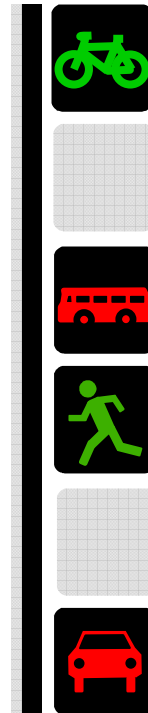


Pla de mobilitat urbana  
sostenible  
de Castelldefels  
Document II. Programa  
d'Actuacions



## 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 Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

#### **Mercè Taberna**

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Tècnica de Mobilitat

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

⇒ **Àrea Metropolitana de Barcelona**

#### **Direcció de Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat**

Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

### Ajuntament de Castelldefels

#### **Montserrat Viñas Boladeras**

Cap de la Secció de Via Pública i Medi Ambient

#### **Marian Sardà Rico**

Cap de la unitat intermèdia de Medi Ambient i Serveis Urbans

#### **Montse Coronas Ugena**

Tècnica de la unitat intermèdia de Medi Ambient i Serveis Urbans

### Equip redactor: DOYMO, S.A.

#### **Esperanza Hernández Pascual**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

#### **Juan Manuel Pérez Rodríguez**

Tècnic de Mobilitat

#### **Rosa Cubero Cáceres**

Geògrafa

#### **Óscar Herrero**

Geògraf

## ÍNDEX

	<b>PAG.</b>
10.INTRODUCCIÓ .....	<b>4</b>
11.FITXES D'ACTUACIÓ .....	<b>5</b>
12.RESUM D'ACTUACIONS.....	<b>86</b>

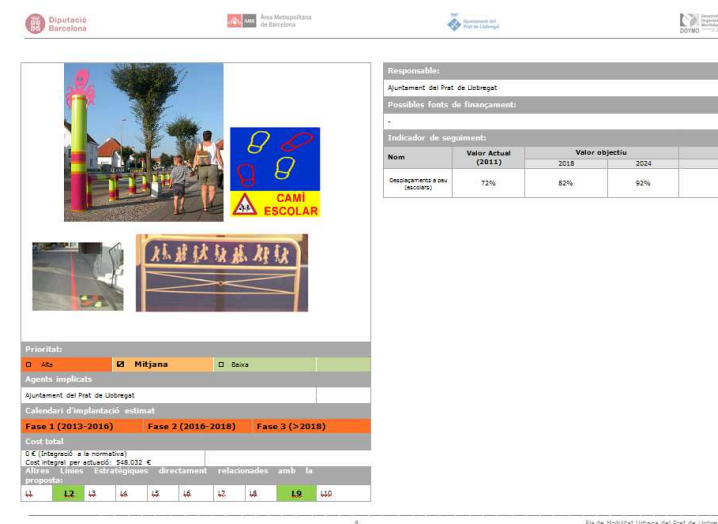
## 10. INTRODUCCIÓ

Cada actuació proposada es recull a una **fitxa d'actuació** on es desenvolupen els continguts de cada proposta, detallant el seu abast, termini d'execució i graus de prioritat, àmbits d'actuació, etc., que han de permetre als responsables de la gestió de la mobilitat l'aplicació de les propostes i el seu seguiment. S'inclou, també, el cost aproximat de la implementació.

Els continguts de cada Fitxa d'actuació són:

- **Objectius:** Apartat on es relaciona la proposta d'actuació amb l'objectiu a assolir fixat pel Pla de Mobilitat.
- **Línia estratègica principal:** Apartat on es relaciona la proposta amb la línia estratègica dins la qual s'emmarca.
- **Nom de la proposta:** Nom concret de l'actuació plantejada.
- **Àmbit:** Caràcter municipal/supra-municipal de la proposta
- **Descripció de la proposta:** Es detalla l'abast i els continguts de cada proposta, concretant les actuacions a desenvolupar.
- **Prioritat:** Es detalla el grau de prioritat de cada proposta, diferenciant entre "alta", "mitjana" i "baixa".
- **Agents implicats:** Es detallen els agents que estaran implicats en l'execució, el control i el seguiment de les actuacions proposades.
- **Calendari d'implantació estimat:** En relació amb el grau de prioritat, es proposa un calendari on es detalla el moment d'implantació estimat de cada proposta. S'estableixen 3 fases, les dues primeres corresponen a la durada de vigència del PMUS: Fase 1 (els tres primers anys) i Fase 2 (els tres anys següents). Les propostes que s'inclouen a la Fase 3 s'hauran de contrastar durant la fase de revisió del PMUS.
- **Cost total:** Es fa una primera estimació del cost d'implantació de la proposta, tant pel que fa als 6 anys de vigència del Pla, com en relació als costos anuals.

Convé assenyalar que el PMUS s'haurà de revisar als 6 anys, per tant, part de les propostes incloses a llarg termini s'hauran de confirmar en funció dels objectius aconseguits a curt termini i de l'evolució dels paràmetres de mobilitat.





## 11. FITXES D'ACTUACIÓ

El resum de les actuacions proposades s'indica en el quadre següent, per a continuació detallar cadascuna d'elles.

OBJECTIU	LÍNIA ESTRATÈGICA	PRIORITAT	PROPOSTA		
<b>Millorar la seguretat viària</b> , reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport, amb un clima de convivència i urbanitat	1.1	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Castelldefels	P 1	Pacificació de l'autovia de Castelldefels (C-31)	
			P 2	Adequació dels accessos a la C-31	
			P 3	Controlar la velocitat al Pg. Marítim	
	1.2	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat	P 4	Modificació de la rotonda de la Pl. Colon	
			P 5	Resolució dels camins escolars	
			P 6	Millorar el Camí Escolar de l'escola Margalló	
<b>Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu</b> , destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)	2.1	Augmentar l'espai destinat als vianants	P 7	Increment de l'espai destinat al vianant (voreres, ponts i zones de vianants)	
	2.2	Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu	P 8	Ressolució punts inaccessibles de la xarxa bàsica (disfuncions)	
			P 9	Actualització del Pla d'Accessibilitat	
			P 10	Millorar l'accessibilitat a les persones amb disminucions visuals	
			P 11	Directrius per al disseny del viari urbà	
	2.3	Augmentar els espais per vianants i millorar la gestió	P 12	Millora de la gestió i la senyalització de les zones de vianants	
	<b>Augmentar l'ús de la bicicleta</b> com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures	3.1	Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta	P 13	Definició i adequació dels itineraris interurbans
				P 14	Unificació i millora de la senyalització d'itineraris interurbans a l'Àrea Metropolitana. Senyalització i disseny
				P 15	Millorar les connexions urbanes (tancament de l'oferta de vies ciclables)
P 16				Crear un registre de bicicletes	
P 17				Potenciar l'ús de la bicicleta elèctrica	
3.2		Millorar l'aparcament	P 18	Aparcaments als equipaments que no en disposen	
<b>Promoure un transport col·lectiu</b> , públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat		4.1	Incrementar la mobilitat en transport públic	P 19	Instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines
	P 20			Petició de millora de la parada del Hospital de Bellvitge	
	P 21			Demandar la finalització de les actuacions supramunicipals	
	4.2	Millorar la xarxa de bus: Cobertura, connectivitat i velocitat	P 22	Estudi de millora de la xarxa de bus urbà	
			P 23	Pla de millores de la xarxa: Servei exprés a Barcelona	
			P 24	Estudi de millora de la xarxa de bus interurbà	
			P 25	Millorar accessibilitat al polígon industrial i comercial del Camí Ral	
	4.3	Millorar la informació a l'usuari	P 26	Millora de la informació estàtica a les marquesines	
			P 27	Millora de la informació a l'usuari a través de smartphones	
			P 28	Instal·lació de sistemes PIU a les parades	
	4.4	Potenciar la intermodalitat	P 29	Millora de l'estació i Baixador de Renfe	

OBJECTIU	LÍNIA ESTRATÈGICA	PRIORITAT	PROPOSTA	
<b>Fomentar l'ús racional del vehicle privat</b> , amb l'aplicació de mesures que facilitin el tràspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles, promovent la intermodalitat	5.1	Optimitzar el funcionament de la xarxa	P 30	Aprovació de la xarxa bàsica de circulació. Jerarquia viària
			P 31	Creació de zones 30 a la xarxa no bàsica. Implementació de sentits únics
			P 32	Implantació zona 30, número 1 i 3
			P 33	Millora de les cruïlles de l'entorn de la platja
			P 34	Millora dels accessos al polígon de camí Ral des de la C-245
			P 35	Anàlisi de la circulació al c. Manuel Girona i c. Dr. Ferran
<b>Optimitzar l'oferta d'aparcament</b> a la ciutat	6.1	Millorar la gestió de l'estacionament en l'àmbit urbà	P 36	Definició de la dotació d'aparcament fora de la calçada en funció de la zona
			P 37	Redistribució de l'oferta regulada en calçada: Adequació a la demanda existent
			P 38	Reordenació de l'aparcament a l'entorn del Castell
<b>Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada</b> , que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	7.1	Millorar la gestió de la C/D de mercaderies	P 39	Implantació del disc horari i homogeneïtzació d'horaris
			P 40	Incorporar avenços en tecnologia i gestió i promoure la col·laboració en la recerca de les millors pràctiques
<b>Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica</b> provocats pel trànsit	8.1	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent	P 41	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport
			P 42	Impulsar el Gestor de la Mobilitat (UPC i Polígon)
			P 43	Introducció de mesures en favor del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics i punts de recarga
			P 44	Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual
			P 45	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals
	8.2	Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat	P 46	Elaboració del mapa acústic de la ciutat
			P 47	Potenciar la instal·lació d'empreses de lloguer de vehicles sostenibles (carsharing)
			P 48	Paviment sonoreductor a la xarxa bàsica
			P 49	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat
			P 50	Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats extramunicipals
<b>Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació</b> ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.	9.2	Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat	P 51	Realitzar campanyes de civisme
			P 52	Crear xarxes de mobilitat que mantinguin una coherència i continuïtat entre els diferents municipis
<b>Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn.</b>	10.1	Unificar criteris de continuïtat entre les xarxes dels diferents municipis.	P 53	Redactar una instrucció pel disseny de la via pública que pugui aplicar-se a tots els municipis
			10.2	Unificar criteris normatius.

**CODI: P1**

**Objectiu:**

**Millorar la seguretat viària**

**Línia Estratègica Principal:**

Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Castelldefels

**Nom de la proposta:**

**Pacificació de l'autovia de Castelldefels (C-31)**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Actualment la Generalitat de Catalunya està estudiant la construcció d'un vial lateral a l'autovia C-31 a ambdós sentits amb accessos a l'autovia amb carrils d'acceleració i desacceleració per a millorar la situació dels accessos, no obstant aquest projecte incrementaria la impermeabilitat de la via amb la possibilitat de circular a 120 km/h. També té un impacte ambiental important ja que els laterals ocuparien part de les pinedes existents i s'incrementarien les emissions contaminants. Altre punt a destacar d'aquesta via és el volum de ciclistes que circulen diàriament amb una velocitat més reduïda.

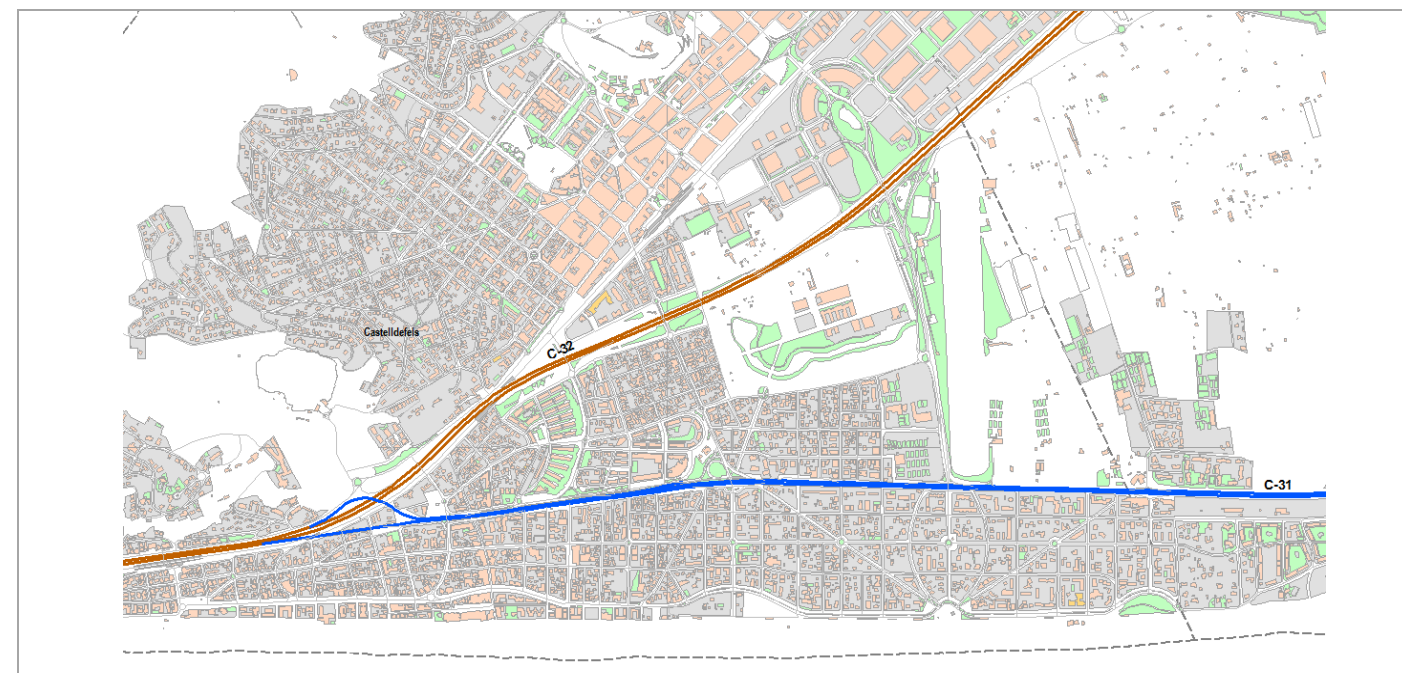
Com es veu al plànol, el nucli urbà de Castelldefels queda dividit per dues autovies. La C-32 de major capacitat ha sigut construïda a diferent nivell, circula elevada pel nucli, deixant major permeabilitat a la zona i s'han implantat mesures de contenció de soroll i d'imatge.

Per contra la C-31 circula a nivell i els passos que comuniquen la zona marítima i el centre són passos elevats i d'amplada reduïda, no tant per al vehicles si no per a vianants i ciclistes.

Des del PMUS es desitja una solució més sostenible i, per tant, **es proposa demanar a la Generalitat de Catalunya que aquest projecte es modifiqui i es doni més importància a la pacificació de l'autovia de Castelldefels**, ja que la majoria del seu trànsit és local, i es millorin les condicions de permeabilitat de la mateixa, deixant de ser una barrera. (Pas superior de l'Avinguda de la Pineda té una vorera molt estreta per on circulen un gran nombre de vianants i bicicletes). D'aquesta manera també millora la seguretat als accessos i es protegeix al ciclista. Altre factor és la reducció d'emissions contaminants i la conservació de les Pinedes laterals de la via.

La proposta, per tant, és la **petició a la Generalitat de Catalunya** de la modificació del projecte i el **seguiment de l'actuació**.

El tram a pacificar de la C-31 a Castelldefels és de només 3 km. S'estima que el trànsit local que circula per la C-31 no variarà. El trànsit de pas es desviarà en part per la C-32. Segons el model de trànsit aquest increment no tindria repercussions en la zona de Castelldefels. No és recomanable eliminar els passos elevats de la C-31 ja que en hora punta, i sobre tot en època estival, es produïrien cues importants en carrers com La Pineda o el Canal Olímpic. La permeabilitat s'ha de reforçar sobre tot en vianants i ciclistes.



**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, Generalitat de Catalunya

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

--

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, Generalitat de Catalunya

**Possibles fonts de finançament:**



**CODI: P2**

**Objectiu:**

**Millorar la seguretat viària**

**Línia Estratègica Principal:**

Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Castelldefels

**Nom de la proposta:**

**Adequació dels accessos a la C-31. ACTUACIÓ REALITZADA EN PART**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: L'autovia de Castelldefels (C-31) travessa la ciutat paral·lela a la línia de costa i fa de barrera entre els barris costaners i els del centre.

La C-31 és una via d'alta capacitat, amb dos carrils per sentit i limitació de velocitat entre 80 i 100 km/h sense cap pas a nivell. No obstant, i a pesar de ser una via d'alta capacitat, els accessos no estan adaptats a una via d'aquestes característiques. Els vials d'entrada i sortida no respecten les dimensions mínimes i a més hi ha carrers i pàrquings privats amb accés directe, sense cap carril d'acceleració o desacceleració. Això comporta un risc molt elevat per als vehicles que circulen per aquesta via.



Accessos a pàrquings entre el carrer 5 i 6



Sortida carrer 7

Aquests punts es detecten sobre tot en el lateral mar (sentit Barcelona) entre l'Avinguda dels Banys i l'Avinguda de la Pineda.

**Descripció de la proposta:**

Per tal de millorar la seguretat viària es proposa, a curt termini i de forma provisional fins que es redacti un nou projecte, tancar els accessos actuals a l'Autovia, entre el carrer Número 3 i el carrer Número 9, dels pàrquings i dels carrers, deixant una única entrada al carrer 5 i una sortida al carrer 7. Tant l'entrada com la sortida s'haurà d'adaptar per fer un carril d'acceleració i un de desacceleració. Els accessos als pàrquings privats es faran per l'espai de terra entre la façana dels edificis i l'Autovia. El carrer Número 6 bis queda tancat en cul de sac.

El sentit dels carrers i els ramals d'enllaç s'observen al següent croquis (ACTUACIÓ REALITZADA):



Enllaç entrada carrer 5

Enllaç sortida carrer 7

La distància entre els enllaços no compleix la norma 3.1-I.C per autovies a l'igual que la distància dels carrils d'acceleració i desacceleració. Per tant es proposa limitar la velocitat màxima de la carretera a 70 km/h, cal recordar que la circulació de bicicletes és molt important. Aquesta actuació encara no s'ha portat a terme.

Aquesta proposta està relacionada amb la proposta 1, i vol donar resposta a un problema important de seguretat mentre es decideix sobre la pacificació de la via.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, Generalitat de Catalunya

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)



<b>Cost total</b>	
273.863 €	
<b>Responsable:</b>	
Ajuntament de Castelldefels, Generalitat de Catalunya	
<b>Possibles fonts de finançament:</b>	
Generalitat de Catalunya	

**Tall parcial mantenint l'entrada pel carrer 5 i la sortida pel 7 amb la creació de carrils d'acceleració i desacceleració.**



**CODI: P3**

**Objectiu:**

**Millorar la seguretat viària**

**Línia Estratègica Principal:**

Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat.

**Nom de la proposta:**

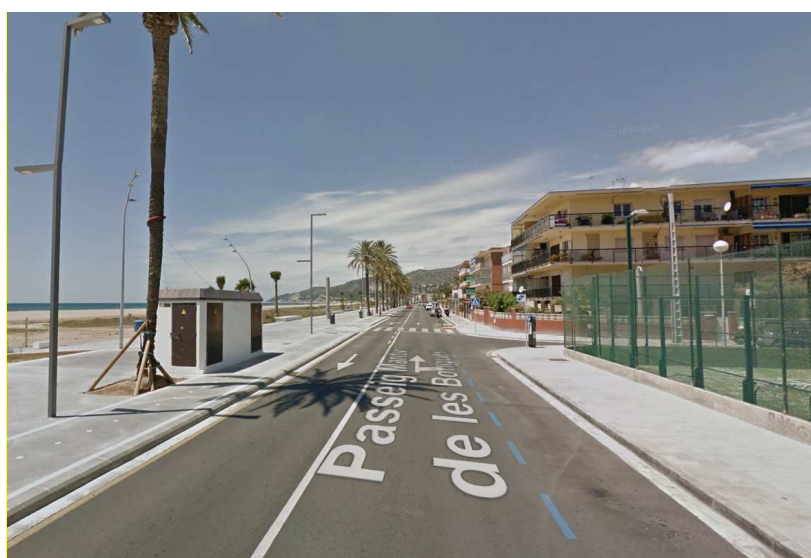
**Controlar la velocitat al Passeig Marítim**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Després de la inauguració de la tercera fase del Passeig Marítim de Castelldefels el passat mes de març de 2016, la configuració de la via ha quedat amb un carril de circulació per sentit i un cordó d'estacionament regulat de zona blava.



Donat que el carril d'estacionament només esta ple en caps de setmana i períodes estivals i el tram del passeig, entre Av. de la República Argentina i el Pont de la Cova Fumada, és completament rectilini s'han detectat velocitats elevades dels vehicles que hi circulen, posant en perill a les

persones que es mouen per la zona, vianants, ciclistes i demes vehicles que s'incorporen a la via des dels aparcaments o carrers perpendiculars.

S'ha d'afegir l'increment del risc els caps de setmana per l'afluència de clients a la zona d'oci nocturn de Port Ginesta.

**Descripció de la proposta:**

Per aquest motiu es proposa la instal·lació d'un radar fixe i campanyes periòdiques, per part de la policia local de control de la velocitat per tal de dissuadir la conducció a elevades velocitats en aquesta via.

No es recomana la instal·lació d'elements reductors de la velocitat per les molèsties de soroll que hi generen als veïns i als usuaris i conductors de les línies d'autobús que hi circulen per la via.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

10.500 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels



**CODI: P4**

**Objectiu:**

**Millorar la seguretat viària**

**Línia Estratègica Principal:**

Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat

**Nom de la proposta:**

**Modificació de la rotonda de la Plaça Colon**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Es tracta d'una plaça amb un elevat volum de vehicles que circulen a gran velocitat i que es localitza a una zona consolidada amb una mobilitat de vianants i bicicletes important i, com a conseqüència, es detecten un gran nombre d'accidents.

La rotonda no funciona com a reductora de la velocitat, ja que la seva forma ovalada configura gairebé una recta per als vehicles que circulen per l'Avinguda de la Constitució. La forma el·líptica també perjudica al radi de gir dels seus extrems menors, per fer aquest gir els autobusos i vehicles pesants ocupen els dos carrils de circulació. Els vehicles han de reduir bruscament la velocitat per poder fer aquest gir.

Els vianants i ciclistes tenen un recorregut molt llarg per creuar la plaça direcció mar-muntanya amb passos de vianants sense semàfors i vehicles a alta velocitat. Les voreres són estretes i protegides amb empires que redueixen l'espai lliure i són un exemple de la perillositat de la rotonda.

S'han analitzat diverses alternatives per a millorar aquesta situació:



Empara doblada per l'encastament d'un vehicle

**Descripció de la proposta:** Instal·lar nous passos de vianants i carril bici a la Plaça Colon.



Creuament per l'interior de la rotonda amb nous passos de vianants semaforitzats. Recorreguts més curts per als itineraris mar-muntanya.

