


Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018
Fase 1: Any 2013: Implantació de la ZAM a la Via Augusta	100%		
Fase 2: Any 2014: Implantació de la ZAM al carrer Martí Pujol	100%		
Fase 3: Any 2018: Implantació de la ZAM a la Rbla. Sant Joan – Av. dels Vents – C. Bufalà		100%	
Fase 4: Any 2019: Implantació de la ZAM a la Rbla. Sant Joan		100%	
Fase 5: Any 2017: Implantació de la ZAM al C. de la Creu i C. Sant Bru		100%	
Fase 6: Any 2018: Implantació de la ZAM a l'Av. President Companys – Av. de Pomar		100%	
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
93.000,00 €	100%	93.000,00 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018
Fase 1: Any 2013: Implantació de la ZAM a la Via Augusta	6.200,00 €		
Fase 2: Any 2014: Implantació de la ZAM al carrer Martí Pujol	9.300,00 €		
Fase 3: Any 2015: Implantació de la ZAM a la Rbla. Sant Joan – Av. dels Vents – C. Bufalà		23.250,00 €	
Fase 4: Any 2016: Implantació de la ZAM a la Rbla. Sant Joan		13.950,00 €	
Fase 5: Any 2017: Implantació de la ZAM al C. de la Creu i C. Sant Bru		20.150,00 €	
Fase 6: Any 2018: Implantació de la ZAM a l'Av. President Companys – Av. de Pomar		20.150,00 €	
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Nombre motocicletes i ciclomotors x 1000 / Població total	67,81	86,03	
Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta matí (km) x 100 / Xarxa primària total (km)	3,34%	2,50%	
Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta tarda (km) x 100 / Xarxa primària total (km)	4,22%	3,50%	
Documentació gràfica de referència			
Plànol amb la proposta d'instal·lació de zones avançades per a motocicletes			

Proposta 2.1.5		Realització d'un Pla específic de Mobilitat vinculat al vehicle privat en el Parc Comercial de Montigalà		03/2012	
Línia estratègica general:					
2. Fomentar l'ús racional del cotxe i millorar la circulació i el trànsit:					
<i>2.1. Optimitzar el funcionament de la Xarxa Viària de la ciutat i les seves connexions amb els municipis de l'entorn</i>					
Model de ciutat. Objectiu al que respon					
Millora de la mobilitat interna					
Famílies – Modes afectats					
Mode a Peu		Aparcaments			
Mode amb bicicleta		Mercaderies			
Transport públic		Seguretat viària			
Vehicle privat		Medi Ambient			
Zona d'actuació					
Xarxa viària de Badalona					
Descripció de l'actuació:					
<p>El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, a través de la línia d'actuació EA 7.1. fixa com a proposta la realització d'un Pla específic de mobilitat en l'àmbit de Montigalà.</p> <p>En aquest sentit, per tal de donar compliment al PdM (figura legislativa de rang superior), el Pla de Mobilitat de Badalona proposa la seva realització, elaborant propostes d'actuació de detall vinculades al vehicle privat, d'acord amb els resultats obtinguts de la diagnosi.</p> <p>La metodologia proposada per a caracteritzar la mobilitat amb vehicle privat en l'àmbit de Montigalà s'estructuraria en 4 fases de treball diferenciades.</p>					
<pre> graph LR 1[1. Caracterització de la demanda] --> 2[2. Caracteritzar l'oferta actual i les alternatives proposades] 2 --> 3[3. Microsimulació dinàmica del trànsit] 3 --> 4[4. Valoració de l'impacte sobre el trànsit] </pre>					
Figura 18. Proposta metodològica per a la realització de l'estudi de mobilitat a Montigalà					
Font: Elaboració pròpia					
Calendari d'implantació estimat:					
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018		
Pla específic de Mobilitat vinculat al vehicle privat en el Parc Comercial de Montigalà	-	100%	-		



Cost d'implantació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
15.000 €	100%	15.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Pla específic de Mobilitat vinculat al vehicle privat en el Parc Comercial de Montigalà	-	15.000 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona		Diputació de Barcelona	
Sector Privat del Polígon Comercial Montigalà			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Documentació gràfica de referència			

