprofitant la major plana existent en la zona. Tanmateix, el terme municipal, a partir dels anys 60, amb el Pla Parcial d'Ordenació Urbana de la finca Can Montmany de Sobrerroca, annexiona els les urbanitzacions de Fontpineda i la Magina, poblacions caracteritzades per una forta concentració de cases unifamiliars. (veure plànol 2 de morfologia del terreny).

2.1.3. Localització de tipologies urbanes del municipi.

El plànol 2 mostra les tipologies urbanes de Pallejà. Destaca el sòl urbà concentrat en tres núclis (Casc urbà de Pallejà, La Magina i Fontpineda), sòl industrial ubicat al sud del terme municipal seguint la N-IIa i la B-24 i sòl d'equipaments ubicats per tot el municipi.

Per altra banda, malgrat disposar de seccions censals, el propi ajuntament distingeix zones pel tractament de les dades de població, habitatge, índex de motorització, aparcament, mobilitat i transport públic. Així, es pot diferenciar entre un Nucli Urbà, Fontpineda, La Magina i polígon industrial de Pallejà. A més, el nucli urbà s'ha zonificat pel tractament més detallat de dades de d'aparcament i mobilitat. Tal i com s'observa al plànol 4 de zonificació.

Figura 4. Detall del plànol 4, full 2



Font: INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DE LA SITUACIÓ GEOGRÀFICA
- Situació geogràfica estratègica en el marc de l'AMB i amb bon accés a les vies de comunicació supramunicipals. - S'ha analitzat el municipi en unitats més petites: 8 sectors i 1 polígon industrial. I els disseminats s'agrupen en un àmbit més extens. - L'orografia del territori ha condicionat el desenvolupament urbanístic i desenvolupament d'infraestructures de transport. Fet que ha condicionat les relacions entre el Nucli Urbà i Fontpineda.

2.2. Anàlisi econòmica

2.2.1. Habitatge

Els camps fèrtils del Baix Llobregat que envoltaven el poble i havien constituït, tradicionalment, la base econòmica del municipi fins l'arribada del ferrocarril i la indústria, van donar pas als nous barris residencials. Han estat anys de prosperitat, basada en el creixement i l'ocupació del sòl.

Segons les dades extretes de l'IDESCAT, corresponents al darrer cens d'habitatges de 2011, el parc d'habitatges de Pallejà era de 4.794 habitatges, dels quals prop d'un 87% eren habitatges principals, mentre que el 13% restant eren habitatges secundaris o buits.

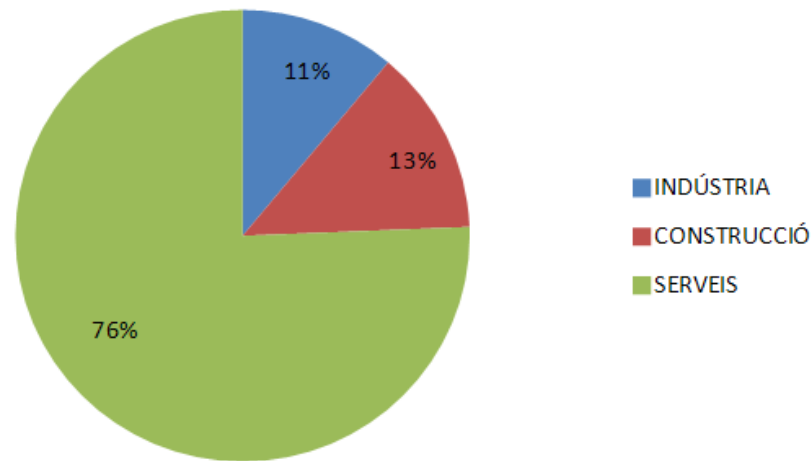
Al 2011, els 4.794 habitatges resten repartits en 1.906 immobles. Degut a la crisi econòmica, que comença el 2008, la construcció de nous habitatges s'ha reduït dràsticament en els últims anys. Durant l'any 2013, segons IDESCAT, no es va iniciar la construcció de cap habitatge dins el municipi.

2.2.2. Activitat econòmica

Pallejà és un municipi del Baix Llobregat amb força activitat econòmica, especialment en els sectors dels serveis. La seva localització territorial, prop de la A-2, creuada per la N-II i la N-340 permeten que el municipi tingui enllaços directes amb les poblacions veïnes, i bones connexions amb la ciutat de Barcelona, fet que ha facilitat el creixement econòmic del municipi i el desenvolupament dels seus teixits urbanístics. Prenent dades del programa Hermes realitzat per la diputació de Barcelona durant el primer semestre del 2014, a Pallejà hi ha registrades 269 empreses.

Si s'analitza l'activitat empresarial en el municipi es compren la importància del sector serveis, doncs el 76% de les empreses registrades en el municipi pertanyen aquest sector. El següent sector més representat és el de la construcció amb un 13%, seguit de la indústria amb un 11%. Resumint, el sector dels serveis a empreses i persones representa el pilar fonamental de la activitat econòmica del municipi.

Figura 5. Distribució de les empreses per sectors econòmics, (segon trimestre 2014).



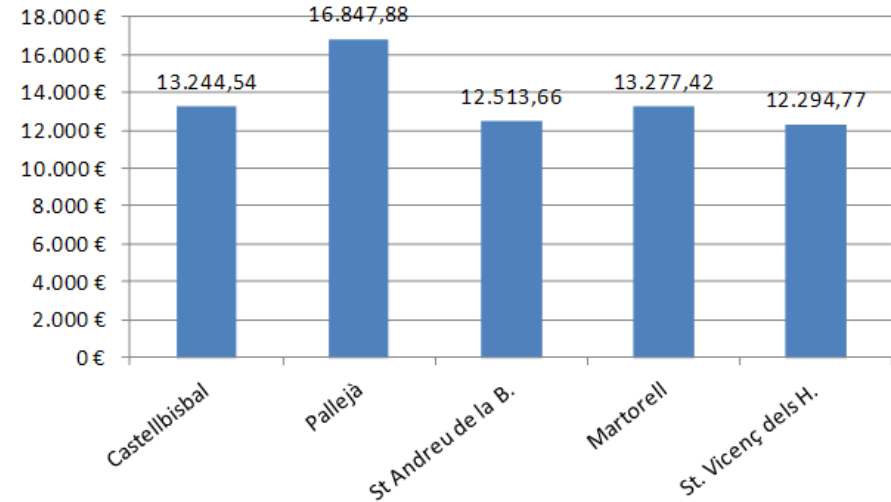
Font: Programa HERMES.

Segons dades del 2013 de l'IDESCAT, a l'analitzar el sector on treballen els habitants de Pallejà obtenim un nombre força alt de treballadors del sector industrial (17%), però els serveis segueixen sent el pilar fonamental, representant un 73%.

Cal destacar que, degut a la manca d'indústries dins de Pallejà, els treballadors d'aquestes molt probablement hauran de desplaçar-se a municipis veïns per feina. Pel contrari, aquells que es dediquen als serveis, tenen més probabilitat de poder treballar dins del mateix municipi.

Segons dades de l'IDESCAT, la Renda Familiar Disponible Bruta al 2008 a Pallejà era de 16.847,88€, per sobre de la mitjana dels municipis propers.

Figura 6. Distribució de les empreses per sectors econòmics, (segon trimestre 2014).



Font: Programa HERMES.

Com en molts d'altres municipis de Catalunya, a Pallejà ha anat augmentant progressivament el pes del sector terciari en l'economia i el mercat de treball. Segons les darreres dades disponibles (2011), prop d'un 77% de la població ocupada treballa en el sector dels serveis, entorn d'un 11,15% en indústria i un 11,5% en el sector de la construcció, no arribant ni a un 0,5% la població ocupada en el sector de l'agricultura.

Segons les dades del programa Hermes(2014), la població activa del municipi es de 5.920 persones, amb un 12,4% d'aturats.

Segons dades de la diputació de Barcelona, a data de Juny del 2014 hi havia a Pallejà 735 persones aturades, que representa un índex d'atur d'un 12,42% de la població total. Aquest nombre s'ha reduït respecte l'any 2013 en 107 membres.

Taula 1. Persones aturades per sectors: 2005-2013.

Any	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Sense Ocup.	Total
2013	1,4	173,3	89,9	548	29,8	842,3
2012	1,2	180,4	92,4	529,3	29,3	832,7
2011	1,4	157,2	91	505,8	33	788,3
2010	1,1	163,5	90	465,2	31,1	750,8
2009	0,1	151,5	83	424	18	676,6
2008	1,8	114,3	36,3	295	12,8	460,1
2007	1,5	97,3	24,3	247,3	11,1	381,4
2006	0,4	117,4	21,5	216,9	12,1	368,3
2005	0,3	111,4	24,2	222,8	8,5	367,2

Font: IDESCAT.

La taula 3 mostra les persones aturades entre 2005-2013 per sectors, s'observa com el nombre de persones aturades no ha parat d'augmentar des de l'any 2005. L'any 2008 el nombre d'aturats s'incrementa de forma important amb gairebé 200 persones. Cal destacar que durant els anys 2012 fins l'actualitat els nivells d'aturats s'ha estabilitzat.

TRETS MÉS DESTACATS DE L'ANÀLISI ECONÒMICA

- Pallejà disposa d'un parc d'habitatges de 4.794 habitatges, dels qual el 87% són habitatge principal.
- El municipi té registrades 269 empreses. Aquestes l11% pertanyen al sector industrial, 13% a la construcció i 76% a sector serveis.
- L'any 2014 l'atur és del 12,4% i la població ocupada es concentra en el sector serveis principalment.

2.3. Estructura i distribució de la població

2.3.1. Creixement de la població

L'any 2014, segons dades facilitades per l'ajuntament, Pallejà tenia una població de 11.306 habitants i una densitat de 1.373,75 habitants/km². Es tracta d'una densitat sobre la mitjana dels municipis de la comarca del Baix Llobregat.

Taula 2. Comparativa de les densitats de població als municipis veïns.

Municipi	Densitat
Pallejà	1.374 habitants/km²
Castellbisbal	399 habitants/km²
Martorell	2.203 habitants/km²
St. Andreu de la Barca	4.969 habitants/km²

Font: Institut d'estadística de Catalunya.

A principis de la dècada dels 90 a Pallejà vivien prop de 6.600 persones. Entre 1991 i 1996, la població del municipi es va incrementar en prop de 500 persones (7,41%); l'any 1997, hi va haver un descens de prop de 250 persones (-3,6%); el 1997 va suposar un canvi en la dinàmica de creixement de la població i en el període entre 1998 i 2003 el creixement va ser de prop de 1.700 persones (22,68%); l'any 2004 hi va haver el major increment de població registrat que va ser de 1.320 persones (15,45%); durant el període de major desenvolupament urbanístic i econòmic (2005-2008) el ritme de creixement es va reduir considerablement: la població va augmentar en prop de 1.100 persones. Posteriorment, sota un escenari de crisi econòmica, el creixement s'ha reduït fins a estabilitzar-se. Només durant els anys 1997 i 2012 la població de Pallejà va decaure.

Per posar una fita clara: aquest any 2014 la població de Pallejà ha assolit el seu màxim històric (11.306 residents), amb un increment de més del 90% respecte l'any 1991.

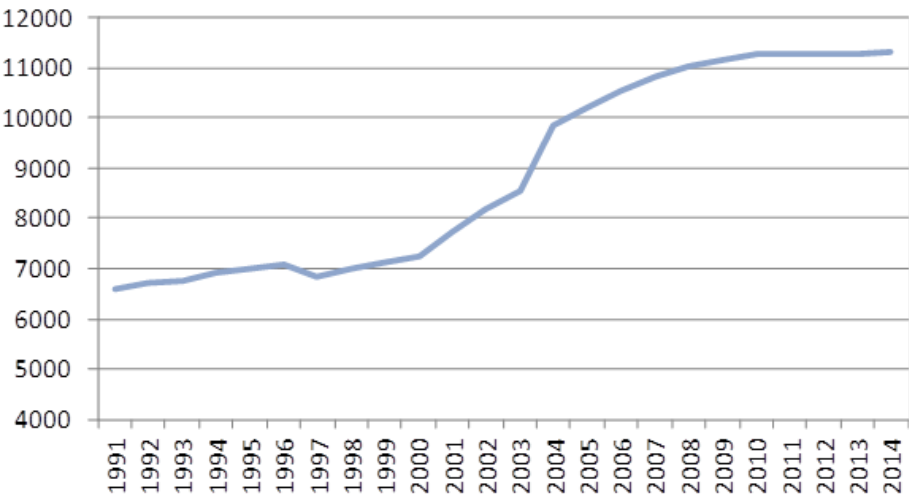
Taula 3. Evolució de la població. 1991-2014.

Any	Població	Increment anual	%
1991	6599	-	-
1992	6710	111	1,68
1993	6764	54	0,80
1994	6927	163	2,41
1995	6994	67	0,97
1996	7102	108	1,54
1997	6846	-256	-3,60
1998	7001	155	2,26
1999	7128	127	1,81

2000	7258	130	1,82
2001	7753	495	6,82
2002	8192	439	5,66
2003	8544	352	4,30
2004	9864	1320	15,45
2005	10205	341	3,46
2006	10556	351	3,44
2007	10837	281	2,66
2008	11016	179	1,65
2009	11140	124	1,13
2010	11266	126	1,13
2011	11273	7	0,06
2012	11256	-17	-0,15
2013	11270	14	0,12
2014	11306	36	0,32

Font: Ajuntament de Pallejà.

Figura 7. Creixement de la població entre 1991 i 2014.



Font: Programa HERMES.

La majoria del increment de la població prové d'altres municipis de la conurbació barcelonina i de les grans ciutats del Vallès. Això es deu principalment a dos factors: la qualitat de i la millora de les infraestructures de transport, viure a la perifèria no suposa manques de serveis o aïllament amb la capital. D'altra banda, la creació de nous centres industrials per la zona fa que noves famílies canviïn de residència per proximitat al lloc de treball.

2.3.2. Distribució per sectors

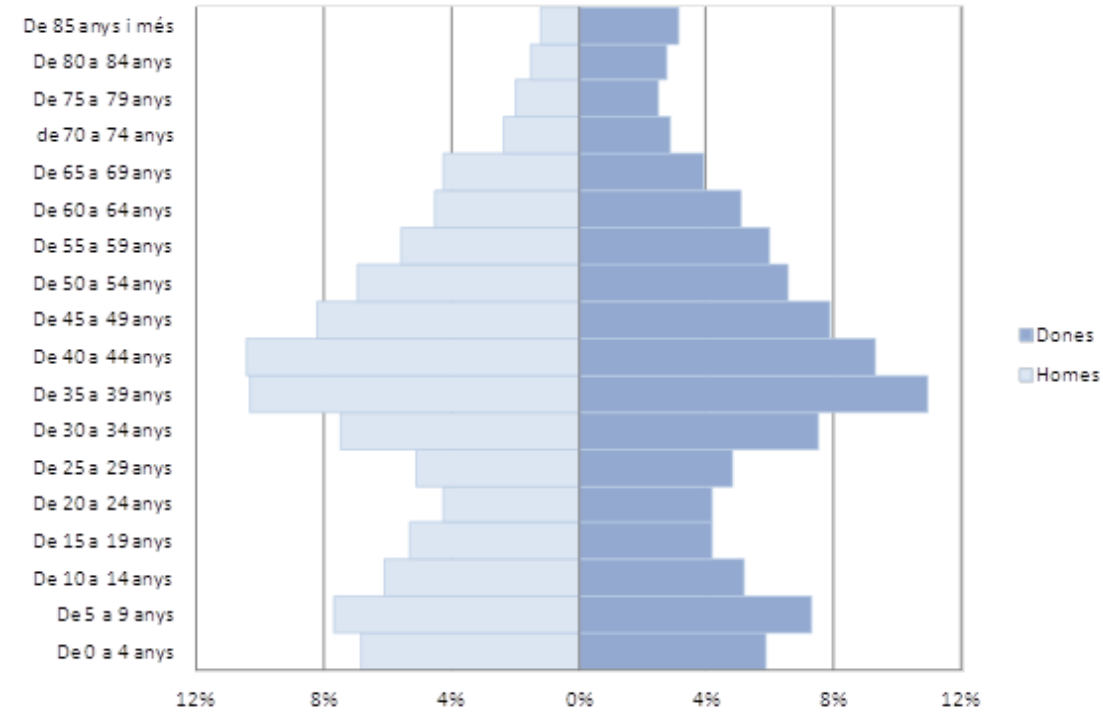
Segons dades facilitades per l'ajuntament, al Nucli urbà i La Magina hi ha censades 9.462 habitants. Mentre que a la urbanització de Fontpineda hi ha 1.844 persones censades.

2.3.3. Piràmide demogràfica

La piràmide d'edat indica que entorn al 22% de la població del municipi es menor de 14 anys, prop d'un 37% tenen menys de 34 anys, i el 38% supera el 65 anys; per tant, la població està formada bàsicament per gent de mitjana edat.

Tanmateix, amb aquesta piràmide es pot detectar un dèficit de població adolescent, compresa entre els 15 i 30 anys, doncs sols representen el 15% de la població total, el que a curt termini pot suposar un problema socioeconòmic important.

Figura 8. Piràmide de població de Pallejà, 2013



Font: Programa HERMES.

Comparació dels índexs d'infància, vellesa i envelliment de Pallejà amb el conjunt de la comarca i el total de Catalunya. Segons dades de 2013 de l'Institut d'Estadística de Catalunya, l'índex d'infància a Pallejà és de 19,47; superior a l'índex de municipis de l'entorn com Rubí (17,6) o Sabadell (16,3), al comarcal (17,8) i al del conjunt de Catalunya (15,7); mentre que l'índex de vellesa és de 11,4 i l'índex d'envelliment de 55,8; els dos són significativament inferiors a l'índex mitjà del conjunt de Catalunya (17,3 – 110,3 respectivament).

Taula 4. Índexs d'infància, de vellesa i d'envelliment. Comparativa, 2013.

Àmbit	Índex d'infància	Índex de Vellesa	Índex d'envelliment
Pallejà	19,47	13,24	67,98
Martorell	18,84	14,62	77,93
Sant Andreu de la barca	19,93	12,38	51,48
Castellbisbal	20,47	11,42	55,77
Sabadell	16,25	17,52	107,8
Terrassa	17,63	15,42	87,5
Barcelona	12,36	21,14	170,97
Baix Llobregat	17,15	15,39	89,76

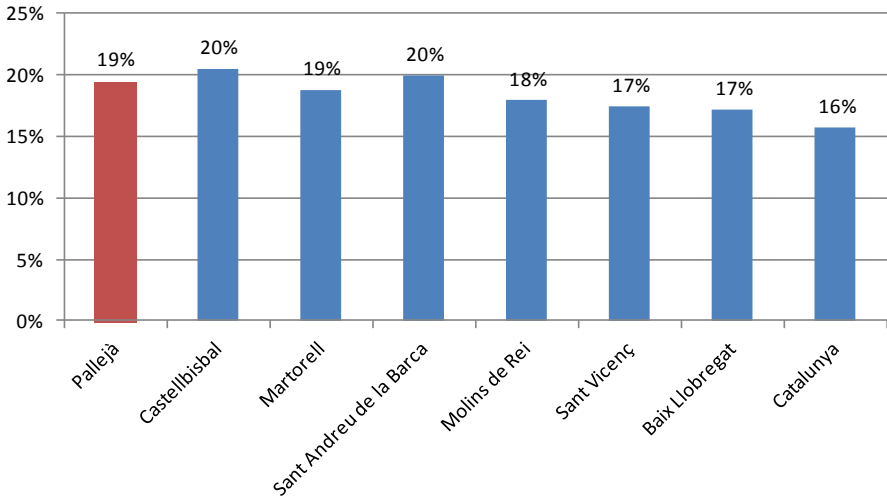
Índex d'infància: població de 0 a 14 anys per cada 100 habitants.

Índex de vellesa: població de 65 anys i més per cada 100 habitants.

Índex d'envelliment: % de població de 65 anys i més respecte la població de 0 a 14 anys.

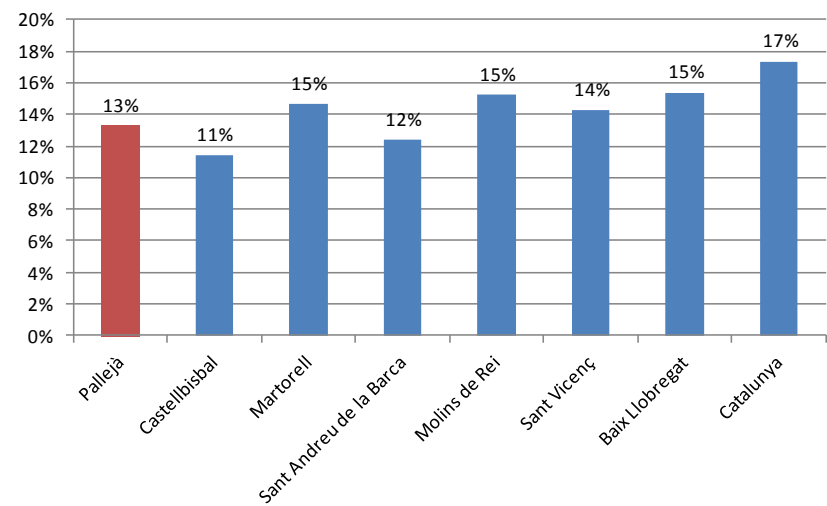
Font: Institut d'Estadística de Catalunya. IDESCAT.

Figura 9. Índex d'infància 2013.



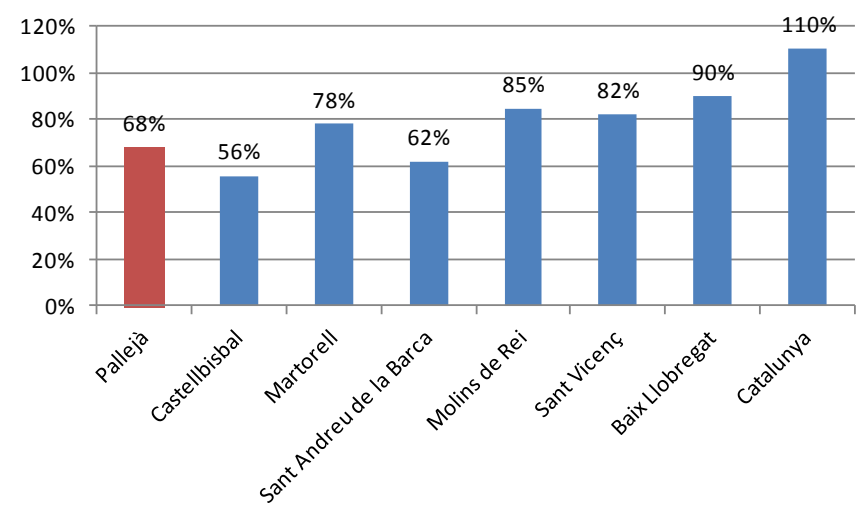
Font: IDESCAT. IDESCAT.

Figura 10. Índex de vellesa 2013.



Font: IDESCAT. IDESCAT.

Figura 11. Índex de vellesa 2013.



Font: IDESCAT. IDESCAT.

TRETS MÉS DESTACATS DE L'ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

- Pallejà ha assolit l'any 2014 el seu màxim històric amb 11.306 habitants. Amb un creixement interanual mig de 2,4% (92-14). Tot i que els últims 4 anys els creixement mig és de 0,3%.
- El sector més poblat és el nucli urbà amb 9.230 persones, un 82% de la població del municipi.
- La piràmide de població mostra un predomini de població de mitjana edat (30-50), amb dèficit de població entre 10 i 30 anys.

2.4. Centres d'atracció i generació de viatges

Les àrees on es localitzen edificis terciaris i de serveis, són zones amb una gran capacitat per atreure desplaçaments. El Nucli Urbà funciona com a centre comercial i, alhora, com a centre social.

La majoria de centres es localitzen al centre, als entorns de l'estació i l'avinguda Prat de la Riba. No obstant, al barri de Fontpineda, també s'hi localitzen alguns dels centres d'atracció com instal·lacions esportives, un CEIP, una llar d'infants i un centre cultural. Al plànol 5 (de centres de generació i atracció de viatges) resten grafats els llocs d'atracció de viatges: els equipaments públics i privats –culturals, docents, sanitaris, esportius, socials, administratius, tècnics i comercials- al full 1 es mostra tot el terme municipal, no obstant, a causa de l'extensió del terme i la concentració d'aquests centres al Nucli Urbà s'ha grafat també el full 2 on es representa un detall del Nucli Urbà.

2.4.1. Centres del Nucli Urbà

A continuació s'han classificat tots els centres o espais de generació de viatges segons la seva tipologia i quin tipus de demanda atrauen. També s'indica les principals disfuncions en l'accessibilitat a peu dels centres. S'indica si el pendent és mig (5-8%) o alt (>8%), si els passos de vianants propers al centre són accessibles i si les voreres disposen d'una amplada lliure de pas inferior a 0,9 metres. Finalment s'anota si el centre té una parada de transport públic en un radi de 150 metres i aparcament per a bicicletes a l'entrada.

Taula 5. Centres oficials

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Ajuntament	Treballadors i ciutadans	-	
Jutjat de Pau	Treballadors i ciutadans	-	
El Castell	Tots els ciutadans	Vorera < 0,9 m 6 guals vianants no adaptats	
La Molinada	Tots els ciutadans	-	
La Masoveria, Punt d'Informació	Joves	-	
Oficina de Recaptació	Treballadors i adults	-	
Oficina de correus	Treballadors i adults	-	-

Font: INTRA SL

Taula 6. Centres esportius

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Pavelló Municipal d'Esports	Tots els ciutadans	-	
Zona Esportiva Municipal	Tots els ciutadans	-	
Piscina Coberta Municipal	Tots els ciutadans	-	
Zona esportiva	Tots els ciutadans	(urbanització)	
Pistes de Tennis Municipals	Tots els ciutadans	(urbanització)	
Club de Tennis l'Espiral	Tots els ciutadans	(urbanització)	

Font: INTRA SL

Taula 7. Centres educatius

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Escola Àngel Guimerà	Infants	Vorera < 0,9 metres	-
Escola Jacint Verdaguer	Infants	-	
Escola La Garalda	Infants	-	-
Institut Pallejà	Joves	-	-
Llar d'Infants l'Espurna	Infants	-	
Llar d'Infants Bablweb	Infants	(urbanització)	
Llar d'Infants La Lluna	Infants	-	-
Llar d'Infants Les Rovires	Infants	1 gual no adaptat	-
Institut - Escola L'Oreig	Infants i Joves	(urbanització)	
CFA La Molinada	Joves	-	

Font: INTRA SL

Taula 8. Centres culturals o d'oci

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Biblioteca de Pallejà	Tots els ciutadans	Voreres < 0,9 metres	
Sala Pal·ladius	Adults	-	-
Museu Municipal de Pallejà	Tots els ciutadans	-	
Casal de la Gent Gran	Gent Gran	-	
La Nau	Tots els ciutadans	(polígon)	
Centre Cívic Fontpineda	Tots els ciutadans	(urbanització)	

Font: INTRA SL

Taula 9. Serveis socials

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Departament de Serveis Socials	Treballadors i ciutadans	-	
Centre de dia	Gent Gran	Vorera < 0,9 metres	

Font: INTRA SL

Taula 10. Centres sanitaris

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
CAP Pallejà	Tots els ciutadans	-	
Creu Roja	Tots els ciutadans	-	
Farmàcia Huguet Planes	Tots els ciutadans	-	
Farmàcia Gibert	Tots els ciutadans	-	
Farmàcia del Àguila (Fontpineda)	Tots els ciutadans	(urbanització)	

Font: INTRA SL

Taula 11. Mercats-Centres Comercials

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Mercat Municipal	Tots els ciutadans	-	
Centre Comercial	Tots els ciutadans	-	

Font: INTRA SL

Taula 12. Seguretat

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Polícia Local	Treballadors i ciutadans	-	

Taula 13. Centres religiosos

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Església de Santa Eulàlia	Adults i gent gran	-	

Font: INTRA SL

Taula 14. Serveis funeraris

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Cementiri Nou	Tots els ciutadans	Només accessible en cotxe	-
Cementiri Vell	Tots els ciutadans	-	-

Font: INTRA SL

Taula 15. Tractament de Residus

Centre	Demanda principal	Disfuncions	Accés
Deixalleria	Treballadors i ciutadans	(polígon)	

Font: INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DE CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

- El Nucli Urbà és el sector que té major capacitat d'atracció, doncs funciona com a centre comercial i centre cívic.
- Cal destacar que l'oficina de correus, l'Institut i la sala Pal·ladius no estan coberts pel transport públic.
- El centre de dia, la biblioteca i l'escola Àngel Guimerà disposen de voreres amb una amplada lliure de pas inferior a 0,9m.

2.5. Parc de vehicles i dades de motorització

Segons dades de l'Ajuntament de Pallejà (2013), el municipi disposa d'un parc automobilístic de 6.989 vehicles, dels quals 4.822 són turismes (68%), 443 furgonetes (6%), 1.039 motos (15%), 240 camions (3%), 15 autobusos (0,2%), 430 tractors i altres tipologies industrials o especials (6%), i 90 remolcs (1%) Segons l'IDESCAT, l'any 2003 a Pallejà el parc automobilístic constava de 4.382 turisme. Això representa, en termes globals, un creixement del parc de gairebé un 44% entre 2003 i 2013 –la població en aquest mateix període ha augmentat un 32%.

Taula 16. Evolució del parc de vehicles. 2003-2013.

Any	Turismes	Camions i Furgonetes	Motocicletes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
2003	4.382	858	522	68	276	6.106
2004	4.606	939	575	92	403	6.615
2005	4.809	997	626	108	445	6.985
2006	4.937	1.034	708	125	502	7.306
2007	5.086	1.067	811	129	581	7.674
2008	5.161	1.103	888	96	581	7.829
2009	5.192	1.100	923	79	662	7.956
2010	5.296	1.092	983	75	654	8.100
2011	5.418	1.092	1.048	67	640	8.265
2012	5.412	1.089	1.066	60	645	8.272
2013	5.366	1.043	1.074	54	573	8.110
2014*	4.822	683	1.039	430	15	6.989

Font: IDESCAT

*Font: Dades ajuntament de Pallejà

Les diferències entre el cens i el padró de l'ajuntament es deuen a que l'idescat utilitza les dades de la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior, a diferència del padró de vehicles facilitat per l'ajuntament que utilitza la base de dades de l'impost de vehicles de tracció mecànica. Per tal d'observar l'evolució històrica es pren les dades de l'idescat entre 2003 i 2013. Per analitzar la situació actual es te en compte el padró de l'ajuntament.

Segons les dades de l'Ajuntament de Pallejà, l'índex de motorització és de 1.025 vehicles per cada mil habitants. I, concretament, de 761 turismes/1.000 hab.

Taula 17. Índex de motorització. 2014

Àmbit	Turismes/1.000 hab	Furgonetes	Camions	Motos	Total
Pallejà	426	39	21	92	579

Font: Ajuntament de Pallejà i IDESCAT

L'augment del parc de vehicles a Pallejà respon a les variacions en dos elements que, entre d'altres, condicionen les dinàmiques de la mobilitat:

- La dispersió de la ciutat en el territori ha provocat una tendència a la disseminació de la població en el territori i, en conseqüència, un augment de les necessitats de mobilitat.
- La localització dels serveis i del comerç, per contra, ha seguit una tendència inversa: s'ha produït una concentració de serveis i comerç en el nucli urbà. A l'entorn del parc de la Molinada s'han concentrat el gruix de les activitats. En canvi, les residències, es localitzen en tres zones: d'una banda es troben les residències ubicades al nucli urbà, urbanització Fontpineda i La Magina. Aquesta segregació espacial de les diverses funcions que la ciutat ha de satisfer, ha provocat, també, un fort increment de la mobilitat i les necessitats de transport.

A més a més, al tractar-se d'un municipi de la segona corona metropolitana, existeix una forta relació amb Barcelona, el que en molts casos genera una mobilitat obligada que fa necessari la possessió de més d'un vehicle propi per família.

Segons dades de l'idescat, si comparem aquestes dades amb els municipis de l'entorn, la comarca i el conjunt de Catalunya, s'observa que l'índex global de motorització a Pallejà és superior a als municipis de St Andreu de la B., Rubí, Sabadell i St. Cugat del Vallès, així com al índex del conjunt de la comarca i del territori català. L'índex de motorització de camions i furgonetes és superior al de la resta de municipis, però inferior a la mitjana catalana.

Taula 18. Índex de motorització. Comparativa, 2012

Àmbit	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
Pallejà	426	92	60	579
Castellbisbal	521	149	94	884
St. Andreu de la Barca	450	69	82	631
Rubí	457	66,24	92,41	637
Sabadell	435	61,84	88,04	604,01
Sant Cugat del Vallès	425	101,15	70,33	607,84
Terrassa	437	66,98	92,12	616,08
Catalunya	443	92,03	103,87	663,77

Font: Institut d'Estadística de Catalunya. IDESCAT.

La distribució territorial del parc de motorització a Pallejà és de la següent manera:

Taula 19. Distribució territorial del parc de vehicles a Pallejà.

Sector	Turismes	Furgonetes	Camió	Motos	Autobusos	Tractors i altres
Nucli Urbà	3785	340	156	768	3	78
Poligons	59	37	50	3	12	326
Magina	83	13	3	41	0	1
Fontpineda	892	53	31	225	0	24
Disseminats	3	0	0	2	0	1

Font: Padró de vehicles Ajuntament de Pallejà.

TRETS MÉS DESTACATS DEL PARC DE VEHICLES I MORTORITZACIÓ

- L'any 2013 el parc de vehicles de Pallejà és de 6.989, dels quals més del 68% són turismes.
- Els períodes de major creixement de la població corresponen amb els períodes de major increment del parc de vehicles.
- Segons dades de l'Ajuntament, l'índex de motorització és de 579 vehicles per cada mil habitants i l'índex de turismes és de 426 turismes per cada mil habitants; ambos inferiors als índex d'altres municipis dels voltants i la mitjana catalana.
- El Nucli Urbà concentra el 49% del parc de vehicles. Amb la motorització per cada mil habitants més baixa de tots els sectors del municipi.

3. ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1. Xarxa de vianants

Les característiques urbanes del municipi de Pallejà fan que el mitjà a peu sigui idoni per desplaçar-se pel casc urbà, al tractar-se d'un centre de mida petita i compacte i amb una orografia que no presenta desnivells accentuats. Al plànol 3 de morfologia mostra el pendent. S'observa que la major part del nucli urbà es localitza a la plana fluvial on els pendents no superen el 6-8%. A més, aquest nucli presenta una illa de vianants, amb carrers de plataforma única i amb una oferta comercial i de serveis. Els seus barris disseminats en canvi, fortament residencials i amb una orografia amb desnivells pronunciats, dificulten l'ús d'aquest mode.

Figura 12. Carrer Pi i Maragall amb paviment únic.



Font: INTRA SL

La mobilitat a peu per la via pública requereix disposar d'uns espais que garanteixin la seguretat i el confort en les activitats diàries d'aquells que es desplacen a peu.

En aquest sentit, Pallejà ve aplicant una política clara per augmentar l'espai, l'accessibilitat i la seguretat dels vianants. Amb els anys, ha anat suprimint barreres arquitectòniques presents en la via pública i condicionant els punts més crítics de la ciutat.

L'aparició de noves normatives que afecten i condicionen les característiques que ha de disposar l'espai públic, i més concretament, els passos de vianants fan que aquests espais s'hagin d'anar actualitzant a les noves normes d'accessibilitat.

En aquest sentit, a l'1 de febrer del 2010 s'aprova l'Ordre VIV/561/2010, tal i com preveu la disposició final quarta del RD 505/2007, de 20 d'abril, que desenvolupa el document tècnic

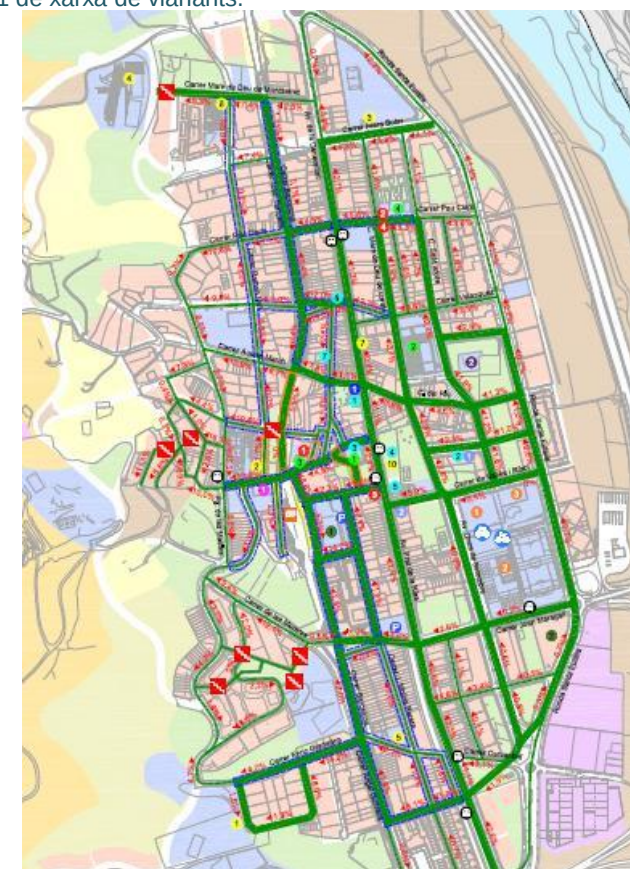
que explicita quines han de ser les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.

Segons aquesta ordre del Ministeri d'Habitatge, els espais públics es projectaran, es construiran, es restauraran, es mantindran, s'utilitzaran i es reurbanitzaran, com a mínim, amb les condicions bàsiques descrites en ella. El règim d'aplicació de l'Ordre VIV/561/2010 va entrar en vigor a data del 12 de setembre del 2010 per tots aquells espais públics nous. En el cas dels espais públics existents la data d'entrada en vigor serà l'1 de gener del 2019.

El plànol 7 mostra la xarxa dels principals itineraris de vianants sobre els principals punts d'atracció de la ciutat, el pendent dels itineraris així com les escales ubicades al Nucli Urbà de Pallejà.

La xarxa principal s'estructura en una malla ortogonal de 16,5km formada pels carrers de Santa Eulàlia, Sant Isidre, Onze de Setembre, Prat de Riba, Av. Generalitat, Mare de Déu de Loreto, Barcelona i J. Molins Perera com a eixos verticals. Pel que fa als principals eixos horitzontals de la malla són els carrers Mare de Déu de Montserrat, Riera Boter, Pau Claris, Velázquez, Església, del Riu, Vallès i Ribot, Pi i Maragall, Joan Maragall i Enric Granados.

Figura 13. Detall plànol 7 full 1 de xarxa de vianants.



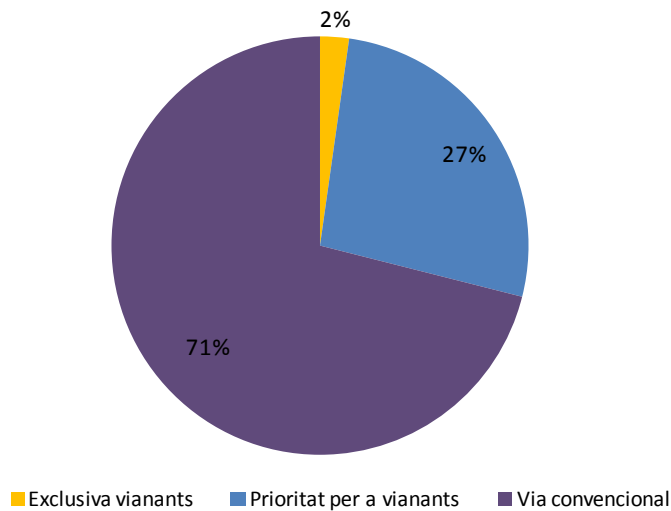
Font: INTRA SL

La xarxa de vianants està formada per les següents tipologies de vies:

- Exclusiva per a vianants (2%)
- Prioritat per a vianants (27%)
- Via convencional (71%)

Els vials del Nucli Urbà de Pallejà estan limitats a 30-40 km/h. No obstant, la configuració de l'espai és més pròpia de les vies convencionals que de les zones 30. Ja que les elevacions de calçada són excepcionals i l'espai pel vehicle privat és generós.

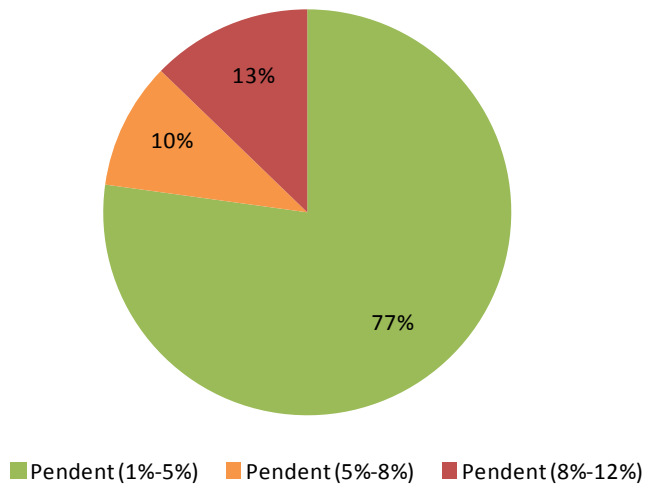
Figura 14. Distribució percentual de la xarxa principal de vianants segons tipologia de regulació



Font: INTRA SL

El següent gràfic mostra la distribució percentual de la longitud de la xarxa de vianants segons el pendent, tal i com es grafia al full 2 del plànol 7.

Figura 15. Distribució percentual de la xarxa principal de vianants segons el pendent



Font: INTRA SL

El 77% de la xarxa de vianants presenta un pendent suau, mentre que el 13% mostra pendents superiors al 8%. El 10% restant de la xarxa presenta pendents mitjos entre el 5 i 8%. En els carrers amb pendents més pronunciats el consistori ha col·locat un total de 17 escales per superar el desnivell.

3.1.1. Amplada lliure de pas de les voreres

En relació a la distribució de l'espai públic, en aquest apartat s'analitzen les amplades lliures de pas de les voreres, a partir de la base topogràfica facilitada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona i a partir d'un treball de camp dut a terme per tal de complementar, i en alguns casos actualitzar, l'esmentada base topogràfica.

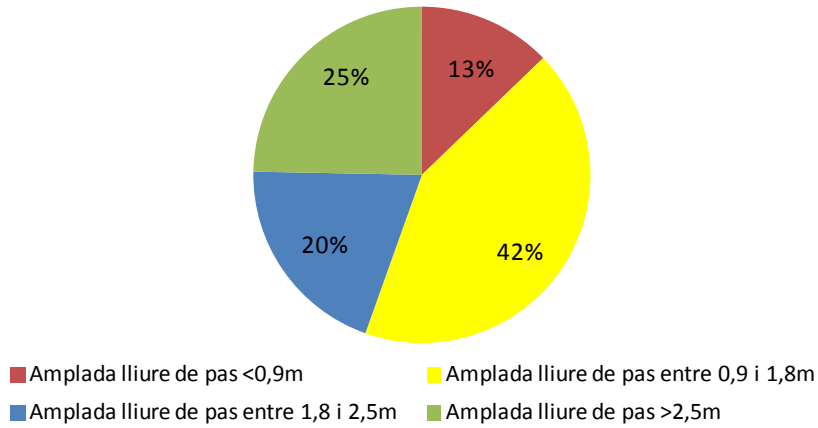
L'amplada lliure de pas és el paràmetre que determina el grau d'accessibilitat de l'espai públic. Per a dur a terme l'anàlisi de l'amplada lliure de pas de les voreres s'han emprat les següents categories:

- Vorerres amb amplada lliure de pas inferior a 0,9m. Vorerres no accessibles. .
- Vorerres amb amplada lliure de pas entre 0,9 i 1,8m. No accessibles segons document tècnic annex Ordre VIV.561/2010.
- Vorerres amb amplada lliure de pas entre 1,8 i 2,5m. Vorerres accessibles.
- Vorerres amb amplada lliure de pas superior a 2,5m. Nivell de servei adequat en la xarxa principal de vianants.
- Carrers de plataforma única. No hi ha diferència de nivell entre la calçada i la vorera.

Al plànol 8 (full 1 i full2) es grafia l'amplada lliure de les voreres seguint la classificació anterior.

A continuació es mostra la distribució percentual segons l'amplada lliure de pas i els metres de vorera per a cada categoria.

Figura 16. Distribució percentual de l'amplada lliure de pas de les voreres de la xarxa principal de vianants



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del treball de camp i cartografia disponible.

El 13% de les voreres del Nucli Urbà no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya mentre que el 42% serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010.

Taula 20. Distribució de les voreres segons l'amplada lliure de pas.

Amplada lliure de pas	Metres lineals	%
Inferior a 0,9m	3.243	13
Entre 0,9 i 1,8m	10.822	42
Entre 1,8 i 2,5m	5.037	20
Més de 2,5m	6.266	25

Font: INTRA SL.

Figura 17. Imatge del carrer Goya Pintor amb una amplada lliure de pas inferior a 0,9m. A la dreta imatge de l'avinguda Prat de la Riba amb una amplada lliure de pas superior als 2,5m.



Font: INTRA SL

3.1.2. Passos i guals de vianants

S'ha dut a terme un inventari de les cruïlles i trams de carrer per tal d'avaluar el grau d'accessibilitat dels passos i guals de vianants segons els criteris definits al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Al Codi d'Accessibilitat de Catalunya es descriu que un pas i gual de vianants és adaptat quan compleix els requisits següents:

- Salvar el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessi un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una ampla igual a la del pas de vianants. El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitzi en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 m, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 m.

En la classificació, s'ha diferenciat tres categories d'accessibilitat de passos de vianants:

- Passos adaptats: S'identifiquen aquells passos que compleixen totes les característiques descrites a la Llei d'Accessibilitat.
- Passos practicables: S'identifiquen aquells passos que presenten alguna mancança lleu d'accessibilitat i és prioritària la seva millora per tal de que siguin passos accessibles.
- Passos no adaptats: S'identifiquen aquells passos que presenten una total mancança d'accessibilitat i és molt necessari el seu condicionament d'acord amb la Llei d'Accessibilitat.

I dos tipologies de pas de vianants:

- Pas de vianants elevat: S'identifiquen aquells passos que el pas de vianants està a la mateixa cota que la vorera, més alçat que la calçada.
- Pas de vianants: S'identifiquen aquells passos que estan al mateix nivell que la calçada, i per tant és necessària l'habilitació de guals de vianants en vorera.

Figura 18. Pas de vianants adaptat a l'av. Prat de la Riba. Cruïlla amb passos no adaptats al carrer del Sol amb carrer Narcís Monturiol.

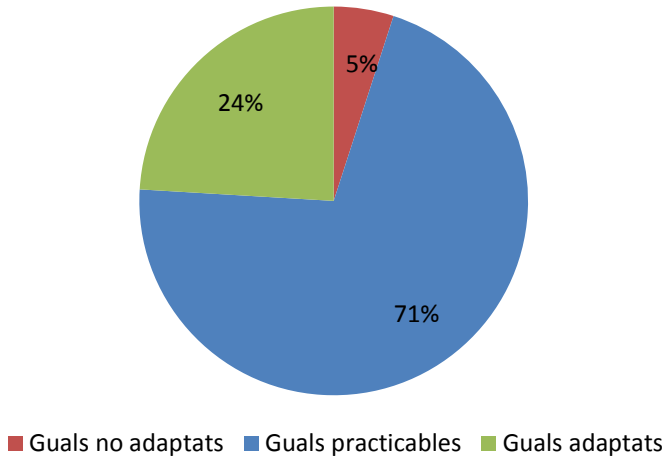


Font: INTRA SL

Tal i com es mostra al plànol 8, el municipi de Pallejà disposa de 295 passos de vianants. D'aquests el 22% són passos elevats.

Pel que fa a l'accessibilitat dels guals dels passos de vianants el següent gràfic mostra el percentatge de guals per a cada categoria.

Figura 19. Distribució percentual de l'accessibilitat dels guals de vianants



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del treball de camp i cartografia disponible.

El gràfic mostra que la gran majoria de guals presenten deficiències constructives lleus i que és necessària la intervenció així com la definició d'uns criteris que corregeixin les mancances actuals.

3.1.3. Condicions de l'espai de vianants a sectors residencial i polígons industrials de Pallejà

Disfuncions detectades a les àrees residencials

Durant la inspecció tècnica realitzada a les urbanitzacions del terme municipal de Pallejà s'han detectat algunes disfuncions que es detallen a continuació:

- **La Magina:** La urbanització presenta unes condicions força desfavorables pel desplaçament a peu. L'amplada de les voreres en la major part del seu recorregut són inferiors als 0,9 metres i contenen tota mena d'obstacles com pals d'electricitat o enllumenat. No es detecten passos de vianants en les interseccions principals.

Figura 20. Carrer Santa Magina a la zona residencial La Magina.



Font: INTRA SL.

- **Fontpineda:** La urbanització de Fontpineda té una extensió superior a la urbanització de la Magina. Com a la Magina, el sistema viari està optimitzat pels vehicles motoritzats. L'espai pels vianants es caracteritza per voreres amb una secció inferior a 0,9 metres i presència d'obstacles. Es detecta manca de passos de vianants.

Figura 21. Carrer Via Poeta Antonio Machado



Font: INTRA SL.

Disfuncions detectades als polígons industrials

De manera general, als polígons industrials de Pallejà presenten seccions de carrers amples amb voreres estretes i en mal estat de conservació. Es detecta una manca de passos de vianants així com de manteniment de la senyalització horitzontal als existents.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VIANANTS
- La xarxa principal de vianants al Nucli Urbà s’estructura en una malla ortogonal de 16,5 km. - El 77% de la xarxa presenta un pendent suau, mentre que el 13% mostra pendents superiors al 8%. - El 13% de les voreres del Nucli Urbà no compleixen amb el Codi d’Accessibilitat de Catalunya. El 42% serien susceptibles a ser revisades segons l’Ordre VIV/561/2010. - Pallejà disposa de 295 passos de vianants. El 22% són passos elevats. - El 71% dels guals de vianants presenten deficiències lleus. Mentre que un 5% presenta deficiències greus ja que son del tot inaccessible. - Les tres àrees residencials i polígons industrials presenten deficiències d’accessibilitat en l’espai dedicat als vianants. - Ubicació de passos de vianants allunyats de l’eix de trajectòria dels vianants.

3.2. Xarxa de ciclistes

3.2.1. Xarxa de carrils bici actual

Les vies condicionades per a la circulació de bicicletes a Pallejà sumen un total de 1,34 km. D’aquests, 1,2km són carrils bici segregat a vorera i 100m són carril bici segregat a calçada.

Per carrils bici s’entén, una via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes, amb senyalització horitzontal i vertical corresponent, amb un ample que permet el pas segur d’aquests vehicles.

Al plànol 9 es mostra la xarxa actual condicionada per a ciclistes. Com es pot apreciar, la xarxa actual es compon d’una sola via que s’allarga per gairebé tota la Ronda Santa Eulàlia i un tram del carrer Joan Maragall. No es disposa d’infraestructura necessària per connectar els centres d’atracció principals del municipi de Pallejà:

Taula 21. Longitud de vies ciclistes per tipologies, 2011.

Tipus	Longitud (m)
Carril bici segregat a vorera	1.177
Carril bici segregat a calçada	167

Font: INTRA SL

De totes maneres, aquestes actuacions s’han plasmat territorialment en una discordança entre diferents carrers del nucli urbà. Per exemple, la ronda Santa Eulàlia, el petit tram del carrer Joan Maragall i la connexió amb Sant Vicenç dels Horts.

Cal tenir en compte que les zones 30 i vials de plataforma única del municipi també formen funcionalment part de la xarxa ciclable, doncs en aquests vials la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense necessitat d’enginyeria específica i amb un estalvi important per a l’administració local.

Al plànol 9 es mostra la infraestructura ciclista existent al municipi. Tant la xarxa de vies ciclistes com els aparcaments existents (2) ubicats a la zona esportiva municipal.

Figura 22. Carril segregat en vorera a la Ronda Santa Eulàlia



Font: google

3.2.2. Aparcaments de bicicletes

El municipi disposa de 2 aparcaments per a bicicletes. Tots dos estan situats a la Zona Esportiva Municipal i al Pavelló Municipal de Pallejà. Cada aparcament te capacitat per 8 bicicletes, oferint un total de 16 places de bicicletes.

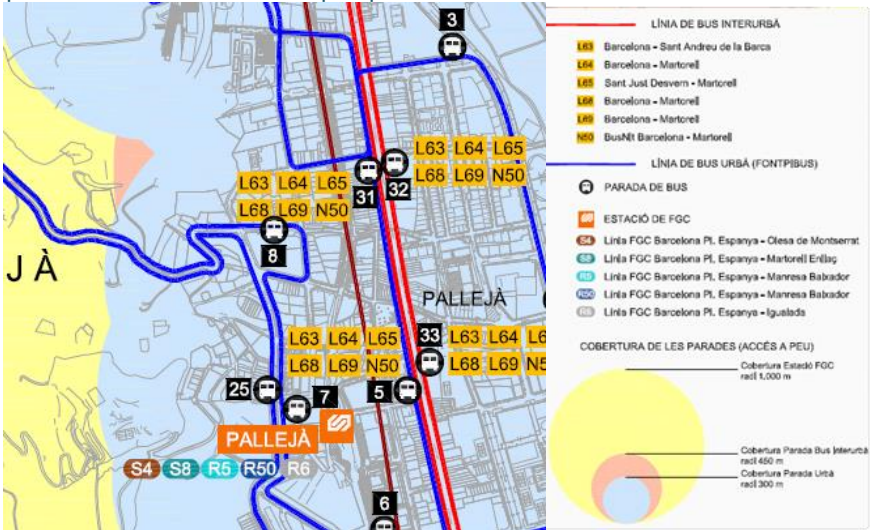
TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE CICLISTES
- La xarxa de vies ciclistes està formada per 1,3km de carril bici segregat. - El municipi disposa de 2 aparcaments per a bicicletes a la zona esportiva.

3.3. Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic a Pallejà es compon de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb 1 estació al municipi, la xarxa d'autobusos urbans de Pallejà amb 1 línia en servei (Fontpibus), i 6 rutes d'autobús de caràcter interurbà (una d'elles nocturna), a més a més, existeix un servei d'autobús escolar.

A continuació es porta a terme una descripció de la oferta dels diferents serveis de transport públic ofert sota la classificació anterior. D'aquesta manera s'aconsegueix reproduir una radiografia de l'estat actual del servei de transport públic al municipi de Pallejà així com de la connexió amb els municipis d'influència, amb l'objectiu final – junt amb l'anàlisi de la demanda- d'efectuar una diagnosi i facilitar una posterior etapa de propostes encaminades a optimitzar la quota d'ús del conjunt de serveis de transport públic.

Figura 23. Detall del plànol 10 de la xarxa de transport públic.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'ATM i Ajuntament de Pallejà

3.3.1. Autobús urbà

El servei de transport públic urbà es compon actualment d'una línia regular, que es mostra a la següent taula, juntament amb l'horari en què està en servei, el número de parades, les expedicions i la freqüència de les mateixes, diferenciades segons si es tracta de dia feiner, dissabtes o festius.

Taula 22. Oferta d'autobús públic urbà, 2014.

Línia	Horari	Parades	Expedicions / freqüència (min)	Minuts trajecte (aprox.)
Fontibús	6:57 – 22:11	30	15/60'	58'

Font: Ajuntament de Pallejà.

3.3.2. Autobús interurbà

Pallejà disposa de 6 línies d'autobús interurbà amb diferents trajectes i horaris gestionades per la companyia d'autobusos Soler i Sauret, així com 1 línia d'autobús nocturn, que cobreixen el trajecte des de Barcelona.

La taula següents pretén fer un resum de les principals característiques dels citats serveis:

Taula 23. Oferta d'autobús interurbà, 2012.

		Horari		Parades	Expedicions / freqüència (min)		Min Trajecte.
					Dsbt/Dmg	i fest	
Línia		Feiners	Dsbt/Dmg/fest		Feiner		
L63	Barcelona – St. Andreu	6:45 - 14:45	-	18	11/44	-	45
L64	Barcelona - Martorell	5:40 - 21:00	6:30 - 21:50	42	16/58	18/51	75
L65	St. Just - Martorell	6:45 - 23:50	-	36	11/93	-	65
L68	Barcelona - Martorell	11:00 - 19:50	-	30	6/90	-	65
L69	Barcelona - Martorell	13:30 - 21:40	-	27	5/96	-	55
N50	Barcelona - Martorell	00:31 - 4:10	00:31 - 4:20	30	5/44	5/46	55

Font: Ajuntament de Pallejà.

3.3.3. Accessibilitat de les parades

Un altre aspecte a tenir en compte és la qualitat de les parades del servei de transport públic urbà i interurbà i les seves característiques. S'ha realitzat un inventari a totes les parades d'autobús del terme municipal per tal d'identificar-ne la tipologia i les condicions de cada una de les parades (veure plànol 11, qualitat i accessibilitat de les parades).

Taula 24. Inventari d'accessibilitat de parades d'autobús (2014).

Marquesines soles, sense barrera arquitectònica	Pal localitzador amb barreres arquitectòniques	Pal localitzador sense barreres arquitectòniques	Pal localitzador i marquesina sense barreres arquitectòniques
2	20	11	3

Font: INTRA SL.

El municipi de Pallejà disposa de 36 parades d'autobús. L'autobús urbà està dissenyat en 30 parades i l'autobús interurbà està format per 8, 4 per cada sentit, dos d'aquestes parades són compartides entre els 2 tipus de transport.

La parada d'autobús interurbà situada a la N-II a l'alçada del Carrer Tecnologia no disposa ni de pal localitzador ni marquesina.

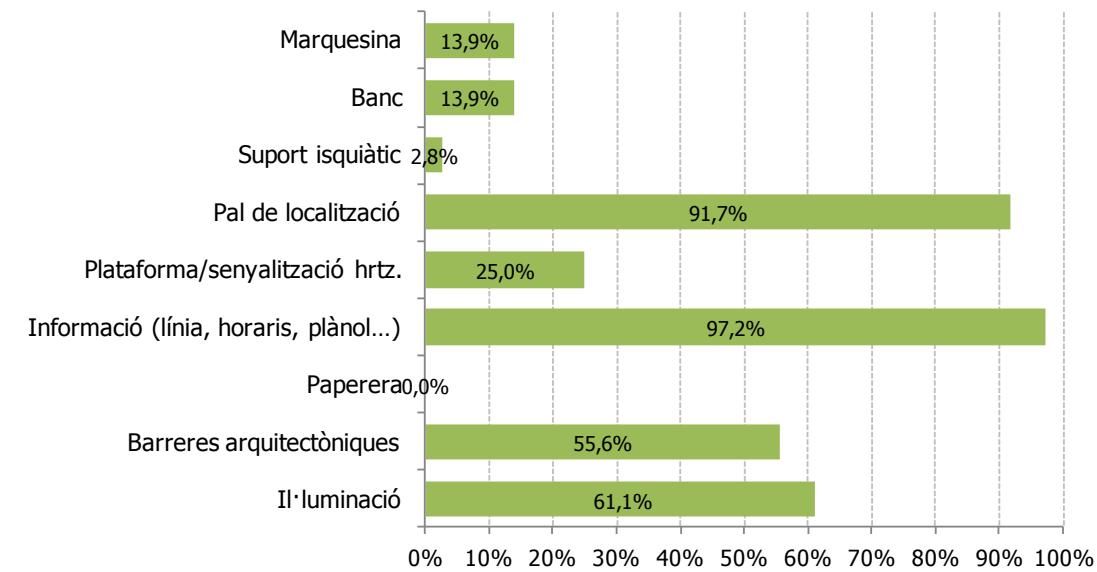
Cal destacar, també, que 2 de les parades compartides entre el servei urbà i interurbà no disposen d'informació del bus urbà.

Figura 24. Para de bus interurbà a la N-II.



Font: INTRA SL

Figura 25. Qualitat de les parades a Pallejà.



Font: INTRA SL

Més d'un 90% de les parades disposen de pal localitzador i de informació de línia i parades. En els casos en que no es disposa d'informació, és degut a que aquesta ha estat arrencada.

Fins a un 55,6% de les parades del municipi, tenen barreres arquitectòniques o algun tipus d'obstacle per a persones amb mobilitat reduïda. La major part dels casos de barreres

arquitectòniques es tracta de voreres sense asfaltar o amb amplada inferior a 90cm fent impossible el pas d'una persona amb mobilitat reduïda o d'un cotxet.

Figura 26. A l'esquerra parada de bus urbà a Fontpineda (Via Abadia de Poblet) amb barreres arquitectòniques. A la dreta parada de bus urbà a Fontpineda (Via Italiana) amb barreres arquitectòniques.



Font: INTRA SL

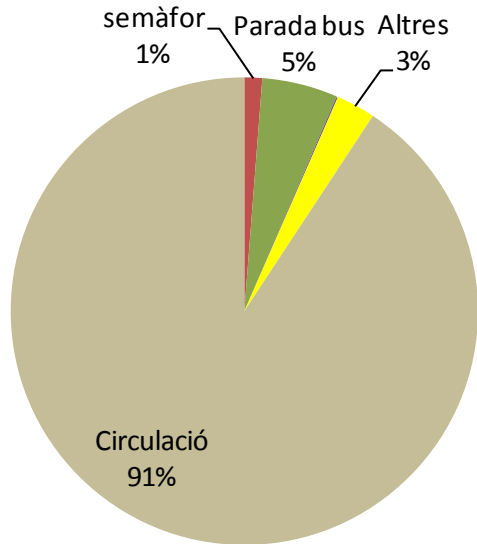
3.3.4. Temps de recorregut bus urbà

S'ha realitzat una anàlisi del temps de recorregut del Fontpibus, per tal d'analitzar els trams que presenten un major temps de demora o aturada significatiu. L'anàlisi s'ha fet viatjant en un autobús de línia i comptant els períodes de temps en que el vehicles resta aturat o casi aturat. Per a les aturades es consideren els diversos obstacles en què es pot trobar el vehicle: parades, passos elevats, semàfors, senyals d'stop, bandes reductores de velocitat, etc (veure plànol 12 de punts de conflicte en els itineraris de la xarxa d'autobusos).

Fontpibus

La línia d'autobús té un temps total de recorregut de 52 minuts, fins a 47 minuts (91% del total) l'autobús està en circulació i la resta del temps està aturat per semàfors (38 segons), parades d'autobús (gairebé 3 minuts) i la resta del temps per descotxaments fora de parada.

Figura 27. Distribució del temps de recorregut de la línia d'autobús urbà .



Font: INTRA SL

3.3.5. Xarxa de ferrocarril

Pallejà disposa d'una estació que pertany a la línia Llobregat-Anoia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Actualment per Pallejà hi tenen parada 5 serveis:

- Línia S4 Barcelona Pl.Espanya – Olesa de Montserrat
- Línia S8 Barcelona Pl.Espanya – Martorell Enllaç
- Línia R5 Barcelona Pl.Espanya – Manresa Baixador
- Línia R50 Barcelona Pl.Espanya – Manresa Baixador (semidirecte)
- Línia R6 Barcelona Pl.Espanya – Igualada

El gràfic següent mostra, esquemàticament, el recorregut i parades de les diverses estacions.

En dies feiners per l'estació de Pallejà hi tenen parada un total de 117 trens en cada sentit. En dissabtes i festius hi paren 66 trens sentit Martorell i 64 sentit Barcelona. El temps de viatge fins a Barcelona Plaça Espanya és de 33 minuts i fins a Martorell de 14 minuts.

Taula 25. Oferta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya FGC, 2014

Línia	Destinació	Temps de viatge (1)	Horari		Expedicions dia	
			DI- Dv	Ds-Dg	DI- Dv	Ds-Dg
S4	Olesa de Montserrat	23'	5:33-22:24	6:26-22:25	12	17
	Barcelona Pl.Espanya	33'	6:03-23:29	6:27-23:30	12	18
S8	Martorell Enllaç	14'	7:18-0:33	6:51-0:33	49	14
	Barcelona Pl.Espanya	34'	5:13-23:43	5:26-23:43	47	13
R5	Manresa Baixador	56'	5:47-23:01	6:15-23:09	27	18
	Barcelona Pl.Espanya	31'	6:54-22:14	7:14-22:14	28	16
R6	Igualada	60'	6:04-22:32	6:31-22:32	26	17
	Barcelona Pl.Espanya	32'	7:03-21:57	6:51-22:52	27	17
R50*	Manresa Baixador	54'	18:09-20:09	-	3	-
	Barcelona Pl.Espanya	28'	7:13-9:13	-	3	-

Font: FGC

Tarifes

El plànol de les zones d'integració tarifària en les quals Pallejà resta inclòs i que marca les tarifes aplicables en cada trajecte, és el següent:

28

El cost del servei per al ciutadà i la tipologia de títols de transport es resumeixen en el gràfic següent:

Taula 26. Quadre de preus del sistema tarifari integrat de transport públic, 2014

Tipologia	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
Bitllet senzill	2,15 €	3,00 €	4,00 €	5,10 €	6,50 €	7,60 €
T-10	10,30 €	20,30 €	27,70 €	35,65 €	40,95 €	43,55 €
T-50/30	42,50 €	71,00 €	99,60 €	124,00 €	164,00 €	162,50 €
T-70/30	59,50 €	86,05 €	118,00 €	144,50 €	165,50 €	179,50 €
T- Mes	52,75 €	77,45 €	105,00 €	124,50 €	143,00 €	153,00 €
T- Trimestre	142,00 €	211,00 €	290,00 €	342,50 €	390,00 €	406,00 €
T- Jove	105,00 €	155,00 €	210,00 €	249,00 €	285,50 €	305,50 €
T- Dia	7,60 €	12,00 €	15,25 €	17,15 €	19,30 €	21,70 €

Font: ATM

3.3.6. La cobertura del transport públic

Un bon indicador per avaluar l'accessibilitat del transport públic és la cobertura del servei. En aquest sentit es consideren 300 metres de radi per a cada parada del bus urbà, 450 metres de radi per a cada parada de bus interurbà i 1.000 metres per les estacions de ferrocarril. El resultat es detalla al plànol 10 de Xarxa de transport públic.

L'autobús urbà cobreix el 98% de la superfície urbanitzada de Pallejà. Detalladament, al Nucli Urbà i la Magina tenen una cobertura del 100%. Mentre que el polígon industrial del 92% (cobert pel bus interurbà) i Fontpineda del 98%.

Taula 27. Cobertura de les línies de bus urbà

Zona	Superfície (km²)	Superfície coberta (km²)	%
Nucli Urbà	1,18	1,18	100
La Magina	0,09	0,09	100
Polígon industrial	0,5	0,46	92%
Fontpineda	1,27	1,25	98%
TOTAL	3,04	2,98	98%

Font: INTRA SL

El ferrocarril cobreix tota l'àrea urbana de Pallejà exceptuant Fontpineda. Cal remarcar que al sud del municipi la cobertura es deu a l'estació de Quatre Camins. Ubicada al terme municipal de Sant Vicenç dels Horts.

3.3.7. Taxi

A Pallejà no té parada de taxi pròpia. La parada associada al municipi de Pallejà es troba al municipi de Molins de Rei amb parada de taxi situada a la Plaça de la Bàscula nº6. El servei forma part de l'AMB, per tant, queda sota l'administració i gestió de l'Institut Metropolità del Taxi (IMT).

Tarifes

Les tarifes aplicables pels serveis urbans a Pallejà són els expressats en la imatge aquí inserida, que es corresponen als preus regulats pertanyents a l'Entitat Metropolitana del Transport i l'Institut Metropolità del Taxi com a organisme autònom depenent de l'EMT.

Figura 30. Quadre de tarifes urbanes, 2014

TAXI 2014 TARIFES URBANES / TARIFAS URBANAS / CITY FARES		
PAGUI EL QUE MARQUI EL TAXÍMETRE I DEMANI SEMPRE EL REBUT IMPRÈS PAGUE LO QUE MARQUE EL TAXÍMETRO Y SOLICITE SIEMPRE EL RECIBO IMPRESO PAY THE AMOUNT SHOWN ON THE METER AND ALWAYS ASK FOR THE PRINTED RECEIPT		
HORA D'ESPERA / HORA DE ESPERA / WAITING TIME PER HOUR		
T1 – 21,23 €/HORA / T2 – 21,70 €/HORA / T3 – 21,70 €/HORA		
SUPLEMENTS / SUPLEMENTOS / ADDITIONAL CHARGES		
AEROPORT ENTRADA / SORTIDA AEROPUERTO ENTRADA / SALIDA AIRPORT TO / FROM	WELL ADDRESS ENTRADA / SORTIDA WELL LE ADDRESS ENTRADA / SALIDA CRUISE LINEER QUAY TO / FROM	PIRA DE BARCELONA L'HOSPITALET SORTIDA / SALIDA / EXIT
4,20 €	4,20 €	2,10 €
ESTADÓ / ESTACIÓN / STATION SANTS, FRANÇA, NORD SORTIDA / SALIDA / EXIT	OCCUPAT PER / EQUIPADO POR / OCCUPIED BY 5 - 6 PASSEJERS / PASAJEROS / PASSENGERS	NITS ESPECIALS / NOCHES ESPECIALES SPECIAL NIGHTS 00:00 - 06:00 h (03-04) (04-05) (05-06) (01-02) (1-2)
2,10 €	2,10 €	3,10 €
AEROPORTS BINEYRA / SALIDA / EXIT		
IMPORT MÍNIM D'UN SERVEI INCLOUENT TOTS ELS SUPLEMENTS IMPORTE MÍNIMO DE UN SERVICIO INCLUYENDO TODOS LOS SUPLEMENTOS MINIMUM FARE INCLUDING ALL ADDITIONAL CHARGES		
20,00 €		
OBLIGATORI I GRATUÏT OBLIGATORIO Y GRATUITO FARE MUST BE ACCEPTED		
SERVEI DE TAXI CONCERTAT / SERVICIO DE TAXI CONCERTADO / ARRANGED TAXI SERVICE		
PREU MÀXIM FINS AL LLOC D'ENCONTREMENT PRECIO MÁXIMO HASTA EL LUGAR DE ENCONTRAMIENTO MAXIMUM PRICE TO PLACE OF PICK-UP		
T1 – 3,40 € T2 – 4,20 € T3 – 4,50 €		
IMPORT MÍNIM D'UN SERVEI / IMPORTE MÍNIMO DE UN SERVICIO / MINIMUM FARE		
7,00 €		

Font: ATM.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

- La xarxa de transport públic a Pallejà es compon de la xarxa de FGC, amb 1 estació al municipi (Pallejà), la xarxa d'autobusos urbans de Pallejà amb 1 línia en servei (Fontpibus), i 6 rutes d'autobús de caràcter interurbà (una d'elles nocturna), a més a més, existeix un servei d'autobús escolar
- S'han inventariat 34 parades d'autobús. Un total de 16 parades (47%) presenten barreres arquitectòniques. Les 5 marquesines són les úniques parades que disposen de banc.
- Als FGC hi tenen parada un total de 117 expedicions/sentit en dies feiners i 66 expedicions/sentit en dissabtes i festius. Amb una freqüència de 7-9 minuts els feiners.
- La cobertura del transport públic motoritzat és del 98% de la superfície urbanitzada. El polígon industrial està cobert pel transport interurbà i l'estació de tren de Sant Vicenç dels Horts.
- No hi ha parada de taxi al municipi.

3.4. Xarxa de vehicles privats motoritzats

3.4.1. Xarxa viària externa o d'accés

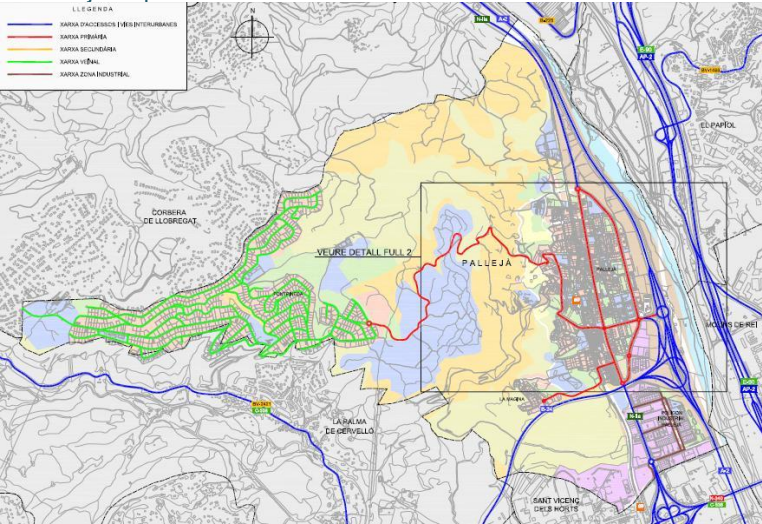
La xarxa de connexió de Pallejà està estructurada per la confluència al terme municipal de tres eixos viaris d'abast estatal i europeu. És doncs un enclavament estratègic pel que fa a les comunicacions viàries de l'AMB. La xarxa d'autopistes es complementa per una xarxa de 2 vials interurbans que comuniquen el terme municipal amb els municipis limítrofs. Un total de 12,4 quilòmetres de xarxa donen accés al municipi (23% de la xarxa viària).

La **xarxa d'accessos i vies interurbanes** de Pallejà és:

- A-2: Creua el terme municipal per l'extrem sud, paral·lela al riu Llobregat per la llera dreta i volteja el nucli urbà de Pallejà i l'àrea industrial del municipi. Dos enllaços connecten l'A-2 amb la xarxa de Pallejà.
- N-IIa: Creua el terme municipal de sud a nord pel centre del nucli residencial i l'àrea industrial.
- B-24: Connecta l'A-2 amb la N-340 travessant pel sud del municipi entre el nucli residencial i el Polígon Industrial de Pallejà.
- AP-2: Estrictament aquest vial no arriba a entrar en el terme municipal de Pallejà. No obstant, ofereix un enllaç d'entrada i sortida al Polígon Industrial de Pallejà.
- N-340: Estrictament aquest vial no arriba a entrar en el terme municipal de Pallejà. No obstant, ofereix un enllaç d'entrada i sortida al Polígon Industrial de Pallejà.

Al plànol 13 es representa cartografia les infraestructures viàries.

Figura 31. Detall del plànol 13 de jerarquització de la xarxa viària.



Font: INTRA SL.

