



PLA DE MOBILITAT URBANA DE CASTELLDEFELS

01 d'abril de 2025



PLANS DE MOBILITAT URBANA

- ⇒ Marc Normatiu
- ⇒ Procés Metodològic i Tramitació
- ⇒ Procés Participatiu



Plans de mobilitat urbana (PMU). MARC NORMATIU

Els plans de mobilitat urbana (PMU) són un document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

Àmbit territorial	⇒	Municipal
Adequació del contingut	⇒	PdM, planejament municipal i sectorial
Obligatorietat	⇒	PdM (municipis de més de 20.000 habitants)
Període de vigència	⇒	6 anys

PdM – Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2025-2030.

Aquest Pla establirà l'estratègia i polítiques de transport i mobilitat sostenible que haurà d'impulsar l'AMB en aquest període.

El PMMU és un instrument de planificació que té el propòsit d'impulsar els canvis necessaris en la mobilitat urbana amb criteris de sostenibilitat tot millorant la qualitat de vida dels ciutadans de la metròpolis.

El nou PMMU 2025-2030 consolidarà i presentarà noves propostes per resoldre els vells i nous reptes a què s'enfronta la metròpolis: la sostenibilitat, la salut, l'equitat i l'eficiència.

El nou pla serà el **marc de referència per a la revisió dels plans de mobilitat urbana sostenible dels 36 municipis metropolitans.**



Plans de mobilitat urbana (PMU). MARC NORMATIU

El marc legal que regula els Plans de Mobilitat Urbana (PMU) és el següent:

Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Llei 6/2009, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes al medi ambient.

Decret 344/2006, de Regulació dels estudis de mobilitat generada.

Decret 362/2006, Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya.

Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

Pla de Qualitat de l'Aire. Horitzó 2027



Plans de mobilitat urbana (PMU). MARC NORMATIU

Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

Art. 14 punt 3. Els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar abans de 2023 **plans de mobilitat urbana sostenible** que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent-hi, almenys:

- a) L'establiment de **zones de baixes emissions** abans de 2023.
- b) Mesures per **facilitar els desplaçaments a peu, amb bicicleta** o altres mitjans de transport actiu, que els associïn amb hàbits de vida saludables, així com corredors verds interurbans que connectin els espais verds amb les grans àrees verdes periurbanes.
- c) Mesures per a la **millora i l'ús de la xarxa de transport públic**, incloent-hi mesures d'integració multimodal.
- d) Mesures per a l'electrificació de la xarxa de transport públic i altres combustibles sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, com el biometà.
- e) Mesures per fomentar l'ús de mitjans de **transport elèctrics privats**, incloent-hi punts de recàrrega.
- f) Mesures d'impuls de la mobilitat elèctrica compartida.
- g) Mesures destinades a fomentar el repartiment de mercaderies i la mobilitat al treball sostenibles.
- h) L'establiment de criteris específics per millorar la qualitat de l'aire al voltant de centres escolars, sanitaris o altres d'especial sensibilitat, quan sigui necessari de conformitat amb la normativa en matèria de qualitat de l'aire.
- i) Integrar els plans específics d'electrificació d'última milla amb les zones de baixes emissions municipals.