Major seguretat per als vianants i ampliació de vorera. **ACTUACIÓ REALITZADA EN PART**

Convé mencionar que actualment la Generalitat de Catalunya està realitzant el projecte d'implantació d'un carril bici i un carril bus per la C-245 entre Castelldefels i St. Boi del Llobregat.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

205.440 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels



**CODI: P5**

**Objectiu:**

**Millorar la seguretat viària**

**Línia Estratègica Principal:**

Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat

**Nom de la proposta:**

**Resolució dels camins escolars**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Com a millora del PMUS, s'han realitzat propostes específiques per a millorar el camí escolar de l'Escola Margalló. No obstant, convé analitzar la resta de centres per poder millorar la seguretat vial al seu entorn, realitzant actuacions similars, de forma progressiva.

D'altra banda, del procés de participació es desprèn una problemàtica especial en la mobilitat escolar del barri de Granvia Mar, donat que els ciutadans que acompanyen els nens a l'escola amb cotxe estacionen il·legalment, envaint les voreres i els quals de vehicles.

**Descripció de la proposta:**

Per tal de resoldre el camí escolar de la resta de centres, es realitzen les següents propostes:

- Elaboració dels estudis del camí escolar a la resta de centres (Fase 1, 20 centres escolars).
- Implantació de les propostes resultants dels estudis (Fase 2). S'hauran de portar a terme mesures físiques, educatives i divulgatives. Als darrers dos casos les propostes les realitzaran conjuntament els centres educatius i el grup de Mobilitat Segura de la Policia Local. Es valoren de forma genèrica en 500.000 € per cada centre, pressupost que inclou ampliacions de voreres, millora dels passos de vianants, semàfors, rotondes, etc.).
- Realitzar, amb l'estudi de camins escolars, una anàlisi de la mobilitat i la circulació al barri de Granvia Mar.

**Prioritat:**

Alta  **Mitjana**  Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

**Fase 3 (>2022)**

**Cost total**

Cost de cada estudi de Camí Escolar: 6.000 €

Cost d'implantació aproximat de mesures a cada centre: 500.000 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels

**CODI: P6**

**Objectiu:**

**Millorar la seguretat viària**

**Línia Estratègica Principal:**

Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat.

**Nom de la proposta:**

**Millorar el camí escolar de l'Escola Margalló**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: L'estudi i definició del Camí Escolar de l'Escola Margalló ha posat de relleu l'existència de disfuncions per a la mobilitat a peu dels escolars, entre les que destaquen el mal estat o reduïda amplada d'algunes voreres, la manca de visibilitat o l'excés de velocitat dels vehicles que hi circulen.

Convé assenyalar que als trams viaris definits com a Camí Escolar existeixen algunes actuacions urbanístiques, contemplades al Pla de Barris de Vista Alegre, previstes per a l'escenari 2018, i que afecten als carrers d'Agustina d'Aragó, Cervantes, Giralda, Lliri, Manuel de Falla, García Lorca, Pep Ventura i Pablo Picasso, on està prevista una ampliació de voreres i la conversió d'alguns carrers per a vianants i de prioritat per vianants.

**Descripció de la proposta:**

Al llarg del **camí escolar** definit, es plantegen les següents actuacions:

- **Modificació de les característiques de la vorera bici** que transcorre pel carrer Lola Anglada i que connecta fins la Rambla Blas Infante. Es proposa que aquest espai sigui compartit amb el vianant per la qual cosa s'haurà de modificar la senyalització existent per tal que aquesta indiqui que es tracta d'un espai que poden utilitzar els vianants i ciclistes. Tenint en compte la baixa intensitat de ciclistes que circulen per aquest tram, aquesta actuació permet guanyar espai per al vianant sense haver d'ampliar la vorera.

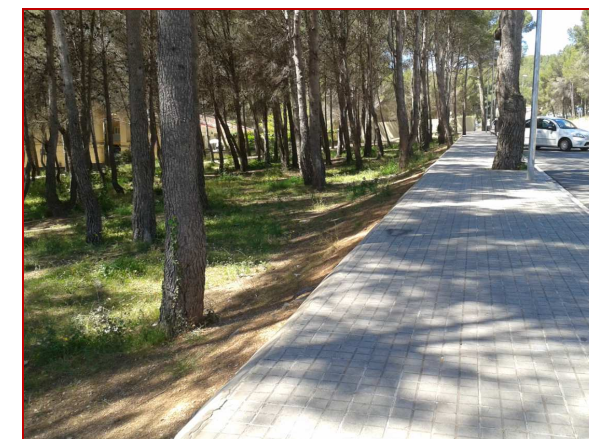


- **Implantar una tanca:**

- o Davant l'accés a l'escola del c. Lola Anglada entre la calçada i la vorera per evitar que ens moments d'aglomeració alguna persona pugui baixar de manera sobtada a la calçada.

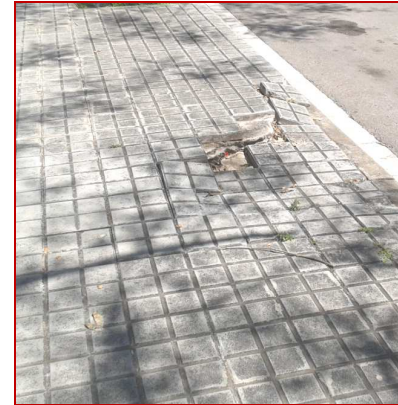


- o Al carrer Lola Anglada, entre la vorera i la pineda existent al costat de l'escola, per protegir als vianants de caure pel desnivell existent.





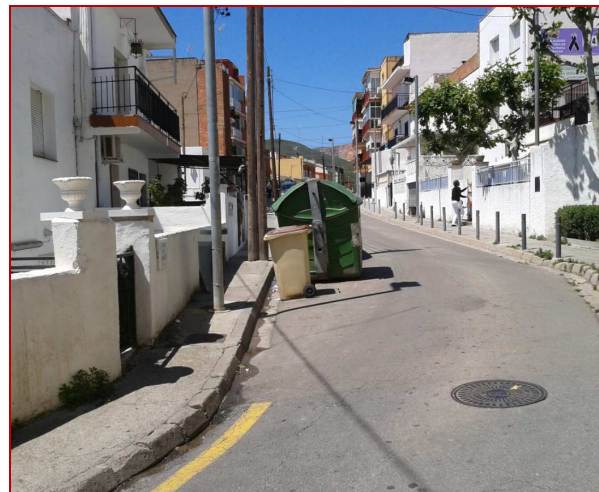
- **Arranjament de la vorera** de la Rambla Blas Infante, vorera Oest, just abans de la cruïlla amb el carrer Lola Anglada.



- **Ampliació de la vorera** est del carrers Agustina d'Aragó i les dues voreres del carrer Giralda. Aquestes actuacions estan contemplades al Pla de Barris de Vista Alegre.



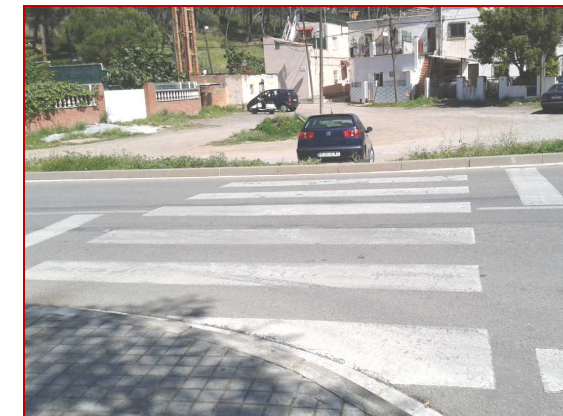
- **Conversió a via de prioritat per a vianants** els carrers Cervantes, Cortes de Cadis, Andalusia i García Lorca. Aquestes actuacions estan contemplades al Pla de Barris de Vista Alegre. Aquests carrers haurien de ser de paviment únic, no s'hi permetrà l'estacionament amb excepcions específicament senyalitzades i s'haurà d'implantar el senyal S-28 (**actuació realitzada**) a l'inici d'aquests carrers per alertar als conductors de les condicions de la via (Prioritat per vianants, 20 km/h de vel. màx.).



- **Conversió a carrer de vianants** el Passatge del Liri i els carrers de Manuel de Falla, García Lorca i Pep Ventura. Aquestes actuacions estan contemplades al Pla de Barris de Vista Alegre.



- Actualment, el pas de vianants implantat al c. Lola Anglada, just a la cruïlla amb la Rambla Blas Infante, no disposa de continuïtat. Per tant s'hauria d'**habilitar un itinerari per a vianants** des del pas de vianants fins al solar d'aparcament.



- **Millorar la visibilitat sobre diversos passos de vianants.** En molts passos de vianants es permet l'estacionament abans del mateix pas, fet que disminueix la visibilitat sobre els vianants que es disposen a creuar, bàsicament si són nens o nenes.



La millor opció és implantar orelleres, però si no es pot per pressupost, a curt termini es poden implantar pilones o substituir la plaça d'estacionament de vehicles per estacionament per a motos o bicis. Els passos de vianants sobre els que s'ha de millorar la visibilitat són:

- o Rambla Blas Infante abans de la cruïlla amb el c. Lola Anglada
- o Rambla Blas Infante abans i després de la cruïlla amb el c. Sant Rafael.
- o Rambla Blas Infante de la cruïlla amb el c. del Cid.
- o Carrer del Cid abans de la cruïlla amb Rambla Blas Infante.

- Carrer Rafael Casanova abans de la cruïlla amb Rambla Blas Infante.
- Plaça Joan XXIII abans de la cruïlla amb l'Av. Manuel Girona i abans de la cruïlla amb el c. Dr. Marañón.
- Carrer Maria Aurèlia Capmany, tots els passos de vianants.
- Carrer Sant Rafael abans de la cruïlla amb el c. d'Agustina d'Aragó.
- Carrer d'Agustina d'Aragó abans de la cruïlla amb el c. Giralda.
- Carrer d'Agustina d'Aragó després de la cruïlla, sentit sud, amb el c. Cervantes.
- Carrer d'Agustina d'Aragó abans de la cruïlla amb el c. Dr. Marañón.
- Carrer d'Agustina d'Aragó després de la cruïlla amb el c. Garcia Lorca.
- Carrer Giralda abans de la cruïlla amb el c. de les Corts de Cadis.
- C. de les Corts de Cadis, després de la cruïlla amb el c Giralda.

**Implantació d'una rotonda a la cruïlla del c. Lola Anglada amb la Ctra. de la Sentiu.**

**Menció especial mereix el pas de vianants implantat a la Rambla Blas Infante, a l'alçada de l'accés a l'escola.** En aquest pas es proposa la implantació d'orelleres per evitar que els vehicles estacionin abans del pas i escurçar també l'espai que s'ha de creuar.



- Implantació de **quals als passos de vianants** següents:
  - Carrer Giralda, després de la cruïlla amb el c. Magallanes
  - C. Magallanes, després de la cruïlla amb el c. Giralda.
  - C. d'Agustina d'Aragó, abans del Passatge del Lliri.
  - C. d'Agustina d'Aragó, abans del c. Manuel de Falla.
  - Rambla Blas Infante abans de la cruïlla amb el carrer Rafael Casanova.
  - Plaça Joan XXIII
- Hi ha contenidors ubicats abans d'un pas de vianants fet que disminueix la visibilitat alhora de creuar-los. Concretament es proposa **desplaçar els següents contenidors**:
  - Carrer Lola Anglada a prop de la cruïlla amb l'Av. de Vistamar.
  - Carrer d'Agustina d'Aragó, abans de la cruïlla amb el c. del Cid.
- **Implantar passos de vianants** a cruïlles que actualment no tenen continuïtat:

- Carrer d'Agustina d'Aragó després de la cruïlla amb el c. Lola Anglada.
- Carrer Cervantes, a la Cruïlla amb el c. d'Agustina d'Aragó.
- Carrer d'Agustina d'Aragó després de la cruïlla amb el c. Cervantes.
- Passatge del Lliri, cruïlla el c. Giralda i Agustina d'Aragó.
- Carrer de Manuel de Falla, cruïlla amb el c. d'Agustina d'Aragó.
- Carrer d'Andalusia, cruïlla amb el c. d'Agustina d'Aragó.

**- Repintar passos de vianants i d'altres marques viàries:**

- Cruïlla del carrer Lola Anglada i Carretera de la Sentiu, repintar marques viàries despintades.
  - Repintar amb pintura especial de color vermell els 2 passos de vianants implantats davant dels dos accessos a l'Escola Margalló
  - Repintar el pas de vianants del carrer Lola Anglada, abans de la cruïlla amb el c. d'Agustina d'Aragó.
  - Repintar pas de vianants implantat a la Rambla Blas Infante després de la cruïlla amb c. Jaume I.
  - Repintar els 4 passos de vianants de la cruïlla de la Rambla Blas Infante amb el c. Dr. Marañón.
- Implantació d'elements reductors de velocitat.** Un dels problemes que més inseguretat generen al camí escolar és **l'excessiva velocitat de circulació del vehicles**. Aquesta situació s'ha detectat a la Rambla Blas Infante i al c. d'Agustina d'Aragó. Tenint en compte que per aquests dos carrers hi circula el bus urbà, es proposa la implantació de l'element reductor tipus coixí berlinès a:
- Rambla Blas Infante, abans del pas de vianants que dona accés al recinte de l'Escola Margalló.
  - Rambla Blas Infante, abans del pas de vianants implantat després de la cruïlla amb el c. Jaume I.
  - Carrer d'Agustina d'Aragó abans de la cruïlla amb el c. Cervantes a ambdós sentits de la marxa, abans dels passos de vianants (un existent i l'altre proposat).
  - Carrer d'Agustina d'Aragó abans de la cruïlla amb el c. García Lorca, en el sentit de la marxa, abans del pas de vianants existent.
  - Carrer d'Agustina d'Aragó, abans del pas de vianants implantat a la cruïlla amb el c. Dr. Marañón, a ambdós sentits de la marxa.
  - Carrer Dr. Marañón, abans del pas de vianants implantat després de la cruïlla amb el c. d'Agustina d'Aragó.
  - Carrer Lola Anglada, davant l'accés de l'Escola Margalló. Cal destacar que els elements reductors prefabricats existents es troben en mal estat de conservació i els vehicles gairebé no redueixen la velocitat al passar per sobre. S'haurien de substituir per coixins berlinesos perquè suposin un obstacle que obligui als conductors a reduir la velocitat.





- **Implantar senyalització:**

- o **Senyal P-21** al carrer Lola Anglada, abans de la cruïlla amb la Rambla Blas Infante.
  - o **Senyal P-21** a la Rambla Blas Infante, uns 20 metres abans del pas de vianants implantat davant l'accés al recinte de l'Escola.
  - o **Senyal P-15a i senyal R-301 (amb límit de velocitat 30 km/h)** a la Rambla Blas Infante, uns 25 metres abans del coixí berlinès implantat abans pas de vianants davant l'accés al recinte de l'escola.
  - o **Senyal P-21** a la Rambla Blas Infante, a la cruïlla amb el carrer Maria Aurèlia Campmany.
  - o Senyals **S-28 i S-29** a l'inici i final dels carrer de prioritat per a vianants.
- **Desplaçar el pas de vianants implantat al carrer Ramón y Cajal** abans de la cruïlla amb el c. Cervantes doncs va a parar a l'entrada d'un pàrquing.



- **Podar els arbres del carrer Catalina d'Aragó**, a l'alçada de la cruïlla amb el c. d'Andalusia, sentit sud doncs tapen els senyals verticals.



- **Desplaçar les pilones del carrer del Cid**, abans de la cruïlla amb la Rambla Blas Infante, al límit de la vorera per evitar l'estacionament il·legal sobre la vorera.



- **Implantar una reserva de bus** a la Rambla Blas Infante, davant la parada Blas Infante/Dr. Marañón (Codi Parada 106997). Actualment els vehicles hi estacionen davant, impeding la correcta accessibilitat al bus dels usuaris.



- **Invertir l'orientació de les bateries d'estacionament** existents a la Rambla Blas Infante, al c. Maria Aurèlia Capmany i c. d'Agustina d'Aragó. La disposició actual és perillosa perquè els vehicles s'incorporen a la calçada sense disposar de visibilitat sobre la mateixa.



Localització de les actuacions (pàgina següent)

**Prioritat:**

**Alta**     Mitjana     Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**    **Fase 2 (2020-2022)**    Fase 3 (>2022)

**Cost total**

3.270.940 €

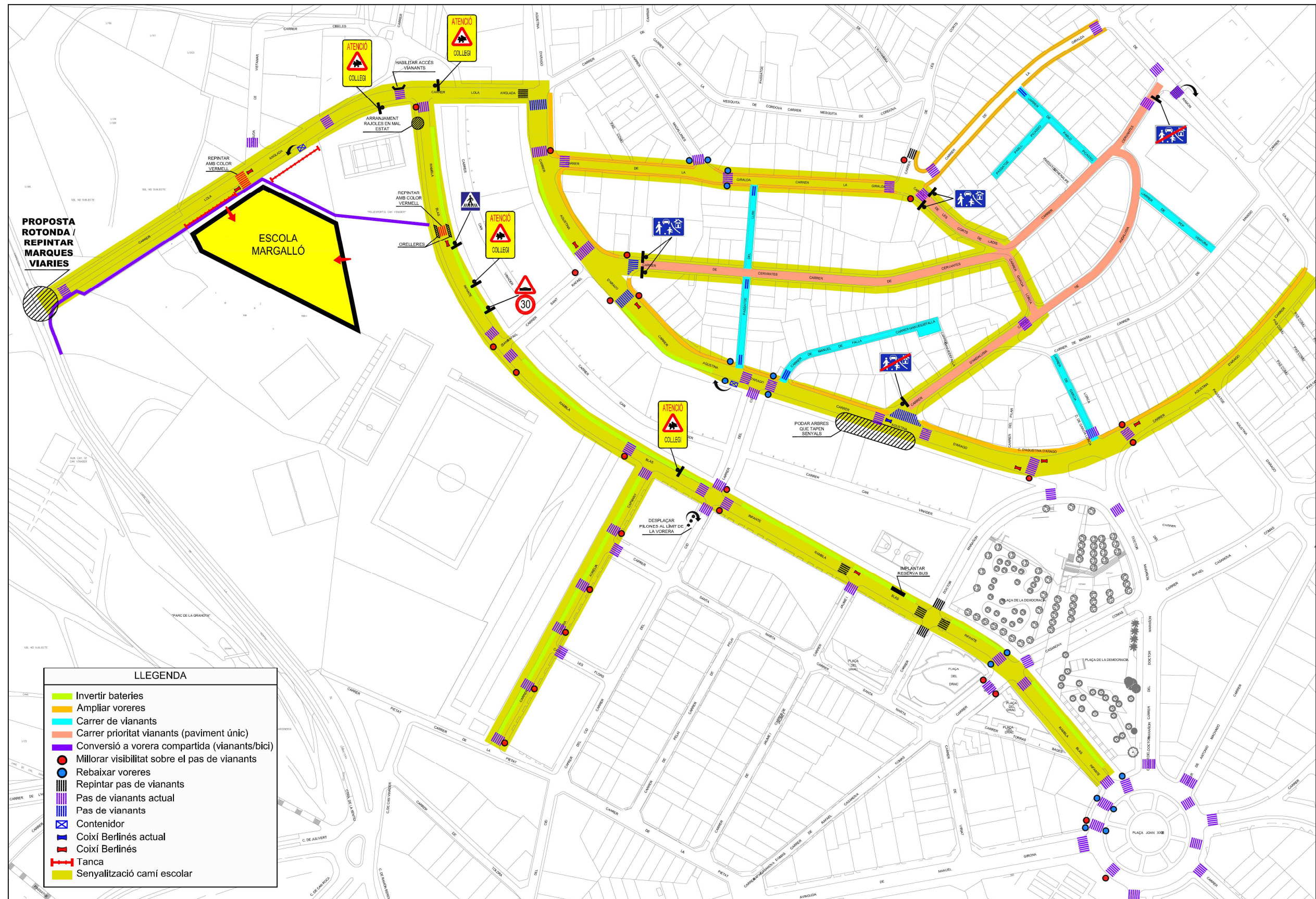
**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels i Pla de Barris







**CODI: P7**

**Objectiu:**

**Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu**

**Línia Estratègica Principal:**

Augmentar l'espai destinat als vianants

**Nom de la proposta:**

**Increment de l'espai destinat al vianant (voreres, ponts i zones de vianants)**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament de la proposta: Segons les directrius de la Diputació de Barcelona i coincidint amb el nou *Documento Técnico que desarrolla las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados*, una vorera es considera accessible quan disposa d'una amplada lliure d'1,8 m.

A Castelldefels es detecten algunes vies o trams de carrer de la xarxa bàsica on la vorera és inaccessible (0,9 m).

D'altra banda, s'han detectat ponts sobre les vies bàsiques amb baranes amb una alçada insuficient per a garantir els itineraris de vianants i bicicletes amb seguretat.

Es proposa que **tota la xarxa bàsica de vianants** disposi de **voreres d'un mínim de 2,5 m d'amplada útil**, per tal de garantir el pas dels vianants de forma còmoda i segura. Les dues voreres hauran de disposar de 2,5 m d'amplada útil.

**Descripció de la proposta:** Es proposa l'ampliació a 2,5 m de les voreres de < 0,9 m de les següents vies:

- Av. Constitució, des de la Plaça Colom fins a la Ronda de Ramón Otero Pedrayo (Fase 1)
- Pg. del Cim (Fase 3)
- Avinguda Bellamar (Fase 3)
- Passeig Panoràmic (Fase 3)
- Pg. de Bellavista, des del Pg. Panoràmic cap el Centre (està prevista l'ampliació de la secció al PGM; Fase 2)
- Pg. Bellavista, cap al Sud i de Can Vinyes. Caldrà valorar la possibilitat de convertir-los en sentit únic (Fase 2)
- C. Bécquer, al primer tram no hi ha problemes, caldria canviar la bateria d'aparcament per un cordó; i al segon caldrà valorar la possibilitat de convertir-lo en sentit únic. Aquesta actuació

es preveu realitzar-la a curt termini. (Fase 3)

- C. d'Azorín (Fase 3)
- Pg. dels Til·lers (Fase 3)
- Pg. del Brollador, a més de tenir voreres molt estretes, es troben en molt mal estat. Caldrà suprimir l'aparcament (Fase 2)
- Pg. dels Pins, caldrà eliminar l'aparcament (Fase 2)
- Av. 328 (Fase 2)
- Av. 350 (Fase 2)
- Av. Diagonal, voreres estretes i en mal estat (Fase 2)
- Av. 348, caldrà eliminar l'aparcament o condicionar un itinerari per la plaça (Fase 2)
- Av. 348, ampliar vorera o condicionar un itinerari per la plaça (Fase 2)
- Pg. de la Ribera, voreres estretes i en mal estat (Fase 2)
- C. de la Giralda - c. de les Corts de Cadis. Caldrà eliminar l'aparcament (Fase 1)
- C. Galileu, condicionar el tram de terra i cobrir els escocells (Fase 2)
- C. de la Cova Fumada (creació d'un voladís, Fase 3)
- Passeig Pitort (Fase 2)
- C. Catorze (Fase 3, excepte el tram entre el c. Tramuntana i la C-31, que és Fase 1)
- Pg. Marítim (Fase 1)

També es proposa **construir la vorera del c. Manuel Girona**, entre el c. Cid i el c. Pietat (vorera Nord).