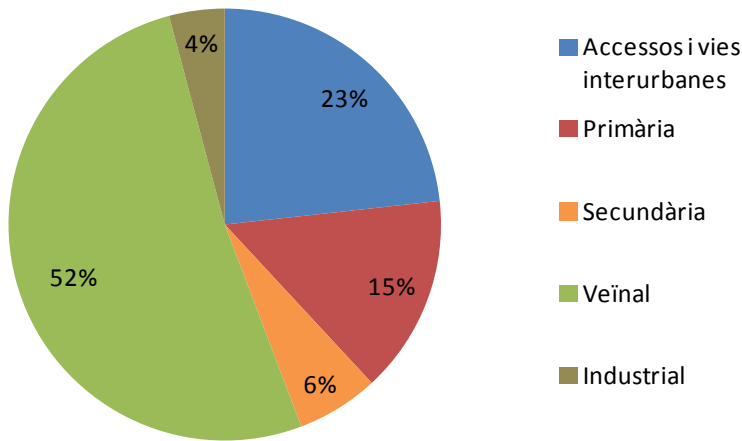
3.4.2. Xarxa viària interna

En conjunt, la xarxa viària de Pallejà mesura 53 quilòmetres i dins d'aquesta és predominantment la xarxa veïnal (52%).

La jerarquització del viari urbà es divideix en 4 categories:

- **Xarxa primària:** comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris. Compren el l'Avinguda de la Generalitat, que és el pas de la N-IIa pel nucli residencial de Pallejà, la Ronda Santa Eulàlia que seria la variant que rodejaria el terme per l'est, el carrer Mestre Falla i el carrer de Santa Magina. Aquesta xarxa també comprèn el conjunt de vies que connecten l'enllaç de l'A2 amb la urbanització de Fontpineda, inclou els carrers Maragall, de les Moreres, Passeig de les Masies i la carretera de Pallejà a Fontpineda.
- **Xarxa secundària:** comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa arterial i que són, principalment, vies de doble sentit de circulació que connecten l'interior de la trama urbana.
- **Xarxa veïnal:** comprèn la xarxa de distribució veïnal, que té una funció d'accés als barris i del casc urbà. Està composta per vies d'estar i no de passar.
- **Xarxa industrial:** comprèn la xarxa de distribució dels polígons i àrees industrials. Té una funció circulatòria interna dels polígons industrials i dona accés als diferents centres logístics i productius.

Figura 32. Distribució percentual segons metres de la jerarquia viària de Pallejà



Font: INTRA SL.

Pel que fa a la regulació de les vies, plànol 14, al municipi de Pallejà s'identifiquen 4 tipologies de regulació:

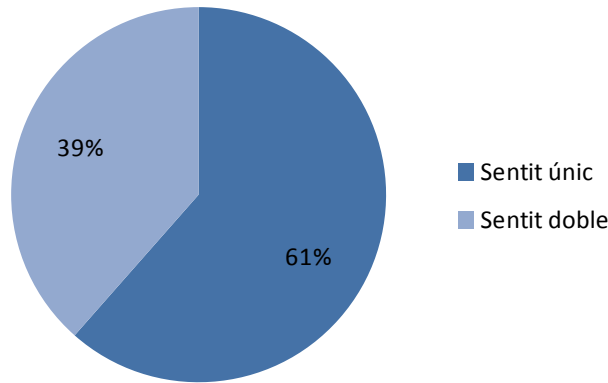
- Via de paviment únic de prioritat per a vianants amb limitació a 15 km/h pels vehicles motoritzats. Aquesta regulació afecta a l'illa de vianants del nucli urbà de Pallejà.

- Via de regulació 30 km/h. La regulació aplicada als vials del nucli urbà i urbanitzacions. En definitiva, a tots els vials residencials de l'àmbit
- Via industrial. Les vies dels polígons industrials tenen una limitació de velocitat de ≤ 50km/h.
- Via de regulació ≥ 50km/h. Aquesta regulació afecta a les vies intermunicipals de Pallejà.

3.4.3. Sentits de circulació

La xarxa viària de Pallejà es compon de diverses categories de vials. Aquests presenten alhora unes característiques particulars en quan a la direccionalitat (plànol 15 full 1 i 2). El 61,5% dels carrers són de sentit únic, mentre que la resta 38,5% són de sentit doble.

Figura 33. Sentits de circulació de Pallejà



Font: INTRA SL.

Figura 34. Ronda Santa Eulàlia, amb dos sentits de circulació i aparcament..



Font: INTRA SL.

3.4.4. Senyalització urbana orientativa

La senyalització dels itineraris per al vehicle privat és un dels elements clau per a la gestió del trànsit a l'interior del municipi.

S'ha realitzat un inventari de la senyalització urbana orientativa existent al municipi. Al plànol 16 de senyalització d'orientació del trànsit es mostra l'inventari.

En total el terme de Pallejà disposa de 34 senyals orientatives. D'aquestes, 31 s'ubiquen al nucli urbà i 3 a Fontpineda.

Es detecten les següents disfuncions pel que fa a la senyalització informativa:

- **Actualització:** Definir un missatge i no concentrar el trànsit al centre urbà (apareix 9 vegades). No existeix cap indicació d'aparcament.
- **Equilibri:** Definir objectius d'informació (centre d'atracció públics). La senyalització de negocis o comerços privats apareix tretze vegades. La senyalització de centres escolars onze vegades.
- **Llegibilitat:** La sobreexposició d'informacions dificulta la comprensió de la senyal. En cartelleria de 1,4 metres es recomana no habilitar més de 5 indicacions en una mateixa senyal. A Pallejà es detecten 5 senyals (dues d'elles a Fontpineda) amb un excés d'informació. La ubicació de la senyalització, és també, un element fonamental per la comprensió per part del conductor. En les interseccions entre l'avinguda Prat de la Riba/Ronda Santa Eulàlia i Joan Maragall es detecten senyals mal ubicades.

Figura 35. Senyal a l'entrada de Fontpineda.



Font: INTRA SL

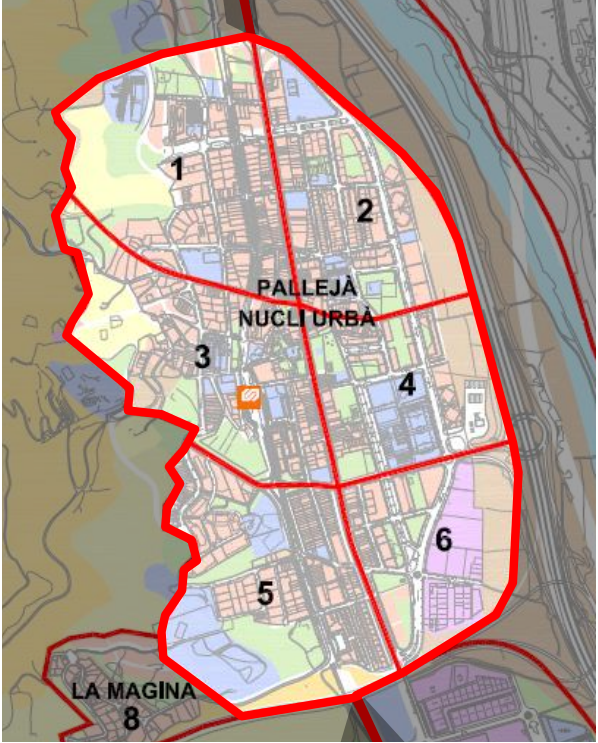
- **Homogeneïtzació:** Per tal de facilitar la lectura i comprensió de les senyals es recomana utilitzar la mateixa escala de cromats a totes les senyals del municipi.
- **Continuïtat:** Es detecta una manca de continuïtat als itineraris senyalats. Concretament, els itineraris per accedir a Fontpineda i la Magina estan interromputs.

3.5. Aparcament

L'inventari d'aparcament a Pallejà s'ha realitzat al Nucli Urbà, seguint la zonificació del plànol 4) ja que és en aquesta zona del municipi on hi ha més pressió d'aparcament, es registre un major nombre de desplaçaments i es concentren la majoria dels centres d'atracció.

La següent imatge mostra la zonificació utilitzada per l'anàlisi de l'aparcament a Pallejà (plànol 4 full 2).

Figura 36. Zonificació del Nucli Urbà de Pallejà per l'anàlisi de l'estacionament



Font: INTRA SL

La quantificació de l'oferta d'aparcament és un apartat d'importància cabdal per a una correcta planificació de la mobilitat. De la mateixa manera, aquesta quantificació presenta diverses dificultats associades a la disponibilitat i compatibilitat de la informació.

Les tipologies inventariades són les següents:

En calçada (inventari in-situ)

- Lliure: places d'aparcament que no estan regulades per preu.
- Zona blava: places de pagament.
- Reserva de C/D: places destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies. Es considera que cadascuna ocupa, com a mínim, 5 metres.
- Reserva de motos: places destinades a l'estacionament de ciclomotors i motocicletes.
- Reserva de Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR): places destinades a l'estacionament de PMR.
- Reserva altres: places reservades per altres usos, com pels serveis, les autoritats, les urgències, etc.

Fora de calçada:

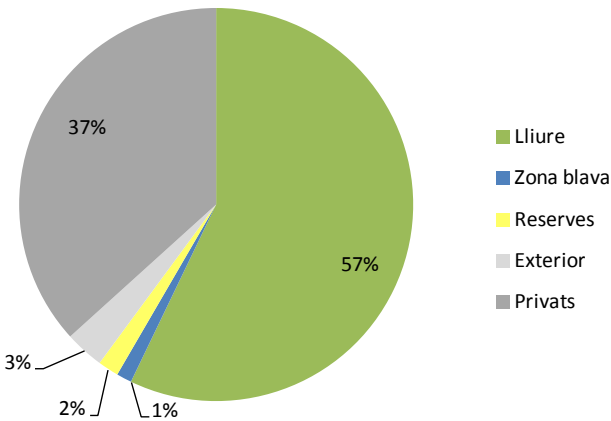
- Places d'ús privat (places en guals): places a l'interior de l'habitatge privat.
- Exteriors: places d'aparcament no regulades i ubicades en solars.

Per l'estimació de les places d'ús privat (guals) es disposa d'un llistat amb les llicències d'activitat dels aparcaments fora de calçada de caràcter privat existents al municipi així com de l'adreça on es situa. Es disposa també del nombre de places per gual agrupades en: de 1 a 3 places, de 4 a 10 places, de 11 a 20 places i de 21 a 30 places.

S'ha considerat un escenari mitjà, on de cada grup s'ha agafat un valor mínim de nombre de places.

El Nucli Urbà disposa d'un total de 5.436 places d'estacionament, de les quals 3.266 són en calçada (60%) i 2.879 fora de calçada (40%). Tota la informació està grafiada al plànol 17 oferta d'aparcament.

Figura 37. Distribució de l'oferta d'aparcament.



Font: INTRA SL

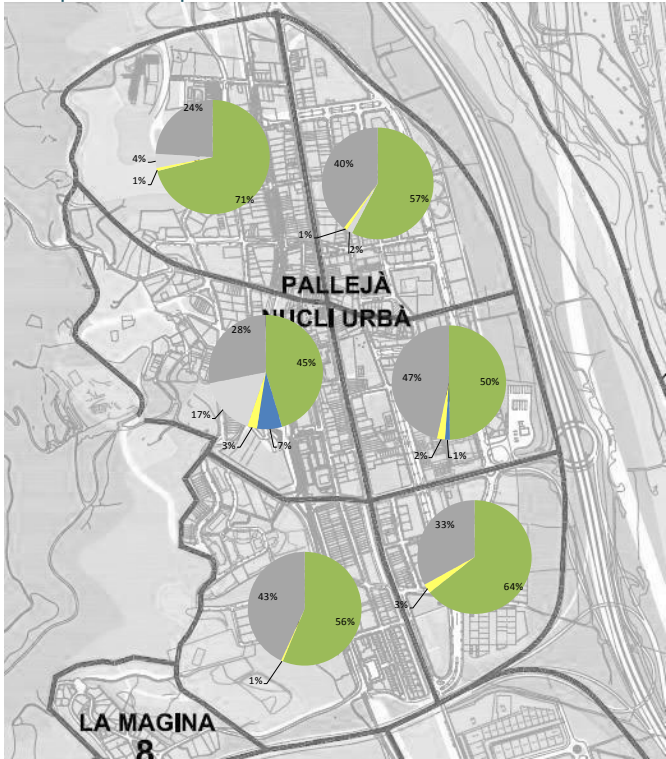
Taula 28. Oferta d'aparcament al Nucli Urbà de Pallejà

Àmbit	EN CALÇADA									FORA DE CALÇADA			TOTAL
	Lliure				Regulat				TOTAL			TOTAL	
	Fila	Semibat.	Bat.	Moto	C/D	Blava	PMR	Altres		Guals	Exterior		
1	454	75	68	31	2	0	3	3	636	213	35	248	884
2	394	241	0	31	12	0	6	2	686	458	12	470	1156
3	277	0	27	43	8	54	7	6	422	215	127	342	764
4	263	153	40	49	12	14	9	2	542	473		473	1015
5	548	8	7	8	0	0	2	3	576	438		438	1014
6	285	44	28	31	4	0	3	9	404	199		199	603
TOTAL	2.221	521	170	193	38	68	30	25	3.266	1996	174	2.170	5.436

Font: INTRA SL

A continuació es mostra gràficament la distribució percentual de l'oferta d'estacionament de cada una de les zones del nucli urbà de Pallejà.

Figura 38. Distribució de l'oferta d'aparcament per àmbits al Nucli Urbà



Font: INTRA SL

Tal i com s'observa a la figura anterior la zona blava es concentra a l'àmbit 3 i 4, les zones més cèntriques i amb major concentració de serveis i on està situada la estació de ferrocarril. Les zones 1 i 2 tenen el 41% de l'oferta de les places en calçada però, en general, l'oferta està força repartida.

3.6. Distribució urbana de mercaderies

La gestió de les places de reserva té una importància significativa quan es tracta de la distribució urbana de mercaderies. Es pot tractar d'una font de problemes per als responsables de la mobilitat (congestió de trànsit), pot provocar molèsties als vianants i comporta efectes mediambientals com el soroll o la contaminació atmosfèrica.

Actualment les zones urbanes de Pallejà (el nucli urbà, la Magina i Fontpineda) són zones de limitació de pes màxim 3,5tn excepte serveis i autoritzats. Al plànol 18 es mostra els itineraris de vehicles pesants.

Al Nucli Urbà s'ha realitzat un inventari de l'oferta de les places de C i D, amb un total de 38 places ubicades als carrers:

- Avinguda de la Generalitat
- Carrer Ausiàs March

- Carrer Mare de Déu de Loreto
- Carrer Sant Isidre
- Carrer Murillo
- Carrer Barcelona
- Carrer J. Molins Parera
- Ronda Santa Eulàlia
- Carrer Joan Maragall

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

- La xarxa viària de Pallejà té un total de 53,5 km. 12,4 quilòmetres de xarxa donen accés al municipi (23% de la xarxa viària). La xarxa viària interna de Pallejà mesura 41 quilòmetres i és predominantment veïnal (67%).
- El 61,5% dels carrers són de sentit únic, mentre que la resta, 38,5% són de sentit doble.
- 5.436 places d'estacionament, de les quals 3.266 són en calçada (60%) i 2.879 fora de calçada (40%). En calçada, 3.105 són lliures, 68 zona blava, i 93 reserves. Fora de calçada 1.996 són places en guals privats i 174 exteriors públiques.
- La zona blava es concentra als àmbits 3 i 4. Mentre que les zones 1 i 2 tenen el 41% de l'oferta de les places en calçada.
- Les places de C/D es concentren a l'Avinguda de la Generalitat, els carrers Ausiàs March, Mare de Déu de Loreto, Sant Isidre, Murillo, Barcelona, J. Molins Parera i Joan Maragall i a la Ronda Santa Eulàlia.

4. ENQUESTA DE MOBILITAT QUOTIDIANA

Per realitzar una anàlisi de la mobilitat quotidiana al municipi de Pallejà s’explota la base de dades de la mobilitat metropolitana 2011-2013 facilitada per la Diputació de Barcelona, que contempla la mobilitat dels residents de la 1a i 2a corona de l’Àrea Metropolitana de Barcelona. Cal considerar que cap de les enquestes facilitades tenen en compte els desplaçaments dels residents fora de l’AMB. En el cas de Pallejà cap de les relacions més significatives és fora l’AMB.

En aquest apartat s’analitza la mobilitat global, el tipus d’enquestat i els motius de desplaçament, els modes de transport, la distribució horària dels desplaçaments, els fluxos principals i es realitza una comparativa territorial.

També s’analitza la percepció ciutadana a partir de les enquestes de mobilitat del 2013 realitzades als residents de Sant Andreu vers la mobilitat des de dos vessants diferents: la valoració de la qualitat dels serveis de transport i la demanada latent de mobilitat no realitzada per la no disponibilitat dels mitjans necessaris.

4.1. Mobilitat Global

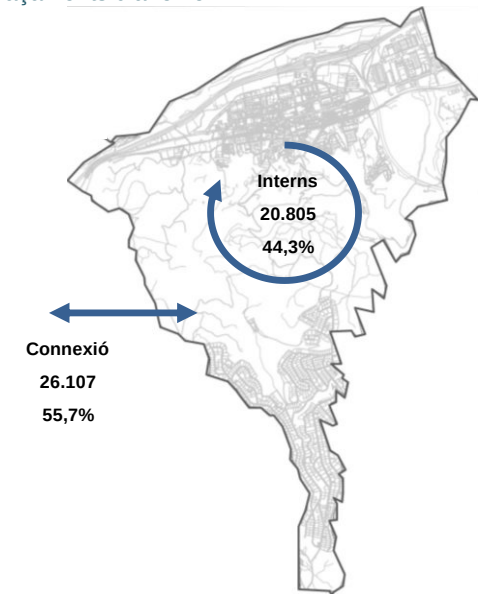
La mobilitat a Pallejà s’ha analitzat a partir de la segmentació del municipi en dues zones d’anàlisi:

- Zona 1: engloba el nucli urbà, tocant el marge dret del riu, i que es travessada pels FCG i l’A2.
- Zona 2: comprèn el territori d’interior i el nucli de Fontpineda.

4.2. La mobilitat en dia feiner

Diàriament en dia feiner es realitzen total de 46.912 desplaçaments al municipi de Pallejà.. Amb una mitjana de 3,29 desplaçaments per persona i dia. La majoria dels desplaçaments (55,7%) són d’accés, és a dir, tenen coma origen o destí Pallejà però no els dos. Els moviments de connexió o intermunicipals representen el 40,6%. Els desplaçaments externs (realitzats pels residents a Pallejà fora del municipi) són el 3,1%.

Figura 39. Esquema desplaçaments dia feiner



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

Taula 29. Fluxos dia feiner, 2013

Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interna	20.805	44,3%
Connexió	26.107	55,7%

Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

4.2.1. Tipus d’enquestat i motius de desplaçament

De tots els desplaçaments que es produeixen a Pallejà el 51,2% són realitzats per homes. La distribució per edats s’observa en la següent taula.

Taula 30. Gènere i edat, 2013

Edat	Home	Dona
4-15 anys	3.881	3.375
16-29 anys	2.904	3.323
30-44 anys	7.118	7.829
45-64 anys	6.498	6.001
65-74 anys	2.338	1.185
Més de 75 anys	1.286	1.174

Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

El 48,1% de persones desplaçades estan en actiu i ocupades i el 19,3% són estudiants. El 32,6% restant són jubilats o pensionistes, persones que realitzen tasques de la llar o bé persones en actiu a l'atur.

Taula 31. Situació laboral, 2013

Situació laboral	Desplaçaments	Percentatge
Estudiant	9.656	20,6%
Tasques de la llar	2.511	5,4%
Jubilat/pensionista	8.980	19,1%
Actiu ocupat	18.015	38,4%
Actiu en atur	7.749	16,5%

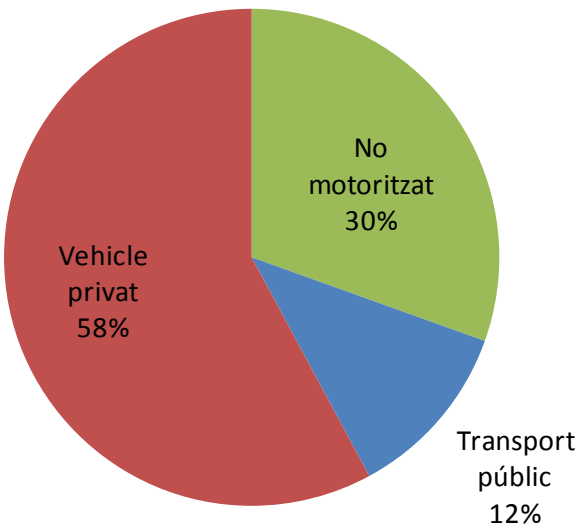
Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

El 39,3% dels desplaçaments són originats per motius ocupacionals i un 60,7% per motius personals.

4.2.2. El modes de transport

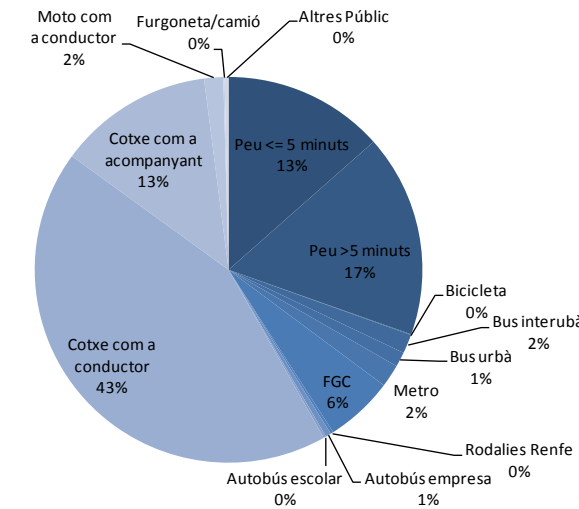
El vehicle privat és el mode majoritari, amb una quota d'ús del 58%. El transport públic és utilitzat en el 12% dels desplaçaments, mentre que l'anar a peu o en bicicleta té una proporció d'ús del 30%.

Figura 40. Repartiment modal dels desplaçaments en dia feiner.



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

Figura 41. Repartiment modal dels desplaçaments en dia feiner.



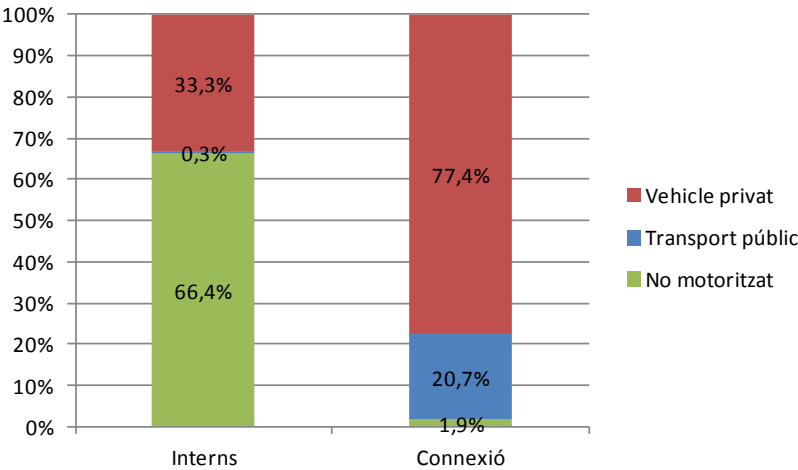
Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

Desagregant els modes motoritzats s'observa el següent:

- Els serveis ferroviaris són els mitjans de transport públic més utilitzats pels residents de Pallejà (69,0%).
- Dins del transport privat, el cotxe és el mitjà de transport majoritari, que engloba el 97,1% d'aquesta mobilitat

Els modes de transport varien segons el tipus de recorregut (intern, de connexió i extern). Així, segons l'enquesta s'observa que el transport privat motoritzat és el dominant en els desplaçaments de connexió mentre que pels desplaçaments interns aquesta quota cau casi 42 punts i els desplaçaments amb modes no motoritzats representen més del 66,4% dels desplaçaments.

Figura 42. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

Si s’analitza la mobilitat diària dels residents a Pallejà d’acord amb la seva zona de residència s’observa com:

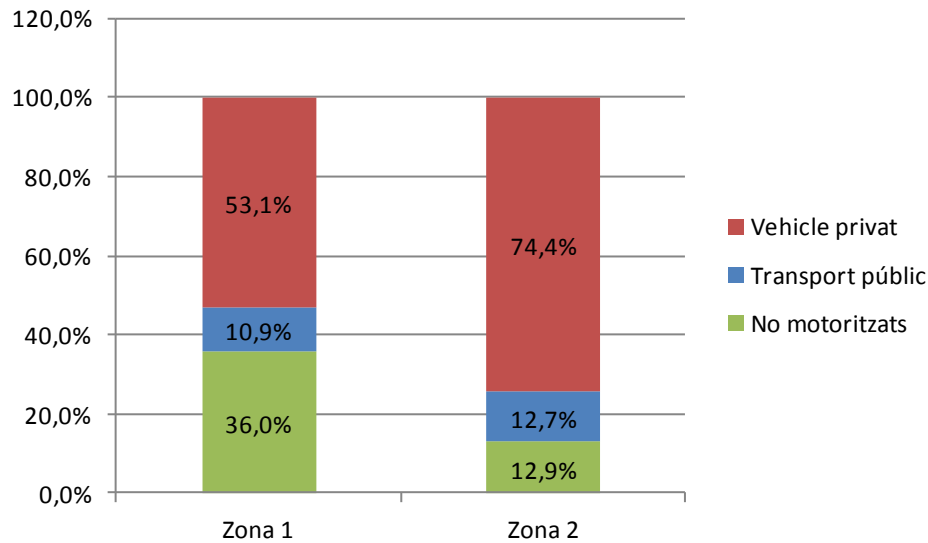
- En les dues zones d’anàlisi, el vehicle privat és majoritari, si bé els residents a la zona 1 en fan menor ús (un 53,1% front a un 74,4%).
- En canvi, els residents a la zona 1 es mouen molt més a peu i en bicicleta, amb gairebé el 36% dels seus desplaçaments diaris. Els de la zona 2 només caminen o van en bicicleta en el 12,9% dels seus desplaçaments.

Figura 43. Zonificació realitzada per l'enquesta de mobilitat 2013 dels residents de Pallejà.



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

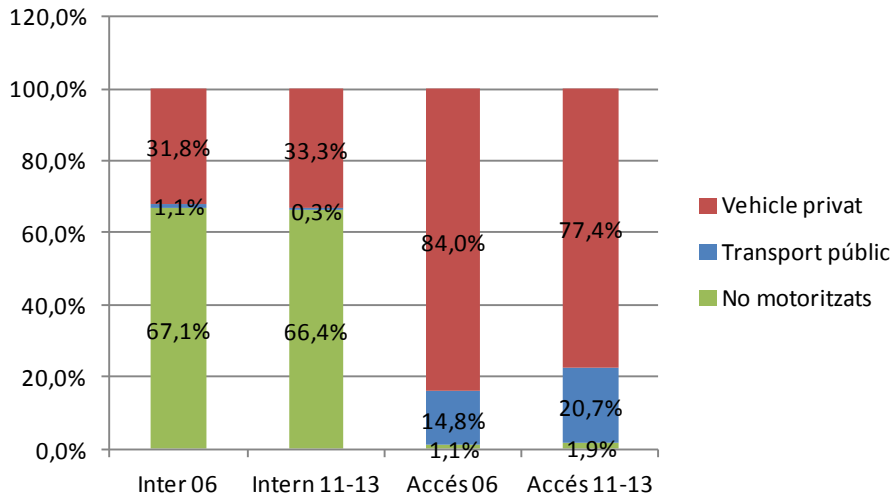
Figura 44. Repartiment modal dels desplaçaments interns



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

S’ha realitzat una comparació de la distribució modal entre l’EMQ de 2006 i l’actual, fusió entre 2011 i 2013. L’Enquesta de Mobilitat Participada de Pallejà de 2013 no conté els desplaçaments realitzats a Pallejà per no residents a l’àrea metropolitana de Barcelona.

Figura 45. Comparació 2006 vs 2013 de la distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

Es denota una disminució en 0,7 punts del desplaçament a peu o en bici i de 0,8 punts en el transport públic, pel que fa als desplaçaments de caràcter intern, ambdós en benefici del desplaçament en vehicle privat que ha guanyat pes en aquests 7 anys. En els desplaçaments d’accés a Pallejà des d’altres municipis, s’observa una reducció de 6,6 punts

pel que fa al vehicle privat en benefici en la major part del transport públic que passa d’un 14,8% a un 20,7%.

Un desplaçament es pot realitzar utilitzant un o diversos modes de transport. Els desplaçaments unimodals són aquells en els que només s’utilitza un mitjà de transport, mentre que els multimodals són aquells en els que se n’utilitza més d’un. Fins ara, la descripció dels desplaçaments s’ha realitzat a partir del mode de transport principal, però també és possible fer-ho des del punt de vista de la multimodalitat.

El 97,2% dels desplaçaments dels residents a la Pallejà són unimodals, mentre que només un 2,8% utilitzen més d’un mitjà de transport (multimodals). Dels desplaçaments multimodals el transport públic és el que presenta una major multimodalitat.

4.2.3. Distribució horària dels desplaçaments

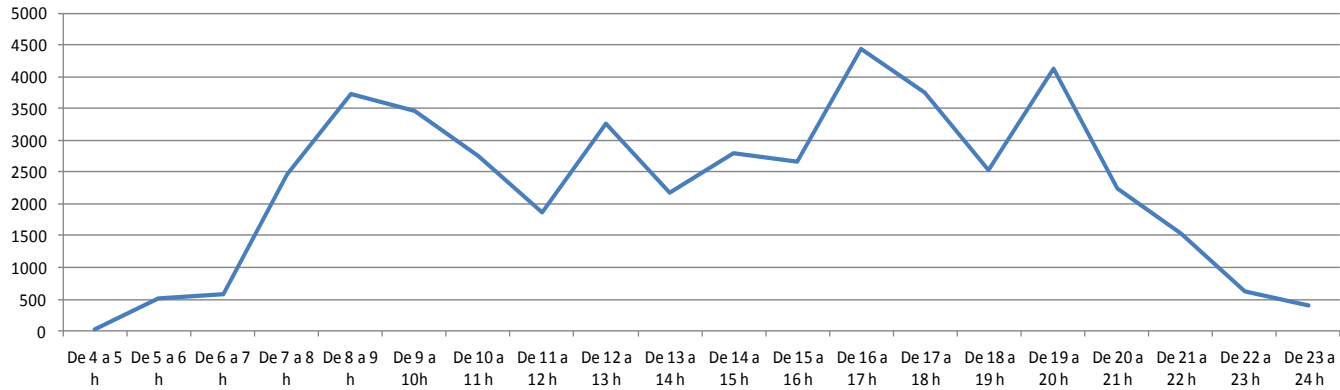
La distribució horària dels desplaçaments dels residents a Pallejà, mostra tres períodes punta:

- Un primer que es dona entre les 8 i les 10 hores, moment en què s’inicien més de 7.203 desplaçaments (el 16% del total diari).
- La segona punta horària es produeix entre les 16 i les 17 hores, franja en la que s’inicien gairebé 4.436 desplaçaments (el 9,7% del total diari), on té lloc la punta de la tarda.
- Per últim, entre les 19 i les 20 hores té lloc la segona punta de la tarda (i segona del dia) amb gairebé 4.121 desplaçament per hora, el 9% del total diari.

La durada mitjana percebuda dels desplaçaments presenta grans fluctuacions al llarg de tot el dia, amb mínims d’11 minuts (al migdia) i màxims de gairebé 30 minuts (entre les 7 i 8h del matí).

Al llarg de gairebé tot el dia, el vehicle privat és el més utilitzat, excepte a les 10-11h del matí, on el caminar és més important. Els desplaçaments en vehicle privat i caminant/en bicicleta tenen pautes similars, si bé els segons amb un decalatge en el seu inici a primera hora del matí. No s’observen similituds molt clares en la distribució dels mitjans motoritzats i no motoritzats i la distribució per motius.

Figura 46. Distribució horària dels desplaçaments diaris segons el mode de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels residents a Pallejà és de 19,3 minuts. Si es classifica la durada del desplaçament segons el mode de transport utilitzat, es pot concloure que els desplaçaments en modes no motoritzats són els de menor durada (s’associen a la mobilitat de més proximitat), si bé la diferència amb els realitzats en vehicle privat no és molt elevada. Són els desplaçaments en transport públic en els què s’hi dedica més temps.

Taula 32. Temps de desplaçament

Durada del desplaçament segons mode de transport utilitzat	Temps (min)
No motoritzat	13,5
Transport Públic	40,8
Transport privat	18

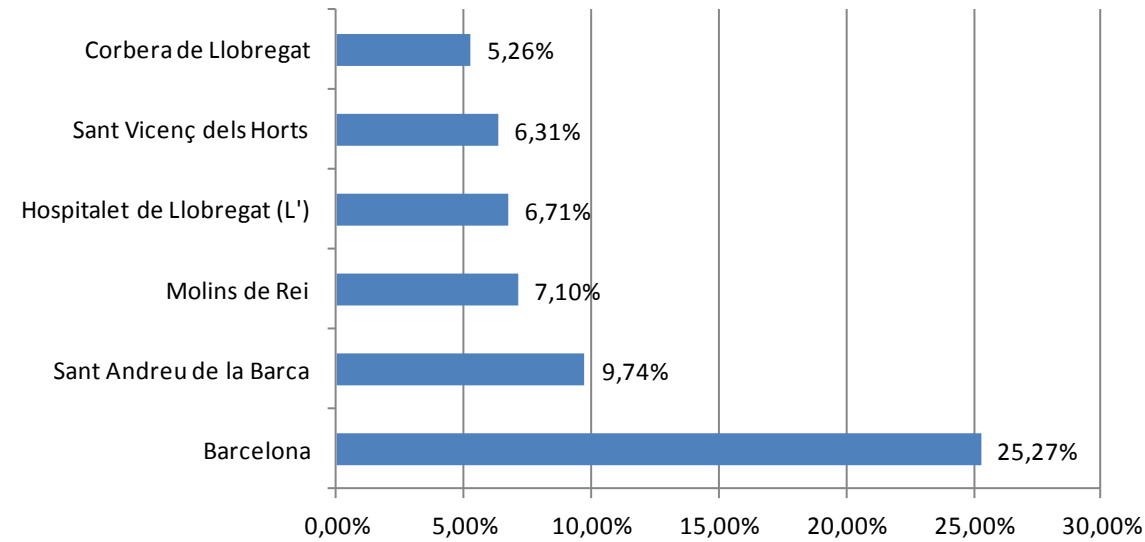
Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013.

4.3. Anàlisi de fluxos de residents

A partir de la mobilitat de connexió es poden conèixer les principals relacions territorials del municipi:

- El 25,3% dels desplaçaments de connexió amb Pallejà tenen com destinació Barcelona.
- Un 16,8% dels desplaçaments es concentren en els municipis de Sant Andreu (9,7%) i Molins de Rei (7,1%).
- Un 11,1% de relacions de Pallejà es fan amb l’exterior de l’àrea metropolitana de Barcelona.

Figura 47. Principals connexions amb el municipi de Pallejà



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

Entre els principals municipis que el residents de Pallejà es relacionen més, l’ús del transport públic més elevat es dona en la relació amb Barcelona (43%) i Martorell (28,3%) i els municipis del Baix Llobregat propers a Barcelona (El Prat de Llobregat, Hospitalet, Sant Feliu i Sant Vicenç dels Horts. Contràriament, el transport privat incrementa de forma significativa en les connexions amb municipis de la resta de la primera i segona corona i, sobretot, amb l’exterior de l’AMB.

Els modes no motoritzats són emprats majoritàriament per desplaçar-se als municipis limítrofs de la resta de la 2a corona metropolitana.

4.4. Comparativa territorial

En aquest apartat s’analitzen les principals característiques de la mobilitat en dia feiner dels residents a Pallejà de forma comparada amb la resta de municipis de l’àmbit de la segona corona metropolitana.

Es tracta de posicionar el municipi en relació a la resta i detectar les diferències i similituds quant als principals indicadors de mobilitat:

- Mitjana de desplaçaments per persona
- Distribució de la mobilitat segons motiu
- Repartiment modal
- Ràtio públic/privat (nº de viatges en TP/nº de viatges amb VP)
- Durada mitjana dels desplaçaments en transport públic
- Autocontenció municipal

Taula 33. Durada dels desplaçaments segons mode de transport

Municipi	Mitjana despl. per persona	Motiu del desplaçament	Repartiment modal	Ràtio públic/privat	Autocontenció municipal
Pallejà	3,28	39,3% ocup. 60,7% pers	30,5% NM 11,7%TP 57,8%VP	0,20	56,1%
Sant Andreu de la Barca	3,15	39,8% ocup. 60,2% pers	45% NM 9%TP 46%VP	0,20	55,8%
Castellbisbal	2,95	52,7% ocup. 47,3% pers	28,36% NM 6,32%TP 65,33%VP	0,10	60,6%
Segona Corona	3,51	36,8% ocup. 63,2% pers	44,3% NM 10,4%TP 45,3%VP	0,23	59,9%

Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

La mitjana de desplaçaments per persona dels residents a Pallejà és de 3,28. 0,23 punts inferior a la mitjana.

No es donen diferències importants entre municipis en la distribució dels desplaçaments segons el motiu.

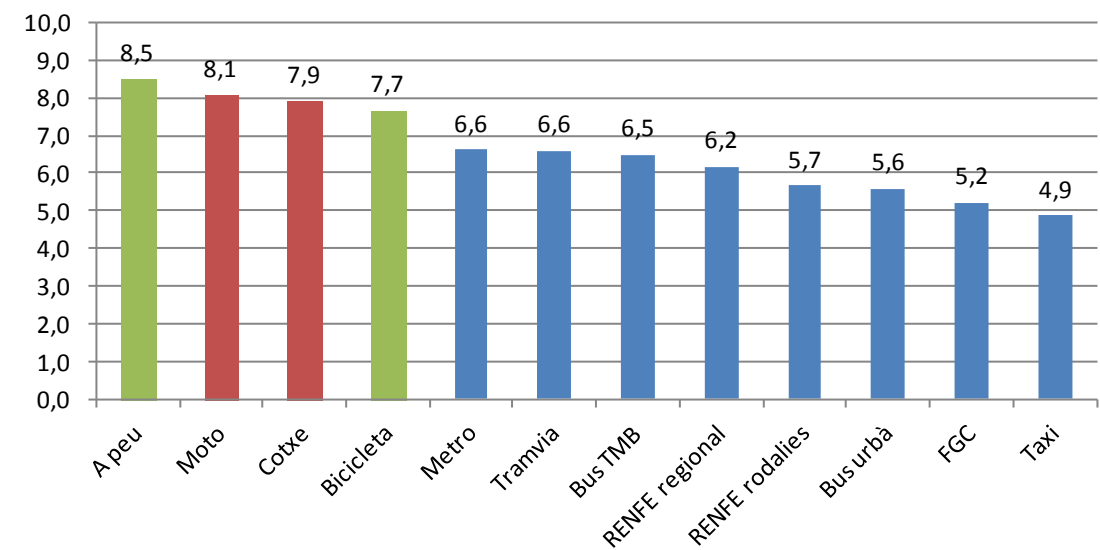
La ràtio públic/privat és de 0,20, sensiblement inferior a la mitjana de l’àmbit. El valor obtingut indica una clara predominança del transport privat en la mobilitat motoritzada.

4.5. Opinió del ciutadà sobre la mobilitat

El 87,0% dels residents a Pallejà disposen o poden fer ús d’algun vehicle privat. Un 52,8% de la població declara disposar de bicicleta.

Els residents atorguen la millor valoració a l’anar a peu (8,5). El segueix la moto (8,1) i el cotxe (7,9). El taxi i els Ferrocarrils Catalans de la Generalitat són els mitjans de transport que obtenen una pitjor valoració.

Figura 48. Valoració dels mitjans de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2011-2013

El motiu principal que declaren els usuaris del transport públic per fer-lo servir és la dificultat d’aparcar en destinació (25,2% dels usuaris del transport públic), seguit de la rapidesa i la disponibilitat de cotxe.

El motiu més esmentat per no fer servir un mitjà de transport públic és la proximitat a la destinació i preferència de mitjans no motoritzats (22,2%), la preferència de vehicle privat (13,8%) o la manca d’oferta desitjada (12,1%). Per altra banda, si s’analitzen només els usuaris del vehicle privat, les raons principals per no escollir el transport públic són la comoditat (33,7%) i en menor mesura la rapidesa (20,5%) i la manca d’oferta de transport públic (10,5%). Un 8,3% d’aquests usuaris afirmen anar amb vehicle privat perquè no disposa de cap altre opció.

El motius principals pel quals els usuaris que disposen de bicicleta no la fan servir són l’edat o malaltia (21,54%) i el fet que prefereixin desplaçar-se en altres modes (24,87%).

Les valoracions atorgades als set aspectes de la xarxa de transports i mobilitat del municipi presenten petites diferències segons la zona de residència.

- Els residents a la zona 1 són els que millors valoracions donen a l'estat dels espais per vianants i al servei de transport públic per desplaçar-se a altres municipis.
- Els residents a la zona 2 valoren molt millor la facilitat per aparcar en el seu barri.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT GLOBAL

- A Pallejà es realitzen un total de 46.912 desplaçaments diaris. Amb una mitjana de 3,28 desplaçaments per persona i dia. 44,3% són interns i el 55,7% de connexió.
- El vehicle privat té una quota d'ús del 57,8%. El transport públic és utilitzat en el 11,7% dels desplaçaments, mentre que l'anar a peu o en bicicleta té una proporció d'ús del 30,5%
- Entre 2006 i 2013 es detecta una disminució en el desplaçament no motoritzat i augment del desplaçament en transport públic.
- El 25,3% dels desplaçaments de connexió amb Pallejà tenen com destinació Barcelona.
- Un 42,1% dels desplaçaments es concentren en tres municipis (Barcelona, Sant Andreu i Molins de Rei) i fins a un 11.1% ho fan fora de l'AMB.

5. ANÀLISI DE LA DEMANDA

5.1. Demanda a peu

Les característiques urbanes del municipi de Pallejà són bastant compactes i de mida petita i presenten una orografia bastant còmode en la major part del seu nucli urbà i el Polígon Industrial. El nucli urbà presenta diferents carrers amb plataforma única i amb una oferta comercial i de serveis. Els nuclis residencials de La Magina i Fontpineda, per contra, presenten una orografia amb desnivells pronunciats i dificulten l'ús d'aquest mode.

5.1.1. Intensitat de vianants

Com es pot observar al plànol 20, el Nucli Urbà de Pallejà concentra la major part de la mobilitat a peu, ja que es tracta de la zona amb una major densitat de població i amb major oferta de serveis. Els desplaçaments a peu fora d'aquest àmbit són residuals.

A diferència del vehicle privat, la quantificació de vianants, i concretament, determinar el número de desplaçaments que es produeixen en un espai en un temps determinat és una de les tasques més complexes que aborden els PMUS. Per aquest motiu es prenen dues fonts d'informació:

- Treball de camp: 13 aforaments manuals de dues hores i 4 aforaments manuals de 12 hores. Al plànol 23 de punts de recollida d'informació es mostra la localització dels aforaments.
- Enquesta de Mobilitat 2011-14 de l'AMB.

Segons l'enquesta de mobilitat del 2013-11 a Pallejà es realitzen diàriament un total de 14.302 desplaçaments a peu. El nucli urbà és l'entorn on es concentra la major part d'aquests desplaçaments degut a la concentració de comerços i serveis que atrauen visitants. Aquesta xifra no té en compte els desplaçaments a peu realitzats per població resident fora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Els aforament realitzats permeten estimar els fluxos de vianants als principals eixos de la ciutat. Aquest mètode considera tots els usuaris, independentment de la zona de residència. Tal i com s'observa al plànol 20 d'intensitat de vianants els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:

- Avinguda de la Generalitat/Prat de la Riba: es registren entre 400 i 5.000 desplaçaments diaris a peu. El tram amb major confluència de l'avinguda és entre els carrers Vallès i Ribot i Velázquez.
- Carrer Barcelona: es registren entre 1.000 i 2.000 desplaçaments diaris a peu. El tram amb major confluència del carrer és entre els carrers del Sol i Pau Claris.

- Carrer Martí Julià: es registren fins a 2142 desplaçaments a peu diaris en el tram entre carrer de Barcelona i el carrer Miquel Ricart, carrer recull el trànsit del carrer de Barcelona que té prohibida la circulació en aquest tram.
- Passeig de les Masies: es registren fins a 2.085 desplaçaments a peu diaris en el tram contigu a l'Escola Jacint Verdaguer i a 100 metres de l'estació de ferrocarril.
- Carrer Mare de Déu de Loreto: es registren entre 700 i 2.000 desplaçaments a peu diaris en tot el seu recorregut. Més concretament, es registren fins a 1.942 desplaçaments en el tram entre els carrers Pau Claris i Velázquez, sent aquest el tram amb major confluència de vianants del carrer.

L'àrea entre el Passeig Josep Maria de Segarra, el carrer del Riu, el carrer de Mare de Déu de Loreto i l'avinguda de la Generalitat (la zona amb més confluència de vianants) es produeixen, aproximadament, 8.500 desplaçaments a peu cada dia.

Figura 49. Detall del plànol 20 d'Intensitat de vianants



Font: INTRA SL

5.1.2. Enquestes a vianants

Per tal d'obtenir dades complementàries en relació amb els vianants, s'han dut a terme enquestes en diversos indrets del municipi. Concretament s'han realitzat 100 enquestes a vianants que, analitzades de forma global pel conjunt municipal, ens atorguen un error inferior al 12%.

El qüestionari (annex 1) ha estat elaborat amb la finalitat d'obtenir informació de caire quantitatiu i qualitatiu. Així doncs, aspectes com la intermodalitat en els desplaçaments, l'origen del desplaçament, valoració del viari, mesures que adoptaria així com també el lloc d'estacionament han estat recollits i s'exposen a continuació:

Dels enquestats, el 46% són homes i el 54% dones, amb la següent distribució d'edats:

Taula 34. Edat dels enquestats

Edat enquestats	
15-29	5%
30-44	30%
45-64	44%
65-75	18%

Font: INTRA SL

De la mostra enquestada, el 90% són residents a Pallejà, mentre que el 10% són de fora de Pallejà.

Taula 35. Motiu de desplaçament

		Treball	Domicili	Compres	Metge	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/Esport	Estudis	TOTAL
Motiu del desplaçament en origen	Treball	1	1	0	0	2	0	1	0	0	5
	Domicili	2	0	7	1	1	3	4	15	2	35
	Compres	0	11	1	0	0	0	0	0	0	12
	Metge	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	Visita amic/familiar	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5
	Acompanyar persones	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
	Gestions personals	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	Oci/Esport	0	14	1	0	0	0	0	0	0	15
	Estudis	0	16	0	0	0	0	0	2	0	18
	TOTAL	3	57	9	1	3	3	5	17	2	100

Font: INTRA SL

Els desplaçaments motivats per estudis, oci i compres representen el 41% dels desplaçaments enquestats.

Taula 36. Combinacions de mitjans més freqüents

Multimodalitat: Mitjà complementari	
Tot a peu	79%
Cotxe	19%
Bus	1%
Ferrocarril	1%

Font: INTRA SL

El 79% dels enquestats no realitza desplaçaments multimodals. La combinació més habitual és amb el cotxe (19%) seguida del bus (1%).

Si analitzem les relacions origen - destí s'observa que els polígons industrials generen el 42% dels desplaçaments i n'atrauen el 22%. L'eixample i zones fora de Pallejà atrauen i generen bona part dels desplaçaments. A continuació es mostren els resultats en una taula.

Taula 37. Relacions O/D dels enquestats

		Zona destí				
Zona origen	Nucli	Eixample	Pol. Industrial	Urbanització	Fora Pallejà	TOTAL
	Nucli		2,47%	1,23%		3,70%
	Eixample	1,23%	2,47%	6,17%	8,64%	18,52%
	Pol. Industrial	4,94%	12,35%	9,88%	6,17%	41,98%
	Urbanització	1,23%	2,47%	4,94%	1,23%	13,58%
	Fora Pallejà	2,47%	1,23%	7,41%	4,94%	19,75%
	TOTAL	8,64%	16,05%	22,22%	12,35%	100%

Font: INTRA SL

El 100% dels vianants que combinen el desplaçament amb cotxe estacionen als aparcaments lliures en calçada. Pel que fa al temps de duració de l'estacionament cal apuntar el 50% estacionen més de 90 minuts. El 37% ho fan menys d'una hora.

L'aspecte més ben valorat pel que fa als vianants enquestats és la senyalització. Per contra la neteja és el menys ben valorat.

Taula 38. Valoració dels diferents aspectes que afecten a la mobilitat a peu.

Aspectes	Promig valoració dels 100 enquestats (de 0 a 10)
Senyalització	7,8
Comoditat	7,8
Passos vianants	7,8
Seguretat vianants	7,8
Mobiliari	7,7
Il·luminació	7,5
Accessibilitat	7,4
Neteja	6,1

Font: INTRA SL

Els 100 enquestats han assenyalat més de 170 millores. El 27% de les millores demanen més neteja i un 25% més vigilància. El 23% de les millores tenen relació a millorar i augmentar l'espai destinat al vianant. Cal afegir que el 46% de les mesures aportades voluntàriament pels enquestats fan referència al control i neteja de les defecacions dels canins.

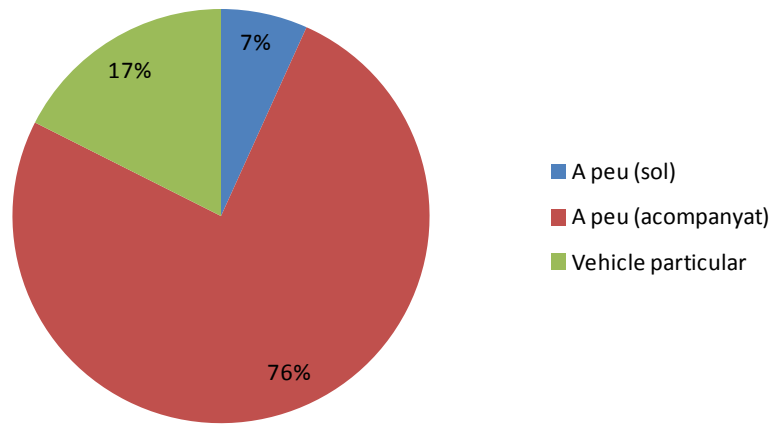
Un cop analitzades les respostes en relació a les problemàtiques detectades pels enquestats, és important remarcar la molèstia que causa les defecacions de canins a la via pública. A més, aquesta mesura no estava inicialment recollida en les opcions de resposta, per la qual cosa encara adquireix una major significació.

5.1.3. Enquestes a escolars

Per tal de complementar les dades de la mobilitat a peu del municipi, s’han realitzat 74 enquestes a alumnes de diferents escoles de Pallejà.

El 98% dels alumnes dels centres de Pallejà viuen en el mateix municipi. D’aquestes enquestes s’extreu que el 83% dels alumnes es desplacen al centre a peu i tan sols el 17% restant ho fan en vehicle privat però només el 7% dels alumnes es desplacen de manera autònoma a l’escola. El 76% dels alumnes triguen menys de 10 minuts, el 17% entre 10 i 15 minuts i el 7% restant més d’un quart d’hora.

Figura 50. Repartiment modal a les escoles

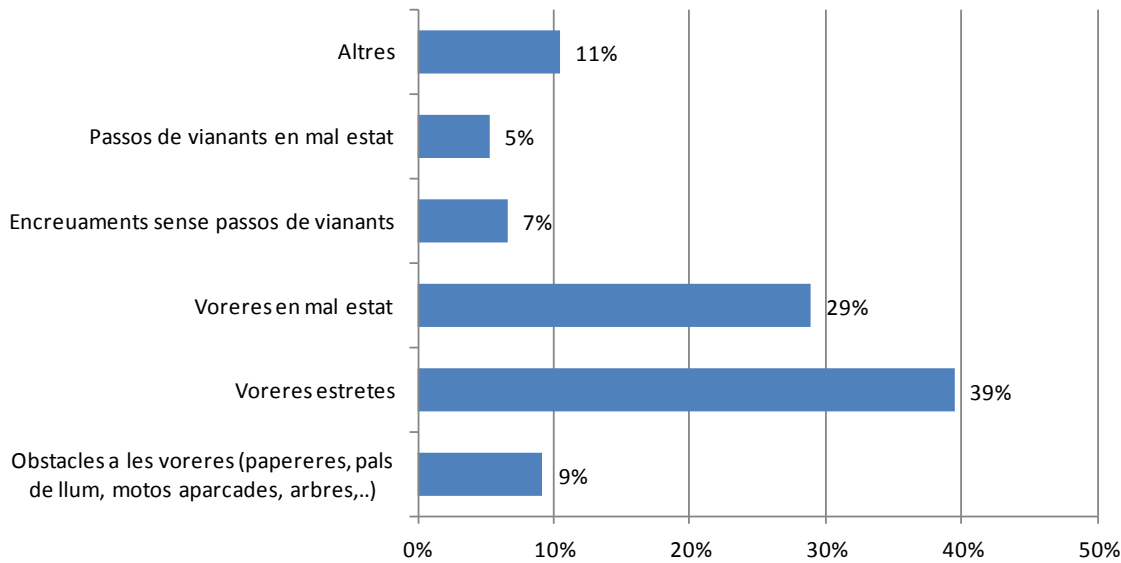


Font: INTRA SL

Els problemes principals detectats pels alumnes en l’accés a les escoles de Pallejà es troben en un 77% en l’estat de les voreres. Fins a un 39% dels alumnes enquestats consideren que són massa estretes, el 29% que es troben en mal estat i un 9% que hi ha obstacles com motocicletes o cotxes envaint la vorera. Per altra banda, un 7% considera que manquen passos de vianants i el 5% que es troben en mal estat.

Així doncs, un 29% dels alumnes considera prioritari ampliar les voreres, un 23% millorar el paviment, un 14% lliurar-les d’obstacles i un 4% deixar-les més netes. Per altra banda, un 6% dels alumnes consideren prioritat augmentar la quantitat de passos de vianants i un 4% millorar-ne la qualitat.

Figura 51. Problemes principals detectats als accessos a l’escola



Font: INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA A PEU

- Al Pallejà es realitzen diàriament 14.302 desplaçaments a peu.
- L’àrea entre el Passeig Josep Maria de Segarra, el carrer del Riu, el carrer de Mare de Déu de Loreto i l’avinguda de la Generalitat (la zona amb més confluència de vianants) es produeixen, aproximadament, 8.500 desplaçaments a peu cada dia.
- El 100% dels vianants que combinen el desplaçament amb cotxe estacionen als aparcaments lliures en calçada.
- L’aspecte més ben valorat pel que fa als vianants enquestats és la senyalització. Per contra la neteja és el menys ben valorat.
- Un 83% dels alumnes dels centres escolars de Pallejà es desplaça a peu i només un 7% ho fa de manera autònoma.
- Fins a un 39% dels alumnes enquestats consideren que són massa estretes, el 29% que es troben en mal estat i un 9% que hi ha obstacles.

5.2. Demanda en bicicleta

5.2.1. Intensitat de bicicletes

Segons l'enquesta de mobilitat del 2013-11 a Pallejà els desplaçaments en bicicleta representen el 0,1% del total dels desplaçaments (30 desplaçaments al dia). No obstant, la submostra de desplaçaments no supera el llindar de significació estadística (50 unitats mostrals, segons el document de metodologia de l'iermb). Fet que li atorga un caràcter orientatiu a la xifra.

Per tal de determinar el nombre de desplaçaments que es realitzen en bicicleta al municipi de Pallejà s'han realitzat 13 aforaments manuals de dues hores i 4 aforaments manuals de 12 hores. Al plànol 23 de punts de recollida d'informació es mostra la localització dels aforaments. Segons els aforaments el registre de desplaçaments en bicicleta és residual (plànol 21 intensitat de ciclistes). No obstant, al Nucli Urbà es registren alguns desplaçaments en aquest mode. Majoritàriament es donen als següents eixos:

- Avinguda Generalitat - Avinguda Prat de la Riba: És on es registren més desplaçaments de ciclistes. Aproximadament 200 desplaçaments al dia.
- Carrer de Barcelona: Aquest vial disposa de carril bici. Es detecten 50 desplaçaments diaris.
- Avinguda Onze de Setembre: Es detecten 100 desplaçaments al dia.
- Carrer del Riu: Entre 10 i 50 desplaçaments diaris.

En base a tota la informació prèvia disponible i les enquestes, s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat en bici utilitzant el Sistema d'Informació Geogràfica transCAD (veure annex 2).

5.2.2. Enquestes a ciclistes

Per tal d'ampliar les dades disponibles sobre els usuaris de bicicleta a Palleja, a banda dels aforaments manuals a ciclistes s'han dut a terme 50 enquestes a usuaris en diferents indrets del municipi.

Les enquestes s'han realitzat a l'avinguda Generalitat.

El 97% dels enquestats són homes, només el 3% són dones. Pel que fa a la distribució d'edats a continuació es mostren el percentatge d'enquestats per interval d'edat.

Taula 39. Edat dels enquestats

Edat enquestats	
15-29	24%
30-44	17%
45-64	41%
65-75	17%

Font: INTRA SL

El 79% dels enquestats no es resident a Pallejà.

Tan sols el 7% dels desplaçaments té per motiu en origen o destí el treball. L'oci, esport o visita a un amic o familiar representen les motivacions del 93% dels desplaçaments en bicicleta.

El 100% dels enquestats no realitza desplaçaments multimodals.

Si analitzem les relacions origen - destí s'observa que el 55% dels enquestats tenen com origen i destí zones fora del municipi de Pallejà. El nucli urbà genera i atrau més del 20% dels desplaçaments en bici. Dels desplaçaments intermunicipals, el 23% tenen com a destinació Montserrat fet que remarca el caràcter d'oci i esportiu que tenen els desplaçaments realitzats amb bicicleta al municipi de Pallejà.

El 83% dels enquestats estaciona menys de 30 minuts, mentre que el 14% ho fa més de 2 hores i un 3% una hora.

L'aspecte més ben valorat pel que fa als ciclistes enquestats és la il·luminació i el mobiliari. La senyalització i la neteja també estan ben valorats. Per contra, la seguretat, comoditat , accessibilitat i continuïtat no superen el 5. L'aspecte de la continuïtat és el menys valorat amb un 2,9.

Taula 40. Valoració dels diferents aspectes que afecten a la mobilitat en bicicleta

Aspectes	Promig valoració dels 50 enquestats (de 0 a 10)
Seguretat	4,4
Senyalització	5,3
Neteja	5,1
Il·luminació	5,5
Mobiliari	5,5
Continuïtat	2,9
Comoditat	4,6
Accessibilitat	4,5

Font: INTRA SL

Els 50 enquestats han assenyalat 84 millores que adoptarien. El 39% de les millores demanen més estacionament, un 23% més carril bici i un 17% pacificar el trànsit.

Un cop analitzades les respostes en relació a les problemàtiques detectades pels enquestats, és important remarcar la poca valoració que tenen els ciclistes en relació les infraestructures existents, que tot i així utilitzen aquest mode de transport.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA EN BICICLETA

- Segons l'enquesta de mobilitat del 2013-11 els desplaçaments en bicicleta representen l'0,1% del total dels desplaçaments (30 desplaçaments al dia). No obstant la mostra no és prou significativa.
- Segons els aforaments realitzats per INTRA, el registre de desplaçaments en bicicleta és residual. No obstant, al Nucli Urbà es registren alguns desplaçaments en aquest mode.
- La utilització d'aquest mode es motivada per raons d'oci i esport, més que no pas com un mode pels desplaçaments quotidians.
- La continuïtat de les infraestructures ciclistes és l'aspecte menys valorat.

5.3. Demanda en transport públic

Aquest apartat desglossa les dades disponibles del transport col·lectiu públic de viatgers urbà i interurbà segons les dades facilitades per l'Ajuntament de Pallejà i l'ATM.

Tal com es fa esment en l'apartat de mobilitat global del municipi, fins a un 6,9% dels viatges es realitzen en transport públic a Pallejà i concretament el 2% en autobús, en dia feiner. Però si s'analitzen només els desplaçaments interns (56.3% dels viatges) només el 0,4% es realitza amb bus.

5.3.1. Demanda de transport públic urbà

El 2013, segons les dades facilitades per l'Ajuntament de Pallejà, la demanda total de les línies d'autobusos urbans va ser de 25.414 viatgers. L'evolució dels passatgers ha mantingut una tendència general a l'alça excepte l'any 2012. Es disposa de dades del primer semestre del 2014, per que s'observa que respecte el primer semestre del l'any 2013 l'increment de passatgers és del 35%.

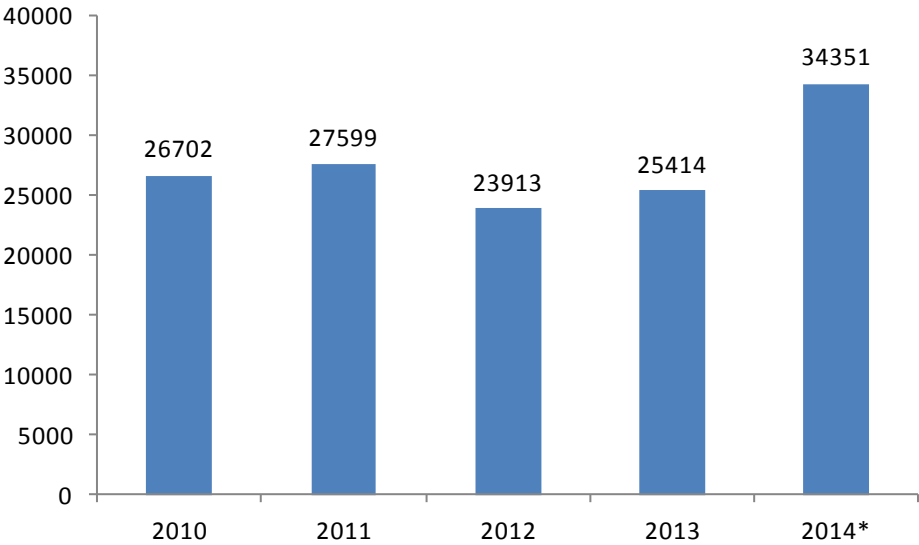
Taula 41. Evolució de passatgers del transport públic urbà 2010-2014*.

2010	2011	2012	2013	2014*
26.702	27.599	23.913	25.414	34.351
	+3%	-13%	+6%	+35%

Font: INTRA SL

* dades estimades segons creixement del primer semestre respecte el 2013.

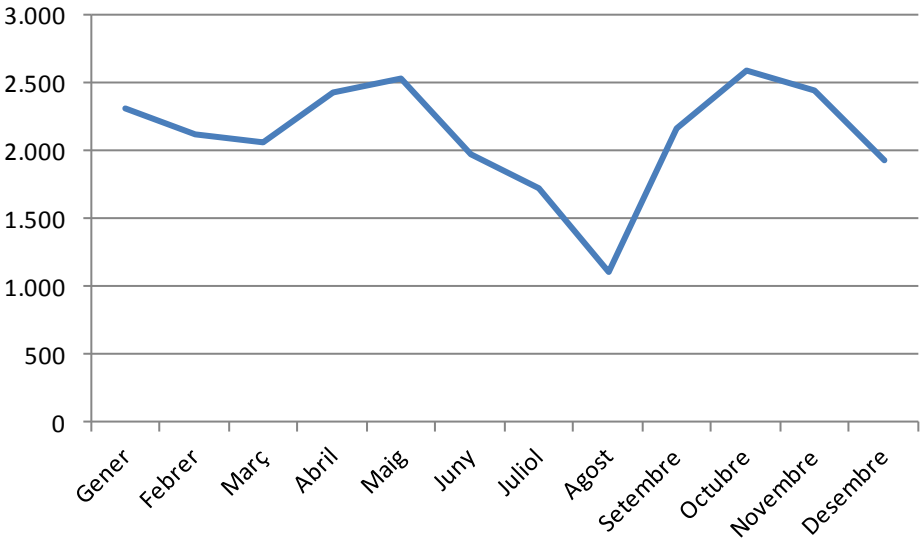
Figura 52. Evolució del nombre d'usuaris del transport públic urbà.



Font: INTRA SL

La variació mensual del transport urbà indica una demanda constant al llarg de tot l'any, amb una demanda mensual de 2.118 passatgers. Al mes d'agost es pot observar una davallada de fins al 48% sobre la mitjana mensual. Aquest fet indica que la demanda d'autobús és predominantment interna i, més concretament, dels residents de la urbanització de Fontpineda.

Figura 53. Distribució mensual de passatgers de bus urbà (2013).



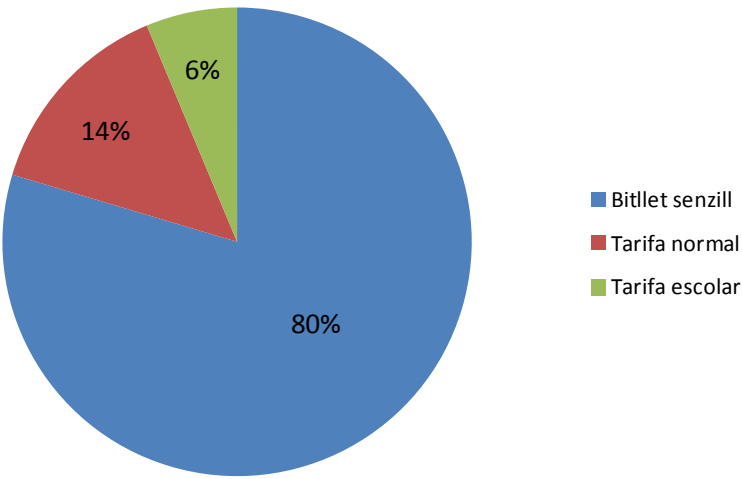
Font: Ajuntament de Pallejà

L'autobús urbà a Pallejà té 3 tipologies de tarifa:

- Bitllet senzill (1 viatge)
- Tarifa normal (10 viatges)
- Tarifa escolar (20 viatges)

Els preus d'aquests bitllets són actualment de 0,5€, 4€ i 5€ respectivament. S'observa que el 80% dels usuaris utilitzen el mètode de pagament del bitllet senzill, el 14% la tarifa normal i el 6% la tarifa escolar. Aquesta distribució en la forma de pagament s'ha mantingut estable en els últims 5 anys amb variacions anuals inferiors al 4%.

Figura 54. Distribució percentual de la tipologia d'abonament, 2013.



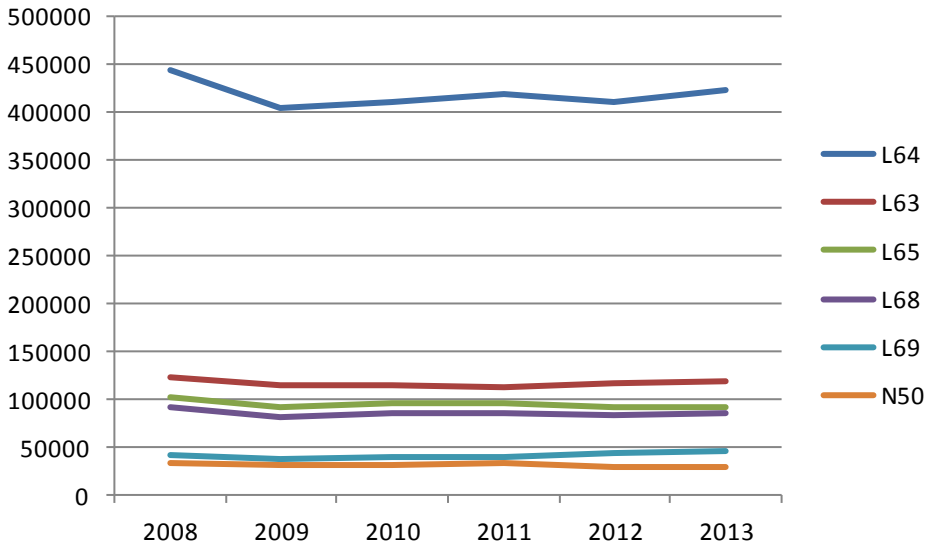
Font: Ajuntament de Pallejà

5.3.2. Demanda de transport públic interurbà

El transport interurbà el conformen cinc línies principals d'autobús diürn de l'AMB de la companyia Soler i Sauret, L63, L64, L65, L68 i L69 i una línia d'autobús interurbà nocturn. La majoria de línies enllacen el municipi de Pallejà amb Barcelona, Martorell, el Palau, Sant Andreu i dues d'elles línies connecten amb els municipis del Baix Llobregat com Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Just. Al 2013 es registren 794.029 desplaçaments en transport públic interurbà en les línies amb parada a Pallejà. Aquesta xifra és gairebé 6 vegades superior a les línies que passen pel municipi de Castellbisbal, que també es troba a la 2a corona, però que per la seva localització resulta ser un municipi amb molt menys trànsit de pas.

La demanda ha patit una davallada del 9% l'any 2009 respecte el 2008 degut a la crisi econòmica i financera. No obstant, s'ha mantingut constant des de llavors i no ha patit cap variació interanual superior al 2%. S'observa una clara diferència entre la línia L64 amb la resta de línies d'autobús. La demanda en aquesta línia és 3,6 vegades superior que en la línia L63, segona amb més demanda. Això es degut a que el recorregut és més llarg i la freqüència més elevada. La línia de bus nocturn N50 és la que menys demanada té de totes les línies d'autobús interurbà de Pallejà.

Figura 55. Evolució del nombre d'usuaris del transport públic interurbà.



Font: ATM

Les dades es resumeixen en la següent taula.

Taula 42. Demanda de viatgers de les línies d'autobús interurbà 2008-2013.

Línia	2008	2009	2010	2011	2012	2013
L64	444.139	404.286	410.924	420.074	410.825	422.921
L63	122.872	114.650	115.571	112.517	117.165	118.125
L65	102.807	92.196	96.715	97.092	91.878	91.244
L68	90.946	82.447	86.425	84.827	83.221	85.859
L69	42.068	38.080	39.959	40.468	43.458	45.577
N50	33.472	31.170	31.603	33.220	30.219	30.303
TOTAL	836.304	762.829	781.197	788.198	776.766	794.029

Font: ATM Llobregat

5.3.3. Enquestes a usuaris del transport públic de Pallejà

Per tal de completar les dades disponibles s'han dut a terme enquestes 100 a usuaris del transport públic, que facilitaren els resultats següents:

El 73% de les enquestes s'han dut a terme a la plaça Castell, el 18% a l'estació de FGC, el 6% a la plaça Major i el 3% a Fontpineda. El 34% dels usuaris enquestats han estat homes i la resta 66% dones. De tota la mostra, el 75% és resident de Pallejà.

La següent taula mostra els intervals d'edat dels enquestats.

Taula 43. Edat dels enquestats

Edat enquestats		
	15-29	15%
	30-44	24%
	45-64	47%
	65-75	14%

Font: INTRA SL

Si analitzem la multimodalitat, obtenim que la combinació més utilitzada és només bus.

Taula 44. Combinacions de mitjans més freqüents

Multimodalitat: Mitjà complementari		
Només Bus		73%
Tren + bus		8%
Només Tren		19%

Font: INTRA SL

El 6% dels enquestats utilitza el transport públic per realitzar desplaçaments interns a Pallejà. La resta 94% són desplaçaments de connexió. Barcelona atrau/genera el 37% dels desplaçaments, seguit de Molins de Rei, Martorell i Sant Andreu de la Barca amb el 18%, 14% i 11% respectivament.

Taula 45. Motiu de desplaçament

		Motiu del desplaçament en destí									
		Treball	Domicili	Compres	Metge	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Esport/oci	Estudis	TOTAL
Motiu del desplaçament an crinan	Treball		12						1		13
	Domicili	6		8	4	15	2	9	3	5	52
	Compres		4								4
	Metge		6								6
	Visita amic/familiar		8								8
	Acompanyar persones		1								1
	Gestions personals		8								8
	Oci/Esport		1								1
	Estudis		7								7
	TOTAL	6	47	8	4	15	2	9	4	5	100

Font: INTRA SL

Les relacions més destacables són per motius laborals o acadèmics, aquests representen el 30%. Els desplaçaments motivats per visitar a familiar o amic representen el 23% de les relacions.

L'aspecte més ben valorat pel que fa als usuaris de transport públic enquestats és la informació i qualitat del transport públic. Juntament amb l'accessibilitat i la conservació de les parades. Per contra, el preu del bitllet i la freqüència són els aspectes menys valorats.

Taula 46. Valoració dels diferents aspectes que afecten a la mobilitat en bicicleta

Aspectes	Promig valoració dels 100 enquestats (de 0 a 10)
Qualitat TP	7,5
Informació	7,4
Accessibilitat	7,2
Conservació parades	7,2
Freqüència	6,6
Preu bitllet	4,9

Font: INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

- El 2013 es registren 25.414 desplaçaments en la única línia d'autobús urbà (Fontpibus).
- El nombre d'usuaris al primer trimestre del 2014 indiquen un augment del 35% d'usuaris respecte el 2013.
- L'autobús interurbà registre 794.029 desplaçaments al 2013. La L64 transporta el 53% dels usuaris i les altres 5 línies transporten el 47% restant.
- El 37% dels enquestats es desplaça a Barcelona i un 18% a Martorell.
- El preu del bitllet (5,0) i la freqüència (6,6) són els aspectes menys valorats.
- La valoració general del tren està gairebé un punt per sobre que la de l'autobús en tots els aspectes.

5.4. Demanda en vehicle privat motoritzat

Segons l'enquesta de mobilitat 2011-13 al municipi de Pallejà es produeixen diàriament 27.000 desplaçaments amb vehicle privat motoritzat.

A partir de les dades disponibles s'ha pogut avaluar la necessitat de generar nova informació per tal de poder determinar la demanda en vehicle privat motoritzat.

Concretament, s'ha completat la informació existent a partir de:

- Aforaments automàtics de vehicles (24h) a diversos punts de la xarxa viària: es van efectuar diverses onades d'aforaments a 3 punts de la xarxa viària al maig del 2014.
- Aforaments manuals de composició (8h) a 20 punts de la xarxa viària.
- Enquestes O/D a vehicles: en total es van realitzar 157 enquestes a conductors d'origen – destinació, a dos punts de la xarxa viària.

En base a tota la informació prèvia disponible (veure annex 1) i les enquestes, s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat per al el transport privat motoritzat utilitzant el Sistema d'Informació Geogràfica transCAD (veure annex 2).