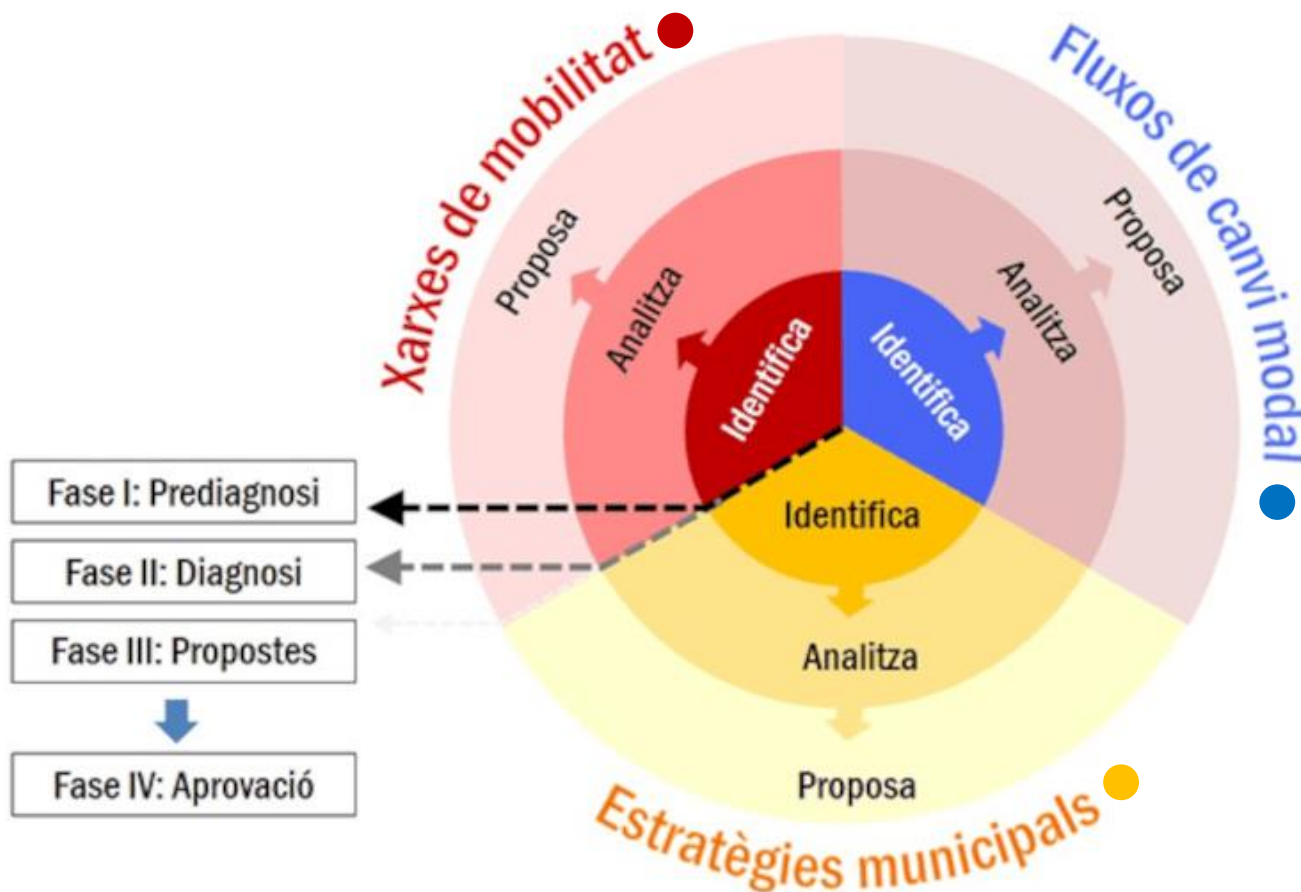


Plans de mobilitat urbana (PMU). Procés Metodològic i Tramitació





Plans de mobilitat urbana (PMU). Procés Metodològic i Tramitació





Plans de mobilitat urbana (PMU). Procés Metodològic i Tramitació

La metodologia es basa en 4 grans fases:

•**FASE I: Prediagnosi.** En aquesta fase s'identifiquen els principals objectius del PMUS, així com els elements facilitadors del propi PMUS (equip tècnic, pressupost per implantació del PMUS, etc.)

•**FASE II: Diagnosi.** En aquesta fase es detecten les principals mancances i fortaleces del sistema de mobilitat. Això es fa quantificant, en la mesura del possible, aquestes mancances i fortaleces a partir del treball de camp de presa de dades.

•**FASE III: Propostes.** A partir de les dues fases anteriors, es fa un pla d'actuació que es compon de diversos paquets d'actuacions orientats a donar resposta, tant a les mancances detectades, com als propis objectius identificats en la primera fase.

•**FASE IV: Aprovació.** En aquest fase es duen a terme tots els tràmits necessaris per tal de poder aprovar un PMUS i que són, a grans trets, els següents:

- Informe favorable de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
- Informe favorable de l'avaluació ambiental.
- Aprovació inicial pel Ple de l'Ajuntament
- Exposició pública
- Aprovació definitiva pel Ple de l'Ajuntament.