D'altra banda, es proposa **recreïxer les baranes dels ponts sobre la C-31 i C-32** almenys fins a 1,5 m d'alçada.

Per últim, del procés de participació ha sorgit la proposta de **convertir en zona de vianants el c. Pompeu Fabra i el c. Dr. Trueta**, entre l'Av. Constitució i la Pl. Espanya. Es tracta de zones terciàries amb un elevat nombre de vianants on es considera molt positiu la seva conversió en zona de vianants.

La tipologia es planteja igual a l'existent a la zona del centre i segons les directrius de la proposta específica de directrius a aplicar al conjunt de les zones de vianants.

Es proposa realitzar la conversió en zona de vianants del c. Pompeu Fabra a la Fase 1 i la del c. Dr. Trueta a la Fase 2.

Les actuacions proposades suposen la supressió de tot o una part de l'estacionament del conjunt de carrers esmentats.

El plànol que s'inclou a continuació recull les actuacions proposades.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

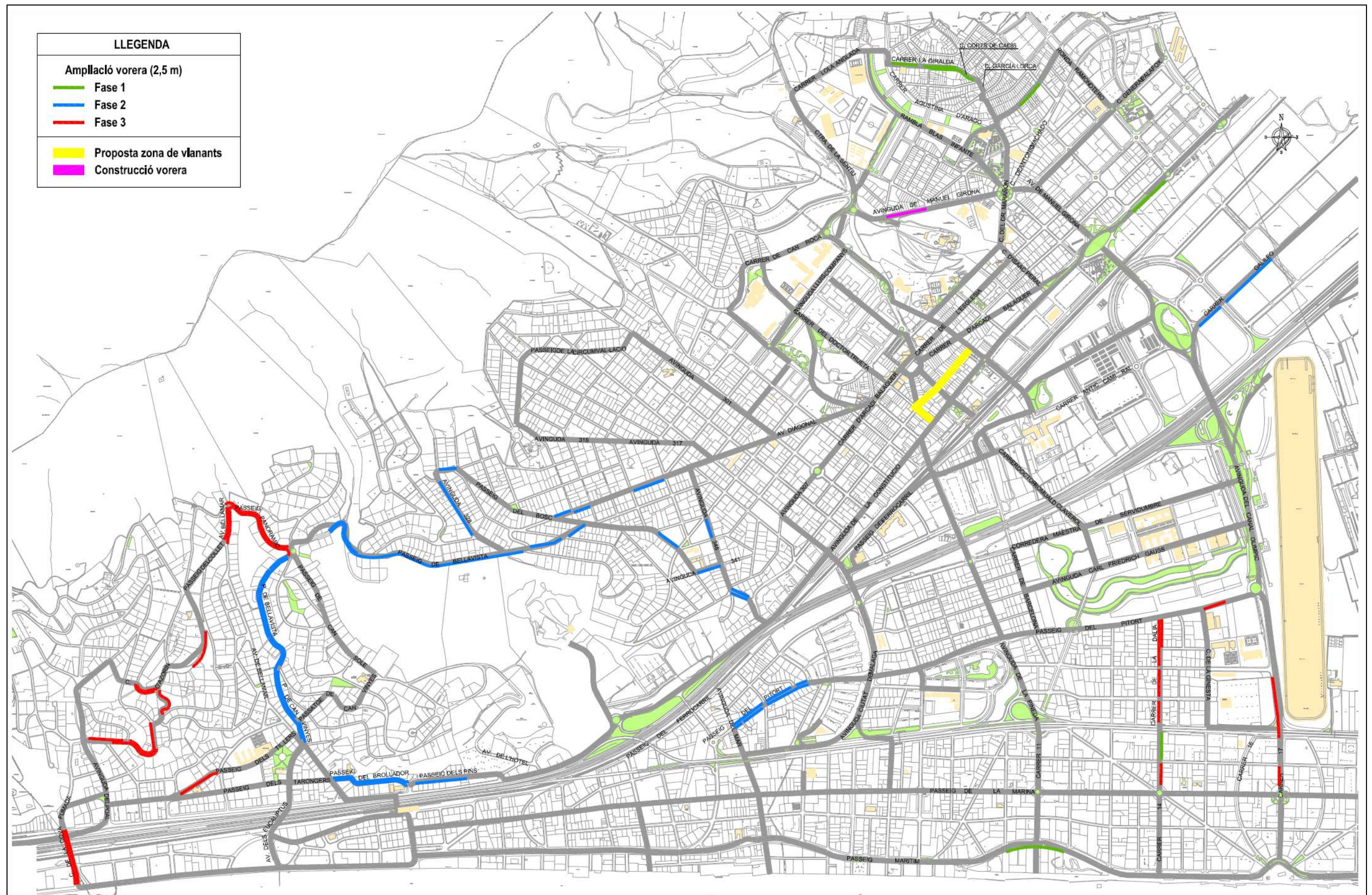
Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

Calendari d'implantació estimat		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	<b>Fase 2 (2020-2022)</b>	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
1.282.230 €		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Ajuntament de Castelldefels, Pla de Barris, Contribucions especials		







**CODI: P8**

**Objectiu:**

**Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu**

**Línia Estratègica Principal:**

Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu

**Nom de la proposta:**

**Resolució dels punts inaccessibles de la xarxa bàsica (disfuncions)**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Algunes de les propostes anteriors ja resolen diversos dels conflictes detectats a la diagnosi, recollint-se a continuació la resta de propostes que ajuden a resoldre totes les problemàtiques detectades a la xarxa bàsica de vianants: punts sense passos de vianants, manca de guals als passos de vianants, punts inaccessibles i mesures contra la indisciplina d'estacionament que es produeix sobre vorera.

**Descripció de la proposta:** Les mesures concretes que es proposen són les següents:

- Implantació de guals als passos de vianants que no en disposen (un total de 68).
- Implantació de 12 passos de vianants als barris de Bellamar, Montmar i Vista Alegre.
- Tractament del c. García Lorca com a zona residencial, implantant el senyal S-28. A llarg termini es pot reurbanitzar el carrer amb plataforma única.
- Implantació de pilones a les voreres del Pg. Panoràmic, Pg. Bellavista i Constitució.
- Obertura del Pg. Pitort (Fase 2).
- Renovació de voreres en mal estat (Fases 1 i 2).

D'altra banda, l'**Av. Pineda** disposa de voreres insuficients i de disfuncions a la vorera bici. D'altra banda, cal pacificar el trànsit reduint la velocitat de circulació de forma efectiva. Per últim, aquest eix es configura com un dels principals de connexió entre el centre urbà i els barris de la platja. Per aquests motius, es proposa redissenyar tot l'eix. Per tal de determinar el grau de restricció de vehicles cal tenir en compte el pas dels autobusos i la intensitat actual de trànsit, a més de l'existència de guals. En aquest sentit, a llarg termini es proposa la modificació de la secció que impliqui la supressió de la mitjana existent, l'ampliació de les voreres i la inclusió d'un carril bici o bé que aquest mitjà comparteixi la calçada amb els vehicles motoritzats. La reducció final de vehicles es realitzarà amb un estudi previ. A curt termini es proposa el tancament al trànsit d'aquest eix durant els diumenges, quan es detecta una elevada demanda de vianants, prova que es pot anar estenent per tal d'avaluar-ne els seus efectes.

A la fase 1 s'ha inclòs únicament la prova pilot, que es realitza amb recursos propis de l'Ajuntament, mentre que a les fases 2 i 3 s'inclou la remodelació integral de la secció, malgrat la proposta final no estigui definida.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

2.052.630 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels, Pla de Barris







**CODI: P9**

**Objectiu:**

**Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu**

**Línia Estratègica Principal:**

Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu

**Nom de la proposta:**

**Actualització del Pla d'Accessibilitat**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: És objectiu del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible garantir l'accessibilitat a tothom amb especial atenció a les persones que pateixen disfuncions per a moure's.

**Descripció de la proposta:** Revisió del Pla d'Accessibilitat, incloent-lo al Catàleg de Serveis de la Diputació.

Objectiu del Pla d'Accessibilitat: establir els criteris i realitzar les propostes necessàries per garantir l'accessibilitat universal en els entorns de l'espai públic, les edificacions i el transport públic.

- Es realitza un inventari de tots aquests entorns per al conjunt del municipi (xarxa bàsica i no bàsica).
- Es localitzen tots els punts a millorar.
- Es porta a terme un Pla d'Actuació per implementar les propostes.

El Pla d'Accessibilitat estableix els criteris en quant a rampes i pendents, elements del mobiliari, itineraris, accés a edificis, elements per a persones amb diferents tipus de disminucions físiques, senyalització, etc.

**Prioritat:**

**Alta**     Mitjana     Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, Diputació de Barcelona

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**    Fase 2 (2020-2022)    Fase 3 (>2022)

**Cost total**

30.000 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Subvencions accessibilitat, Diputació de Barcelona

**CODI: P10**

**Objectiu:**

**Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu**

**Línia Estratègica Principal:**

Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu

**Nom de la proposta:**

**Millorar l'accessibilitat a les persones amb disminucions visuals**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: És objectiu del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible garantir l'accessibilitat a tothom amb especial atenció a les persones que pateixen disfuncions per a moure's. En concret, aquesta proposta va dirigida a les persones que pateixen disminucions visuals, essent a més aquest aspecte un dels reclamats al procés de participació endegat per l'Ajuntament.

**Descripció de la proposta:** Les mesures concretes que es proposen són el cobriment dels escocells a les voreres amb menys d'1,8 m d'amplada total.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

39.903 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Subvencions accessibilitat

**CODI: P11**

**Objectiu:**

**Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu**

**Línia Estratègica Principal:**

Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu

**Nom de la proposta:**

**Directrius per al disseny del viari urbà**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: L'elaboració del PMUS de Castelldefels ha estat realitzat en paral·lel amb els dels municipis de Viladecans, Gavà i El Prat de Llobregat. Tots ells formen un continu urbà i tenen en comú, entre d'altres, els eixos viaris interurbans, el què provoca unes fortes relacions de mobilitat.





L'elaboració conjunta dels PMUS ha permès establir, entre altres aspectes, unes xarxes de mobilitat comunes que defineixen un sistema de mobilitat comú per al futur. En aquestes xarxes es proposa aplicar unes directrius homogènies que defineixen un espai mínim per al vianant, en condicions de comoditat i seguretat.

**Descripció de la proposta:**


Segons la funcionalitat de les vies, els usuaris que hi passen i l'existència o no d'aparcament, s'han definit unes dimensions que caldrà incorporar dins la normativa urbanística.

Pel que fa a la bicicleta caldrà evitar carrils bici sobre la vorera.

Per últim, es proposa la substitució de les places d'aparcament de cotxes per motos al costat dels passos de vianants, per tal d'augmentar la visibilitat a les cruïlles, tant dels vianants sobre els vehicles com al contrari.

	VIES DE PASSAR (Xarxa bàsica de vehicles)				
	Zona urbana			Zona industrial	
	1 carril/ sentit	2 carrils/ sentit o més	Bus*	1 carril/ sentit	2 carrils/ sentit o més
Amplada carril	3,5 m	2,75 m - 3	3,5 m	3,5 m	3,25 m
Amplada vorera (mínim)	2,5 m	3 m	3 m	3 m	3 m
Amplada aparcament cordó	2 m			2,5	
Senyalització vertical					
Bicicleta	Coexistència	Espai específic		Espai específic	

\*Carril bus exclusiu ó  
2 carrils de circulació, el de la dreta 3.5 m

	XARXA LOCAL (Vies d'estar)			XARXA BÀSICA DE VEHICLES (vies de passar)	
	De vianants	Amb prioritat per a vianant	Zona 30	Primària	Secundària
Amplada entre façanes	-	< 8,5 m	> 8,5 m	> 8,5 m	> 8,5 m
Senyalització vertical vigent					
Limitadors de velocitat i control d'accés	Pilons d'entrada Mobiliari urbà Sentits concurrents de circulació	Sentits concurrents de circulació Mobiliari urbà	Rotondes Desviament e l'eix de la trajectòria Elevacions a la calçada	No	No
Aparcament	Excepcional (senyalització específica)		Si, per a més de 11 m	Si, per a més de 11 m	Si, per a més de 11 m
Plataforma	Única		Segregació calçada-vorera	Segregació calçada-vorera	Segregació calçada-vorera
Bicicleta	Velocitat limitada en funció del flux de vianants	Prioritat sobre el vehicle	Coexistència o prioritat sobre el vehicle	Segregada	Coexistència amb el vehicle

Paràmetres de disseny de la xarxa bàsica de vianants

<b>Prioritat:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Alta</b>	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa
<b>Agents implicats</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Calendari d'implantació estimat</b>		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
Sense cost		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Ajuntament de Castelldefels, Pla de Barris		

**CODI: P12**

**Objectiu:**

**Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu**

**Línia Estratègica Principal:**

Augmentar els espais per a vianants i millorar la gestió

**Nom de la proposta:**

**Millora de la gestió i la senyalització de les zones de vianants**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Unificar la senyalització als accessos d'entrada i sortida de les zones destinades prioritàriament al vianant, indicant les restriccions de circulació i aparcament. En aquest sentit, es detecta que al nucli antic existeixen diverses zones destinades prioritàriament als vianants senyalitzades de forma diferent.

**Descripció de la proposta:**

Es proposa indicar clarament els carrers, l'ús dels quals és exclusiu per a vianants, distingint-los d'aquells que només són de prioritat, mitjançant senyalització específica.

A tots els llocs des d'on es pugui accedir a la zona es proposa implantar una senyalització que inclogui totes les restriccions d'aparcament i circulació:



*Senyalització proposada*

D'altra banda, com a millora de gestió, es proposa la implantació de càmeres de control d'accés a totes aquestes zones.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019)

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

81.792 €

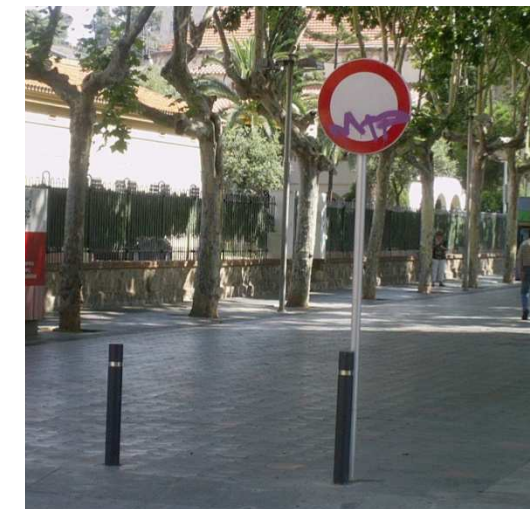
**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels

*Senyalització actual*



**CODI: P13**

**Objectiu:**

**Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures**

**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta

**Nom de la proposta:**

**Definició i adequació dels itineraris interurbans**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Els municipis de l'entorn que es localitzen a una distància assumible en bicicleta són: Sitges (barri de Les Botigues), Gavà (nucli urbà, Gavà Mar i La Sentiu) i St. Climent. Garantir les connexions amb tot ells pot potenciar la mobilitat en bicicleta per a cobrir desplaçaments quotidians.

La creació d'una xarxa interurbana requereix de l'acord amb els municipis de l'entorn, plantejant-se a continuació les actuacions que dins del municipi caldria portar a terme.

**Descripció de la proposta:**

- Connexió amb *Les Botigues (Sitges)*: A la zona de platges es planteja una vorera bici fins al c. República Argentina (actualment en execució). El cost contemplat inclou la renovació de tota la secció.
- Al Passeig Marítim (entre el c. República Argentina i Gavà) es proposa implantar un carril bici segregat en calçada que enllaci amb l'oferta existent a Gavà. Actualment es troba en estudi un projecte de remodelació del conjunt de la secció, augmentant-se, alhora, les voreres. El cost d'aquesta actuació contempla la renovació de la secció. Convé assenyalar que recentment s'ha executat la vorera bici al Passeig Marítim, entre el c. República Argentina i el terme municipal de Sitges.
- A la C-245 es planteja implantar un carril bici, amb les següents actuacions: carril bici segregat entre Les Botigues (Sitges) i el c. Eucaliptus. Entre aquest i la rotonda de Ca n'Aymerich, calçada compartida, implantant la limitació de velocitat a 30 km/h. Fins a l'Av. 302, ja existeix una vorera-bici. A continuació, i fins a la Pl. Pau Casals, calçada compartida amb 30 km/h., i des d'aquest punt fins al terme municipal de Gavà, una vorera-bici al costat Nord. Convé assenyalar que el tram comprès entre Les Botigues i la rotonda de Ca n'Aymerich, la via és titularitat de la Generalitat de Catalunya, per tant són actuacions que se li hauran de demanar a aquest organisme. A més, es planteja connectar els trams actuals de l'Av. Ciutat de Màlaga i de l'Av. Manuel Girona amb la C-245 (vorera compartida en el primer cas, i per determinar en el segon

cas).

- A la C-31, on està previst pacificar aquesta via, caldrà preveure la inclusió d'oferta per a la bicicleta, ja sigui com es fa actualment (la bicicleta, malgrat que no disposa d'oferta específica, circula pels carrils de circulació) o bé amb carril bici segregat. El cost d'aquesta actuació s'inclou amb la proposta de pacificació de la C-31.

**Prioritat:**

Alta  **Mitjana**  Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, Generalitat de Catalunya

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019)	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
--------------------	--------------------	----------------

**Cost total**

1.368.964 €

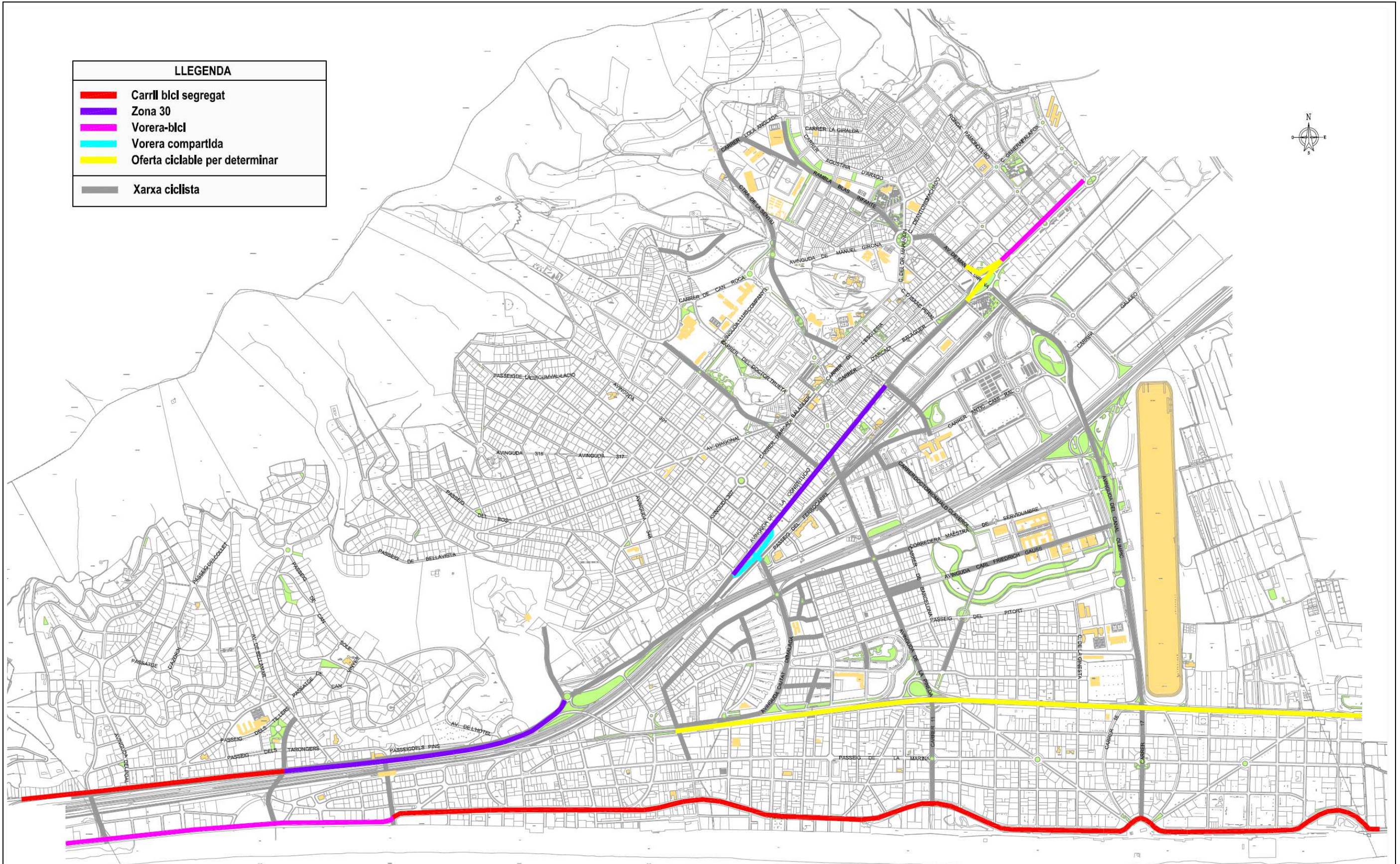
**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, Generalitat de Catalunya

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels, Ministeri de Foment, Generalitat de Catalunya, AMB







**CODI: P14**

**Objectiu:**

**Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures**

**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta

**Nom de la proposta:**

**Unificació i millora de la senyalització d'itineraris interurbans a l'Àrea Metropolitana. Senyalització i disseny**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: La xarxa de bicicletes interurbana proposada s'haurà de senyalitzar, fet que suposa una oportunitat per homogeneïtzar la senyalització a tota l'Àrea Metropolitana.

**Descripció de la proposta:** Implantació de senyalització per a bicicletes als itineraris interurbans que connecten amb Sitges i Gavà.

Es proposa un model similar a l'existent al Parc Fluvial del Prat (Anella Verda), on s'indiquen les destinacions, la direcció a seguir i la distància:



En concret, es proposa senyalitzar els següents punts:

- Ctra. C-245: 4 senyals (2 punts de senyalització) amb les destinacions Les Botigues, platja de Castelldefels i Gavà.
- Pg. Marítim: 8 senyals (4 punts de senyalització) amb les destinacions Castelldefels centre, Gavà Mar i Les Botigues.

Al plànol s'indica la localització de la senyalització proposada.