A continuació es desenvolupen els apartats resultants de la modelització de la xarxa de vehicle privat.

5.4.1. Intensitats de trànsit

El plànol d'intensitats de trànsit (plànol 23) mostra els volums totals diaris dels vials i carrers del municipi, permetent apreciar els recorreguts principals dels vehicles, així com efectuar càlculs dels nivells de servei (congestió) i de les emissions de gasos contaminants. És l'eina bàsica per a la gestió del trànsit rodat a la ciutat. En total a Pallejà es produeixen diàriament 120.054 vehicles-km. En l'anàlisi no es consideren els vehicles-km de l'autovia A2.

Taula 47. Comparativa dels vehicles-km segons municipi

Municipi	Any referència	Vk/dia	Població	Km xarxa viària
Sant Andreu	2014	114.822	27.329	61,5
Pallejà	2014	120.054	11.306	53,5
Castellbisbal	2014	241.125	12.370	124,5

Font: INTRA SL

S'ha desglossat aquesta mesura per tipologia de via:

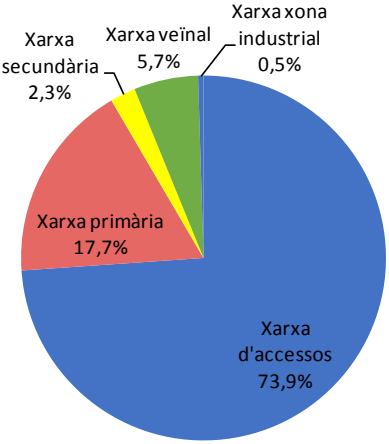
Taula 48. Distribució percentual dels veh-km segons la jerarquia de la via

Jerarquia	Lleugers	Pesats	Total	Percentatge
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	81.628	7.098	88.726	74%
Xarxa primària	19.945	1.273	21.218	18%
Xarxa secundària	2.621	81	2.702	2%
Xarxa veïnal	6.765	68	6.834	6%
Xarxa zona industrial	460	115	574	0,5
TOTAL	111.419	8.635	120.054	

Font: INTRA SL

El 74% dels vehicles-km es produeixen a la xarxa d'accessos i vies interurbanes. Reforçant la lògica supramunicipal que té Pallejà pels desplaçaments en vehicle privat.

Figura 56. Distribució percentual dels veh-km segons tipologia de la via



Font: INTRA SL

El plànol 23 d'intensitats de trànsit mostra els volums totals diaris dels vials i carrers del municipi, permetent apreciar els recorreguts principals dels vehicles, així com efectuar càlculs dels nivells de servei (congestió) i de les emissions de gasos contaminants.

A tall d'exemple, la taula mostra algunes de les intensitats per a cada jerarquia establerta.

Taula 49. Distribució percentual dels veh-km segons la jerarquia de la via

Jerarquia	IMD MITJANA
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	10.200
Xarxa primària	2.600
Xarxa secundària	800
Xarxa veïnal	230
Xarxa zona industrial	150

Font: INTRA SL

Durant les 176 hores de comptatges a vehicles s’ha realitzat, complementàriament comptatges d’elements de seguretat viaria. Concretament s’ha observat si els conductors i passatgers portaven el cinturó i si els nens/es menors de 12 anys usava sistema de retenció infantil adequat.

Concretament s’han detectat 48 persones sense cinturó i 36 infants sense sistema de retenció adequat.

Evolució IMD interurbanes

Amb els aforaments disponibles de la diputació de Barcelona, Generalitat i Estat es pot analitzar l’evolució històrica de les IMD de la xarxa d’accesos propera a Pallejà entre el 2008 i el 2013. S’han considerat les següents carreteres i estacions:

- BV-2002: Estació 213 (Diputació de Barcelona)
- BV-2422: Estació 321 (Diputació de Barcelona)
- BV-2421: Estació 318 (Diputació de Barcelona)
- BV-2421: Punts kilomètrics 1,5 i 4 (Generalitat de Catalunya)
- A-2: Punt kilomètric 601 (Estat)
- N-340: Punts kilomètrics 1242 i 1243 (Estat)
- B-24: Punt kilomètric 10 (Estat)

El resultats es mostren a continuació:

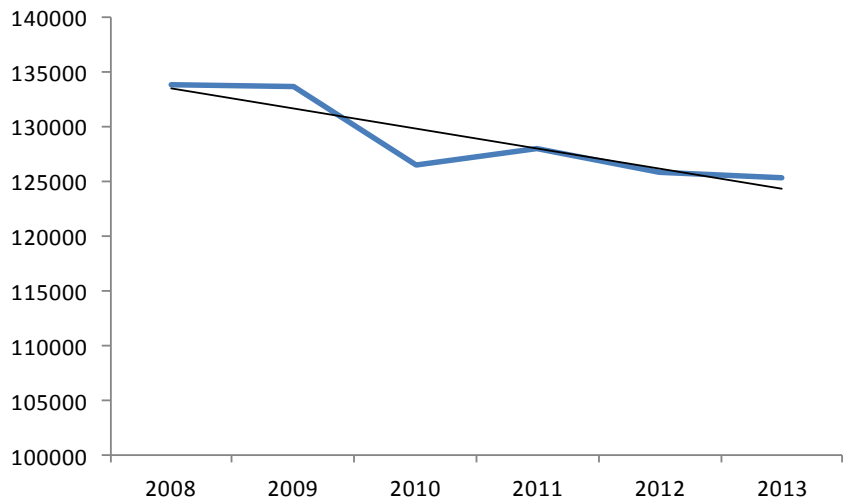
Taula 50. IMD vies interurbanes d’accés a Pallejà entre 2008 i 2013

Carretera	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BV-2002	14.026	13.800	10.819	13.501	16.183	
BV-2422	8.081	8.020	7.918	7.409	7.295	7.548
BV-2421	6.127	7.000	7.771	7.678	7.584	
BV-2421	13.627	13.104	12.418	12.623	12.204	13.491
BV-2421	17.004	16.381	14.900	15.148	18.434	16.735
A-2	133.953	133.813	126.565	128.075	125.972	125.353
N-340	28.421	30.152	26.997	24.265	23.614	24.228
N-340	46.222	50.103	47.497	41.877	39.799	40.662
B-24	29.889	31.573	30.089	30.975	31.395	31.262

Font: INTRA SL

Si es pren el promig de les 9 estacions estudiades, l’evolució entre el 2008 i 2013 dibuixa la següent corba.

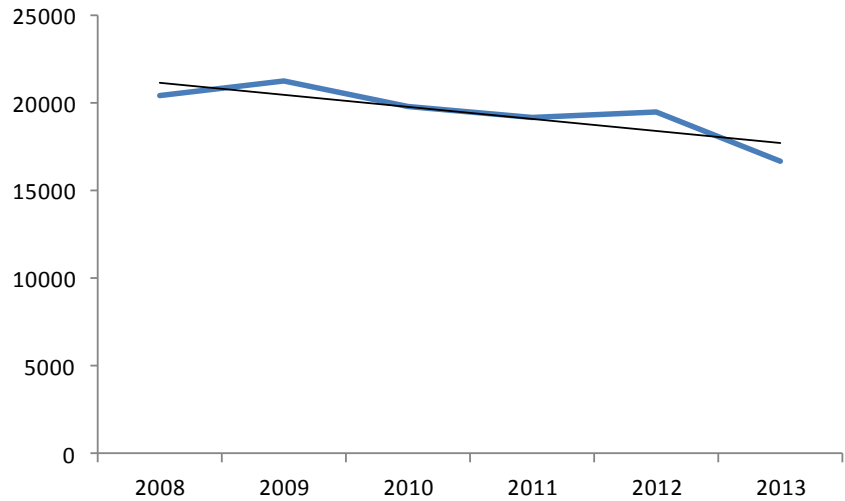
Figura 57. Tendència de les IMD de les autovies intermunicipals de Pallejà entre el 2008 i 2013.



Font: INTRA SL

El gràfic mostra una clara tendència descendent de la intensitat de vehicles en les autovies entre els anys 2008 i 2013, segurament degut als efectes de la crisi financera. El mateix passa amb les altres vies intermunicipals del municipi en el mateix període.

Figura 58. Tendència de les IMD de les altres vies intermunicipals de Pallejà entre el 2008 i 2013.



Font: INTRA SL

Respecte el 2013, segons els aforaments realitzats per INTRA al 2014, s’observa un augment del 3,3% del trànsit. Aquesta comparació es realitza a l’estació 9 de la B-150, on també s’ha ubicat un aforament automàtic d’INTRA.

5.4.2. Nivells de servei

Per al càlcul del nivell de servei d'una via és necessari disposar de la intensitat de vehicles en hora punta (de 8h a 9h es registre el 7,74% del trànsit diari) i de la capacitat de la via. La primera dada s'obté a partir dels aforaments i les enquestes esmentades en l'apartat anterior, que confecciona el plànol d'IMD. La capacitat de la via (vehicles/hora) s'obté a partir dels carrils disponibles per sentit i les restriccions a la circulació (si hi ha semàfors, estacionament, etc.).

Les capacitats aplicades són les següents:

Taula 51. Distribució de les capacitats segons la jerarquia de la via

Jerarquia	Capacitat
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	1.500
Xarxa primària	1.400
Xarxa secundària	1.200
Xarxa veïnal	1.000
Xarxa zona industrial	1.200

Font: INTRA SL

El resultat es grafia al plànol 24 de nivells de servei. Les retencions en hora punta es concentren a la rotonda d'accés a l'A2. En hora punta l'accés a Pallejà des del pas elevat de l'A2 presenta nivell D. Així com també la resta de vials que accedeixen a la rotonda amb nivells C. Aquestes retencions tenen caràcter puntual, no col·lapsen el sistema viari de Pallejà.

Per tipologia de via, la taula següent ens mostra les intensitats mitjanes i els nivells de servei corresponents:

Taula 52. IMD i nivells de servei per tipologia de via

Tipologia	Longitud (km)	IMD mitjana	NS mitjà
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	8,6	10.269	0,34
Xarxa primària	7,9	2.673	0,12
Xarxa secundària	3,3	821	0,07
Xarxa veïnal	29,3	233	0,03
Xarxa zona industrial	3,7	154	0,02

Font: INTRA SL

Segons la taula anterior, la saturació de les vies decreix en funció de la jerarquia de la mateixa. És a dir: les vies d'accés estan més saturades que no pas la xarxa veïnal. Aquesta relació es correspon amb la pròpia lògica de la jerarquització de vials

5.4.3. Enquestes a conductors

S'han efectuat un total de 156 enquestes a conductors a l'encreuament entre avinguda Prat de la Riba i carrer Església. Les enquestes s'han dut a terme en les hores punta: de 8 a 9, de 13 a 14 i de 17 a 19 hores. Al plànol 23 de punts de recollida d'informació es mostra la localització de la presa d'enquestes origen-destí.

Els tres ramals de la intersecció:

- Ramal 1: Avinguda Prat de la Riba sentit nord
- Ramal 2: Avinguda Prat de la Riba sentit sud
- Ramal 3: Carrer Església (sentit av. Prat de la Riba)

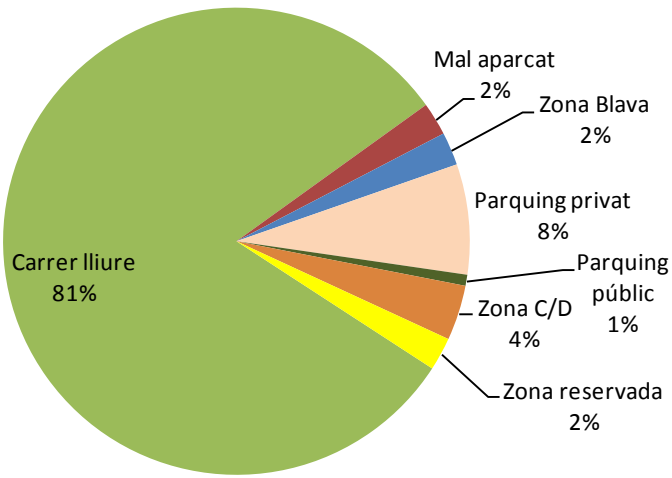
El 65% dels enquestats són homes i el 92,5% són turismes i el 7,5% restant són furgonetes. La distribució per edats de la població enquestada és recull en la taula següent:

Taula 53. Edat dels enquestats

Edat enquestats	
15-29	3,8%
30-44	48,7%
45-64	44,9%
65-75	2,6%

Font: INTRA SL

Figura 59. Tipologia de l'estacionament utilitzat per l'enquestat.



Font: INTRA SL.

La disponibilitat d'estacionament lliure es tradueix en que fins a un 81% dels enquestats facin servir aquest tipus d'emplaçament. Val a dir que fins a un 40% dels enquestats són residents fora del Municipi. La duració mitjana de l'estacionament és de més de 2h.

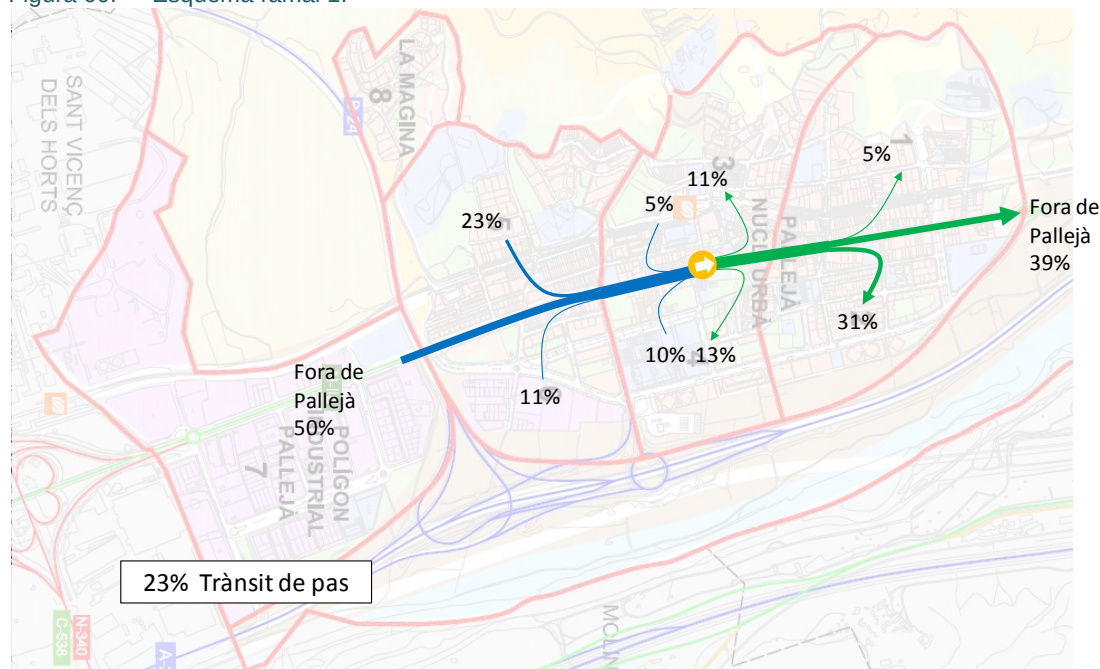
L'ocupació mitjana dels vehicles enquestats és de 1,4 passatgers/vehicle.

Per poder realitzar una anàlisi espacial de la distribució dels passatgers al municipi, s'ha realitzat uns esquemes dels orígens i destins dels enquestats en els 3 ramals d'enquesta. S'anota també, quin percentatge del total d'enquestes fa referència a trànsit de pas.

Esquema de les principals relacions Origen - destí per a cada punt d'enquesta

Ramal 1: Avinguda Prat de la Riba sentit nord

Figura 60. Esquema ramal 1.



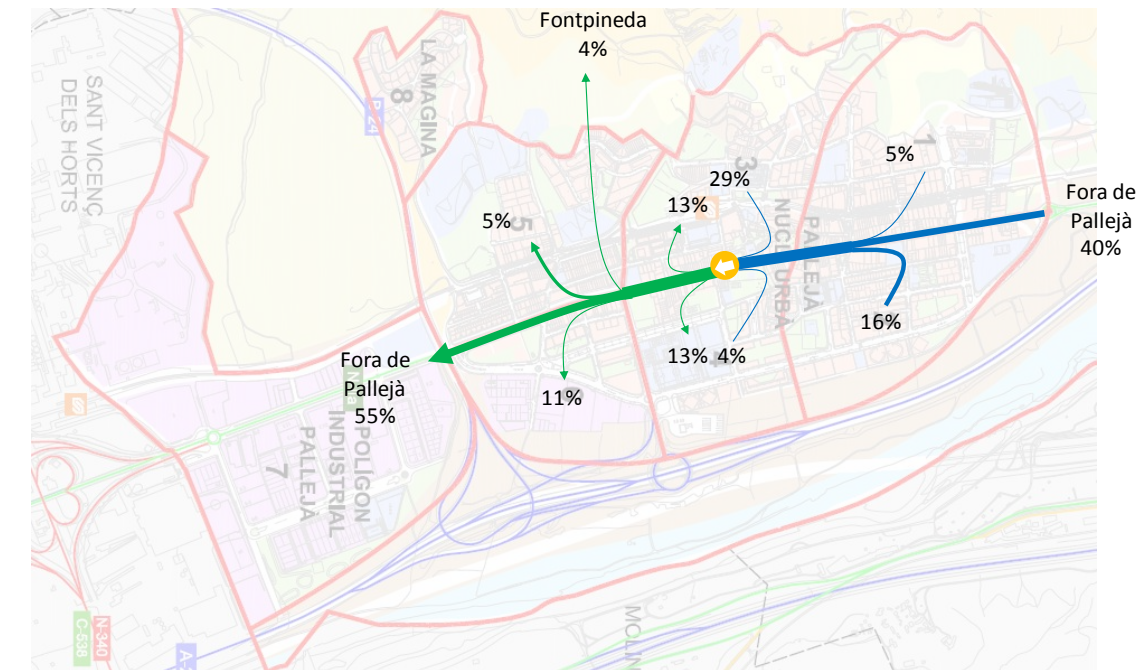
Font: INTRA SL

Aquest punt de l'Avinguda Prat de la Riba té una IMD de 2.003 vehicles. El 34% del trànsit en aquest punt és intern del municipi, el 23% del trànsit és de pas (461 vehicles diaris) i el 43% restant és trànsit de connexió.

El 50% dels vehicles venen de fora de Pallejà, el 23% del Sud oest de Pallejà, l'11% del Sud est de Pallejà, el 5% del nucli i el 10% restant de la zona esportiva. L'11% es dirigeixen al nucli de Pallejà, el 13% a la zona esportiva del municipi, el 5% a l'eixample oest, el 31% a l'eixample est i el 39% restant a fora de Pallejà.

Ramal 2: Avinguda Prat de la Riba sentit sud

Figura 61. Esquema ramal 2



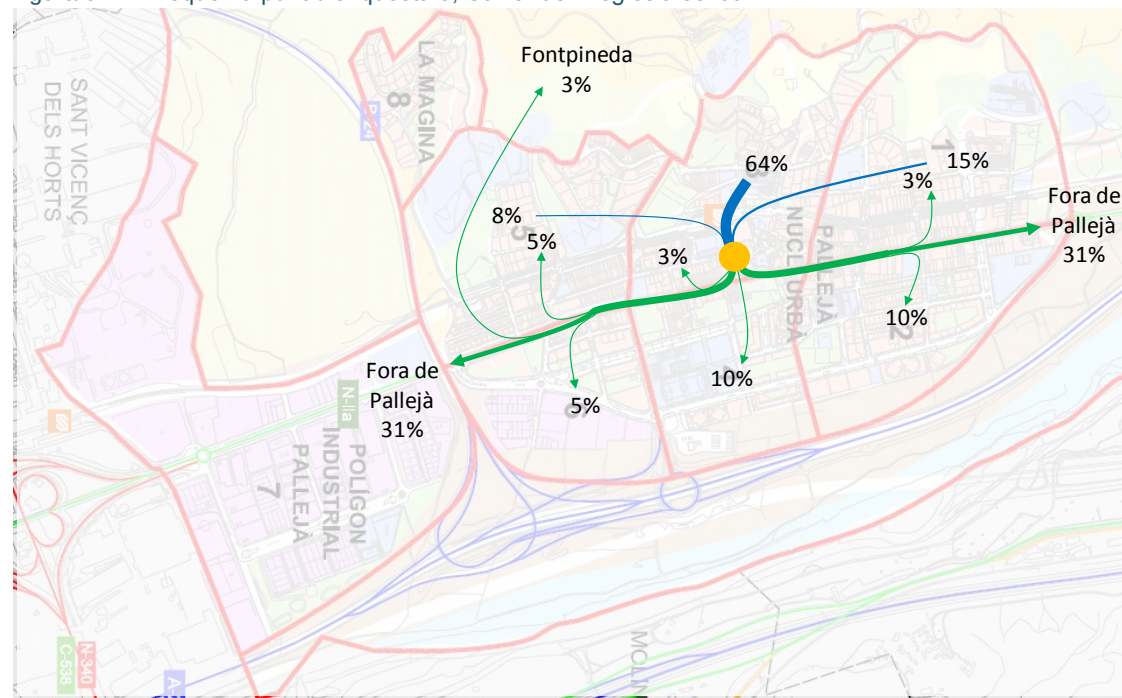
Font: INTRA SL

L'Avinguda Prat de la Riba en el mateix punt però sentit Barcelona té una IMD de 2.356 vehicles. El 40% dels vehicles venen de fora de Pallejà, el 5% de l'eixample oest de Pallejà, el 16% de l'eixample est, el 29% del nucli i el 4% restant de la zona esportiva. El 13% dels vehicles enquestats en aquest punt es dirigeixen al nucli de Pallejà, el 13% a la zona esportiva del municipi, el 5% a la zona residencial Sud oest, l'11% a la zona residencial Sud est i el 55% restant a fora de Pallejà.

En global, el 20% del trànsit en aquest punt és intern del municipi, el 25% del trànsit és de pas (589 vehicles diaris) i el 55% restant és trànsit de connexió.

Ramal 3: Carrer Església (sentit av. Prat de la Riba)

Figura 62. Esquema punt d'enquesta 3, Carrer de l'Església sentit N-II



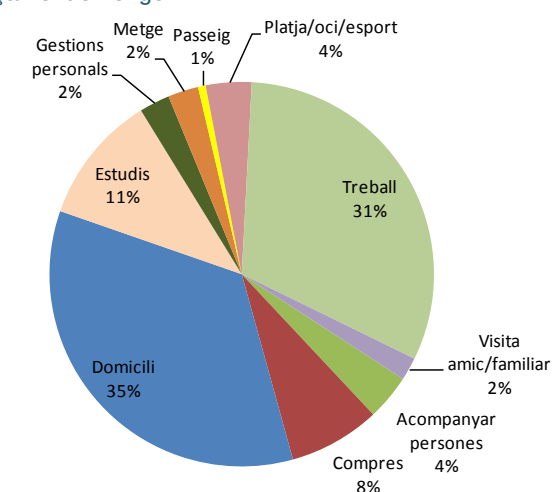
Font: INTRA SL

El carrer de l'Església sentit N-II té una IMD de 178 vehicles. El 64% dels vehicles venen del nucli de Pallejà, el 15% de l'eixample oest de Pallejà, el 18% de la zona residencial Sud oest i el 12% restant repartit entre la Magina, Martorell, la zona esportiva i la zona residencial Sud est. El 25% dels vehicles enquestats travessen la N-II per anar a la zona est del municipi, el 31% agafen la N-II sentit Barcelona, el 31% l'agafen sentit Martorell i el 13% restant està repartit entre Fontpineda, i la zona oest del municipi.

En global, el 36% del trànsit en aquest punt és intern del municipi, el 3% del trànsit és de pas i el 61% restant és trànsit de connexió.

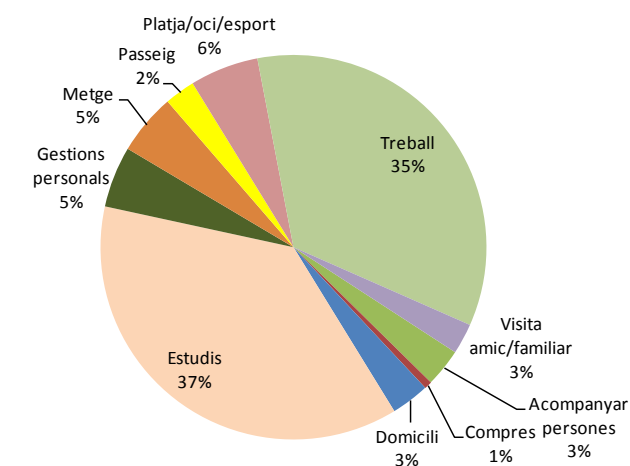
Tenint en compte els motius dels desplaçament en vehicle privat, fins a un 46% conductors es desplacen per motius laborals i el 16% per motius d'estudi.

Figura 63. Motius del desplaçament en origen



Font: INTRA SL

Figura 64. Motius del desplaçament en destí



Font: INTRA SL

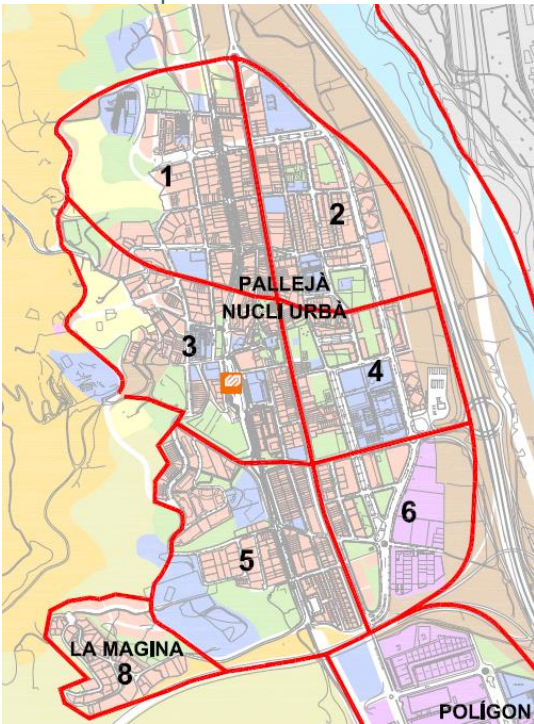
TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- En total a Pallejà es produeixen diàriament 27.000 desplaçaments en vehicle privat motoritzat. Amb un total de 120.054 vehicles-km/dia. El 82,4% d'aquests es produeixen a la xarxa d'accessos.
- Al 2014 Es registre un augment del trànsit interurbà del 3,3% respecte el 2013.
- La rotonda d'accés a Pallejà des de l'A2 presenta congestions de nivell C i D en els ramals d'accés a la rotonda en hora punta (8-9h el 8,3% del trànsit diari).
- Entre el 23% i el 25% del trànsit a l'avinguda Prat de la Riba és trànsit de pas (1.000 veh/dia).

5.5. Demanda d’aparcament

Per a l’anàlisi de la demanda i el balanç d’estacionament s’ha tingut en compte la zona del Nucli Urbà i la zonificació d’aquest en els diferents àmbits (plànol 4). La resta de zones del municipi no s’han considerat en aquest anàlisi ja que les diferents urbanitzacions i polígons industrials no presenten problemàtiques d’estacionament.

Figura 65. Zonificació Nucli Urbà per l’anàlisi de l’aparcament



Font: INTRA SL

5.5.1. Estimació de la demanda residencial

L’anàlisi de la demanda d’aparcament s’ha dut a terme al Nucli Urbà a partir de cinc elements: estimació de la demanda residencial a partir de la motorització, l’anàlisi de l’aparcament en zones blaves, inspecció nocturna d’aparcament per detectar disfuncions, inventari d’ocupació i un estudi de rotació d’aparcament en aquelles àrees amb major demanda.

Pel càlcul de l’oferta es suma l’oferta de places fora de calçada i l’oferta en calçada. La tipologia de les places en calçada considerades en el balanç són les lliures, zona blava i C/D. Ja que aquestes poden ser ocupades pels residents durant la nit.

Pel càlcul de la demanda d’estacionament es sumen les categories de turismes i furgonetes censats al Nucli Urbà. La següent taula mostra les dades per a cada àmbit del Nucli Urbà.

Taula 54. Demanda d’aparcament residencial per zones al Nucli Urbà de Pallejà

Àmbit	Turismes	Furgonetes	Demanda
1	529	52	581
2	1.060	87	1.147
3	700	61	761
4	535	35	570
5	594	49	643
6	367	56	423
Total	3.785	340	4.125

Font: INTRA SL

La relació entre el la demanada i l’oferta d’aparcament proporciona el dèficit o superàvit d’estacionament residencial. S’ha de tenir en compte que, a vegades, la divisió per zones pot mostrar situacions no del tot reals en el sentit que no és el mateix una zona amb dèficit d’aparcament, però contigua a una altra zona amb superàvit, que si està contigua a altres zones també amb dèficit.

Un aspecte a considerar a l’hora d’analitzar els resultats obtinguts és que l’inventari de l’aparcament fora de calçada és aproximat. Així com també la zonificació del padró del parc de vehicles facilitat per l’Ajuntament de Pallejà, ja que aquest especifica el carrer però no el número del carrer. Els vehicles censats en els carrers que pertanyen a dues zones del Nucli Urbà (ja sigui per que fan de frontera o bé per longitud del carrer) s’han repartit els vehicles de manera proporcional segons la longitud del tram a la zona.

El Nucli Urbà de Pallejà presenta un superàvit d’aparcament residencial de 1.063 places. Aquest balanç s’ha calculat a partir de la suma de l’oferta d’aparcament en calçada per a turismes (lliure, zona blava i C/D), l’oferta fora calçada i el nombre de turismes i furgonetes censats a cada àmbit (plànol 25).

Taula 55. Balanç d’aparcament.

Àmbit	En calçada			Fora de calçada		Total oferta	Demanda	Balanç
	Lliure	Zona blava	C/D	Gual privat	Exterior			
1	597	0	2	213	35	847	581	266
2	635	0	12	458	12	1.117	1.147	-27
3	304	54	8	215	127	708	761	-55
4	456	14	12	473	0	955	570	385
5	563	0	0	438	0	1.001	643	358
6	357	0	4	199	0	560	423	137
Total	2.912	68	38	1.996	174	5.188	4.125	1.067

Font: INTRA SL .

La taula anterior mostra com el dèficit d'estacionament residencial es concentra als àmbits 2 i 3 amb 83 vehicles sense plaça. El superàvit de places d'aparcament de les zones limítrofes a àrees amb dèficits provoca un efecte “atenuador”, i acullen els vehicles que no troben aparcament.

Taula 56. Dèficit d'infraestructura

Àmbit	Densitat (places/ha)	Dèficit d'infraestructura		
		Sense plaça fora de calçada	Amb plaça fora de calçada	Pressió (turismes/places en calçada)
2	35	689	40%	1,06
3	16	546	28%	1,49
Nucli Urbà	25	2129	48%	0,71

Font: INTRA SL .

Al Nucli Urbà de Pallejà, el 48% dels turismes disposen de plaça d'aparcament fora de calçada. La demanda és alta però queda coberta amb l'oferta d'aparcament en via existent.

El dèficit d'aparcament està grafiat al plànol 25 Balanç d'aparcament.

5.5.2. Ocupació de l'estacionament al nucli urbà de Pallejà

La utilització de l'estacionament en determina el funcionament i permet detectar problemàtiques concretes en l'estacionament residencial. S'han dut a terme inspeccions diürnes i nocturnes per tal de determinar l'ocupació diürna i nocturna. A la taula següent es recull el resultat de l'ocupació de les places en calçada classificades tipus i àmbit.

Taula 57. Ocupació aparcament en calçada

ÀMBIT	Ocupació nocturna	Ocupació diürna		
		Lliure	Zona blava	Reserves (PMR, C/D i altres)
1	84%	51%	-	50%
2	100%	80%	-	73%
3	95%	61%	50%	17%
4	53%	71%	79%	53%
5	78%	60%	-	-
6	72%	68%	-	0%
Nucli Urbà	82%	64%	56%	50%

Font: INTRA SL .

L'ocupació mitjana diürna de les places lliures en calçada és del 64%. La zona blava presenta una ocupació mitjana del 56%, mentre que les reserves (tenint en compte PMR, C/D i altres) presenten una ocupació del 61%. Els àmbits que presenten més ocupació

diürna de les places lliures són el 2 i el 4. Els dos amb més d'un 70% d'ocupació. Pel que fa a les reserves, l'ocupació diürna oscil·la entre el 42% i el 75% d'ocupació. Segons aquest inventari l'àmbit 2 és la zona amb més demanda diürna d'aparcament.

Pel que fa a l'ocupació de les places per a Persones amb Mobilitat Reduïda l'ocupació és del 100%.

Figura 66. Ocupació del 100% a l'Av. de la Generalitat



Font: INTRA SL

Figura 67. Ocupació del 100% al C. Velázquez (àmbit 2)



Font: INTRA SL

L'ocupació nocturna és 18 punts percentuals per sobre que l'ocupació diürna, fet que demostra el caràcter residencial de Pallejà. La següent taula recull les principals característiques, per àmbits, de l'ocupació nocturna.

Àmbit	Inspecció nocturna
1	Aquest àmbit presenta una ocupació del 84%. L'Avinguda de la Generalitat presenta ocupacions del 100% gairebé en la seva totalitat així com el carrer de Barcelona, mentre que el carrer Ramon Llull presenta una ocupació al voltant del 60%.
2	És la zona amb una ocupació més elevada. Tots els carrers analitzats (Rda. Santa Eulàlia, C. Riera Boter, Sant Isidre, Mare de Déu de Loreto i Av. de la Generalitat) presenten una ocupació nocturna del 100%.
3	L'ocupació en l'àmbit 3 és del 95% si es tenen en compte només les places lliures en calçada, però es redueix fins al 80% si es tenen en compte també les places de zona blava al voltant de l'estació de ferrocarril amb ocupacions del 50% degut a l'horari de pagament.

4

L'àmbit 4 presenta una ocupació nocturna del 53%, la més baixa del nucli urbà. Els carrers propers a l'àmbit 2, com el carrer Velázquez serveixen d'esponjament de la zona, mentre que els carrers de l'entorn de la zona esportiva municipal presenten ocupacions nocturnes inferiors al 30%.

5

L'àmbit 5 presenta una ocupació nocturna del 78%, 18 punts per sobre de la ocupació diürna. El carrer Mestre Falla, presenta una ocupació del 100% i el carrer de Barcelona 86% d'ocupació en aquest àmbit, mentre que l'Avinguda de la Generalitat presenta ocupacions del 47% en aquest àmbit.

6

L'ocupació en aquest àmbit és similar a la zona 5 del nucli urbà. L'ocupació és superior al tram superior (Avinguda de la Generalitat i C. de l'Atlàntida) i es redueix a l'entorn del centre comercial i la zona esportiva municipal. El pàrking del centre comercial Bonpreu resta tancat per la nit.

5.5.3. Estudi de rotació de matrícules

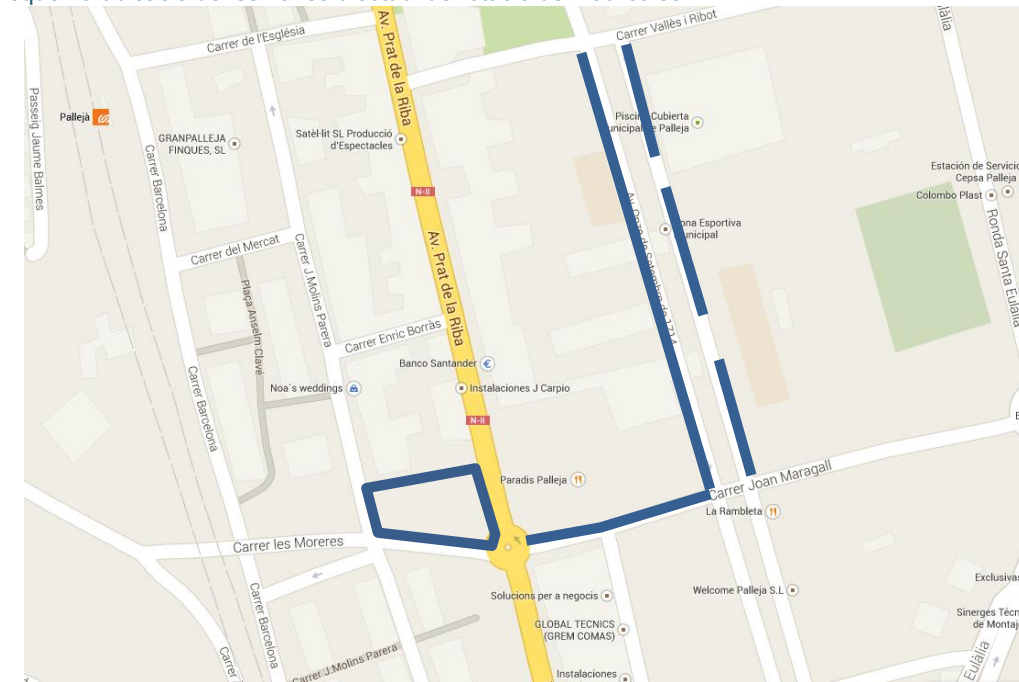
L'aprofitament d'una plaça d'estacionament es mesura a partir del índex de rotació, que indica el número de vehicles que estacionen en una plaça al llarg d'un dia. Per tenir una estimació acurada s'ha realitzat l'estudi de rotació de l'aparcament mitjançant el control de matrícules entre les 8.00h. i les 19.00h.

L'ocupació d'una plaça es determina a partir de les hores que ha estat ocupada per un vehicle. Analitzant la durada de l'estacionament de cada vehicle es pot determinar l'estacionalitat de l'aparcament per a cada plaça i si existeixen, o no, vehicles aparcats permanentment.

Per tal d'obtenir una mostra homogènia i significativa de la rotació de l'aparcament, s'ha realitzat l'anàlisi en 8 trams de carrers o avingudes del nucli de Pallejà. Els trams es troben en aquests carrers:

- Pàrquing C. de les Moreres
- Carrer Joan Maragall
- C. 11 de Setembre

Figura 68. Esquema ubicació de les zones d'estudi de rotació de matrícules.



Font: Google Maps i INTRA SL

Les principals dades es resumeixen a continuació:

Taula 1. Estudi de rotació de l'aparcament en calçada

Desplaçaments		Nucli Urbà
Places		101
Total de vehicles que han estacionat		258
Ocupació		80%
Índex de rotació de les places	Legals	2,61
	Dinàmiques	3,37
Ocupació per tipologia	Lliure	81%
	Zona blava	-
	Reservada	0%
	Prohibida	-
	Càrrega	-
	Gual	-
Durada estacionament	0-1 hores	26%
	1-2 hores	28%
	2-6 hores	29%
	>6 hores	17%
Vehicles que no es mouen	Matí	40
	Tot el dia	32

Font: INTRA. SL.

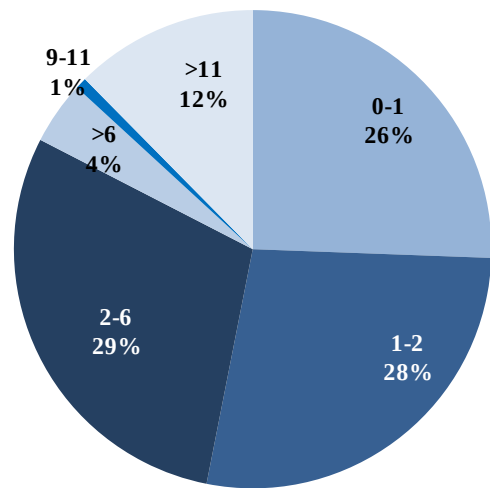
De les 101 places analitzades, el 99% són places lliures i l'1% restant són reserves per a persones amb mobilitat reduïda. En tot el dia hi ha estacionat fins a un total de 258 vehicles amb una ocupació total del 80% de les places analitzades.

L'índex de rotació és de 2,61 vehicles per plaça al dia. Si es consideren tan sols aquelles places que han ocupat més d'un vehicle (rotació de les places dinàmiques) la rotació augmenta fins a 3,37 vehicles per plaça.

Concretament, l'ocupació al Nucli Urbà és del 81% en zona lliure i del 0% en les reserves, tot i que només s'han analitzat 2 places d'aquest tipus. Aquests percentatges indiquen una alta utilització de l'aparcament en calçada a les zones estudiades. L'ocupació en aquestes places es 15 punts superior a l'ocupació mitjana diürna del nucli, ja que les zones de rotació estudiades són més cèntriques.

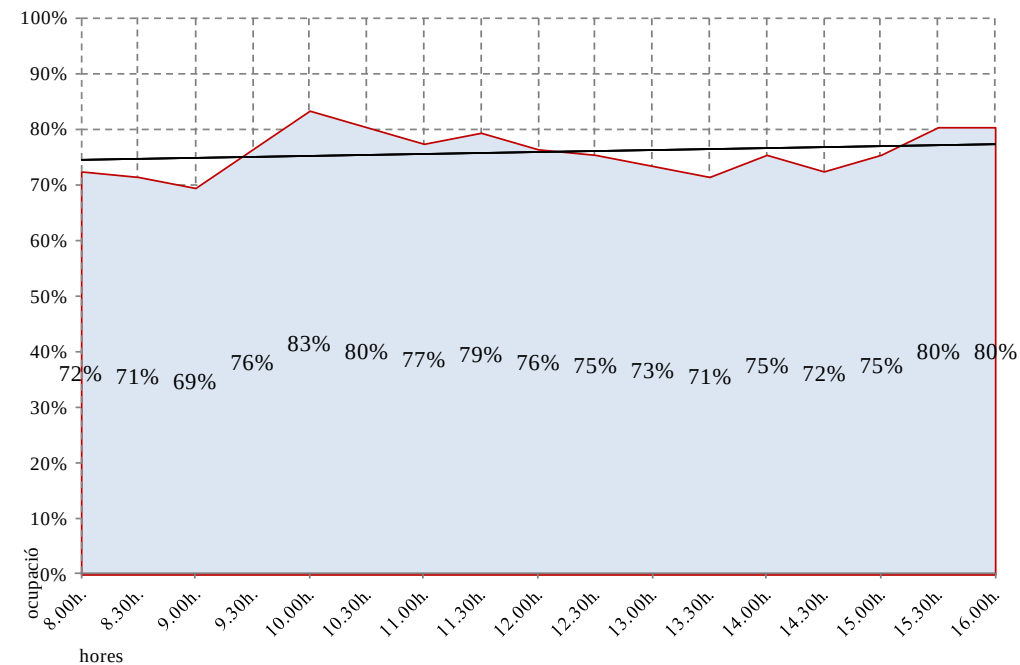
Per franges horàries s'observa, que només el 4% de les places estudiades han estat ocupades més de 6 hores. En canvi, fins a un 26% ha estat estacionat 1 hora o menys i fins a un 53% menys de dos hores, corroborant l'elevat dinamisme de la zona.

Figura 69. Temps de permanència dels vehicles en l'estacionament.



Font: INTRA SL

Figura 70. Zona 1. Ocupació de la zona en places legals i reserves.



Font: INTRA SL

5.5.4. Enquesta a usuaris d'aparcament.

S'han realitzat 50 enquestes a usuaris d'aparcament per tal de recollir la seva impressió sobre aquest aspecte clau al sistema de mobilitat. Les enquestes s'han fet a l'avinguda Prat de la Riba i Onze de Setembre.

El 80% dels usuaris són residents a Pallejà i el 20% de fora del municipi.

Taula 2. Freqüència estacionament usuaris

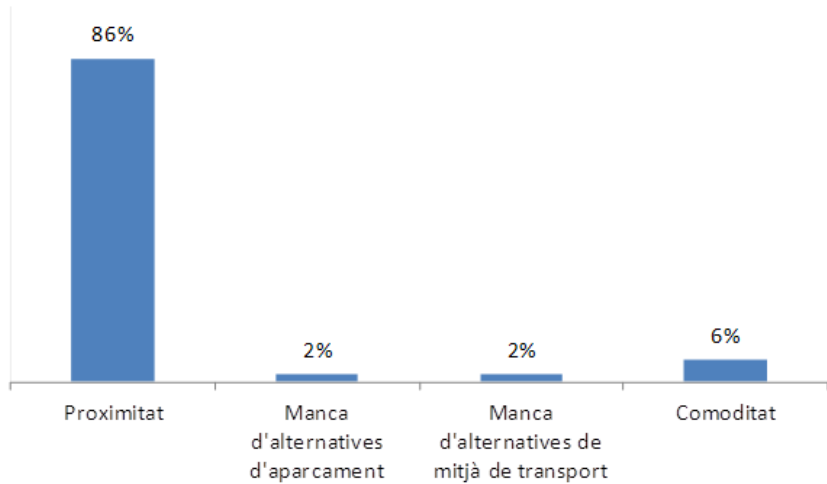
Freqüència	Percentatge d'enquestats
1 cop per setmana	12
2 cop per setmana	34
3 cop per setmana	10
4 cop per setmana	4
5 cop per setmana	2
7 cop per setmana	28
1 cop al mes	6
De tant en tant	4

Font: INTRA SL

S’observa com el 56% dels usuaris utilitzen l’estacionament entre 1 i 3 cops la setmana. No obstant, el 28% dels enquestats utilitzen l’estacionament a diari.

L’ocupació mitjana dels vehicles enquestats és d’1,3 persones/vehicle. El 48% dels usuaris estacionen menys de 2 hores, mentre que el 24% ho fa més de 4h.

Figura 71. Motiu del desplaçament als usuaris d’aparcament



Font: i INTRA SL

Els motiu majoritari és la proximitat (86%). No es perceben problemes d’oferta d’estacionament.

5.5.5. Distribució urbana de mercaderies

Exceptuant el polígon industrial, el pas de vehicles superiors a 3,5tn pel nucli urbà. La Magina i Fontpineda està limitat a serveis i autoritzats. Així ho indica les senyal ubicades a les rotondes d’entrada i al vial d’accés a Fontpineda.

Figura 72. Senyals de prohibició de pas per a vehicles superiors a 3,5tn excepte serveis i autoritzats ubicades a les entrades del nucli urbà.



Font: INTRA SL

Al plànol 18 d’itinerari de vehicles pesats també mostra les vies més utilitzades. Prenen els aforaments automàtics i manuals com a font, el percentatge de vehicles pesats varia en funció la jerarquia del viari. La relació és la següent:

Taula 3. Distribució percentual dels vehicles pesats segons la jerarquia de la via

Jerarquia	% de vehicles pesats
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	8%
Xarxa primària	6%
Xarxa secundària	3%
Xarxa veïnal	1%
Xarxa zona industrial	20%

Font: INTRA SL

Per tal d’avaluar les necessitats de places de càrrega i descàrrega, així com de PMR, s’ha realitzat un inventari en horari laborable (franja matí) a la zona del nucli urbà i entorns. En aquest inventari, a banda de detectar indisciplines, s’ha obtingut l’ocupació de les places de reserva.

Taula 4. Ocupació de les places de C/D al Nucli Urbà per àmbits

Àmbit	Número de places C/D	Ocupació
1	2	50%
2	15	73%
3	6	17%
4	15	53%
5	-	-
6	4	0%
Nucli Urbà	42	50%

Font: INTRA SL

L’ocupació mitjana és del 50%. L’àmbit 2 és la zona amb major ocupació de places de reserva (73%), la resta estan per sota del 53%. L’àmbit 5 no disposa de places d’aquest tipus.

Pel que fa a la xarxa viària, també s’ha realitzat una entrevista a 10 comerços del Nucli Urbà. Els resultats són els següents:

- El 40% dels establiments realitzen operacions de càrrega i descàrrega diàriament.
- No s’observa una franja horària específica que es realitzin les operacions. Aquestes es reparteixen de forma igual duran tot el dia (50% matí, 50% tarda).
- El 60% dels transportistes triguen menys de 10 minuts a realitzar l’operació. Mentre que la resta 40% dedica entre 10 i 30 minuts.

- El 20% dels vehicles són camions de gran tonatge (de 3,5 a 7t PMA), el 70% furgoneta i camionetes i el 10% turismes.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA D'APARCAMENT

- El Nucli Urbà de Pallejà presenta un superàvit d'aparcament residencial de 1.063 places. El dèficit d'estacionament residencial es concentra als àmbits 2 i 3, amb 83 vehicles sense plaça.
- L'ocupació mitjana diürna de les places lliures en calçada és del 64%. L'ocupació mitjana nocturna és del 82%.
- La zona blava presenta una ocupació mitjana diürna del 56%, mentre que les reserves (tenint en compte PMR, C/D i altres) presenten una ocupació del 50%.
- Els àmbits 2 i 4 presenten més del 70% d'ocupació diürna de les places lliures en calçada. L'ocupació nocturna és del 100% en l'àmbit 2 i del 95% en l'àmbit 3.
- L'índex de rotació a és de 2,61 vehicles per plaça al dia.
- L'ocupació de les places de C/D és del 73% a l'àmbit 2. A la resta d'àmbits l'ocupació és inferior al 53%.

6. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

Entre diversos sectors que suposen un enorme consum energètic i que són responsables de gran part de les emissions, el transport ocupa un lloc destacat. Bona part de la demanda energètica i de les emissions dels països rics i, en particular, de Catalunya, provenen del transport i, a més, la contribució relativa del transport mostra una tendència creixent, i es preveu que continuï sent així en els anys a venir. L'objectiu d'aquest apartat és realitzar una primera aproximació del consum d'energia i les emissions contaminants derivades de l'actual model de mobilitat a Pallejà.

L'objectiu principal és analitzar l'actual situació ambiental del municipi amb vista a poder definir un model de mobilitat que corregeixi la tendència manifestada en els impactes ambientals derivats. Serà, per tant, la base que ha de traduir-se en objectius ambientals.

Aquest capítol analitza les principals externalitats ambientals i socials associades a la mobilitat motoritzada. Els aspectes considerats per la diagnosi inclouen:

1. Impactes ambientals:

- El consum energètic del transport;
- La contaminació atmosfèrica;

2. Impactes socials:

- L'accidentalitat;

Hi ha altres impactes ambientals derivats de la mobilitat que no s'analitzen en el present apartat, atès que l'objectiu és analitzar els aspectes ambientals més significatius i rellevants per l'àmbit del PMUS. És el cas de la generació de residus, per exemple.

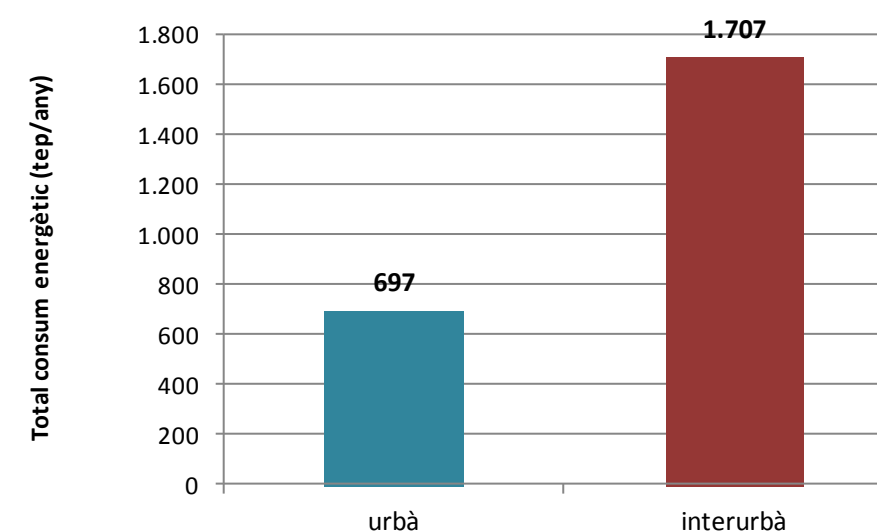
La metodologia de càlcul d'energia i emissions s'ha desenvolupat amb el suport de l'eina de càlcul AMBIMOB-U, facilitada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, de la Generalitat de Catalunya. Les dades de partida d'aquest càlcul són els vehicles-quilòmetre recorreguts anualment interns al municipi i en els seus desplaçaments de connexió, diferenciats per cada tipologia de vehicle (segons factor de consum i antiguitat de cada tipologia) i per tipologia de xarxa on es recorren (tres tipus de xarxa viària, atenent a la diferent velocitat de els vies: xarxa congestionada, xarxa primària i xarxa secundària). A part, es considera el consum elèctric de la xarxa ferroviària.

6.1. Medi ambient

6.1.1. Consum energètic del transport

Segons les dades disponibles que caracteritzen el model de mobilitat de Pallejà, l'energia final consumida en la mobilitat urbana i interurbana va ser de 2.404 tep l'any 2014. La mobilitat urbana interna al municipi és responsable del 29% del consum. El 71% restant del consum energètic es produeix en els desplaçaments de connexió (atreus i generats pel municipi).

Figura 73. Consum d'energia final a Pallejà (tep/any)

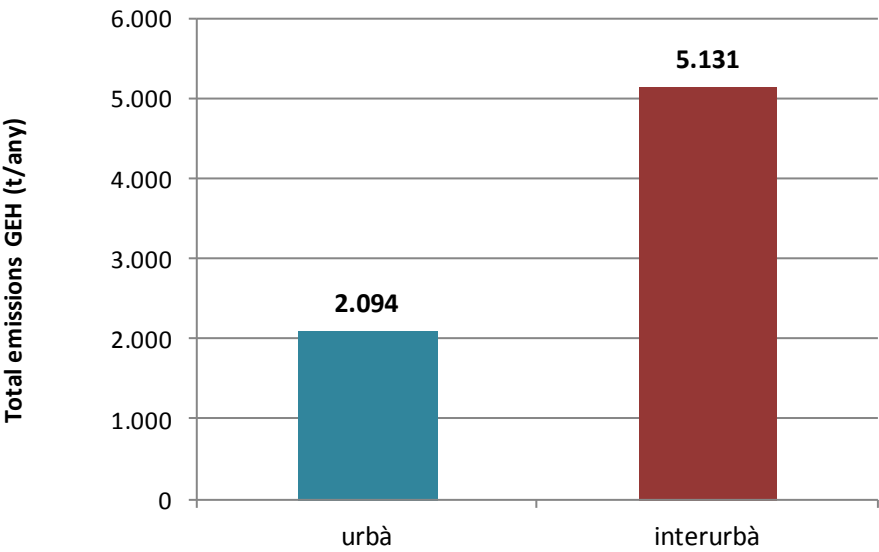


Font: INTRA SL.

6.1.2. Contaminació atmosfèrica

Dins d'aquest marc conceptual, es realitza el còmput global de les emissions de GEH derivades del transport a Pallejà, amb la metodologia de càlcul ja esmentada i amb dades referents al parc de vehicles, de mobilitat i de velocitat. L'any 2014 s'hauran emès un total de 7.225 t CO₂ equivalent. La mobilitat urbana interna al municipi és responsable del 29% de les emissions, i el 71% restant es deu als desplaçaments de connexió.

Figura 74. Distribució de les emissions de GEH a Pallejà, 2014



Font: INTRA SL

El sistema de càlcul no contempla les emissions causades pel consum energètic del ferrocarril. Es desconeix les fraccions d'origen de l'electricitat utilitzada, i les emissions queden associades al punt de producció.

Dins del marc de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, es va crear a Catalunya la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA), sistema de detecció dels nivells d'immissió dels principals contaminants.

Dins aquest context normatiu es va dividir el territori en zones de qualitat de l'aire (ZQA), per les que s'estableixen punts de mesura de la qualitat de l'aire, amb valors representatius per a la totalitat de la zona.

Pallejà es troba situat dins de la zona de qualitat de l'aire (Vallès - Baix Llobregat).

Taula 5. Detall de la Zona de Qualitat de l'Aire del Vallès – Baix Llobregat

ZQA	Agglomeració	Nombre municipis	Superfície km²	Població hab.	Densitat hab/km²	Percentatge de població respecte Catalunya
Vallès – 2 Baix Llobregat	Sí	61	1.177	1.383.189	1.175	18

Font: Pla d'Actuació per la Millora de la Qualitat de l'Aire

La zona 2 disposava, a 31 de desembre de 2010, d'11 punts de mesura per al contaminant diòxid de nitrogen (NO2) (4 de trànsit, 3 de fons i 4 d'industrial) i de 23 de mesurament per al contaminant partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) (7 de fons, 9 de trànsit i 7 d'industrials).

Segons l'avaluació de qualitat de l'aire de la Direcció General de Qualitat Ambiental, a la Zona de Qualitat de l'Aire 2, Vallès – Baix Llobregat al 2010, els nivells de qualitat de l'aire mesurats pel diòxid de sofre, el monòxid de carboni, el sulfur d'hidrogen, les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micres, el benzè i el plom són inferiors als valors límit establerts per la normativa vigent.

Respecte als nivells mesurats d'arsènic, cadmi, níquel i benzo(a)pirè, no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.

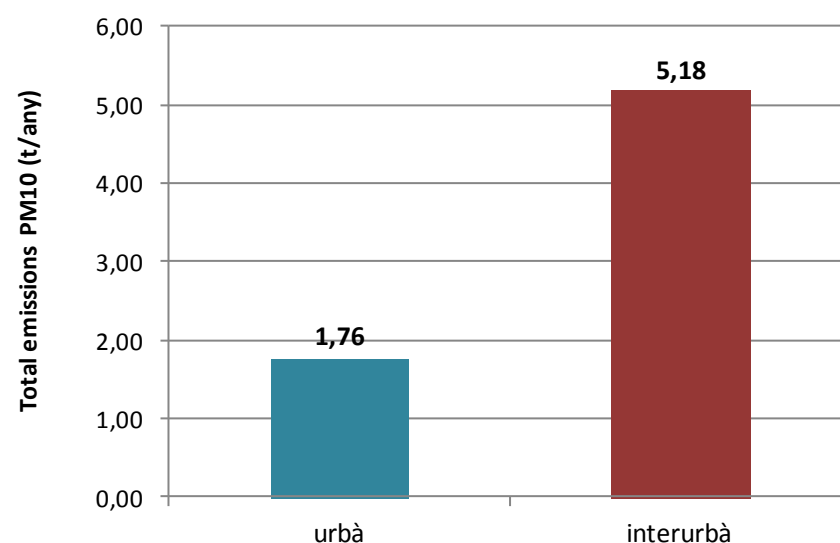
Respecte a l'ozó troposfèric, s'ha registrat un valor superior al valor objectiu per a la protecció de la salut humana d'aplicació a partir de l'any 2013 a Rubí.

Respecte als nivells de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, aquest any no s'ha superat el valor límit anual per a la protecció de la salut humana a cap dels 23 punts de mesurament d'aquesta zona, mentre que l'any 2009 es va superar a 3 punts de mesurament.

En relació amb el diòxid de nitrogen s'ha superat el valor límit anual a 8 punts de mesurament (Granollers, Martorell, Mollet del Vallès, Montcada i Reixac, Sabadell, St. Andreu de la Barca, Sta. Perpètua de Mogoda, Terrassa) a les 11 estacions d'aquesta zona, a l'igual que l'any 2009. D'altra banda, no s'ha sobrepassat el nombre de superacions permeses per al valor horari per a la protecció de la salut humana.

Segons els càlculs realitzats amb l'AMBIMOB-U Les emissions de partícules en suspensió de menys de 10 micres (PM10) derivades del sector del transport, seran al voltant de 6,94 tones l'any 2014. Un 25% són degudes a la mobilitat interna, i la resta (75%) a la mobilitat de connexió.

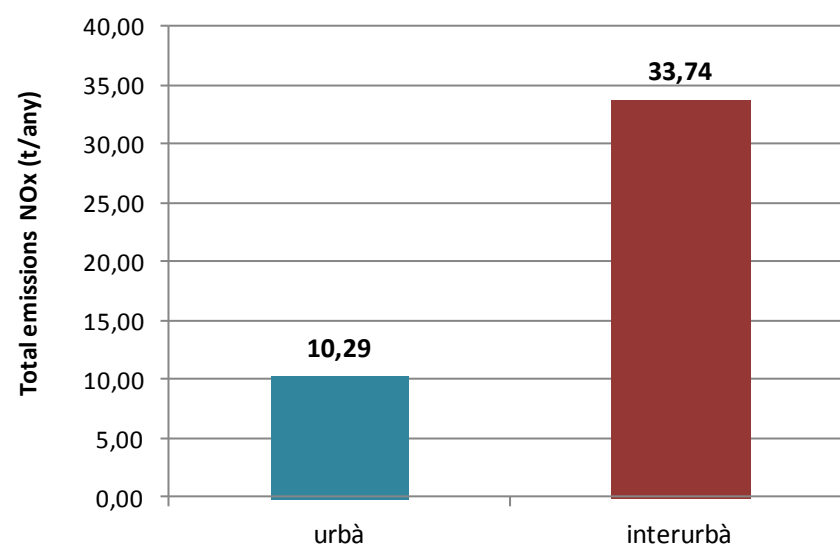
Figura 75. Distribució de les emissions de PM₁₀ a Pallejà, 2014.



Font: : INTRA SL

Les emissions d'òxid de nitrogen (NO_x) estimades per l'any 2014 en el sector del transport són de 44,03 tones. El 23% són degudes a la mobilitat interna al municipi.

Figura 76. Distribució de les emissions de NO_x a Pallejà, 2014.



Font: : INTRA SL

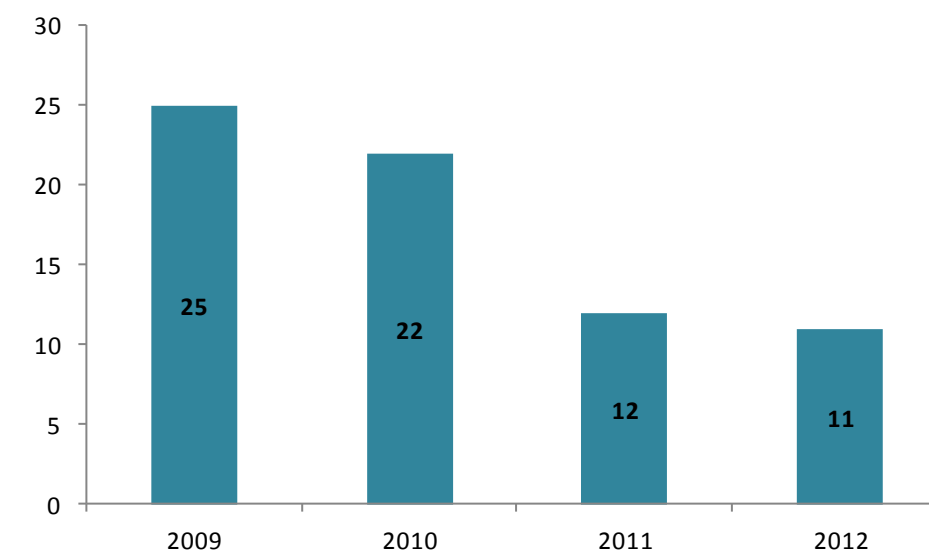
6.2. Seguretat viària

L'accidentalitat és una de les externalitats més directes dels models de mobilitat actuals. Conscient d'aquesta realitat, el Servei Català de Trànsit, en el seu Pla de Seguretat Viària 2014-2016 (PSV) manifesta la necessitat de seguir treballant per un espai continu de seguretat viària, tant en zona urbana com interurbana. En aquest sentit l'extensió del desenvolupament dels Plans Locals de Seguretat Viària és una de les accions claus derivades del PSV.

L'any 2013 s'ha redactat el Pla Local de Seguretat Viària al municipi de Pallejà, que ha de permetre l'assoliment dels objectius del Pla en els anys 2014-2017. Aquest serà el període de vigència del Pla.

El nombre d'accidents en zona urbana i interurbana dels últims 3 anys es resumeixen en el següent gràfic.

Figura 77. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana 2009-2012



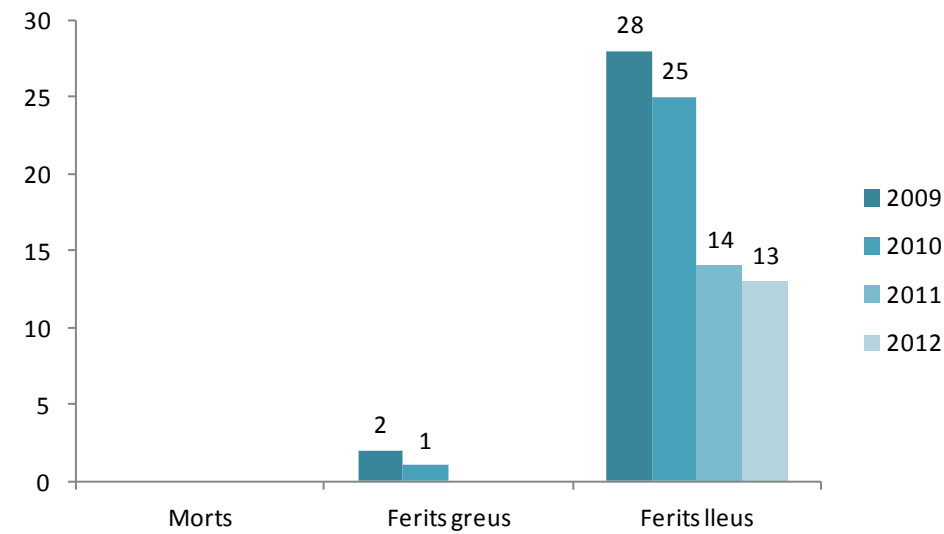
Font: Pla Local de Seguretat Viària. INTRA i SCT (2013)

S'observa una clara tendència a la baixa d'accidents en zona urbana en el municipi de Pallejà en els últims 4 anys. En aquest període el nombre d'accidents amb víctimes s'ha reduït un 56%.

Durant aquest mateix període també es poden classificar els accidents per tipologia com s'observa en el següent gràfic, en el que es classifiquen els accidents en zona urbana entre mortals, greus i lleus. En aquests quatre anys s'han produït 70 accidents en zona urbana a Pallejà, amb un total de 83 víctimes implicades, de les quals el 96% han sigut lleus, el 4% restant greus i no s'ha registrat cap víctima mortal.

S’observa una tendència marcada en l’evolució d’accidents lleus i accidents greus a Pallejà amb una reducció del 53% en ferits lleus i una reducció total dels ferits greus des del 2012.

Figura 78. Nombre de víctimes segons lesivitat en zona urbana, 2009-2012.

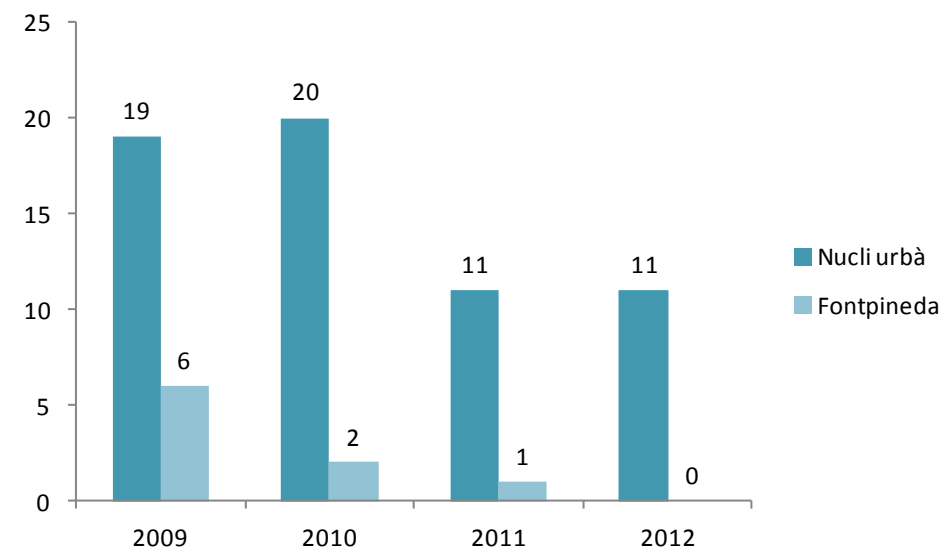


Font: Pla Local de Seguretat Viària. INTRA i SCT (2013)

Entorns de concentració d’accidents a Pallejà

Per tal de poder actuar en els punts o zones amb més accidentalitat del municipi, s’ha dividit aquest en les 3 zones principals: Nucli Urbà, urbanitzacions o nuclis residencials i polígons o àrees industrials.

Figura 79. Nombre d’accidents amb víctimes segons zona, 2009-2012



Font: Pla Local de Seguretat Viària. INTRA i SCT (2013)

Dels 70 accidents en zona urbana dels últims quatre anys a Pallejà, el 87% es produeixen en el Nucli Urbà, el 13% al nucli residencial de Fontpineda i no s’ha registrat cap accident en zona industrial.

El Pla d’actuació del PLSV preveu actuar sobre els punts i trams de concentració d’accidents i entorns insegurs, alhora que proposava actuacions de millora de les mesures físiques i de gestió, controls i de l’educació per a la mobilitat segura. La definició dels trams de concentració d’accidents (TCA) es dur a terme a partir de l’anàlisi de les dades dels accidents amb víctimes proporcionades per la Policia Local de Pallejà.

En el PLSV de Pallejà, s’ha consensuat l’estudi prioritari d’un total de 3 trams de concentració d’accidents i un punt de concentració d’accidents greus (PCA):

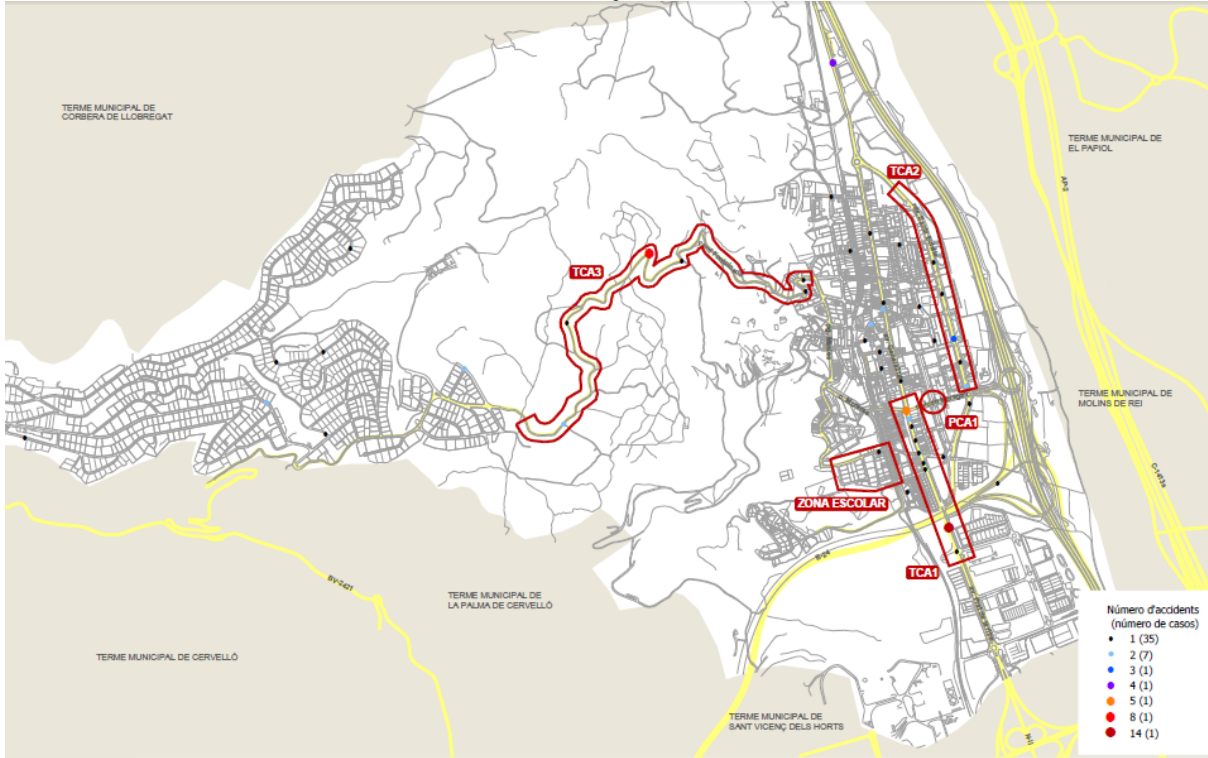
Taula 6. Localització dels trams i punts de concentració d’accidents

Localització	Accidents amb víctimes					N. de víctimes			
	2009	2010	2011	2012	Total	Morts	Ferits	Ferits lleus	Total
TCA 1. Avinguda Prat de Riba, tram d'accés al nucli urbà des de Sant Vicenç dels Horts	6	12	3	6	27	0	1	29	30
TCA 2. Ronda Santa Eulàlia	4	1	2	1	8	0	0	9	9
TCA 3. Camí de Fontpineda des del nucli urbà	2	3	3	6	14	0	0	18	18
PCA 1. Intersecció entre carrer Joan Maragall i avinguda Onze de setembre *	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total TCA i PCA	12	16	8	13	49	0	1	56	57
Total anual	27	25	15	20	87	1	3	103	107
Accidents en TCA i PCA / total	44%	64%	53%	65%	56%	0%	33%	54%	53%

Font: Pla Local de Seguretat Viària. INTRA i SCT (2013)

Els accidents en zona urbana dels últims 4 anys (2009-2012) es recullen en la següent figura i es pot observar com el 56% dels accidents es concentren en quatre eixos esmentats en la taula.

Figura 80. Localització de les víctimes en zona urbana a Pallejà i TCAs, 2009-2012



Font: Pla Local de Seguretat Viària. INTRA i SCT (2013)

6.2.1. Velocitats

Al municipi de Pallejà s’han realitzat 5 mesures de velocitat. Els punts resten grafats al plànol 23 d’informació.

- Avinguda de la Generalitat
- Ronda Santa Eulàlia
- Avinguda 11 de Setembre
- Carrer de les Moreres
- Avinguda Prat de la Riba

Taula 7. Freqüència estacionament usuaris

Punt	Carrer	Límit de velocitat (km/h)	Velocitat mitjana (km/h)	% vehicles que sobrepassen el límit de velocitat	Percentil 85% (velocitat en km/h)	Percentil 15% (velocitat en km/h)
1	Av. Generalitat	50	34	7	46	25
2	Rda. Sta. Eulàlia	50	32	0	37	25
3	Av. 11 Setembre	30	31	51	37	23
4	C. de les Moreres	30	41	42	50	32
5	Av. Prat de la Riba	50	40	2	47	31

Font: INTRA SL

El 20% dels turismes de la mostra excedeixen els límits de velocitat.