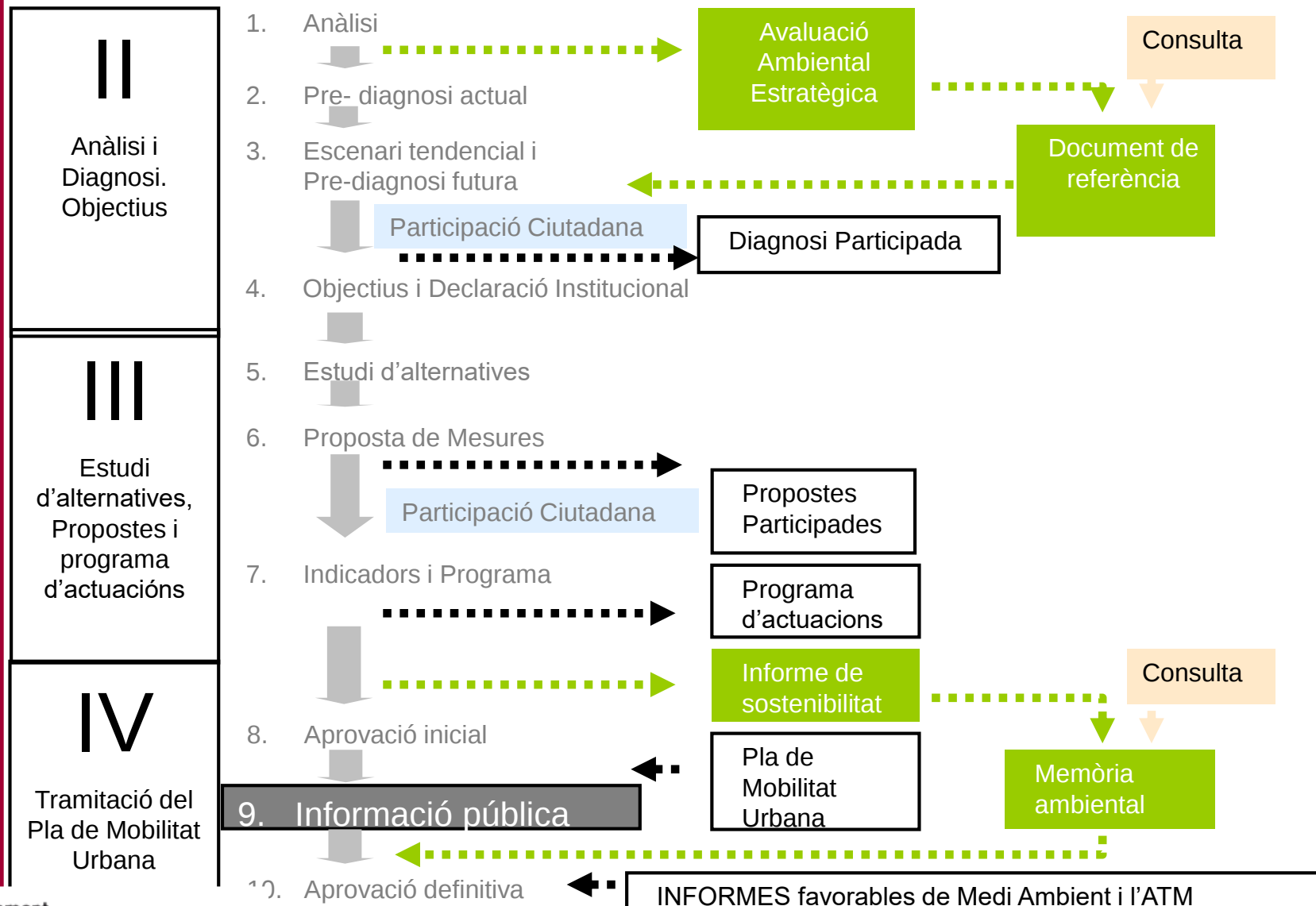
Plans de mobilitat urbana (PMU). Procés Metodològic i Tramitació