**Prioritat:**

Alta  Mitjana  **Baixa**

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019) **Fase 2 (2020-2022)** Fase 3 (>2022)

**Cost total**

8.568 €

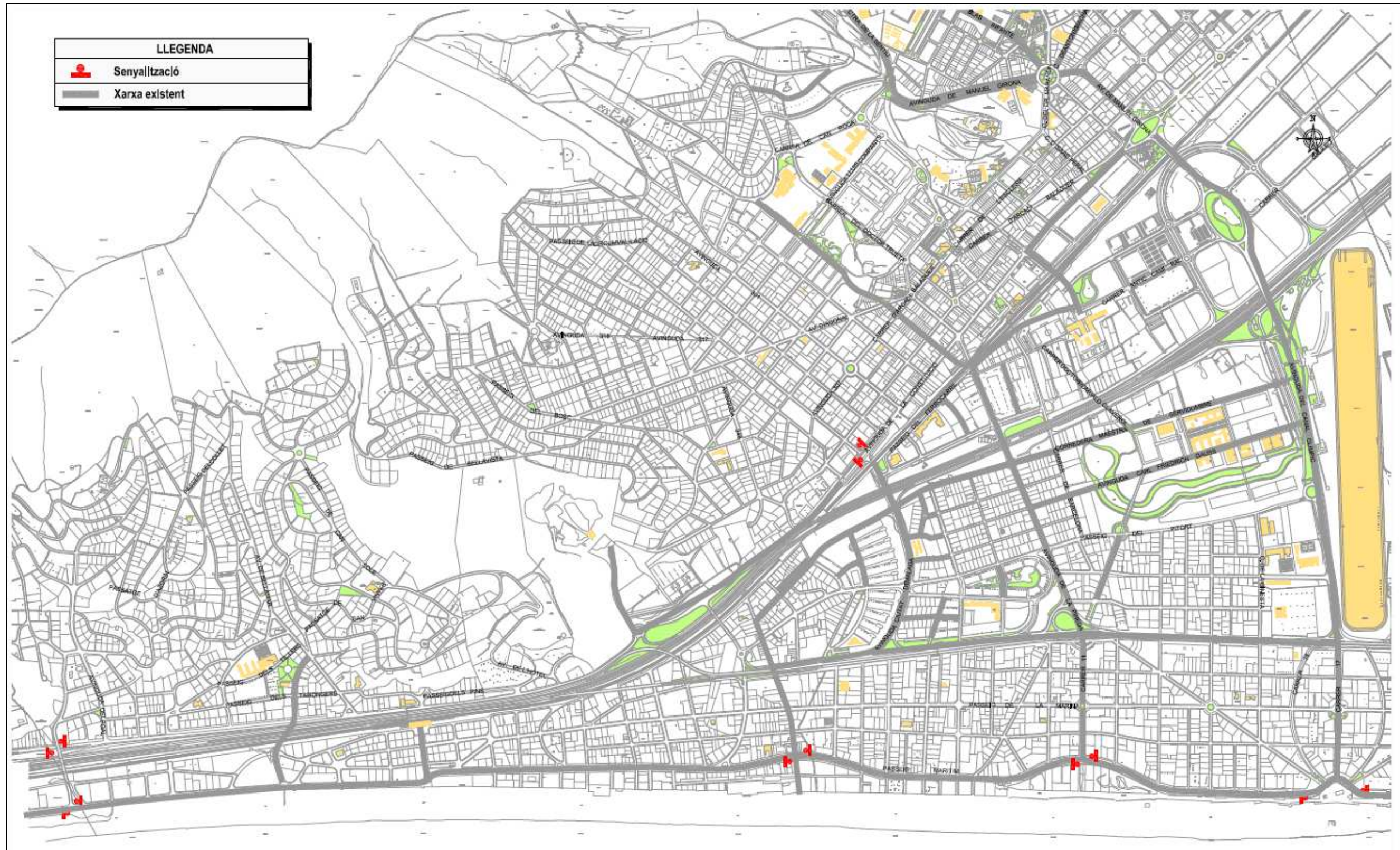
**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Possibles fonts de finançament:**

AMB, Generalitat de Catalunya







**CODI: P15**
**Objectiu:**
**Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures**
**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta

**Nom de la proposta:**
**Millorar les connexions urbanes (tancament de l'oferta de vies ciclables)**
**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: La diagnosi realitzada posa de relleu que existeixen trams de la xarxa urbana de bicicletes sense connectar i que es pot augmentar l'oferta disponible mitjançant la coexistència entre modes: zona 30 i zones de vianants.

L'objectiu és completar la xarxa existent i dotar d'oferta específica als barris que no en disposen. D'altra banda, del procés de participació es desprèn que hi ha conflictes entre vianants i ciclistes a les voreres-bici; per aquest motiu, de l'oferta actual es modifiquen alguns trams, substituint-los per oferta específica a la calçada.

**Descripció de la proposta:** Es proposa configurar una xarxa de carrils protegits que permetin les connexions Nord-Sud i Est-Oest per les vies principals, la resta de connexions es podrien realitzar per zones 30, que es caracteritzen per un trànsit de vehicles calmat, o zones de vianants. Actualment les bicicletes ja tenen prioritats sobre els vehicles als carrers residencials.

Per permetre la circulació de bicicletes a les zones de vianants i a les Zones 30, cal que se'ls hi doni prioritats sobre els vehicles. Aquesta prioritats s'haurà d'incorporar a l'Ordenança de circulació.

Els eixos Nord-Sud que es proposen i les actuacions que cal realitzar per garantir la seguretat són les següents:

1) *Ctra. de la Sentiu/c. del Montseny/Rbla. Blas Infante – Av. Primer de Maig – c. Dr. Barraquer – Av. Del canal Olímpic – c. 17*

- Carril bici a l'Av. Primer de Maig - Dr. Barraquer, entre el c. Can Roca i c. Bisbe Urquinaona. Aquest projecte està previst pel Consistori a la Fase 3. Per donar-li continuïtat, es proposa enllaçar-lo amb l'oferta existent al sud de l'Av. Constitució, convertint el carrer en Zona 30 i incorporant un carril bici en sentit contrari al de la circulació, fet que suposarà la supressió d'un cordó d'aparcament (16 places).
- Conversió en vorera compartida al c. Lola Anglada
- Senyalitzar les connexions a la Plaça Joan XXIII i a la Plaça Colon

- Senyalitzar la connexió des del c. 17, fins el Camí verd de la platja
  - 2) *C. del Dr. Fleming – Av. de la Pineda – c. 11*
- A l'Av. de la Pineda, suprimir la vorera bici existent i incorporar una calçada compartida. Actualment existeix limitació de velocitat a 30 km/h., per la qual cosa només caldrà afegir la senyalització específica per a bicicletes. A llarg termini (Fases 2 i 3) es proposa (P8) una remodelació de la secció.
- Implantar un carril bici bidireccional al c. Dr. Fleming (entre Av. Diagonal i el c. Castanyer) per garantir la circulació de bicicletes. Caldrà eliminar un cordó d'aparcament.
  - 3) *Av. del Mar – Av. dels Banys*
- Està prevista la conversió en zona de vianants de tota l'Av. dels Banys, augmentant, per tant, l'oferta per a bicicletes.
- Quant a l'Av. dels Banys, es proposa implantar un carril bici, condicionant el túnel per sota de l'Autovia, per tal de connectar amb l'Av. dels Banys. Caldrà suprimir aparcament.
  - 4) *Av. República Argentina – Baixador de Renfe*
- Per travessar les vies del ferrocarril cal circular per un pont amb una rampa important, i sense espai suficient per a compartir amb el vianant. No obstant, el pont permet la connexió amb l'oferta proposada a l'Av. Constitució, i és l'únic accés al baixador des dels barris del nord, per tant, es proposa que els ciclistes el puguin utilitzar, baixant de la bicicleta, indicant-se mitjançant senyalització vertical.
  - 5) *Av. Eucaliptus*
- Es proposa compartir la vorera del pont, senyalitzant als ciclistes que han de baixar de la bicicleta. Al nord del pont es planteja compartir la calçada mitjançant zona 30.

Els eixos Est-Oest que es proposen, bàsicament tres, i les actuacions que cal per garantir la seguretat, són els següents:

- 1) *Av. De la Constitució.* Connectar els trams segons la proposta P13.
- 2) *C-31.* Connectar els trams segons la proposta P13.
- 3) *C. de les Canyes – Rbla. de Marisol – Camí de la Corredora.*

- Al c. de les Canyes es proposa crear una zona 30, compartint els ciclistes la calçada amb els vehicles motoritzats.
- L'accés al Campus de la Universitat es proposa, d'una banda, pel c. Antic Camí Ral (Zona 30) i, d'altra banda, pel pont que transcorre des del c. Barcelona fins al campus (vorera compartida des de Renfe). D'altra banda, falta connectar l'Av. de la Pineda amb el campus, que es proposa pel c. Coruña. Dins del campus, el tram on es permet la circulació de la Travessera del Molinot es proposa que esdevingui una Zona 30.

Per últim, i per tal d'aprofitar l'oferta ja existent, es proposen les següents connexions:

- Connectar l'Av. de la Ciutat de Màlaga fins a l'Av. dels Banys mitjançant un carril bici
- Continuació del carril bici del c. República Argentina fins la platja
- Vorera compartida al pont del c. Cova Fumada

La majoria d'actuacions són de baix cost (vorera o calçada compartida o carril bici) el que permetrà desenvolupar-les a curt termini.

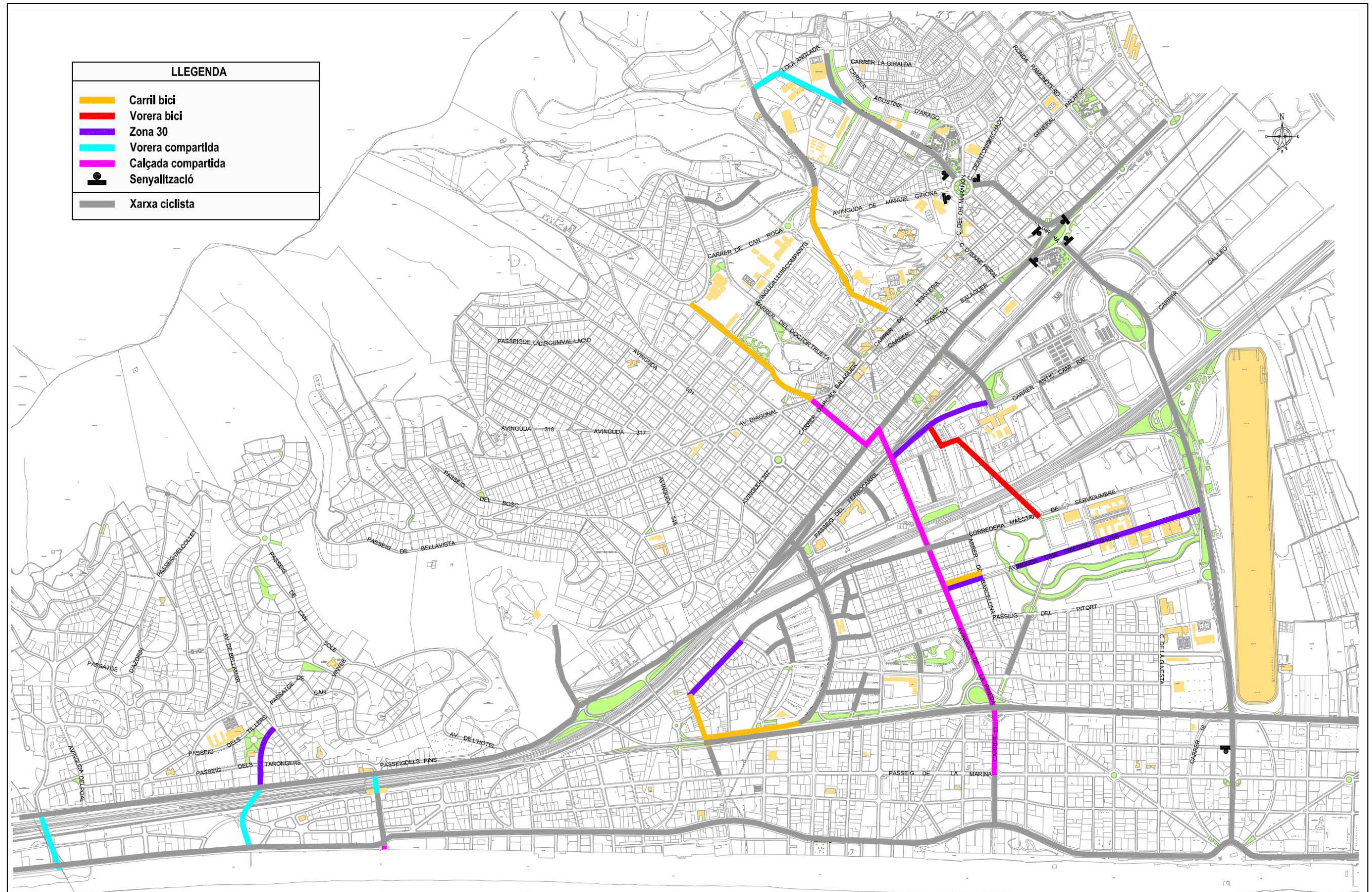
Convé assenyalar que la xarxa definida es completa amb les zones 30 definides per al vehicle privat.

Al plànol que s'inclou a continuació es detalla la localització de les actuacions.



<b>Prioritat:</b>		
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Mitjana</b>	<input type="checkbox"/> Baixa
<b>Agents implicats</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Calendari d'implantació estimat</b>		
Fase 1 (2017-2019)	<b>Fase 2 (2020-2022)</b>	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
71.410 €		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		







**CODI: P16**

**Objectiu:**

**Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures**

**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta

**Nom de la proposta:**

**Crear un registre de bicicletes**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta cal garantir la seva seguretat davant de robatoris.

**Descripció de la proposta:** Implantar un sistema de registre de bicicletes que permeti tenir registrada la bicicleta i en el cas de pèrdua o subtracció poder disposar d'una base de dades de bicicletes trobades. Aquesta actuació ha estat recentment implantada, per tant la proposta és fer el seguiment de l'actuació.

L'actuació es realitza amb recursos propis.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

Sense cost

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels

**CODI: P17**

**Objectiu:**

**Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures**

**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta

**Nom de la proposta:**

**Potenciar l'ús de la bicicleta elèctrica**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: l'orografia de la ciutat presenta pendents en alguns barris de muntanya, fet que pot suposar un impediment a la circulació de bicicletes. D'altra banda, les distàncies entre algunes zones també poden suposar que certs grups poblacionals no puguin realitzar els desplaçaments quotidians amb aquest mitjà de transport. En ambdós casos la bicicleta elèctrica pot esser una bona solució.

**Descripció de la proposta:** Es proposa realitzar accions per a promocionar i potenciar l'ús de la bicicleta elèctrica. L'orografia de la ciutat fa d'aquest mitjà de transport una veritable alternativa. Entre d'altres mesures que pugui implantar el Consistori, es proposen les següents:

- Donar a conèixer les subvencions que existeixen per a facilitar la compra d'aquests vehicles
- Intentar disposar en els equipaments públics d'espais on poder deixar la bicicleta amb seguretat
- Incloure aquest vehicle en les campanyes de la bicicleta

La proposta es portarà a terme amb recursos propis.

Actualment s'ha portat a terme part de la proposta, amb la incorporació de 6 bicicletes elèctriques municipals.

**Prioritat:**

Alta  **Mitjana**  Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
---------------------------	--------------------	----------------

**Cost total**

Sense cost

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB



**CODI: P18**

**Objectiu:**

**Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar l'aparcament

**Nom de la proposta:**

**Aparcaments als equipaments que no en disposen**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta cal garantir l'aparcament a les principals destinacions, havent-se detectat a la diagnosi la manca d'oferta a algunes destinacions rellevants. D'altra banda, dins del procés de participació és una de les problemàtiques destacades.

**Descripció de la proposta:**

Es planteja dotar les principals destinacions, com a mínim, amb un punt d'aparcament, entenent-se que cada punt d'aparcament inclou diversos punts d'ancoratge.

En concret, es contempla la implantació d'aparcaments per a bicicletes (un total de 21 punts) a les següents destinacions:

- Pg. Marítim (3 punts)
- Barri de Bellamar (2 punts)
- Barris de Montmar i Muntanyeta (5 punts)
- Centre i Vista Alegre (6 punts)
- Barri de Can Bou (3 punts)
- Entorn Canal Olímpic (2 punts)

A la Fase 1 s'instal·laran 10 punts i la resta a la fase 2.

D'altra banda, es proposa augmentar el nombre de mòduls d'aparcament segur per a bicicletes Bicibox a la zona de platges, a mesura que es consolidi la demanda de les actuals estacions.

Al plànol que s'inclou a continuació es detalla la localització dels aparcaments proposats.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

11.592 €

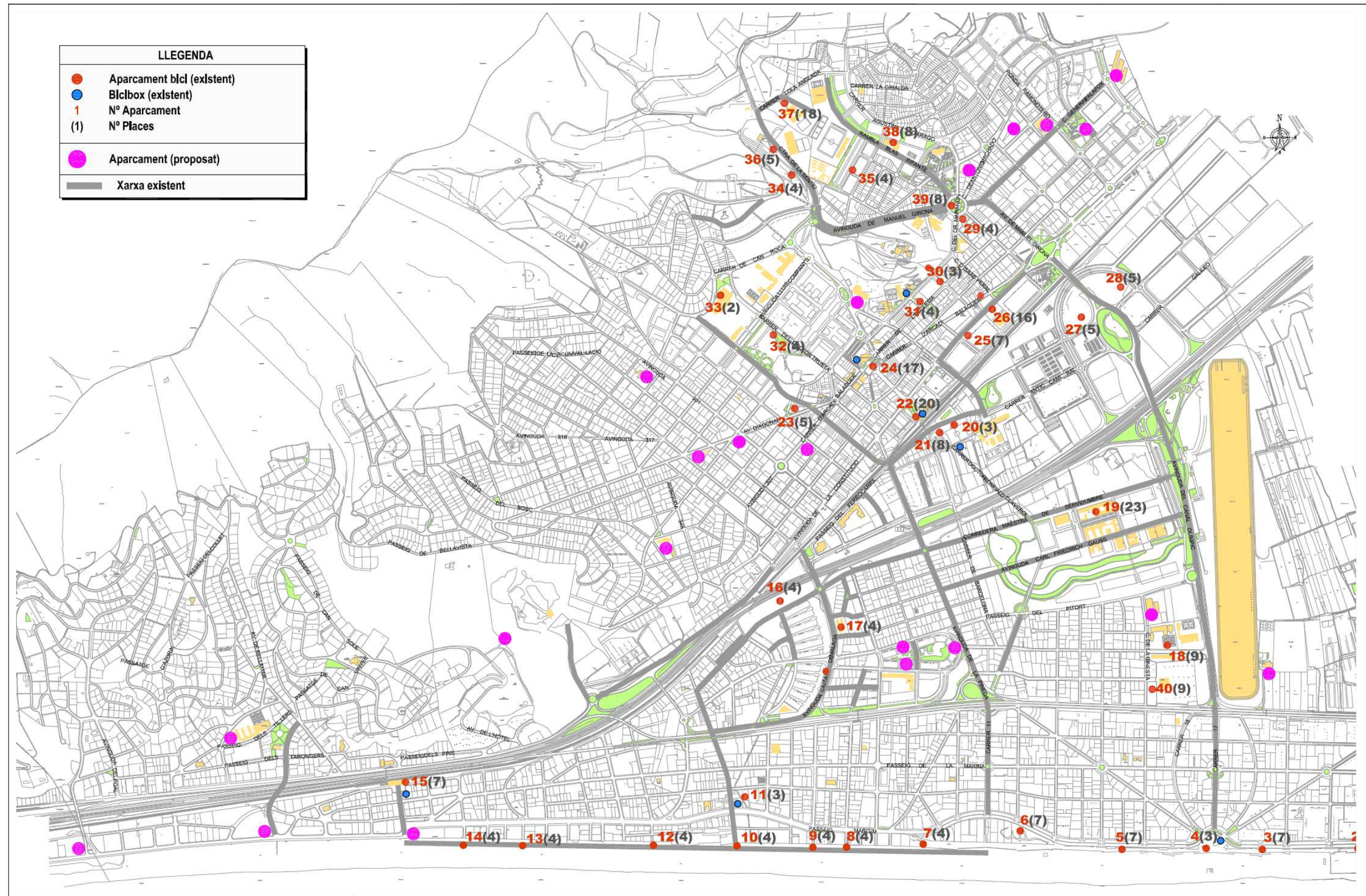
**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB







**CODI: P19**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat en transport públic

**Nom de la proposta:**

**Instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: El document de diagnosi del PMU inclou un conjunt de fitxes descriptives sobre l'accessibilitat a les parades de bus i sobre incidències en la circulació dels autobusos.

En aquestes fitxes, s'inclou el problema detectat i la proposta de solució. A continuació es detallen les actuacions proposades:

Nº	Ubicació	Fase implantació	Pressupost	Actuació
1	Bisbe Urquinaona - Tomás Edison	2	300	Escocell
2	C.Bisbe Urquinaona – Dr. Gregori Marañón.	1	215	Senyalització V
3	Dr. Marañón - Pl. Joan XXIII	2	300	Escocell
4	Pl. Joan XXIII – Bisbe Urquinaona	1	27,000	2 noves parades
5	Dr. Marañón – Agustina d'Aragó	1	300	Escocell
6	Rbl. de Blas Infante – del Cid	2	1,680	Arranjament vorera
7	Agustina d'Aragó - Murillo	2	300	Escocell
8	Av del Poal – Juan Ramón Jiménez	2	300	Escocell
9	Agustina d'Aragó – Ramón i Cajal.	1	100	retirar pilona
10	Manuel Girona - Pl. del Castell	1	500	Senyalització V i H
11	Pg. Marítim – Nº 6	1		Solucionat
12	Pg. Marítim – Nº 5	1	500	Senyalització V i H
13	Santiago Rusiñol - Av. Primer de Maig	1	13,500	Traslladar parada. Plataforma

Municipi Castelldefels

Codi parada 103291

Ubicació Pg. Marítim – Nº 5



Línies afectades L94-L95-L96-N16

Descripció Arbres a la parada. Indisciplina en l'estacionament de vehicles.



Observacions Senyalització horitzontal correcta. Falta senyal vertical de prohibició d'estacionament.

Proposta Senyalització vertical a la parada de prohibit estacionar.

**AQUESTA PARADA JA S'HA MILLORAT**

<b>Prioritat:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Alta</b>	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa
<b>Agents implicats</b>		
Ajuntament de Castelldefels, AMB		
<b>Calendari d'implantació estimat</b>		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	<b>Fase 2 (2020-2022)</b>	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
44.995 €		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels, AMB		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Ajuntament de Castelldefels, AMB		



**CODI: P20**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat en transport públic

**Nom de la proposta:**

**Petició de millora de la parada de l'Hospital de Bellvitge**

**Àmbit:**

Supramunicipal

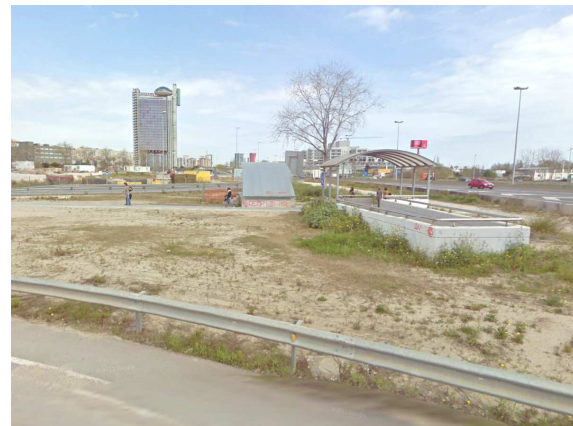
**Descripció de la proposta:**

Fonament: S'han rebut queixes dels usuaris de Castelldefels que fan servir la parada de l'Hospital de Bellvitge.