Aquestes infraccions presenten diferències segons les vies on han estat preses. A l’Avinguda 11 de Setembre (punt 3) és on hi ha un percentatge més alt d’infracció, amb un 51% dels turismes excedint la velocitat.. El percentil 85% de la mostra de turismes del punt 3 és de 37km/h, que suposa un excés de velocitat del 23%. Al punt 4, el 42% dels vehicles excedeixen el límit, i el percentil 85 dels vehicles es troba en 50km/h, que suposa un excés de velocitat del 66%. En els punts 1, 2 i 5, menys del 7% dels vehicles cometten infraccions de velocitat.

6.3. Costos unitaris del transport

Per tal de complir amb les directrius del PdM de la RMB, es realitza un anàlisi econòmica dels costos unitaris actuals dels principals modes de transport. Aquests costos seran la base per, posteriorment, conèixer l'evolució futura d'aquests costos en base al nombre de viatges previstos per mode de transport segons les propostes incorporades al PMUS.

Per a aquest càlcul s'utilitzen de referència les dades publicades per l'ATM sobre els costos unitaris per modes de transport urbà. La taula següent s'ha realitzat en base a la metodologia emprada per l'ATM en l'elaboració de l'Estudi de costos ambientals i socials del transport per a l'any 2006, adaptada per a àmbits urbans, l'enquesta de mobilitat realitzada a Pallejà al 2013-11 facilitada per la Diputació de Barcelona i els vehicles-km calculats a al PMUS.

Per el càlcul dels costos unitaris interurbans s'ha considerat el tram de desplaçament realitzat dins el terme municipal de Pallejà.

Es distingeixen entre costos interns i externs:

- Costos Interns. Costos suportats pels usuaris; empreses operadores i concessionàries en situació de funcionament normal (no congestió).
- Costos Externs o Socials. Costos suportats per la societat, en situació de no congestió.

La següent taula mostra els resultats dels costos interns del sistema de transport de Pallejà al 2014 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 8. Costos interns del sistema de transport a Pallejà, 2014.

Mode de transport	urbans	Costos interns interurbans	Total
Turisme	19.851.327,5	54.394.007,9	74.245.335,3
Motocicleta	1.757.581,3	4.815.894,0	6.573.475,3
Bicicleta	160.778,4	0,0	160.778,4
Total transport privat	21.769.687,1	59.209.901,9	80.979.589,0
Autobús	454.212,7	0,0	454.212,7
FGC	0,0	613.369.681,1	613.369.681,1
RENFE Rodalies	0,0	484.331.362,8	484.331.362,8
RENFE Regionals	0,0	0,0	0,0
TRAMVIA	0,0	0,0	0,0
METRO	0,0	137.947.023,8	137.947.023,8
Total transport públic	454.212,7	1.235.648.067,7	1.236.102.280,4

Font: INTRA SL

La següent taula mostra els resultats dels costos externs del sistema de transport de Pallejà al 2014 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 9. Costos externs del sistema de transport a Pallejà, 2014.

Mode de transport	urbans	Costos externs interurbans	Total
Turisme	933.201,7	1.002.759,7	1.935.961,4
Motocicleta	576.888,7	863.279,4	1.440.168,1
Bicicleta	6.631,1	0,0	6.631,1
Total transport privat	1.516.721,5	1.866.039,1	3.382.760,6
Autobús	6.631,6	8.050,4	14.682,0
FGC			
RENFE Rodalies			
RENFE Regionals	0,0	1.800.534,7	1.800.534,7
TRAMVIA			
METRO			
Total transport públic	6.631,6	1.808.585,2	1.815.216,8

Font: INTRA SL

La següent taula mostra els resultats agregats dels costos interns i externs del sistema de transport de Pallejà al 2014 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 10. Costos interns i externs del sistema de transport a Pallejà, 2014.

Mode de transport	urbans	Costos externs interurbans	Total
Turisme	20.784.529,2	55.396.767,5	76.181.296,7
Motocicleta	2.334.469,9	5.679.173,4	8.013.643,3
Bicicleta	167.409,5	0,0	167.409,5
Total transport privat	23.286.408,6	61.075.941,0	84.362.349,6
Autobús	460.844,3	8.050,4	468.894,8
FGC	0,0	615.170.215,8	615.170.215,8
RENFE Rodalies	0,0	484.331.362,8	484.331.362,8
RENFE Regionals	0,0	0,0	0,0
TRAMVIA	0,0	0,0	0,0
METRO	0,0	137.947.023,8	137.947.023,8
Total transport públic	460.844,3	1.237.456.652,8	1.237.917.497,2

Font: INTRA SL

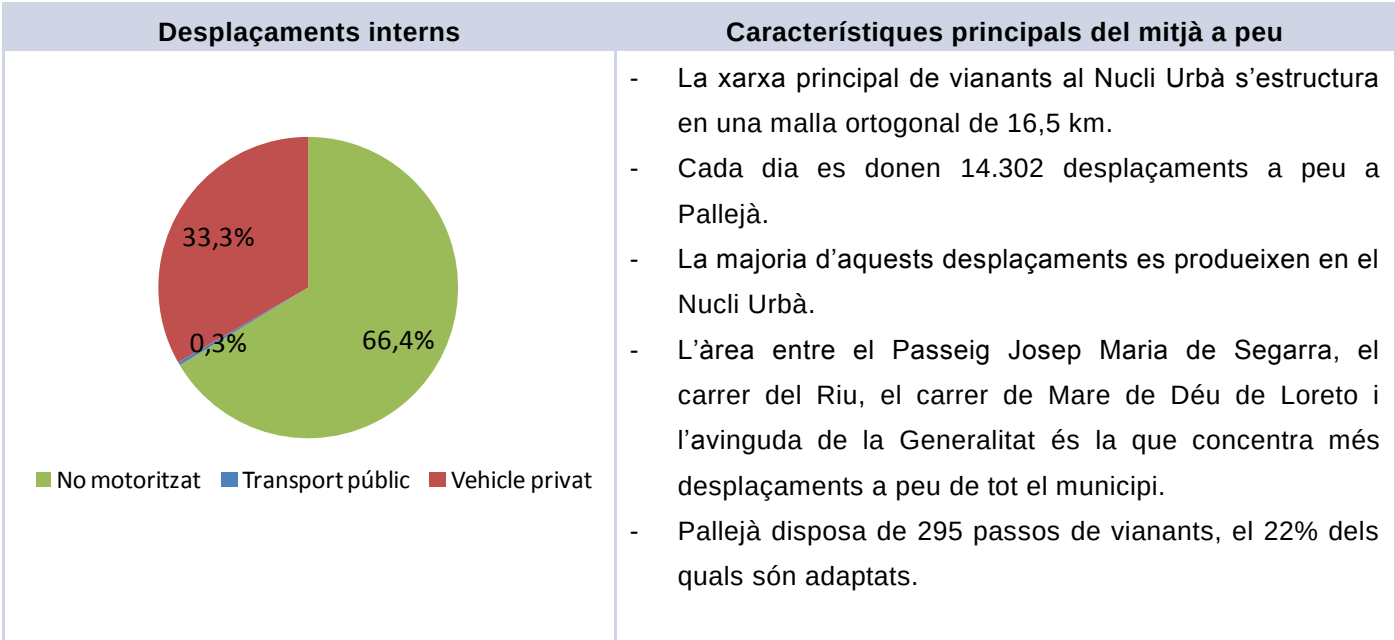
7. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

Com a resultat de l'anàlisi de la mobilitat, l'establiment dels patrons de mobilitat del municipi de Pallejà, i de les aportacions sorgides del procés de participació ciutadana, a continuació es presenta la diagnosi de la mobilitat pels diferents àmbits d'actuació, al municipi de Pallejà.

En primer lloc es detallen els punts genèrics de cada àmbit i, a continuació, les observacions extretes de la participació ciutadana que s'engloben en aquella temàtica, que aporta una escala més concreta a la diagnosi.

L'objectiu d'aquest apartat és posar de manifest els punts forts, les carències i les situacions conflictives del model de mobilitat actual en relació amb el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona i la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

7.1. Mobilitat a peu



Punts forts / amenaces

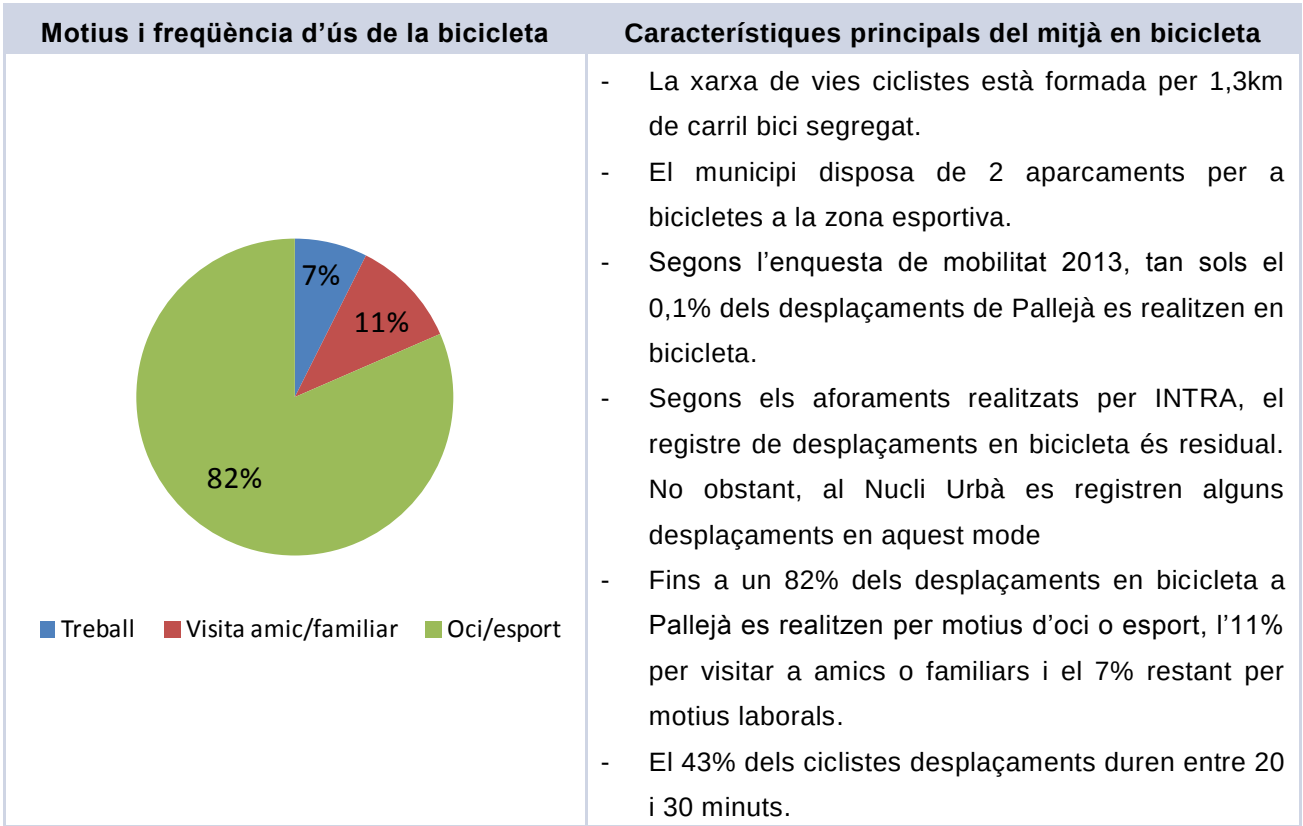
- Pallejà és un municipi amb unes característiques adequades per realitzar desplaçaments a peu. Prova d'això, és que el 77% de la xarxa de vianants de Pallejà presenta un pendent suau, mentre que el 13% restant presenta pendents superiors al 8%.
- Fins a un 66% dels desplaçaments interns es realitzen a peu i fins a un 30% en el global.

- Un 83% dels alumnes dels centres escolars de Pallejà es desplaça a peu i només un 7% ho fa de manera autònoma.

Punts febles / oportunitats

- El 13% de les voreres dels carrers del Nucli Urbà de Pallejà no compleixen amb el mínim d'amplada lliure de pas (0,9 m) que marca el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. Fins a un 42% de les voreres serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010.
- El 71% dels guals de vianants presenten deficiències lleus. Mentre que un 5% presenta deficiències greus, ja que són del tot inaccessibles.
- Les tres àrees residencials i polígons industrials presenten deficiències d'accessibilitat en l'espai dedicat als vianants.
- En un nombre elevat de casos, el passos de vianants existents s'allunyen excessivament de la trajectòria natural del vianant.
- Fins a un 39% dels alumnes enquestats consideren que són massa estretes, el 29% que es troben en mal estat i un 9% que hi ha obstacles.

7.2. Mobilitat en bicicleta



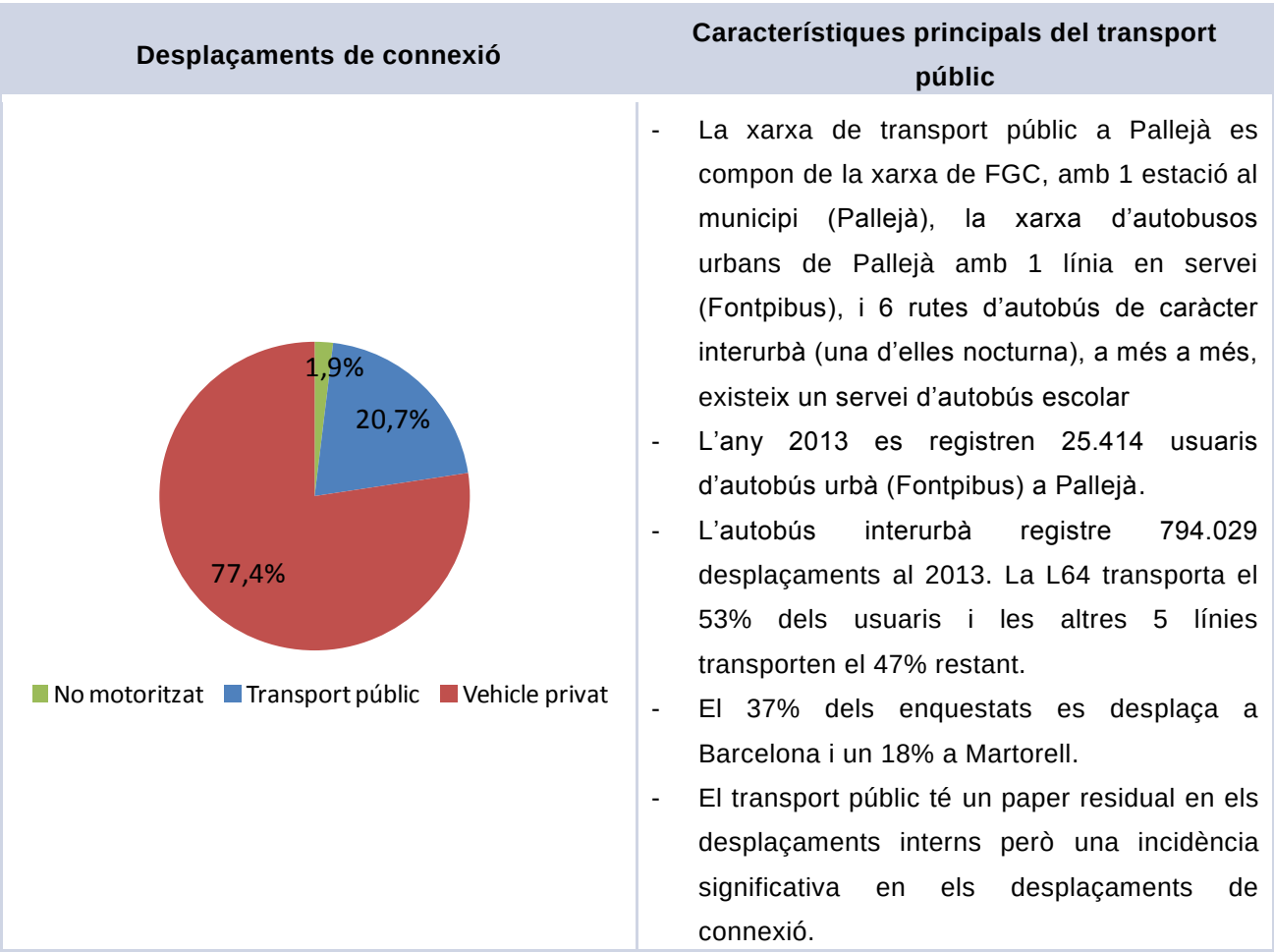
Punts forts / amenaces

- El 77% dels carrers del nucli urbà de Pallejà presenta pendents adequades per desplaçar-se en bicicleta.
- La utilització d'aquest mode es motivada per raons d'oci i esport, més que no pas com un mode pels desplaçaments quotidians.

Punts febles / oportunitats

- Segons els aforaments realitzats per INTRA, el registre de desplaçaments en bicicleta és residual. No obstant, al Nucli Urbà es registren alguns desplaçaments en aquest mode.
- La seguretat en els aparcaments i la manca d'infraestructures que connectin el territori poden ser possibles factors que desincentiven l'ús de la bici. Aquest últim motiu està reforçat per l'enquesta a usuaris de la bicicleta realitzada al municipi.

7.3. Mobilitat en transport públic



Punts forts / amenaces

- Pallejà disposa d'una xarxa molt completa de transport públic i té un paper significatiu en el municipi pel que fa al transport públic interurbà.
- La cobertura del transport col·lectiu en el territori és superior al 98%. La zona industrial està correctament coberta amb l'autobús interurbà i la parada de ferrocarril de Sant Vicenç dels Horts.
- El nombre d'usuaris al primer trimestre del 2014 indiquen un augment del 35% d'usuaris respecte el 2013.
- El transport públic urbà de Pallejà té una velocitat comercial excel·lent (22,5 km/h).
- En alguns casos, l'autobús urbà funciona com un servei a la demanda.

Punts febles / oportunitats

- El preu del bitllet i la freqüència són els aspectes menys valorats del transport públic.
- Un total de 20 parades (el 56% del total) presenten barreres arquitectòniques. Les 5 marquesines són les úniques parades que disposen de banc.
- Pallejà no disposa de parada de taxi pròpia.

7.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

Característiques principals del vehicle privat motoritzat
- La xarxa viària de Pallejà té un total de 53,5 km. 12,4 quilòmetres de xarxa donen accés al municipi (23% de la xarxa viària). La xarxa viària interna de Pallejà mesura 41 quilòmetres i és predominantment veïnal (67%). - El 61,5% dels carrers són de sentit únic, mentre que la resta, 38,5% són de sentit doble. - En total a Pallejà es produeixen diàriament 27.000 desplaçaments en vehicle privat motoritzat. Amb un total de 120.054 vehicles-km/dia. El 82,4% d'aquests es produeixen a la xarxa d'accessos. - Al 2014 Es registre un augment del trànsit interurbà del 3,3% respecte el 2013. - El 88,7% del trànsit passa per la xarxa bàsica

Punts forts / amenaces

- La xarxa del vehicle privat a Pallejà és predominantment veïnal, donant lloc així a un trànsit veïnal a les zones internes.
- El trànsit del municipi es produeix principalment a les xarxes d'accessos, tot i que el vehicle privat encara disposa d'una representació del 33% en la mobilitat interna del municipi.

Punts febles / oportunitats

- S’observa un quantitat important de trànsit al municipi a través de l’Avinguda Prat de la Riba, augmentant l’efecte barrera que aquest infraestructura comporta.
- Una gran quantitat dels carrers del municipi són de doble sentit, tot i ser de caire veïnal. Caldria redefinir en alguns casos el pla de sentits de circulació per millorar així la mobilitat a peu del municipi.

7.5. Aparcament

Característiques principals del vehicle privat motoritzat
- El Nucli Urbà disposa d'un total de 5.436 places d'estacionament, de les quals 3.266 són en calçada (60,1%) i 2.170 fora de calçada (39,9%).
- En calçada 3.105 són lliures, 68 zona blava, i 63 reserves.
- Fora de calçada 1.996 són places en guals privats i 174 exteriors públiques.
- Les places de C/D es concentren a l'Avinguda de la Generalitat, els carrers Ausiàs March, Mare de Déu de Loreto, Sant Isidre, Murillo, Barcelona, J. Molins Parera i Joan Maragall i a la Ronda Santa Eulàlia.

Punts forts / amenaces

- La zona blava es concentra als àmbits 3 i 4 del continu urbà del municipi. Mentre que les zones 1, 2 i 5 tenen el 58% de l’oferta de les places en calçada.
- El Nucli Urbà de Pallejà presenta un superàvit d’aparcament residencial de 1.063 places.
- L’ocupació mitjana diürna de les places lliures en calçada és del 64%. L’ocupació mitjana nocturna és del 82%.

Punts febles / oportunitats

- El dèficit d’estacionament residencial es concentra als àmbits 2 i 3, amb 83 vehicles sense plaça.
- L’índex de rotació a és de 2,61 vehicles per plaça al dia.
- L’ocupació de les places de C/D és del 73% a l’àmbit 2.
- Necessitat de potenciar zones o solars d’aparcament fora de calçada per tal d’alliberar el centre urbà de l’aparcament lliure en calçada.
- Existeix un nombre elevat de casos d’infracció o indisciplina en l’aparcament a Pallejà (manca de disc horari en zona blava, estacionament a la vorera o en passos de vianants, etc.).

7.6. Distribució urbana de mercaderies

El nucli urbà disposa de 38 places de càrrega i descàrrega, el que representa l’1,2% de les places d’estacionament en calçada del municipi.

Punts febles / oportunitats

- Nombre excessivament reduït de places de càrrega i descàrrega del Nucli Urbà.
- Manca de regulació de les zones de C/D a la via pública.
- Control de la indisciplina d’ús de les zones de C/D.

7.7. Seguretat viària

S’observa una clara tendència a la baixa d’accidents en zona urbana en el municipi de Pallejà en els últims 4 anys. En aquest període el nombre d’accidents amb víctimes s’ha reduït un 56%.

Dels 70 accidents en zona urbana dels últims quatre anys a Pallejà, el 87% es produeixen en el Nucli Urbà, el 13% al nucli residencial de Fontpineda i no s’ha registrat cap accident en zona industrial.

En el PLSV de Pallejà, s’ha consensuat l’estudi prioritari d’un total de 3 trams de concentració d’accidents i un punt de concentració d’accidents greus (PCA):

Taula 11. Localització dels trams i punts de concentració d’accidents

Localització	Accidents amb víctimes				Total
	2009	2010	2011	2012	
TCA 1. Avinguda Prat de Riba, tram d'accés al nucli urbà des de Sant Vicenç dels Horts	6	12	3	6	27
TCA 2. Ronda Santa Eulàlia	4	1	2	1	8
TCA 3. Camí de Fontpineda des del nucli urbà	2	3	3	6	14
PCA 1. Intersecció entre carrer Joan Maragall i avinguda Onze d'Octubre *	0	0	0	0	0
Total TCA i PCA	12	16	8	13	49
Total anual	27	25	15	20	87
Accidents en TCA i PCA / total	44%	64%	53%	65%	56%

Font: Pla Local de Seguretat Viària. INTRA i SCT (2013)

Dels accidents produïts a l’interior del Nucli Urbà de Pallejà, s’observa que aquests accidents es concentren en dos eixos: eix ronda Santa Eulàlia i eix avinguda de la Generalitat entre Joan Maragall i carrer del Comerç. Caldria millorar la seguretat en aquests

dos eixos o definir unes àrees de pacificació clares per moderar la velocitat a l’interior del centre urbà.

7.8. Medi ambient

Segons les dades disponibles que caracteritzen el model de mobilitat de Pallejà, les característiques del municipi presenten els següents consums d’energia i valors de contaminació:

Taula 12. Emissions a Pallejà.

Tipus d'emissió o consum	Zona urbana	Zona interubana
Consum energia (tep/any)	697	1.707
Emissions GEH (t/any)	2.094	5.131
Emissions PM10 (t/any)	1,76	5,18
Emissions NOx (t/any)	10,29	33,74

Font: Elaboració pròpia a partir d’AMBIMOB.

8. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS. ESTUDI D'ALTERNATIVES

Per desenvolupar l'escenari futur desitjat es necessària l'aplicació de diferents propostes d'actuació i mesures. Les següents propostes són la peça clau del PMUS per poder assolir els objectius marcats.

Producte de les reunions i sessions de participació que s'han celebrat amb els veïns i els sectors i entitats de Pallejà vinculades a la mobilitat, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 6 objectius:

1. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
2. Fomentar els desplaçaments segurs amb bicicleta.
3. Fomentar l'ús del transport col·lectiu.
4. Reduir la mobilitat motoritzada i augmentar la seguretat.
5. Gestionar l'oferta/demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
6. Augmentar la seguretat en els desplaçaments al municipi i reduir l'accidentalitat

S'estableix una prioritat per als diferents modes de transport alhora de desenvolupar les propostes d'actuació. Aquesta jerarquia modal, de major a menor, regirà la preferència alhora d'implantar mesures d'actuació a Pallejà. 1) Vianants 2) Bicicletes 3) Transport públic 4) Vehicle privat.

8.1. Eixos estratègics

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 instruments de planificació de la mobilitat, com el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM), que marca les directrius i estableix les propostes en l'àmbit de la RMB.

Els eixos estratègics per acomplir l'objectiu principal de la Llei de mobilitat, que es pot resumir en la **necessitat de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport**, són: una mobilitat equitativa, sostenible, segura i eficient.

8.1.1. Mobilitat equitativa

S'aposta per un model de mobilitat que promogui la cohesió social i garanteixi el dret a la mobilitat al conjunt de la ciutadania.

- Millorar l'accessibilitat de persones amb problemes de mobilitat reduïda.
- Garantir el dret a la mobilitat per a tots els col·lectius.
- Garantir la cobertura territorial i horària del transport públic.
- Adequar l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat.

8.1.2. Mobilitat sostenible i saludable

Un model que redueixi els perjudicis de la mobilitat i les seves externalitats sobre els residents i els usuaris de l'espai públic i optimitzi la gestió i la utilització dels recursos.

- Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Aconseguir un transport públic de qualitat i integrat.
- Reduir la contaminació atmosfèrica: reduir l'emissió dels gasos causants de l'efecte hivernacle.
- Disminuir la dependència de fonts d'energia no renovables.

8.1.3. Mobilitat segura

Un model que redueixi l'accidentalitat i millori la seguretat viària.

- Reduir el nombre d'accidents.
- Disminuir la velocitat de circulació.
- Protegir a vianants i ciclistes.
- Controlar el compliment de les sancions.

8.1.4. Mobilitat eficient

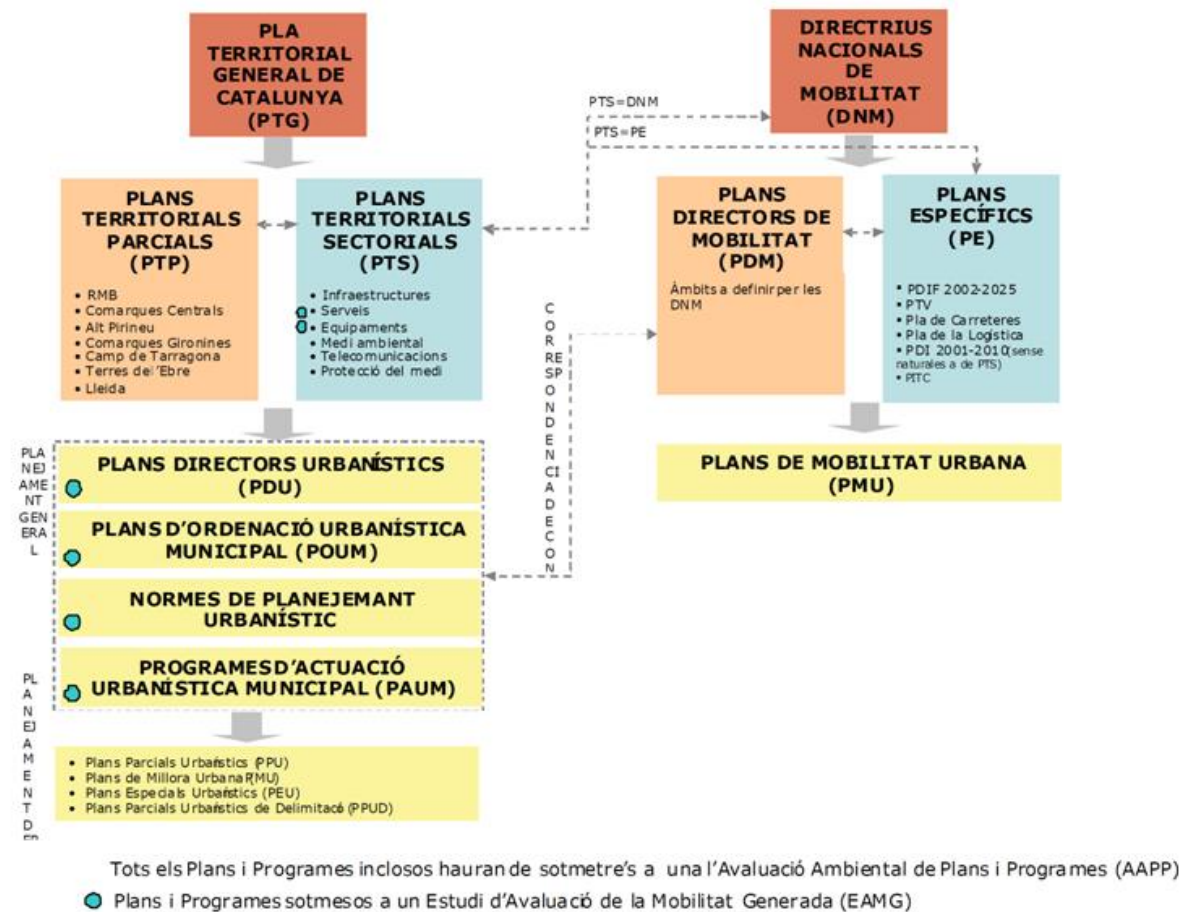
Un model que ordeni eficientment el territori i les activitats que s'hi desenvolupen amb vista a reduir la congestió i cerqui l'equilibri entre els diferents modes de mobilitat.

- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada.
- Augmentar el nombre de vehicles estacionats fora de calçada.
- Reduir el temps de desplaçament i la congestió
- Potenciar la qualitat dels mitjans de transport i la intermodalitat.
- Augmentar l'ocupació dels vehicles de transport.

8.2. Relació amb altres plans i programes connexos

El PMUS de Pallejà guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directa en la mobilitat i que conseqüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMUS. Aquestes relacions amb els instruments de planificació que es veuran a continuació es reflecteixen en el següent esquema:

Figura 81. Diagrama PMUS



Font: Guia bàsica per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (2006). Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya

A continuació es descriuen els principals plans que tenen una incidència en la mobilitat a escala municipal i supramunicipal.

Planejament territorial supramunicipal:

- El **Pla Territorial General de Catalunya** i el **Pla Territorial Metropolità de Barcelona**, als quals cal supeditar especialment les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats al territori.
- **Les Directrius nacionals de mobilitat**. Són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003, emmarcant entre d'altres el present Pla de mobilitat urbana. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.
- **Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)**. És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies.
- **Pla de seguretat viària 2014-2020**. Aporta les eines que han de permetre assolir l'objectiu fixat per la Unió Europea per al 2020 de reducció del 50% del nombre de morts en accidents de trànsit respecte de l'any 2000.
- **Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015**. Té com a finalitat la introducció d'un nou model energètic que permeti fer avançar el país cap a un desenvolupament sostenible.
- **Pla d'Espais d'Interès Natural de Catalunya (PEIN)**. Estableix la xarxa d'espais naturals protegits a Catalunya, amb l'objectiu de conservar el patrimoni geològic, els hàbitats i els ecosistemes més representatius i més ben conservats del país.

Planejament sectorial supramunicipal:

- **Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2012-2020 (pdl)**, que recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic per al decenni a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona.
- **Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM)**, que abasta la mobilitat del conjunt de l'àrea tenint en compte tots els modes de transport, tant de passatgers com de mercaderies, i fomenta els modes no motoritzats i en transport públic, amb la voluntat de garantir l'accessibilitat de la ciutadania, aconseguir uns desplaçaments sostenibles i segurs, i millorar l'eficiència del sistema en l'horitzó de l'any 2012.
- **Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona**, creat amb l'objectiu d'establir les mesures necessàries per prevenir i reduir l'emissió dels contaminants diòxid de nitrogen (NO2) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10).

Planejament municipal:

- **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Pallejà**, que és l'instrument d'ordenació urbanística integral del territori a nivell municipal.

8.3. Descripció i avaluació d'escenaris alternatius

L'avaluació d'alternatives de model de mobilitat futur del municipi de Pallejà inclou un **escenari tendencial** (situació futura en cas de continuïtat de la planificació existent, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi), i l'**escenari objectiu del PMUS** en el que es desenvolupa un seguit de propostes per assolir els objectius ambientals. Per cada escenari s'han avaluat els fluxos ambientals, amb l'ajuda de l'eina AMBIMOB-U.

METODOLOGIA

Per el càlcul del diferents escenaris s'han considerat 4 variables:

1. Projecció de la població resident
2. Projecció de la motorització
3. Projecció del PIB per càpita (estatal)
4. Evolució del repartiment modal entre 2006 i 2013.

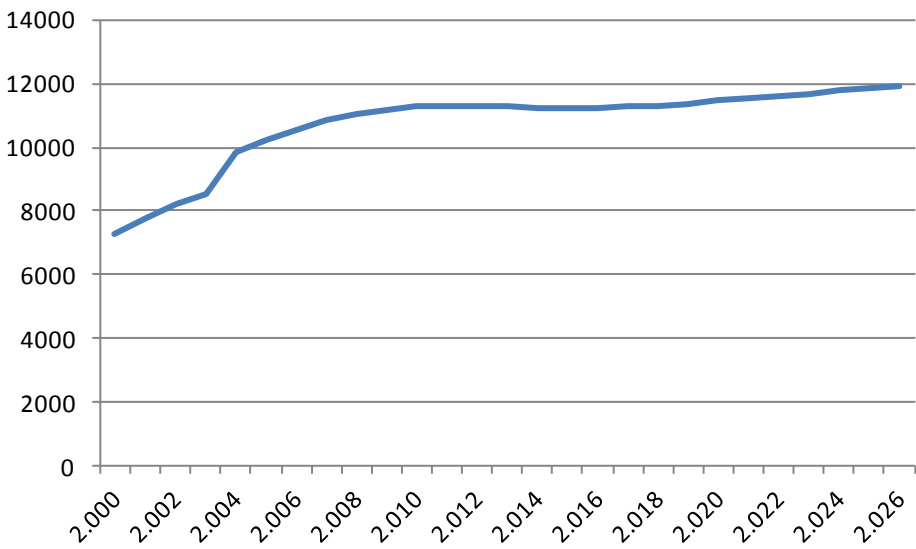
L'evolució percentual del repartiment modal entre el 2006 i el 2013 és clau per determinar el repartiment modal futur. El creixement poblacional i econòmic determinen el creixement en nombre de desplaçaments totals que es realitzaran a Pallejà en el futur.

1. Població

Per tal de poder establir la previsió de creixement de la mobilitat a Pallejà per als propers anys, en aquest apartat es fa una estimació del creixement poblacional del municipi per als horitzons 2020 i 2026. Aquesta previsió de creixement s'ha realitzat tenint en compte les ràtios de creixement corregides en els últims anys degudes a la crisi econòmica, les previsions dels creixements urbanístics previstos al municipi i el sostre d'habitatges, així com les projeccions poblacions realitzades per l'IDESCAT.

L'escenari tendencial de previsions de creixement de la població de Pallejà és la base de partida per al càlcul de paràmetres ambientals. Aquest escenari tendencial s'ha d'entendre com una estimació i, en cap cas, com un càlcul exacte.

Figura 82. Escenari tendencial de creixement de la població 2000-2026



Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT

2. Parc de vehicles

El creixement tendencial del parc de vehicles pels anys 2020 i 2026 es preveu com segueix.

Taula 13. Escenari tendencial de taxa de motorització

	2014	2020	2026
Turismes/1.000 hab.	491	497	503
Motocicletes/1.000 hab.	91	104	116
Camions i furgonetes/1.000 hab.	106	113	120

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT

Es preveu un creixement del parc de 10% entre 2014 i 2020 i una estabilització posterior. La taxa de motorització es preveu que s'estabilitzi.

3. PIB per càpita

L'activitat econòmica del territori incideix directament en la mobilitat i nombre de desplaçaments de la població. Per tal de determinar l'evolució del PIB català per càpita s'han considerat les estimacions realitzades pel Govern de l'estat espanyol, el FUNCAS, Banco de España i Ernst Yong.

4. Evolució repartiment modal entre 2006 i 2013

Tenint en compte l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del 2013, juntament amb les dades de la diagnosi del PMUS i les dades del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, es detecten les següents evolucions en els creixements percentuals del repartiment modal.

- Vehicle privat motoritzat: Disminució del 3,5%.
- Transport públic: Augment del 3,7%.
- No motoritzats: Augment del 0,9%.

8.4. Assoliment d'objectius del PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona

El pdM s'ha marcat uns objectius ambientals i de la mobilitat per a l'avaluació de l'assoliment d'un model sostenible tal com estableix la Llei de Mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM).

- Objectiu 1. Afavorir el transvasament modal cap als modes més sostenibles

El pdM proposa incrementar la quota del transport col·lectiu i dels mitjans no motoritzats, atès que són els que aporten una accessibilitat més universal i amb més poques externalitats ambientals.

- Objectiu 2. Incrementar l'eficiència del sistema de transports

Per avaluar aquest objectiu, el pdM fixa com a criteri la millora de l'ocupació dels modes motoritzats. A l'escenari tendencial el transport públic redueix l'ocupació en un 3,3% perquè l'increment d'oferta que es proposa no va acompanyat de canvis en l'eficiència dels modes. L'objectiu proposat al Consell de Mobilitat és d'un increment del 7,4%, en la línia de d'allò establert en el pdl 2011-2020.

- Objectiu 3. Minimitzar la distància dels desplaçaments

El pdM considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

- Objectiu 4. Reduir les externalitats del sistema de transports

Les externalitats, enteses com a costos del sistema de transport assumits per la col·lectivitat i no per qui els genera, han d'avaluar-se i, a poc a poc, repercutir aquest cost sobre el seu

causant. L'escenari tendencial preveu una reducció del cost de les externalitats de l'1,7%, i l'objectiu que es proposa al pdM és assolir una reducció del 4,1%.

- Objectiu 5. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport

El pdM es proposa moderar el consum total del sistema fent esment especial en els combustibles fòssils. Des del punt de vista de la intensitat energètica, s'ha establert com objectiu el consum unitari del transport per carretera. Per aquest objectiu l'escenari tendencial assoleix una millora molt minsa, 0,3% i el pdM proposa una millora més exigent establint una reducció a l'entorn del 2,7%.

- Objectiu 6. Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic

Un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos amb efecte hivernacle (GEH) a l'RMB és el del transport, en especial el que utilitza vehicles amb combustible fòssil. Cal, per tant, reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic, a través de la millora de la tecnologia i la reducció del consum energètic. L'escenari tendencial marca una reducció de l'1,1% de les emissions de CO2 equivalent i el PDM marca un 6% com a objectiu.

- Objectiu 7. Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat

A l'RMB, el trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10) i òxids de nitrogen (NOX), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO2). Els valors fixats per la legislació europea i pel Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient són: 40 µg/m3 per als PM10 i 40 µg/m3 per als NOX.

A l'escenari tendencial es consolida la reducció de PM10 i NOX en valors a l'entorn del 13% en tots dos casos, una mica per sota de l'objectiu proposat al Consell de Mobilitat del 17% i en línia de les taxes anuals del PMQA. Pel que fa a l'NO2 l'escenari tendencial tan sols assoleix reduir un 5% les emissions quan l'objectiu proposat és a l'entorn del 11%.

- Objectiu 8. Reduir l'accidentalitat

L'evolució de l'accidentalitat a l'RMB els darrers anys és molt positiva. Així el darrer sexenni el nombre de mort a les carreteres s'ha reduït un 55%. Aquesta reducció no ha estat tan favorable a l'àmbit urbà que ha estat del 45%.

A l'escenari tendencial es produeix una reducció de les víctimes mortals en carretera del 23%, es queda lluny del valor objectiu que està establert en un 36% pels 6 anys del pdM.

- Objectiu 9. Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat

L'accessibilitat suposa un dels elements essencials per garantir un sistema de mobilitat que pugui ser utilitzat per tots els ciutadans en les mateixes condicions. Catalunya és una regió europea capdavantera en la incorporació de l'accessibilitat en totes les xarxes de mobilitat.

L'escenari tendencial preveu un creixement del 10% del nombre d'estacions accessibles, arribant al 71%, xifra encara inferior al 92% proposat com objectiu en sessió del Consell de Mobilitat.

- Objectiu 10. Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

La incorporació de les noves tecnologies aplicades a la mobilitat és un dels grans reptes dels propers anys per a tots els sistemes de mobilitat, però sobretot per al sistema públic de transport. Ja encarrilada la nova targeta sense contacte, T-Mobilitat, cal esmerçar esforços per incloure tots els operadors de transport públic en els sistemes d'informació en temps real, i per això es proposa l'indicador present que permeti fer el seguiment d'aquest objectiu.

Taula 14. Escenaris objectus PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona (

Objectiu 1	Pes relatiu per modes de la mobilitat		
		Tendencial	Objectiu
	No motoritzats	+0,9%	+1,0%
	Transport públic	+3,7%	+5,0%
	Vehicle privat	-3,5%	-4,5%
Objectiu 2	Ocupació per modes		
		Tendencial	Objectiu
	TP (autobús)	-3,3%	+7,4%
	TP (ferroviari)	-3,3%	+7,4%
	Turismes	+3,3%	+6,6%
Objectiu 3	Distància mitjana interurbana en vehicle privat		
		Tendencial	Objectiu
	Distància mitjana interurbana en vehicle privat	0,0%	-0,6%
Objectiu 4	Costos de les externalitats		
		Tendencial	Objectiu
	Costos total	-1,7%	-4,1%
Objectiu 5	Consum dels combustibles fòssils		
		Tendencial	Objectiu
	Gasolina	-10,8%	
	Gas-oil	+1,77%	
	Total	-1,80%	-10%
	Intensitat energètica del transport		
	kwh/km	Tendencial	Objectiu

	Consum unitari del transport per carretera	-0,30%	-2,70%
Objectiu 6	Emissions de gasos efecte hivernacle		
		Tendencial	Objectiu
	Emissions globals de CO2 eq	-1,10%	-6%
Objectiu 7	Emissions de contaminants		
		Tendencial	Objectiu
	Emissions de PM10	-12,20%	-17%
	Emissions de NO2	-5,27%	-11,40%
	Emissions de Nox	-14,30%	-17%
Objectiu 8	Accidentalitat en vies interurbanes		
		Tendencial	Objectiu
	Nombre de morts	-23,40%	-36,20%
	Nombre de morts per mM veh*km	-26,52%	-36,19%

9. PROPOSTES PARTICIPADES D’ACTUACIÓ DE L’ALTERNATIVA TRIADA

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Pallejà és necessària la implantació d’un seguit de propostes d’actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han de permetre derivar des de la situació actual cap a l’escenari objectiu anteriorment descrit.

El PMUS ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 8 àmbits d’actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d’acció:

- Mesures del PDM associades al PMUS
- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitats en transport col·lectiu
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Aparcament
- Distribució urbana de mercaderies
- Seguretat viària
- Actuacions ambientals
- Accés a zones industrials i centres de treball
- Promoció, educació i sensibilització per l’ús de modes sostenibles
- Creació i/o modificació de normatives existents
- Actuacions corresponents a altres administracions

Cadascun d’aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 15. Resum de les línies i mesures d’actuació del PMUS

Línies d’actuació	Mesures
Mesures del PDM associades al PMUS	Actuacions a la xarxa de carreteres Actuacions a la xarxa ferroviària Actuacions a la xarxa d’autobusos Actuacions de millora d’accés als centres de treball Actuacions a la xarxa de vies ciclistes
Mobilitat a peu	Millorar l’oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts del municipi Ampliar l’actual zona d’estar del centre urbà

Línies d’actuació	Mesures
	Senyalització dels itineraris Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants Elaborar el Pla d’Accessibilitat Municipal Millora i arranjament de voreres Adequació i implantació de nous passos de vianants Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d’accessibilitat Establir convenis entre l’Ajuntament de Pallejà i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l’accessibilitat
Mobilitat en bicicleta	Ampliar la xarxa d’itineraris ciclistes Incentivar les rutes ciclistes de Pallejà Incrementar la dotació d’aparcaments per a bicicletes Promoció del registre municipal de bicicletes Pla de promoció de la bicicleta
Mobilitat en transport col·lectiu	Augmentar les freqüències de pas Actuacions per a la millora de la velocitat comercial Millora de l’accessibilitat i qualitat de les parades d’autobús Millora de la informació a l’usuari Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa Promoure l’ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat Realitzar el seguiment del compliment del Pla d’Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi Estudiar la viabilitat d’altres modes de transport
Mobilitat en vehicle privat motoritzat	Definir la jerarquització viària: Pla de circulació Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure’n el seu desenvolupament Pla de sentits únics de circulació
Aparcament	Estudi de la gestió integral de l’aparcament Incrementar l’oferta d’aparcament per a motos Control de la indisciplina de l’aparcament a la via pública Mantenir el compliment del Codi d’Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l’oferta d’aparcament en calçada adaptada per a persones de

Línies d'actuació	Mesures
	mobilitat reduïda
Distribució urbana de mercaderies	Millorar la distribució urbana de mercaderies
Seguretat viària	Millorar la seguretat a les cruïlles Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat Seguiment de l'actualització del Pla local de Seguretat Viària
Actuacions ambientals	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO2 Promoció de combustibles alternatius per al transport Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics Foment de la conducció eficient Millores sobre la contaminació acústica
Accés a zones industrials i centres de treball	Seguiment dels plans de mobilitat a les empreses Millora l'accés per a vehicles pesants a Pallejà
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars Creació d'una comissió mixta de treball per a desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de mobilitat a les escoles Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres Promoció de la mobilitat sostenible Promoció del cotxe compartit Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Pallejà Impulsar l'Oficina de Mobilitat de Pallejà Millora de la Web de mobilitat i del transport de Pallejà Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats Potenciar la figura de l'agent cívic
Creació i/o modificació de normatives existents	Modificació de l'Ordenança de circulació viària de Pallejà Seguiment de l'Ordenança reguladora del soroll i les vibracions
Actuacions corresponents a altres administracions	Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) Actuacions corresponents al Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona

9.1. Mesures del PDM associades al PMUS

Les Directrius nacionals de mobilitat constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 9/2003. Aquesta llei, juntament amb el Decret 466/2004, 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.

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 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.

El pdM de la Regió Metropolitana de Barcelona va ser el primer document d'aquestes característiques que es va redactar a Catalunya 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

9.1.1. Actuacions a la xarxa de carreteres

Les mesures també inclouen una partida pressupostària vinculada a actuacions per a la obtenció de terrenys i per a la millora de la informació viària sobre l'existència d'aparcaments per a vehicles pesants, entre les quals es troba la zona d'aparcament en ruta per a camions en l'Àrea de Pal·lejà, amb 21 places.

Actuacions:

- Millora dels aparcaments per a vehicles pesants existents a les zones industrials del municipi

9.1.2. Actuacions a la xarxa ferroviària

Els aparcaments d'intercanvi modal (P&R) presenten en alguns casos dèficits de senyalització estàtica, pavimentació, aparcaments de bicicletes i places de PMR que cal solucionar. L'ATM ha elaborat l'estudi "Impuls dels P&R a les estacions de Rodalies de Catalunya" per avaluar aquests dèficits i plantejar una millora de la gestió dels P&R. A l'estudi es constata que avui dia els P&R són majoritàriament gratuïts i d'accés lliure, i que els pocs que són de pagament presenten a cops ocupacions baixes que van acompanyades de bosses d'aparcament il·legal o al·legal en zones adjacents no regulades. De cara a desenvolupar la mesura es proposa impulsar un nou model de gestió dels P&R basat en grups d'aparcaments de dissuasió associats a corredors de mobilitat integrats, si cal amb diversos operadors, i que conformin unitats de gestió que siguin econòmicament sostenibles.

Actuacions:

- Projecte i instal·lació de millora de la senyalització estàtica dels P&R, estudi de millores dels P&R FGC, prova pilot de la proposta de gestió integrada en un corredor ferroviari i projecte de gestió per corredors i dels P&R ferroviaris i viaris.
- Incrementar la capacitat a la xarxa ferroviària de Rodalies.
- Adaptació a PMR i modernització de les estacions ferroviàries.

9.1.3. Actuacions a la xarxa d'autobusos

La informació i l'atenció al viatger és un element fonamental per als usuaris del transport públic i contribueix a fer les xarxes de transport més atractives. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota de mercat del TPC.

A l'RMB, avui dia, la informació i atenció a les persones que viatgen és, en determinats aspectes, desigual (hi ha una absència de tractament global i homogeni) tot i que operador a operador és en general molt bona. A partir de les necessitats i de les expectatives dels usuaris, s'ha d'implementar un pla d'informació global, definit entre totes les entitats implicades, amb els elements següents:

- Informació comuna a cada node de la cadena de transport (parades, vehicles, estacions, aparcaments de dissuasió, centres d'intercanvis...): plànols, horaris, telèfon d'atenció al passatge, idiomes a emprar...
- Imatge comuna (disseny global, presentació, dimensions, pautes, colors, etc.).
- Informació donada amb suficient antelació a l'inici del viatge que permeti prendre les decisions adequades als usuaris.

- Processos d'actualització de la informació i de manteniment. Aquesta millora de la informació ha de permetre un canvi d'orientació.

Per tal de donar resposta als recorreguts d'alta demanda s'ha impulsat des la Generalitat la implantació d'una xarxa d'autobusos d'altres prestacions, que inclou les línies d'autobusos interurbans amb més demanda de cada demarcació, amb el nom d'exprés.cat. Les xarxes d'altres prestacions són serveis d'autobusos que es caracteritzen per la seva alta freqüència, l'ús de vehicles moderns i accessibles, una velocitat comercial alta, informació en temps real dins i fora del vehicle, circulació per carrils segregats i una gran demanda.

Figura 83. Itineraris d'alta demanda



Font: AMB.

El servei 'exprés.cat' estarà format per 40 línies interurbanes a tot Catalunya que són les que actualment concentren una major demanda de viatgers. Concretament transporten anualment 21,32 milions de passatgers per any, la qual cosa suposa el 40% de la demanda total, amb ocupacions mitjanes de 30 viatgers/expedició. Entre aquestes línies s'inclouen la línia d'alta demanda 6 (Barcelona – El Palau – Martorell) passant per Pallejà, amb 657.886 viatgers i 61 expedicions diàries, la línia 18 (Barcelona – Vilafranca del Penedès) i la línia 3 (Barcelona – Corredor d'Igualada), totes elles amb pas per Pallejà.

En el marc del programa de serveis 2013-2018 s'han identificat les línies de transport interurbà per carretera amb una demanda de menys de 5 viatgers per expedició, ja sigui per servir territoris dispersos o de baixa densitat o bé per cobrir horaris de poca demanda. N'han resultat 58 línies, de les quals 11 donen serveis a CGM i hospitals.

Es proposa realitzar estudis per tal d'identificar les línies de bus interurbà de baixa demanda candidates a modificar l'actual servei per a una opció més eficient i proposar un sistema de transport òptim en cada cas.

Actuacions:

- Increment del nombre d'autobusos equipats amb SIU i PIU.
- Incorporació de les aplicacions per smartphones i internet.
- Implantació progressiva de la cobertura wi-fi en el sistema de transport públic.
- Nova xarxa d'autobusos "exprés.cat" d'alta demanda (L3, L6 i L18 per Pallejà)
- Facilitar la implantació de serveis de transport a la demanda

9.1.4. Actuacions de millora d'accés als centres de treball

Es tracta de connectar, mitjançant una xarxa de petites vies per a vianants i bicicletes, els polígons industrials i altres centres generadors de mobilitat amb les estacions de tren i els nuclis urbans dels municipis més propers.

Es proposen unes vies o itineraris que en el seu recorregut interurbà cal que siguin segregades de les calçades dels vehicles motoritzats. Els polígons industrials hauran de preveure en els seus plans de mobilitat específics (PME) les seves pròpies xarxes d'itineraris de vianants i carrils bicicleta que connectin amb aquestes xarxes. Les característiques d'aquestes vies han de ser similars a les de les xarxes de bicicletes interurbana, asfaltades i segregades, i han de garantir la bona convivència vianant – bicicleta, per la qual cosa convenen unes plataformes com a mínim de 5 m.

Entre els polígons industrials seleccionats per realitzar la millora d'accés amb xarxes per a vianants i ciclistes es troba el Polígon Industrial de Pallejà.

Actuacions:

- Creació de xarxa per a vianants i bicicletes als centres de treball del Polígon Industrial de Pallejà.

9.1.5. Actuacions a la xarxa de vies ciclistes

Es proposa l'ampliació de la xarxa de vies ciclistes en tota la Regió Metropolitana de Barcelona, entre les que s'inclou un tram ciclista resseguint tot el Llobregat passant per Pallejà. Aquesta xarxa forma part de la Xarxa Ciclable Metropolitana o bé el Pla de Senders Turístics del Baix Llobregat i el Projecte del Camí del Llobregat (Consell Comarcal).

Figura 84. Detall plànol millora de xarxa ciclista



Font: AMB.

Actuacions:

- Ampliació de la xarxa ciclista interurbana al municipi de Pallejà.

9.2. Mobilitat a peu

Les característiques urbanes del municipi de Pallejà fan que el mitjà a peu sigui idoni per desplaçar-se pel casc urbà, al tractar-se d'un centre de mida petita i compacte i amb una orografia que no presenta desnivells accentuats. Per aquest motiu, les actuacions en aquest mode de desplaçament giraran principalment en la millora del nucli antic i en segon terme, de les urbanitzacions (Fontpineda i la Magina) i l'Àrea industrial.

El PMUS de Pallejà ha d'establir les condicions necessàries per d'assolir un entorn pacificat i integrat, prioritzant la comoditat dels vianants i eliminant les barreres arquitectòniques, que canviï l'actual disseny dels espais del municipi on els cotxes ocupen la major part dels carrers.

La planificació de les mesures per a promoure els desplaçaments a peu estan adreçades a aconseguir millorar la qualitat de l'espai dels vianants.

- Entorn ben connectat amb xarxes de vianants que permetin un accés fàcil i segur als indrets d'interès del municipi.
- Caminar còmode, lliure de cotxes, lliure de sorolls excessius, amb una amplada suficient de voreres per assegurar l'accessibilitat, evitar el elements de risc, etc.
- Xarxa de vianants adequada. Les cruïlles als carrers han de ser fàcils, segures i sense provocar excessives demores.
- Vies per a vianants netes d'obstacles, en bon estat de conservació, en la mesura del possible han de ser agradables a la vista i transmetre seguretat.
- L'espai ha de ser clar i visible: ben senyalitzat, amb rutes de vianants conegudes, correctament il·luminat.

A les zones urbanitzades s'han d'identificar les principals xarxes a peu i treballar per què aquestes rutes siguin segures, accessibles, ben senyalitzades, il·luminades. El Nucli Urbà és la principal zona de prioritat per a vianants de Pallejà.

9.2.1. Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts del municipi

La xarxa bàsica de vianants ha de permetre creuar el Nucli Urbà de nord a sud i d'est a oest, així com facilitar l'accés als punts d'interès i principals equipaments al Nucli Urbà. La xarxa està concebuda, també, per connectar el Nucli Antic amb el nucli residencial de Fontpineda i els nuclis industrials situats al sud del municipi, per connectar-lo també amb la

xarxa de ferrocarril de Rodalies i per enllaçar els punts més importants del mateix nucli entre sí. (veure plànol 1 de Proposta de xarxa principal de vianants).

Aquesta xarxa de vianants s'ha dividit en la xarxa de vianants principal i la xarxa de vianants secundària. Aquesta jerarquització permetrà prioritzar les mesures d'actuació.

El centres generadors de mobilitat i punts d'interès del Nucli són; l'ajuntament, els centres educatius d'ensenyament, la biblioteca municipal, policia local, els centres culturals, instal·lacions esportives municipals i els eixos comercials i d'oci entre altres.

Aquesta estructura permet relacionar tots els punts del municipi d'una manera eficaç, pràctica i entenedora pels ciutadans. Com a resultat dona una xarxa d'itineraris que travessa Pallejà per tots els nivells.

S'ha seleccionat els trams incorporats a la xarxa principal de vianants a partir d'una sèrie de criteris fonamentals que es basen en característiques de difícil canvi, com per exemple si el carrer comunica llocs de molta concurrència de gent, si passa per molts parcs o si és una via molt important per al trànsit de cotxes.

Els criteris són:

- Connectivitat
- Continuitat
- Zones verdes
- Paisatge urbà
- Espais oberts
- Qualitat ambiental

Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn principalment de la seva utilitat, o sigui, que comuniqui llocs que són destins importants per a molts vianants, com escoles, mercats, centres cívics, biblioteques, empreses, institucions o parades de transport públic. És important que el mateix eix passi per espais d'entreteniment, com parcs, places, monuments, espais d'oci, etc. D'aquesta manera, el mateix vianant pot convertir els seus viatges obligats en un plaer.

La Xarxa de Vianants (plànol 1 de propostes) és sobretot una xarxa de connexió entre els centres d'interès principals del Nucli Urbà.

El plànol 20 de la demanda de la mobilitat de vianants (diagnosi) ofereix un esquema d'aquelles itineraris més utilitats pels vianants i també serveix per definir la xarxa d'itineraris.

Continuitat: Els eixos de vianants han de tenir continuïtat des del inici fins al final sense cap punt perillós, incòmode o poc atractiu. Significa que absolutament totes les cruïlles han de tenir passos segurs i accessibles.

Zones verdes: Les zones verdes i carrers arbrats no constitueixen en si mateix un pol d'atracció, però poden augmentar significativament l'atractiu d'un itinerari de vianants.

Paisatge urbà: Un altre element que augmenta l'atractiu d'un itinerari de vianants és l'entorn arquitectònic. Aquí no es pensa exclusivament en els grans monuments i els edificis singulars que en si mateix són pols d'atracció, sinó en carrers amb harmonia arquitectural que afavoreixen un bon ambient al carrer i un paisatge urbà agradable per la vista.

Espais oberts: Un eix guanya un valor afegit si el vianant al seu camí troba petits racons o places on pot seure a un banc per a descansar o gaudir d'alguna activitat (música de carrer, petanca, jocs infantils, etc.). Aquests llocs són importants per a assegurar que sempre hi hagi vida al carrer i que l'itinerari no es torni una via deserta durant algunes hores del dia.

Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit. Són tres elements íntimament relacionats que perjudiquen el benestar del vianant de tres maneres diferents. El soroll li provoca una sensació de fatiga i li impedeix conversar amb un to normal al seu acompanyant. La contaminació atmosfèrica li provoca esternuts, ulls vermells i malestar al coll. I un excés de cotxes li provoca una sensació, real o subjectiva, d'inseguretat.

Un conjunt de criteris complementaris, molt relacionats amb la qualitat de l'espai urbà, també serveixen per definir la xarxa de vianants. Més que uns criteris alhora de seleccionar l'itinerari, aquests defineixen com haurien d'acabar sent els itineraris per tal de presentar unes característiques d'identitat pròpies.

- **Amplada de les voreres:** La llei d'accessibilitat vigent, dictamina una amplada mínima de 0,9 metres de les voreres. Els itineraris seleccionats hauran de tenir, com a mínim aquesta amplada. No obstant, el 2015 ha entrat en vigor la nova Llei 13/2015, del 30 d'octubre, d'Accessibilitat, on es preveu que l'exigència sigui superior i l'amplada mínima passi a ser d'1,8 metres.

Com a pauta general es considera raonable que l'espai reservat pels vianants constitueixi la meitat de l'amplada total d'una via. Als carrers amb menys de set metres d'amplada es recomana establir paviment únic amb preferència per als vianants assegurant que el trànsit motoritzat sigui mínim.

- **Cruïlles segures i còmodes:** Creuar un carrer ha de ser segur i no pot significar que el camí del vianant s'allargui innecessàriament. Totes les cruïlles, a més, han de tenir els guals necessaris per què una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar en les mateixes condicions que qualsevol altra persona.

A les cruïlles amb carrers secundaris, la vorera ha de ser contínua de manera que siguin els cotxes que creuen la vorera i no els vianants que creuen la calçada.

- **Pacificació del trànsit:** Una velocitat excessiva del trànsit motoritzat intimida als vianants, especialment als carrers sense barreres en forma de cotxes aparcats, arbres o carril de bicicletes entre la vorera i la calçada. Per això, en aquests carrers, i especialment si tenen grans rectes sense parades, convé prendre mesures per a reduir la velocitat i sempre procurant que aquestes no perjudiquin als ciclistes.
- **Disciplina viària estàtica:** En alguns carrers és freqüent que l'estacionament de cotxes a les voreres impedeixi o dificulti el pas dels vianants. També es veuen sovint guals de passos de vianants inutilitzats per cotxes aparcats irregularment. És important impedir aquests actes amb elements com les pilones.
- **Fàcil accés al transport públic:** S'ha de reduir al mínim les barreres que impedeixen l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a parades d'autobús, o taxi.
- **Il·luminació adequada:** Es vol donar importància a la il·luminació com element per a millorar l'atractiu d'una via pels vianants i per augmentar la sensació de seguretat i benestar dels vianants.
- **Senyalització dirigida als vianants:** La senyalització de punts d'interès general com els museus, les estacions i els monuments acostuma a indicar la via més ràpida i directa per als cotxes oblidant que aquesta via no sempre és la més apta per als vianants. Convindria una senyalització dels punts d'interès dins de l'espai dels vianants dirigida explícitament a aquests.
- **Neteja i manteniment:** El manteniment de la il·luminació i dels semàfors, l'eliminació de *graffitis*, la neteja del paviment i el bon estat del mobiliari urbà són elements considerats molt importants per a aconseguir més viatges a peu al municipi.
- **Mobiliari urbà i paviment de qualitat:** S'ha de subratllar la importància d'aplicar un disseny de qualitat per al mobiliari urbà i el paviment dels espais de vianants. Els desplaçaments a peu poden augmentar amb una bona xarxa verda i de materials nobles per a tots els vianants, que combina el verd i el disseny urbà amb activitats d'estada i comercials.

Els principals eixos de connexió de Pal·lejà estan formats per:

- Carrer de Barcelona
- Carrer J. Molins Parera, Martí i Julià
- Avinguda de la Generalitat – Avinguda Prat de la Riba
- Avinguda 11 de Setembre – Carrer Mare de Déu de Loreto
- Carrer Ausiàs March – Carrer del Riu
- Carrer Joan Maragall
- Carrer Vallès i Ribot – Carrer de l'Església

- Passeig Josep Maria de Segarra

Aquests eixos formaran la xarxa de vianants principal juntament amb els eixos de connexió amb els principals centres d'atracció del municipi:

- La urbanització de Fontpineda
- El Polígon Industrial de Pallejà
- Els centres educatius del Nucli Urbà

El present document aporta els criteris necessaris i eines suficients perquè el consistori desenvolupi cada un dels itineraris proposats i apliqui les actuacions de millora en 6 anys als **6.679,5 metres** de xarxa de vianants principal i en 12 anys als **9.869,3 metres** de xarxa de vianants secundària.

Actuacions:

- Es recomana la realització d'un estudi detallat de cada un dels eixos de connexió per tal d'aprofitar al màxim les peculiaritats de cada entorn per on transcórrer l'eix i desenvolupar així un pla d'acció més detallat en funció de les prioritats del municipi de Pallejà.
- Implementar actuacions de millora en els **16.548,8 metres** de recorregut de la xarxa de vianants.

9.2.2. Ampliar l'actual zona d'estar del municipi

En els darrers anys, l'Ajuntament de Pallejà ha realitzat actuacions per millorar i potenciar la mobilitat dels modes no motoritzats. Al centre del Nucli Urbà, al qual hi ha la zona d'estar, on es comptabilitzen la major part dels desplaçaments a peu del municipi.

L'àrea entre el Passeig Josep Maria de Segarra, el carrer del Riu, el carrer de Mare de Déu de Loreto i l'avinguda de la Generalitat (la zona amb més confluència de vianants) es produeixen, aproximadament, 8.500 desplaçaments a peu cada dia.

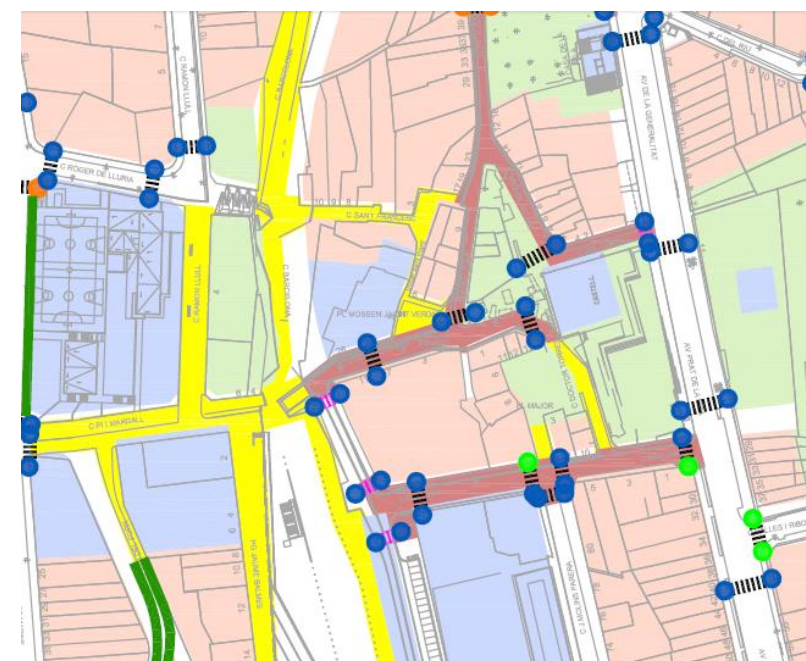
No obstant, part del viari de Pallejà està dissenyat en funció de les necessitats del vehicle privat, tant pel que fa a la circulació com l'aparcament. En aquest últim cas, el cost que suposa l'aparcament del vehicle privat l'assumeix la col·lectivitat i es tradueix en l'ocupació gratuïta de l'espai públic. Aquest model de ciutat, dissenyat en pro del vehicle privat va en detriment de l'ús del municipi per als vianants i la bicicleta.

Les zones de preferència per a vianants, a més de suposar un entorn amable i segur per a totes les persones, revitalitzen la vida comercial, aporten nous espais públics per l'animació i la convivència, disminueixen la contaminació acústica i pacifiquen el trànsit.

La urbanització de la zona d'estar ha de respondre a uns criteris d'unitat i d'homogeneïtat que doti a l'espai d'una imatge pròpia però que alhora, respongui a criteris de funcionalitat. El disseny d'aquest espai ha d'atendre al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

La xarxa de carrers amb paviment únic actual és de 8.660 m² i recull el Passeig Jaume Balmes, carrer Barcelona (entre carrers del Mercat i del Sol), carrer Pi i Maragall, tram de la carretera les Canteres, la plaça Major, plaça Mossèn Jacint Verdaguer, passatge Sant Martí, carrer Sant Francesc i carrer Ramon Llull.

Figura 85. Ampliació de paviment únic al centre del Nucli Urbà (detall plànol millora espai de vianants)



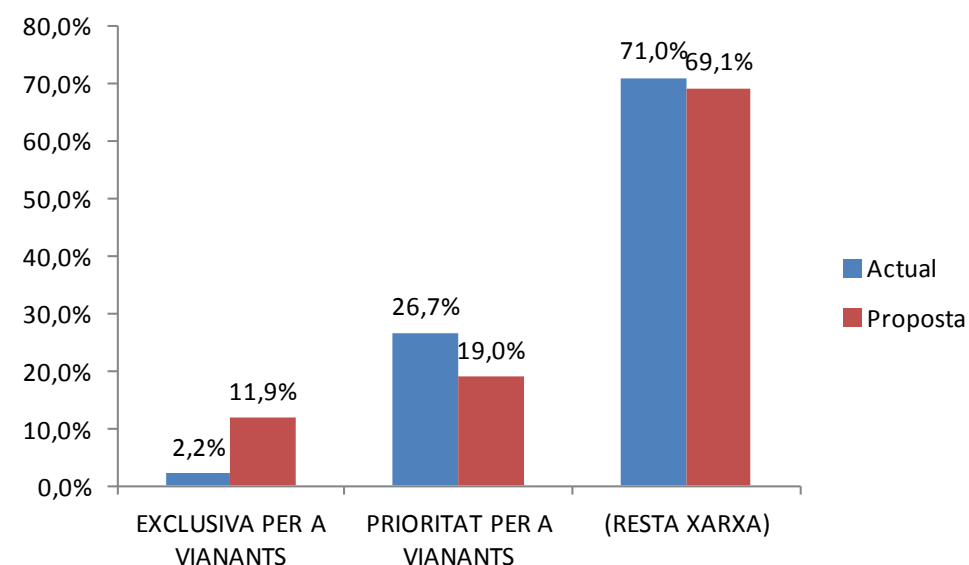
Font: INTRA.

Les actuacions proposades contemplen l'ampliació de la zona de paviment únic existent a l'entorn del centre del Nucli Antic de Pallejà. Es considera ampliar la zona de paviment únic a la Plaça Mossèn Jacint Verdaguer i als carrers adjacents a aquesta: carrer de l'Església, carrer Dr. Torras i Bages, carrer del Castell, carrer Miquel Ricart, carrer Martí i Julià, carrer del Sol i el tram ubicat al túnel del passeig Josep Maria Segarra (vial estret amb espai pels vianants insuficient). D'aquesta manera, es disposarà d'una zona central pacificada, amb accés restringit al vehicle privat i amb prioritat invertida (veure plànol 2 de proposta d'augment i millora de l'espai per a vianants).

Per tal d'augmentar la superfície de paviment únic, perquè els desplaçaments a peu es puguin produir amb continuïtat i amb l'objectiu de potenciar la xarxa principal de vianants es defineix una àrea urbana pacificada al centre de Pallejà. Amb la nova proposta de paviment únic, aquesta tipologia de carrers augmenta en 6.297 m², el que suposa un augment del

64% i contempla l'ampliació a paviment únic de 6 carrers, a més de l'ampliació en els carrers on ja existeix.

Figura 86. Distribució dels carrers de la xarxa de vianants



Font: INTRA.

D'aquesta manera, la xarxa de vianants (principal i secundària) definida en la primera actuació, estaria formada en un 12% per carrers amb ús exclusiu per a vianants i un 19% per carrers amb prioritat per a vianants.

Actuacions:

- La proposta contemplaria la possibilitat d'ampliar 6.297 m² de superfície amb paviment únic (veure plànol 2):
 - Carrer Dr. Torras i Bages
 - Carrer del Castell
 - Carrer Miquel Ricart
 - Carrer Martí Julià
 - Carrer de l'Església
 - Carrer del Sol
 - Carrer del Riu
 - Pg. Josep Maria de Segarra

9.2.3. Senyalització dels itineraris

Es proposa reforçar el sistema de senyalització per a vianants existent en l'actualitat. La seva finalitat és atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un centre

d'atracció, o fer conscient al ciutadà del temps a peu existent entre un mercat i els seus entorns (plànol 1).

• Senyalització vertical d'orientació direccional

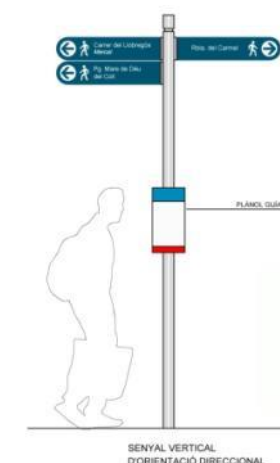
Es completarà la informació i revisarà que cada senyal disposi de:

Un plànol guia: Situat a una altura de 1,6 metres aproximadament, permet orientar a l'usuari mostrant-li la seva localització i la dels centres d'atracció més pròxims.

Uns panells indicatius: Col·locats a la direcció corresponents de senyalització, hi apareix escrit el nom dels centres d'atracció més important, dels carrers més rellevants i de la direcció dels eixos de la Xarxa Bàsica de Vianants.

Aquest senyals s'ubicaran a les cruïlles més importants de carrers i a les interseccions d'eixos.

Figura 87. Exemple de senyal vertical d'orientació direccional



Font: INTRA.

• Tòtems verticals informatius

Els tòtems informatius estan compostos pels següents elements:

El vianant: Tots els senyals estan clarament identificats per una franja groga, i el símbol d'un vianant a la part superior, de manera que siguin clarament visibles des d'una distància.

Informació direccional: S'utilitza de dues maneres principals: per mostrar el camí cap als carrers i barris i per actuar com un far de recalada per als centres d'atracció.

Mapa de recorregut 15 minuts: Ajuda a orientar l'usuari mostrant la proximitat dels centres d'interès. Això l'ajuda i dóna confiança a l'usuari per intentar viatges més llargs per caminar.

Inclou un cercle de caminada de 15 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, si es camina a un ritme normal.

Mapa de recorregut 5 minuts: És un mapa més detallat que l'anterior i compta amb una sèrie de punts de referència per ajudar a guiar a l'usuari cap als carrers i punts d'atracció específics.

Inclou un cercle de caminada de 5 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, en caminar a un ritme normal.

Cercador de carrers i punts d'atracció: Els noms dels carrers s'enumeren en ordre alfabètic per ajudar les persones a localitzar carrers individuals.

Aquests tòtems s'ubicaran als centres d'atracció amb més afluència.

Figura 88. Exemple de tòtem vertical informatiu



Font: INTRA.

- **Senyalització horitzontal**

És una placa negra de material antilliscant on hi apareix gravat el nom i número de l'eix i la figura d'un vianant.

Es situaran al llarg de tots els itineraris de la Xarxa Bàsica de Vianants, cargolats a terra.

Actuacions:

- Instal·lació de 6 senyals verticals d'orientació direccionals.
- Instal·lar 3 tòtem vertical informatiu

- Habilitar 25 unitats de senyalització horitzontal

Al plànol de la Proposta de Xarxa principal de Vianants (plànol 1) apareix cartografiada la ubicació precisa dels tòtems vertical informatius.

9.2.4. Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants

La discontinuïtat en les infraestructures és la principal problemàtica en l'accessibilitat per a vianants. La presència d'infraestructures de comunicació de llarg abast ha provocat que alguns itineraris estiguin incomplets i que els vianants hagin d'augmentar el seu recorregut per a superar aquestes infraestructures. Aquest és el cas de l'Avinguda Prat de la Riba, Avinguda de la Generalitat, l'Autovia del Llobregat, la Ronda Santa Eulàlia i la mateixa Autovia A-2. L'Ajuntament ha realitzat diferents actuacions amb l'objectiu de disminuir la fragmentació de Pallejà. Tot i així, aquesta situació dificulta la connectivitat entre la franja est i la franja oest del municipi o entre el Casc Urbà i el Polígon Industrial de Pallejà, ja que Pallejà es troba envoltat d'infraestructures d'àmbit supramunicipal.