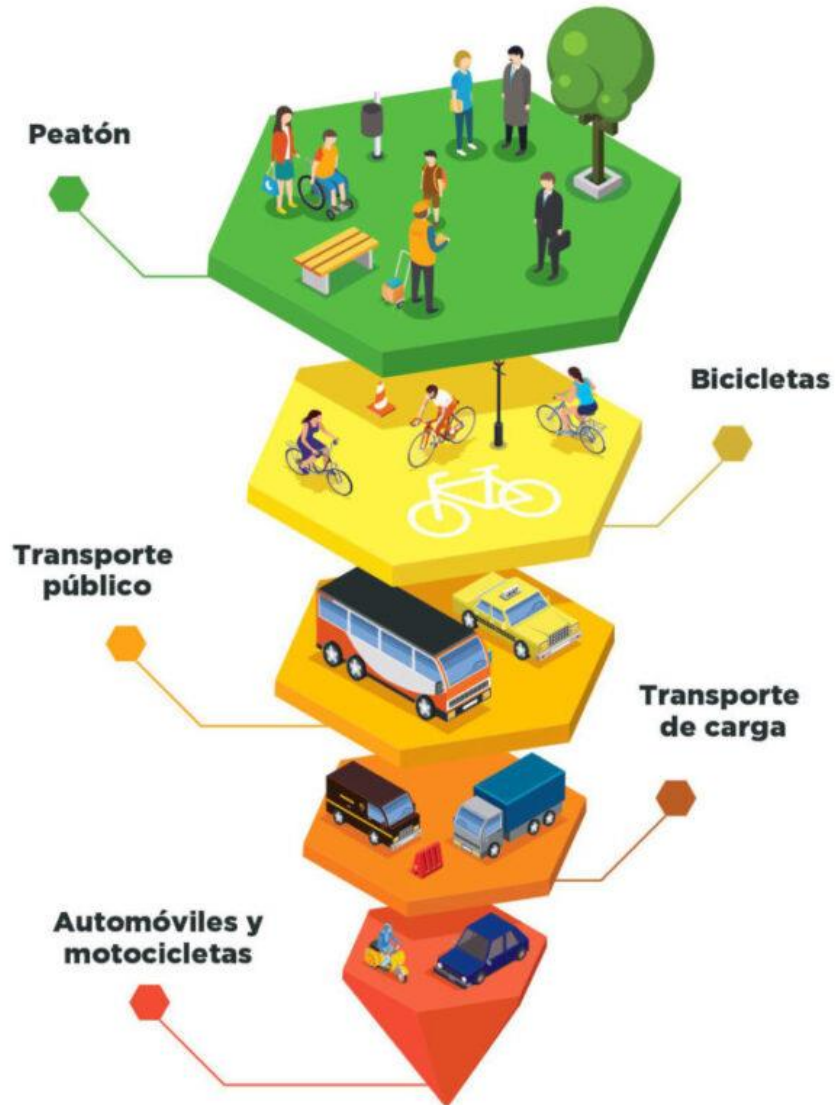
A part de les fases anteriors, la metodologia també determina que cal analitzar la mobilitat des de 3 vessants:

- Xarxes de mobilitat:** Que té en compte la definició i jerarquització de les diferents xarxes de mobilitat (xarxa bàsica de vianants, bicicletes, trànsit, transport públic i mercaderies).
- Fluxos de canvi modal:** Que té en compte aquells fluxos de mobilitat on hi ha un ús majoritari del vehicle privat i on cal incidir per aconseguir una mobilitat més sostenible.
- Estratègies municipals:** Que té en compte la integració en el PMUS de la visió estratègica del municipi, incorporant aquells aspectes que ajudin de assolir el model de ciutat.



Plans de mobilitat urbana (PMU). Procés Metodològic i Tramitació







OBJECTIU	LÍNIA ESTRATÈGICA		PRIORITAT	PROPOSTA	
Millorar la seguretat viària, 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	
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, 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 vianats)	
	2.2	Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu	P 8	Ressolució punts inaccessibles de la xarxa bàsica (disfunció)	
			P 9	Actualització del Pla d'Accessibilitat	
			P 10	Millorar l'accessibilitat a les persones amb disminucions visu	
			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 vianant	
	Augmentar l'ús de la bicicleta 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	



Promoure un transport col·lectiu, 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	
Fomentar l'ús racional del vehicle privat , amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspass 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-24	●
			P 35	Anàlisi de la circulació al c. Manuel Girona i c. Dr. Ferran	●
Optimitzar l'oferta d'aparcament 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	●
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	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	●