1. S'ha detectat una il·luminació deficient, tant al pas inferior com als encaminaments.
2. Falta de neteja.
3. Sensació de inseguretat
4. Manca de seguretat al pas de vianants que creua el lateral de l'autovia.

**Descripció de la proposta:**

Es proposa sol·licitar una millora integral de les parades, el pas inferior i els encaminaments entre l'Hospital de Bellvitge i les parades.



**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Municipis amb línies que s'aturen en aquestes parades, AMB, TMB

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**Responsable:**

AMB, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, TMB

**Possibles fonts de finançament:**

AMB

**CODI: P21**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Incrementar la mobilitat en transport públic

**Nom de la proposta:**

**Demanar la finalització de les actuacions supramunicipals**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Els municipis de Castelldefels, Sant Boi, Gavà i Viladecans han demanat a les administracions responsables la implantació de les millores en infraestructures pendents de realitzar i altres millores.

**Descripció de la proposta:**

Es demana realitzar un estudi del sistema de mobilitat que connecti l'Aeroport, el litoral, el campus de la universitat i els municipis de la cornisa del Delta del Llobregat, i aquests amb la resta de la comarca. I, en concret:

1. Implantar el "metro del Delta" o ferrocarril soterrat.
2. Implantar el carril bus segregat entre Cornellà i Castelldefels per la C-245
3. Plataforma reservada per al bus, que en un futur es podria transformar en tramvia sense un elevat cost.
3. Línia d'autobús pels parcs industrials ubicats per sobre de la C-32 de St. Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels i incloent en el seu recorregut les estacions de rodalies i la Universitat Politècnica.
4. Que s'aturin tots els trens a l'estació de Viladecans.
5. Major freqüència d'aturada dels trens a al baixador de la Platja de Castelldefels.  
Freqüència similar a l'estació del centre. Alhora, ampliació dels aparcaments dissuasoris a les dues estacions.
6. Impulsar el projecte de via cívica a la C-31, millorant les actuals parades de transport públic.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

AMB, Generalitat de Catalunya, municipis del Delta del Llobregat

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**Responsable:**

AMB, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, TMB

**Possibles fonts de finançament:**

AMB



**CODI: P22**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la xarxa de bus: Cobertura, connectivitat i velocitat

**Nom de la proposta:**

**Estudi de millora de la xarxa de bus urbà**

**Àmbit**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: El servei de transport urbà de Castelldefels no funciona, exclusivament, amb la línia urbana CF1, sinó que les línies metropolitanes, en el seu recorregut per Castelldefels, també fan aquesta funció. Segons les dades de demanda de les línies metropolitanes, el 50% dels usuaris de Castelldefels les utilitzen per realitzar desplaçaments interns al municipi.

Durant la redacció del PMUS de Castelldefels s'han analitzat diverses alternatives i propostes de millora de la CF1 que s'inclouen a la memòria del PMUS.

La línia dona servei a zones i barris que no tenen alternativa de transport públic. Els barris són en general de baixa densitat de població i amb pendents importants. A més, s'ha de tenir en compte que la longitud de la línia és de 23 km i la freqüència de 45 minuts. Tot això fa que la demanda sigui molt reduïda i per tant deficitària. No obstant, el servei fa una funció social molt important per als usuaris d'aquests barris que no tenen altra alternativa de transport.

**Descripció de la proposta:**

Donat que el sistema de transport urbà de Castelldefels es complementa entre les línies urbanes i les metropolitanes, per a modificar el transport urbà s'ha de realitzar un estudi en conjunt dels dos sistemes d'autobusos.

Per tant es proposa realitzar un estudi del transport urbà de Castelldefels tenint en compte totes les línies d'autobusos. Aquest estudi s'ha d'incloure o coordinar amb l'estudi de millora de les línies metropolitanes.

**Prioritat:**

**Alta**     Mitjana     Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
---------------------------	--------------------	----------------

**Cost total**

20.000 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels  
AMB

**Possibles fonts de finançament:**

AMB

**CODI: P23**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la xarxa de bus: Cobertura, connectivitat i velocitat

**Nom de la proposta:**

**Pla de millores de la xarxa de bus interurbà: Servei exprés a Barcelona**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Actualment la L97 la utilitzen un total de 620 usuaris diaris que viatgen de Castelldefels a Barcelona (Av. Diagonal). En el servei directe que funciona al matí de 6.30 a 9.30 hi ha 283, un 45% del total.

Castelldefels-Barcelona → 1.087 usuaris diaris pugen a Castelldefels. Fins a Barcelona arriben 337.

Castelldefels-Barcelona (directe) horari del servei directe de 6.30 a 9.30 cada 30 min) → 315 usuaris pugen a Castelldefels. Fins Barcelona arriben 283.

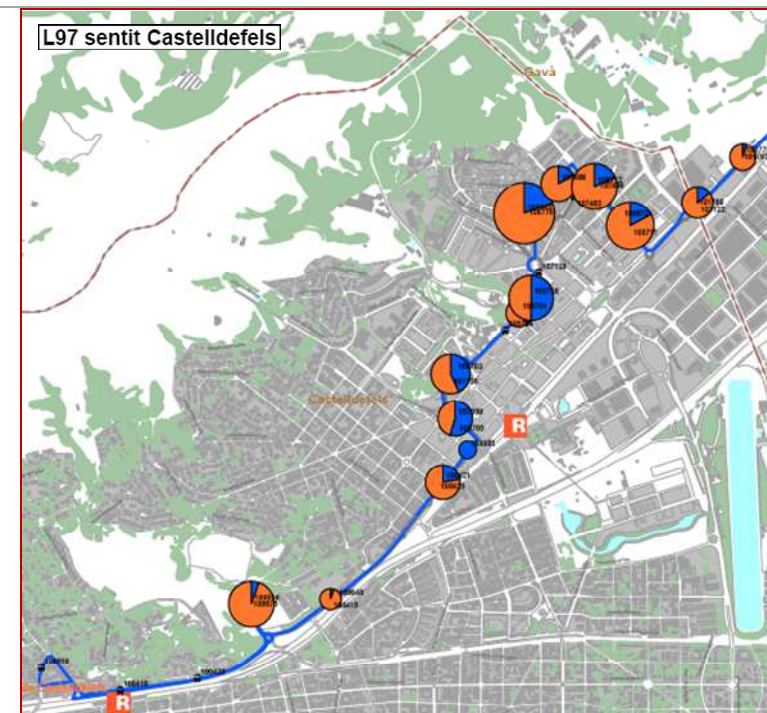
En sentit contrari Barcelona-Castelldefels → 1.630 usuaris diaris baixen a Castelldefels. **Des de Barcelona 485.**

Hi ha un 22% menys de persones que utilitzen l'autobús per anar a Castelldefels.

**Descripció de la proposta:**

Es proposa realitzar un estudi de demanda per a conèixer els usuaris potencials per implementar un servei exprés de tornada des de l'Avinguda Diagonal i ampliar el d'anada. També s'ha de considerar el repartiment horari dels usuaris a la tornada per seleccionar les hores de funcionament.

Es proposa també estudiar altres serveis exprés a la Plaça Espanya o Plaça Catalunya.



**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019)

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

40.000 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Possibles fonts de finançament:**

AMB



**CODI: P24**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la xarxa de bus: Cobertura, connectivitat i velocitat

**Nom de la proposta:**

**Estudi de millora de la xarxa de bus interurbà**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Tant a la diagnosi del PMUS com al procés participatiu s'han detectat deficiències a l'actual servei de transport públic metropolità: solapaments de línies, temps excessiu per les connexions amb Barcelona... I s'han proposat diferents alternatives, canvis de recorreguts, increments de freqüències...

**Descripció de la proposta:**

Per a evitar actuar en les diferents línies individualment i aconseguir un adequat sistema de transport públic es proposa realitzar un estudi, juntament amb les administracions competents, per a desenvolupar un nou sistema de transport públic en Castelldefels i a la zona del Baix Llobregat.

Aquest estudi ha de coordinar el sistema de transport urbà, amb el metropolità, ja sigui en autobús o amb la xarxa de rodalies.

Al mateix temps, hauria de contemplar el projecte del nou vial exclusiu per transport públic a la C-245 i altres actuacions en matèria de transport i nous desenvolupaments que es puguin dur a terme en un futur immediat.

**Prioritat:**

Alta  **Mitjana**  Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019)	<b>Fase 2 (2020-2022)</b>	Fase 3 (>2022)
--------------------	---------------------------	----------------

**Cost total**

50.000 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB, Generalitat de Catalunya

**Possibles fonts de finançament:**

AMB

**CODI: P25**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la xarxa de bus: Cobertura, connectivitat i velocitat

**Nom de la proposta:**

**Millora l'accessibilitat al polígon industrial i comercial del Camí Ral**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Manca de servei de transport públic a la zona comercial i industrial del Camí Ral.

**Descripció de la proposta:**

Es proposen dues noves parades de bus a la plaça Barona (una per sentit) per a la línia L95.

*Actuació realitzada*



Parada sentit Barcelona



Parada sentit centre Castelldefels

Per mantenir les condicions de seguretat viària a la nova ubicació de les parades es recomana implementar mesures de reducció de la velocitat:

- A la banda nord de la Plaça es proposa un nou pas de vianants amb semàfors aprofitant la illeta deflectora.



Nou pas de vianants

- A la banda sud es proposa substituir el senyal de velocitat màxima de 60 per un de 30 just abans del pas elevat de vianants.

- Per a les parades no es construiran apartadors i els autobusos pararan al carril de circulació. *Actuació realitzada*

- El pas de vianants (banda oest) que connecta amb el centre de la plaça sempre estarà abans de la parada de bus.

- Millorar la seguretat en els passos de vianants que connecten amb el centre de la plaça mitjançant senyalització vertical. *Actuació realitzada*



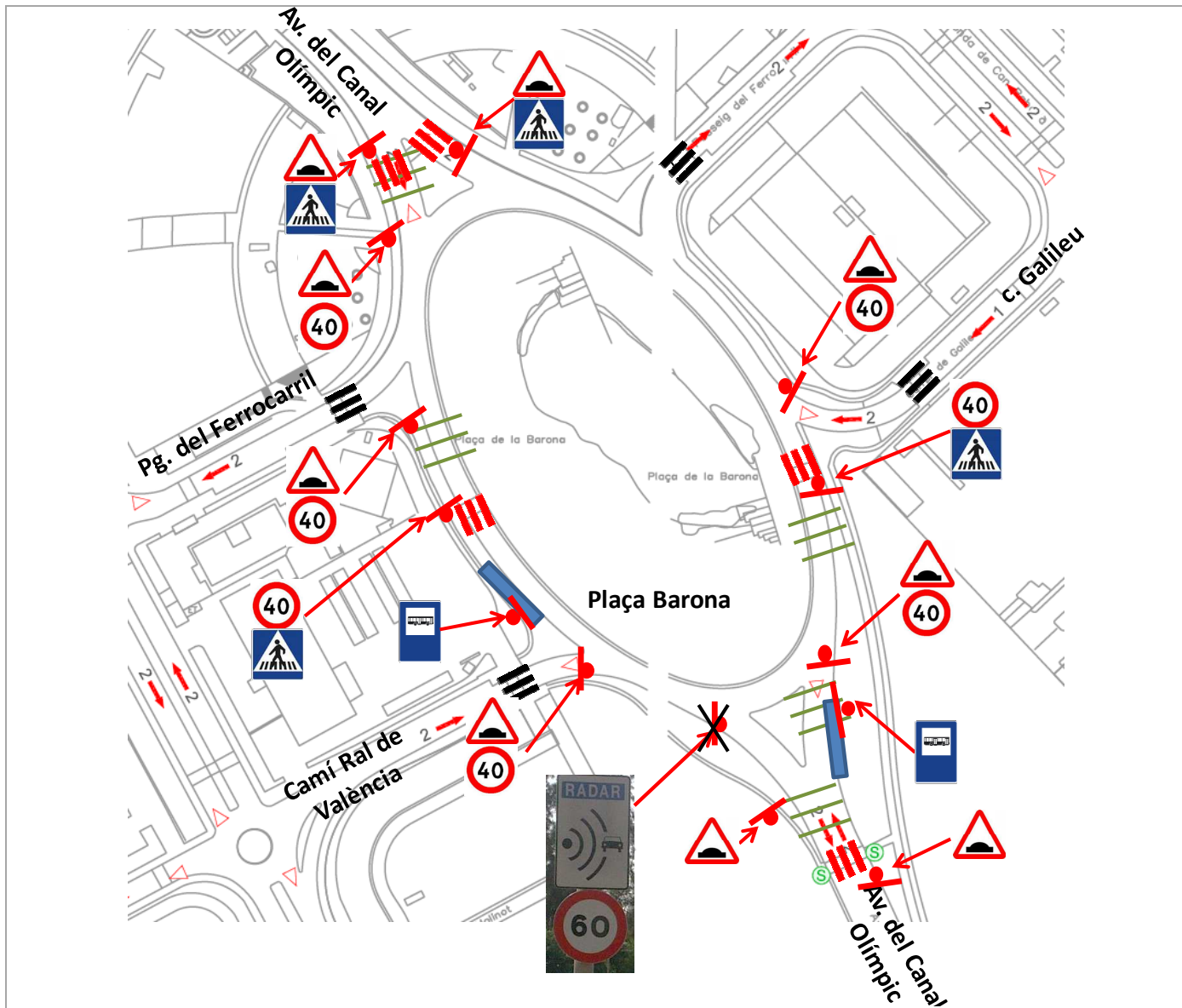
Pas de vianants sentit centre



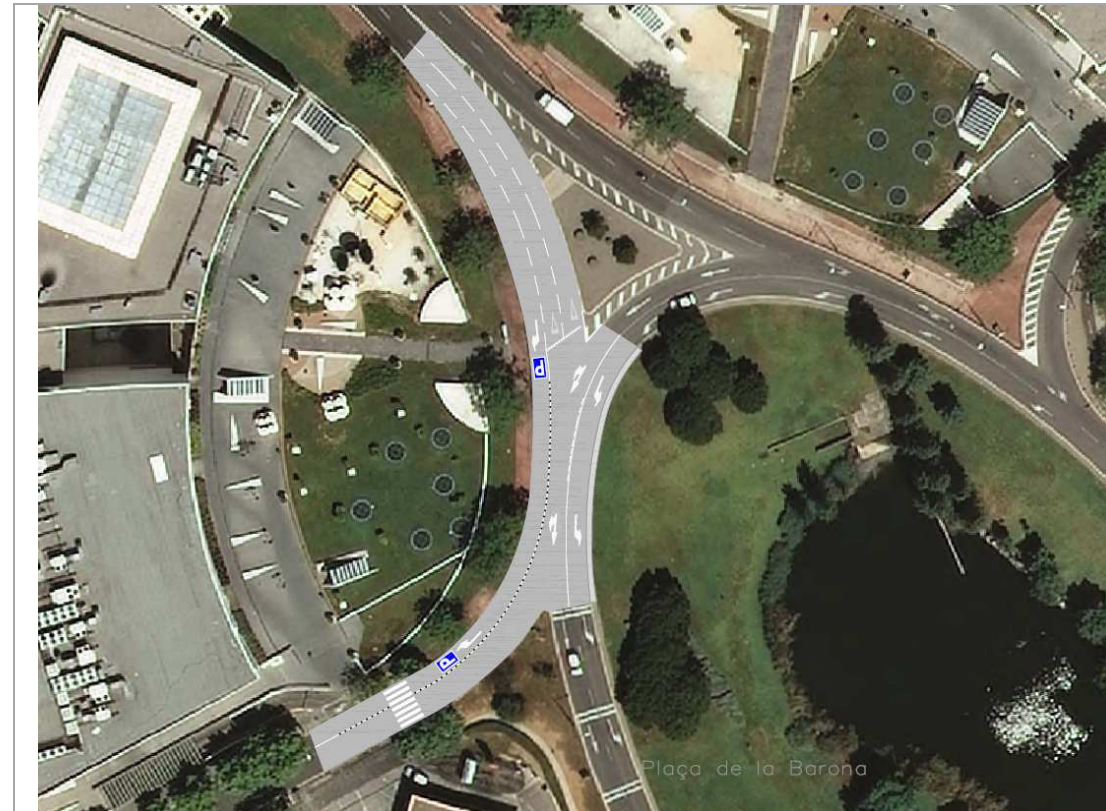
Pas de vianants sentit platja

- Implantar reductors de velocitat abans dels passos de vianants si les mesures anteriors no han reduït la velocitat dels vehicles.





A més d'aquestes actuacions es proposa la creació d'un carril directe a l'entrada del pàrquing de l'Ànec Blau (no s'inclou al pressupost de les millores del transport públic).



**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019)

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

105.690 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Possibles fonts de finançament:**

AMB

**CODI: P26**

**Línia Estratègica Principal:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Objectius:**

Millorar la informació a l'usuari

**Nom de la proposta:**

**Millora de la informació estàtica a les marquesines**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: cada vegada és més important la informació de la que disposa l'usuari per utilitzar qualsevol mode de transport.

**Descripció de la proposta:** Incorporar a totes les marquesines plànols amb la xarxa i tires horàries  
A Castelldefels existeixen 35 parades amb marquesina i a totes elles s'incorporarà aquesta informació.

**Prioritat:**

**Alta**     Mitjana     Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**    Fase 2 (2020-2022)    Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**3.500 €**

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB



**CODI: P27**

**Línia Estratègica Principal:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Objectius:**

Millorar la informació a l'usuari

**Nom de la proposta:**

**Millora de la informació a l'usuari a traves de smartphones**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Cada vegada és més important la informació de la què disposa l'usuari per utilitzar qualsevol mode de transport. L'Àrea Metropolitana disposa d'una aplicació per a mòbils (AMBTEMPSBUS) que permet conèixer el temps que triga l'autobús en arribar a la parada.

**Descripció de la proposta:**

Es proposa millorar l'aplicació actual (APP). Paral·lelament s'haurà de portar a terme una campanya de comunicació per donar-la a conèixer.

**Prioritat:**

**Alta**     Mitjana     Baixa

**Agents implicats**

AMB

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**    Fase 2 (2020-2022)    Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**60.000 €**

**Responsable:**

AMB

**Possibles fonts de finançament:**

AMB

**CODI: P28**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la informació a l'usuari

**Nom de la proposta:**

**Instal·lació de sistemes PIU a les parades**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Una de les claus per a millorar la qualitat del servei d'autobusos és la informació. Els panells informatius de senyalització variable permeten conèixer els temps que triguen els vehicles en arribar a les parades

**Descripció de la proposta:**

Instal·lar panells d'informació (PIU) a les parades amb més de 250 pujades al dia. De les 15 parades amb més de 250 pujades, 5 ja tenen sistema d'informació (1-4-6-7-7 bis).

Es proposa instal·lar 10 panells informatius a les parades (2-3-5-8-9-10-11-12-13-14)

1. Rda. Ramón Otero - General Palafox (106972)
- 2. Rda. Ramón Otero - Antonio Machado (107484)**
- 3. Antonio Machado - Narcís Monturiol (107483)**
4. Agustina d'Aragó - García Lorca (100043)
- 5. Dr. Marañón - Agustina d'Aragó (106770)**
6. Pl. Joan XXIII - Bisbe Urquinaona (107128)
7. Santiago Rusiñol - Pintor Serra Santa (105703)
- 7 bis. Santiago Rusiñol - Av. Primer de Maig (107136)
- 8. Av. Constitució - Pl. de l'Estació (100428)**
- 9. Dr. Ferran - Llibertat (107090)**
- 10. Dr. Ferran - Arcadi Balaguer (105705)**

**11. Pg. de la Marina - carrer núm. 9 (105217)**

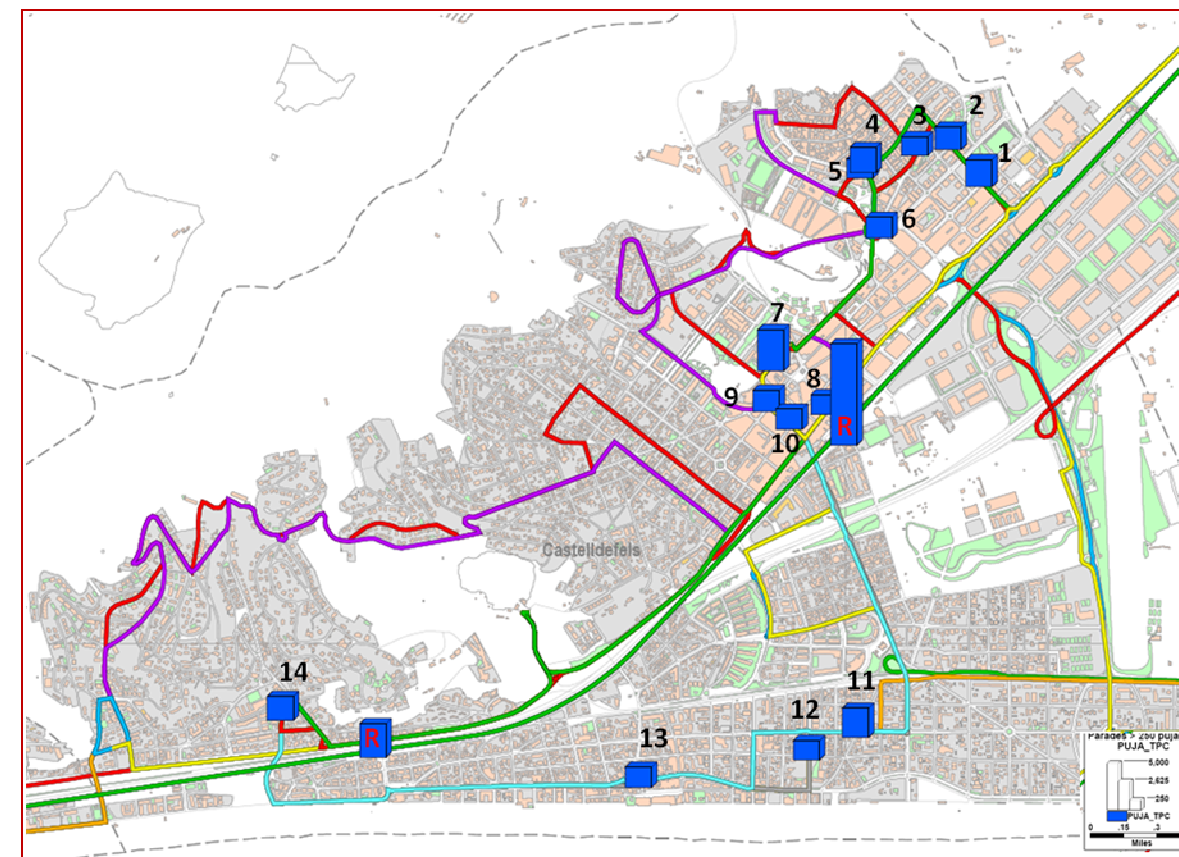
**12. Carrer núm. 7 - Pg. Marítim (105557)**

**13. Pg. Marítim - Av. de la Platja (105218)**

**14. Av. dels Eucaliptus - Av. Bellamar (100516)**

També es proposa instal·lar panells informatius dels serveis d'autobusos a les estacions de rodalies per a millorar la informació en els intercanviadors. (Detall en la proposta de millora dels intercanviadors).