Proposta 2.1.6		Realització d'un Pla d'Aforaments vinculat al vehicle privat motoritzat			03/2012
Línia estratègica general:					
2. Fomentar l'ús racional del cotxe i millorar la circulació i el trànsit:					
<i>2.1. Optimitzar el funcionament de la Xarxa Viària de la ciutat i les seves connexions amb els municipis de l'entorn</i>					
Model de ciutat. Objectiu al que respon					
Millora de la mobilitat interna					
Famílies – Modes afectats					
Mode a Peu			Aparcaments		
Mode amb bicicleta			Mercaderies		
Transport públic			Seguretat viària		
Vehicle privat			Medi Ambient		
Zona d'actuació					
Xarxa viària de Badalona					
Descripció de l'actuació:					
<p>La present mesura proposa la realització d'un Pla d'Aforaments vinculat al vehicle privat motoritzat a la ciutat de Badalona amb caràcter anual. L'objectiu principal serà millorar el coneixement de les característiques i composició del trànsit de les principals vies urbanes de la ciutat.</p> <p>En aquest sentit, es proposa que la realització dels aforaments vehiculars es realitzi amb caràcter preferent als vials que conformen la xarxa principal i secundària de la ciutat, d'acord amb la proposta de jerarquització viària que estableix el present PMU.</p> <p>En una primera aproximació, les operacions a realitzar vinculades al Pla d'Aforaments podrien ser les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instal·lació dels equips d'aforament, posada en marxa i retirada dels aforadors i accessoris. • Manteniment i reparació dels equips d'aforament. • Recollida periòdica de les dades emmagatzemades als equips. • Treballs d'enginyeria del trànsit, i gestió de les dades obtingudes, que es descriuen a continuació: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Extracció de les dades i conversió a format de base de dades Acces. ➢ Presentació de les dades en format imprès i informàtic. ➢ Elaboració de l'inventari detallat dels punts d'aforament, inclòs emplaçament exacte, coordenades UTM, foto descriptiva, informació de les característiques de l'entorn i situació en plànol escalat de tota la carretera. ➢ Elaboració de mapa d'intensitats amb les dades obtingudes. ➢ Elaboració d'un informe resum anual amb les dades de les estacions d'aforament. <p>Per a dimensionar pressupostàriament aquesta mesura (d'acord amb la present proposta de tasques), s'ha estimat la realització de 50 aforaments vehiculars de 24 hores anuals durant el període de vigència del present PMUS.</p> <p>Tanmateix, per al desenvolupament d'aquesta actuació també es podria arribar a un acord amb l'empresa gestora de la semaforització de la ciutat, una vegada s'acabi el present contracte de serveis a finals de l'any 2018.</p>					



Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Pla d'Aforaments vinculat al vehicle privat motoritzat	-	5%	95%-
Cost d'implantació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
108.000 €	5%	5.400 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Pla d'Aforaments vinculat al vehicle privat motoritzat	-	5.400 €	102.600 €
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona		Sector Privat	
Diputació de Barcelona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta matí (km) x 100 / Xarxa primària total (km)	3,34%	2,50%	
Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta tarda (km) x 100 / Xarxa primària total (km)	4,22%	3,50%	
Documentació gràfica de referència			
-			

Proposta 2.2.1		Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat		03/2012	
Línia estratègica general:					
2. Fomentar l'ús racional del cotxe i millorar la circulació i el trànsit					
<i>2.2. Fomentar el vehicle compartit</i>					
Model de ciutat. Objectiu al que respon					
Millora de la mobilitat interna					
Famílies – Modes afectats					
Mode a Peu			Aparcaments		
Mode amb bicicleta			Mercaderies		
Transport públic			Seguretat viària		
Vehicle privat			Medi Ambient		
Zona d'actuació					
Desplaçaments a la xarxa viària urbana i interurbana de Badalona					
Descripció de l'actuació:					
<p>El Car-sharing consisteix en el lloguer de vehicles per a usos puntuals i amb orígens i destins controlats (generalment aparcaments públics). També és anomenat cotxe multiusuari i és un sistema de mobilitat que consisteix en una empresa o organització que gestiona una flota d'automòbils, amb un sistema semblant al lloguer de vehicles tradicional i els posa a disposició dels seus abonats (des d'una hora fins a diversos dies). El Car-sharing promou la utilització racional del cotxe. El seu objectiu és aconseguir que no sigui necessària la possessió d'un vehicle privat, i només s'utilitzi el cotxe en moments puntuals. Es basa en la idea que per a cada tipus de desplaçament cal utilitzar el sistema de transport més convenient, des d'un punt de vista del cost individual i social.</p> <p>A Catalunya una de les empreses pioneres en aquest sistema de mobilitat ha estat Avancar. A nivell internacional una de les més importants és Zipcar, líder mundial del Car-sharing, amb més de 350.000 socis a Estats Units, Canadà i Anglaterra. També cal destacar alguna variant del sistema amb iniciatives dels propis propietaris a posar en lloguer el seu cotxe. En aquest aspecte destaca l'empresa Socialcar que gestiona la disponibilitat de cotxes particulars amb un ús semblant al del Car-sharing.</p>					
					