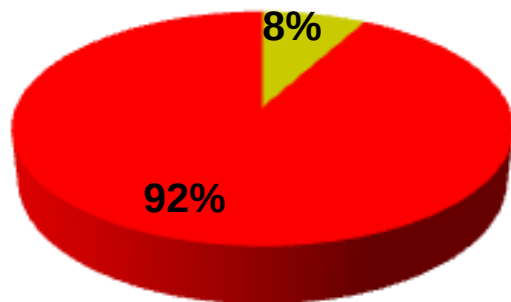


Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	8.1	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent	P 41	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport	●
			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	●
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.	9.1	Creació Observatori de la Mobilitat	P 49	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat	●
	9.2	Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat	P 50	Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats extramunicipals	●
			P 51	Realitzar campanyes de civisme	●
Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn.	10.1	Unificar criteris de continuïtat entre les xarxes dels diferents municipis.	P 52	Crear xarxes de mobilitat que mantinguin una coherència i continuïtat entre els 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.	P 54	Elaborar una ordenança de circulació i civisme conjunta als municipis de la RMB que inclogui tots els modes	●

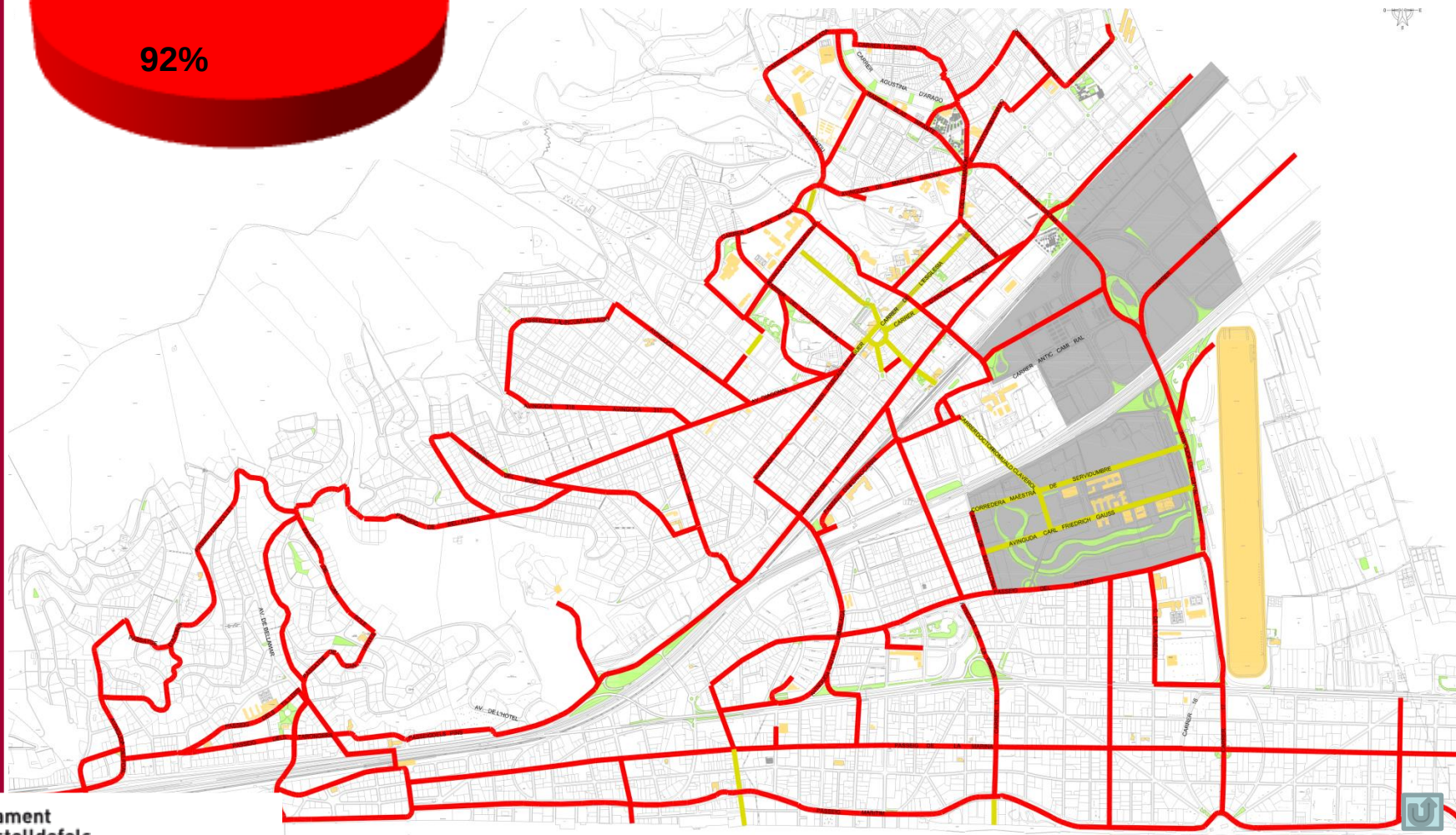
Propostes	Implementades	Iniciades	No iniciades
54	38	13	3
	70%	24%	6%