Localització dels PIU a les parades amb més de 250 pujades.



**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)



<b>Cost total</b>	
60.000 €	
<b>Responsable:</b>	
Ajuntament de Castelldefels, AMB	
<b>Possibles fonts de finançament:</b>	
AMB	

**CODI: P29**

**Objectiu:**

**Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Potenciar la intermodalitat

**Nom de la proposta:**

**Millora de l'estació i Baixador de Renfe**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

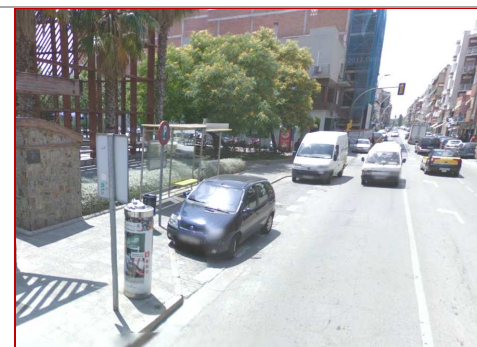
Fonament: La millora de l'intercanviador de Castelldefels (Estació de rodalies, taxis, bus, bici i Park & Ride) té el seu origen en el dèficit en comunicació i accessibilitat detectat.

- Dèficit d'informació a l'estació de rodalies per accedir a altres modes.
- Problemes d'accessibilitat a les andanes de l'estació de Castelldefels després de les obres de remodelació. Abans de les obres hi havia dos accessos a les andanes; un per l'edifici de l'estació i un segon pel pas inferior que creua les vies entre la Plaça de l'Estació i el carrer Antic camí Ral de València. Després de les obres el pas inferior es manté però s'han tancat els accessos a les andanes. Això fa que tothom accedeixi a les andanes per l'edifici de l'estació. Aquest edifici té les portes d'entrada estretes dificultant el creuament de la gent que surt i la que entra.

El problema més greu és l'accés a les andanes. Actualment només hi ha un pas inferior amb escales que connecta les andanes dels dos sentits (els ascensors també estan en aquest pas). Això implica que quan arriba un tren només hi ha una sortida per a tothom formant-se taps i embussos, a més impedeixen el pas de la gent que vol accedir al tren provocant-se espentes.

En comparació, l'estació de Gavà, amb menys demanda que la de Castelldefels, disposa de dos passos inferiors, un amb escales normals i l'altre amb mecàniques a més dels ascensors.

- Problemes d'accessibilitat a les parades de bus de la Plaça de l'Estació. Les parades que disposen d'apartadors, es troben envaïdes per vehicles estacionats il·legalment que impedeixen als autobusos apropar-se a la vorera. No obstant, sense indisciplina, la llargada dels apartadors també és insuficient per a facilitar les maniobres dels autobusos.



Per altra banda s'ha detectat un dèficit en el Baixador de la Platja, cada vegada és menor la temporalitat del veïns de la zona de platja i augmenten les famílies que hi viuen durant tot l'any. Per aquest motiu i per fomentar els desplaçaments sostenibles és important augmentar la freqüència dels trens en el Baixador.

**Descripció de la proposta:**

1. Instal·lar panells d'informació (PIU) a l'estació de rodalies que informi del pas dels autobusos per les parades de la Plaça Estació.
2. Senyalitzar itineraris de l'estació de Rodalies cap al bus.
3. Recrescut de la vorera de les parades a l'Avinguda Constitució per a eliminar els apartadors.
4. Indicar a l'estació de rodalies la direcció per anar a la parada de taxis.
5. Millorar la lluminositat del pas inferior que connecta la plaça Estació amb el carrer del Antic Camí Ral de València (itinerari veïns, universitat, aparcament P&R...)
6. Sol·licitar a Adif un nou pas inferior a les andanes per a millorar l'accessibilitat.
7. Reordenar l'oferta d'aparcament al voltant de les estacions i analitzar diferents sistemes de gestió per tal de valorar la viabilitat de reservar una part pels usuaris de Renfe

Paral·lelament s'han sol·licitat les següents actuacions relacionades amb rodalies:

1. A Renfe, la millora de l'accessibilitat, confort i senyalització informativa a l'estació del Centre i al Baixador.
2. A la Generalitat l'augment de freqüències del servei de Renfe. Actualment està realitzant un estudi de reconfiguració del servei de Rodalies.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Adif, Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)



<b>Cost total</b>	
38.088 €	
<b>Responsable:</b>	
Ajuntament de Castelldefels, Adif	
<b>Possibles fonts de finançament:</b>	
Ajuntament de Castelldefels, Adif	

**CODI: P30**

**Objectiu:**

**Fomentar l'ús racional del vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Optimitzar el funcionament de la xarxa viària

**Nom de la proposta:**

**Aprovació de la xarxa bàsica de circulació. Jerarquia viària**

**Àmbit:**

Municipal

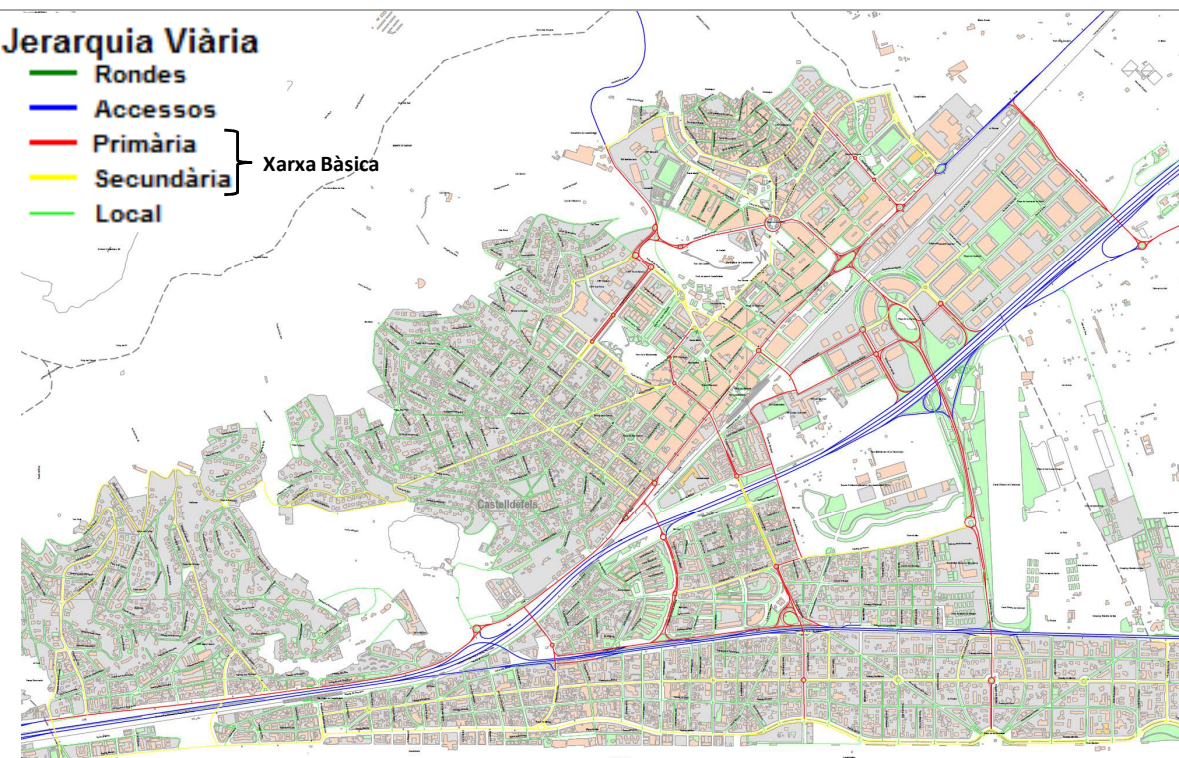
**Descripció de la proposta:**

Fonament: La jerarquització de la xarxa és fonamental ja que sobre la xarxa bàsica és necessari implementar la major part dels esforços, donat que es calcula que aproximadament per ella circula el 75% dels vehicles motoritzats.

Es proposa aprovar la jerarquia viària que es reflexa al plànol.

**Jerarquia Viària**

- Rondes
  - Accessos
  - Primària
  - Secundària
  - Local
- } Xarxa Bàsica



**Detall de la xarxa bàsica proposada**

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**Sense cost**

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Recursos propis



**CODI: P31**

**Objectiu:**

**Fomentar l'ús racional del vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Optimitzar el funcionament de la xarxa viària

**Nom de la proposta:**

**Creació de zones 30 a la xarxa no bàsica. Implementació de sentits únics**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: La implementació de les zones 30 a Castelldefels es considera un bon mètode de millora de la mobilitat a peu i en bicicleta, augmentant també el benestar dels veïns (reducció de les emissions i dels sorolls, menys accidents...).

La posada en funcionament d'aquestes zones s'ha d'efectuar de forma gradual, per tal de reduir les incidències de l'actuació i donar un cert temps d'adaptació als automobilistes.

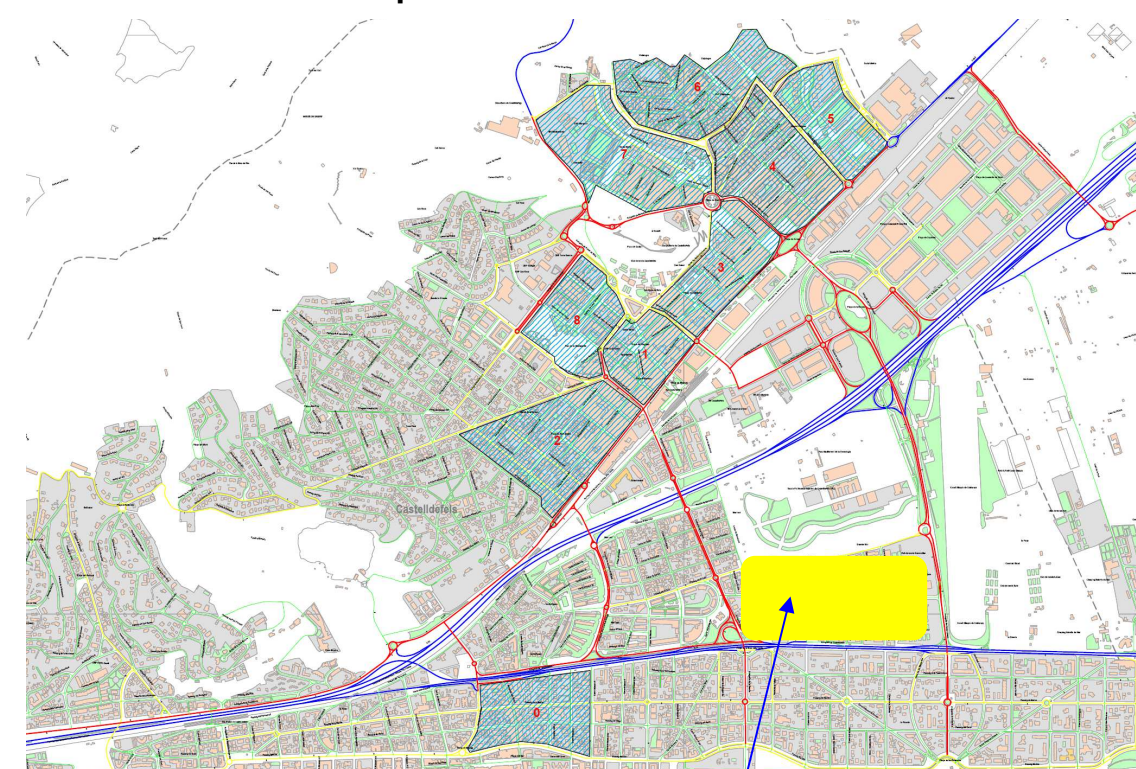
**Descripció de la proposta:**

- Fase 1: Centre de la ciutat i platja. Zona 0 (es contempla la conversió en zona de vianants del c. dels Banys i entorn), 1 i 3 (detall a la P32) i 2 → 2017-2019
- Fase 2: Resta zones proposades pel PMUS. Zones 4, 5, 6, 7 i 8 → 2020-2022
- Fase 3: Nova proposta resta zones de la ciutat. → Proper PMUS

A més de la senyalització vertical, es reforçarà la senyalització amb marques vials i altres elements urbanístics que assegurin el compliment de la zona 30 com poden ser:

- Limitar el nombre d'accessos
- Eliminar el trànsit de pas
- Reduir la velocitat de circulació
- Fomentar els espais per vianants
- Crear plataformes úniques
- Sobre elevar alguna de les interseccions, etc...

**Proposta de zones 30 de la ciutat**



**ZONA 30 ACTUAL**

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

**Fase 3 (>2022)**

**Cost total**

**563.500 €**

**Mitjana de 80.500 € per Zona**

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels



CODI: P32



SETEMBRE  
DE 2016

Objectiu:

Fomentar l'ús racional del vehicle privat

Línia Estratègica Principal:

Optimitzar el funcionament de la xarxa viària

Nom de la proposta:

Creació de la zona 30 número 1 i 3

Àmbit:

Municipal

Descripció de la proposta:

Es proposa la creació de la primera zona 30 a la ciutat als voltants de la zona de vianants del centre. Segons la divisió de les zones 30 aquest àmbit englobaria la zona 1 i 3.

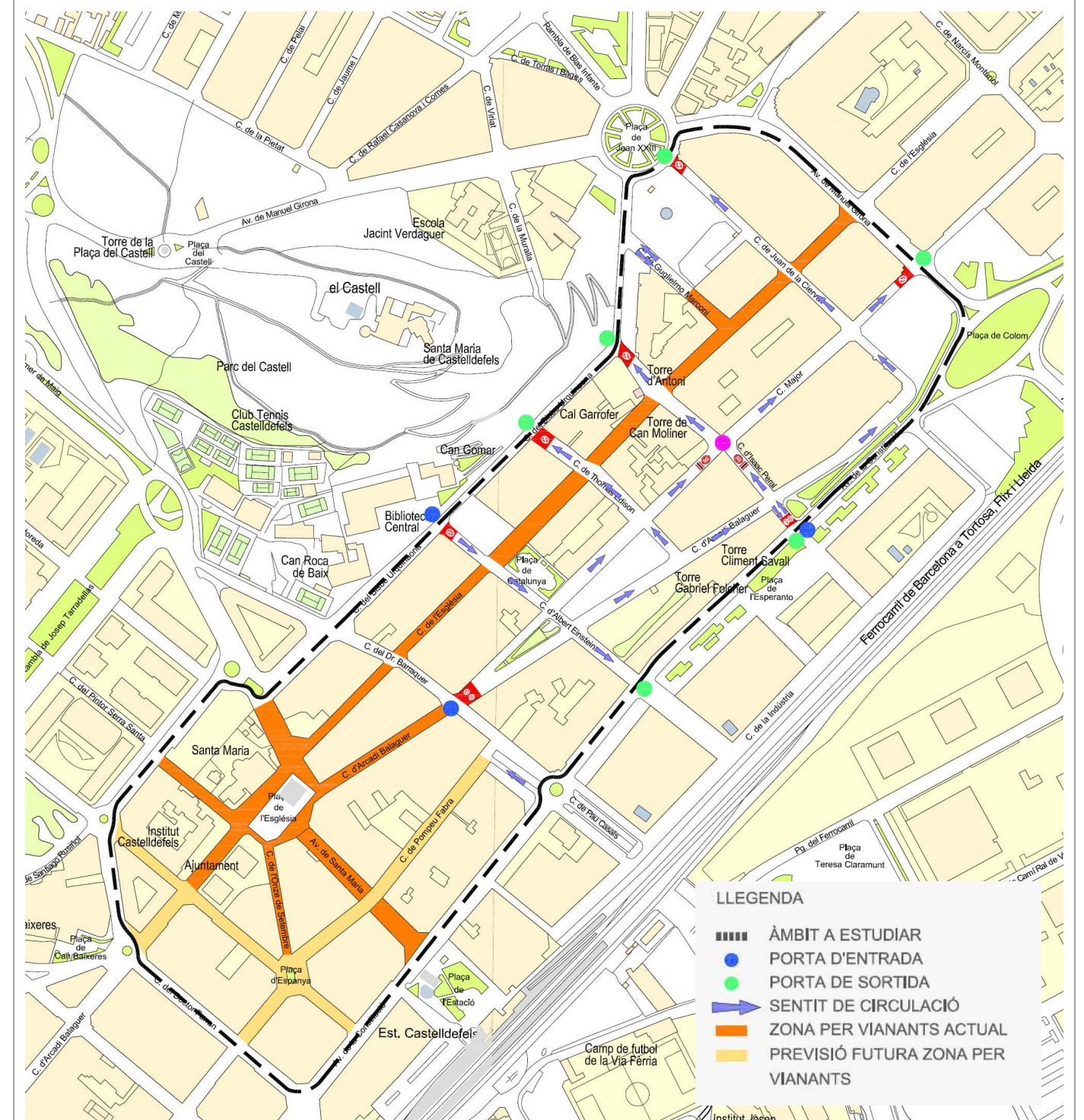
A la zona 1 (limitada pels carrers Doctor Ferran, Doctor Barraquer, Santiago Rusiñol i Constitució) està prevista una futura ampliació de la zona de vianants, per tant no caldria la zona 30.

A la zona 3 (entre Doctor Barraquer i Manuel Girona) els carrers existents són de sentit únic i només registren trànsit veïnal.

Per tant, la proposta consisteix en la implantació de la senyalització adient per a indicar la zona 30 com són:

- 1.- Passos de vianants elevats o de diferent color a les entrades i sortides.
- 2.- Senyalització vertical i horitzontal de zona 30 a les entrades.
- 3.- Recordatoris interiors de zona 30.

Detall de la proposta de la zona 30, número 1 i 3





<b>Prioritat:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Alta</b>	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa
<b>Agents implicats</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Calendari d'implantació estimat</b>		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
<b>23.040 €</b>		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		

**CODI: P33**

**Objectiu:**

**Fomentar l'ús racional del vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Optimitzar el funcionament de la xarxa viària

**Nom de la proposta:**

**Millora de les cruïlles de l'entorn de la platja**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Els vehicles que circulen per l'Avinguda de la Platja sentit C-245 han de cedir el pas als vehicles que, en sentit contrari, giren a l'esquerra cap a la C-31, un moviment amb preferència poc habitual que pot confondre als conductors si no veuen els senyals.

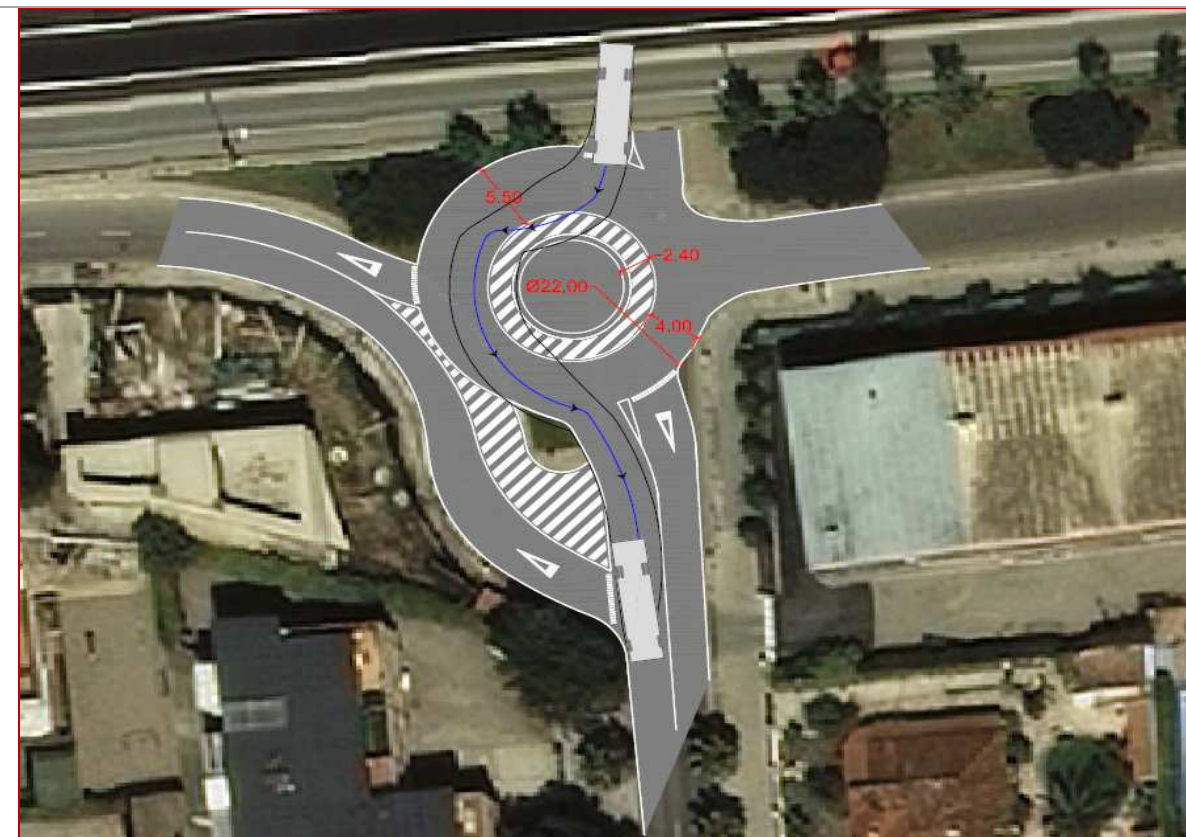


**Descripció de la proposta:**

Es proposa una mini-rotonda de 22 m de diàmetre a la banda muntanya de la cruïlla.

En aquesta rotonda els vehicles de 10 m poden realitzar el gir a l'esquerra però amb dificultats ja que els murs del pont de la C-31 impedeixen facilitar la incorporació a la rotonda.

En conclusió, en el cas de fer aquesta rotonda l'anella interior seria molt petita i totalment remuntable. Els vehicles pesants que fan el gir a l'esquerra cap a la C-31 ho faran en 90° com en l'actualitat trepitjant l'anella interior.



A més es proposa cercar solucions per a les cruïlles del Passeig Marítim amb els carrers 11 i 17.

**Prioritat:**

Baixa

Mitjana

**Baixa**

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

261.222 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels



**CODI: P34**

**Objectiu:**

**Fomentar l'ús racional del vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Optimitzar el funcionament de la xarxa viària

**Nom de la proposta:**

**Millora dels accessos a Castelldefels des de la C-32 i al polígon de camí Ral des de la C-245.**

**Àmbit:**

Intermunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: L'accés actual al polígon des de la C-245 no permet els girs a l'esquerra. De sortida, per poder girar cap a Castelldefels s'han de realitzar 1.650 metres. D'entrada venint des de Gavà el recorregut és de 840 metres.

Aquests llargs desviaments fan que els vehicles optin per prendre itineraris alternatius que et porten a la rotonda de plaça Barona.

Tampoc existeix accés directe des de la C-32 al polígon. Una entrada des de la C-32 al carrer d'Issac Peral (Gavà) serviria d'itinerari per accedir als barris de Canyars, Vista Alegre, Can Vinader i Poble Vell el Castell alliberant considerablement de circulació la Plaça Barona i la Plaça Colom.

L'objectiu de la proposta és millorar l'accés al polígon i a Castelldefels i disminuir el volum de vehicles a les places Barona i Colom.