Figura 19. Pàgines web d'empreses que es dediquen al car-sharing					
Font: Elaboració pròpia					

Per a desenvolupar i fomentar el Car-sharing a Badalona **el Pla de Mobilitat proposa la realització d'un Estudi que determini les següents qüestions:**

- Determinar les companyies amb que es podria gestionar el Car-sharing a Badalona
- Estudiar els punts d'aparcament de Car-sharing de Badalona (diferents possibilitats segons siguin aparcaments públics de gestió pública o privada, bosses d'aparcament, aparcaments d'alguns equipaments, etc.).
- Estudiar els diferents sistemes de publicitat que podria aportar l'Ajuntament (pàgina web, campanyes de promoció, etc.).

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat		100%	
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:	
18.000 €	100%	18.000 €	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat	-	18.000 €	-

Responsables / possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Badalona	Empreses especialitzades (Avancar, Socialcar)
ICAEN – IDAE	

Indicadors d'avaluació de la proposta:

Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)

Documentació gràfica de referència

--

9.2.3 VIANANTS



Proposta 3.1.1

Establir una xarxa principal de vianants, còmode, segura i accessible per als desplaçaments a peu: actuacions de millora de guals de vianants existents i dels principals



03/2012

Línia estratègica general:**3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants****3.1 Incrementar la mobilitat a peu****Model de ciutat. Objectiu al que respon:**

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació:

Xarxa principals de vianants de Badalona

Descripció de l'actuació:

La xarxa principal per a vianants proposada té una longitud de 68.851 m. i respon a uns objectius determinats:

- Assegurar la connectivitat a peu amb els principals centres generadors i atractors de mobilitat de la ciutat.
- Assegurar la connexió entre els principals barris i districtes de la ciutat, tot evitant les possibles barreres arquitectòniques existents, tant des del punt de vista dels elements urbans, com en relació amb les grans infraestructures de mobilitat.
- Prioritzar les actuacions en matèria de mobilitat a peu, si bé les actuacions proposades a la xarxa principal es podran complementar amb altres actuacions amb caràcter puntual i vinculades a la mobilitat a peu com ara la creació de camins escolars, la resolució de cruïlles o la millora d'altres itineraris.

Per a garantir els desplaçaments a peu còmodes i segurs, el Pla de Mobilitat proposa realitzar les següents actuacions:

- Actuacions de millora als guals per a vianants existents amb aspectes a millorar: rebaixos incorrectes o inexistents, absències de paviment per a invidents, pendents longitudinal o transversals elevades, ressals elevats, etc.
- Implantació, si s'escau, de nous guals i passos per a vianants.
- Actuacions de millora a les voreres: construir noves voreres i ampliar-les totes fins a un mínim d'ample de pas lliure igual o superior a 1,5 metres.

Totes aquestes actuacions s'hauran de regir a partir de l'aplicació de la Orden VIV/561/2010, normativa vigent en matèria d'accessibilitat a nivell estatal.



Proposta 3.1.1

Establir una xarxa principal de vianants, còmode, segura i accessible per als desplaçaments a peu: actuacions de millora de guals de vianants existents i dels principals



03/2012

S'han prioritzat les actuacions que desenvoluparà el Pla de Mobilitat durant els propers 6 anys, segons:

- El creuament de l'oferta vinculada a la mobilitat a peu amb la demanda de vianants, d'acord amb els resultats registrats a la campanya de comptatges manuals de vianants realitzada.
- El grau d'accessibilitat registrat a les voreres (amplades lliures de pas), en base a:
 - Prioritat alta: Quan l'amplada de pas es igual o inferior a 0,90 metres.
 - Prioritat mitja: Quan l'amplada de pas es situa entre 0,90 m i 1,50 m.
 - Prioritat baixa: Quan l'amplada de pas és superior a 1,50 m.
- El grau d'accessibilitat registrat dels guals per a vianants, en base a:
 - Prioritat alta: Quan es dona una inexistència de gual per a vianants
 - Prioritat mitja: Quan el gual per a vianants existent, presenta ressalt i/o envaeix l'ample de pas lliure mínim de la vorera.
 - Prioritat baixa: Quan el gual per a vianants no incorpora paviment tàctil diferenciat però la resta de paràmetres de disseny i ubicació són correctes.