Una de les mesures principals per reduir la sensació de fragmentació en aquest tipus de vies és proposar mesures per reduir la velocitat així com l'augment del nombre de passos de vianants i semàfors. La freqüència de passos de vianants recomanable és un pas de vianants cada 100-150 metres, fet que garanteix els desplaçaments longitudinals i transversals a peu.

La carretera N-II, també anomenada Avinguda de la Generalitat i Avinguda Prat de la Riba en el seu pas per Pallejà, consta de semàfors cada 160 metres i passos de vianants per creuar la via cada 100 metres, el 13% d'aquests elevats. Per tal de reforçar l'accessibilitat es proposa adaptar tots els passos de vianants que actualment són practicables en aquesta via (73%). Aquesta proposta està inclosa dins la proposta de adequació i implantació de nous passos de vianants.

La fragmentació produïda a la rotonda entre l'Avinguda Prat de la Riba i la Ronda Santa Eulàlia és considerable. Es proposa ampliar les orelles en la intersecció per tal de reduir la velocitat dels vehicles que accedeixen a la rotonda i augmentar en 3 el nombre de passos de vianants en aquest punt.

La fragmentació més important del municipi es deguda a l'autovia A-2 juntament amb l'infraestructura de ferrocarril i el mateix riu Llobregat. Aquestes infraestructures impedeixen la connexió no motoritzada entre el municipi de Pallejà i els municipis circumstantes del Papiol i Molins de Rei. Per aquest motiu es proposa la creació d'una passarel·la elevada que travessi el riu i permeti la connexió a peu i en bicicleta entre aquests tres municipis (proposta inclosa dins la proposta d'ampliació de la xarxa ciclista).

Actuacions:

- Adaptar i augmentar el nombre de passos de vianants a l'Avinguda Prat de la Riba, Avinguda de la Generalitat i la Ronda Santa Eulàlia al seu pas pel Nucli Urbà de Pallejà.

9.2.5. Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal

El Pla d'Accessibilitat municipal, és una eina de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal per tal de poder assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques als diferents àmbits de la població com són la via pública i el transport.

El Pla d'accessibilitat municipal és un document de desenvolupament obligat per a tot els municipis de Catalunya establert per la Llei 20/191, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i el Decret 135/1995, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

La Diputació de Barcelona, a través de la Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat, està duent a terme una tasca de suport tècnic i econòmic als municipis de la RMB amb l'objectiu de que tots els municipis desenvolupin el seu Pla d'Accessibilitat Municipal.

Aquesta mesura està contemplada també en el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona que obliga a tots els municipis de la RMB a redactar una Pla d'Accessibilitat Municipal en cas que no existeixi encara.

Actuacions:

- Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal
- Tenir en compte el Pla d'Accessibilitat Municipal a l'hora de planificar, dissenyar i executar qualsevol actuació a la via pública. Així com també treballar coordinadament per tal d'aplicar allò establert en aquest instrument en els propers anys.

9.2.6. Millora i arranament de voreres

Tal com s'indica al *Codi d'accessibilitat de Catalunya*, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Respecte dels canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle d'1,5 metres de diàmetre. Per altra banda, l'ordre VIV-2010 del Ministeri de Foment, indica 1,8 metres d'amplada lliure de pas i 2,20 metres d'alçada.

Al 2014, s'ha aprovat la nova Llei d'Accessibilitat de Catalunya, que redactarà el nou Codi d'Accessibilitat que entrarà en funcionament l'any 2017. Està previst que aquest nou codi contempli una amplada lliure de pas d'entre 1,5 i 1,8 metres.

En el present estudi es contempla l'actuació sobre aquells carrers de la xarxa principal de vianants (veure actuació 9.2.1.) amb voreres inferiors a 0,9 metres a curt termini i de la resta de la xarxa de vianants a mig i llarg termini. D'aquests carrers, s'aplica paviment únic en tots aquells carrers amb una secció inferior a 7 metres (veure actuació d'ampliació de zona d'estar del nucli urbà) i s'amplia la vorera a la resta de carrers. Es considera ampliar les voreres fins als 2 metres i garantir de mitjana una amplada d'1,5 metres lliure de pas.

Per últim s'amplien també les voreres en les interseccions (orelles) per reduir la velocitat dels vehicles i augmentar-ne la seguretat.

Les ampliacions de vorera es distribueixen principalment en els següents carrers:

- Carrer Goya Pintor
- Carrer Narcís Monturiol
- Carrer de les Moreres
- Carrer de Barcelona
- Carrer Enric Granados
- Carrer Enric Morera
- Passeig de les Masies
- Carrer Lope de Vega

Taula 16. Actuacions d'ampliació de vorera.

Ampliacions (m²)	1a fase	2a fase	Global
Ampliació en les interseccions	270	-	270
Ampliacions de vorera	1.374	2.419	3.793
TOTAL	1.644	2.419	4.063

Font: INTRA.

En el cas del municipi de Pallejà es proposa la millora i arranament de voreres de forma gradual, seguint les recomanacions exposades i prenent com a punt de partida la informació de la situació actual de l'amplada de les voreres, elaborat en la diagnosi del PMUS. Aquests criteris s'han tingut en consideració en els nous projectes i desenvolupaments contemplats en el planejament urbanístic municipal per a la definició estratègica de les diferents xarxes de mobilitat, ja que el PMUS es desenvolupa en coordinació amb el PGM.

La configuració urbana de **Fontpineda**, amb una configuració de l'espai públic clarament favorable al vehicle privat que penalitza els desplaçaments en modes no motoritzats, obliga a cercar solucions eficients i de baix cost.

En aquest sentit el PMUS proposa habilitar una franja pintada i segregada a la calçada d'entre 1,5 i 2 metres reservada a vianants. Es proposa habilitar aquesta franja a la ronda Montmany (a l'entorn de l'escola l'Ordeig, entre l'entrada de l'escola i la parada d'autobús) i entre la Gran Via Fontpineda i l'entrada de la urbanització. D'aquesta manera es dona continuïtat a l'itinerari entre el nucli urbà de Pallejà i la urbanització.

Figura 89. Exemple de franja pintada per a vianants



Font: INTRA SL

La capacitat d'atracció i generació de desplaçaments no motoritzats a la **Magina** és més limitada, degut a la dimensió de la urbanització. No obstant, es proposa estudiar la viabilitat d'habilitar un itinerari segregat o una vorera en condicions entre la urbanització i en nucli urbà. Actualment, la configuració de la carretera (5,5 metres d'amplada) no és prou ample com per habilitar un itinerari segregat o ampliar la vorera. Aquesta actuació implicaria ampliar l'ocupació de la carretera en un dels seus costats.

L'objectiu d'aquesta actuació (plànol 2 de millora espai de vianants), conjuntament amb la resta d'aquest apartat, és garantir que tota la superfície del casc urbà estigui connectada amb suficients garanties per els desplaçaments a peu (voreres de mínim 1,5 d'amplada lliure de pas o plataforma única).

Actuacions:

- Ampliar 4.063 m² de vorera al Nucli Urbà de Pallejà.
- Habilitar 1.391 m de franja pintada d'1,5 metres d'amplada amb separadors (2.087 m² de superfície i 500 separadors aproximadament).
- Estudiar la viabilitat d'habilitar un itinerari entre la Magina i el nucli urbà.

9.2.7. Adequació i implantació de nous passos de vianants

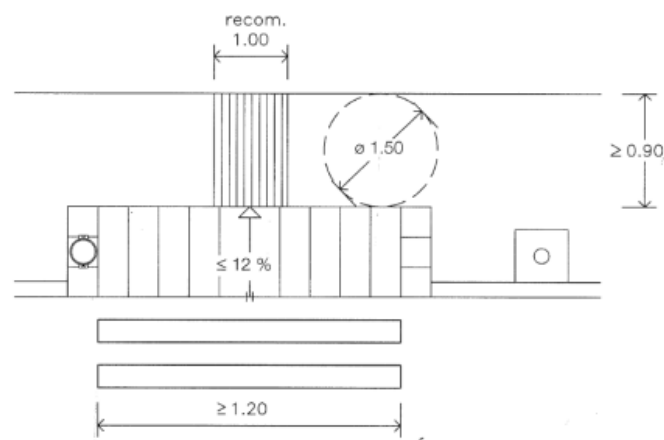
L'ús del Nucli Urbà de Pallejà ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment de les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

Amb l'objectiu d'ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants, qualsevol actuació en aquest àmbit es basarà en el Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de les barreres arquitectòniques i aprovació del Codi d'Accessibilitat de Catalunya; i, complementàriament, en l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer. Cal tenir en compte, que recentment ha estat aprovada la nova Llei d'Accessibilitat, el codi de la qual es troba en elaboració.

Segons la normativa vigent, es considera que el pas de vianants forma part d'un itinerari adaptat quan compleix, entre d'altres, els següents requisits:

- Salva el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessa un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una amplada igual a la del pas de vianants.
- El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitza en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 metres, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 metres.

Figura 90. Dimensions recomanades per al gual de vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Un dels punts més febles del conjunt de passos de vianants a Pallejà és la manca de senyalització vertical informativa per als vehicles. Es considera necessari habilitar la senyal S-13 de pas de vianants en tots els passos de vianants de la xarxa principal de vianants (veure plànol 1).

Figura 91. Senyal informativa S-13 de pas de vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Es proposa adaptar tots els passos de vianants tant del Nucli Urbà de Pallejà com de totes les urbanitzacions i zones industrials del municipi en dues fases:

Fase I: Adaptar tots els passos de vianants no adaptats i practicables de la xarxa de vianants principal definida en el plànol 1 de propostes.

Fase II: Adaptar tots els passos de vianants no adaptats i practicables no inclosos en la xarxa principal de vianants.

Taula 17. Actuacions d'adaptació de passos de vianants.

Actuacions	Fase I	Fase II				Total
	Xarxa principal	Resta Nucli Urbà	Fontpineda	La Magina	P.I. Pallejà	
Adaptar pas practicable	105	56	-	-	16	177
Adaptar pas no adaptat	7	-	9	1	-	17
Nou pas de vianants	6	5	25	1	-	37
Nou pas semaforitzat	1	-	-	-	-	1

Font: INTRA.

Aquests criteris s'han tingut en consideració també en els nous passos de vianants inclosos en els projectes i desenvolupaments contemplats en el planejament urbanístic municipal per a la definició estratègica de les diferents xarxes de mobilitat, ja que el PMUS es desenvolupa en coordinació amb el PGM.

En les mesures d'adaptació i implantació de nous passos de vianants es contemplen les mesures del PLSV de Pallejà (2014-2017). Aquesta mesura no només afecta a la xarxa principal de vianants.

A l'hora de la implantació cal tenir en compte que un pas de vianants s'ha d'ubicar adequant-lo a l'itinerari natural del vianant, per evitar que aquest creui per fora o que hagi de donar una volta llarga i innecessària. Cal, a més a més, assegurar que els passos siguin ben visibles (no ubicar contenidors abans o aparcament de vehicles sinó orelles o aparcament de motocicletes, bicicletes, etc) i que tinguin una llargada acceptable o disposin de refugis de seguretat per a poder travessar sense perill.

Actuacions:

- Adaptar 17 passos de vianants no adaptats.
- Adaptar 177 passos de vianants practicables.
- Eliminar 7 passos de vianants.
- Estudiar la implementació de 38 nous passos de vianants en totes les interseccions desproveïdes (1 d'ells semaforitzat).

La informació està grafiada al plànol 2 de proposta d'augment i millora de l'espai per a vianants.

9.2.8. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.

El mobiliari urbà, a part del seu ús funcional, dota a l'espai públic d'una certa imatge de ciutat. El mobiliari urbà serveix també per guiar els usuaris de l'espai públic, separant espais, fent itineraris, tal com succeeix en els carrers de convivència. La funcionalitat del mobiliari urbà es pot veure compromesa si els criteris de selecció i ubicació no han tingut en compte l'accessibilitat dels vianants.

Tal com s'indica al Codi d'Accessibilitat de Catalunya, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda lliure de pas ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Pel que fa als canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle de 1,5 metres de diàmetre. L'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, assenyala que la ubicació de tot element de mobiliari urbà no envairà l'itinerari de vianants accessible. Hi haurà d'haver un itinerari lliure d'obstacles fins a una alçada de 2,2m i es col·locaran preferiblement a un mínim de 0,40m. respecte la vorada. Els elements no tindran sortints de més de 10cm i es detectaran a una alçada mínima de 15 cm. A més, tots els elements transparents estaran senyalitzats. La Guia de recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya, fixa l'amplada lliure de vorera a 2 metres.

De forma general, el mobiliari urbà s'ha de situar a l'exterior de la vorera, en la mesura del possible alineat amb la resta, i el disseny serà preferentment amb els caires arrodonits.

Actuacions:

- El present PMUS proposa dissenyar la ubicació del mobiliari urbà segons criteris d'accessibilitat, no tan sols de persones amb mobilitat reduïda sinó del conjunt de la població.

9.2.9. Establir convenis entre l'Ajuntament de Pallejà i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat

Per poder parlar de mobilitat universal cal garantir la mobilitat a tothom i posar especial atenció a tots aquells col·lectius que, d'una manera o altra, tenen majors dificultats per veure garantit el seu dret a moure's. La possibilitat d'establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i aquests col·lectius ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat.

Actuacions:

- Establir convenis de col·laboració entre l'Ajuntament de Pallejà i les entitats i associacions de persones amb discapacitat del municipi amb l'objectiu de treballar de forma coordinada en les actuacions en matèria de mobilitat i d'accessibilitat.

9.3. Mobilitat en bicicleta

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directrius Nacionals de la Mobilitat, marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on es dóna prioritat a la bicicleta, així com al transport públic o a l'anar a peu.

Les Directrius nacionals de la mobilitat estableixen l'objectiu de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per bicicletes i una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte: la necessitat de cobrir la demanda d'ús, interconnexió amb altres mitjans de transport, resoldre els conflictes amb la resta de mitjans, dissenyar la xarxa i la seguretat del ciclistes.

La bicicleta és un dels mitjans de transport que a l'actualitat està infrautilitzat a molts del municipis catalans. A moltes ciutats europees un 25% dels desplaçaments interns es fan en aquest mitjà de transport, als municipis mitjans de Catalunya però, els desplaçaments amb bicicleta representen menys d'un 1%. No obstant, per les seves característiques (municipi mitjà, distàncies curtes, infraestructures existents,...) Pallejà es configura com un municipi amb un clar potencial ciclista.

Hi ha nombroses raons per les quals un ciutadà opta o no per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Algunes d'elles depenen de les característiques personals de l'usuari, altres són de tipus social o econòmic, i altres són condicionades pel medi ambient on es produeix el desplaçament. És en les condicions urbanístiques, de mobilitat i socioculturals on els ajuntaments poden incidir decididament en la finalitat d'incrementar la utilització d'aquest mitjà de transport.

En matèria de transport amb bicicleta, mesures d'ordenació i normatives, així com campanyes de sensibilització, són les eines fonamentals per fomentar l'ús. En aquest sentit, és indispensable desenvolupar i aplicar les directrius i propostes del Pla Estratègic de la Bicicleta.

Per tal d'assolir l'escenari objectiu, cal augmentar els desplaçaments amb bicicleta i d'aquesta forma reduir la contaminació, guanyant en salut i qualitat de vida dels ciutadans.

Les accions proposades en aquest àmbit són:

- Ampliar la xarxa d'itineraris ciclistes.
- Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes

- Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes
- Promocionar el registre municipal de bicicletes
- Estudiar la possibilitat de posar en funcionament un servei de transport públic individual de bicicletes.
- Establir un pla de promoció de la bicicleta.

9.3.1. Ampliar la xarxa d'itineraris ciclistes

Per promoure l'ús d'aquest mode de transport és imprescindible disposar d'una xarxa d'itineraris racional de carrils bicicleta amb espais protegits i ben senyalitzats.

Criteris de traçat i definició de la xarxa

- **Connectivitat/continuitat.** La planificació dels nous trams busca la màxima connectivitat, rapidesa i comoditat.
- **Jerarquització viària/delimitació d'àrees pacificades.** La creació de carrils o espais específics per a bicicletes depèn d'una visió global del funcionament del trànsit al municipi. En carrers de trànsit reduït i baixa velocitat, la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense necessitat d'enginyeria específica i amb un estalvi important per a l'administració local. En avingudes o carrers on el trànsit motoritzat és dens i/o ràpid, és a dir, a la xarxa bàsica és imprescindible la infraestructura específica per a la circulació ciclista.
- **Cobertura dels principals centres d'atracció.** La xarxa de bicicletes ha de cobrir els principals centres d'atracció del municipi: equipaments esportius, centres culturals, mercats, centres d'ensenyament, estacions de transport col·lectiu, edificis públics de l'administració, centres d'atenció primària, hospitals, edificis sindicals i polígons industrials.
- **Senyalització.** És necessari que ciclistes, automobilistes i vianants coneguin exactament quin espai del carrer està reservat per a la seva circulació i amb quins altres usuaris de la via poden o no compatir aquest espai.

La senyalització a més ha de servir per regular la circulació tant entre els propis ciclistes com amb la resta dels trànsits, sobretot en les interseccions. També és necessària per comunicar al ciclista advertències i indicacions de caràcter general (itineraris, direccions, serveis, etc.).

A partir dels itineraris de bicicletes existents, de la jerarquització viària proposada i de la localització dels principals punts d'atracció del municipi, al plànol 3 es defineix la xarxa bàsica de carrils ciclables del municipi.

Les vies ciclistes queden definides a la Llei 19/2001 de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (BOE núm. 304, de 20 de desembre):

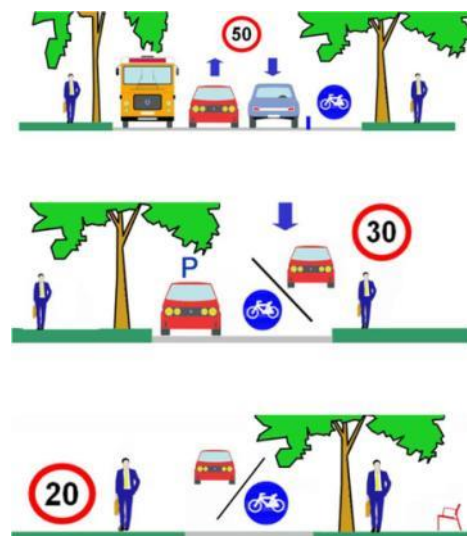
- 70. *Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.*
- 71. *Carril bici: via ciclista adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit.*
- 72. *Carril bici protegit: carril bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.*
- 73. *Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre vorera.*
- 74. *Pista bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.*
- 75. *Camí pedalable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.*

A part d'aquestes vies definides a la Llei 19/2001, hi ha altres vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes. Tot seguit s'incorpora un quadre amb el conjunt de vies que poden formar part d'un itinerari ciclista. Els criteris tècnics que fan referència a les característiques constructives, els serveis relacionats amb vies ciclistes, senyalització i abalisament o manteniment es remet al “Manual per al Disseny de vies ciclistes de Catalunya” editat pel departament de Política territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya:

VIES CICLISTES INTERURBANES	Camí verd: via per a vianants i ciclistes, segregada o no del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos. Independent de la xarxa viària. Cohabitació d'usuaris: amplada mínima 3 metres. Segregació d'usuaris: 1,5 m vianants i 2,5 m ciclistes. Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.
VIES CICLISTES URBANES	Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m. Carril bici: via per a ciclistes adossada a la calçada, separada de la resta de la circulació per marques vials. Amplada mínima 1,5 m. Carrer zona 30: via no segregada amb limitació a 30 km/h Vorera bici: Espai útil mínim de vorera 4 metres, 2,5 metres reservat a vianants i 1,5 metres la bicicleta. Velocitat restringida a 20 km/h. Paviment vermell en el carril bici per marcar la segregació d'espais. Carrer de convivència: via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants. La configuració del municipi de Pallejà, tant pel que fa a la trama urbana, a la jerarquització viària i a les seccions de carrers fa que es considerin com a tipologies més adequades els carrils bici protegit i les zones pacificades. Per altra banda es desaconsella la instal·lació de voreres bici per evitar el conflicte entre vianants i bicicletes, excepte en el cas que les voreres tinguin una amplada mínima útil de 4 metres. L'actual xarxa ciclista de Pallejà compta amb aquesta tipologia de via que la present proposta insta a eliminar en aquelles voreres inferiors a 4 metres d'amplada d'espai útil.
INTERSECCIONS	Les interseccions per ser espais on els diferents modes de transport entren en conflicte, han de reduir-se al nombre imprescindible. Els itineraris contemplaran aquells recorreguts on les interseccions siguin mínimes i, allà on es produeixin, la visibilitat ha de ser màxima. En les interseccions s'ha de fer visible per a tots els modes de transport que es tracta d'una zona de confluència. Les vies ciclistes en les interseccions es destacaran de la resta de la caçada per ser de color vermell delimitades per marques discontinues

La tipologia de la via ciclista és en funció de la jerarquització viària (proposta desenvolupada en l'apartat de vehicle privat motoritzat) tal i com es mostra a la següent imatge en forma d'esquema.

Figura 92. Tipologies de via ciclista



Font: INTRA SL.

Els carrils bicis requereixen una amplada mínima d'1 metre per sentit i 2,5 metres d'alçada lliure d'obstacles. El PMUS recomana seguir els criteris establerts al *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya* de la Generalitat de Catalunya.

Pel que fa a les característiques de la tipologia proposa al present PMUS. El manual estableix que els carrils segregats monodireccionals en zona urbana han de disposar d'una amplada mínima d'1,5m. I de 2 metres si és bidireccional. En cas de carril en sentit contrari, l'amplada mínima serà d'1,75 metres. Els separadors recomanats són peces de cautxú.

Actualment Pallejà disposa de 1.177 metres de carril bici segregat recorrent un tram de la Ronda Santa Eulàlia i un tram del carrer Joan Maragall. Es proposa donar continuïtat al carril bici existent i allargar-lo per la Ronda Santa Eulàlia fins la intersecció amb l'Avinguda Prat de la Riba enllaçant amb el carril bici segregat a la calçada existent que connecta amb el Polígon Industrial de Pallejà i el municipi de Sant Vicenç dels Horts.

També es proposa convertir el tram de la N-II que travessa el municipi de Pallejà en una via preferent per a la bicicleta amb la senyalització corresponent. També es proposa convertir el centre del Nucli Urbà de Pallejà en vies compartides per a la bicicleta amb els vehicles motoritzats i els vianants. La convivència entre ciclistes i conductors és possible si es realitzen actuacions per pacificar el trànsit motoritzat i així augmentar la seguretat dels modes no motoritzats. Aquesta mesura es desenvolupa a la proposta d'àrees ambientals.

Actuacions:

- Habilitar 1.450 metres de carril bici segregat. Aquesta tipologia de carril transcorre per la calçada de forma segregada i amb separadors físics de cautxú. El carril serà bidireccional.
- Habilitar 1.289.674 m² de nova àrea de convivència entre el desplaçament en bici, a peu i en vehicle privat.
- Habilitar 1.480 m de via preferent ciclista.

El plànol 3 de proposta de xarxa ciclista i aparcaments mostra les actuacions descrites.

9.3.2. Incentivar les rutes ciclistes de Pallejà

Segons l'enquesta als usuaris de la bicicleta de Pallejà, el 82% dels desplaçaments en bicicleta al municipi es realitzen per motius d'oci, esport o per realitzar un passeig. Per aquest motiu i degut a l'orografia del municipi i a l'extensa xarxa de camins ciclables que disposa Pallejà a la llera del riu Llobregat, es proposa potenciar i senyalitzar aquests camins per tal de millorar i incentivar aquest mode de transport.

Per altra banda, Pallejà no disposa de connexió a peu o en bicicleta amb la riba est del riu Llobregat de manera còmode i segura. Les passarel·les més properes estan aigües amunt a Sant Andreu de la Barca a 3km de Pallejà i aigües avall a Sant Boi de Llobregat, a més de 11 km. Per aquest motiu es proposa construir una passarel·la de connexió entre Pallejà i Molins de Rei que permeti la connexió a peu i en bicicleta entre aquests dos municipis juntament amb Sant Vicenç dels Horts, Molins de Rei, el Papiol i Sant Feliu de Llobregat i poder enllaçar també amb la Via Verda del Llobregat.

Figura 93. Exemple passarel·la a Cornellà de Llobregat



Font: INTRA SL.

L'AMB i el consell comarcal del Baix Llobregat són els òrgans que vetllen pel desplegament de la xarxa ciclable supramunicipal al Baix Llobregat. En aquest sentit el consell comarcal ha desenvolupat el Pla de senders turístics del Baix Llobregat.

El PMUS proposa estudiar la viabilitat la construcció de la passarel·la. Aquesta tindria una longitud de 180 metres de llarg i 4 d'ampla i tindria ús exclusiu per a vianants i bicicletes.

Al plànol 3 es defineixen 5.390 metres de rutes ciclistes per l'interior del municipi i de connexió amb els municipis esmentats i 4.095 metres de rutes BTT. D'aquesta manera es potencia l'ús d'aquest transport també per motius laborals o de visita a amics, familiars, etc. a més de reforçar l'ús lúdic que actualment ja té.

Aquesta nova xarxa de rutes ciclistes d'oci anirà acompanyada de la corresponent senyalització informativa en interseccions entre camins i a les entrades dels diferents nuclis residencials del municipi.

Actuacions:

- Definir 5.390 metres de rutes ciclistes i 4.095 metres de rutes BTT amb la corresponent senyalització i adequació.
- Estudiar la viabilitat de construir una passarel·la de connexió entre Pallejà i la Via Verda del Llobregat.

9.3.3. Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes

Els aparcaments de bicicleta s'han de garantir en els principals equipaments i en les proximitats de les parades de transport públic interurbà.

Aquest aspecte de la promoció de la bicicleta tot i ja estar present a Pallejà encara pot desenvolupar-se. Cal considerar-lo com a una actuació prioritària i prevenir-ne els robatoris.

La necessitat d'aparcament comença ja al lloc d'origen dels desplaçaments. Cal garantir que als edificis d'habitatges o a llocs molt propers es disposi d'espais per deixar bicicletes. Per això, és necessari estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per incloure les necessitats dels propietaris de bicicletes. En destí, és imprescindible instal·lar aparcaments a cadascun dels centres d'atracció del municipi que encara no compten amb aquest servei (centres esportius, centres d'ensenyament, mercats, centres culturals...). Als nodes d'intermodalitat els aparcaments de bicicletes han de garantir la màxima seguretat per promoure els desplaçaments intermodals.

Una condició imprescindible per promoure els desplaçaments amb bicicleta es la dotació d'aparcaments còmodes i segurs, tant en el lloc d'origen com de destí dels desplaçaments.

En l'actualitat existeixen 2 aparcaments en superfície situats en la zona esportiva municipal del Nucli Urbà de Pallejà.

Tots els aparcaments, actuals i nous, hauran d'anar acompanyats de la senyalització corresponent.

Per establir la dotació de places es recomana seguir el criteri d'implantació d'aparcaments marcat pel Decret d'avaluació de la mobilitat generada, que estableix les places mínimes per a nous desenvolupaments urbanístics.

Figura 94. Espai mínim d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge (màx. de 2 places/habitatge)	2 places/100 m² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml. de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Pla Director de la Bicicleta.

Actuacions:

- Es proposa la implantació de 11 nous aparcaments de 8 places als següents centres d'atracció (plànol 3):
 - Aparcament cobert (bicibox) a l'estació de ferrocarril de Pallejà.
 - Els 4 centres educatius del municipi (escoles Àngel Guimerà, Jacint Verdaguer, La Garalda i l'institut Pallejà).
 - L'Ajuntament i zona central del municipi.
 - Fontpineda (5 aparcaments)

El plànol 3 de proposta de xarxa ciclista i aparcaments mostra les actuacions descrites.

9.3.4. Pla de promoció de la bicicleta

En la majoria d'exemples que es troben a Catalunya hi ha hagut una inversió en infraestructures ciclistes sense que s'hagi experimentat un augment en la demanda d'aquest mode. Per això, cal difondre els beneficis i les potencialitats del seu ús mitjançant un pla de promoció. A continuació es descriuen alguns dels instruments que poden compondre aquest pla.

Educació, Cultura i Promoció.

L'objectiu del procés educatiu és establir un nou marc de valoració social de l'ús de la bicicleta. Es tracta de garantir el coneixement dels avantatges individuals i col·lectius de la bicicleta com a mitjà de transport urbà, enfrontant-los amb els perjudicis també individuals i col·lectius que suposa l'ús inadequat de l'automòbil. Cal canviar la idea que la bici és un vehicle exclusivament per a l'oci o l'esport, per a les criatures o per a les persones amb un baix nivell econòmic.

Pel que fa a l'educació viària en l'ús de la bicicleta, cal tenir present que no ha d'estar dirigida exclusivament al col·lectiu de ciclistes, sinó a la població en general, encara que en cada grup (automobilistes, vianants, ciclistes, infants, gent gran, etcètera) s'han de recalcar aspectes diferents.

És important que les campanyes de promoció no ho siguin “en buit”, han d'anar acompanyades de mesures concretes que els atorguin versemblança. Per exemple, fer-les coincidir amb la posada en servei de trams de via ciclista, posada en marxa d'altres actuacions de promoció, aprovació de normes municipals al respecte, etc. Alguns exemples de campanyes de promoció són:

- Exposicions interactives.
- “Compres amb bici”: campanya de promoció per animar a fer les compres amb bicicleta.
- Operació Ring-Ring: campanya per animar a anar a la feina amb bicicleta.
- Escola de circulació amb bicicleta per a nens i adults.
- Concurs de fotografia: combinar l'art de la fotografia amb la temàtica de la bicicleta.
- L'elaboració d'una guia de la bicicleta: amb els itineraris recomanats, consells pràctics, calendari d'esdeveniments, adreces d'interès...
- La celebració dels dies festius de la bicicleta, amb una bicicletada popular i activitats lúdiques al seu voltant.

Coordinador/a d'actuacions.

Per a coordinar totes les actuacions en matèria de promoció de la bicicleta és imprescindible un/una responsable dins de l'Ajuntament. La seva tasca serà recordar els beneficis d'anar amb bicicleta i actuar com a persona a qui recórrer des de tots els nivells de la municipalitat (formulació de polítiques, presa de decisions, execució, i seguiment) i des de tots els departaments que tenen alguna relació amb la qüestió de la mobilitat dels ciclistes.

Subvenció a la compra de bicicletes

Aquest Programa de Mobilitat Sostenible preveu una acció de subvenció a la compra de bicicletes (o bicicletes elèctriques) com a complement de les accions de promoció de l'ús de la bicicleta. Aquesta acció pretén iniciar un canvi modal del cotxe a la bicicleta, i s'adreça especialment a ciutadans que realitzen desplaçaments de la residència a la feina d'aproximadament 5 km, veïns de nuclis urbans amb itineraris amb pendents... També s'admetrà la possibilitat de compra subvencionada de bicicletes elèctriques per a la creació de petites flotes d'empresa, de centre de negocis, de polígons d'activitat econòmica... que s'orientin a promoure l'ús de la bicicleta per a itineraris de mobilitat obligada entre els seus treballadors.

És d'esperar que aquesta mesura contribueixi positivament a transformar l'actual esquema de mobilitat de Pallejà en un nou esquema més sostenible, tant des del punt de vista mediambiental com energètic i econòmic.

Actuacions:

- Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta.
- Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.
- Desenvolupar una línia de subvencions a la compra de bicicletes

9.4. Mobilitats en transport col·lectiu

Tal i com es posa de manifest a la diagnosi del PMUS de Pallejà, tres particularitats condicionen en gran mesura l’actual sistema de transport urbà del municipi:

- Baixa freqüència (60 minuts)
- Augment de passatgers
- Baixa quota d’ús (al voltant dels 30.000 passatgers anuals)

La diagnosi del PMUS remarca com a punts forts de l’actual sistema de transport públic urbà de Pallejà:

- a) Bona velocitat comercial, que és de 22 km/hora (12,7 km/h la mitjana catalana)
- b) Bona cobertura (98% de l’autobús i 58% del ferrocarril)

En canvi, considera com a punts febles:

- a) Accessibilitat a les parades: un 55,6% de les parades presenten barreres arquitectòniques
- b) Freqüències de pas baixes: 60’.
- c) Poques marquesines: 15% de les parades.

El foment i promoció del transport públic és un requeriment indispensable per tal d’assolir els objectius fixats pel Pla de Mobilitat, d’una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. Per tal que així sigui, s’ha d’augmentar l’atractiu del transport públic, la qual es pot aconseguir incidint en les següents variables a través de les propostes d’actuació:

- Augmentar la freqüència de pas
- Millorar la velocitat comercial
- Millorar l’accessibilitat de les parades
- Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic
- Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa
- Promoure l’ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives

- Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat
- Realitzar el seguiment del compliment del Pla d’Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà
- Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Pallejà
- Estudiar la viabilitat d’altres modes de transport

Tot i que aquestes poden ser actuacions que millorin la situació actual, per tal d’augmentar la demanda en aquest mode es recomana elaborar un Pla Estratègic del Transport Públic Urbà de Pallejà.

9.4.1. Augmentar les freqüències de pas

Les freqüències de pas de l’actual sistema de transport públic urbà de Pallejà són molt baixes (pel general inferiors a 1 bus/hora), fet que fa que aquest mode de transport sigui poc competitiu i utilitzat bàsicament pel públic captiu, és a dir, per aquells que no tenen opció d’utilitzar cap altre tipus de mitjà.

Per aconseguir més competitivitat, i per actuar d’acord amb les mesures proposades pel Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, es proposa construir un servei de transport públic urbà vinculat a la demanda. En aquest cas es proposa augmentar les freqüències de pas a 30’ en les hores punta.

Taula 18. Freqüències proposades línies d’autobusos urbans

Línia i itinerari	Freqüència (actual)	Freqüència (proposta)
Fontpibus	60 minuts	30 minuts (en HP)

Font: INTRA

Actuacions:

- Millorar la freqüència de pas fins a 30 minuts en la línia Fontpibus.

9.4.2. Actuacions per a la millora de la velocitat comercial

El PMUS té per objectiu mantenir aquesta velocitat comercial, ja que a Pallejà supera ostensiblement a la mitjana catalana. No obstant, es recomana la possibilitat d’aplicar un conjunt de mesures que augmentarien la competitivitat del transport públic de Pallejà.

A continuació es presenten un seguit de possibles actuacions que millorarien, encara més, la velocitat comercial dels vehicles de transport públic de Pallejà:

Propostes relacionades amb la circulació

- Infraestructura
 - Carril bus / doble carril bus

Propostes relacionades amb les parades

- Cobrament
 - Pagament anticipat (6% del temps de recorregut)
 - Targetes sense contacte
 - Endarrerir les validadores respecte la porta d'entrada
- Situació de la parada
 - Interseccions
 - Semàfors
 - Parada carril de circulació o apartador.
 - Disseny de la parada.
- Informació
 - A la parada
 - Al vehicle (àudio línia, parada i destinació)

Actuacions:

- Valorar la implantació d'actuacions per millorar la velocitat comercial del vehicles de transport públic.

9.4.3. Millora de l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús

D'altra banda, la potenciació del transport públic urbà inclou la millora de les parades d'autobús, així com de les condicions d'accés a peu a aquestes. En aquest sentit, tot i que en conjunt les parades de transport públic de Pal·lejà es troben ben equipades i pel general adaptades, es detecten certes mancances.

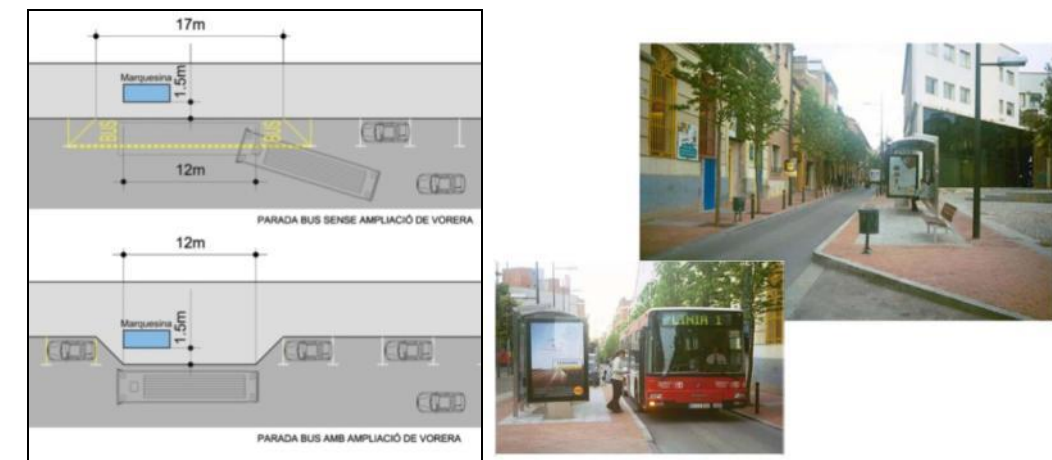
Hi ha 20 parades (55,6%) amb barreres arquitectòniques que dificulten o impedeixen l'accessibilitat a les PMR (Persones amb mobilitat reduïda). Per tal d'habilitar aquestes parades per a les PMR es considera necessari fer accessible l'entorn més immediat de la parada, en aquest cas es considera una superfície estàndard de 8 metres de longitud per 2 metres d'amplada per a cada parada amb barreres arquitectòniques.

S'observa també la presència de 3 parades (8,8%) que tenen pal identificador i marquesina al mateix temps. Per tal de mantenir una certa uniformitat en les parades del transport públic es proposa eliminar el pal identificador d'aquestes parades i integrar la identificació i informació a la mateixa marquesina.

La instal·lació de marquesines ofereix protecció als usuaris davant de les condicions climatològiques, a més de gaudir de la comoditat de poder seure durant el temps d'espera.

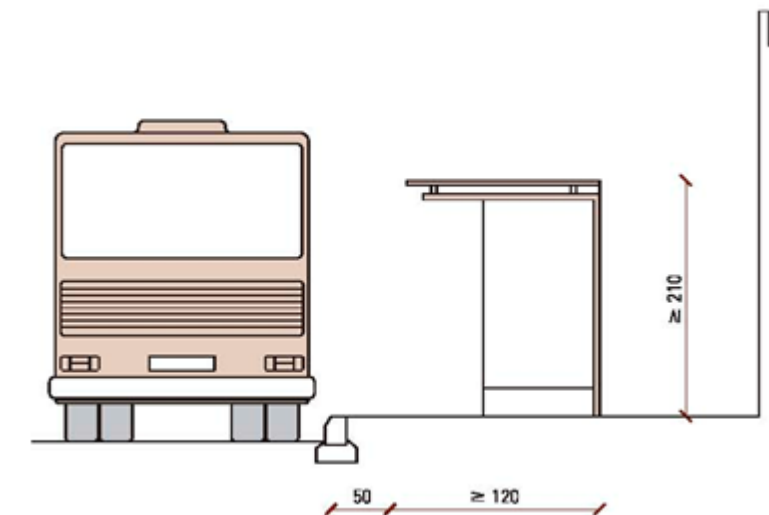
La marquesina serà tancada per un sol costat, a l'alçada del qual es parerà el conductor del bus. Les parets de tancament no podran ser completament transparents, a menys que es senyalitzi la superfície amb elements opacs, per tal d'afavorir-ne la percepció per part de les persones amb disminució visual (Recomanacions de mobilitat per al disseny de Catalunya, DPTOP).

Figura 95. Millora de les parades d'autobús (parada de bus amb marquesina i exemple de marquesina accessible)



Font: INTRA SL.

Figura 96. Ubicació i gàlib de les marquesines



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà, DPTOP.

La cobertura del transport públic a Pal·lejà és superior al 98%. Per tal d'optimitzar aquesta cobertura, es proposa la reubicació d'algunes parades del transport públic urbà o crear-ne de noves.

Actuacions:

- Adaptar les parades de transport públic amb barreres arquitectòniques: 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 29 i 35.
- Eliminar pal identificador i integrar les parades a la marquesina: 5, 30, 33.
- Millora de la il·luminació a les parades: 9, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 24.

Totes les actuacions sobre les parades del transport públic resten grafiades al plànol 4.

9.4.4. Millora de la informació a l'usuari

Per millorar la competitivitat del transport públic, cal que el servei tingui les característiques de comoditat i fiabilitat necessàries pels usuaris. La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

A nivell gràfic, la informació que ha de figurar a totes les parades de transport públic és:

- Identificació clara de les rutes que passen per la parada.
- Itineraris i freqüències de pas de les rutes.
- Horari aproximat de pas, en les rutes amb baixa freqüència.
- Coordinació amb altres modes i transbordaments.
- Mapes de situació i de la xarxa.
- Tarifes i títols, i forma d'adquirir-los.
- Canvis d'horari i itineraris del servei.
- Telèfon i web d'informació.

Hi ha 1 parada (2,9%) que no compta amb informació referent als horaris o a les freqüències dels serveis.

En aquelles parades més concorregudes és recomanable complementar la informació estàtica, que es pot complementar amb informació dinàmica per informar del temps d'arribada del proper bus d'una ruta concreta, destí del proper bus que passarà, hora de sortida de la pròxima ruta i incidències i avisos.

Tota la informació ha de complir el codi d'Accessibilitat de Catalunya i per tant s'han d'incorporar senyals tàctils i sistema Braille per a persones amb deficiències visuals.

L'aplicació de les noves tecnologies per millorar els desplaçaments diaris és una realitat. En aquest sentit, el desenvolupament d'aplicacions per *smartphones* poden contribuir a millorar la informació a l'usuari i, a conseqüència, fer el transport públic més atractiu.

Actuacions:

- Informació al web de l'Ajuntament. Es proposa facilitar a l'usuari del transport públic urbà la informació dinàmica d'incidències de la xarxa en temps real, a través de la pàgina web municipal. D'aquesta manera es poden conèixer incidències, canvis de recorregut, horaris dels serveis, etc.
- Habilitar informació a la parada: 10.
- Estudiar la possibilitat de desenvolupar una aplicació per a *smartphones* d'informació dinàmica del sistema de transport públic urbà de Pallejà.
- Implementació de sistemes d'informació dinàmica a les parades: 5, 7, 25, 33.

9.4.5. Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic

Sentir-se segur alhora de fer ús del transport públic, ja sigui a l'interior del mitjà o a les estacions i parades en les esperes, és un factor clau per decidir-se a utilitzar el transport públic.

La col·laboració entre els diferents àmbits de l'Ajuntament i les forces de seguretat és essencial per garantir la seguretat a l'estació i parades d'autobús.

Actuacions:

- Especialment s'haurà de potenciar la vigilància a l'entorn de l'estació de ferrocarril del municipi.

9.4.6. Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives

En el marc de treballar per una mobilitat sostenible, cal promoure l'ús de vehicles de transport públic que utilitzin electricitat i sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.

Amb aquesta mesura es pretén reduir les emissions contaminants i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans, millorant així la qualitat de l'aire de Pallejà.

Comparacions entre l'autobús elèctric i l'autobús de motor:

1. Rendiment i aplicació

El preu de l'autobús elèctric és molt més alt que el de l'autobús de motor, a causa que els vehicles elèctrics necessiten d'un gran capital d'inversió inicial. L'autobús elèctric requereix menys despeses de manteniment això acompanyat de la seva llarga vida útil, permet que els gats de manteniment siguin inferiors que els d'un autobús de motor.

2. Zero pol·lució i zero soroll

L'autobús elèctric produeix zero contaminació en el medi ambient, la qual cosa fa d'aquest un vehicle ecològic. L'autobús de motor genera gasos d'escapament mentre està en funcionament. Com és sabut per tots, les partícules de CO, HC, NOX i altres contaminants produïts pels vehicles de motor poden accelerar el procés de formació de pluges àcides, boirina àcida i smog fotoquímic. L'autobús elèctric també genera menys soroll que els vehicles de motor.

3. Estalvi d'energia i alta eficiència

La investigació sobre l'autobús elèctric ens ha mostrat que l'eficiència elèctrica d'aquest vehicle és superior a la del vehicle de motor. L'autobús elèctric no consumeix electricitat quan aquesta detingut. Durant el procés de frenat el motor elèctric del vehicle pot convertir automàticament per a treballar com a generador, per realitzar el reciclatge de l'energia durant la frenada i la desacceleració.

4. Estructura simple i un manteniment d forma convenient

Comparat amb un vehicle de motor, l'autobús es caracteritza per tenir una simple estructura, utilitzant menys parts i necessitant menys manteniment. Quan s'usa el motor d'inducció AC, el motor elèctric de l'autobús no requereix de manteniment. El més important és que és un vehicle molt fàcil de manejar.

Barcelona ha posat en funcionament tres autobusos híbrids elèctrics-dièsel biarticulats per reforçar les hores punta. El model en qüestió, fabricat per l'empresa belga Van Hool, és un ExquiCity 24, que fa referència als 24 metres de llarg dels que disposa aquest híbrid entre autobús i tramvia. Disposa d'una velocitat màxima de 65 km/h i han costat 800.000 euros cadascun, un preu que, segons les autoritats de l'empresa de transports de Barcelona TMB, va d'acord amb la utilització del vehicle, ja que el cost per viatger en els mateixos és molt reduït.

Figura 97. Autobús híbrid a Barcelona



Font: TMB.

La flota actual de l'empresa concessionària del servei de transport urbà, compta amb 1 vehicles, que funciona amb combustible dièsel.

Actuacions:

- Estudiar la introducció d'energies renovables en la flota actual, amb vehicles elèctrics, híbrids (combinats amb electricitat) o que funcionin amb gas natural.

9.4.7. Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat

En els desplaçaments de connexió dels residents a Pallejà predomina l'ús del vehicle privat, amb un 77,4%, mentre que l'ús del transport públic és del 20,7% .

Aquesta proposta pretén que el consistori participi amb la millora del servei de transport públic amb autobús interurbà. L'objectiu del PMUS és augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis, especialment aquells que formen part del seu àmbit d'influència directa. Aquesta mesura també ha de millorar la intermodalitat entre l'autobús interurbà i urbans

Per poder donar resposta a les directrius que el PITC estableix quant a cobertura territorial dels serveis regulars d'autobús que connecten amb Barcelona i les capitals de demarcació (o principals de mobilitat de cada àrea funcional de planificació), el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (amb període 2008-2012) proposa actuacions concretes:

- Actualment el servei entre Pallejà i Barcelona compta amb 38 expedicions diàries.

Actuacions:

- Promoure la participació de l'Ajuntament en la definició de la millora del transport públic interurbà per carretera.
- Augmentar el nombre d'expedicions en les línies de connexió amb Barcelona (mesura inclosa en el PDM de la RMB amb la definició de les línies d'autobús "express.cat" 3, 6 i 18 amb el seu pas per Pallejà.

9.4.8. Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà

La Generalitat de Catalunya, a través del Decret 128/2003, de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat de la xarxa de serveis regulars de transport de viatgers a Catalunya, ofereix la possibilitat d'allargar el període de concessió a les empreses operadores del servei d'autobús interurbà que presentessin un pla d'innovació i millora de les seves flotes; amb l'objectiu de regenerar la xarxa i reforçar l'oferta de transport públic interurbana a Catalunya. Els plans contenen: millores en la flota del material mòbil, mesures d'accessibilitat per a PMR, innovacions tecnològiques, etc.

L'execució d'aquests plans d'innovació i millora per part de les empreses operadores ha de permetre:

- La renovació i accessibilitat dels vehicles, fins assolir una edat mitjana de la flota no superior a set anys.
- La certificació de la qualitat de les empreses d'acord amb normes ISO o equivalents.
- La incorporació generalitzada de sistemes automàtics de validació i venda de títols de transport i sistemes d'ajuda a l'explotació (SAE)
- La incorporació de dispositius enregistradors de dades d'accidents a tots els vehicles.
- Estructures tarifàries que incorporin una àmplia oferta de títols bonificats.
- L'aplicació de programes de gestió mediambientals amb obtenció de la certificació corresponent.
- La incorporació de mesures específiques de suport a les PMR.
- La millora de la xarxa mitjançant la incorporació de nous serveis.

Les 68 empreses que gestionen les 166 concessions de la xarxa de transport regular de viatgers per carretera de Catalunya van presentar el seu pla de millora.

9.4.9. Implementar el servei de taxi al municipi

Augmentar la quota de desplaçaments que el servei del taxi realitza actualment a Pallejà passa per implementar i potenciar aquest servei.

Actuacions:

- Habilitar una parada de taxi amb informació sobre el servei d'acord amb l'Institut Metropolità del Taxi a la zona de l'estació de FGC i mercat municipal.

9.4.10. Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport

Per tal d'augmentar l'oferta dels serveis de transport públic i promoure, per tant, un major ús d'aquests modes, es promouran els estudis i projectes per implantar nous possibles mitjans per donar servei a la mobilitat interna i de connexió de Pallejà.

Actuacions:

- Així doncs, es proposa que el municipi de Pallejà participi en la planificació, disseny i presa de decisions dels nous modes de transport públic (TPD) per tal que es tinguin en compte els interessos municipals.

9.5. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix, entre el seus objectius, l'anàlisi de les polítiques de planificació i la implantació d'infraestructures sota criteris de sostenibilitat, i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat als principis de la Llei de la mobilitat.

Al mateix temps, la Llei estableix com a objectius la disminució de la congestió a les zones urbanes, la promoció dels mitjans de transport més ecològics, la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies i fomentar la reducció de l'accidentalitat. A les Directrius nacionals de mobilitat, a banda de concretar aquests aspectes, es determina la necessitat de promoure estratègies de gestió integrada de l'aparcament com a eina de regulació de la mobilitat en vehicle privat.

A continuació es presenten un conjunt de propostes relacionades amb el vehicle privat enfocades a assolir aquests objectius al municipi de Pallejà.

9.5.1. Definir la jerarquització viària: Pla de circulació

El dimensionament dels carrers com a mera resposta a un càlcul dels desitjos futurs de mobilitat en l'automòbil, ha portat a un continu eixamplament de les mateixes rutes, i a crear un cercle viciós difícil de trencar: reforç dels mateixos eixos – increment del trànsit en aquests eixos - nou reforçament de l'eix, disminució de l'espai destinat al vianant. La present proposta dota Pallejà d'una nova jerarquització de la xarxa viària que ajudarà en la definició de les zones per a vianants, ciclistes i vehicles motoritzats. La proposta de jerarquització és un aspecte clau per tal d'ajudar al consistori a decidir quines actuacions fa i com les fa segons el rang de la via.

La funció de la xarxa de vies principals urbanes és la de garantir les connexions a la xarxa viària territorial i les relacions amb els principals sectors i barris del municipi amb una circulació de trànsit el més fluïda possible. L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional en el viari està associada a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Les velocitats també s'adeqüen a les diverses situacions urbanes.

Per recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura, s'ha de tornar espai al vianant i al ciclista. La jerarquització viària persegueix aquests objectius, per tant es proposen les següents categories:

- **Xarxa d'accessos i vies interurbanes:** de caràcter interurbà, permet la connectivitat del nucli urbà amb els municipis de l'entorn;

- **Xarxa primària:** configura el suport pels trànsits de pas (els de relació de llarg recorregut i els interns).
- **Xarxa secundària:** suporta els trànsits interns entre les diferents zones del nucli.
- **Xarxa veïnal:** Són les vies més capil·lars de la xarxa que permeten el final o l'inici del trajecte i que donen accés a les diferents activitats de territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.
- **Xarxa de vianants:** Són les illes de vianants, formades per places, paviments únics i altres tipus d'infraestructura on el vianant és el protagonista.

El disseny de la **xarxa primària** ha de seguir els següents criteris:

- Creuaments/cruïlles dissenyats amb criteris de seguretat, amb semàfors i passos de vianants.
- No es recomanable l'ús de bandes rugoses, elevacions de la calçada ni zones 30.
- Cal una vigilància prioritària de la seguretat viària.
- La mobilitat és un dels elements definidors de l'espai públic.

La **xarxa secundària** té la funció d'estructurar la mobilitat entre els diferents barris i sectors de Pallejà. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacificats amb senyalització horitzontal i vertical.

La **xarxa veïnal** (vies veïnals) té la funció de donar accés als habitatges i garatges. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h als barris residencial, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat. Aplicant sentits únics per tal d'evitar recorreguts rectilinis i continus.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)

- Es reforçarà la imatge de vials pacificats amb senyalització horitzontal i vertical

La **xarxa de vianants** (zona amb paviment únic): Acció desenvolupada al bloc d'augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants.

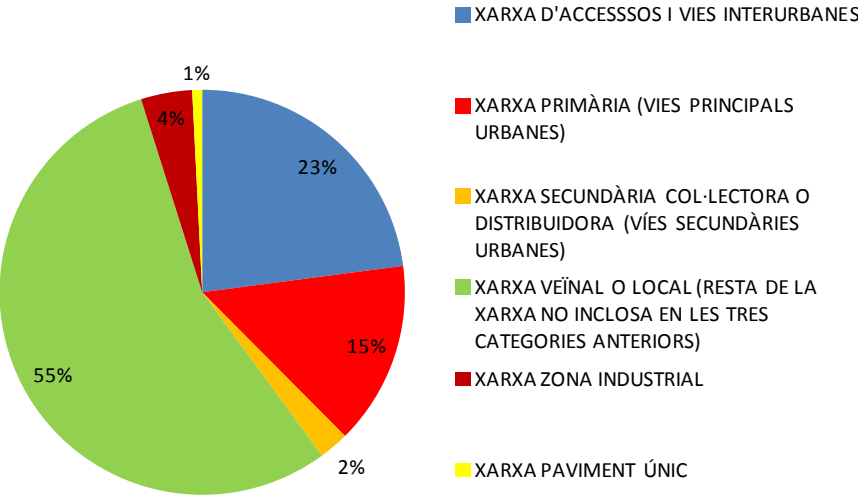
- Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat “de pas”, és a dir, una velocitat de 20 km/h.
- No té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.
- L'entrada a aquestes àrees es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social.

Per l'elaboració de la proposta de jerarquització viària s'ha tingut en compte les noves infraestructures previstes al PGM. No obstant, el desenvolupament d'aquestes està subjecte a la situació de cada moment, fet que li atorga un caràcter orientador de les possibles noves infraestructures a desenvolupar-se en els pròxims anys (potser superior al període de vigència del PMUS).

En el Plànol 5 es mostra en detall la nova jerarquització viària i algunes propostes de canvis de sentits de circulació en la xarxa col·lectora i la xarxa veïnal. El PMUS planteja un conjunt d'actuacions referents a la jerarquització de la xarxa viària.

En el gràfic següent s'observa com queda la longitud del viari per tipus de xarxa segons la distribució proposada.

Figura 98. Distribució de la jerarquització del viari proposada tenint en compte els vials de paviment únic



Font: INTRA SL.

La nova proposta de jerarquització viària del municipi, està centrada en reconvertir la major part de la xarxa secundària del nucli urbà de Pallejà en xarxa veïnal. D'aquesta manera, es

podran definir clarament unes àrees ambientals de zona 30 o zona amb prioritat per a vianants en les que el trànsit interior sigui merament residencial. També es considera la nova jerarquització d'aquells carrers que passen a ser paviment únic definits en la proposta 9.2.2. i que definiran la zona de vianant amb restriccions d'accés en vehicle privat.

La xarxa primària del municipi queda limitada al Passeig de les Moreres que dona accés al nucli residencial de Fontpineda, l'eix Carrer de les Moreres i Carrer Joan Maragall que travessen el nucli de nord a sud, i els eixos que travessen el nucli d'est a oest, l'Avinguda Prat de la Riba i la Ronda Santa Eulàlia. Es contempla una variant alternativa per l'accés i sortida de la urbanització de Fontpineda. Aquesta variant preveu unir la rotonda de l'entrada nord del municipi fins enllaçar amb l'actual carretera de la urbanització a Pallejà.

La xarxa secundària, formada pel Carrer Pau Claris (que passa a ser de sentit únic en la major part del seu recorregut) i carrer del Riu, junt amb la xarxa primària, ajuda a definir les àrees ambientals o zones de pacificació de trànsit i pretén recollir tot el trànsit de pas o de circulació interna, per evitar que es concentri en les zones veïnals.

Actuacions:

- Adaptació a la xarxa veïnal:
 - Carrer Cervantes
 - Carrer Àngel Guimerà
 - Carrer Enric Granados
 - Carrer Vallès i Ribot
 - Carrer Ausiàs March
 - Carrer de Barcelona
 - Carrer Mare de Déu de Montserrat
- Adaptació a la xarxa de paviment únic amb restricció al vehicle privat
 - Carrer Martí i Julià
 - Carrer de l'Església
 - Carrer Miquel Ricart
 - Carrer Dr. Torras i Bages
 - Carrer del Castell

Al plànol 5 de proposta de jerarquització es mostra les actuacions descrites.

9.5.2. Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure’n el seu desenvolupament

Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquització viària, cal que s’impulsi la creació d’àrees ambientals i que s’apliquin mesures de pacificació del trànsit.

El concepte d’àrea ambiental consisteix en àmbits compostats per conjunts de carrers en els què es configura una accessibilitat reduïda mitjançant la instauració de sentits únics de circulació, creació de carrers sense sortida, girs obligatoris, etc de forma que es dissuadeix el trànsit de pas i es redueix al mínim l’impacte ambiental de la motorització.

El concepte de capacitat ambiental és el criteri mitjançant el qual es defineix el nombre, el tipus i les velocitats màximes dels vehicles que pot absorbir una determinada àrea per aconseguir bons nivells de qualitat ambiental.

Les àrees circumscrites dins de la xarxa bàsica han de rebre el següent tractament en funció de la seva capacitat ambiental:

- **Àrea de convivència. Prioritat vianants:** En aquesta zona, la prioritat s’inverteix a favor dels vianants. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat màxima de 20 km/h i no té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.

Figura 99. Senyalització àrea de convivència sense restricció (S-28)



Font: DGT.

- **Àrea pacificada de vianants. Vehicles segregats zona 30:** Aquesta solució, menys restrictiva que l’anterior, té com a finalitat principal la reducció de la gravetat dels accidents. L’experiència demostra que establint en els barris residencials la limitació de velocitat a 30 km/h, desapareixen quasi totalment els accidents mortals entre els vianants o ciclistes i els cotxes. En aquest tipus d’àrea, existeix una separació física més o menys accentuada entre els diferents usuaris del viari.

Figura 100. Senyalització àrea pacificada (S-30)



Font: DGT

- **Àrea industrial:** Està associada als polígons industrials. Es limita la velocitat a 50 km/h i es prenen mesures per facilitar la utilització de les vies bàsiques de l’àmbit per part dels vehicles pesants: carrils de circulació de 3,25-3,5 metres d’amplada i aparcaments per a camions. Es recomana que les voreres tinguin una amplada mínima de 2 metres.

Entre els elements físics per fer efectiva la pacificació d’aquestes àrees es troben els reductors de velocitat que obliguen als conductors a reduir la velocitat mitjançant la modificació del traçat de la calçada. Aquests elements tenen una eficàcia immediata en la reducció de la velocitat dels vehicles.

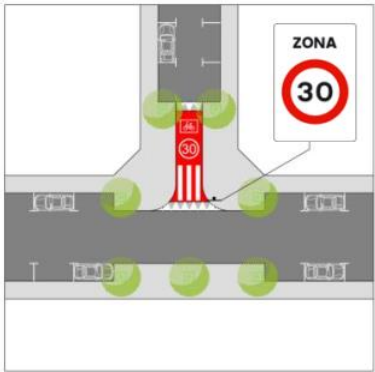
Els elements de moderació es poden classificar de manera següent:

Dispositius per reduir els volums de trànsit	Obstacles transversals Obstacles a les cruïlles	
Dispositius per reduir la velocitat	Estrenyiment de calçada	• Illots centrals (mitgeres o refugis) • Estrenyiment lateral
	Desplaçament de l’eix de la trajectòria de la calçada xicana	• Desplaçament de l’eix de la trajectòria • Desplaçament de l’eix de la trajectòria combinat amb places les places d’aparcament • Desplaçament de l’eix de la trajectòria en la proximitat de la cruïlla
	Elevació de la calçada	• Passos de vianants amb ressals o sobreelevats • Plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera)

Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOP

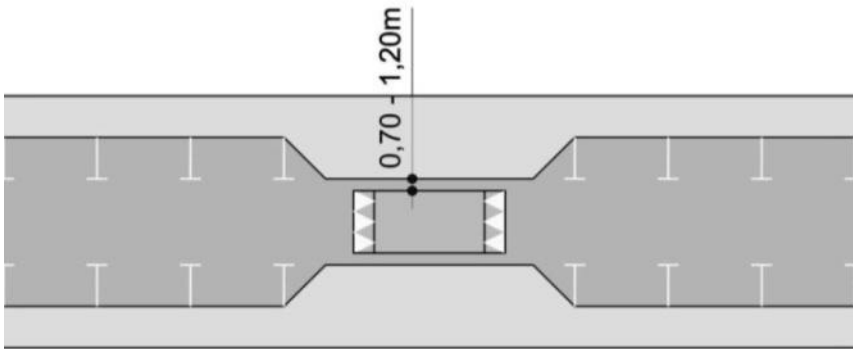
Es recomanen els següents elements reductors de velocitat: coixí berlinès bandes, transversals, pas de vianants elevat i plataforma en intersecció (vegeu exemples a continuació).

Figura 101. Entrada zona 30



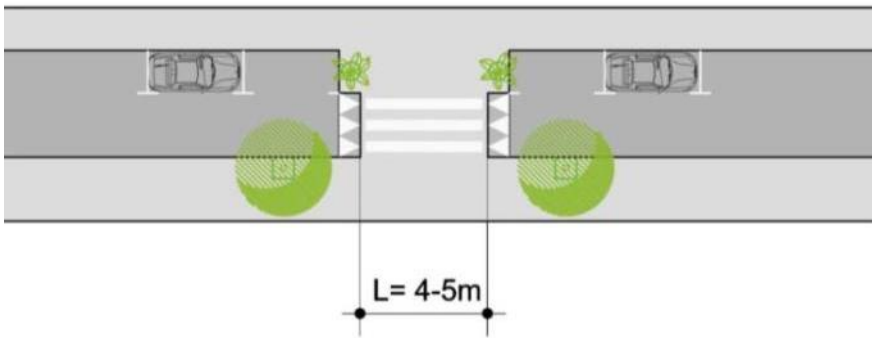
Font: INTRA SL.

Figura 102. Coixí berlinès



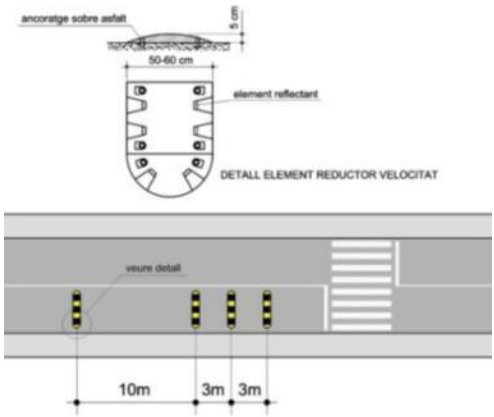
Font: Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 103. Pas de vianants elevat



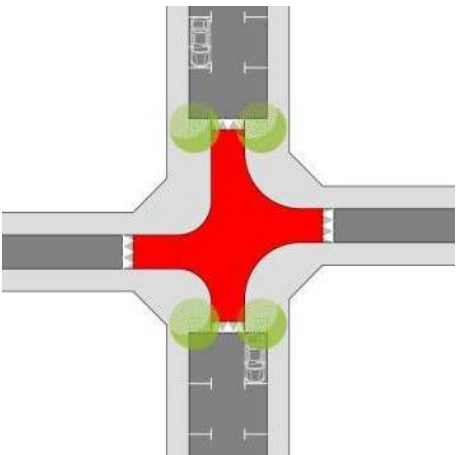
Font: Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 104. Elements transversals de reducció de velocitat



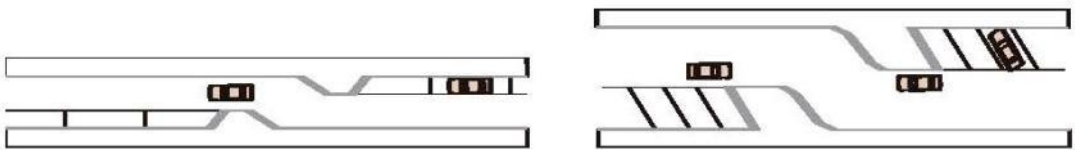
Font: Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 105. Plataforma a la cruïlla



Font: INTRA SL.

Figura 106. Diverses possibilitats de combinació de places d'aparcament amb desplaçament de l'eix de la trajectòria



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOp.

Les àrees ambientals proposades al municipi de Pallejà (veure plànol 6), es distribueixen amb una proporció diferent dins del Nucli Urbà. L'àrea amb prioritat per a vianants ocupa 4.1 ha, l'àrea ambiental de convivència o zona 30 al Nucli Urbà 11,6 ha i l'àrea de convivència o zona 30 en les urbanitzacions 169,1 ha. Per últim, l'àrea ambiental d'activitats o zona industrial que ocupa 32,3 ha.

La distribució d'àrees és heterogènia. Els nuclis residencials de la Magina i Fontpineda queden definits com a àrees ambientals de zona 30. Al nucli urbà, s'ha definit una àrea central amb prioritat per als vianants, on es restringeix l'entrada als vehicles per a veïns o vehicles de càrrega i descàrrega limitada als 20 km/h i formada en la seva majoria per carrers amb paviment únic.

La resta del nucli urbà es divideix en diverses àrees definides com a zones 30 limitades per carrers de la xarxa primària o secundària. Es senyalitzaran les entrades i sortides d'aquests carrers, en alguns casos ja existent, augmentant sobretot la senyalització vertical. Per tal d'assegurar la limitació de velocitat en aquests carrers es proposa elevar algunes cruïlles i augmentar la senyalització horitzontal i vertical.

Actuacions:

- Definir 4,1 ha d'àrea de prioritat de vianants
- Definir 11,6 ha d'àrea de convivència o zona 30 al Nucli Urbà
- Definir 169,1 ha d'àrea de convivència o zona 30 a la resta de zones residencials
- Definir 32,3 ha d'àrea d'activitats o zona industrial

Al plànol 6 de proposta de pacificació es mostren les actuacions descrites.

9.5.3. Pla de sentits únics de circulació

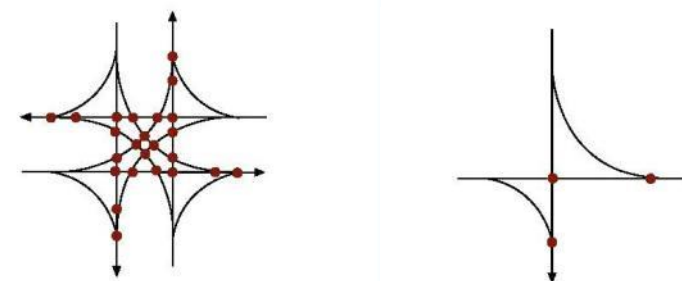
La qualitat de l'entorn urbà ve determinat per l'ordenació de l'espai urbà i la qualitat d'aquest. Per tal d'augmentar la qualitat de vida dels ciutadans és determinant ordenar l'espai de convivència, l'espai públic. Els ciutadans no cuidaran o s'identificaran amb un entorn descuidat i/o desendreçat. És d'obligació dels Ens municipals garantir el manteniment de la via pública, i d'obligació del present pla de realitzar propostes per millorar-lo. El municipi de Pallejà presenta unes bones condicions, amb un espai públic agradable amb alta qualitat ambiental.

Actualment l'amplada de gran part de vials de Pallejà permetria el doble sentit de circulació. Per tant, cal tenir en compte que el doble sentit de carrils comporta, en aquelles vies que no són preferents (és a dir, que no formen part de la xarxa bàsica municipal), més inconvenients que no avantatges. Però les actuacions de millora de l'espai i de la seva mobilitat no contemplen solament el desplaçament i la mobilitat en vehicle privat.

Pallejà vol promoure carrers tranquils, amb un ambient sostenible, que possibilitin la circulació de vehicles però també la seva convivència amb vianants i ciclistes. En aquesta línia una actuació cabdal és l'establiment de sentits únics, adaptant la via i incorporant aparcament regulat.

En la mesura del possible s'evitaran els carrers amb doble sentit de circulació i els girs a l'esquerra que envaeixen l'altre carril de circulació per tal de contribuir a una bona seguretat viària (es redueixen els accessos de velocitat i els punts de conflicte a les cruïlles). Així mateix, quan hi ha més d'un carril de circulació augmenten les possibilitats d'estacionaments indeguts, de manera que amb sentits únics aquests es podrien reduir.

Figura 107. Intervencions en la gestió dels moviments per reduir els punts de conflicte. A l'esquerra tots els moviments permesos amb 32 punts de conflicte. A la dreta intersecció amb sentits únics amb 3 punts de conflicte.



Font: *Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOP.*

En primer lloc, establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou espai vial aconseguit pot ésser utilitzat per augmentar les places d'aparcament en calçada.

Actuacions:

- A curt termini es proposa aplicar sentit únic de circulació en alguns carrers o trams de carrers de la xarxa col·lectora i de la xarxa veïnal (veure plànol 5).

9.6. Aparcament

9.6.1. Estudi de la possible gestió integral de l’aparcament

La gestió de l’aparcament de vehicles privats és un repte complex que han d’abordar els ajuntaments. Tractar de reconciliar el benefici individual dels usuaris dels vehicles privats amb els costos socials del conjunt de residents. A més, l’aparcament és un element d’importància cabdal en la correcta planificació de la mobilitat.

Al Nucli Urbà de Pallejà actualment hi ha 3.266 places d’aparcament en calçada, el 95% de les quals són d’aparcament lliure en calçada.

L’alta demanda d’aparcament generada per la població estacional de Pallejà observada a l’anàlisi i diagnosi de mobilitat, fa necessari prendre mesures valentes que solucionin el conflicte, garantint l’aparcament i el benestar dels veïns i veïnes del municipi i ajudant a augmentar la rotació en aquells punts on és necessari.

Un altre configuració que comporta problemes de visibilitat és l’estacionament en bateria o en semibateria a tocar del carril de circulació, perquè el seu disseny és per a entrar de cara i sortir marxa enrere i, per tant, sense gaire visibilitat. Amb la disposició de bateria inversa (accés a la plaça marxa enrere i sortida marxa endavant) s’eviten problemes de visibilitat deficient.

A Pallejà s’ha començat a aplicar la configuració en semibateria inversa en diversos entorns, però encara queden moltes vies amb la configuració tradicional. Paradoxalment, s’ha mantingut la configuració més insegura en vies principals, amb elevada circulació de vehicles, on és més urgent millorar la seguretat per protegir un nombre elevat d’usuaris de la via.

Figura 108. Estacionament en semibateria inversa



Font: Ajuntament de Tarragona

Taula 19. Actuacions sobre aparcament en calçada al Nucli urbà

Zona d'estacionament	Nombre de places	Funció
Ronda Santa Eulàlia	201	Canvi de bateria a bateria inversa
Avinguda 11 de Setembre	103	Canvi de bateria a bateria inversa
Carrer Dr. Torras i Bages	10	Canvi d'aparcament a C/D
Carrer Dr. Torras i Bages	13	Eliminar

Font: INTRA SL.

També es contempla la reconfiguració del centre com a espai restringit per al vehicle privat. El carrer Dr. Torras i Bages es reconfigura com un carrer únicament per a aparcament de càrrega i descàrrega i s’eliminen fins a 13 places d’aparcament.

Actuacions:

- Estudiar viabilitat de crear una bossa d’aparcament fora de calçada al nucli urbà.
- Canvi d’aparcament de semibateria o bateria a semibateria inversa en 304 places.
- Nova distribució de l’aparcament en la zona central placificada del nucli urbà.

Al plànol 7 es mostra la proposta d’aparcament descrita en aquest capítol.

9.6.2. Incrementar l’oferta d’aparcament per a motos

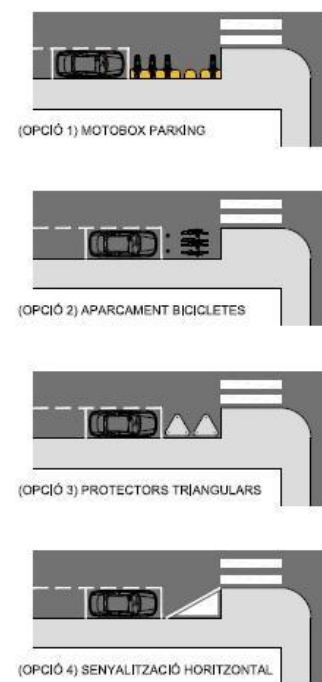
La moto és un vehicle cada vegada més usat a Catalunya, especialment per a l’ús urbà. Pallejà no n’és una excepció. L’índex de motorització de motocicletes ha augmentat un 17% en els últims 4 anys a diferència dels altres modes de transport que decauen al municipi.

Una pràctica massa habitual per part del conductors de motocicletes és aparcar a sobre les voreres. Aquesta pràctica suposa un trencament de l’harmonia del mobiliari urbà, una reducció de l’espai pels vianants, així com un trencament de l’estètica global del carrer i de la zona, sobretot en els carrers comercials.

Una de les mesures que s’aplica en alguns municipis, especialment en entorns escolars, és el de substituir les places d’aparcament contigües al pas de vianants per aparcament de motos o bicicletes. D’aquesta manera, augmenta el nombre de places d’aparcament per aquests modes de transport i es millora la seguretat a les cruïlles, ja que desapareixen els obstacles visuals per als conductors als passos de vianants.

En aquells punts on la demanda d’aquest mode de transport no és tant latent, es proposen 4 alternatives:

Figura 109. Alternatives per l'entorn dels passos de vianants.



Font: INTRA SL.

Actuacions:

- Habilitar aparcaments per a motos en les places contigües als passos de vianants. Prioritzar les interseccions properes a centres educatius o centres d'atracció.

9.6.3. Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública

L'indisciplina en l'aparcament per un breu espai de temps (per compres petites o altres gestions personals), és una pràctica bastant freqüent però que s'ha de corregir. Especialment a Pallejà, s'ha detectat un nivell d'indisciplina en l'estacionament molt elevat: aparcament sobre la vorera, aparcament en mig del pas de vianants, manca de disc horari en les places de zona blava, estacionament en zona reservada per a càrrega i descàrrega.