**Descripció de la proposta:**

Es proposa la construcció d'una rotonda a la C-245, de entre 30 i 35 metres de diàmetre, a l'accés del polígon i del tanatori i un ramal d'entrada des de la C-32 al carrer d'Issac Peral, de Gavà, del P.I. del Camí Ral



Situació actual (a dalt). Proposta (a baix)



**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, Ajuntament de Gavà, Generalitat de Catalunya

Calendari d'implantació estimat		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
176.715 €		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels, Ajuntament de Gavà, Generalitat de Catalunya		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Generalitat de Catalunya		



**CODI: P35**

**Objectiu:**

**Fomentar l'ús racional del vehicle privat**

**Línia Estratègica Principal:**

Optimitzar el funcionament de la xarxa viària

**Nom de la proposta:**

**Anàlisi de la circulació al c. Manuel Girona i al c. Dr. Ferran**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

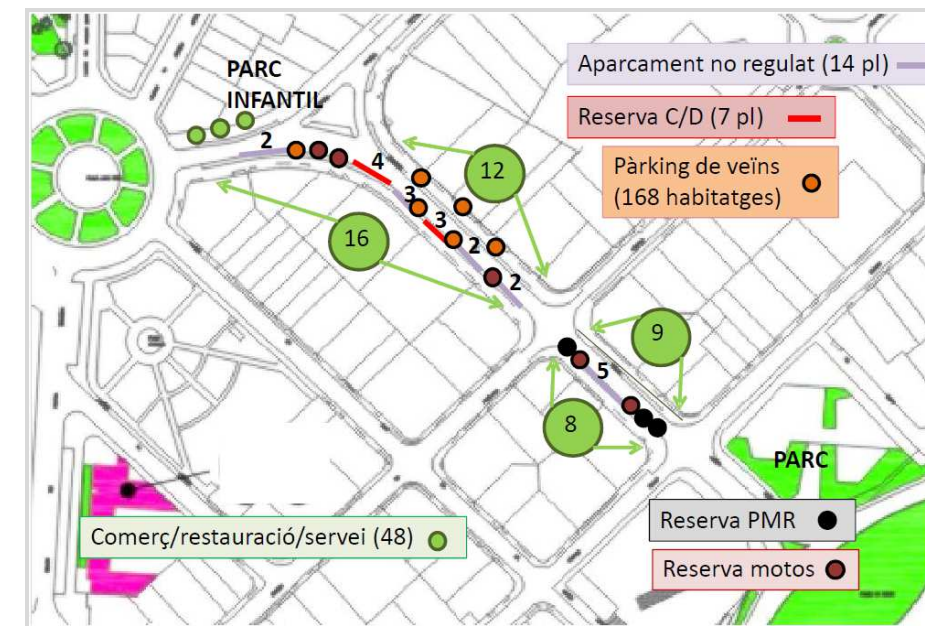
Fonament: El carrer Manuel Girona és un carrer de la xarxa bàsica de la ciutat per on circulen diàriament més de 10.000 vehicles dia, uns 7.000 en sentit mar i 3.000 en sentit muntanya.

A més, és un dels principals eixos comercials de la ciutat en una de les zones de més densitat de població, per on es mouen milers de persones al dia.

Al carrer Manuel Girona també existeix un carril bici, primordial per al foment de la bicicleta a la ciutat ja que és el tram central del carril bici que connectarà l'actual carril bici de la Rambla Blas Infante amb el carril bici de l'Avinguda del Canal Olímpic, connectant la zona de platja amb els barris del centre i nord de la ciutat.

Es tracta, per tant, d'un carrer on existeixen conflictes entre els diferents usuaris de la via ja que tenen uns interessos, a vegades, contraposats.

Per la seva part, durant el procés de participació del PMUS s'han rebut diferents suggeriments relacionats amb el c. Dr. Ferran, com ara reduir-ne el trànsit, incorporar un carril bici, etc. Per tant, es proposa realitzar un estudi específic d'aquesta via.



**Descripció de la proposta:**

A l'espera de una possible reordenació de la secció es proposa revisar l'estacionament, les càrregues i descàrregues i la seguretat viària d'una zona conflictiva per l'elevat nombre d'usuaris de la via.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

Calendari d'implantació estimat		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
<b>21.600 €</b>		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		



**CODI: P36**

**Objectiu:**

**Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la gestió de l'estacionament en l'àmbit urbà

**Nom de la proposta:**

**Definició de la dotació d'aparcament fora de la calçada en funció de la zona**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: La diagnosi ha posat de relleu que la situació de l'aparcament residencial (dèficit) no és homogènia a la ciutat, per tant, tampoc hauria d'ésser homogènia l'exigència de dotació de places d'aparcament per habitatge. El rati exigít dependrà del dèficit residencial actual i futur, resultant de la reducció de places en calçada, com a conseqüència de les actuacions proposades, i de l'oferta fora calçada prevista. L'objectiu perseguit és que els nous habitatges que es desenvolupin a zones amb dèficit puguin absorbir part del dèficit de l'entorn.

La ciutat de Castelldefels es regeix per la Normativa Urbanística Metropolitana que a l'Article 298 - Previsió d'aparcaments als edificis, indica el següent:

".....

2. Les places mínimes d'aparcament que s'hauran de preveure són les següents:

**A. Edificis d'habitatge.**

a. En sòl urbà una plaça per cada habitatge de més de 130 m<sup>2</sup> o una plaça per cada dos habitatges de 80 a 130 m<sup>2</sup> i una plaça per cada quatre habitatges menors de 80 m<sup>2</sup>, tot referit a superfície construïda.

b. En sòl urbanitzable objecte d'un pla parcial, les que es fixin en aquest, amb el límit mínim d'una plaça, almenys, per cada 200 m<sup>2</sup> d'edificació i es completarà l'estàndard legal per mitjà de la reserva de superfície d'estacionament.

c. En sòl urbà, objecte d'un Pla Especial de Reforma Interior, les que s'hi fixin, amb un mínim d'una plaça per cada 200 m<sup>2</sup> de sostre edificable potencial."

D'altra banda, l'Ajuntament ha establert uns ratis més restrictius en quant a dotació d'aparcament fora de la calçada, amb 1,5 garatges/vivenda.

**Descripció de la proposta:**

**Incorporar, a la normativa urbanística municipal, un canvi dotacional en les actuacions residencials.**

D'acord amb la situació de dèficit futur, i tenint en compte que la normativa metropolitana està desfasada en relació a la situació actual es proposa establir zones amb exigències dotacionals diferents:

- Zones 1, 2 i 7 (més de 100 places de dèficit) = 2 places per habitatge
- Resta de zones amb dèficit = 1,5 plaça per habitatge
- Zones sense dèficit = 1 plaça per habitatge

En tots els casos s'exigirà un mínim de 4 places per a cada edifici. A la taula següent s'indica el dèficit residencial futur, on ja es contempen les propostes realitzades i les previsions de l'Ajuntament.

ZONA	DÈFICIT GLOBAL		DÈFICIT INFRAEST. (1)		I.PRESSIÓ CALÇADA (4)
	Final	Í.Cobertura	Final	Í.Cobertura	
	Nº	(2)	(3)	(3)	
1	105	0,71	332	0,08	2,94
2	197	0,89	1.011	0,44	1,48
3	0	1,00	329	0,64	0,77
4	80	0,92	748	0,27	1,33
5	0	1,00	588	0,51	0,84
6	15	0,99	796	0,25	1,21
7	101	0,94	1.022	0,34	2,62
8	0	1,00	558	-	1,16
9	0	1,00	0	1,00	0,00
10	0	1,00	451	0,26	1,50
11	0	1,00	0	1,00	0,00
13	0	1,00	783	0,34	0,78
14	0	1,00	154	0,91	0,17
<b>TOTAL</b>	<b>498</b>	<b>0,96</b>	<b>6.772</b>	<b>0,50</b>	<b>0,88</b>

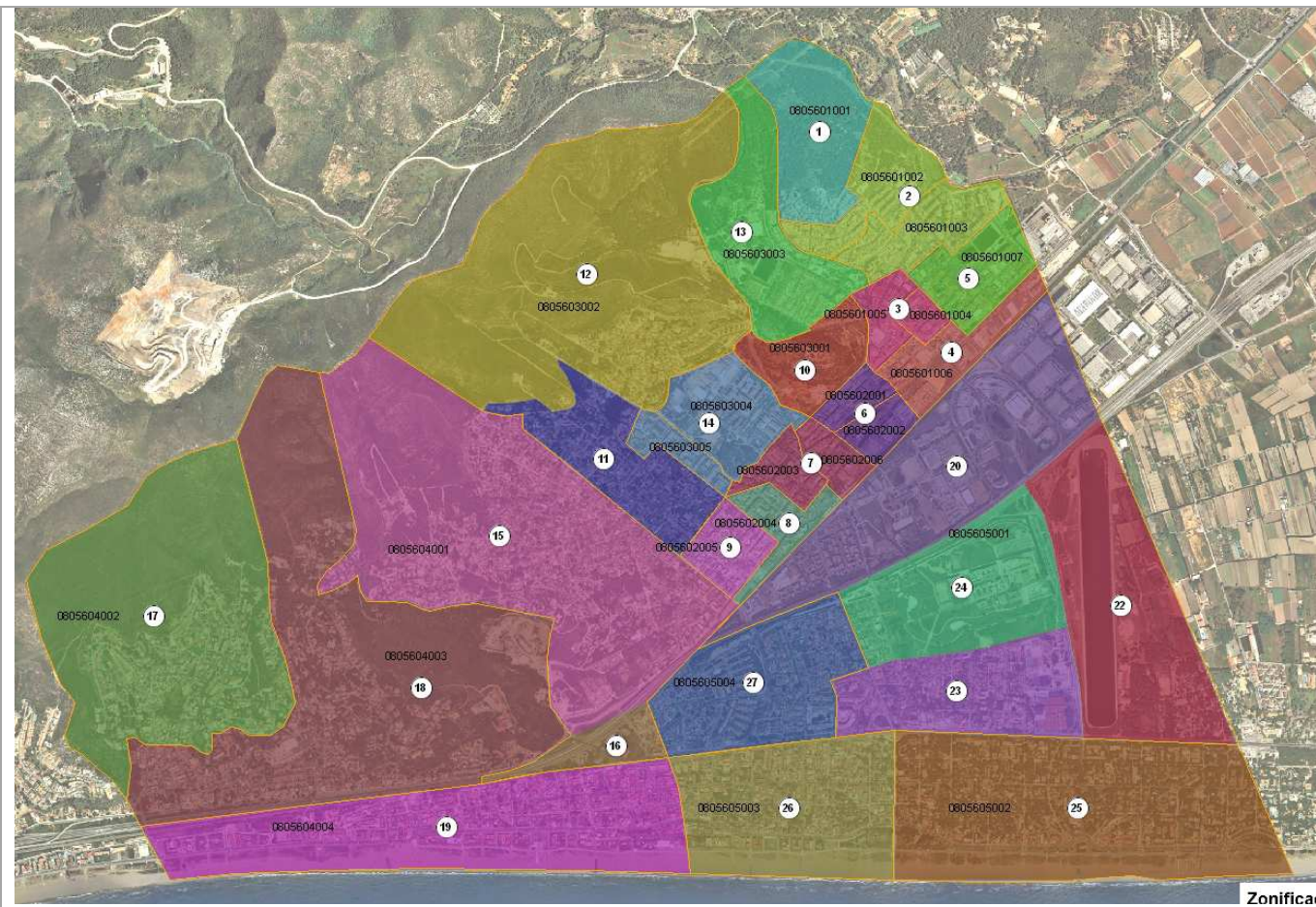
(1) Nombre de turimes que no disposen de plaça de pàrking

(2) Referit al dèficit global

(3) % de vehicles que disposen de plaça d'aparcament

(4) Nº de vehicle que no disposen de plaça de pàrking per plaça d'aparcament en calçada

Les zones es corresponen amb les definides al PMUS:



<b>Responsable:</b>
Ajuntament de Castelldefels
<b>Possibles fonts de finançament:</b>
Recursos propis

D'altra banda, en cas de existir espais que permetin la construcció d'infraestructures (aparcaments per a residents), **es proposa realitzar prèviament una precomercialització de les places, per tal d'assegurar l'operació.** Així, únicament es podrà construir la infraestructura si existeix un 80% de places precomercialitzades. El responsable és, en ambdós casos (canvi a la normativa i responsabilitzar-se de l'estudi de precomercialització), l'Ajuntament de Castelldefels.

<b>Prioritat:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Alta</b>	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa
<b>Agents implicats</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Calendari d'implantació estimat</b>		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
Sense cost		



**CODI: P37**

**Objectiu:**

**Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la gestió de l'estacionament en l'àmbit urbà

**Nom de la proposta:**

**Redistribució de l'oferta regulada en calçada: adequació a la demanda existent**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: La diagnosi ha posat de relleu, d'una banda, l'existència d'un cert dèficit de mitges durades d'estacionament al centre i zones on la demanda és elevada que no disposen d'oferta específica, per exemple, l'Av. Constitució.

Per a solucionar aquestes disfuncions cal situar la zona regulada de curta durada a les zones amb una elevada demanda, reduint així l'estacionament il·legal actual, i d'altra banda, dotar d'algunes places de mitja durada d'estacionament a les zones on s'ha detectat dèficit d'aquest tipus.

ZONA	<30'	30'-2h	2h-4h	> 4h	TOTAL
1	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
4	52	0	0	0	52
5	9	0	0	0	9
6	0	0	15	0	15
7	51	218	121	0	390
8	0	0	89	0	89
9	0	0	0	0	0
10	5	0	0	0	5
11	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>218</b>	<b>225</b>	<b>0</b>	<b>560</b>

*Dèficit d'aparcament per durades d'estacionament (veh./plaça)*

**Descripció de la proposta:**

Es proposa adequar l'oferta de zona regulada a les següents vies:

- Implantar zona regulada de llarga durada (4 hores màxim) a la Pl. Joan XXIII
- Implantar zona regulada curta durada (1,5 h. màxim) a l'Av. Constitució, entre l'Av. 300 i el c. Isaac Peral.
- Substituir les actuals places de curta durada per llarga durada a: Av. 300, c. Arcadi Balaguer, Dr. Ferran i c. Major
- Implantació de zona regulada de llarga durada al c. Arcadi Balaguer.
- Implantació de zona regulada de curta durada al c. Major, entre el c. Juan de la Cierva i el c. Narcís Monturiol.

D'altra banda, en el moment en què es decideixi portar a terme la conversió en zona de vianants de l'entorn de l'actual (d'acord amb l'estudi de mobilitat del centre, de l'any 2009), les places regulades que es suprimeixin s'hauran de traslladar al seu entorn més immediat.

Per últim, es proposa modificar la secció de l'Av. Constitució, a tot el tram que es proposa regular. Es planteja carrils de circulació de 3 m i un únic cordó d'aparcament (2 m), deixant la resta de la secció per a voreres, que s'hauran d'ampliar per tal d'augmentar l'espai per als vianants en aquesta zona terciària.

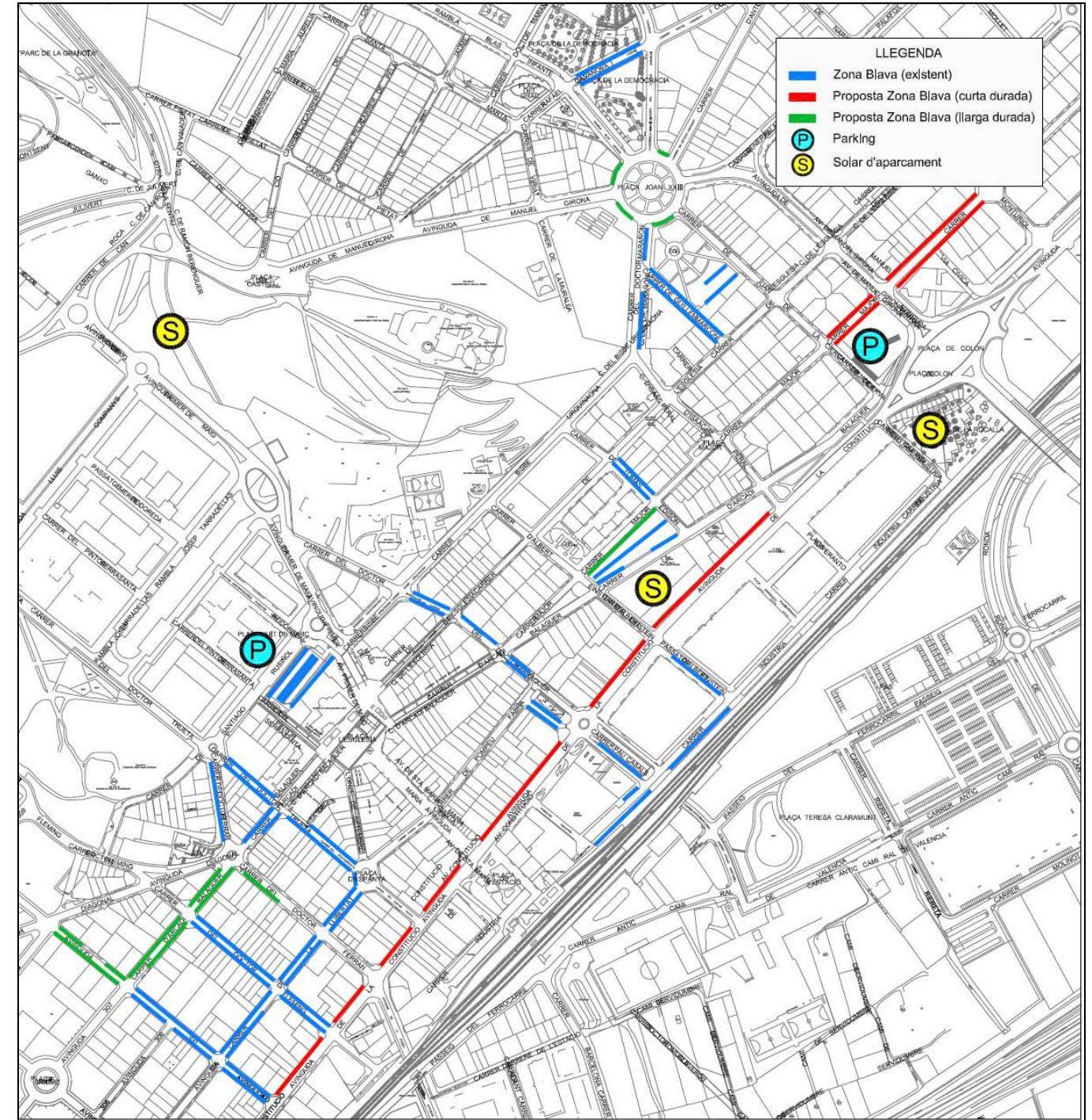
**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

Agents implicats		
Ajuntament de Castelldefels		
Calendari d'implantació estimat		
Fase 1 (2017-2019)	<b>Fase 2 (2020-2022)</b>	Fase 3 (>2022)
Cost total		
16.666 €		
Responsable:		
Ajuntament de Castelldefels, SAC (Societat d'Aparcaments de Castelldefels)		
Possibles fonts de finançament:		
Ajuntament de Castelldefels, SAC (Societat d'Aparcaments de Castelldefels)		





**CODI: P38**

**Objectiu:**

**Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la gestió de l'estacionament en l'àmbit urbà

**Nom de la proposta:**

**Reordenació de l'aparcament a l'entorn del Castell**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Actualment els autobusos no poden estacionar a l'entrada al Castell, fet que provoca que aquests vehicles hagin d'augmentar sensiblement el seu recorregut per encotxar i desencotxar els visitants.

**Descripció de la proposta:**

Implantar una reserva d'autobusos a l'accés al Castell. Aquesta reserva funcionarà únicament durant el període diürn, mentre que durant el període nocturn podrà ésser utilitzada per qualsevol usuari.

**Prioritat:**

**Alta**  Mitjana  Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)** Fase 2 (2020-2022) Fase 3 (>2022)

**Cost total**

1.332 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels



**CODI: P39**

**Objectiu:**

**Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies

**Nom de la proposta:**

**Implantació del disc horari i homogeneïtzació d'horaris**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Les rotacions de matrícules realitzades posen de relleu que la majoria de les operacions de C/D es concentren entre les 8h i les 12h del matí. D'altra banda, el 34% dels que fan C/D triguen més de 30', màxim de temps permès. Caldrà per tant, controlar de forma més eficaç la utilització de les reserves.

**Descripció de la proposta:**

Pel que fa als **horaris de les reserves** (actualment la majoria estan reservades de 8 a 13h. i de 16 a 20h, o fins les 18h) es proposa homogeneïtzar-lo per la tarda, fins a les 18h, d'acord amb els resultats obtinguts a la diagnosi, i en algunes limitar-lo únicament al matí de 8 a 13h.

Amb l'objectiu de controlar de forma eficaç el temps que es consumeix a les reserves i evitar que estacionin usuaris que no fan C/D, es proposa la implantació del **disc horari**, d'utilització obligatòria a totes les reserves. Aquesta obligació s'ha de reflectir a l'ordenança corresponent.



**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

600 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels



**CODI: P40**

**Objectiu:**

**Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.**

**Línia Estratègica Principal:**

Millorar la gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies.

**Nom de la proposta:**

**Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca de les millors pràctiques de la DUM.**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: La distribució urbana de mercaderies és i serà un dels principals problemes de mobilitat de les grans i mitjanes ciutats metropolitanas.

La gestió dels espais, de les vies d'aproximació o el control de la indisciplina dels vehicles de càrrega i descàrrega són els principals problemes que s'estan analitzant en múltiples projectes de recerca europeus, en els què intervenen tècnics de diferents ciutats europees.

**Descripció de la proposta:**

La proposta consisteix en participar en projectes de gestió innovadora de les places de càrrega i descàrrega existents a la ciutat, aplicant les noves tecnologies o regulant l'espai existent de forma variable durant el temps en funció de la seva utilitat.

**Regulació d'espais:**



**Noves aplicacions informàtiques**

**Prioritat:**

Alta  Mitjana  Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019) Fase 2 (2020-2022) Fase 3 (>2022)**

**Cost total**

Sense cost

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Recursos propis

**CODI: P41**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2006.

**Nom de la proposta:**

**Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport.**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: El control de les emissions de contaminants produïts pel trànsit a les principals vies de la ciutat, i l'extrapolació de les dades als milions de quilòmetres realitzats és necessària per tal de poder donar compliment a la normativa europea.

**Descripció de la proposta:**

Es proposa sol·licitar una estació no permanent per instal·lar a un dels principals eixos de circulació de la ciutat i mesurar dades en el moment actual i als 6 anys per valorar l'efectivitat de les mesures implantades.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**11.520 €** (consum elèctric de cabina de control)

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Diputació de Barcelona



**CODI: P42**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2006.

**Nom de la proposta:**

**Impulsar el Gestor de la Mobilitat (UPC i polígons)**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: La UPC i els polígons industrials són importants generadors de viatges en vehicle privat. Per a disminuir l'ús dels vehicles privats a motor es proposa la creació d'un gestor de la mobilitat que fomenti l'ús dels modes més sostenibles de mobilitat.