Es proposa:

- Quant als guals per a vianants:
 - Prioritat alta: Construcció de 134 nous guals per a vianants
 - Prioritat mitja: Millora del disseny i/o la ubicació de 67 guals per a vianants
 - Prioritat baixa: Instal·lació de franges de paviment tàctil diferenciat a 105 guals per a vianants.
- Quant als trams de vorera:
 - Prioritat alta: Ampliació/adequació de 355 metres lineals de vorera (2,32% dels trams de la xarxa principal per a vianants amb més demanda registrada).
 - Prioritat mitja: Ampliació/adequació de 581 metres lineals de vorera (3,79% dels trams de la xarxa principal per a vianants amb més demanda registrada).
 - Prioritat baixa: Ampliació/adequació/manteniment de 14.403 metres lineals de vorera (93,89% dels trams de la xarxa principal per a vianants amb més demanda registrada).

El volum d'actuacions que es realitzaran durant el període de vigència del PMU estarà vinculat a les actuacions de prioritat alta/mitja, deixant per a una fase posterior la resta d'actuacions proposades.

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1.Actuacions de millora als guals per a vianants (millora dels existents i/o construcció de nous guals)	3%	5%	92%
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
5.500.550 €	8%	428.000,00	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1.Actuacions de millora als guals per a	171.200 €	256.800 €	4.072.550 €

Proposta 3.1.1

Establir una xarxa principal de vianants, còmode, segura i accessible per als desplaçaments a peu: actuacions de millora de guals de vianants existents i dels principals



03/2012

vianants (millora dels existents i/o construcció de nous guals)

Responsables / possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Badalona

Diputació de Barcelona

Fundación ONCE

Indicadors d'avaluació de la proposta:

Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km)	64,4	80
Xarxa principal per a vianants amb dèficit (vorera de menys d'1,5 m útils o inexistent)(km) x 100 / Xarxa principal per a vianants total (km)	16,2%	1,2%
Passos vianants adaptats Xarxa principal per a vianants x 100 / Passos vianants totals xarxa principal per a vianants	1,4%	16,0%
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	72,4%	73,0%
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	11,3%	11,4%
% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	47,47%	48,01%

Documentació gràfica de referència

- Xarxa Principal per a Vianants
- Proposta de millora dels guals per a vianants d'acord amb les intensitats registrades a la XPV.
- Proposta d'ampliació de voreres d'acord amb les intensitats de vianants registrades a la XPV.