Si existeix un equipament suficient en aparcament de rotació o si el transport públic és l'adequat, les salvaguardes per a exigir que no s'aparqui són molt més grans. Per bé que la zona comercial de Pallejà és on més s'evidencia aquesta indisciplina, és fàcil trobar vehicles aparcats a la calçada en les zones comercials i, en general, en els espai destinats als vianants i ciclistes.

Actuacions:

El PMUS proposa l'establiment de mesures que permetin reduir la indisciplina des de diferents vessants i, per tant, no només aquella que afecta a les zones de pagament:

- La indisciplina a les zones d'aparcament reservades
- La indisciplina que afecta a la circulació tant de vehicles com a vianants.
- La indisciplina en el compliment de la normativa de l'ús de les zones blaves (horari o tarifa) o en el compliment de la normativa que afecta la realització de la càrrega i descàrrega per part de vehicles comercials

Per assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament, i la rotació planificada als aparcaments amb limitació horària, cal implantar un sistema eficaç de disciplina viària. En aquest sentit, cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa, política i de planificació.

S'ha de treballar per assolir una coordinació eficient per evitar que es desacrediti la policia local i de les polítiques de mobilitat, assegurant una correcta tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.

9.6.4. Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda

L'oferta de places d'aparcament per a PMR al Nucli Urbà de Pallejà és de 30 places. Segons l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya, en les zones d'aparcament que serveixin específicament a equipaments i espais d'ús públic, es reservaran permanentment, tant a prop com sigui possible dels accessos de vianants, places adaptades en la proporció següent:

- Fins a 200 places: 1 plaça adaptada cada 40 places o fracció
- De 201 a 1.000 places: 1 plaça adaptada més cada 100 places o fracció.
- De 1.001 a 2.000 places: 1 plaça adaptada més cada 200 places o fracció.

Paral·lelament, i per tal de regular les modalitats de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, també s'ha de considerar els requeriments que la Generalitat va fer sobre aquestes qüestions mitjançant el Decret, 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament amb persones de mobilitat reduïda.

Es recomana incrementar el nombre de places a la via pública adreçades als vehicles que portin persones titulars d'una targeta d'aparcament per aquestes persones allà on sigui

necessari (especialment a les zones de públic concurrent) d'acord amb el que estableix a l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

D'altra banda i, pel que respecta a l'ús de l'estacionament que en fan de les persones titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, es redactarà una ordenança que reguli l'ús de les reserves d'aparcament, tenint com a referència les disposicions establertes a l'article 5 del Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda. En concret, inclourà l'ús que en poden fer de les zones blaves, de les zones de càrrega i descàrrega, de les zones d'estar, entre d'altres, per tal de facilitar el desplaçament de les persones titulars de la targeta garantint sempre la màxima tolerància i permissibilitat en el règim de parada i estacionament del vehicle. L'Ajuntament també haurà de vetllar perquè es respectin les reserves d'aparcament, públiques i privades, establint i executant les corresponents mesures sancionadores.

Actuacions:

- Incrementar el nombre de places per a PMR a totes les bosses d'aparcament del Nucli Urbà de Pallejà
- Regular la disciplina d'aparcament en aquest tipus de places

9.7. Distribució urbana de mercaderies

9.7.1. Millorar la distribució urbana de mercaderies

Les solucions aplicables a la distribució urbana de mercaderies requereixen de nous plantejaments i en general d'una estratègia innovadora que sàpiga donar resposta als problemes generats per una distribució poc eficient. De fet, el temps de distribució en zona urbana respecte el total en la cadena de distribució sol ser desproporcionat i s'estima que el cost d'aquesta distribució suposa un 30% del cost global de la cadena de distribució.

En total el nucli urbà del municipi disposa de 38 places de càrrega i descàrrega.

Amb l'objectiu d'agilitzar la distribució de petites mercaderies al centre de Pallejà es proposa crear zones de càrrega i descàrrega de 15 minuts. Es tracta de punts on els vehicles de distribució de mercaderies poden estacionar durant un temps limitat (15 minuts) per realitzar les operacions de càrrega i descàrrega. La limitació de temps es pot aplicar a totes les zones de C/D, no obstant es poden realitzar proves pilot a les zones amb més demanda (més cèntriques).

El PMUS proposa un seguit de mesures amb l'objectiu d'agilitzar la distribució urbana de mercaderies.

Actuacions:

- Increment de les places reservades per a C/D (allà on sigui viable tècnicament). Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades per C/D.
- Establir els millors itineraris pels vehicles pesants.
- Habilitar zones de 15 minuts de càrrega i descàrrega.

9.8. Seguretat viària

9.8.1. Millorar la seguretat a les cruïlles

Les cruïlles de carrers, pel fet de ser llocs de confluència de diferents mitjans de transport, són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més compromesa.

El PMUS proposa aplicar el PLSV de Pallejà (2014-2017) i intervenir en les cruïlles de carrers per minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident, especialment en la intersecció de vies ciclistes i els carrers amb regulacions especials. Es prioritzaran les cruïlles més problemàtiques detectades i es tindrà en compte els següents criteris:

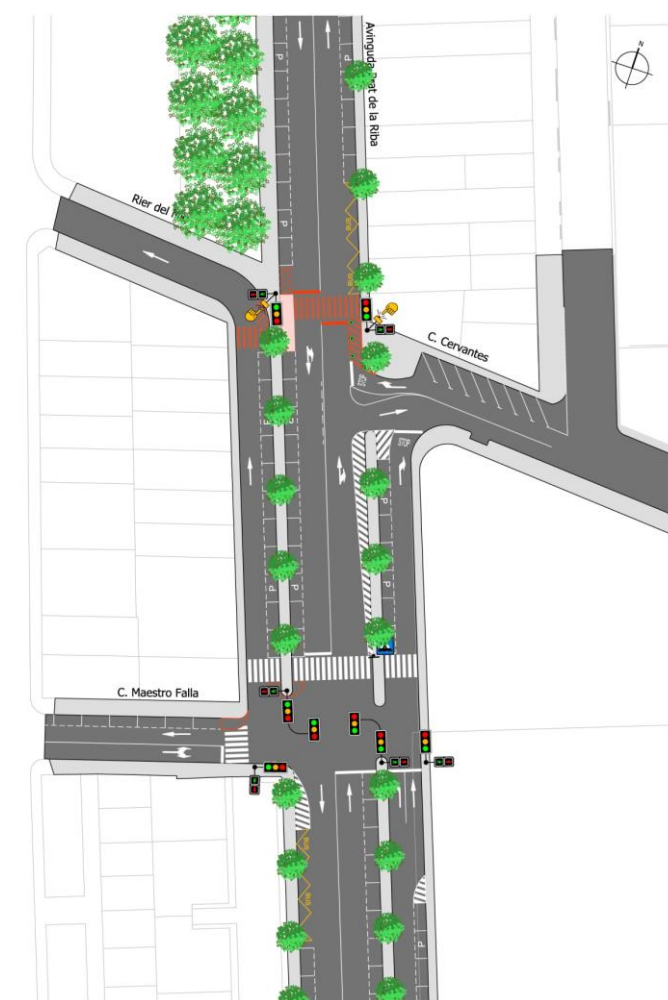
- **Llegibilitat:** Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.
- **Visibilitat:** L'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació no poden impedir la correcta visibilitat de conductors, ciclistes ni vianants en els encreuaments. Cal evitar qualsevol obstacle que impedeixi la visibilitat de la senyalització.
- **Semaforització:** Instal·lar semàfors en aquelles cruïlles amb una intensitat elevada de trànsit, en cruïlles amb visibilitat reduïda i prop de centres que mereixen atenció espacial (escoles, centres sanitaris, zones comercials, centres d'oci, equipaments culturals, etc.). En aquelles cruïlles sense regulació semafòrica és necessari instal·lar senyals verticals que regulin la prioritat de pas dels vehicles, en cas de bona visibilitat senyal de cedir el pas, i senyal d'stop en cas de mala visibilitat.
- **Rotondes:** Garantir la permeabilitat de les rotondes per part dels vianants a través de passos de vianants.

El PLSV de Pallejà contempla les següents actuacions en interseccions:

- **TCA 1:** Avinguda Prat de Riba, tram d'accés al nucli urbà des de Sant Vicenç dels Horts. Aquest tram conté els següent punts de conflicte
 - **Rotonda carrer Joan Maragall amb carrer de les Moreres:** es proposa que el semàfor aturi els vehicles quan hi ha demanda dels vianants per creuar, en comptes de mantenir un cicle de groc intermitent. També es proposa reforçar la senyalització horitzontal d'aparcament, cebrejat i crear orelles a les interseccions.

- **Rotonda amb Ronda Santa Eulàlia:** cal modificar la geometria general de la rotonda, millorant la senyalització horitzontal i reduint les amplades de carril pels vehicles i així s'obliga a reduir la velocitat a l'entrada a la rotonda.
- **Rotonda amb el carrer Comerç:** Augmentar la visibilitat dels carrils laterals i es proposa tancar els laterals a la rotonda

Figura 110. Proposta d'intervenció Avinguda Prat de la Riba amb Carrer de Cervantes



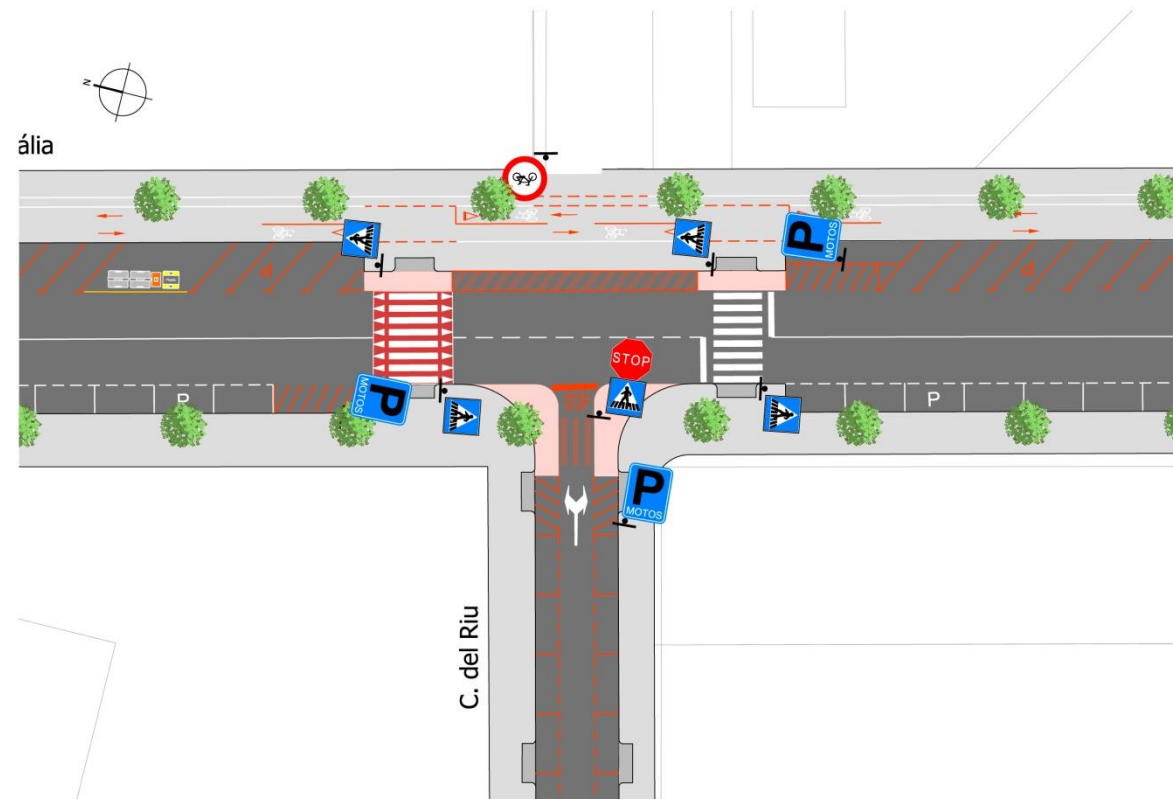
Font: INTRA.

- **TCA 2:** Ronda Santa Eulàlia. Forma part de la xarxa bàsica urbana de Pallejà, i és l'alternativa de pas a l'avinguda Prat de Riba, per tal d'evitar creuar la zona més urbana del municipi.

Les mesures principals són: instal·lació de reductors físics (passos elevats, bandes) i semaforització. A curt termini s'obliga a permetre el pas als vehicles pesants, degut a la manca d'alternativa i la senyalització ha d'anar d'acord amb això. Mentre el trànsit pesat circuli per aquesta via no es construiran passos elevats ni bandes transversals addicionals.

A mig termini, i només en cas de finalitzar-se el traçat d'un itinerari que doni accés directe a la zona nord, podrà tornar-se a instaurar una prohibició de pas de vehicles pesants.

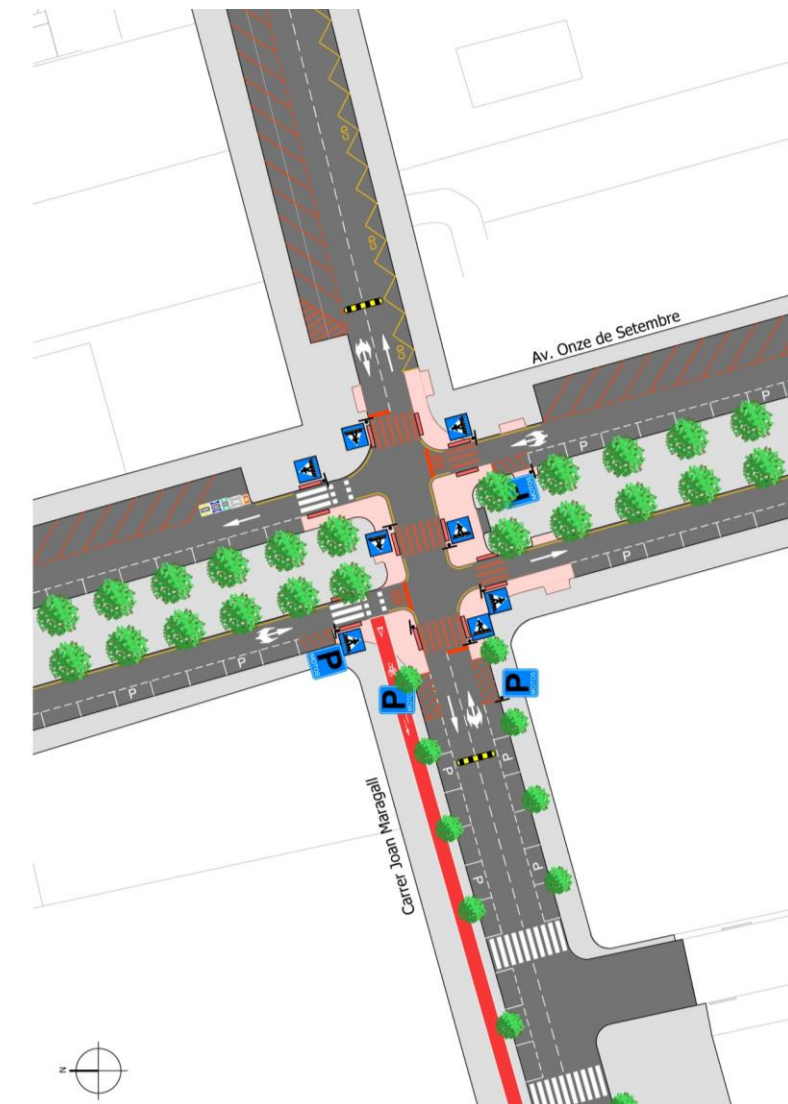
Figura 111. Proposta d'intervenció al carrer del Riu amb Ronda Santa Eulàlia



Font: INTRA.

- **TCA 3:** Camí de Fontpineda des del nucli urbà.
 - **Tram perirubà:** Les mesures principals inclouen reasfaltar, ampliar orelles, integrar-la al disseny urbà i millora del traçat.
 - **Tram interurbà:** Es proposa incrementar la senyalització vertical, senyalització lluminosa i mesures per incrementar la visibilitat a les corbes del traçat.
- **PCA 1:** Intersecció carrer Joan Maragall i Avinguda Onze de Setembre. La iniciativa passa per compactar la cruïlla, ampliar les orelles a les interseccions, convertir els aparcaments contigus als passos de vianants en aparcaments per a motos, augmentar la visibilitat i adaptar les places d'estacionament a semibateria inversa.

Figura 112. Proposta d'intervenció intersecció entre carrers Joan Maragall i avinguda 11 de setembre



Font: INTRA.

Actuacions:

- Actuacions en els trams amb concentració d'accidents (TCA).
- Actuacions en el punt amb concentració d'accidents (PCA)

Al plànol 9 de proposta de seguretat viària es mostren les actuacions descrites.

9.8.2. Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat

La gravetat dels accidents que impliquen vianants està lligada a la velocitat dels vehicles. Una col·lisió a 50 km/h equival a una caiguda des de 10 metres, mentre que a 30 km/h equival a una caiguda des de 3,6 metres. A més, la capacitat d'evitar el xoc és més elevada a velocitats baixes, ja que el camp de visió és més ampli i es pot percebre un vianant

apareixent pel lateral, al mateix temps que la distància de frenada disminueix de manera exponencial.

Hi ha dos tipus d'elements de reducció de la velocitat: els elements físics reductors de velocitat i els elements d'avís de perill.

Els elements físics obliguen a una reducció immediata del 20 i el 30%. Tot i així, es requereix del compliment d'un conjunt de regles quan a la tipologia de les vies com del trànsit. La seva incomoditat ha de ser acceptable (el soroll que poden produir és important), i no han de constituir un perill. Aquests elements estan especialment indicats per als carrers de la xarxa de prioritat invertida i les àrees de zona 30. Els elements més usats són l'esquena d'ase, el pas de vianants elevat, la plataforma i el coixí berlinès.

Per altra banda, a la xarxa viària principal i la xarxa local, on les velocitats solen ser més elevades, es poden implantar elements d'avís de perill. Aquests elements poden no tenir la mateixa efectivitat sota el risc que els usuaris habituals s'hi acostumin. Per tant han d'estar sempre col·locats de forma visible en el lloc on el perill és real i l'usuari no el percep de manera evident.

Cal subratllar que les marques viàries transversals no provoquen perjudicis als habitants per molèsties de soroll, al contrari que les bandes sonores. Aquestes mesures poden ser complementàries amb elements físics reductors de la velocitat.

Seleccionar un determinat element i decidir la implantació ha de ser el resultat d'una anàlisi previ que compregui els mesuraments de velocitat, l'observació dels comportaments i dels riscos potencials dels usuaris, l'anàlisi del trànsit, els accidents, la localització de llocs sensibles, etc.

Tal com s'ha esmentat en la proposta d'àrees ambientals (veure plànol 6 de proposta d'àrees ambientals de moderació del trànsit), s'incrementarà la senyalització vertical d'entrada i sortida de zona 30, així com el nombre d'elements reductors de velocitat, que es traduirà en un augment de les plataformes elevades.

Actuacions:

- Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat com ho són:
 - Bandes rugoses
 - Passos de vianants elevats d'accés a les zones 30
 - Coixins berlinesos

- Criteris tècnics per afavorir la seguretat a les cruïlles
- Trencament de la trajectòria

9.8.3. Seguiment de l'actualització del Pla Local de Seguretat Viària

L'equip redactor del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Pallejà entén que en matèria de seguretat viària, és el PLSV el document competent per fer les propostes específiques. Tot i això, moltes de les propostes d'altres línies estratègiques del PMUS, tindran un efecte positiu sobre els indicadors de sinistralitat.

El Pla local de seguretat viària de Pallejà, es va redactar l'any 2013, amb una període de vigència entre 2014 i 2017, proposant les següents mesures estratègiques per reduir l'accidentalitat i augmentar el nivell de seguretat viària del municipi:

A- Mesures físiques

- Adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària, segons les funcions assignades en la jerarquització de la xarxa viària desenvolupada pel municipi.
- Aplicar mesures de seguretat orientades a la protecció dels vianants, amb l'objectiu de prevenir atropellaments.
 - Consolidar la xarxa existent de carrers per a vianants o de prioritat invertida al nucli antic.
 - Establir com a criteri habitual la regulació amb semàfor o l'establiment de refugis físics als passos de vianants per a creuar les vies bàsiques.
 - Aplicar els criteris dictats pel Codi d'Accessibilitat de Catalunya en la configuració dels espais per a vianants. Ampliar les voreres a amplades mínimes transitables. Adaptar la xarxa per a persones amb mobilitat reduïda.
 - Millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc, mitjançant accions contra l'estacionament indegut: amb mesures físiques, o eliminant l'aparcament de cotxes o substituir-lo per aparcament de motos i/o bicicletes on perjudica la visibilitat.
- Consolidar la xarxa bàsica de carrils de bicicleta del municipi aplicant criteris de seguretat viària en la seva configuració i traçat.
- Millorar el disseny i la disposició dels elements reductors de velocitat.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit a les rotondes urbanes.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Pallejà

- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles: espais urbans amb activitats socials amb diversitat d'usos de la via pública, com centres d'ensenyament, residències de gent gran, centres de salut, àrees comercials...
- Actuar sobre els punts de concentració d'accidents, millorant la configuració dels indrets més conflictius per tal de reduir el nombre d'accidents.

B- Mesures de gestió

- Mantenir actualitzada la base de dades d'accidents amb víctimes per assolir un sistema de gestió àgil i que permeti l'anàlisi més completa possible dels accidents registrats. Unificar els criteris de registre de la base de dades municipal amb els camps del programari SIDAT del Servei Català de Trànsit. Transmetre anualment la totalitat de les dades d'accidents amb víctimes al SCT.
- Crear la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i contínua en aquest tema.

C- Campanyes preventives de control

- Fer un seguiment continu del Pla municipal de controls preventius.
- Augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies
- Augmentar la recaptació efectiva de les sancions imposades.

D- Educació per a la mobilitat segura

- Crear un Pla municipal d'educació per a la mobilitat segura, mantenint o augmentant la bona difusió actual de les activitats.
- Promoure cicles de formació d'agents de la policia local en temes de seguretat.

Actuacions:

- Seguiment del PLSV 2014-2017

9.9. Actuacions ambientals

Tot i que la major part de les mesures anteriorment descrites (pacificació del trànsit, millora dels itineraris de vianants i ciclistes, promoció del transport públic...) contribuiran a la millora de la qualitat ambiental i a la reducció del consum energètic, també és considerada necessària l'aplicació de les següents accions específiques:

- Promoció de vehicles eficients, amb baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂.
- Promoció de combustibles alternatius per al transport.
- Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics.
- Foment de la conducció eficient.
- Aplicar millores sobre la contaminació acústica.

9.9.1. Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂

El sector del transport és el principal consumidor d'energia de Catalunya, representant el 37% del consum d'energia primària i amb una dependència pràcticament exclusiva dels combustibles fòssils. Aquest consum suposa el 29% de les emissions de CO₂ causants de l'efecte hivernacle i la principal font d'altres contaminants atmosfèrics com els NO_x, les partícules en suspensió i el CO₂.

Actuacions:

En aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament de Pallejà promogui i doni a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant:

- Modificar l'ordenança corresponent per contemplar una bonificació de l'impost de matriculació per a aquells vehicles catalogats com a classe A i B (veure Guia de vehicles de turismes nous amb indicació de consums i emissions de CO₂), així com també aquells que garanteixen l'ús dels biocarburants, el GN, GLP o els vehicles híbrids i elèctrics.
- Incloure la previsió d'aquests criteris a l'hora de renovar les flotes de vehicles de policia i altres serveis municipals.

9.9.2. Promoció de combustibles alternatius per al transport

La Unió Europea en el llibre verd "Cap a una estratègia europea de seguretat de l'abastament energètic" fixa els objectius de diversificació energètica del sector transport fins al 20% l'any 2020.

La política d'introducció dels biocarburants possiblement és la que està incidint amb més força a la UE a través de la Directiva 2003/30/CE relativa al foment dels biocarburants o altres combustibles renovables en el transport.

Per la seva part, el Pla de l'energia de Catalunya 2015 fixa l'objectiu de substitució del 18% de gas-oil per biodièsel i estableix que el 5% de les benzines sigui ETBE i etanol d'origen renovable de cara al 2015.

Actuacions:

En aquest sentit l'Ajuntament hauria de promocionar els biocarburants (biodièsel i/o bioetanol) aplicant les següents mesures:

- Bonificant els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.
- Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.
- Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.

9.9.3. Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics

La demanda de l'ús de vehicles que utilitzin energies no dependents de combustibles fòssils és creixent, particularment dels vehicles elèctrics o híbrids. La promoció i l'extensió de l'ús d'aquests vehicles previst pels propers anys requereix disposar d'instal·lacions adequades per la seva recàrrega en l'espai públic.

Actuacions:

- Es proposa establir dues places d'aparcament pels vehicles elèctrics, en un aparcament públic cèntric del municipi. Aquestes places haurien de disposar de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats. La instal·lació consisteix en un punt de subministrament de 220 volts estàndard per mitjà d'un endoll de seguretat.

En funció dels resultats obtinguts aquests tipus de punts s'ampliaran a diverses zones del municipi.

9.9.4. Foment de la conducció eficient

Altra mesura per tal de fomentar l'estalvi energètic en el sector del transport és la promoció de la conducció eficient.

Les tècniques de conducció eficient parteixen de la base de que el conductor amb el seu comportament té una gran influència sobre el consum de carburant del vehicle.

Mitjançant un conjunt de tècniques de conducció es pot aconseguir un estalvi mitjà del 20% de combustible, així com una reducció en les emissions de gasos contaminants: -50% de CO₂, -78% de monòxid de carboni, -50% d'òxid de nitrogen i menys contaminació acústica.

Amb la seva promoció també es contribueix a:

- Disminuir el risc d'accidents d'entre el 10 i el 25%.
- Reduir en la despesa de manteniment del vehicle: frens, embragatge, caixa de canvis i motor.
- Augmentar la comoditat per al conductor, menys estrès.

Actuacions:

- Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.

Figura 113. Exemple d'una campanya de promoció de la conducció eficient



Font: RACC.

9.9.5. Millores sobre la contaminació acústica

La contaminació acústica pertorba les distintes activitats, interfereix la comunicació, la son, el descans i el que és més greu, crea estats de tensió i cansament que poden degenerar en malalties de tipus nerviós i cardiovascular.

A Pallejà actualment, s'ha aprovat l'Ordenança municipal reguladora del Soroll i les Vibracions i el mapa de capacitat acústica del municipi a març de 2012. Posteriorment caldrà elaborar un mapa de situació acústica existent. Amb aquestes tres eines serà possible traçar uns mapes de desviacions diürnes i nocturnes que representen els punts on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica. La Llei de protecció contra la contaminació acústica recomana com a nivell acceptable d'exposició 65 dB (A).

Evidentment, la disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspàs de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluïdesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Tot i això, caldrà prendre mesures específiques si els resultats dels mapes esmentats localitzen zones que incompleixin els nivells acceptats.

Actuacions:

- La instal·lació de pantalles acústiques o barreres vegetals en els nous vials que més puguin afectar a la població resident.
- La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll.
- Seguiment exhaustiu de l'Ordenança reguladora del soroll i les vibracions

Figura 114. Models de pantalles acústiques



Font: Arxiu fotogràfic iINTRA i Multisersomar.com.

9.10. Accés a zones industrials i centres de treball

9.10.1. Seguiment dels plans de mobilitat a les empreses

El Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya, en compliment Decret 157/2007 que estableix el Pla d’actuació per la millora de la qualitat de l’aire als municipis declarats zones de protecció especial de l’ambient atmosfèric (Decret 226/2006), promou els Plans de Desplaçaments d’Empresa als centres de treball.

Els Plans de Desplaçaments d’Empresa tenen com a objectiu optimitzar la mobilitat dels treballadors i treballadores als centres de treball, potenciant els desplaçaments de forma segura i sostenible, a partir de l’establiment de mesures i propostes d’actuació per als diferents centres de treball.

Han de realitzar obligatòriament un pla de mobilitat a les empreses, dins de l’àmbit que estableix el Decret 152/2007 i a l’àmbit de la RMB quan es redacti el pla del sector corresponent:

- Els centres de treball d’administracions públiques i d’empreses públiques amb més de 200 treballadors/es propis o externs.
- Els centres de treball amb més de 500 empleats propis o externs o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals, tret que estiguin inclosos en un pla de mobilitat de l’àrea industrial a la que pertanyen.
- Les empreses incloses en un pla de mobilitat hauran d’adherir-se a les mesures del pla en què participaran, mitjançant conveni o document acreditatiu equivalent.

A Pallejà hi ha 1 polígon industrial en tot el municipi amb més de 350 empreses en una superfície de 398.455 m². Els sectors principals d’aquestes empreses són la construcció, transport, emmagatzematge i comunicacions.

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona ha presentat l’estudi “Accessibilitat en transport públic col·lectiu als polígons d’activitat econòmica de la RMB” que ha realitzat amb la col·laboració de l’Autoritat del Transport Metropolità (ATM). L’estudi permet conèixer l’oferta de transport públic de què disposen les gairebé 300.000 persones que treballen als 728 polígons de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i alhora serveix per millorar la planificació de la seva mobilitat. Entre aquests polígons s’inclou el Polígon Industrial de Pallejà.

Aquest estudi defineix l’indicador iATPC (índex d’accessibilitat en transport públic col·lectiu), que és la suma de l’accessibilitat i cobertura de totes les línies de transport públic properes, en el cas de Pallejà, d’autobús i ferrocarril. Per agrupar els resultats es defineixen uns intervals:

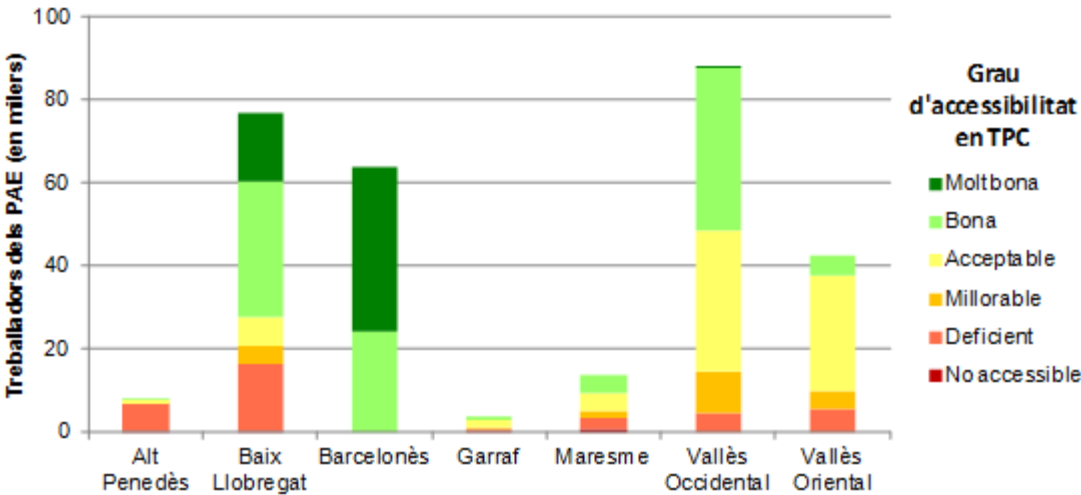
Taula 20. Classificació qualitativa de l’indicador iATPC

Nivell	Accessibilitat	iATPC
A	altament accessibles	> 1000
B	bona accessibilitat	200 – 1000
C	accessibilitat acceptable	50 – 200
D	accessibilitat millorable	20 – 50
E	accessibilitat deficient	0 – 20
F	sense accessibilitat	0

Font: Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

En el global de l’Àrea metropolitana de Barcelona, s’han obtingut la següent distribució de qualitat de l’accessibilitat en els polígons industrials.

Figura 115. Nombre de treballadors dels PAE de la RMB per grau d’accessibilitat en TPC i comarca



Font: Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Segons l’estudi, el Polígon Industrial de Pallejà obté un iATPC de 395 i el Polígon Les Falulles (compartit amb el municipi de Sant Vicenç dels Horts) obté un índex de 589, tots dos amb una bona accessibilitat.

El defecte principal del Polígon Industrial de Pallejà és la manca de senyalització interna i externa de la zona industrial. Cal destacar que la senyalització interna és insuficient: no hi ha senyalització dels noms dels carrers ni senyals de trànsit. La senyalització externa és millorable

Actuacions:

- Augmentar la senyalització interna i externa del Polígon Industrial de Pallejà.

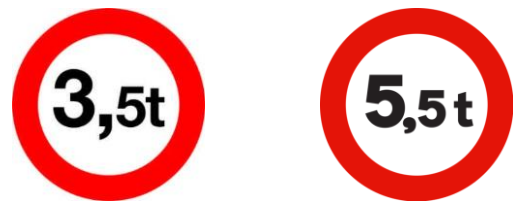
9.10.2. Millora l’accés per a vehicles pesants a Pallejà

Pallejà disposa de 1 polígon o àrea industrial, situat íntegrament en el municipi i el Polígon Industrial Les Falulles compartit amb Sant Vicenç dels Horts. L'àrea industrial ocupa 39,85 ha, el que representa el 5% de la superfície del municipi. En aquesta zona s'hi localitzen més de 350 empreses.

Els sectors més importants de la indústria a Pallejà són la construcció, transport, emmagatzematge i comunicacions, amb la qual cosa, el volum de trànsit de pesants és molt elevat i cal dotar aquest mode de transport amb la infraestructura i informació necessària per gestionar-ho.

Al plànol 8 de proposta d'itineraris de vehicles pesants, resten indicades les vies d'accés i circulació per a trànsit pesant i les zones amb limitació d'accés per a vehicles amb un pes superior a 3,5 o 5,5 tones, que aniran acompanyades amb la senyalització corresponent.

Figura 116. Senyal R-201 de limitació de trànsit pesants de 3,5t i 5,5t



Font: DGT

Actuacions:

- Definir les vies d'accés i les zones de limitació per a trànsit pesant i acompanyar-ho de la senyalització pertinent.

Al plànol 8 de proposta d'itineraris de vehicles pesants es mostren les actuacions descrites.

9.11. Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles

La promoció de l'educació ambiental en matèria de mobilitat és un eix bàsic per millorar la convivència, el respecte i la seguretat dels usuaris de l'espai públic. De la mateixa manera, és bàsic difondre la informació en relació a aquests aspectes a la ciutadania.

Les campanyes de comunicació i divulgació, les activitats a les escoles o altres actuacions, ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's pel municipi de manera més segura, responsable i sostenible.

En relació a aquest fet, es presenten un seguit d'actuacions encaminades a promoure l'educació i la difusió de la mobilitat, per aconseguir un major respecte entre tots els usuaris dels modes de transport i vetllar per la protecció dels més vulnerables: vianants, infants, gent gran i ciclistes.

9.11.1. Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars

Desplaçar-se a peu és el més habitual a Pallejà. De fet, el 66,4% dels desplaçaments interns són en mode no motoritzat, dels quals més del 95% es realitzen a peu. Els majors d'edat, juntament amb els estudiants són els grups d'edat que més utilitzen el mode a peu.

Per aquest motiu, cal garantir que aquests desplaçaments es facin amb les màximes garanties de seguretat, accessibilitat, continuïtat i comoditat per tota la població però donant especial atenció als col·lectius més dèbils com poden ser els escolars, la gent gran o les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

El disseny d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per cada centre escolar així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, pares i mares i docents).

L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels propis alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.

Els programes incorporen, en general, un conjunt de propostes relacionades amb: la modificació de la secció d'alguns carrers, la millora de la senyalització i senyalització específica, la gestió de l'aparcament, la millora de l'accessibilitat o la realització de tallers, campanyes i activitats diverses.

A Pallejà no s'ha realitzat cap estudi de camins escolars específic per als centres educatius del municipi. Les enquestes realitzades a alumnes de les escoles La Garalda, Jacint Verdaguer i Àngel Guimerà indiquen que més del 80% dels alumnes accedeixen a peu al centre, el que indica que caldria potenciar les condicions del desplaçament a peu al centre. Més del 76% dels alumnes enquestats detecten els problemes en les voreres d'accés al centre: l'estretor, els obstacles i el mal estat d'aquestes són els problemes principals.

Actuacions:

- Redactar un estudi de camins escolars al municipi de Pallejà per a les escoles La Garalda, Jacint Verdaguer i Àngel Guimerà i l'Institut Pallejà.
- Realitzar un seguiment de les propostes realitzades per aquest estudi de camins escolars.

9.11.2. Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars

Per tal de millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola, es proposa realitzar diferents actuacions que limitin de manera efectiva el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor així com la invasió de les voreres i passos de vianants.

S'aplicaran diferents mesures relacionades amb els camins escolars. Entre altres:

- Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.
- Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres
- Ampliació de les voreres
- Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars
- Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga)
- Millorar el temps dels semàfors per a vianants en els itineraris escolars allà on sigui possible.

Figura 117. Exemple de pacificació del transit al voltant de l'Escola Les Palmeres de Santa Coloma de Gramenet



Font: INTRA SL.

Actuacions:

- Aplicar mesures de moderació del trànsit i velocitats dels vehicles a motor als entorns escolars.

9.11.3. Creació d'una comissió mixta de treball per a desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de mobilitat a les escoles

Davant la diversitat d'agents implicats en la mobilitat generada pels centres escolars, es considera necessari la creació d'un espai de diàleg on es pugui tractar de forma conjunta les qüestions relacionades amb aquest àmbit.

L'Ajuntament de Pallejà, mitjançant la Regidoria d'Ensenyament i en el marc del Consell Escolar Municipal es van engegar l'any 2011 les comissions per dinamitzar i engegar el Projecte Educatiu de Pallejà, el qual s'ha redactat aquest últim any.

Aquest document defineix quines són les prioritats educatives del municipi i identificar quins principis, objectius, metodologies i programes han de guiar l'acció educativa local. El document s'acosta d'una manera precisa i real a la situació actual, que defineix unes poques línies d'actuació abastables i que en els propers anys adapti, redefineixi i plantegi línies d'actuació concretes.

Actuacions:

- Constitució d'una comissió de treball mixta formada per representants del servei de mobilitat de l'Ajuntament de Pallejà, de la regidoria d'Ensenyament, de la Policia Local, de les AMPAs, dels barris, de les direccions de centres escolars, Associacions de Veïns, etc. Aquesta comissió treballaria sobre aspectes relacionats amb la mobilitat generada pels centres escolars: camins i itineraris escolars, el bus a peu, reducció del número d'escolars que accedeixen als centres en vehicle privat, cursos de seguretat viària, etc.
- Seguiment del Projecte Educatiu de Pallejà.

9.11.4. Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres

Els desplaçaments a peu o en bicicleta són modes adequats per fer els desplaçaments des dels domicilis dels membres que formen part de la comunitat educativa (escolars, professorat, personal administratiu, pares i mares, etc.) fins a les escoles, ja que no contaminen i l'espai públic que ocupen és mínim comparat amb el que necessita el vehicle privat.

Tot sovint, però, els pares dels escolars són les persones més reticents a que els seus fills/es vagin sols a peu fins a l'escola i, encara menys, en transport públic i en bicicleta. Per aquest motiu, és necessari donar a conèixer les possibilitats i beneficis que dona aquesta pràctica així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.

Actuacions:

- Realitzar campanyes de sensibilització i de promoció de la mobilitat sostenible entre els membres de la comunitat educativa, tant per accedir a peu als centres escolars com en bicicleta, principalment als instituts.

9.11.5. Promoció de la mobilitat sostenible

Per tal de promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritats per la població és necessari reforçar els missatges que es volen transmetre. Per aquest motiu és requerida la realització de campanyes continuades al llarg de l'any. Aquestes poden ser específiques de temes diversos relacionats amb la mobilitat sostenible i segura.

A més a més, l'any 2015 s'aprova el Decret 5314/2015 que obliga a tots els aparcament de nova creació a disposar del 2,5% de les places amb punts de càrrega elèctrica.

Actuacions:

- Organització i promoció de campanyes relacionades amb:
 - El transport públic
 - L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià
 - L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut
 - Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.)
 - Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe
 - Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. i tenir especial cura en el seu compliment

9.11.6. Promoció del cotxe compartit

Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de www.compartir.org amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.

La pàgina principal del portal ofereix diverses possibilitats de desplaçaments. Cada ajuntament decideix en quins grans blocs vol organitzar la recerca dels compartidors de vehicle, tot i que els més habituals solen ser per anar a treballar, anar a la universitat i anar de viatge.

Actualment hi ha 42 ajuntaments o entitats que participen del projecte: 33 són municipis catalans, als qual s'hi afegeix el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. La resta són de fora de Catalunya i s'hi poden trobar municipis del País Basc, la Comunitat de Madrid, Andorra i també el Parque Empresarial Zuatzu.

De moment la iniciativa ha generat 55.000 viatges anuals, suposant un estalvi aproximat de 100.000 trajectes. Si la mitjana d'ocupació general és d'1,2 persones per vehicle, els desplaçaments compartits tenen una mitjana de 2,8.

De l'experiència resultant al conjunt de tots els municipis que comparteixen la iniciativa s'extreu que la major part dels usuaris són persones que desitgen desplaçar-se cada dia al treball. El 44% demanen o ofereixen recorreguts amb una freqüència diària; el 17% setmanal i el 16% mensual.

En algun dels municipis on s'ha implantat el servei de "Compartir cotxe" també s'ha posat en marxa el servei de compartir aparcament, consistent en oferir una plaça que durant unes hores és buida.

Actuacions:

- Impulsar un sistema per afavorir el compartir cotxe

En l'àmbit de Pallejà, el PMUS proposa millorar l'ocupació dels vehicles privats que accedeixen al centre urbà.

El mecanisme d'implantació del cotxe compartit es basa fonamentalment en una base de dades amb la informació referent als usuaris que es pot consultar per Internet o Intranet.

Amb l'ús d'aquests mitjans és possible permetre un contacte ràpid i dinàmic entre els interessats. El sistema inclou les dades referents a cada participant i les pròpies de la destinació:

- Nom, sexe, edat, telèfon, e-mail, adreça particular, fumador, conductor
- Característiques del vehicle
- Empresa i horari d'entrada o sortida en Hores i Minuts

En petites empreses o companyies amb menys demanda prevista de cotxe compartit el sistema de contacte es pot realitzar manualment. La gent interessada pot donar les seves dades personals al coordinador de Recursos Humans (o altra figura responsable), a la revista de l'empresa (si n'hi ha) o penjar-ho al menjador. Les persones que s'avinguin a compartir es posaran en contacte a través del mitjà que hagin escollit.

Existeixen 3 maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de Cotxe Compartit.

- Des de l'Ajuntament
- Des de l'àmbit de l'empresa
- Des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.

Per al primer dels casos solament cal inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:

- Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.

- Realitzar una campanya de promoció.
- Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una reparació anual gratuïta del vehicle.
- Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.
- Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.
- Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos

9.11.7. Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura

La celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ha de ser un espai per reforçar la reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, amb l'objectiu d'adoptar canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat.

Actuacions:

- Celebrar diferents activitats al llarg d'una setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:
 - Cursa dels transports
 - Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
 - Campanya de multes simbòliques
 - Habilitar únicament per a vianants, per una setmana, alguns carrers del municipi
 - Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
 - Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
 - Bicicletada popular
 - Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenible
 - Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
 - Promocions escolars per institucions superiors

9.11.8. Millora de la Web de mobilitat i del transport de Pallejà

En els darrers anys, internet s'ha mostrat com una de les eines més potents d'accés a la informació per part de la ciutadania. Disposar en un únic web de tota la informació relacionada amb la mobilitat a Pallejà ha de permetre a la ciutadania la possibilitat de triar la millor opció segons les circumstàncies de cada moment.

Actuacions:

- Millorar la web actual de l'Ajuntament de Pallejà dedicada a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:
 - Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc)
 - Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic
 - Informació sobre el desenvolupament de la Taula de Mobilitat (actes, comissions, documents de treball, etc)
 - Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Pallejà a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar...
 - Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat
 - Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi
 - Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà)

9.11.9. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta

La bicicleta es configura com un dels mitjans de transport amb més potencial en els propers anys per al municipi de Pallejà. Per això es realitzaran un conjunt d'actuacions que milloraran la xarxa (ampliació de carrils i espais per a la circulació de bicicletes, aparcaments, sistema de bicicletes públiques, etc.).

La convivència amb els altres mitjans de transport i usuaris de l'espai públic requereix que els ciclistes potencials guanyin en confiança i en seguretat en sí mateixos i coneguin les normes bàsiques de circulació, de manera que es faciliti que més gent opti per desplaçar-se en bicicleta habitualment.

Actuacions:

- El present PMU proposa organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells; un primer d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta, de manera que es familiaritzin amb els diferents components mecànics d'aquesta, practiquin l'arrencada, l'equilibri, la frenada, etc. en un entorn tancat a la circulació.
- Un segon curs de nivell més avançat estaria adreçat a aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura en bicicleta per Pallejà, tot compartint l'espai amb la resta d'usuaris de l'espai públic. Es faria especial èmfasi en qüestions referides als drets i deures com a ciclistes i al coneixement de la normativa de circulació que regula la circulació de les bicicletes.

9.11.10. Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats

Amb la intenció d'augmentar el número de desplaçaments que es realitzen amb modes no motoritzats és necessari donar a conèixer les diferents opcions existents així com els aspectes positius de la seva pràctica quotidiana.

Actuacions:

- Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, ràdio Pallejà, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.

9.11.11. Potenciar la figura de l'agent cívic

Un dels àmbits d'actuació de la figura de l'agent cívic és en la mobilitat. Per exemple, que no es facin aparcaments indeguts o es respectin les zones de vianants.

Una altra de les tasques encomanades és la d'atendre els dubtes, queixes i suggeriments dels ciutadans així com participar en l'organització i desenvolupament de les campanyes sobre temes concrets de la normativa.

Finalment, han de notificar i descriure les accions poc respectuoses detectades i transcriure-ho als documents elaborats a tal efecte. En cap cas, els agents tenen capacitat sancionadora.

Actuacions:

- El PMUS proposa fer participar la figura de l'agent cívic en el moment de planificar i executar les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la mobilitat per tal que en reforci el missatge.

9.12. Creació i/o modificació de normatives existents

En els Plans de Mobilitat Urbana i Sostenible, una part de les actuacions proposades requereixen l'adaptació d'ordenances, plans i altres normatives municipals existents. Per tant, és convenient acompanyar les actuacions fins ara proposades amb les corresponents propostes de modificació de normatives existents, o crear-ne de noves.

D'altra banda, és important que el PMUS proposi millores d'accessibilitat dels principals centres generadors com ho són els polígons industrials o centres educatius i sanitaris. Aquestes actuacions s'hauran de realitzar sempre en col·laboració amb la Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, ATM de Barcelona i també amb les empreses que s'hi localitzin.

A continuació es presenten un conjunt d'actuacions relacionades amb les ordenances municipals i també en tot allò que permeti millorar la mobilitat dels centres generadors de mobilitat de Pallejà.

9.12.1. Modificació de les ordenances de circulació viària de Pallejà

La normativa aplicable a Pallejà és el propi Reglament general de circulació, amb les seves modificacions (Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, del Reglamento General de Circulación para la aplicación y desenvolvimiento del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprovat per el Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març)

Tenint en compte que el reglament és un marc regulador de caràcter comú per al conjunt d'Espanya, generalment els municipis de major població disposen d'una normativa específica que regula aspectes més específics de la mobilitat urbana (Reglament del servei públic municipal de transport col·lectiu urbà de viatgers). En aquest sentit, es fa necessari que l'Ajuntament actualitzi l'ordenança d'acord amb els nous requeriments de mobilitat. Particularment, que englobi aspectes relacionats amb la circulació de vehicles a motor, les bicicletes, l'estacionament, els vianants i la seguretat viària, entre d'altres.

Actuacions:

- Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:
 - Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació
 - Nous mitjans de transport
 - Circulació dels vianants

- Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals

Per tal d'afavorir que els diferents usuaris de la via pública s'hi vegin representats, l'Ajuntament propiciarà diferents mecanismes per tal que els membres de la Taula de la Mobilitat de Pallejà puguin participar en la modificació de l'ordenança.

9.13. Actuacions corresponents a altres administracions

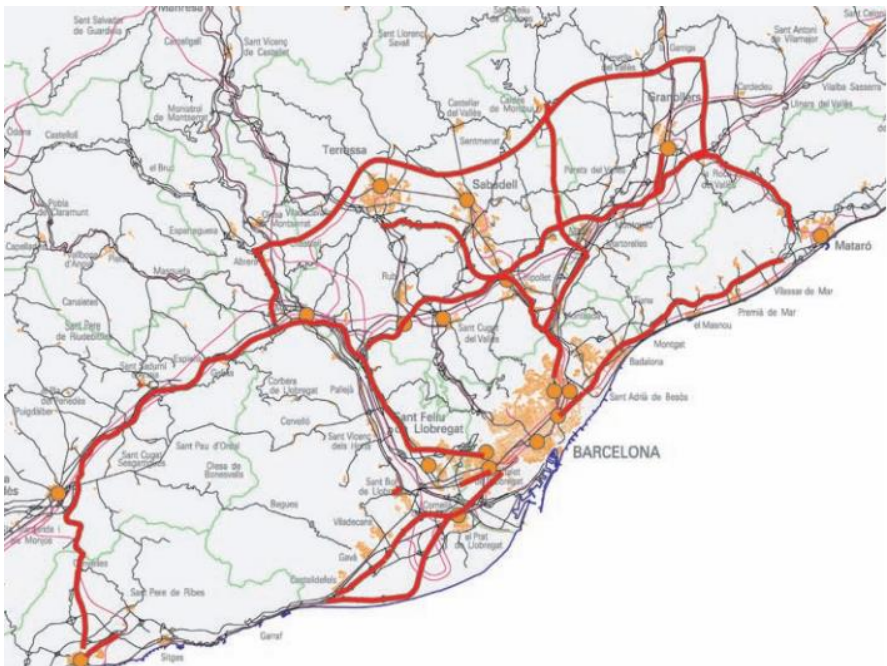
Cal revisar les actuacions definides en els plans territorials de nivell jeràrquic superior al PMUS i que afectin al municipi de Pallejà.

9.13.1. Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)

Propostes de xarxa ferroviària

- Ampliació de capacitat del corredor Sant Vicenç – Castellbisbal (amb el seu pas per Pallejà): Nova línia d'altres prestacions amb una vocació de servir les mercaderies en aquest corredor. Aquesta actuació ha de permetre especialitzar les vies actuals en serveis de rodalies. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 534 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

Figura 118. Proposta d'intercanviadors del transport públic a Catalunya



Font: Generalitat de Catalunya

9.13.2. Actuacions corresponents al Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona

En el Pla de millora de la Qualitat de l'Aire amb horitzó 2020 es contemplen una sèrie de mesures a tenir en compte per als ens locals, que impliquen a tots els municipis, independentment de la seva població:

- EL04: Distintiu ecològic en col·laboració amb Departament de Territori i Sostenibilitat
- EL05: Compra o concessió verda per vehicles que operen pels ajuntaments
- EL06: Foment del car-sharing i el cotxe compartit. Posar a disposició de l'usuari vehicles de lloguer (preferentment amb distintiu ecològic) per a l'ús urbà.
- EL10: Zones de càrrega i descàrrega prioritàries segons el potencial contaminador dels vehicles.
- EL11: Regulació dels horaris de distribució de mercaderies.
- EL12: Descontaminació de l'aire mitjançant materials fotocatalítics. Aplicar materials de construcció que tenen capacitat de reduir substàncies contaminants a l'atmosfera com NOx, PM10, benzè o òxids de carboni.
- EL16: Increment del número de parades de taxi i promoció de les TIC per evitar la circulació en buit
- EL17: Promoció del canvi de combustible en la flota del taxi

Recentment s'ha creat el Consell Metropolità per la millora de la qualitat de l'aire (AMB + 36 municipis) i Pallejà hi forma part.

10. INDICADORS DE SEGUIMENT

Els següent quadre d'indicadors ens permet fer una avaluació sobre l'adequació del sistema de mobilitat als criteris proposats de sostenibilitat, seguretat, eficiència i equitat, així com als objectius sectorials aprovats per la Taula de mobilitat.

Es tracta de 50 indicadors, molts d'ells recomanats per les Directrius nacionals de mobilitat, que permeten fer la funció d'Observatori de la Mobilitat com a instrument de seguiment i control dels objectius del PMUS.

Amb la finalitat d'avaluar el grau de compliment i possibilitar la implementació de mesures correctores, s'assignen valors per a l'escenari objectiu de l'any 2020 coincidint en el període de vigència del PMUS, tot i que la visió estratègia es fixa amb valors per al 2026.

Nom indicador	Valor Actual (2014)	Valor Tendencial (2020)	Valor Objectiu (2020)	Valor Tendencial (2026)	Valor Objectiu (2026)
1. Global					
1.1. Repartiment modal total					
1.1.1. A peu i en bicicleta	30,5%	31,0%	31,9%	31,5%	33,0%
1.1.2. En transport públic	11,7%	12,3%	13,9%	13,0%	16,5%
1.1.3. En vehicle privat motoritzat	57,8%	56,7%	54,2%	55,5%	50,4%
1.2. Repartiment modal intern					
1.2.1. A peu i en bicicleta	66,4%	68,2%	69,9%	70,0%	73,1%
1.2.2. En transport públic	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
1.2.3. En vehicle privat motoritzat	33,3%	31,4%	29,8%	29,7%	26,4%
1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta)					
1.3.1. A peu i en bicicleta	1,9%	2,2%	2,3%	2,6%	2,7%
1.3.2. En transport públic	20,7%	21,6%	24,5%	22,4%	28,7%
1.3.3. En vehicle privat motoritzat	77,4%	76,2%	73,2%	74,9%	68,6%
1.4. Autocontenció					
1.4.1. Autocontenció municipal	56,1%	56,0%	56,1%	56,0%	56,1%
2. Vianants					
2.1 Prioritat per a vianants	2%	2%	11,9%	2%	11,9%

Nom indicador	Valor Actual (2014)	Valor Tendencial (2020)	Valor Objectiu (2020)	Valor Tendencial (2026)	Valor Objectiu (2026)
2.2 Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m) (NU)	12,8%	12,8%	8,2%	12,8%	0%
2.3 Passos de vianants senyalitzats/necessaris	93%	93%	95%	93%	100%
2.4 Passos de vianants adaptats/senyalitzats	24%	24%	100%	24%	100%
3. Bicicletes					
3.1.Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona30 / 1000 habitants)	0,12	0,12	0,32	0,12	0,32
3.2. Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total)	2,42%	2,42%	6,84%	2,42%	6,84%
3.3. Aparcaments bicicleta / 1000 habitants	0,18	0,18	1,22	0,18	1,22
4. Transport Públic					
4.1. Adaptació PMR autobusos	100%	100%	100%	100%	100%
4.2. Adaptació a PMR estacions TP	53%	53%	100%	53%	100%
4.3. Velocitat comercial de transport públic (km/h)	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5
4.4. Integració tarifària	100%	100%	100%	100%	100%
4.5. Cobertura del transport públic (Població sense connexió amb Sant Feliu)	88%	88%	88%	88%	88%
4.6. Cobertura territorial del transport públic (NU) r=300 metres	98%	98%	98%	98%	98%
4.7. Productivitat transport públic urbà (viatgers anuals/km)	1.307	1.307	1.307	1.307	1.307
4.8. Freqüència mitjana de pas (min hora punta)	60	60	30-60	60	30-60
4.9. Parades amb marquesina	15%	15%	15%	15%	15%
4.10. Parades amb plataforma d'accés / senyalització horitzontal	27%	27%	27%	27%	27%

Nom indicador	Valor Actual (2014)	Valor Tendencial (2020)	Valor Objectiu (2020)	Valor Tendencial (2026)	Valor Objectiu (2026)
4.11. Xarxa carril bus urbà (km)	19,4	19,4	19,4	19,4	19,4
5. Vehicle Privat Motoritzat					
5.1. Turismes per cada 1.000 habitants	491	497	497	503	503
5.2. Motos per cada 1.000 habitants	91	104	104	116	116
5.3. Saturació xarxa viària	-	-	-	-	-
5.4. Xarxa primària o bàsica (respecte el total)	15%	15%	15%	15%	15%
5.5. Zones 30 (al Nucli Urbà)	66%	66%	73%	66%	73
6. Aparcament					
6.1. Aparcament regulat en calçada	4,93%	4,93%	5,27%	4,93%	5,27%
6.2. Cobertura aparcament via pública	86%	86%	86%	80%	86%
6.3. Cobertura aparcament fora via pública	57%	57%	57%	57%	57%
7. Distribució de mercaderies					
7.1. Espai distribució urbans de mercaderies	3,4	3,4	4,2	3,4	4,2
7.2. Zones de càrrega i descàrrega	1,2%	1,2%	1,5%	1,2%	1,5%
8. Seguretat viària					
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit	0	0	0	0	0
8.2. Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.)	1,8	1,8	-	1,8	-
8.3. Víctimes zona urbana / Víctimes totals	0,14	0,14	-	0,14	-

Nom indicador	Valor Actual (2014)	Valor Tendencial (2020)	Valor Objectiu (2020)	Valor Tendencial (2026)	Valor Objectiu (2026)
9. Pla director de mobilitat de la RMB					
9.1. Costos interns i externs del viatge en TP (M€)	1.237	-	-	-	-
9.2. Costos interns i externs del viatge en VP (M€)	84	-	-	-	-
9.3. Costos interns i externs de mercaderies (€)	23.589	-	-	-	-
9.4. Costos externs totals del transport (M€)	5,2	-	-	-	-
9.5. Consum energètic del transport (tep/any)	2.404	-	2.192	-	2.000
9.6. Emissió de gasos d'efecte hivernacle (t/any)	7.225	-	6.271	-	5.443
9.7. Emissió PM10 (t/any)	6,94	-	5,34	-	4,11
9.8. Emissions NOx (t/any)	44,03	-	32,89	-	24,57
9.9. Superfície per vehicles (respecte el total viari)	91,9%	91,9%	90,5%	91,9%	90,5%

11. FITXES D'ACTUACIÓ

9.1.1 Actuacions a la xarxa de carreteres (PDM)		
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat, aparcament i mercaderies		
2. Objectius		
Incloure les actuacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona a la xarxa de carreteres que tenen alguna incidència directa sobre el municipi de Pallejà.		
3. Descripció de l'actuació		
Millora dels aparcaments per a vehicles pesants existents a les zones industrials del municipi		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi.	Cost imputat al PDM.	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Generalitat de Catalunya Autoritat del Transport Metropolità
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Quota d'ús del transport privat en els desplaçaments de connexió quotidians IMD mitjana de la xarxa viària bàsica

9.1.2 Actuacions a la xarxa ferroviària (PDM)		
1. Àmbit d'actuació		
Xarxa de transport ferroviari de viatgers i mercaderies		
2. Objectius		
Incloure les actuacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona a la xarxa de ferrocarril que tenen alguna incidència directa sobre el municipi de Pallejà.		
3. Descripció de l'actuació		
Projecte i instal·lació de millora de la senyalització estàtica dels P&R, estudi de millores dels P&R FGC, prova pilot de la proposta de gestió integrada en un corredor ferroviari i projecte de gestió per corredors i dels P&R ferroviaris i viaris.		
Incrementar la capacitat a la xarxa ferroviària de Rodalies.		
Adaptació a PMR i modernització de les estacions ferroviàries.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		Cost imputat al PDM.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitjana	Generalitat de Catalunya Autoritat del Transport Metropolità
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Quota d'ús del transport ferroviari Capacitat de la xarxa ferroviària de Rodalies

9.1.3 Actuacions a la xarxa d'autobusos (PDM)		
1. Àmbit d'actuació		
Xarxa d'autobusos interurbans del municipi		
2. Objectius		
Incloure les actuacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona a la xarxa d'autobusos interurbans que tenen alguna incidència directa sobre el municipi de Pallejà.		
3. Descripció de l'actuació		
Increment del nombre d'autobusos equipats amb SIU i PIU.		
Incorporació de les aplicacions per smartphones i internet.		
Implantació progressiva de la cobertura wi-fi en el sistema de transport públic.		
Nova xarxa d'autobusos “exprés.cat” d'alta demanda (L3, L6 i L18 per Pallejà)		
Facilitar la implantació de serveis de transport a la demanda		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi.		Cost imputat al PDM.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Generalitat de Catalunya Autoritat del Transport Metropolità
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Quota d'ús del transport públic en els desplaçaments de connexió quotidians
		IMD mitjana de la xarxa de transport públic

9.1.4	Actuacions de millora d'accés als centres de treball (PDM)	
1. Àmbit d'actuació		
Polígons i àrees industrials de Pallejà		
2. Objectius		
Incloure les actuacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona a l'àrea d'activitats industrials que tenen alguna incidència directa sobre el municipi de Pallejà.		
3. Descripció de l'actuació		
Creació de xarxa per a vianants i bicicletes als centres de treball del Polígon Industrial de Pallejà.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Àrea d'activitats municipal		Cost imputat al PDM.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Baixa	Generalitat de Catalunya Autoritat del Transport Metropolità
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% espai per a vianants Quota de desplaçament a peu a les zones industrials

9.1.5 Actuacions a la xarxa de vies ciclistes		
1. Àmbit d'actuació		
Xarxa de vies ciclistes de Pallejà.		
2. Objectius		
Incloure les actuacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona a la xarxa de vies ciclistes que tenen alguna incidència directa sobre el municipi de Pallejà.		
3. Descripció de l'actuació		
Ampliació de la xarxa ciclista al municipi de Pallejà		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Àrea d'activitats municipal	Cost imputat al PDM.	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Baixa	Generalitat de Catalunya Autoritat del Transport Metropolità
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
	% espai per a la bicicleta. Quota d'ús de la bicicleta a Pallejà. Nº de bicicletes censades al municipi.	

9.2.1 millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts del municipi			
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
La xarxa de vianants ha de permetre creuar el Nucli Urbà de nord a sud i d'est a oest i connectar amb les urbanitzacions properes, el Polígon Industrial i els centres educatius.			
3. Descripció de l'actuació			
Millorar les condicions d'accessibilitat en els 16.548 metres d'eixos per a vianants			
1a fase: Xarxa de vianants principal, 6.679,5 m			
2a fase: Xarxa de vianants secundària, 9.869,3 m			
Realització d'un estudi pel desenvolupament de la xarxa de vianants.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el municipi.		Estudi desenvolupament de la xarxa de vianants d'itineraris: 3.600€.	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 1 de Proposta de xarxa principal de vianants			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		% de l'espai destinat a vianants % de voreres accessibles % de passos accessibles Desplaçaments no motoritzats	

9.2.2 Ampliar l'actual zona d'estar del municipi			
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
Millorar la mobilitat dels modes no motoritzats, la seguretat i la qualitat ambiental			
3. Descripció de l'actuació			
Ampliar l'àrea de preferència per a veïns i serveis (6.297 m²).			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Nucli Urbà		Construir 6.297 m² de plataforma única i senyalització x 215€/m²: 1.353.855€	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 2 de millora de la superfície de vianants			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-12 anys	Mitjana	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		% de superfície destinada a vianants.	

9.2.3 Senyalització dels itineraris		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Fomentar els desplaçaments a peu a través d'una xarxa d'itineraris per a vianants eficient, útil, pràctica i còmode.		
3. Descripció de l'actuació		
Habilitar 6 senyals verticals d'orientació direccional		
Habilitar 3 tòtem vertical informatiu		
Habilitar 25 unitats de senyalització horitzontal		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		6 senyals vertical amb suport x 215€/senyal: 1.290€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 1 de Proposta de xarxa de vianants		3 tòtem vertical informatiu x 750€/tòtem: 2.250€
		25 unitats de senyalització horitzontal x 30€/senyal horitzontal: 750€
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Número de desplaçaments de vianants Metres d'itinerari de vianants

9.2.4 Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Reduir al màxim l'afecta barrera que provoca el pas d'algunes infraestructures pel centre urbà, tot millorant la seguretat i comoditat dels trajectes dels vianants.		
3. Descripció de l'actuació		
Adaptar i augmentar el nombre de passos de vianants a l'Avinguda Prat de la Riba, Avinguda de la Generalitat i la Ronda Santa Eulàlia al seu pas pel Nucli Urbà de Pallejà.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Àmbit urbà		Cost inclòs dins la proposta 9.2.7. d'adequació i implantació de passos de vianants.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Velocitat mitjana dels vehicles a les travesseres urbanes Aforament dels vianants a les cruïlles de les travesseres

9.2.5			Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal		
1. Àmbit d'actuació					
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants					
2. Objectius					
Assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques als diferents àmbits de població com són la via pública i el transport					
3. Descripció de l'actuació					
Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal.					
Tenir en compte el Pla d'Accessibilitat Municipal a l'hora de planificar, dissenyar i executar qualsevol actuació a la via pública i treballar coordinadament per tal d'aplicar allò establert en aquest instrument en els propers anys.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Nucli Urbà			Estudi d'elaboració del PAM: 15.000€		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
De 0-6 anys		Alta		Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística	
10. Possibles fonts de finançament			11. Indicador d'avaluació de la proposta		
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.			Evolució de les queixes/incidències sobre problemes d'accessibilitat a la via pública Número de barreres arquitectòniques (existents i eliminades)		

9.2.6 Millora i arranament de voreres		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques i millorar l'accessibilitat de l'espai públic.		
3. Descripció de l'actuació		
Ampliar 4.063 m² de vorera Habilitar 1.391 m de senyalització horitzontal amb separadors Estudiar la viabilitat d'un itinerari entre la Magina i el Nucli urbà		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Nucli Urbà	Ampliació de 4.063 m² vorera x 125€/m² (vorera panot, vorada granítica): 507.875€	
5. Documentació gràfica de referència	Habilitar 1.391m de senyalització horitzontal amb separadors (2.087 m² de superfície i 500 separadors aprox) x 21€/m= 29.211€	
Plànol 2 de millora de la superfície de vianants		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitjana	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
AMB, Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Percentatge de superfície per a vianants i amplada de voreres.

9.2.7 Adequació i implantació de nous passos de vianants		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Ajustar a un criteri únic qualsevol actuació que es realitzi en el procés d'adaptació dels passos de vianants		
3. Descripció de l'actuació		
Aplicar els criteris tècnics i normatius de l'Ordre VIV-361, de 2010, en les actuacions als passos de vianants. Adaptar els 17 passos de vianants no adaptats Adaptar els 177 passos actualment practicables (senyal vertical, senyalització PVR, etc.) Eliminar 10 passos de vianants existents Estudiar la implementació de 38 nous passos de vianants segons prioritats dels tècnics municipals (un d'ells semaforitzat).		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Nucli Urbà	Millora 177 passos practicables x 750€/millora: 132.750€	
5. Documentació gràfica de referència	Adaptar 17 passos de vianants x 2.000€/reforma: 34.000€ Implementar 37 nous passos de vianants x 2.000€/pas: 74.000€ Implementar 1 nou pas de vianants semaforitzat x 41.300€/pas: 41.300€	
Plànol 2 de millora de la superfície de vianants		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitjana	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
AMB, Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Percentatge i número de passos de vianants adaptats

9.2.8		Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
Millorar l'accessibilitat de la via pública per a PMR			
3. Descripció de l'actuació			
Dissenyar la ubicació del mobiliari urbà segons criteris d'accessibilitat, no tan sols de persones amb mobilitat reduïda sinó del conjunt de la població.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Municipal		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Mobiliari urbà adaptat als criteris d'accessibilitat.	

9.2.9		Establir convenis entre l'Ajuntament de Pallejà i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.	
1. Àmbit d'actuació			
Vianants, Barreres i Accessibilitat			
2. Objectius			
Millorar l'accessibilitat del municipi			
3. Descripció de l'actuació			
Establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i les entitats i associacions de persones amb discapacitat ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat.			
Establir convenis de col·laboració entre l'Ajuntament de Pallejà i les entitats i associacions de persones amb discapacitat del municipi amb l'objectiu de treballar de forma coordinada en les actuacions en matèria de mobilitat i d'accessibilitat.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Municipal		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	

9.3.1 Ampliar la xarxa d'itineraris ciclistes		
1. Àmbit d'actuació0		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vies ciclistes		
2. Objectius		
Establir unes condicions per fer els desplaçaments en bicicleta siguin més segurs, continus i còmodes. I dotar Pallejà de les infraestructures necessàries per l'ús de la bicicleta		
3. Descripció de l'actuació		
Habilitar 1.450 metres de carril bici segregat. Habilitar 1.480 metres de via ciclista preferent. Habilitar 1.289.674 m² de nova àrea de convivència entre el desplaçament en bicicleta i el vehicle privat.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipal		Habilitar 1450m carril bici segregat x 150€/m: 217.500€ Habilitar 1.480m via ciclista preferent: 3.000€ Habilitar 1.289.674 m² de nova àrea de convivència (senyalització): 10.000€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 3 de proposta de xarxa de vies ciclistes i aparcaments		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
AMB, Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS...		Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians interns. m/1.000 habitants de malla ciclable.

9.3.2 Incentivar les rutes ciclistes de Pallejà		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vies ciclistes		
2. Objectius		
Fomentar l'ús de la bicicleta per al lleure i l'esport.		
3. Descripció de l'actuació		
Definir 5.390 metres de rutes ciclistes per Pallejà amb la corresponent senyalització i adequació i 4.095 metres de rutes BTT d'acord amb l'AMB i el Consell Comarcal.		
Estudiar la viabilitat d'una passarel·la de connexió entre Pallejà i la Via Verda del Llobregat		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal i municipis veïns		Cost indefinit
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 3 de proposta de xarxa de vies ciclistes i aparcaments		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Generalitat de Catalunya: Departament de Territori i Sostenibilitat Ajuntament de Pallejà: Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
AMB, Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...		Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments de connexió quotidians Km de vies ciclistes a Pallejà

9.3.3 Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vies ciclistes		
2. Objectius		
Millorar les condicions i la seguretat de la infraestructura per ciclistes, dotar Pallejà de les infraestructures necessàries per l'ús de la bicicleta i així incrementar el nombre d'usuaris d'aquest mode de transport menys contaminant.		
3. Descripció de l'actuació		
Habilitar 10 nous aparcaments per potenciar les noves rutes de carril bici proposades a les propostes 9.3.1. i 9.3.2. Habilitar 1 bicibox		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		10 aparcaments x 575€/aparcament: 5.750€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 3 de proposta de xarxa de vies ciclistes i aparcaments		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
AMB, Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...		Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians Ocupació dels aparcaments de bicicletes

9.3.4 Pla de promoció de la bicicleta		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vies ciclistes		
2. Objectius		
Incentivar l'ús de modes de transport més sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta.		
Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.		
Desenvolupar una línia de subvencions a la compra de bicicletes		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost indefinit
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0 a 12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Mediambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians

9.4.1 Augmentar la freqüència de pas		
1. Àmbit d'actuació		
Mitjans de transport públic i passatgers		
2. Objectius		
Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.		
3. Descripció de l'actuació		
Millorar la freqüència de pas fins a 30 minuts en la línia Fontpibus.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		200.000€/any (aproximadament segons el cost actual)
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 4 de proposta de la xarxa de transport públic		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Viatges anuals en transport públic urbà Quota d'ús del transport públic urbà Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris del municipi.

9.4.2 Actuacions per a la millora de la velocitat comercial		
1. Àmbit d'actuació		
Transport públic i passatgers		
2. Objectius		
Facilitar l'intercanvi modal millorant la coordinació física i horària entre les xarxes de transport públic.		
3. Descripció de l'actuació		
Valorar la implementació d'actuacions per millorar la velocitat comercial dels vehicles de transport públic (carrils bus)		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost d'actuacions indefinit
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Baixa	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Elaboració de l'estudi de coordinació física i horària dels mitjans de transport públic. Reunions entre ajuntament, els operadors de transport i altres administracions competents Parades de transport públic amb serveis urbans i interurbans

9.4.3 Millora de l'accessibilitat de les parades d'autobús		
1. Àmbit d'actuació		
Mitjans de transport públic i passatgers		
2. Objectius		
Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.		
3. Descripció de l'actuació		
Adaptar les parades de transport públic amb barreres arquitectòniques: 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 29 i 35.		
Eliminar pal identificador i integrar les parades a la marquesina: 5, 30, 33.		
Millora de la il·luminació a les parades: 9, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 24.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Adaptar entorn de les parades amb barreres arquitectòniques en 16m²/parada x 140€/m²: 44.800€	
5. Documentació gràfica de referència	Habilitar il·luminació en 9 parades x 2.500€/parada: 22.500€	
Plànol 4 de proposta de la xarxa de transport públic		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Viatges anuals en transport públic urbà Quota d'ús del transport públic urbà

9.4.4 Millora de la informació a l'usuari		
1. Àmbit d'actuació		
Mitjans de transport públic i passatgers		
2. Objectius		
Millorar la competitivitat i qualitat del servei de l'autobús urbà, tot millorant la informació a les parades i internet a temps real.		
3. Descripció de l'actuació		
Facilitar a l'usuari del transport públic urbà la informació dinàmica d'incidències de la xarxa en temps real, a través de la pàgina web municipal.		
Habilitar informació a la parada: 10.		
Estudiar la possibilitat de desenvolupar una aplicació per a smartphones d'informació dinàmica del sistema de transport públic urbà de Pallejà.		
Implementació de sistemes d'informació dinàmica a les parades: 5, 7, 25, 33.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Programar i manteniment de la web: 3.000€	
5. Documentació gràfica de referència	Habilitar informació a 1 parada x 100€/parada = 100€	
Plànol 4 de proposta de la xarxa de transport públic	Implementar informació dinàmica a 4 parades x 5.000€/parada = 20.000€	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Número d'incidències Número de visites a la web

9.4.5		Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i passatgers			
2. Objectius			
Garantir i millorar la seguretat amb qualsevol mitjà de transport públic del municipi i a qualsevol hora del dia.			
3. Descripció de l'actuació			
Potenciar la col·laboració entre els diferents àmbits de l'Ajuntament per garantir i millorar la seguretat amb qualsevol mitjà de transport públic del municipi i a qualsevol hora del dia.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Estacions d'autobús urbà i interurbà		Cost imputat als serveis de l'Ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Número d'incidències Número de visites a la web	

9.4.6		Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Millorar la qualitat de l'aire de Pallejà, reduint les emissions GEH i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans.			
3. Descripció de l'actuació			
Estudiar la introducció d'energies renovables en la flota actual, amb vehicles elèctrics, híbrids (combinats amb electricitat) o que funcionin amb gas natural.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Flota d'autobusos Pallejà		Estudi per introduir energies renovables a la flota actual de Pallejà. 5.900€.	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Proporció de vehicles de la flota d'autobusos urbans que utilitzen combustibles i sistemes de tracció més sostenibles i saludables pel medi ambient. Contaminació atmosfèrica	

9.4.7			Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat		
1. Àmbit d'actuació					
Transport públic i els passatgers					
2. Objectius					
Millorar el servei de transport públic amb autobús interurbà i així augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis.					
3. Descripció de l'actuació					
Promoure la participació de l'Ajuntament en la definició de la millora del transport públic interurbà per carretera.					
Augmentar el nombre d'expedicions de les línies intermunicipals.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Terme municipal i entorn metropolità			Cost imputats als serveis de l'Ajuntament		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
De 0-6 anys		Alta		Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Diputació de Barcelona	
10. Possibles fonts de finançament			11. Indicador d'avaluació de la proposta		
			Reunions entre l'Ajuntament , els operadors de transport i altres administracions complementaries.		