OFERTA: Xarxa Bàsica Mobilitat interna
(55,48 Km; 29,6% del total xarxa)



LLEENDA	
	Exclusiva per a vianants (4.209 m)
	Convencional (50.315 m)

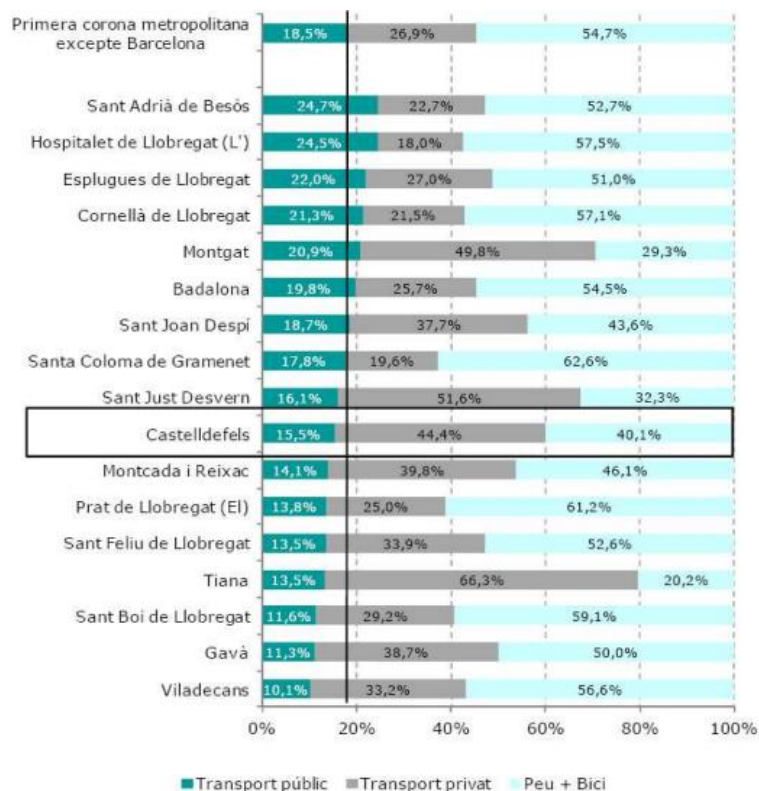




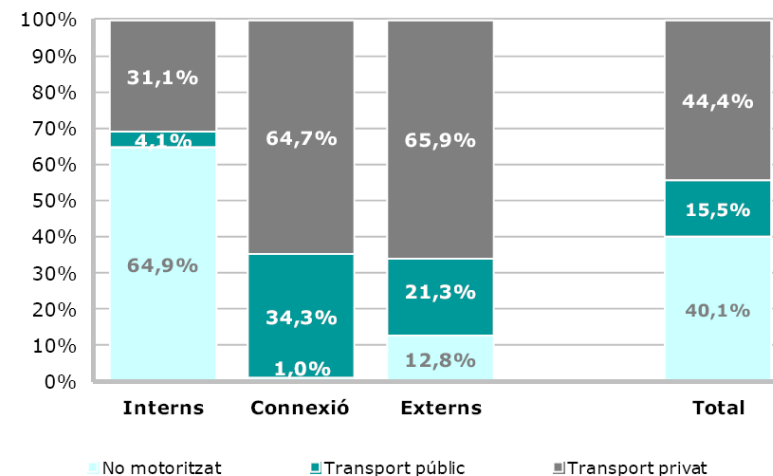
	Residents	% residents	no residents**	% no residents**	TOTAL	% total
Interns	119.081	60,57%	1.352	3,43%	120.433	51,02%
Connexió	70.798	36,01%	38.093	96,57%	108.891	46,13%
Externs	6.737	3,43%	-		6.737	2,85%
TOTAL	196.616	100%	39.444	100,00%	236.060	100%

****La dada del percentatge de desplaçaments interns dels no residents**

s'ha estimat igual que la dels desplaçaments externs-externs dels residents



Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport



MODEL DE CIUTAT





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 (nudi 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).

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