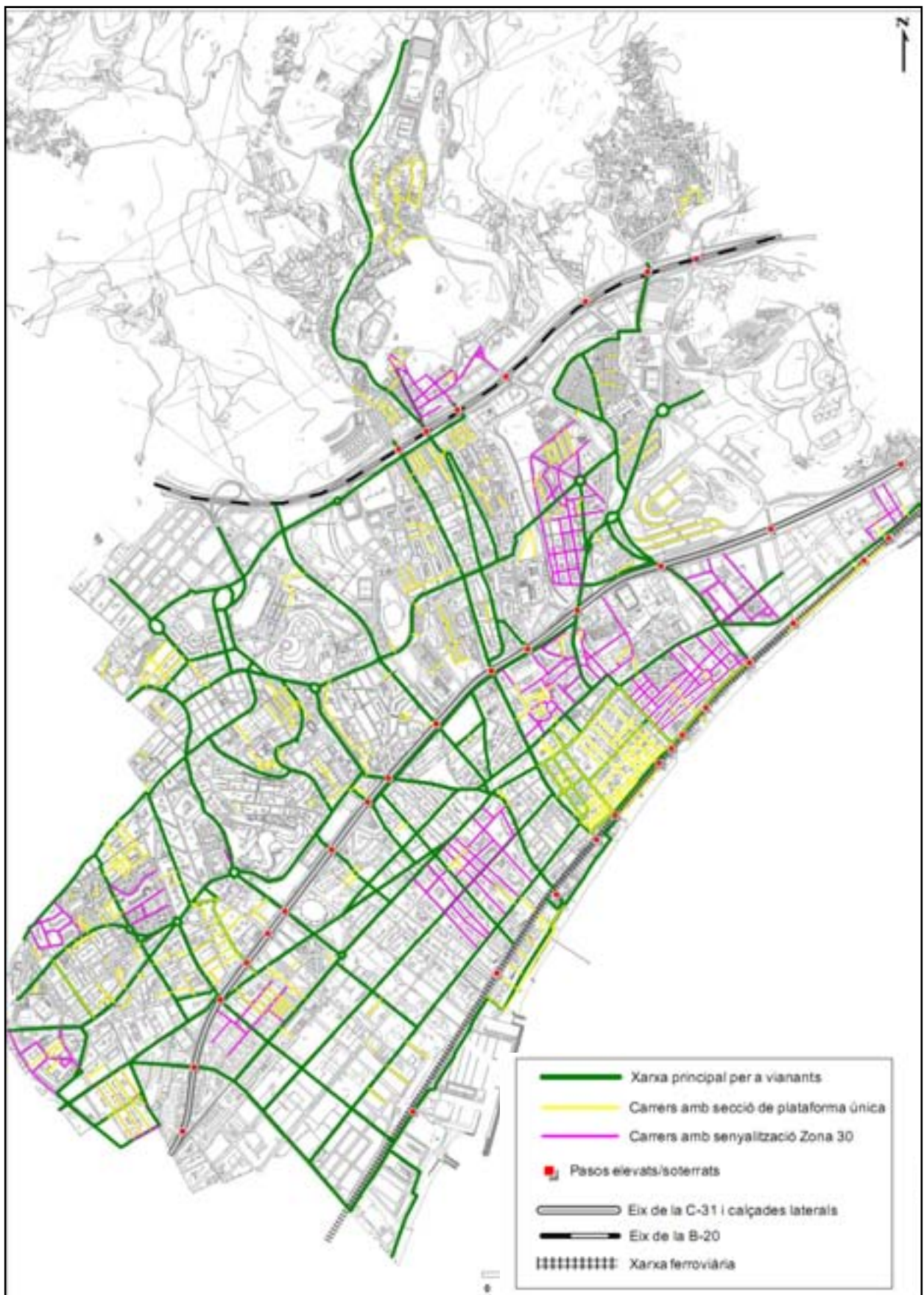


Figura 20. Xarxa principal per a vianants

Font: Elaboració pròpia

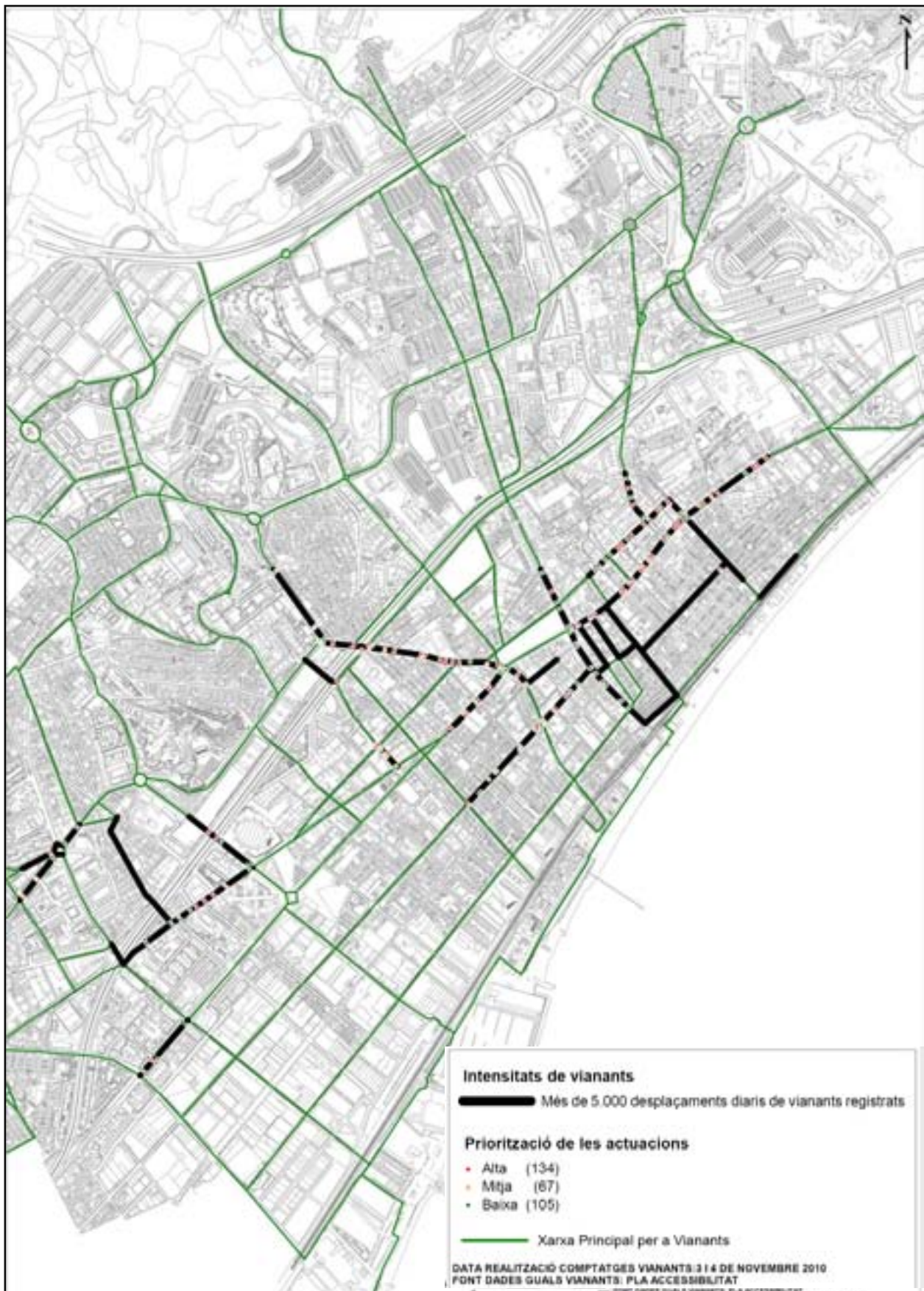


Figura 21. Proposta de millora dels guals per a vianants existents als carrers amb més demanda registrada de la xarxa principal per a vianants