9.4.8		Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Regenerar la xarxa i reforçar l'oferta del transport públic interurbà.			
3. Descripció de l'actuació			
Fer el seguiment, des de l'Ajuntament de Pallejà, del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Flota d'autobusos i estació de transport públic.		Cost imputats als serveis de l'Ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Percentatge de vehicles i línies adaptades a PMR, amb SAE i amb certificació ISO Edat mitjana de la flota	

9.4.9 Implementar el servei de taxi al municipi		
1. Àmbit d'actuació		
Transport públic i els passatgers		
2. Objectius		
Augmentar la quota de desplaçaments que el servei del taxi realitza actualment		
3. Descripció de l'actuació		
Habilitar una parada de taxi amb informació sobre el servei d'acord amb l'Institut Metropolità dle Taxi a la zona de l'estació de FGC i mercat municipal.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Taxis i parada de taxi de Pallejà, Col·lectiu de taxistes de Pallejà	Indefinit	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 6-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...	Percentatge i número de vehicles de la flota accessibles a PMR Percentatge i número de les parades que disposin de la informació necessària.	

9.4.10 Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport		
1. Àmbit d'actuació		
Transport públic i de passatgers		
2. Objectius		
Augmentar l'oferta dels serveis de transport públic i promoure un major ús d'aquests modes.		
3. Descripció de l'actuació		
Continuar participant en la planificació, disseny i presa de decisions dels nous modes de transport públic plantejats en el planejament superior		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 6-12 anys	Baixa	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Número de noves iniciatives plantejades Quota d'ús del transport públic

9.5.1 Definir la jerarquització viària: Pla de circulació		
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat.		
2. Objectius		
Reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura.		
El desenvolupament de les noves infraestructures projectades al plànol 5 d'aquest document dependrà de les circumstàncies de cada moment a 12 anys vista.		
3. Descripció de l'actuació		
Definició de la nova jerarquització viària al Nucli Urbà de Pallejà.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost d'infraestructures indefinit.
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 5 de jerarquització de la xarxa viària i pla de sentits de circulació		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		Quota d'ús del transport privat en els desplaçaments de connexió quotidians IMD mitjana de la xarxa viària bàsica

9.5.2 Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament		
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat.		
2. Objectius		
L'actuació consisteix en considerar els carrers que no s'integrin a la xarxa viària bàsica de circulació del municipi, com a carrers pacificats, es a dir, integrats en zones 30 i carrers amb prioritat per a vianants.		
3. Descripció de l'actuació		
Definir 4,1 ha d'àrea de prioritat de vianants		
Definir 11,6 ha d'àrea de convivència o zona 30 al Nucli Urbà		
Definir 169,1 ha d'àrea de convivència o zona 30 en urbanitzacions		
Definir 32,3 ha d'àrea d'activitats o zona industrial		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Senyalització horitzontal de simbologia: 28€/m2 x 30 m2/entrada x 16 entrades/sortides zona 20 i 37 entrades/sortides zona 30 = 44.520€	
5. Documentació gràfica de referència		4 (2 per entrada) pilones retràctils d'accés a zona amb restricció de pas x 30.000€/ut = 120.000€
Plànol 6 d'àrees ambientals i moderació del trànsit		Coixins Berlinesos + senyalització 5.500€/ut x 3 ut: 16.500€
		Senyalització vertical 218€/senyal x 30 senyals: 6.540€
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
0- 12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		Superfície pacificada.

9.5.3 Pla de sentits de circulació		
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat.		
2. Objectius		
Augmentar la seguretat viària i augmentar l'espai destinat als vianants o gestió de l'estacionament.		
3. Descripció de l'actuació		
A curt termini es proposa aplicar sentit únic de circulació en alguns carrers o trams de carrers de la xarxa veïnal del Nucli Urbà de Pallejà.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme Municipal		Senyalització vertical: 218€ x 10 ut.= 2.180€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 5 de jerarquització de la xarxa viària i pla de sentits de circulació		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		% vials de sentit únic

9.6.1 Estudi de la possible gestió integral de l'aparcament.		
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat, aparcament i mercaderies		
2. Objectius		
Definir l'estratègia per a la gestió integral de l'aparcament.		
3. Descripció de l'actuació		
Estudiar viabilitat de crear una bossa d'aparcament fora de calçada al nucli urbà.		
Canvi d'aparcament de semibateria o bateria a semibateria inversa en 304 places.		
Nova distribució de l'aparcament en la zona central pacificada del nucli urbà		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Nucli Urbà		Senyalització horitzontal i vertical per a aparcaments en calçada: 8€ x m lineal x 2.000 m = 16.000€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 7 d'oferta i regulació d'aparcaments		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Diputació, DTS		Rati turismes per places d'aparcament en calçada Ocupació de les places reservades per residents Variació en l'ús de les places en pàrquings públics fora de la calçada

9.6.2 Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos		
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat, aparcament i mercaderies		
2. Objectius		
Creació de places d'aparcament per a motos suficients per a evitar l'aparcament a sobre de les voreres als carrers		
3. Descripció de l'actuació		
Habilitar nous aparcaments per a motos en les places contigües als passos de vianants, prioritzant els entorns escolars.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Nucli Urbà i centres d'atracció		Cost d'infraestructures indefinit.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Baixa	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Diputació, DTS		Relació entre places d'aparcament per a motos i índex de motorització Infraccions d'aparcament de les motos Infraccions dels cotxes en aparcaments de motos.

9.6.3 Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.		
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat, aparcament i mercaderies		
2. Objectius		
Establir mesures que permetin reduir la indisciplina des de diferents vessants.		
3. Descripció de l'actuació		
Mesures per reduir la indisciplina des de diferents vessants - La indisciplina a les zones d'aparcament reservades - La indisciplina que afecta a la circulació tant de vehicles com a vianants - La indisciplina en el compliment de la normativa de l'ús de les zones blaves (manca de disc horari) o en el compliment de la normativa que afecta la realització de la càrrega i descàrrega per part de vehicles comercials		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Policia Local
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Aparcament il·legal segons tipus d'usuari implicat Aparcament il·legal segons tipus d'espai afectat

9.6.4		Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda	
1. Àmbit d'actuació			
Vehicle privat, aparcament i mercaderies			
2. Objectius			
Garantir una mobilitat còmode a PMR			
3. Descripció de l'actuació			
Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya en les zones d'aparcament destinades als equipaments i espais d'ús públic.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Ràtio de places per a PMR en equipaments i espais d'ús públic.	

9.7.1		Millorar la distribució urbana de mercaderies	
1. Àmbit d'actuació			
Vehicle privat, aparcament i mercaderies			
2. Objectius			
Millorar la gestió de la distribució urbana de mercaderies			
3. Descripció de l'actuació			
Increment de les places reservades per C/D, especialment en el centre urbà.			
Establir els millors itineraris pels vehicles pesants			
Establir microplataformes logístiques de distribució			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Nucli Urbà		Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística Desenvolupament econòmic i Comerç	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Diputació, DTS...		Nombre de places de càrrega i descàrrega per districte	
		Operacions fora de la zona reservada de càrrega i descàrrega (il·legals).	

9.8.1 Millorar la seguretat a les cruïlles		
1. Àmbit d'actuació		
Seguretat viària		
2. Objectius		
Pacificar el trànsit en els carrers que integren la xarxa veïnal i local així com altres mecanismes que permeten la reducció de la velocitat en els trams de major concentració d'accidents a la xarxa viària bàsica i a les travesseres		
3. Descripció de l'actuació		
Actuacions en els trams amb concentració d'accidents (TCA).		
Actuacions en el punt amb concentració d'accidents (PCA)		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Nucli Urbà.		Cost imputat al Pla Local de Seguretat Viària.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% de carrers pacificats

9.8.2 Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat		
1. Àmbit d'actuació		
Seguretat viària		
2. Objectius		
Pacificar el trànsit en els carrers que integren la xarxa veïnal i local així com altres mecanismes que permeten la reducció de la velocitat en els trams de major concentració d'accidents a la xarxa viària bàsica i a les travesseres		
3. Descripció de l'actuació		
Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat com ho són:		
• Bandes rugoses • Passos de vianants elevats d'accés a les zones 30 • Coixins berlinesos • Criteris tècnics per afavorir la seguretat a les cruïlles • Trencament de la trajectòria		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Àrees ambientals		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% de carrers pacificats

9.8.3 Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària		
1. Àmbit d'actuació		
Seguretat viària		
2. Objectius		
Reduir les infraccions i així augmentar la seguretat viària.		
3. Descripció de l'actuació		
Seguiment del PLSV i aplicació de les mesures proposades al Pla.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Nucli Urbà		Cost imputat al PLSV
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 9 de propostes d'actuacions específiques per a la millora de la seguretat vial		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística Generalitat de Catalunya: Servei Català del Trànsit
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Servei Català de Trànsit		Indicadors del PLSV

9.9.1 Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO ₂		
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO ₂		
3. Descripció de l'actuació		
Modificació de l'ordenança que contempli la bonificació de l'impost de matriculació de vehicles de classe A i B. Renovació de la flota municipal seguint criteris de baix consum energètic i reducció emissions de CO ₂		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipi		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% vehicles classe A i B respecte el total del parc de vehicles.

9.9.2 Promoció de combustibles alternatius per al transport		
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO ₂		
3. Descripció de l'actuació		
Bonificar els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.		
Promocionar i impulsar estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.		
Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipi		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% vehicles que utilitzin bioetanol i biodièsel.

9.9.3 Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics		
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO ₂		
3. Descripció de l'actuació		
Implementar una prova pilot d'instal·lació de punts de recàrrega per a cotxes elèctrics		
Instal·lació de punts als parquings i centres comercials		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Parquings i Nucli Urbà		Instal·lació de punts de recàrrega a la via pública prova pilot: 15.000€.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, ICAEN, IDAE i Ajuntament		Número de punts de càrrega de vehicles elèctrics.

9.9.4 Foment de la conducció eficient		
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Reduir les emissions de CO ₂		
3. Descripció de l'actuació		
Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipal		Promoció de cursos de conducció eficient: 9.500€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE, RACC...		Número de participants als cursos realitzats

9.9.5 Millores sobre la contaminació acústica		
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Reduir la contaminació acústica		
3. Descripció de l'actuació		
La instal·lació de pantalles acústiques o barreres vegetals en els nous vials que més puguin afectar a la població resident.		
La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Nous vials		Costos a imputar als projectes de les noves infraestructures.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Urbanisme i Planificació Urbanística Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% zones exposades >65dB

9.10.1 Seguiment dels plans de mobilitat a les empreses		
1. Àmbit d'actuació		
Accessibilitat per als vehicles pesants		
2. Objectius		
Seguiment dels plans municipals o específics de la mobilitat en àrees d'activitat econòmica.		
3. Descripció de l'actuació		
Augmentar la senyalització interna i externa del Polígon Industrial de Pallejà.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		12 unitats de senyalització vertical direccional i informativa x 218€/unitat: 2.616€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 8 de proposta d'itineraris de vehicles pesants		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Desenvolupament econòmic i Comerç
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% zones exposades >65dB

9.10.2 Millora accés per a vehicle pesants		
1. Àmbit d'actuació		
Accessibilitat per als vehicles pesants		
2. Objectius		
Definir vies per a vehicles pesant en tot el municipi.		
3. Descripció de l'actuació		
Definició de la xarxa vial per a vehicles pesants en tot el municipi i millorar-ne la senyalització.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		10 unitats de senyalització vertical R-201 x 218€/unitat: 2.180€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 8 de proposta d'itineraris de vehicles pesants		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Desenvolupament econòmic i Comerç
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% zones exposades >65dB

9.11.1 Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols.		
3. Descripció de l'actuació		
Redactar un estudi de camins escolars al municipi de Pallejà per a les escoles La Garalda, Jacint Verdaguer i Àngel Guimerà i l'Institut Pallejà.		
Realitzar un seguiment de les propostes realitzades per aquest estudi de camins escolars.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Centres educatius		Imputat a l'estudi de Camí Escolar.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Ensenyament AMPA's Diputació de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució del número d'escolars que accedeixen a peu fins a l'escola.

9.11.2 Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola		
3. Descripció de l'actuació		
Aplicar mesures de moderació del trànsit i velocitats dels vehicles a motor als entorns escolars.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Camins escolars		Imputat als estudis d'entorns escolars
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Ensenyament AMPA's Diputació de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució de l'índex d'accidentalitat i d'atropellaments Evolució de l'índex del soroll vinculat als vehicles a motor Reducció de la velocitat mitjana en els trams intervinguts

9.11.3	Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles	
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Creació d'un espai de diàleg on es pugui tractar de forma conjunta les qüestions relacionades amb la mobilitat als centres escolars		
3. Descripció de l'actuació		
Creació d'una comissió mixta de treball que treballi aspectes relacionats amb la mobilitat generada pels centres escolars		
Seguiment del Projecte Educatiu de Pallejà.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Centres escolars		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Ensenyament AMPA's Centres educatius Diputació de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Constitució de la comissió Número de reunions celebrades

9.11.4 Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Donar a conèixer les possibilitats i beneficis d'anar a peu als centres escolars així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.		
3. Descripció de l'actuació		
Realitzar campanyes de sensibilització i de promoció de la mobilitat sostenible		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Centres escolars		Realització de campanyes: 24.000€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals Ensenyament ...Cultura i Joventut
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Places d'aparcament per bicicletes instal·lades en els diferents equipaments i centres educatius Accidentalitat als entorns dels centres escolars Distribució modal de viatges a l'escola

9.11.5 Promoció de la mobilitat sostenible		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritzats per la població.		
3. Descripció de l'actuació		
Organització i promoció de campanyes relacionades amb:		
• El transport públic • L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià • L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut • Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.) • Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe • Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. I tenir especial cura en el seu compliment		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Organització i promoció de campanyes: 24.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Cultura i Joventut
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució de les xifres d'IMD en diferents punts de mesura a Pallejà Evolució del número d'usuaris del transport públic i bicicleta

9.11.6 Promoció del cotxe compartit		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Augmentar l'ocupació dels vehicles en el trajecte cap a la feina i així reduir el nombre de vehicles quilòmetre.		
3. Descripció de l'actuació		
Impulsar un sistema per afavorir el compartir cotxe en els desplaçaments de la població de Pallejà		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		9.500€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Cultura i Joventut
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Nombre d'usuaris que utilitzin el servei índex d'ocupació dels vehicles

9.11.7 Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, de manera que s'adoptin canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat		
3. Descripció de l'actuació		
Celebració al llarg d'una setmana de diferents activitats de sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme Municipal		Organització i promoció: 24.000€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució de la intensitat mitjana de vehicles al llarg de la setmana i comparació amb altres setmanes Préstec de bicicletes realitzats Usuaris del transport públic urbà a les setmanes següents a la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura Participants en les diferents activitats programades

9.11.8 Millorar la web de la mobilitat i del transport de Pallejà		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Que el ciutadà disposi d'una manera clara i entenedora de la millor informació possible		
3. Descripció de l'actuació		
Millorar la web actual de l'Ajuntament de Pallejà dedicada a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
		Millora de la web: 15.000€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Nombre de visites a la pàgina web

9.11.9 Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Donar a conèixer les normes bàsiques de circulació als ciclistes potencials perquè guanyin en confiança i seguretat en sí mateixos		
3. Descripció de l'actuació		
Organitzar cursos de circulació en bicicleta		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Realització de cursos: 9.000€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Número de persones inscrites en els cursos Evolució de l'accidentalitat associada a la mobilitat ciclista

9.11.10 Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Augmentar el nombre de desplaçaments realitzats amb modes no motoritzats		
3. Descripció de l'actuació		
Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, ràdio de Pallejà, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Promoció: 10.000€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Quota de desplaçaments interns amb modes no motoritzats

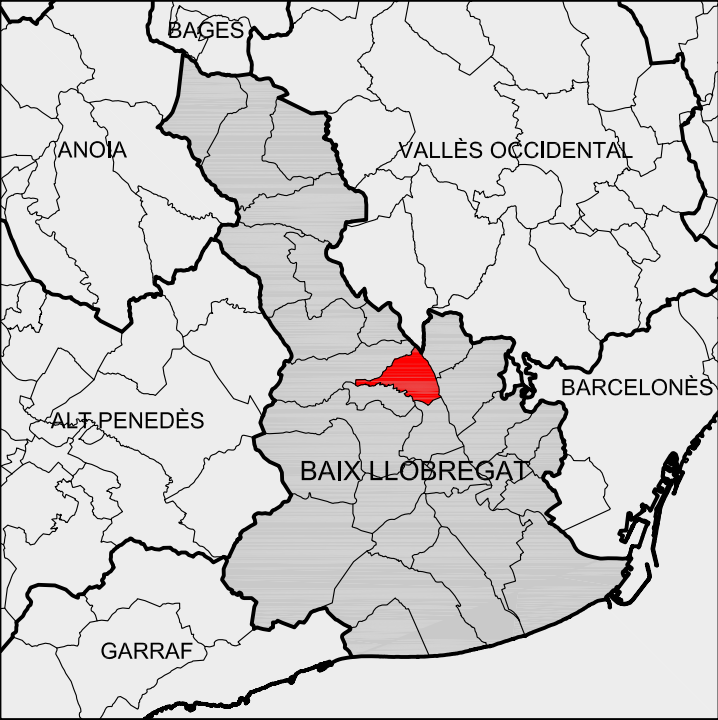
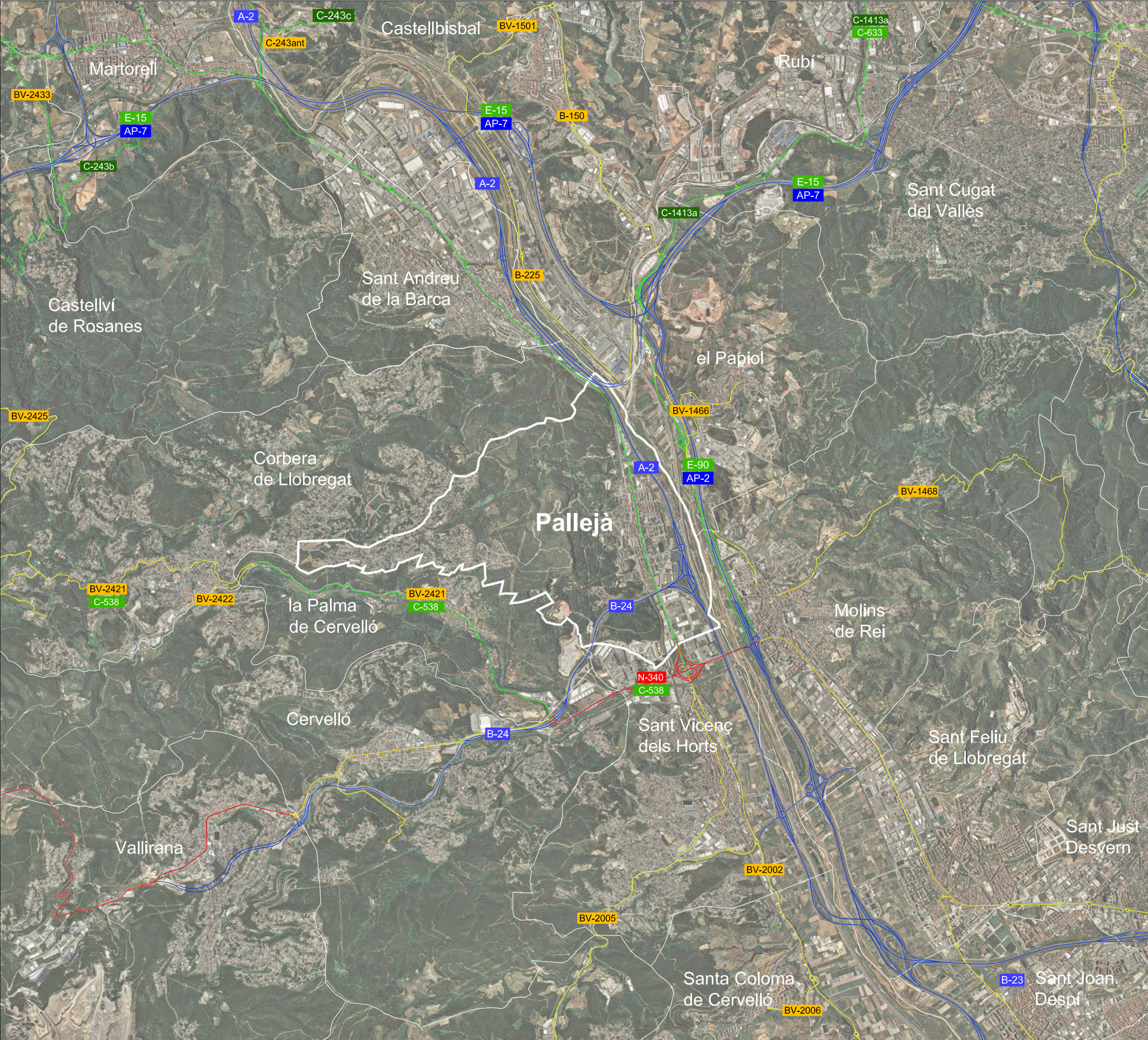
9.11.11 Potenciar la figura de l'agent cívic		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
L'objectiu és millorar la informació, augmentar la sensibilització i difondre actituds cíviques per tal de fomentar accions de bona convivència i respecte entre la ciutadania, així com promoure el bon ús dels béns públics i privats del municipi. Així com també, vetllar pel compliment de la normativa de mobilitat de Pallejà.		
3. Descripció de l'actuació		
Fer participar la figura de l'agent cívic en el moment de planificar i executar les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la mobilitat per tal que en reforci el missatge.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost indefinit
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitjana	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Actuacions relacionades amb la mobilitat realitzades pels agents cívics.

9.12.1 Modificació de les ordenances de circulació viària de Pallejà		
1. Àmbit d'actuació		
Ordenances municipals		
2. Objectius		
Afavorir la creació d'un marc normatiu municipal per tal d'afavorir que els diferents usuaris de la via pública s'hi vegin representats		
3. Descripció de l'actuació		
Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements: ○ Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació ○ Nous mitjans de transport ○ Circulació dels vianants ○ Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament de Pallejà: Obres i Serveis Municipals ...Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		

9.13.1 Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)		
1. Àmbit d'actuació		
Xarxa d'infraestructures del transport al municipi		
2. Objectius		
Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.		
3. Descripció de l'actuació		
Ampliació de capacitat del corredor Sant Vicenç – Castellbisbal (amb el seu pas per Pallejà): Nova línia d'altres prestacions amb una vocació de servir les mercaderies en aquest corredor. Aquesta actuació ha de permetre especialitzar les vies actuals en serveis de rodalies. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 534 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost imputat al PITC
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Generalitat de Catalunya Àrea de territori i sostenibilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		Quota d'ús del transport ferroviari

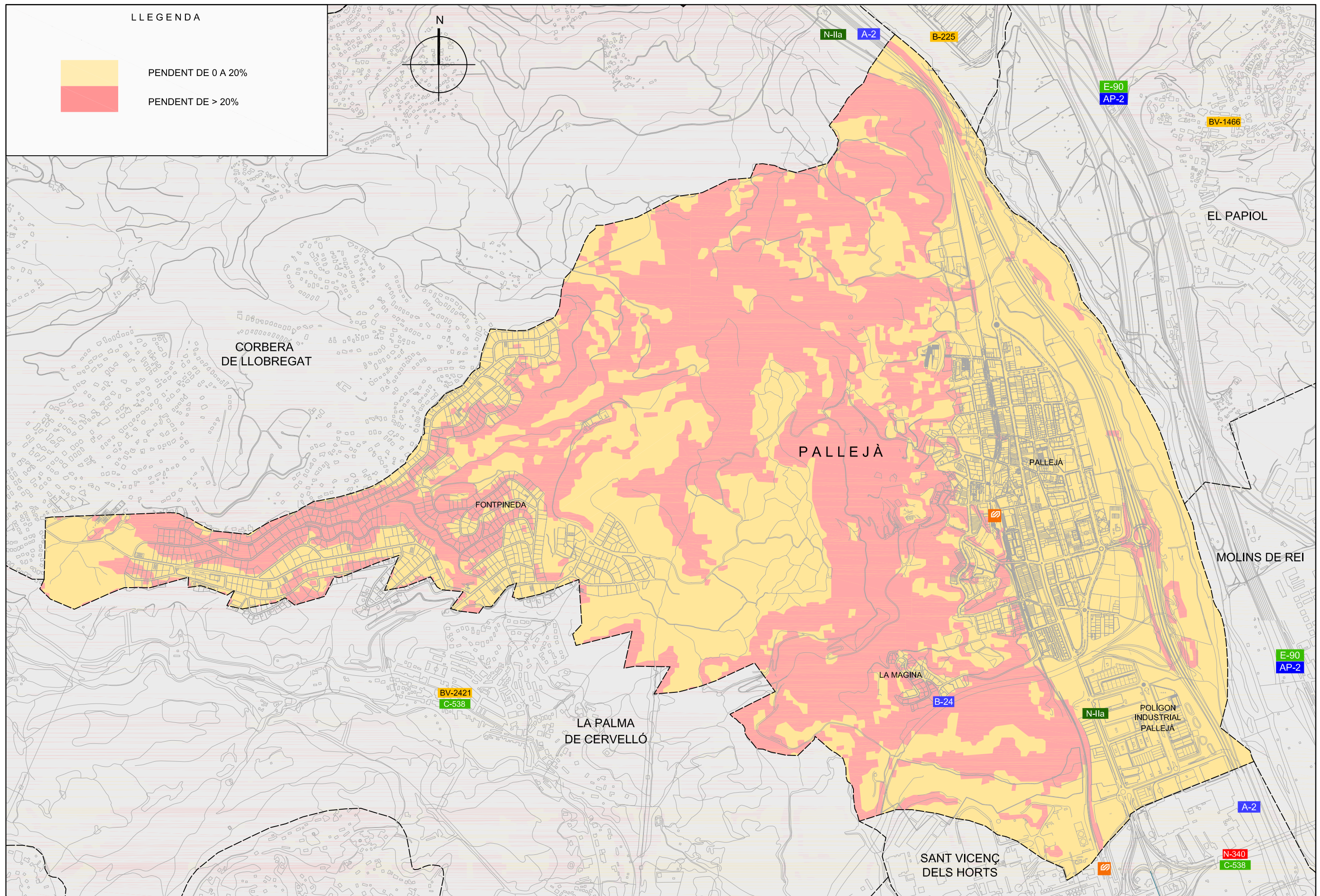
9.13.2 Actuacions corresponents al Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona		
1. Àmbit d'actuació		
Xarxa d'infraestructures del transport al municipi		
2. Objectius		
Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.		
3. Descripció de l'actuació		
Coordinar i executar totes les mesures del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona que impliquin els Ens Locals. Seguir participant al Consell Metropolità per a la millora de la qualitat de l'aire.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost imputat al PMQA de la RMB
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	AMB Generalitat de Catalunya Àrea de territori i sostenibilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		Indicadors de contaminació atmosfèrica associades al transport

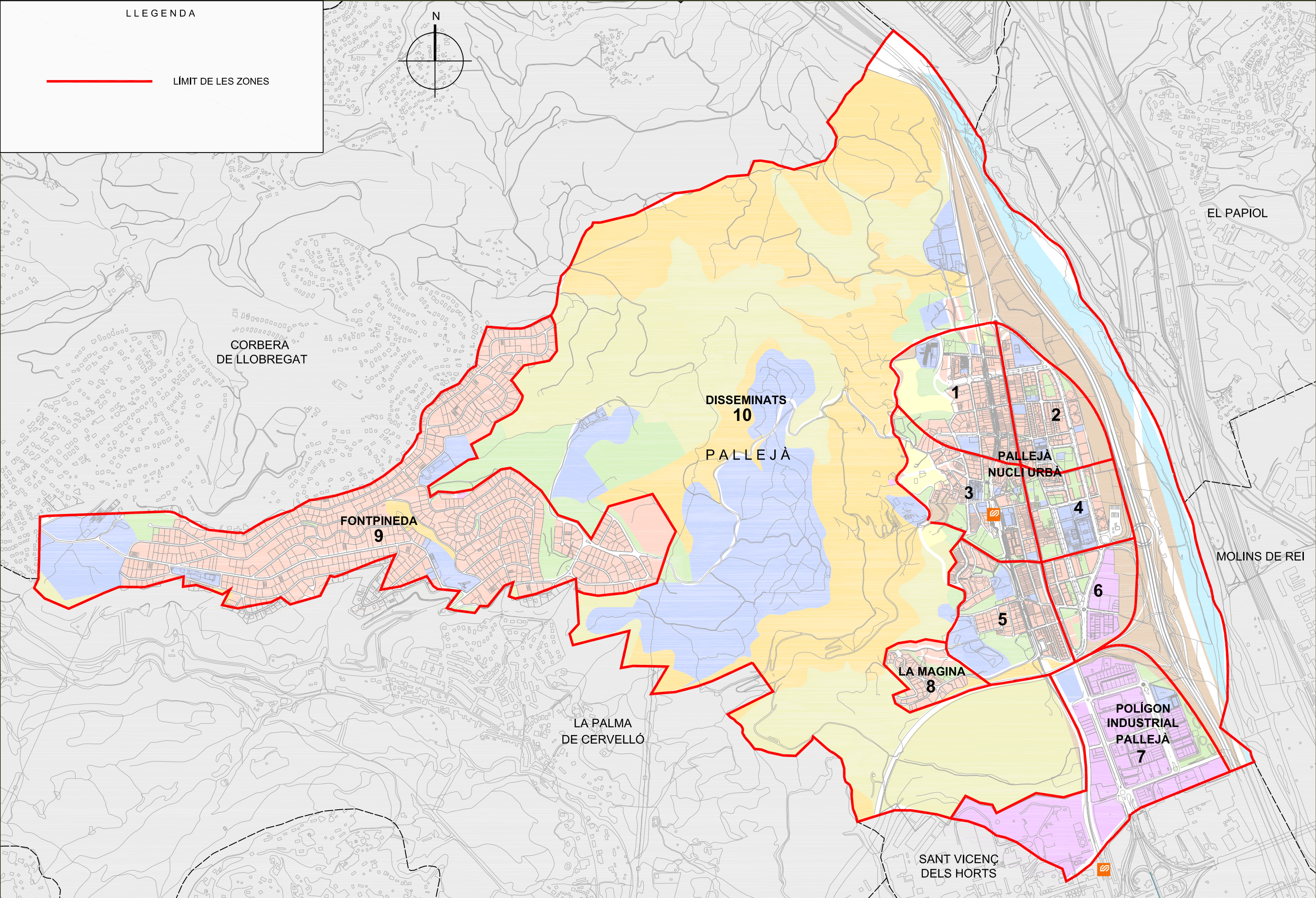
DOCUMENT II. PLÀNOLS



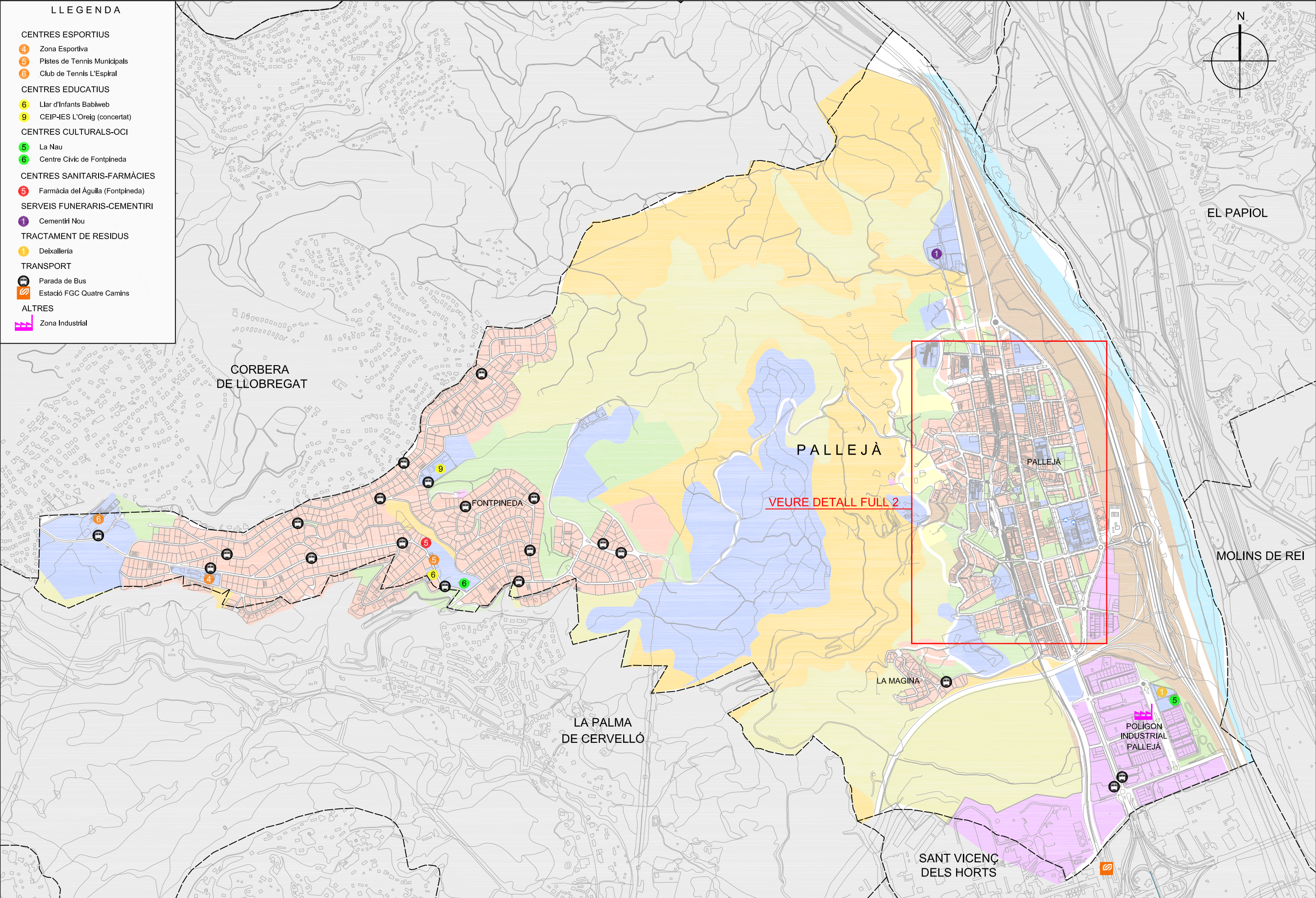
LLEGENDA

- AUTOPISTA-AUTOVIA
- CARRETERA DE LA XARXA BÀSICA
- CARRETERA DE LA XARXA COMARCAL
- CARRETERA DE LA XARXA LOCAL





 AMB 	Empresa consultora  www.intrasl.net	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PALLEJÀ	Títol del plànol ZONIFICACIÓ		Plànol 4
				Escala A-3 1 / 15.000	Data DESEMBRE 2014	



 	Empresa consultora  www.intrasl.net	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PALLEJÀ	Títol del plànol CENTRES DE GENERACIÓ I ATRACCIÓ DE VIATGES		Plànol 5
				Escala A-3 1 / 15.000	Data DESEMBRE 2014	Full 1 de 2

LLEGENDA

CENTRES OFFICIALS

- 1 Ajuntament
- 2 Jutjat de Pau
- 3 El Castell (Dependència Municipal)
- 4 La Molinada (Dependència Municipal)
- 5 La Masoveria. Punt d'Informació
- 6 Oficina de Recaptació
- 7 Oficina de Correus

CENTRES ESPORTIUS

- 1 Pavelló Municipal d'Esports
- 2 Zona Esportiva Municipal
- 3 Piscina Coberta Municipal

CENTRES EDUCATIUS

- 1 CEIP Angel Guimerà
- 2 CEIP Jacint Verdaguer
- 3 CEIP La Garalda
- 4 IES Pallejà
- 5 Llar d'Infants L'Espurna
- 7 Llar d'Infants La Lluna
- 8 Llar d'Infants Les Rovires
- 10 CFA La Molinada

CENTRES CULTURALS-OCI

- 1 Biblioteca de Pallejà
- 2 Sala Pal·ladius
- 3 Museu Municipal de Pallejà
- 4 Casal de la Gent Gran

SERVEIS SOCIALS

- 1 Departament de Serveis Socials
- 2 Centre de dia

CENTRES SANITARIS-FARMÀCIES

- 1 CAP Pallejà
- 2 Creu Roja
- 3 Farmàcia Huguet Planes
- 4 Farmàcia Gibert

MERCATS-CENTRES COMERCIALS

- 1 Mercat Municipal
- 2 Centre Comercial

SEGURETAT

- 1 Policia Local**

CENTRES RELIGIOSOS

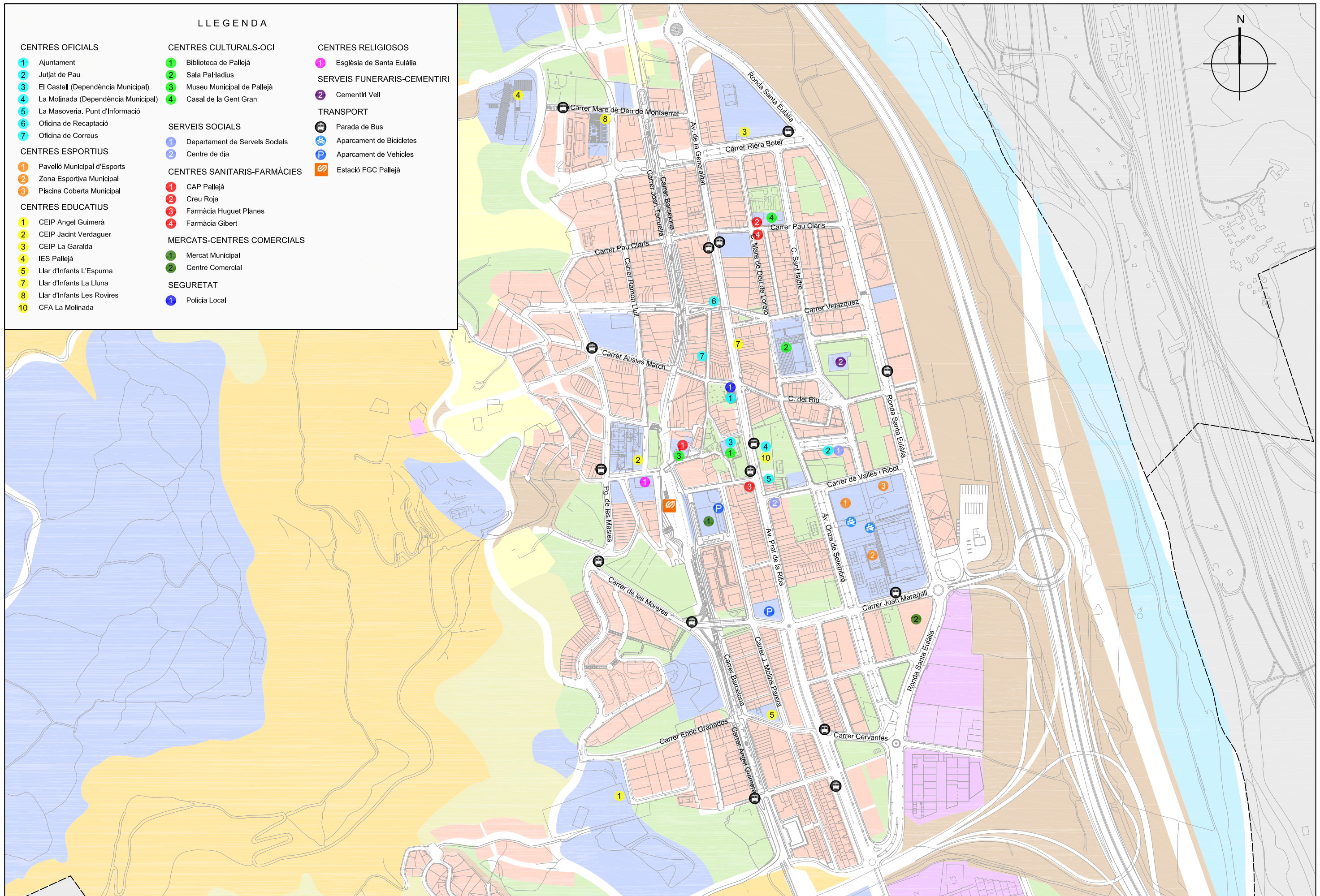
- 1 Església de Santa Eulàlia**

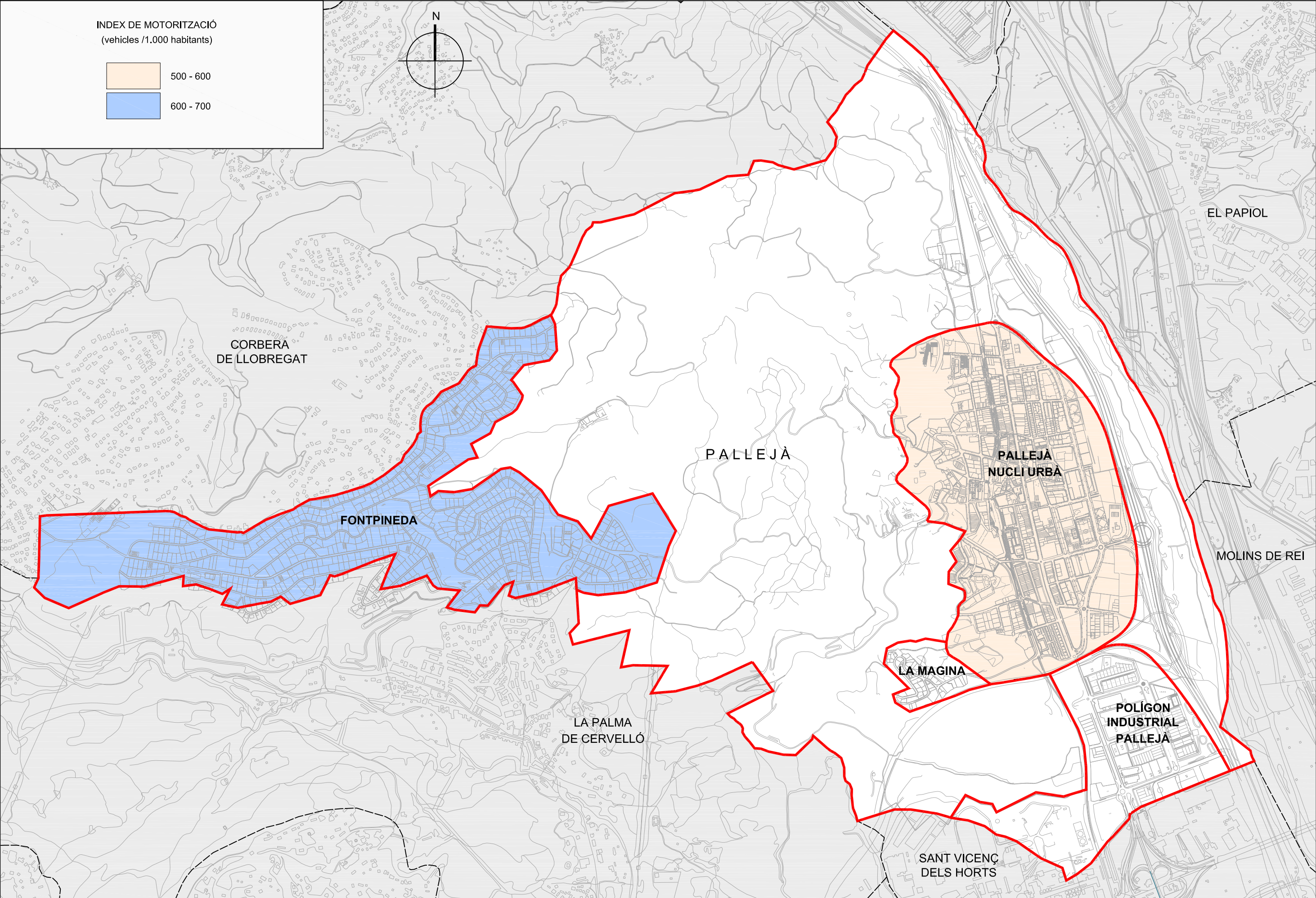
SERVEIS FUNERARIS-CEMENTIRI

- ## 2 Cementi

TRANSPORT

-  Parada de Bus
-  Aparcament de Bicycletes
-  Aparcament de Vehicles
-  Estació FGC Pallejà





PENDENTS



1%-5% PENDENT CÒMODE

5%-8% PENDENT MÀXIM RECOMANAT

8%-12% PENDENT MÀXIM EN UNA LONGITUD NO SUPERIOR A 50m

CENTRES OFICIALS

- 1 Ajuntament
- 2 Jutjat de Pau
- 3 El Castell (Dependència Municipal)
- 4 La Molinada (Dependència Municipal)
- 5 La Masoveria. Punt d'Informació
- 6 Oficina de Recaptació
- 7 Oficina de Correus

CENTRES ESPORTIUS

- 1 Pavelló Municipal d'Esports
- 2 Zona Esportiva Municipal
- 3 Piscina Coberta Municipal

CENTRES EDUCATIUS

- 1 CEIP Angel Guimerà
- 2 CEIP Jacint Verdaguer
- 3 CEIP La Garalda
- 4 IES Pallejà
- 5 Llar d'Infants L'Espurna
- 7 Llar d'Infants La Lluna
- 8 Llar d'Infants Les Rovires
- 10 CFA La Molinada

CENTRES CULTURALS-OCI

- 1 Biblioteca de Pallejà
- 2 Sala Pal·ladius
- 3 Museu Municipal de Pallejà
- 4 Casal de la Gent Gran
- 6 Centre Cívic de Fontpineda

SERVEIS SOCIALS

- 1 Departament de Serveis Socials
- 2 Centre de dia

CENTRES SANITARIS-FARMÀCIES

- 1 CAP Pallejà
- 2 Creu Roja
- 3 Farmàcia Huguet Planes
- 4 Farmàcia Gibert

MERCATS-CENTRES COMERCIALS

- 1 Mercat Municipal
- 2 Centre Comercial

SEGURETAT

- 1 Policia Local

CENTRES RELIGIOSOS

- 1** Església de Santa Eulàlia

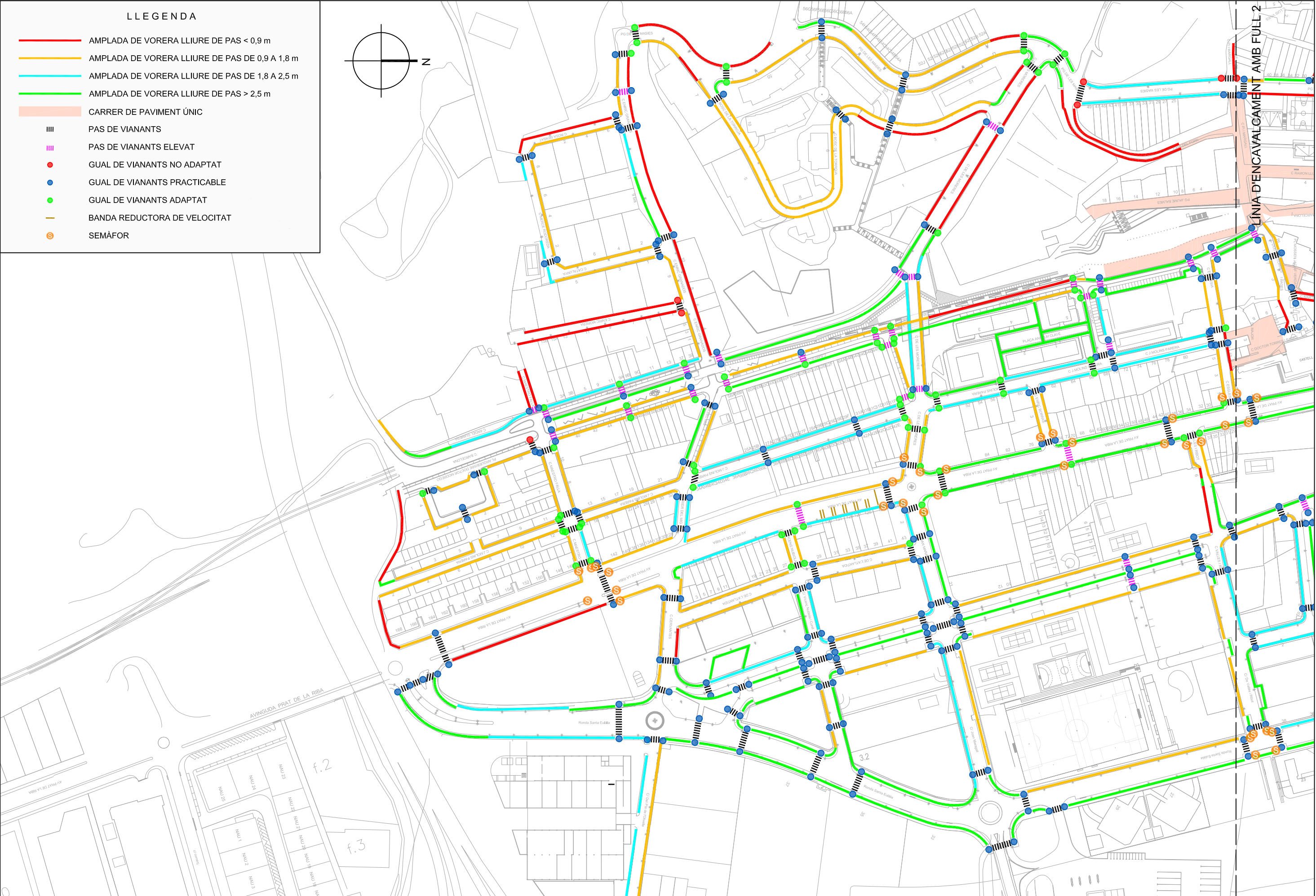
SERVEIS FUNERARIS-CEMENTIRI

- ## 2 Cementiri Vell

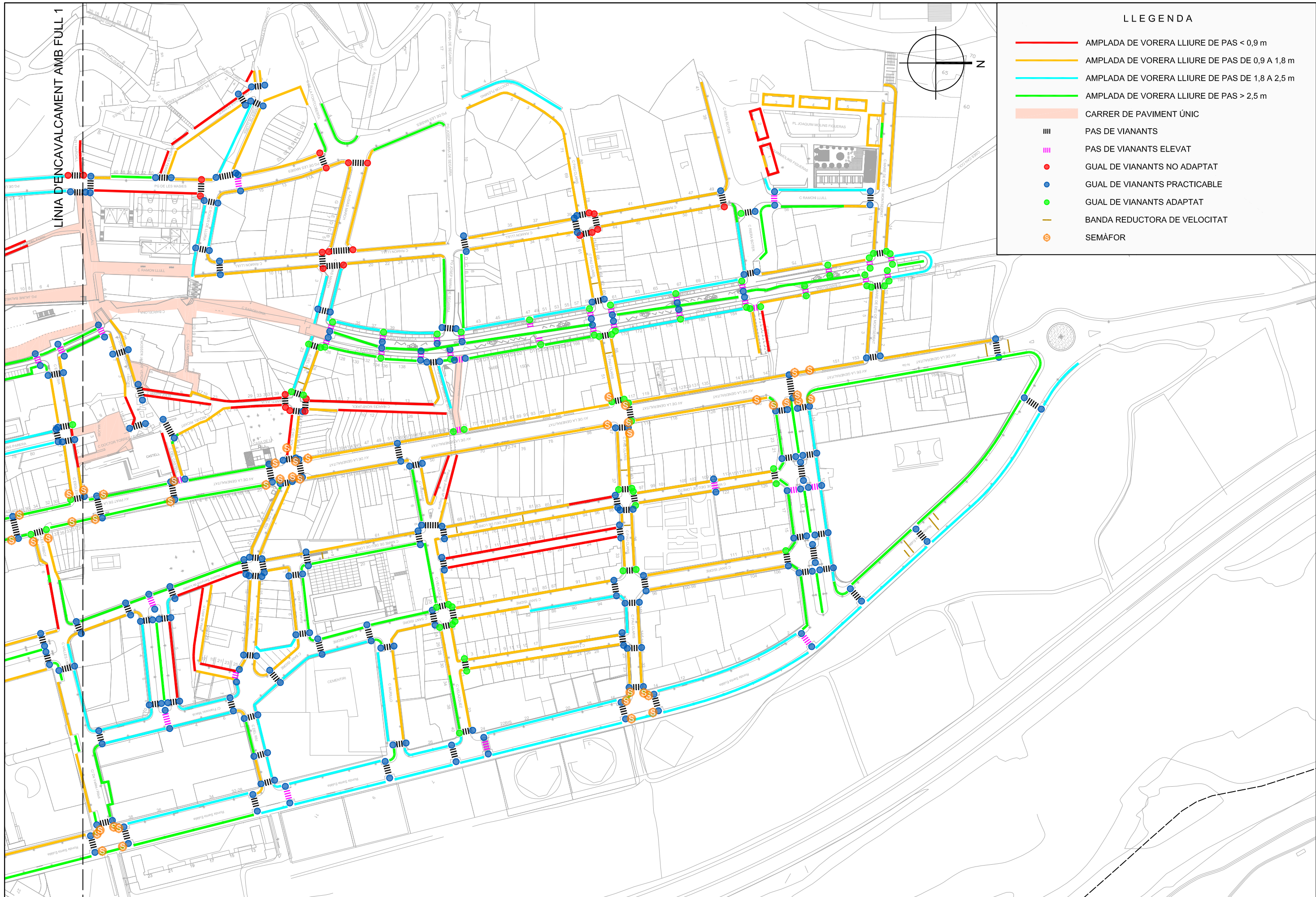
TRANSPORT

-  Parada de Bus
-  Aparcament de Bicicletes
-  Aparcament de Vehicles
-  Estació FGC Pallejà





LÍNIA D'ENCAVALLAMENT AMB FULL 2



	CARRIL BICI SEGREGAT A VORERA
	CARRIL BICI SEGREGAT A CALÇADA
	(LONGITUD CARRIL BICI 1.628 m / 1,63 km)
	AMPLADA CARRIL BICI (m)
	PENDENT CARRIL BICI < 5%
	PENDENT CARRIL BICI 5% - 10%
	PENDENT CARRIL BICI > 10%
	APARCAMENT DE BICICLETES
	VIA VERDA DEL LLOBREGAT (L'HOSPITALET - MARTORELL)

- 1 Ajuntament
- 2 Jutjat de Pau
- 3 El Castell (Dependència Municipal)
- 4 La Molinada (Dependència Municipal)
- 5 La Masoveria. Punt d'Informació
- 6 Oficina de Recaptació
- 7 Oficina de Correus

- 1 Pavelló Municipal d'Esports
- 2 Zona Esportiva Municipal
- 3 Piscina Coberta Municipal

- 1 CEIP Angel Guimerà
- 2 CEIP Jacint Verdaguer
- 3 CEIP La Garalda
- 4 IES Pallejà
- 5 Llar d'Infants L'Espurna
- 7 Llar d'Infants La Lluna
- 8 Llar d'Infants Les Rovires
- 10 CFA La Molinada

- 1 Biblioteca de Pal·lejà
- 2 Sala Pal·ladius
- 3 Museu Municipal de Pal·lejà
- 4 Casal de la Gent Gran
- 6 Centre Cívic de Fontpineda

- 1 Departament de Serveis Socials
- 2 Centre de dia

- 1 CAP Pallejà
- 2 Creu Roja
- 3 Farmàcia Huguet Planes
- 4 Farmàcia Gibert

- 1 Mercat Municipal
- 2 Centre Comercial

1 Policia Local

1 Església de Santa Eulàlia

2 Cementiri Vell

- Parada de Bus
- Aparcament de Vehicles
- Estació FGC Pallejà



intro www.Intrasl.net

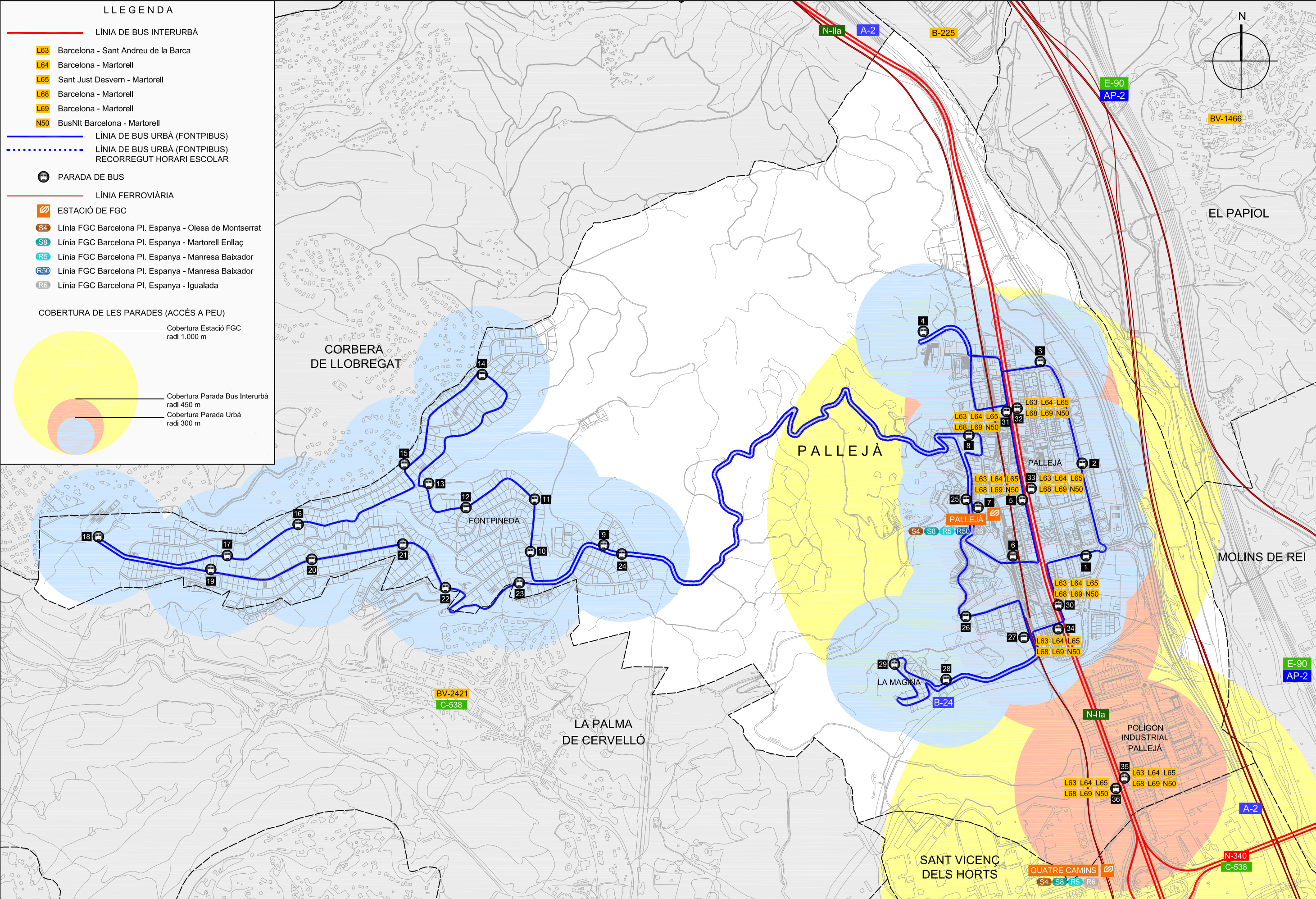
Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

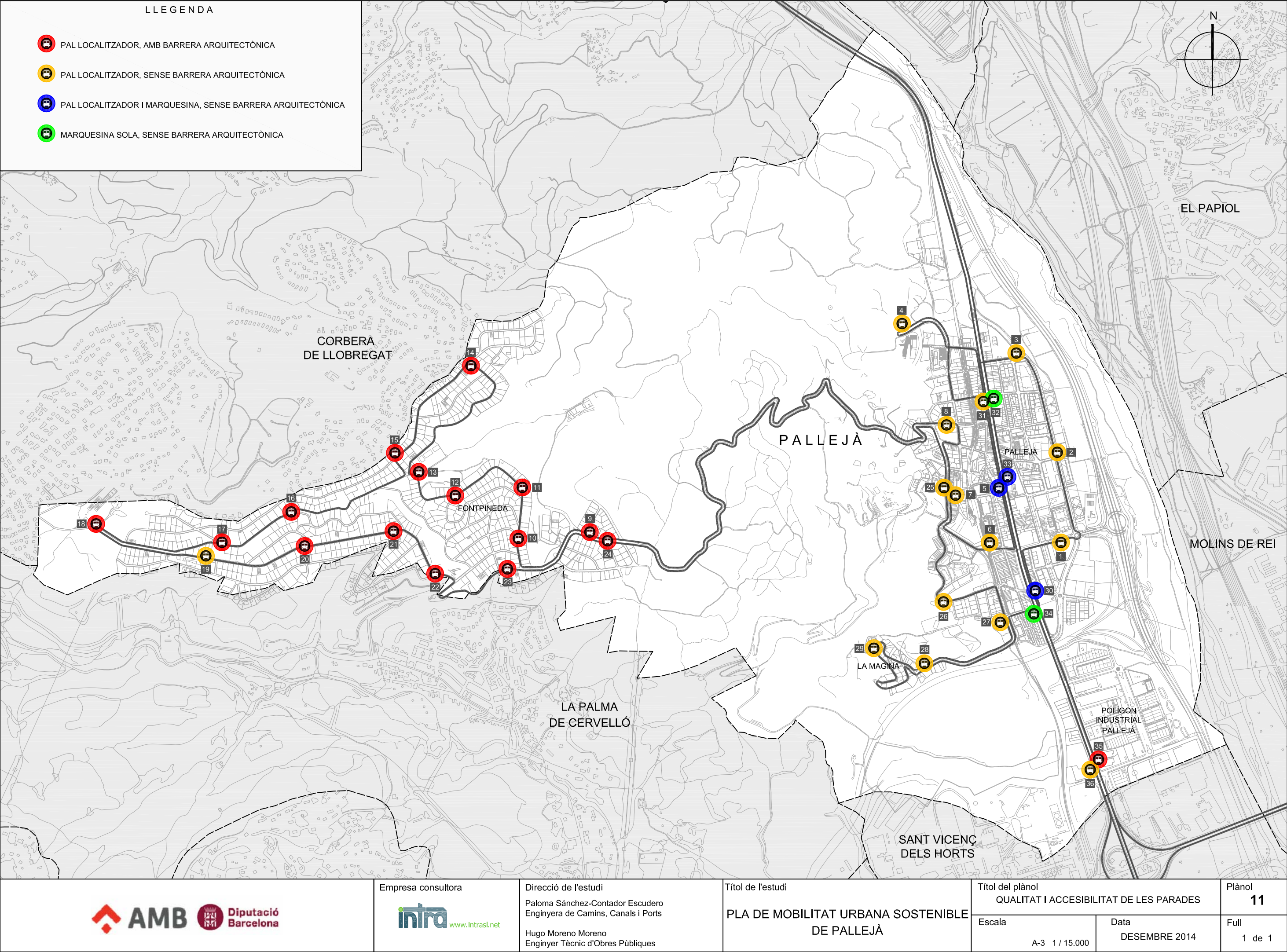
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PALLEJÀ