**Descripció de la proposta:**

**Creació del Gestor de la Mobilitat conjunt per a l'UPC i els polígons industrials del voltant.**

**Funcions:**

- Promocionar els modes sostenibles de mobilitat
- Promocionar el car-pool entre els estudiants i treballadors
- Crear una base de dades que permeti identificar orígens i destinacions
- Realitzar campanyes de promoció:
  - Informació a la setmana de la mobilitat.
  - Anuncis als butlletins de l'Ajuntament.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

30.000 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

AMB, Diputació, Generalitat

**CODI: P43**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2006.

**Nom de la proposta:**

**Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics i punts de recàrrega**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

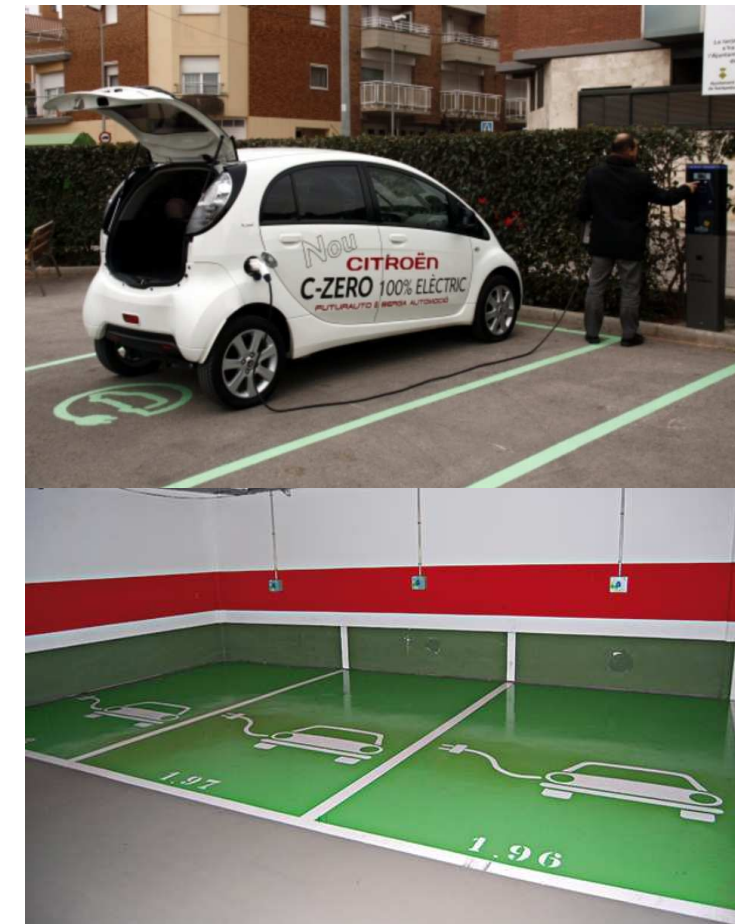
Convé assenyalar, en primer lloc, que caldrà acomplir amb les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics incloses al RD 1053/2014. Aquesta estructura s'haurà de dotar als edificis i estacionaments de nova construcció i a la via pública.

A més, per tal d'impulsar l'ús del vehicle elèctric a la ciutat de Castelldefels és necessari portar a terme les següents accions:

- Avantatges pels conductors que disposin de vehicle elèctric o de combustibles nets. Descomptes i bonificacions a: zona blava, impost de circulació i altres taxes.
- Regulació de la mobilitat en vehicles elèctrics a l'ordenança municipal de circulació.
- Instal·lació de, com a mínim, un punt de recàrrega per a motos i vehicles en cada barri.
- Creació d'estacionaments preferents per a vehicles elèctrics tant en calçada com fora de calçada.
- Fomentar l'ús de vehicles de baixes emissions en les operacions de càrrega i descàrrega.
- Anàlisi d'actuacions per minimitzar l'impacte creixent de la càrrega i descàrrega vinculada al comerç electrònic.



- Zones de recàrrega fora de calçada a nous aparcaments i en calçada prop dels principals edificis públics. S'han instal·lat a Arcadi Balaguer i dins del pàrquing de l'Àncel Blau.





<b>Prioritat:</b>		
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Mitjana</b>	<input type="checkbox"/> Baixa
<b>Agents implicats</b>		
Ajuntament de Castelldefels, AMB		
<b>Calendari d'implantació estimat</b>		
<b>Fase 1 (2017-2019)</b>	<b>Fase 2 (2020-2022)</b>	Fase 3 (>2022)
<b>Cost total</b>		
<b>Responsable:</b>		
Ajuntament de Castelldefels		
<b>Possibles fonts de finançament:</b>		
Ajuntament de Castelldefels, AMB		

**CODI: P44**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2006.

**Nom de la proposta:**

**Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic de superfície. Millora de la flota actual.**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Per tal de contribuir a la reducció d'emissions marcades al PMUS, cal promoure la implantació de vehicles menys contaminants al servei de transport públic de superfície.

**Descripció de la proposta:**

En una primera fase es planteja la posada en servei d'un vehicle amb tecnologia sostenible, o bé basada en el Gas Natural o amb electricitat. Dos autobusos en la primera fase i dos autobusos a la segona fase.

Garantir i controlar que a mesura que es renovin els autobusos, aquests siguin adaptats.



**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total (energia inclosa)**

**150.000 €**

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels, AMB

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels (un terç del cost), AMB (2/3 del cost)



**CODI: P45**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2006.

**Nom de la proposta:**

**Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: A l'hora de renovar la flota de vehicles municipals, és important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat, per tal de disminuir l'emissió de contaminants a l'atmosfera.

Per fer-ho, es necessitarà:

- Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals.
- Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
- Implantar criteris ecològics en la renovació de flotes municipals.
- Introducció dels càlculs específics als plec de condicions de les contractes de serveis.

**Descripció de la proposta:**

Renovar progressivament el parc de vehicles municipals, incorporant vehicles més nets

S'han incorporat ja dos vehicles elèctrics per inspeccions dels tècnics municipals i l'empresa municipal de jardineria JARFELS ha adquirit, també, vehicles elèctrics.



**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**45.000 €**

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels (60%), Subvencions (40%)

**CODI: P46**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat

**Nom de la proposta:**

**Elaboració del mapa de capacitat acústica de la ciutat.**

**Implementació de pantalles acústiques a la C-32. Actuació realitzada**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: Per tal de poder valorar l'efectivitat de les mesures proposades al PMUS, pel que fa a la disminució de soroll a la ciutat, és fonamental disposar d'un mapa de capacitat acústica de la Ciutat.

**Descripció de la proposta:** Durant el període de vigència del present PMUS, es proposa elaborar el mapa de capacitat acústica de la ciutat de forma que es pugui avaluar la incidència del trànsit sobre la xarxa bàsica de la ciutat. Aquest mapa s'ha de realitzar amb mesuraments reals en punts definits prèviament i tenint en compte la incidència de les infraestructures, especialment els focus emissors de les autovies C-31 i C-32 i el ferrocarril. **ACTUACIÓ EN CURS (Subvenció de la Diputació)**

D'altra banda, encara resten trams de la C-32 sense pantalles acústiques que afecten als veïns de la zona, es proposa, per tant, finalitzar la col·locació de les pantalles acústiques dels trams de la C-32 que resten per instal·lar. **ACTUACIÓ REALITZADA**

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**40.000 €**

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels (60%), Diputació (40%)



**CODI: P47**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat.

**Nom de la proposta:**

**Potenciar la instal·lació d'empreses de lloguer de vehicles sostenibles (carsharing)**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Durant el període de vigència del present PMUS, es proposa que l'Ajuntament promogui la instal·lació d'empreses de lloguer de vehicles, ja siguin de tipus tradicional o de sistema carsharing amb vehicles mediambientalment sostenibles per tal de reduir les emissions de contaminants a l'atmosfera.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**Sense cost**

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Recursos propis

**CODI: P48**

**Objectiu:**

**Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit**

**Línia Estratègica Principal:**

Controlar i disminuir la contaminació acústica

**Nom de la proposta:**

**Paviment sono reductor a la xarxa bàsica de la ciutat**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Per tal de reduir el soroll provocat pel trànsit de vehicles es proposa actuar sobre el paviment. Es proposa realitzar una prova pilot amb paviment sono reductor a una via de la xarxa bàsica, per valorar-ne els efectes.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019)

**Fase 2 (2020-2022)**

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

83.290 €

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de Castelldefels



**CODI: P49**

**Objectiu:**

**Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts**

**Línia Estratègica Principal:**

Creació de l'Observatori de la Mobilitat

**Nom de la proposta:**

**Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: L'Observatori Català de la Mobilitat és un instrument d'avaluació i seguiment creat a partir de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aprovada pel Parlament de Catalunya. El seu objectiu és l'anàlisi de la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies, adreçada a la sostenibilitat i la seguretat, i l'avaluació dels instruments de planificació i els seus efectes, mitjançant un recull de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i el seu grau de sostenibilitat.

Tal i com assenyala la Llei de mobilitat, l'Observatori Català de la Mobilitat es configura com un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i del seu grau de sostenibilitat. Així mateix, la Llei defineix l'Observatori com un instrument d'avaluació i seguiment dels instruments de planificació i per a l'anàlisi dels efectes que aquests poden produir quan s'apliquin.

**Descripció de la proposta:** Crear l'Observatori de la Mobilitat amb els següents objectius:

- **Recollir la màxima informació, especialment de caire estadístic, relacionada amb la mobilitat i la seva difusió en format electrònic.** L'Observatori neix amb una clara voluntat d'integració de la informació existent en l'àmbit de la mobilitat per la qual cosa es construirà a partir de l'aportació de les dades estadístiques i de la informació d'interès acordades per les diferents parts que hi participen amb la finalitat d'analitzar i dissenyar noves polítiques i actuacions tendents a una gestió sostenible de la mobilitat. D'aquesta manera, la ciutadania interessada (consultors, professorat, personal investigador) en l'àmbit de la mobilitat a Catalunya disposaran d'informació valuosa i fàcilment accessible per a la seva feina. Aquest compromís d'exhaustivitat fa referència, també, a l'horitzó temporal de les dades i a la seva territorialització quan sigui possible.
- **Ser l'eina d'avaluació de les polítiques de mobilitat.** L'Observatori pretén convertir-se en una

eina d'avaluació i seguiment del model de mobilitat per tal d'analitzar si la tendència d'aquest model segueix l'orientació prevista a la Llei en els sis eixos que caracteritzen el model de mobilitat desitjable (qualitat de vida, competitivitat econòmica, sostenibilitat, seguretat, salutabilitat i integració social). Per això, s'ha definit una bateria d'indicadors, cadascun d'ells relacionat amb un o més eixos, que han de servir com a imatge dels resultats obtinguts per l'aplicació de les polítiques de mobilitat.

- **Elaboració d'una memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat.** Les dades que componen aquesta memòria seran per una part els indicadors de seguiment del PMU i altres dades representatives de la mobilitat de la ciutat al darrer any. A partir d'aquestes dades es podrà realitzar el seguiment del Pla.
- **Obrir un fòrum de debat sobre el model de mobilitat.** La disponibilitat de la informació respecte la mobilitat i la facilitat d'accés a les dades han de donar lloc a que empreses consultores, universitats, instituts d'investigació, etc., puguin obtenir noves correlacions i nous indicadors, i en aquest sentit l'Observatori ha de servir com a element integrador d'aquest debat al voltant de la mobilitat a Catalunya.
- **Realitzar campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.** La seguretat viària a la ciutat de Castelldefels es considera una responsabilitat compartida. Les administracions competents en la matèria i la ciutadania han d'actuar de manera responsable, l'administració informant i sensibilitzant els usuaris de la mobilitat i els ciutadans, com usuaris de les infraestructures viàries, han de participar-hi activament.

L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per a assolir els objectius marcats en matèria de seguretat. Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.

- **Realitzar campanyes de sensibilització sobre l'ús de la bicicleta** i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta. Donar a conèixer el servei Bicibox i obtenir el **distintiu Bikefriendly**.
- **Realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure Castelldefels com a referent de la promoció dels desplaçaments a peu.** La voluntat de l'Ajuntament de Castelldefels és potenciar els desplaçaments a peu i en bici, es tracta de desplaçaments que reporten grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.
- **Promoció de la realització de Plans de desplaçaments d'empresa i plans de mobilitat sectorial.** Els Plans de desplaçaments d'empresa suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la mobilitat sostenible, per tant l'Ajuntament de la ciutat de Castelldefels es compromet a promocionar i donar suport en la confecció d'aquests plans per a les empreses.

**Prioritat:**

**Alta**

Mitjana

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

**Fase 2 (2020-2022)**

**Fase 3 (>2022)**

<b>Cost total</b>	
100.000 €	
<b>Responsable:</b>	
Ajuntament de Castelldefels	
<b>Possibles fonts de finançament:</b>	
Ajuntament de Castelldefels	

**CODI: P50**
**Objectiu:**

**Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.**

**Línia Estratègica Principal:**

Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat

**Nom de la proposta:**

**Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats extramunicipals, sobretot les ciutats del Delta del Llobregat**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Establir convenis o vincles amb altres administracions per tal de participar i col·laborar en projectes de mobilitat que puguin aportar un "know-how" positiu que pugui ser aplicat a la ciutat de Castelldefels.

D'altra banda, es proposa treballar conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que està definint mesures específiques relacionades amb la mobilitat i la seva contaminació atmosfèrica.

**Prioritat:**
 Alta

 **Mitjana**
 Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**
**Fase 1 (2017-2019)**
**Fase 2 (2020-2022)**
**Fase 3 (>2022)**
**Cost total**

Sense cost

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Recursos propis



**CODI: P51**
**Objectiu:**

**Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.**

**Línia Estratègica Principal:**

Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat

**Nom de la proposta:**

**Realitzar campanyes de civisme**

**Àmbit:**

Municipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: del procés de participació es desprenen comportaments dels diferents usuaris de la via que provoquen inseguretat sobre la resta, especialment, dels ciclistes que circulen per fora dels carrils bici, dels vianants que circulen pels carrils bici i de les motos que circulen per les voreres.

**Descripció de la proposta:**

Realitzar de forma periòdica campanyes de convivència entre els diferents usuaris de la via pública, fent especial incidència en les motos i bicicletes (vehicles de dues rodes).

**Prioritat:**

Alta
  **Mitjana**
 Baixa

**Agents implicats**

Ajuntament de Castelldefels

**Calendari d'implantació estimat**

Fase 1 (2017-2019)	Fase 2 (2020-2022)	Fase 3 (>2022)
--------------------	--------------------	----------------

**Cost total**

3.000 €/any

**Responsable:**

Ajuntament de Castelldefels

**Possibles fonts de finançament:**

Recursos propis

**CODI: P52**

**Objectiu:**

**Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn**

**Línia Estratègica Principal:**

Unificar criteris de continuïtat entre les xarxes dels diferents municipis

**Nom de la proposta:**

**Crear xarxes de mobilitat que mantinguin una coherència i continuïtat entre els diferents municipis**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Fonament: En la redacció dels Plans de Mobilitat Urbana dels diferents municipis del sud de Barcelona, sobretot aquells que tenen una certa continuïtat urbana, seria recomanable incorporar una sèrie de mesures de coordinació, tant en polítiques de mobilitat, com en aplicacions pràctiques, per tal d'aconseguir homogeneïtat a les diferents xarxes de transport.

Cercar paràmetres i aplicacions simètriques a tots els municipis seria un símptoma clar de coordinació, ordre i seriositat en la planificació de la mobilitat.

**Descripció de la proposta:**

Creació d'una taula de treball coordinada per la DIBA i l'AMB, i amb representants dels municipis del Delta, on es desenvolupin diferents documents, per tal d'aplicar-los en ells:

- a. Redacció d'una instrucció pel disseny de la via pública.
- b. Redacció d'un pla per la uniformització de la senyalització. La Generalitat està actualment desenvolupant un Pla Integral de Senyalització
- c. Uniformització de les ordenances de circulació de tots els municipis.
- d. Impuls de campanyes informatives conjuntes, per tal de reduir els costos i potenciar el missatge.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ciutats del Delta del Llobregat (Gavà, El Prat, Viladecans i Castelldefels), Administracions públiques

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

Sense cost

**Responsable:**

Administracions públiques

**Possibles fonts de finançament:**

Recursos propis

**CODI: P53**
**Objectiu:**
**Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn**
**Línia Estratègica Principal:**

Unificar criteris de continuïtat entre les xarxes dels diferents municipis

**Nom de la proposta:**
**Redactar una instrucció pel disseny de la via pública que es pugui aplicar a tots els municipis**
**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Redactar una instrucció que reguli el disseny de la Via pública als sols classificats com a Via Pública als Plans Generals d'ordenació urbana de les ciutats. Entre d'altres aspectes caldrà unificar els criteris per a la implementació dels elements reductors.

**Prioritat:**
 Alta

 **Mitjana**
 Baixa

**Agents implicats**

Ajuntaments de Gavà, El Prat, Viladecans i Castelldefels, AMB, Diputació de Barcelona

**Calendari d'implantació estimat**
**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (&gt;2022)

**Cost total**
**12.000 €**
**Responsable:**

Ajuntaments de Gavà, El Prat, Viladecans i Castelldefels, AMB, Diputació de Barcelona

**Possibles fonts de finançament:**

AMB, Diputació de Barcelona



**CODI: P54**

**Objectiu:**

**Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn**

**Línia Estratègica Principal:**

Unificar criteris normatius

**Nom de la proposta:**

**Elaborar una ordenança de circulació conjunta als municipis de la RMB que inclogui tots els modes de transport**

**Àmbit:**

Supramunicipal

**Descripció de la proposta:**

Adaptar les ordenances de tots els municipis perquè siguin equivalents, de forma que un usuari de la via pública pugui interpretar el funcionament de la via independentment de la ciutat on es trobi. Entre d'altre altres aspectes, es proposa incorporar la prohibició a les motos d'estacionar a les voreres, per tal de deixar l'espai del vianant lliure d'obstacles i evitar friccions amb aquests usuaris.

**Prioritat:**

Alta

**Mitjana**

Baixa

**Agents implicats**

Ajuntaments de Gavà, El Prat, Viladecans i Castelldefels, AMB, Diputació de Barcelona

**Calendari d'implantació estimat**

**Fase 1 (2017-2019)**

Fase 2 (2020-2022)

Fase 3 (>2022)

**Cost total**

**12.000 €**

**Responsable:**

Ajuntaments de Gavà, El Prat, Viladecans i Castelldefels, AMB, Diputació de Barcelona

**Possibles fonts de finançament:**

Diputació de Barcelona, AMB

## 12. RESUM D'ACTUACIONS

S'indiquen en primer lloc aquelles actuacions que es desenvoluparen amb recursos propis de l'Ajuntament i que, per tant, es considera que no tenen cost afegit. A continuació les incloses a la fase 1 i 2 del Pla.

PRIORITAT	PROPOSTA	FASE 1	FASE 2
P 1	Pacificació de l'autovia de Castelldefels (C-31)		
P 11	Directrius per al disseny del viari urbà		
P 16	Crear un registre de bicicletes		
P 17	Potenciar l'ús de la bicicleta elèctrica		
P 20	Petició de millora de la parada del Hospital de Bellvitge		
P 21	Demandar la finalització de les actuacions supramunicipals		
P 30	Aprovació de la xarxa bàsica de circulació. Jerarquia viària		
P 36	Definició de la dotació d'aparcament fora de la calçada en funció de la zona		
P 40	Incorporar avenços en tecnologia i gestió i promoure la col·laboració en la recerca de les millors pràctiques		
P 43	Introducció de mesures en favor del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics i punts de recarga		
P 47	Potenciar la instal·lació d'empreses de lloguer de vehicles sostenibles (carshering)		
P 50	Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats extramunicipals		
P 52	Crear xarxes de mobilitat que mantinguin una coherència i continuïtat entre els diferents municipis		

PRIORITAT	PROPOSTA	FASE 1	FASE 2
P 2	Adequació dels accessos a la C-31	273.863	
P 3	Controlar la velocitat al Pg. Marítim	10.500	
P 4	Modificació de la rotonda de la Pl. Colon	205.440	
P 5	Resolució dels camins escolars	120.000	500.000
P 6	Millorar el Camí Escolar de l'escola Margalló	1.635.470	1.635.470
P 7	Increment de l'espai destinat al vianant (voreres, ponts i zones de vianats)	737.160	545.070
P 8	Ressolució punts inaccessibles de la xarxa bàsica (disfuncions)	113.730	1.938.900
P 9	Actualització del Pla d'Accessibilitat	30.000	
P 10	Millorar l'accessibilitat a les persones amb disminucions visuals	18.138	21.765
P 12	Millora de la gestió i la senyalització de les zones de vianants		81.792
P 13	Definició i adequació dels itineraris interurbans	1.323.024	45.940
P 14	Unificació i millora de la senyalització d'itineraris interurbans a l'Àrea Metropolitana. Senyalització i disseny		8.568
P 15	Millorar les connexions urbanes (tancament de l'oferta de vies ciclables)		71.410
P 18	Aparcaments als equipaments que no en disposen	5.520	6.072
P 19	Instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines	42.115	2.880
P 22	Estudi de millora de la xarxa de bus urbà	20.000	
P 23	Pla de millores de la xarxa: Servei exprés a Barcelona		40.000
P 24	Estudi de millora de la xarxa de bus interurbà		50.000
P 25	Millorar accessibilitat al polígon industrial i comercial del Camí Ral	105.690	

PRIORITAT	PROPOSTA	FASE 1	FASE 2
P 26	Millora de la informació estàtica a les marquesines	3.500	
P 27	Millora de la informació a l'usuari a través de smartphones	60.000	
P 28	Instal·lació de sistemes PIU a les parades	60.000	
P 29	Millora de l'estació i Baixador de Renfe	38.088	
P 31	Creació de zones 30 a la xarxa no bàsica. Implementació de sentits únics	161.000	402.500
P 32	Implantació zona 30, número 1 i 3	23.040	
P 33	Millora de les cruïlles de l'entorn de la platja	261.222	
P 34	Millora dels accessos al polígon de camí Ral des de la C-245	176.715	
P 35	Anàlisi de la circulació al c. Manuel Girona i c. Dr. Ferran	21.600	
P 37	Redistribució de l'oferta regulada en calçada: Adequació a la demanda existent		16.666
P 38	Reordenació de l'aparcament a l'entorn del Castell	1.332	
P 39	Implantació del disc horari i homogeneïtzació d'horaris	600	
P 41	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport	11.520	
P 42	Impulsar el Gestor de la Mobilitat (UPC i Polígon)	30.000	
P 44	Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual	75.000	75000
P 45	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals	9.000	36.000
P 46	Elaboració del mapa acústic de la ciutat	40.000	
P 48	Paviment sonoreductor a la xarxa bàsica		83.290
P 49	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat	50.000	50.000
P 51	Realitzar campanyes de civisme	9.000	9.000
P 53	Redactar una instrucció pel disseny de la via pública que pugui aplicar-se a tots els municipis	12.000	
P 54	Elaborar una ordenança de circulació i civisme conjunta als municipis de la RMB que inclogui tots els modes	12.000	
	<b>TOTAL</b>	<b>5.696.267</b>	<b>5.620.322</b>