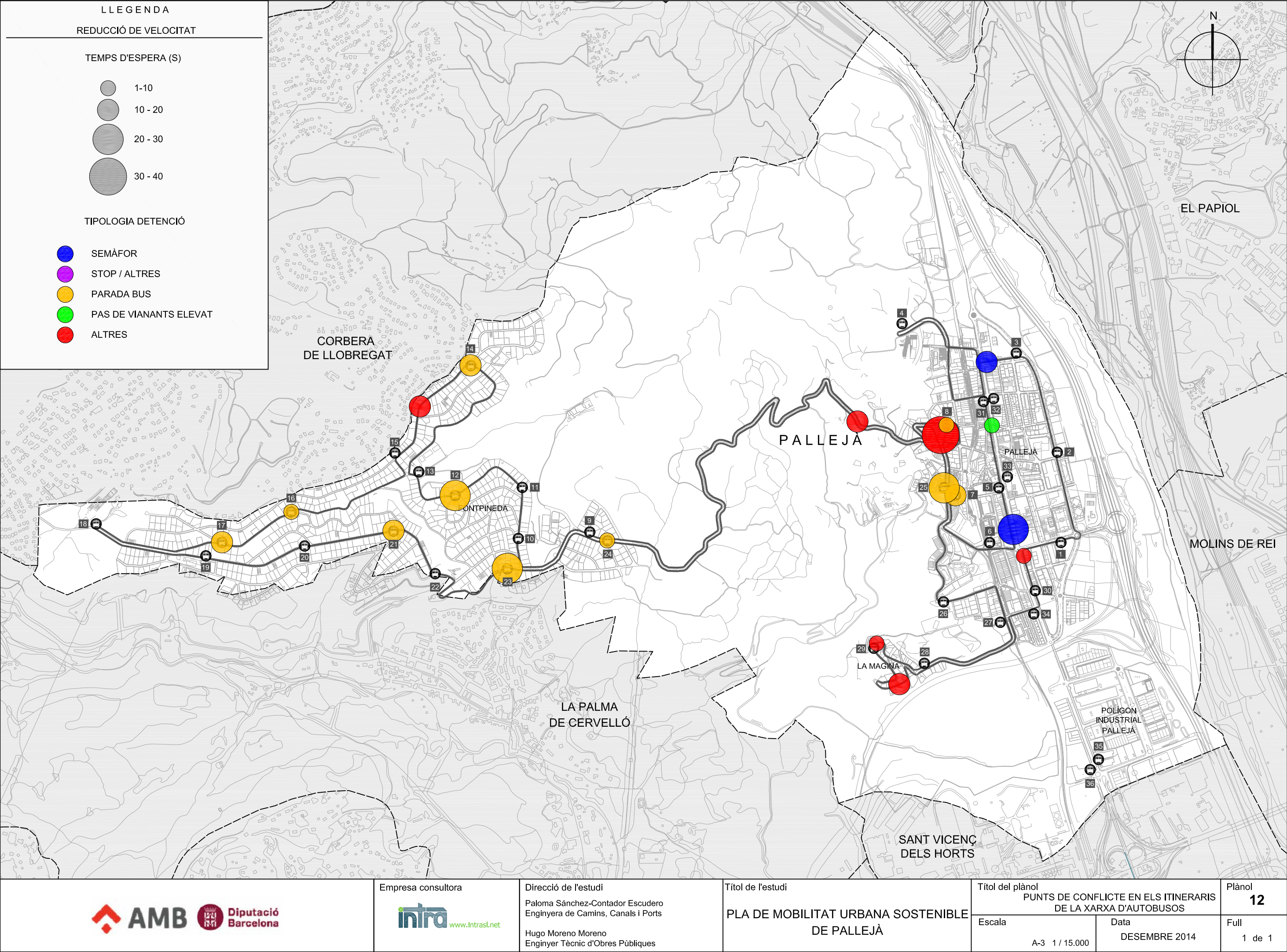
Escala

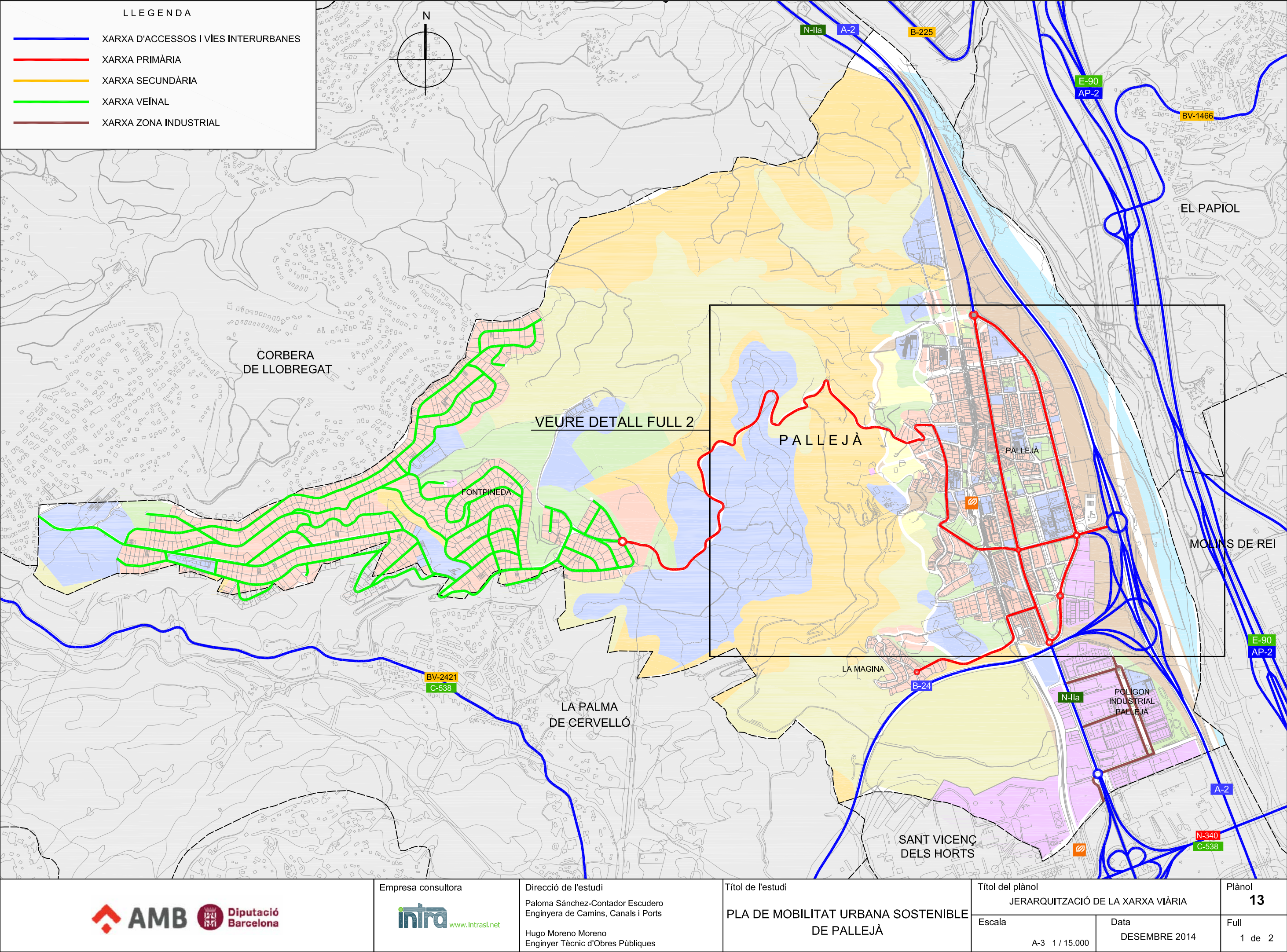
A-3 1 / 6.000

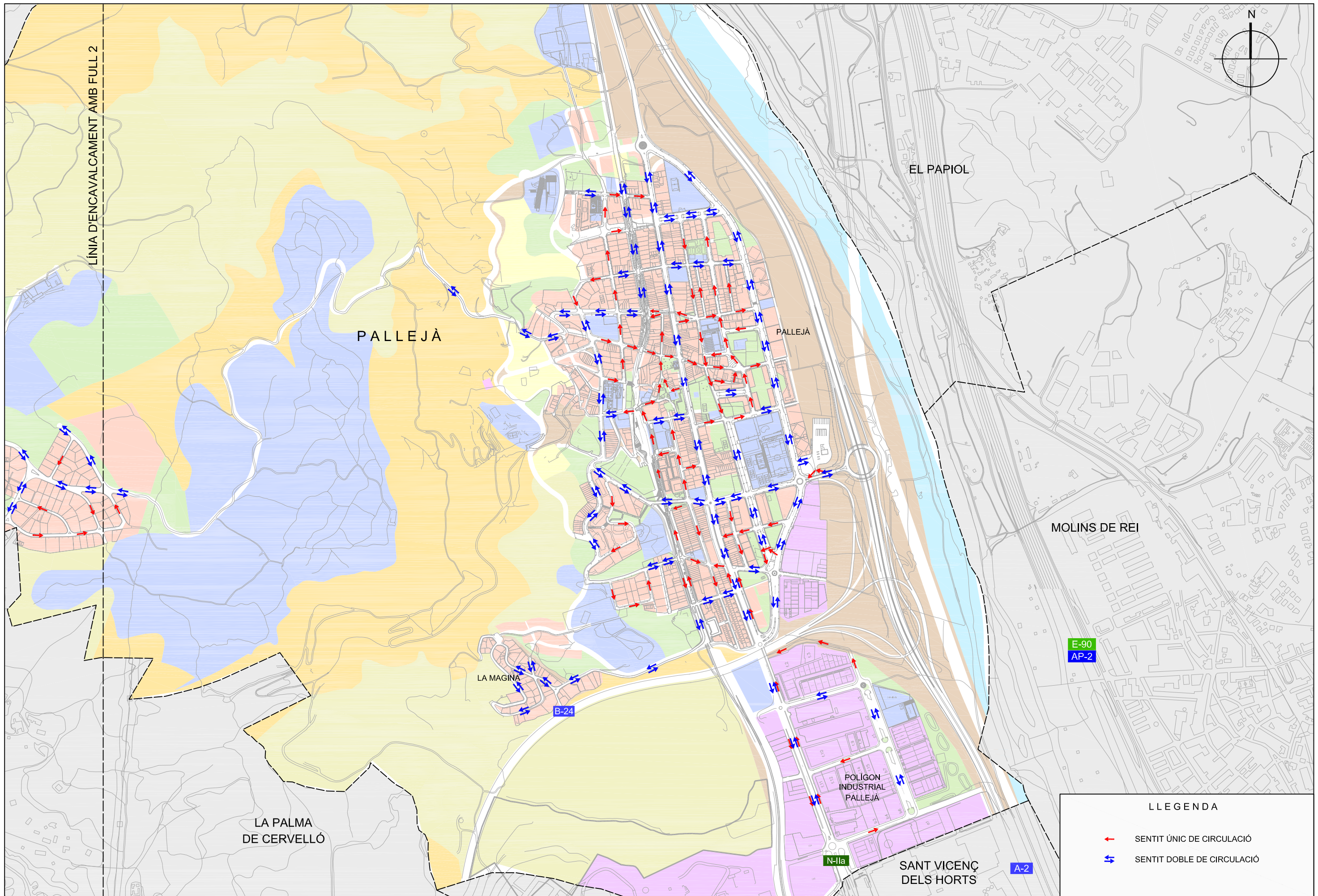
1 de 1

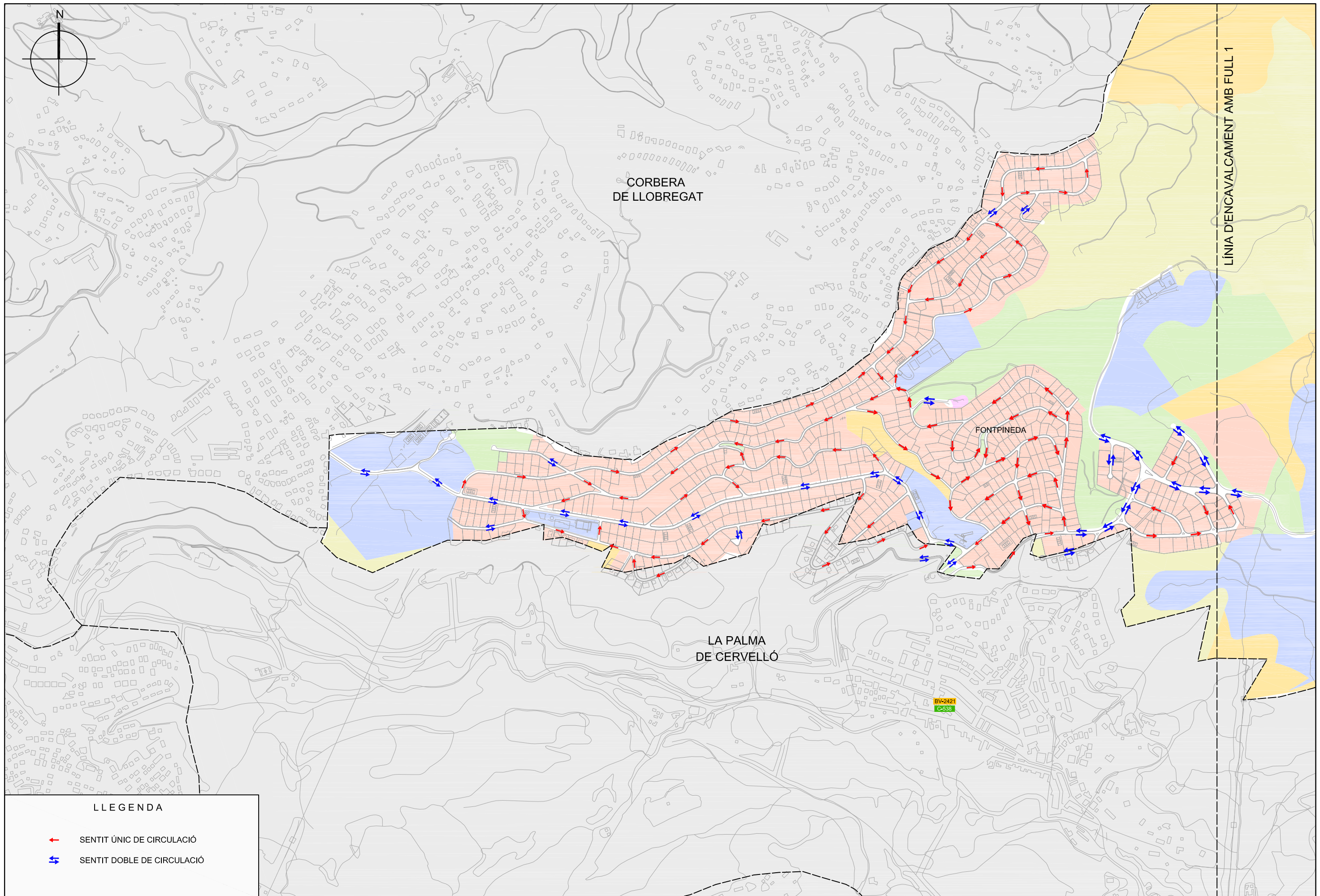






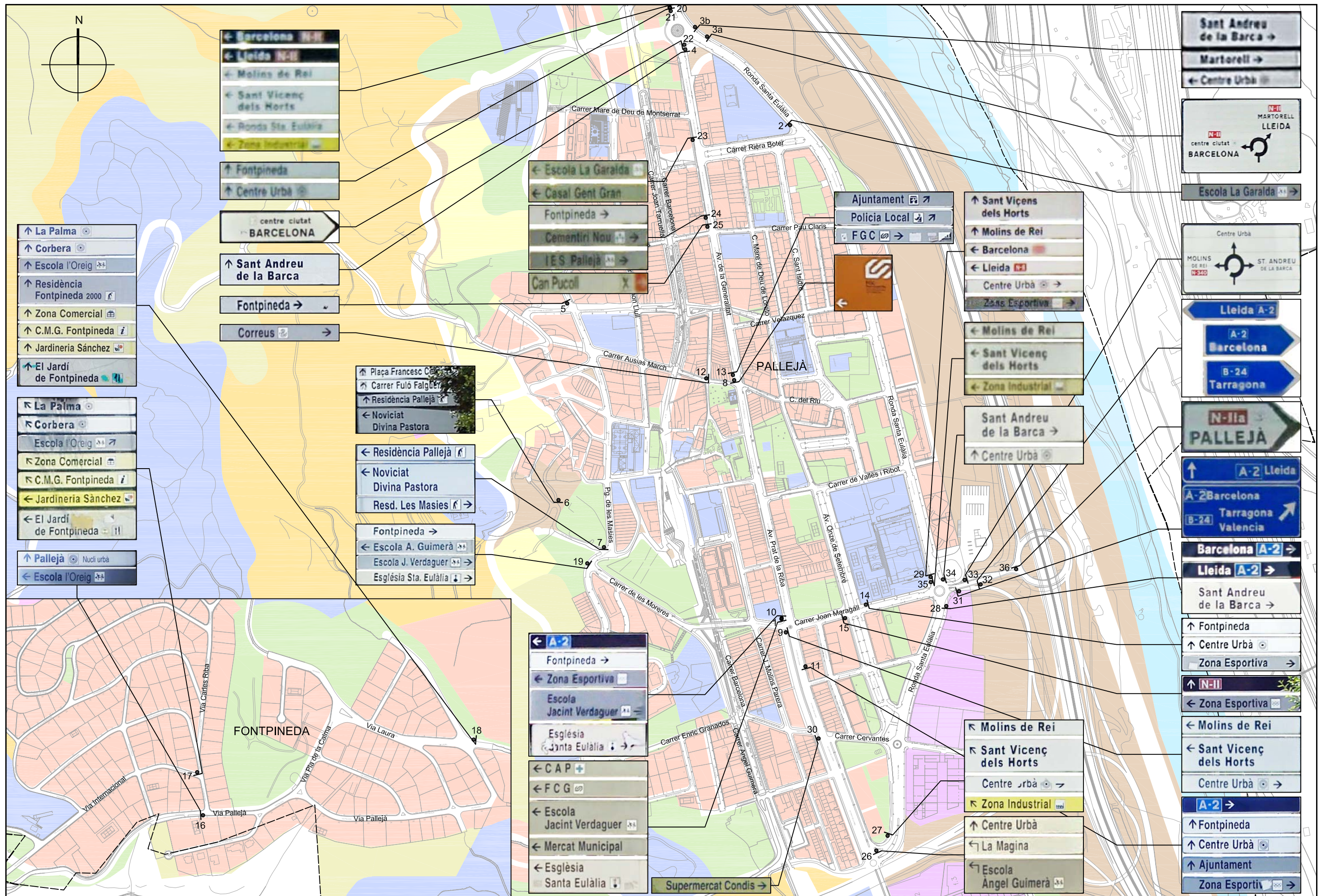


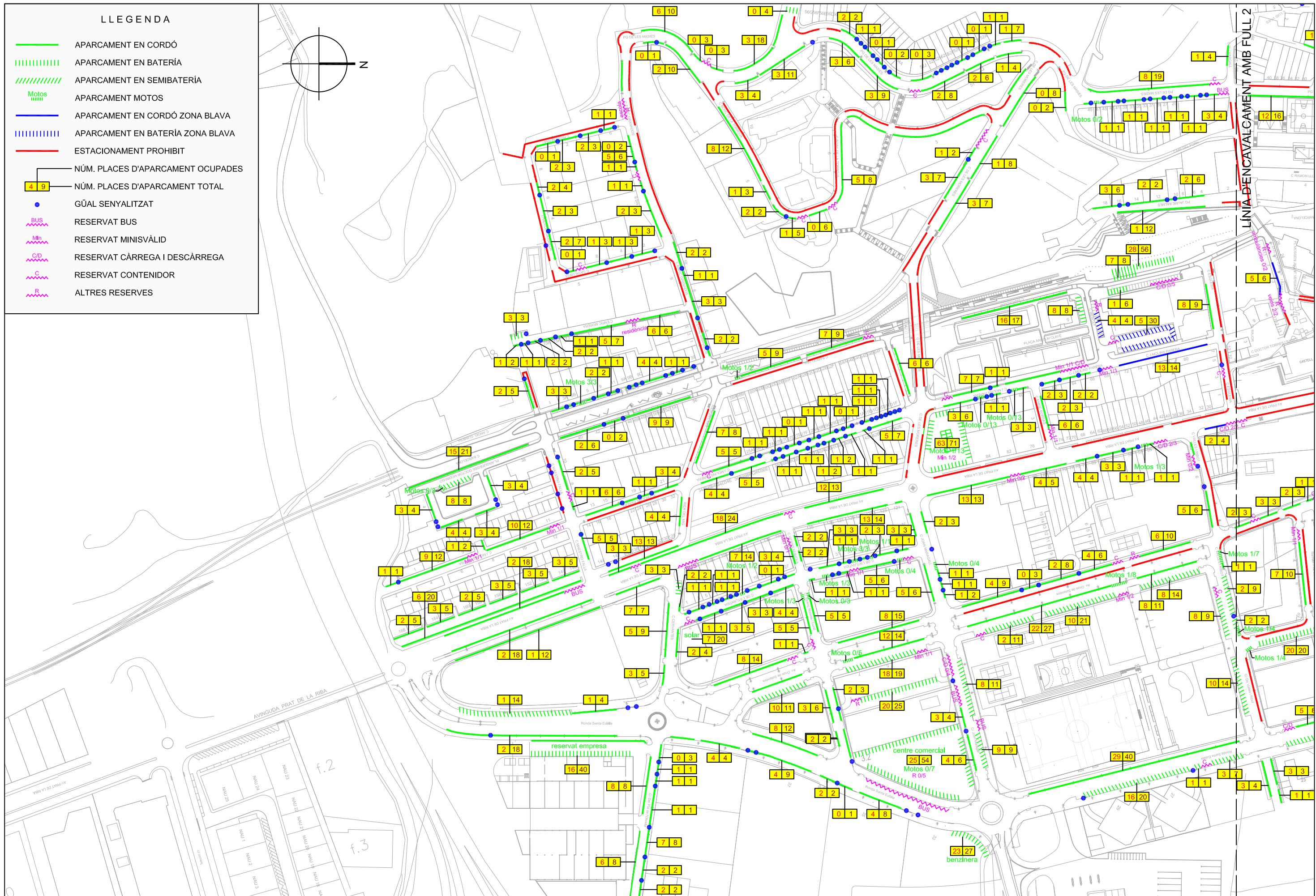


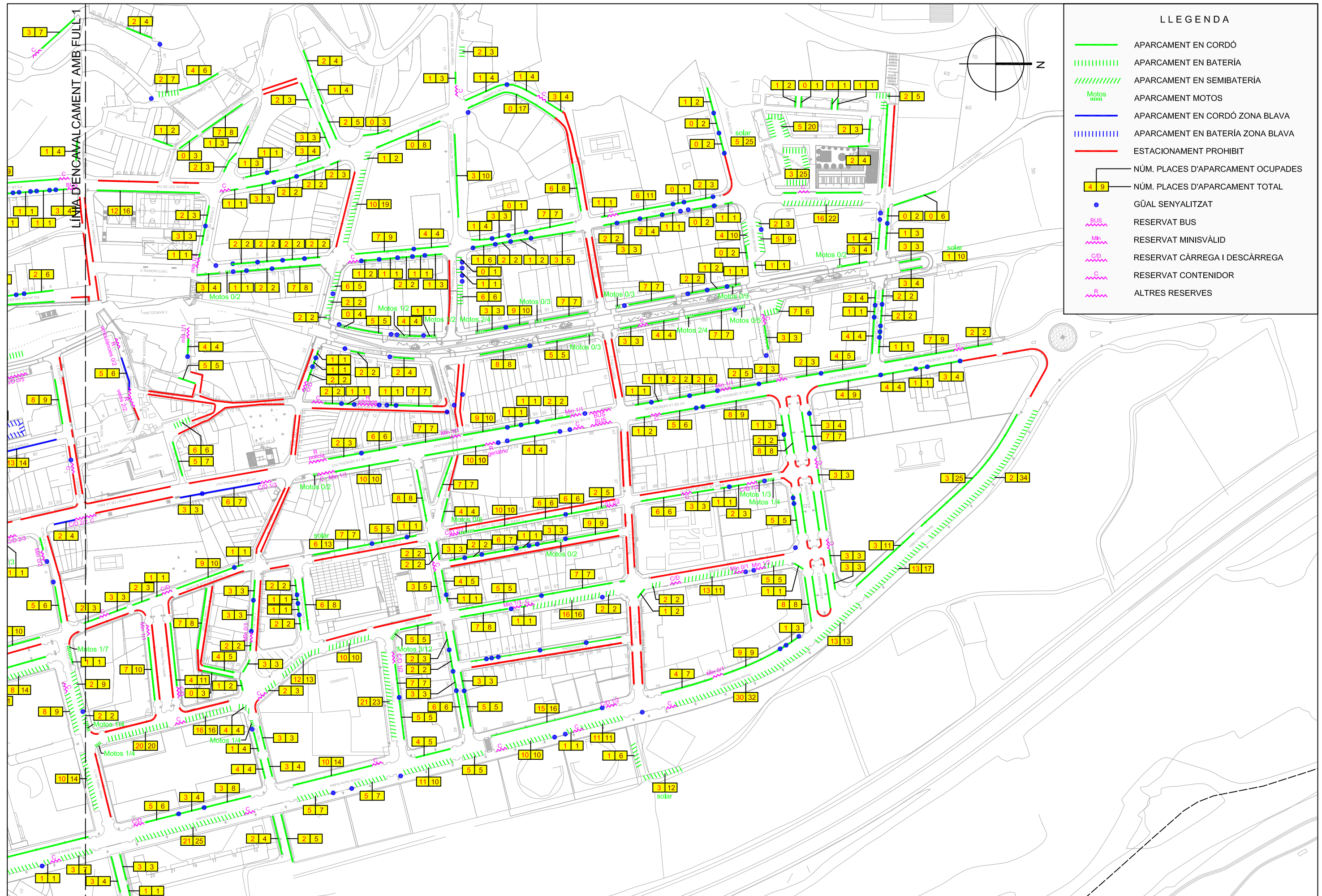


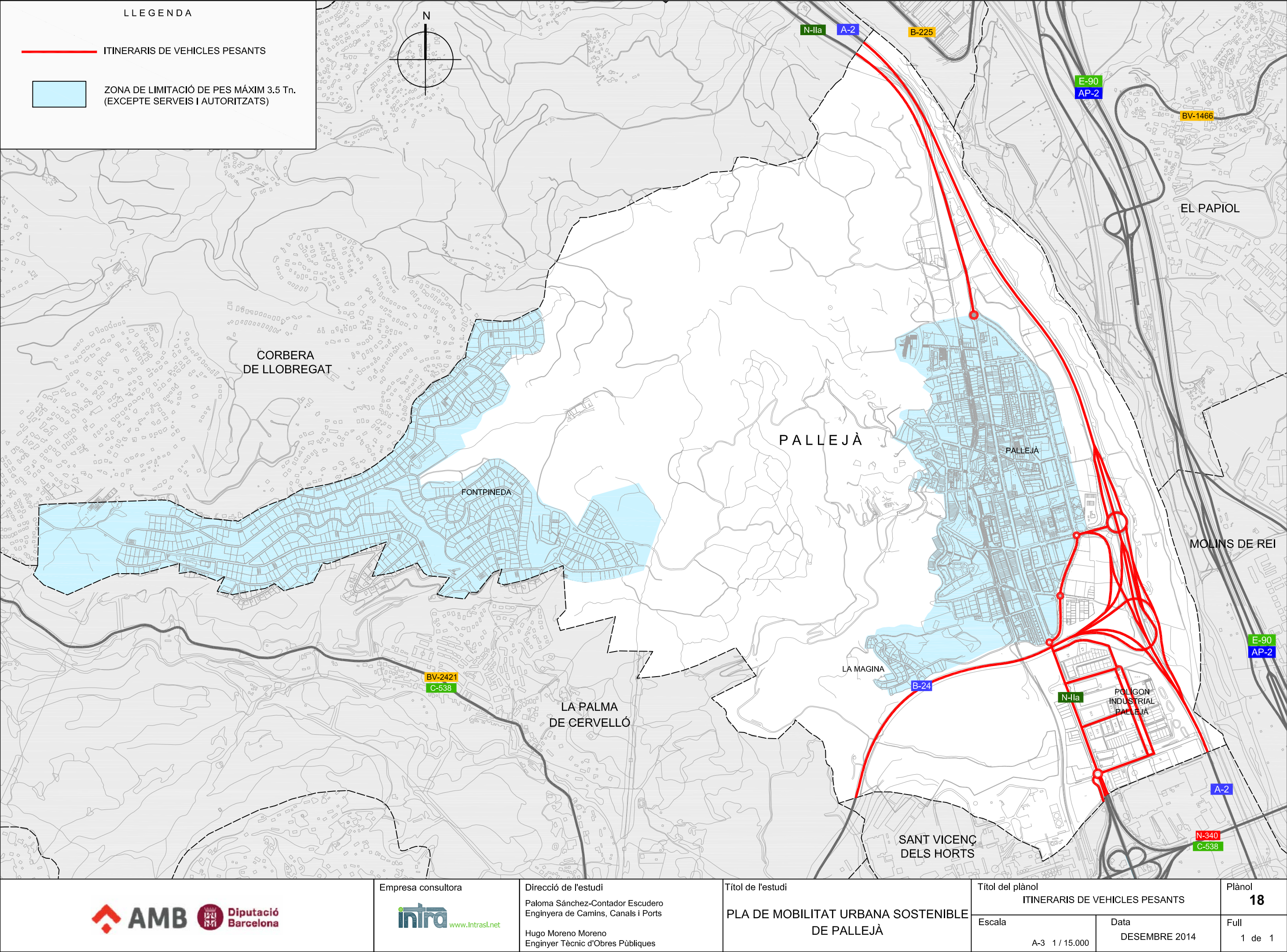
LLEGENDA

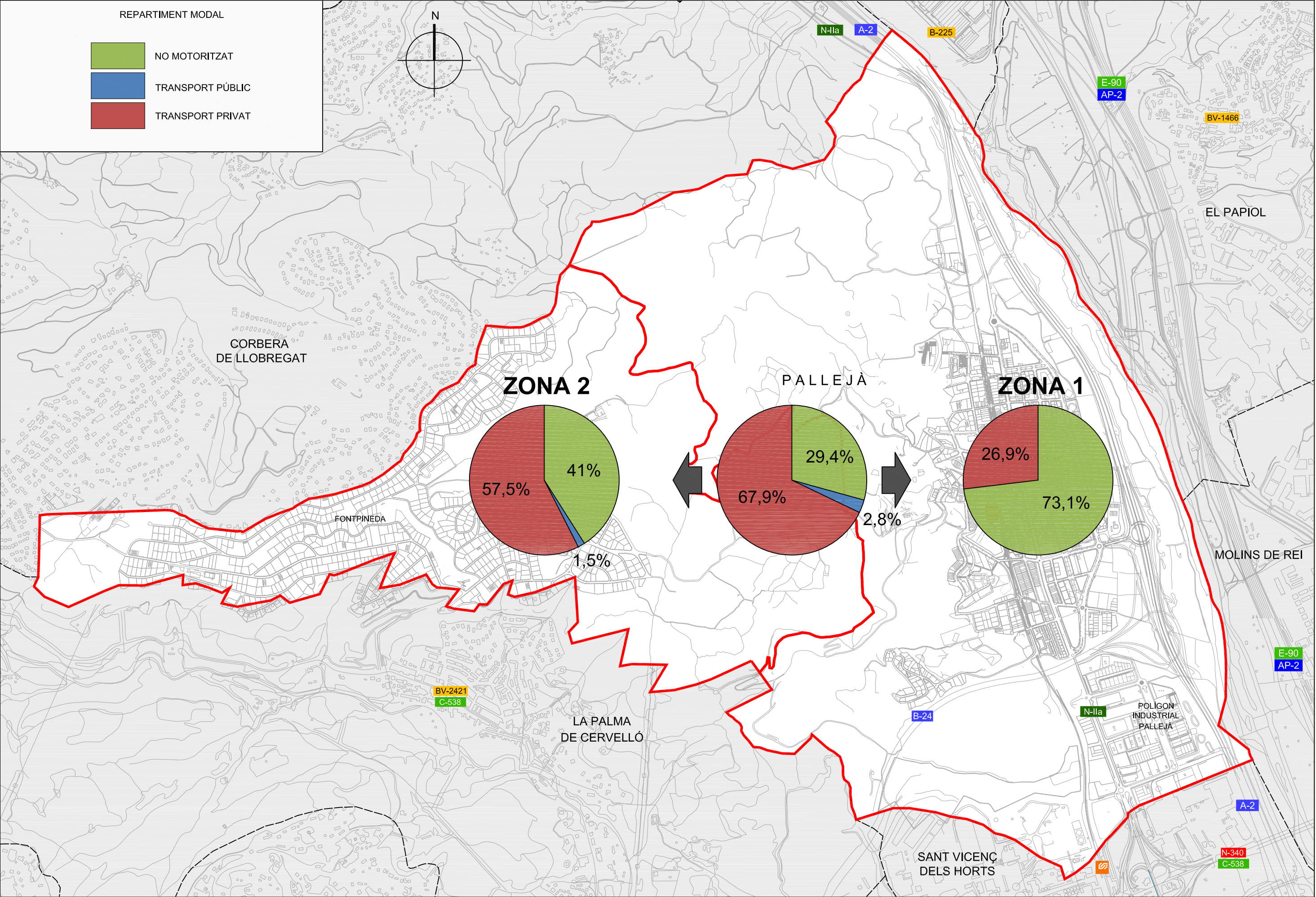
- SENTIT ÚNIC DE CIRCULACIÓ
- SENTIT DOBLE DE CIRCULACIÓ

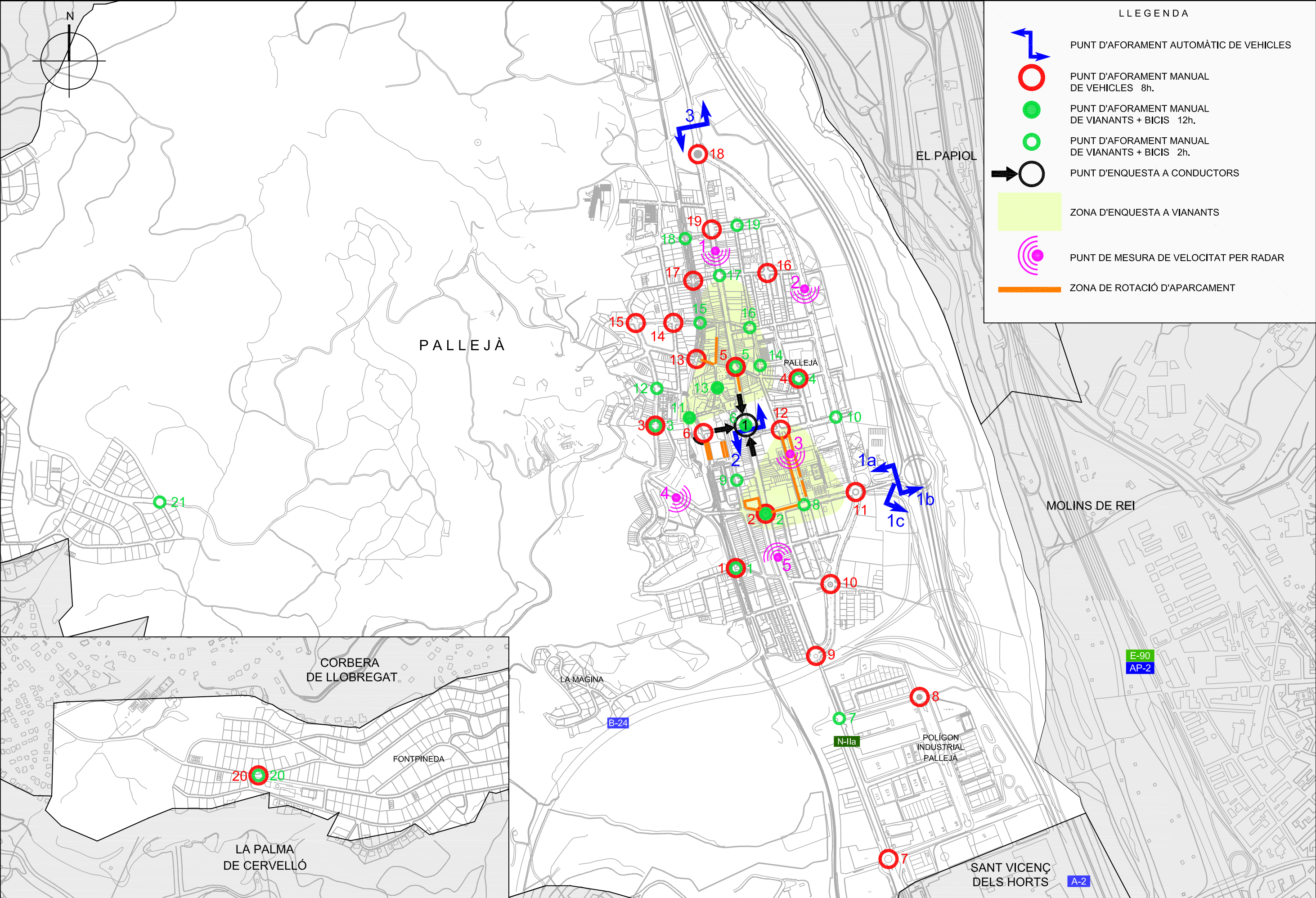


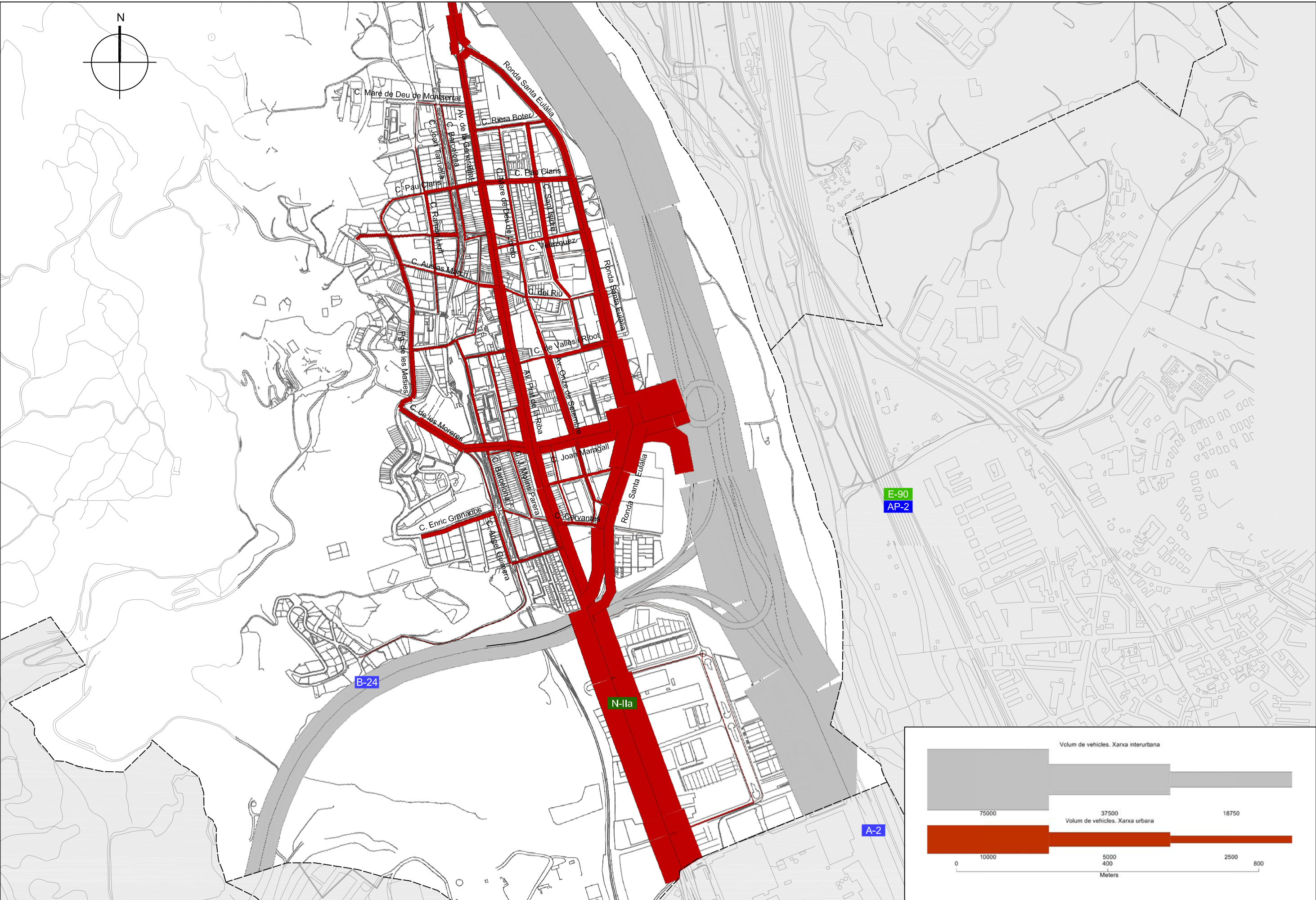


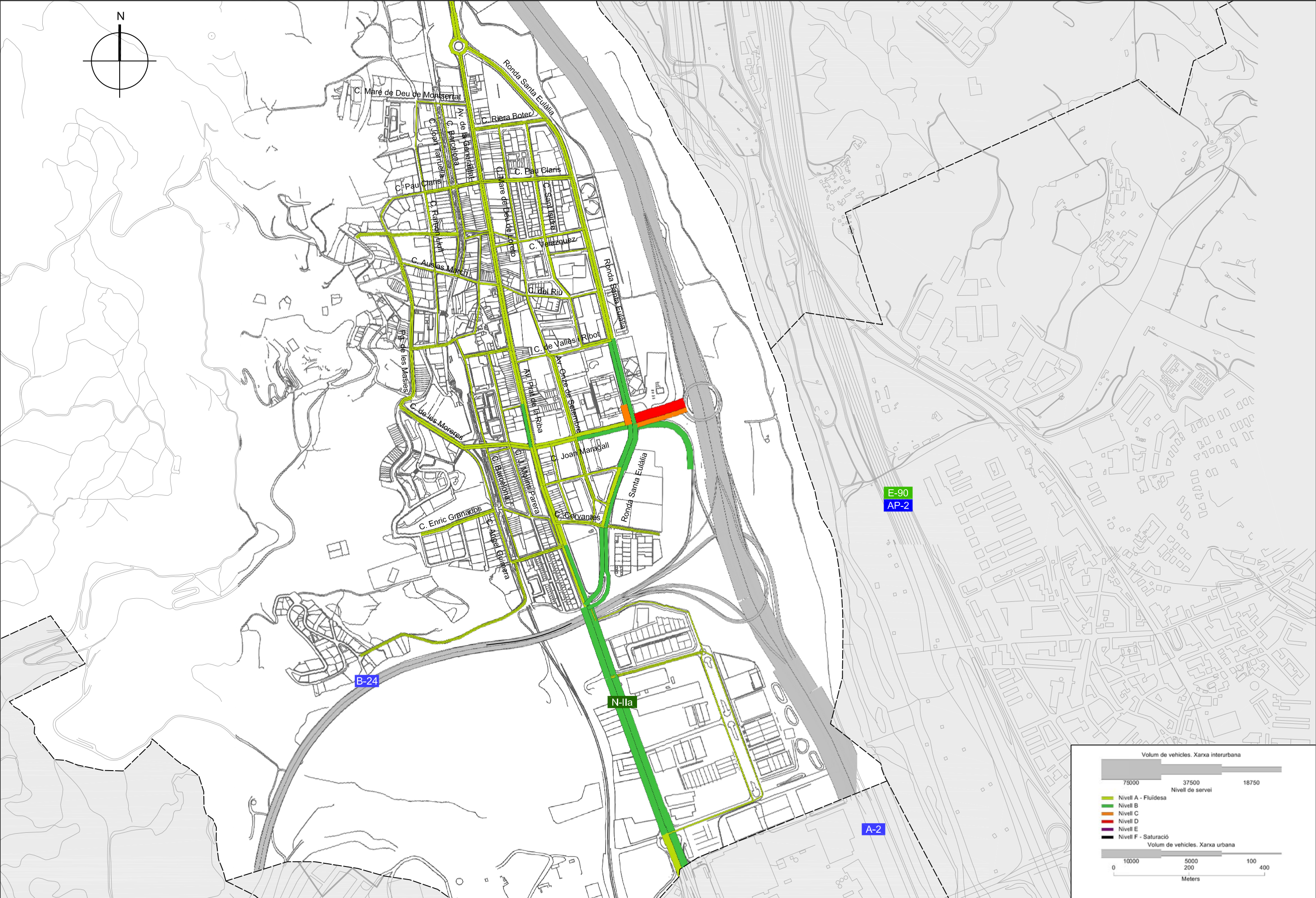


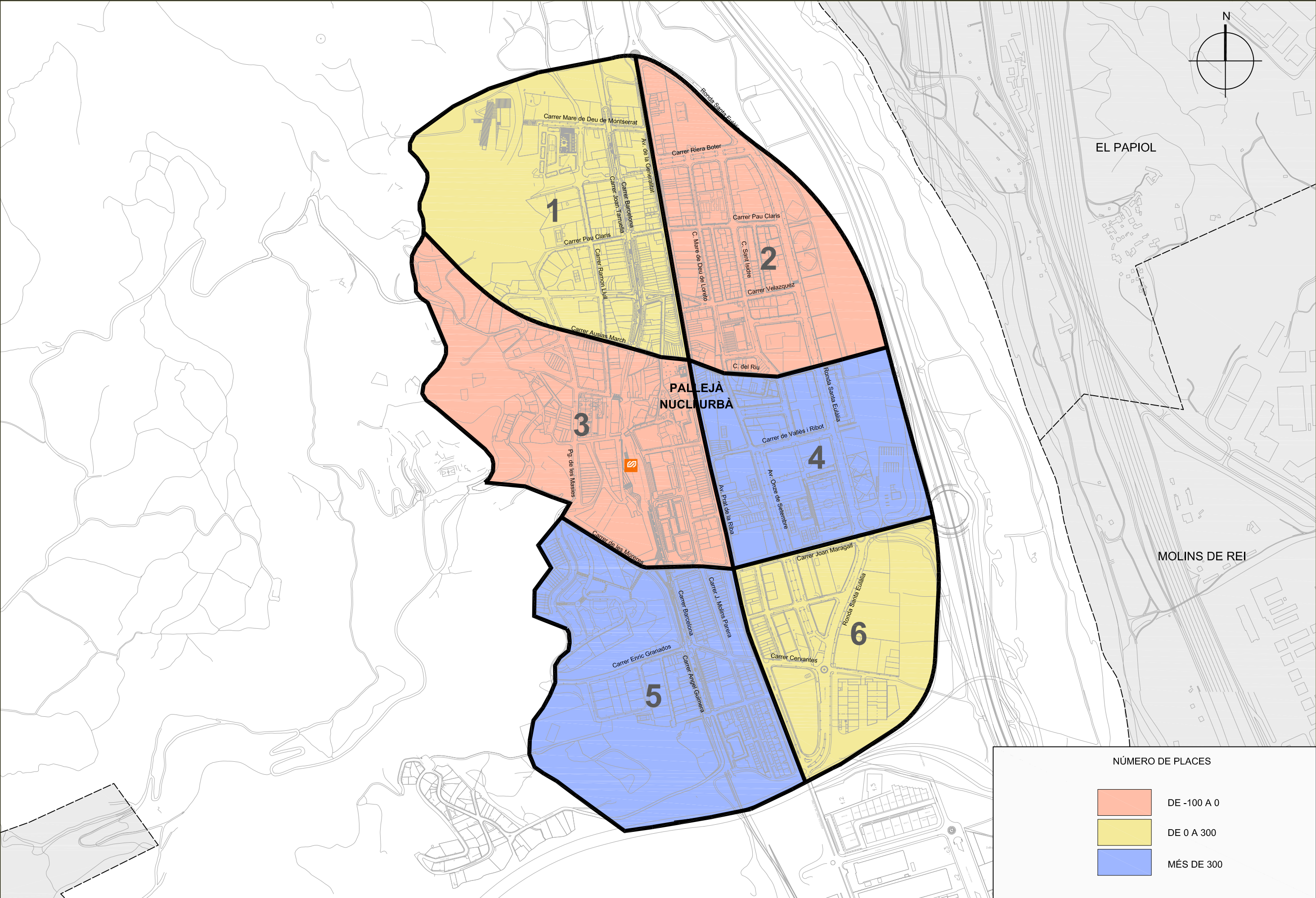












LLEGENDA



XARXA DE VIANANTS PRINCIPAL



XARXA DE VIANANTS SECUNDÀRIA



ESCALES



MÒDUL INFORMATIU PER A VIANANTS

◀5.6%

PENDENTS

- 1%-5% PENDENT CÒMODE
- 5%-8% PENDENT MÀXIM RECOMANAT
- 8%-12% PENDENT MÀXIM EN UNA LONGITUD NO SUPERIOR A 50m

CENTRES OFICIALS

- 1 Ajuntament
- 2 Jutjat de Pau
- 3 El Castell (Dependència Municipal)
- 4 La Molinada (Dependència Municipal)
- 5 La Masoveria. Punt d'Informació
- 6 Oficina de Recaptació
- 7 Oficina de Correus

CENTRES ESPORTIUS

- 1 Pavelló Municipal d'Esports
- 2 Zona Esportiva Municipal
- 3 Piscina Coberta Municipal

CENTRES EDUCATIUS

- 1 CEIP Angel Guimerà
- 2 CEIP Jacint Verdaguer
- 3 CEIP La Garalda
- 4 IES Pallejà
- 5 Llar d'Infants L'Espurna
- 7 Llar d'Infants La Lluna
- 8 Llar d'Infants Les Rovires
- 10 CFA La Molinada

CENTRES CULTURALS-OCI

- 1 Biblioteca de Pallejà
- 2 Sala Pal·ladius
- 3 Museu Municipal de Pallejà
- 4 Casal de la Gent Gran
- 6 Centre Cívic de Fontpineda

SERVEIS SOCIALS

- 1 Departament de Serveis Socials
- 2 Centre de dia

CENTRES SANITARIS-FARMÀCIES

- 1 CAP Pallejà
- 2 Creu Roja
- 3 Farmàcia Huguet Planes
- 4 Farmàcia Gibert

MERCATS-CENTRES COMERCIALS

- 1 Mercat Municipal
- 2 Centre Comercial

SEGURETAT

- 1 Policia Local

CENTRES RELIGIOSOS

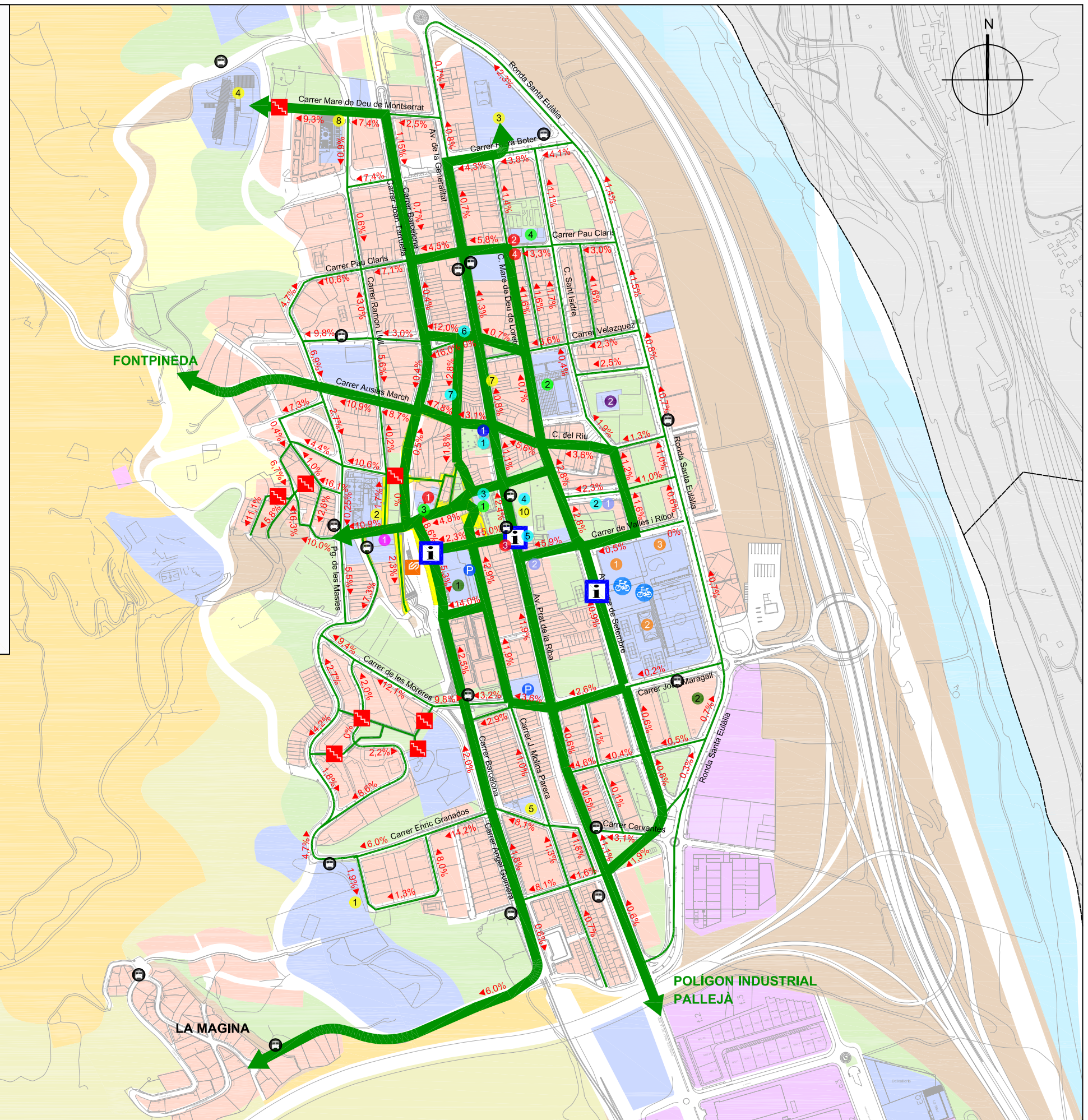
- 1 Església de Santa Eulàlia

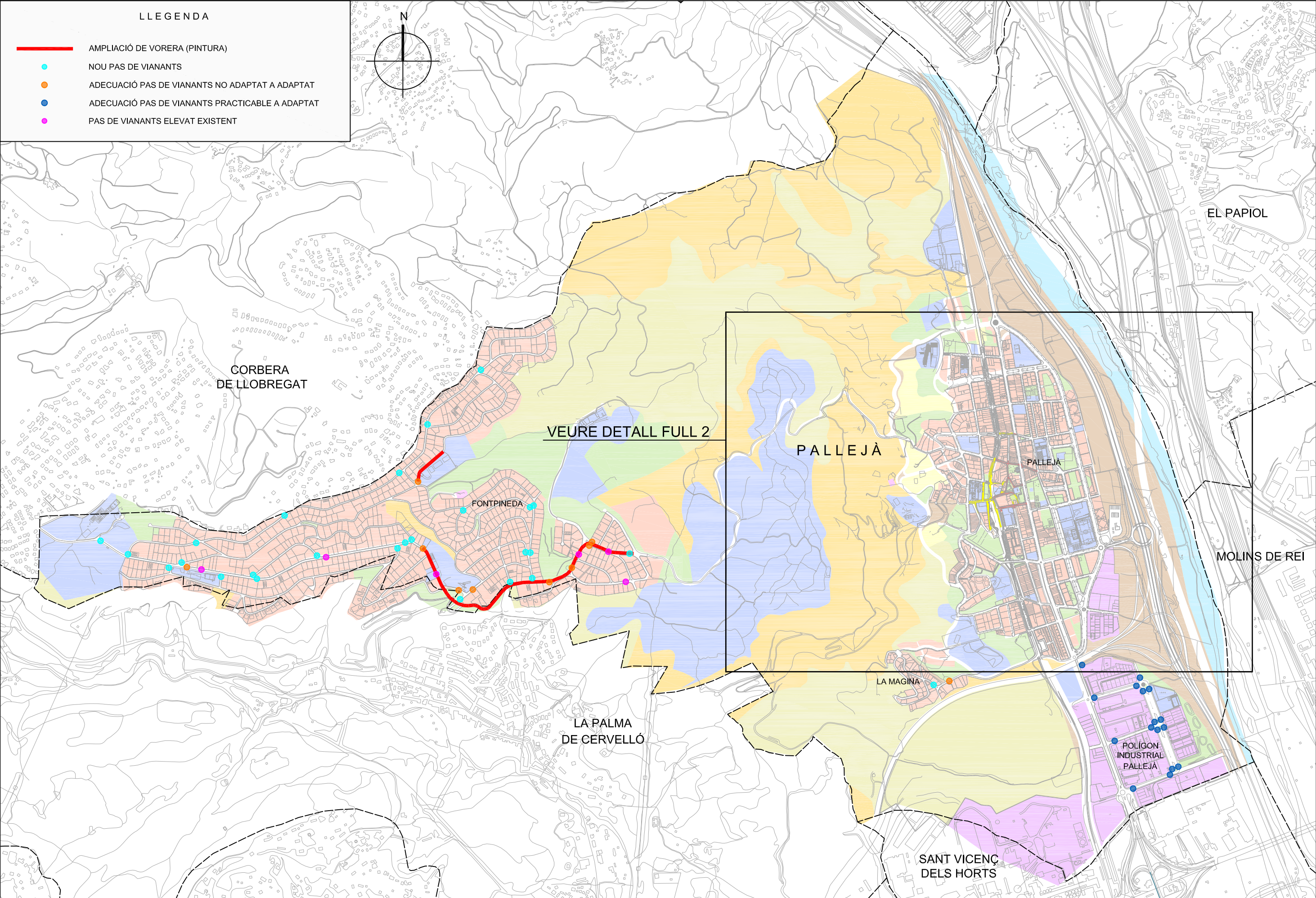
SERVEIS FUNERARIS-CEMENTIRI

- 2 Cementiri Vell

TRANSPORT

- Parada de Bus
- Aparcament de Vehicles
- Estació FGC Pallejà





LLEGENDA

- | | |
|---|--|
|  | CARRIL BICI EXISTENT SEGREGAT A VORERA |
|  | CARRIL BICI EXISTENT SEGREGAT A CALÇADA |
|  | NOU CARRIL BICI SEGREGAT |
|  | VIA PREFERENT |
|  | RUTES CICLISTES |
|  | PROPOSTA DE PASSARE-LA |
|  | RUTES BTT PER PALLEJÀ |
|  | VIA VERDA DEL LLOBREGAT (L'HOSPITALET - MARTORELL) |

- | | |
|---|-----------------------------------|
|  | APARCAMENT DE BICICLETES EXISTENT |
|  | NOU APARCAMENT DE BICICLETES |
|  | BICIBOX |

ZONA DE CONVIVÈNCIA BICI - VIANANTS - VEHICLES

CENTRES OFFICIALS

- 1 Ajuntament
- 2 Jutjat de Pau
- 3 El Castell (Dependència Municipal)
- 4 La Molinada (Dependència Municipal)
- 5 La Masoveria, Punt d'Informació
- 6 Oficina de Recaptació
- 7 Oficina de Correus

CENTRES ESPORTIUS

- 1 Pavelló Municipal d'Esports
- 2 Zona Esportiva Municipal
- 3 Piscina Coberta Municipal

CENTRES EDUCATIUS

- 1 CEIP Angel Guimerà
- 2 CEIP Jacint Verdaguer
- 3 CEIP La Garalda
- 4 IES Pallejà
- 5 Llar d'Infants L'Espurna
- 7 Llar d'Infants La Lluna
- 8 Llar d'Infants Les Rovires
- 10 CFA La Molinada

CENTRES CULTURALS-OCI

- 1 Biblioteca de Pallejà
- 2 Sala Pal·ladius
- 3 Museu Municipal de Pallejà
- 4 Casal de la Gent Gran
- 6 Centre Cívic de Fontpineda

SERVEIS SOCIALS

- 1 Departament de Serveis Socials
- 2 Centre de dia

CENTRES SANITARIS-FARMÀCIES

- 1 CAP Pallejà
- 2 Creu Roja
- 3 Farmàcia Huguet Planes
- 4 Farmàcia Gibert

MERCATS-CENTRES COMERCIALS

- 1 Mercat Municipal
- 2 Centre Comercial

SEGURETAT

- 1 Policia Local**

CENTRES RELIGIOSOS

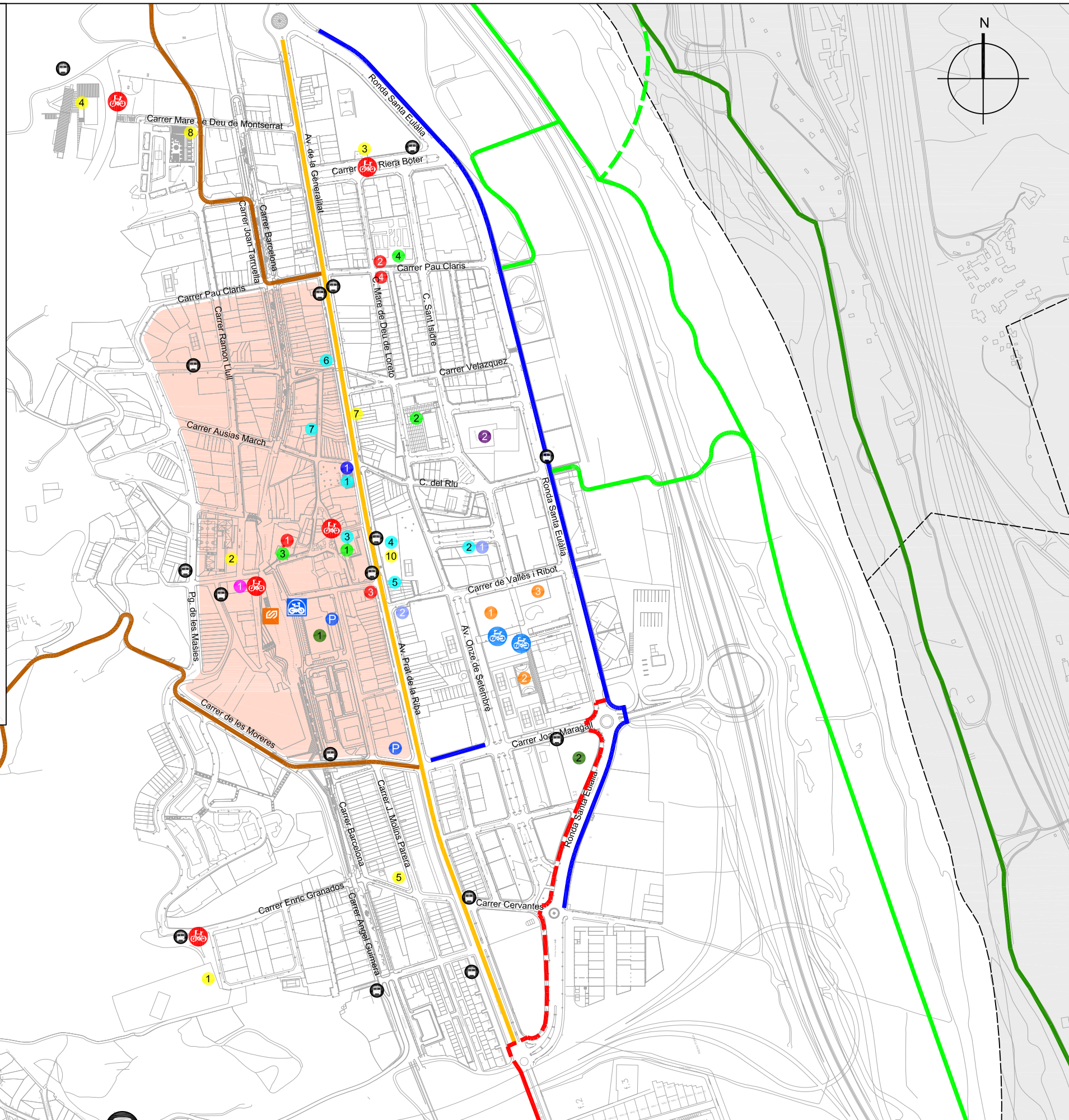
- 1 Església de Santa Eulàlia**

SERVEIS FUNERARIS-CEMENTIRI

- 2 Ceme

TRANSPORT

-  Parada de Bus
-  Aparcament de Vehicles
-  Estació FGC Pallejà



Empresa consultora



Direcció de l'estudi

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Pùbliques

Títol de l'estudi

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PALLEJÀ

Títol del plànol
**PROPOSTA DE XARXA DE VIES CICLISTES
 I APARCAMENTS**

Escala

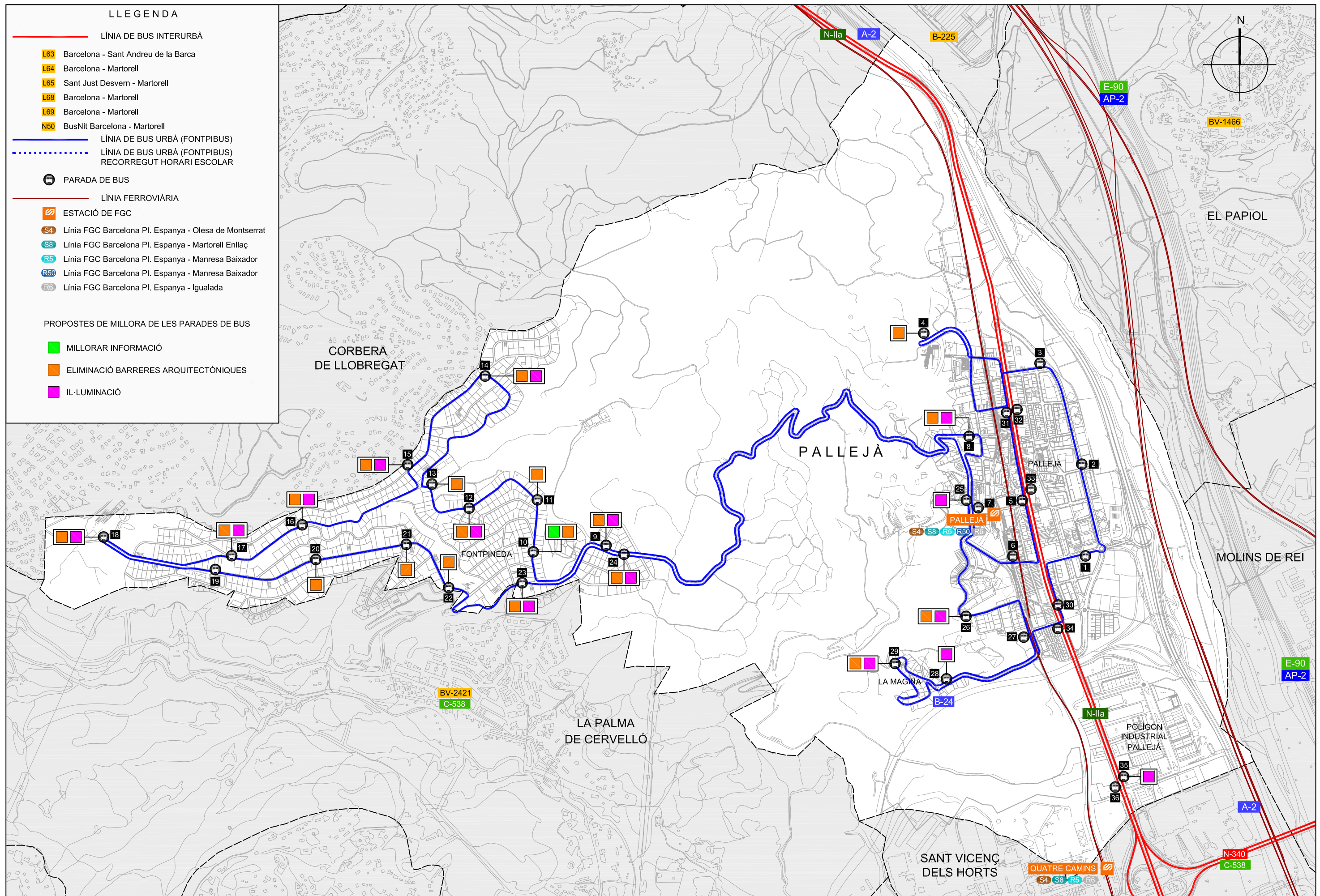
A-3 1 / 6.000

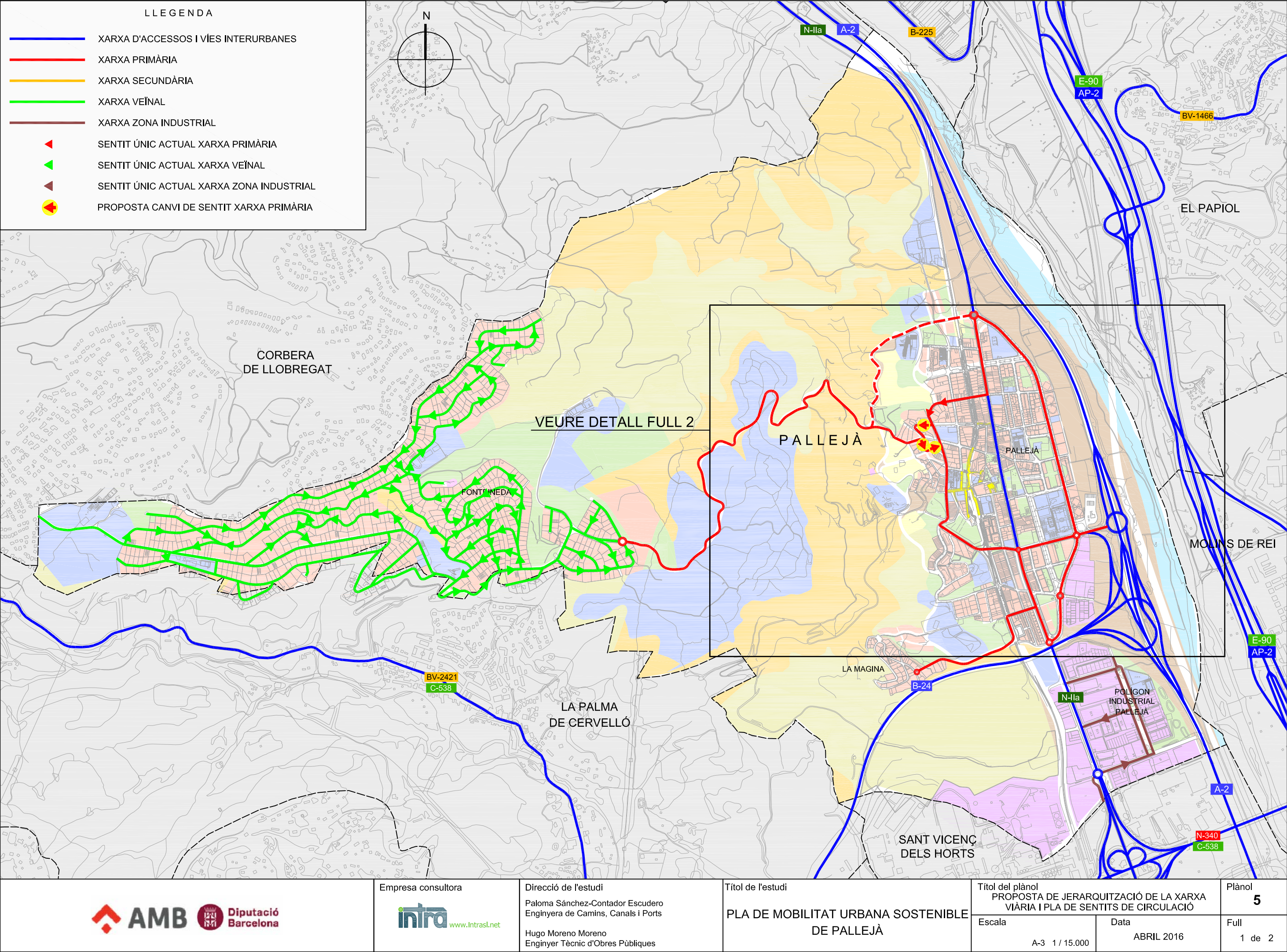
Data

ABRIL 2016

Plànol	3
--------	---

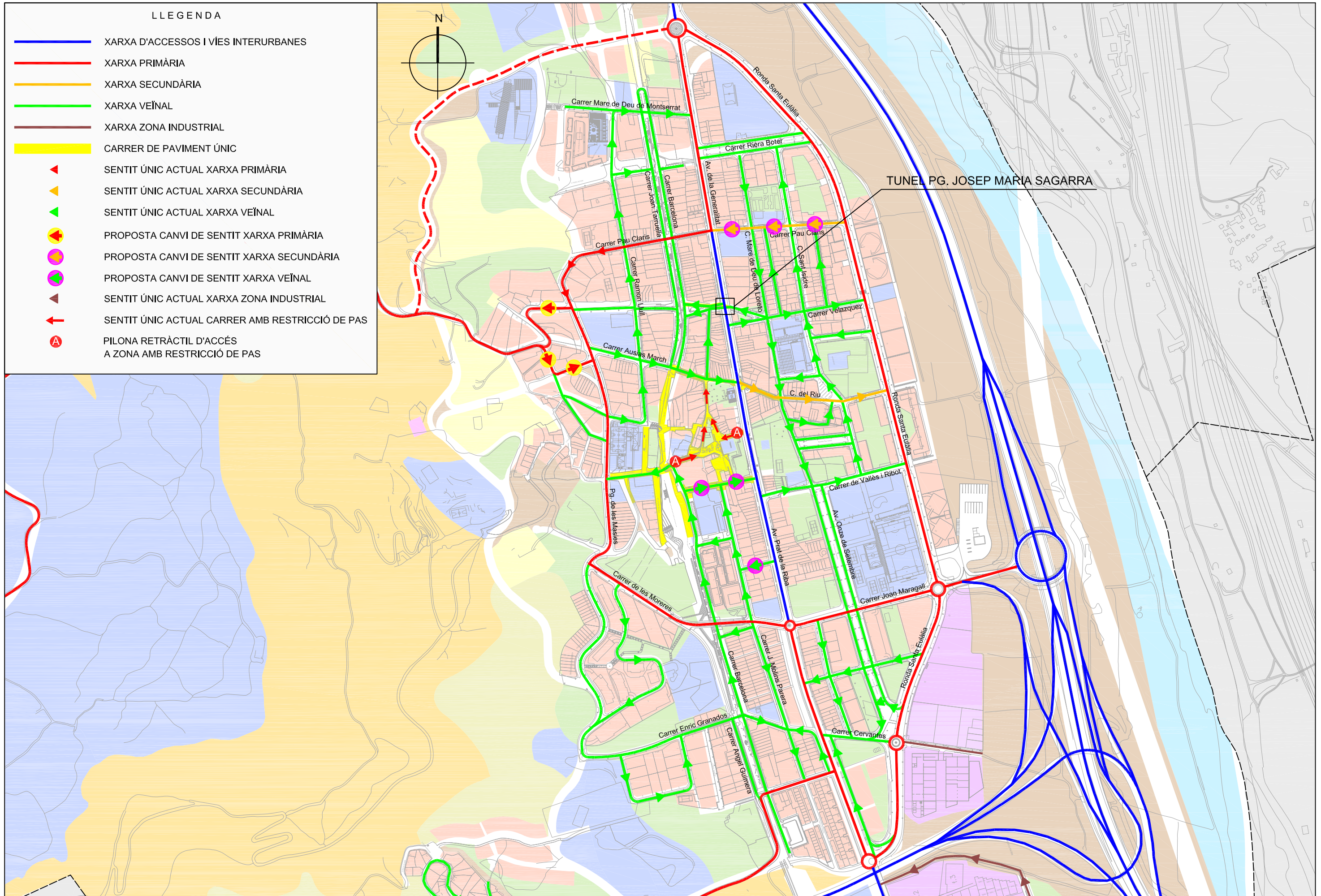
Full
2 de 2

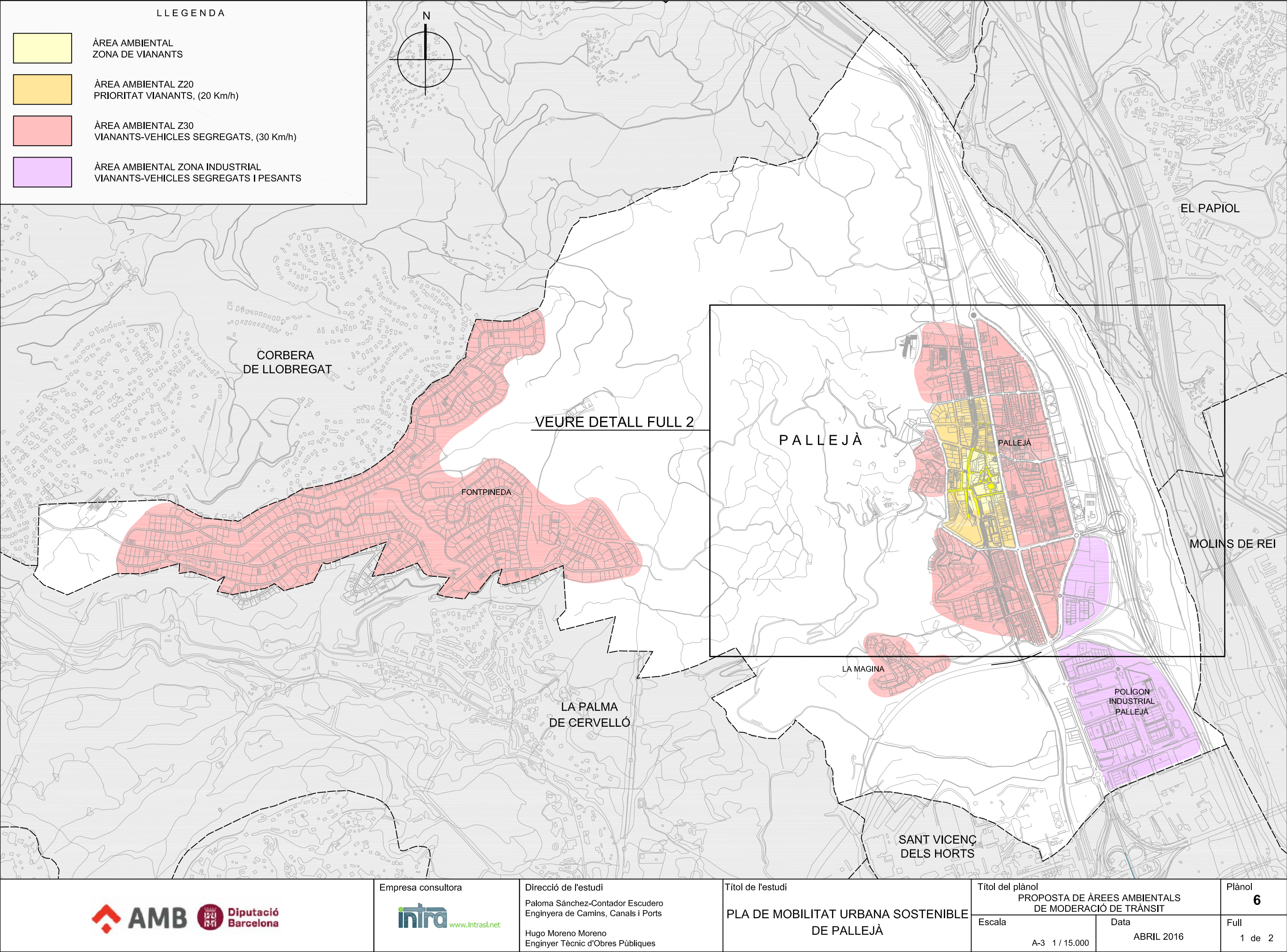




LLEGENDA

- | | |
|---|--|
|  | XARXA D'ACCESSOS I VÍES INTERURBANES |
|  | XARXA PRIMÀRIA |
|  | XARXA SECUNDÀRIA |
|  | XARXA VEÏNAL |
|  | XARXA ZONA INDUSTRIAL |
|  | CARRER DE PAVIMENT ÚNIC |
|  | SENTIT ÚNIC ACTUAL XARXA PRIMÀRIA |
|  | SENTIT ÚNIC ACTUAL XARXA SECUNDÀRIA |
|  | SENTIT ÚNIC ACTUAL XARXA VEÏNAL |
|  | PROPOSTA CANVI DE SENTIT XARXA PRIMÀRIA |
|  | PROPOSTA CANVI DE SENTIT XARXA SECUNDÀRIA |
|  | PROPOSTA CANVI DE SENTIT XARXA VEÏNAL |
|  | SENTIT ÚNIC ACTUAL XARXA ZONA INDUSTRIAL |
|  | SENTIT ÚNIC ACTUAL CARRER AMB RESTRICCIÓ DE PAS |
|  | PILONA RETRÀCTIL D'ACCÉS
A ZONA AMB RESTRICCIÓ DE PAS |





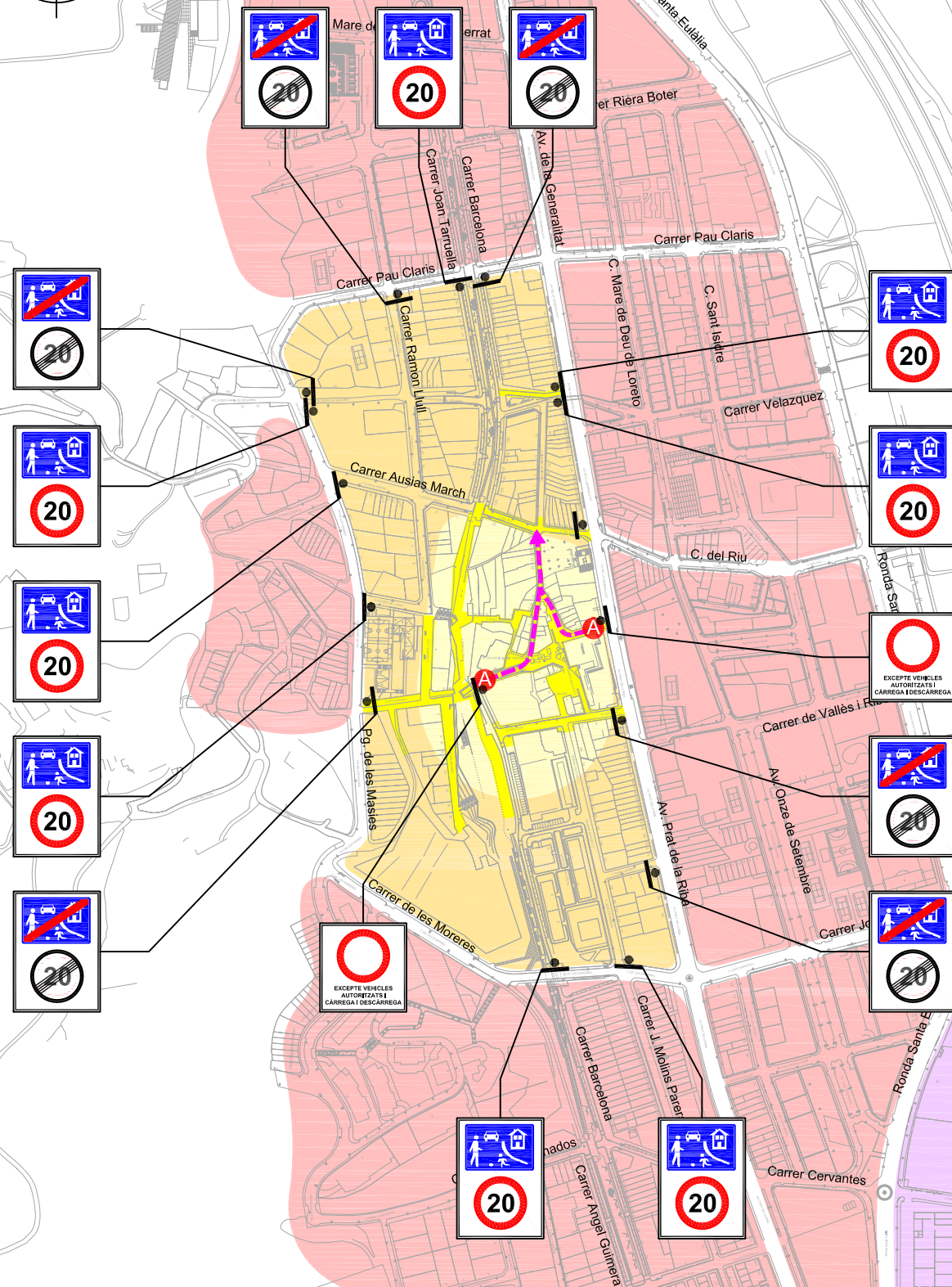
10

A

← [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#)



EXCEPTE VEHICLES
AUTORIZATS I
CÀRREGA I DESCÀRREGA



intra www.IntraSI.net

Full

2 de 2