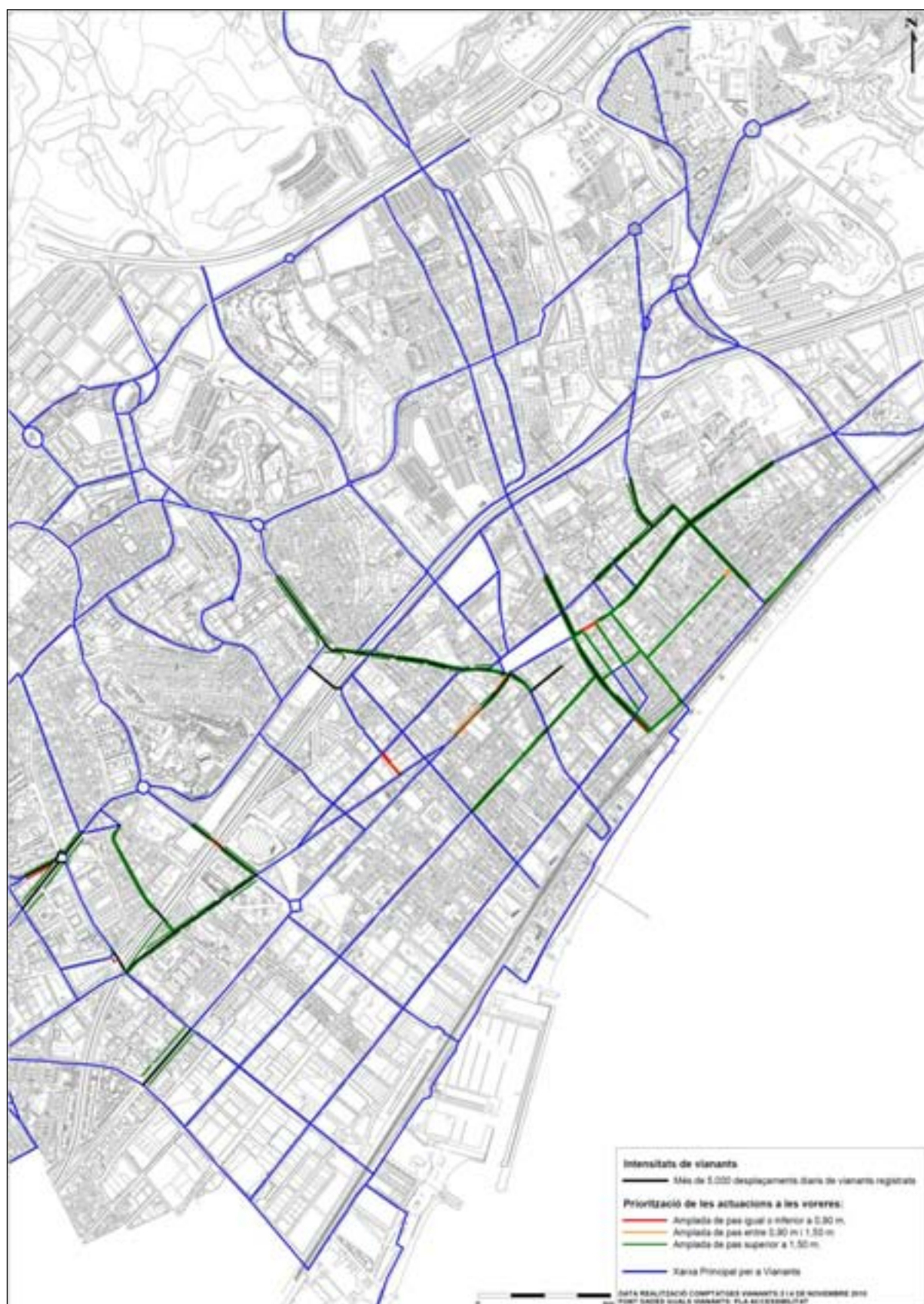


Figura 22. Proposta de millora de les voreres als carrers amb més demanda registrada de la xarxa principal per a vianants

Font: Elaboració pròpia

Proposta 3.1.2

Millora de la connexió a peu entre els àmbits de Pomar-Morera, Morera-Bufalà i Bufalà-Montigalà



03/2012

Línia estratègica general:

3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants

3.1 Incrementar la mobilitat a peu

Model de ciutat. Objectiu al que respon:

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Barris de Pomar, Morera, Bufalà i Montigalà

Descripció de l'actuació:

L'objectiu de la present proposta és millorar la connectivitat a peu entre els barris de Pomar, Morera, Bufalà i Montigalà, que actualment es veu condicionada per:

- El predomini d'itineraris a peu amb orientació mar-muntanya.
- L'existència d'importants desnivells ocasionats per les irregularitats del relleu.

Les propostes que desenvolupa aquesta actuació s'afegeixen a les vinculades a la Xarxa Principal per a Vianants i estan associades a la millora de l'accessibilitat en l'itinerari que conformen la Travessera de Montigalà i el Carrer de Bailen.

- Actuacions vinculades a l'ampliació dels itineraris per a vianants. Existeixen alguns trams en l'itinerari on les voreres no estan ben definides i/o es presenten inexistències puntuals.

En particular, cal destacar el tram esquerre de la Trav. De Montigalà (sentit Montigalà), que actualment té la tipologia de camí, i on la vegetació envaeix l'itinerari.

- Actuacions vinculades a la millora i/o construcció de guals per a vianants. Es proposa:
 - Instal·lació de franges de paviment tàctil diferenciat als guals de tipus 120 amb inexistència (11 guals per a vianants).
 - Instal·lació de franges de paviment tàctil diferenciat als guals de tipus 120 amb inexistència, i protecció dels seus laterals (4 guals per a vianants).
 - Instal·lació de franges de paviment tàctil diferenciat als guals de tipus barca amb inexistència (8 guals per a vianants).
 - Instal·lació de franges de paviment tàctil diferenciat als guals de tipus barca amb inexistència, i ressalt amb la calçada (18 guals per a vianants).
 - Instal·lació de franges de paviment tàctil diferenciat als guals de tipus deprimat en cantonada amb inexistència, i ressalt amb la calçada (1 gual per a vianants).
 - Construcció de nous guals per a vianants (43 nous guals).



Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Millora de la connexió a peu entre els àmbits de Pomar-Morera, Morera-Bufalà i Bufalà-Montigalà	50%	50%	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
160.900 €	100%	160.900 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Millora de la connexió a peu entre els barris de Pomar, Morera, Bufalà i Montigalà	80.450 €	80.450 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	72,4%	73,0%	
Documentació gràfica de referència			
<ul style="list-style-type: none"> • Plànol d'amplades de vorera actuals • Plànol d'estat de l'accessibilitat a les cruïlles 			

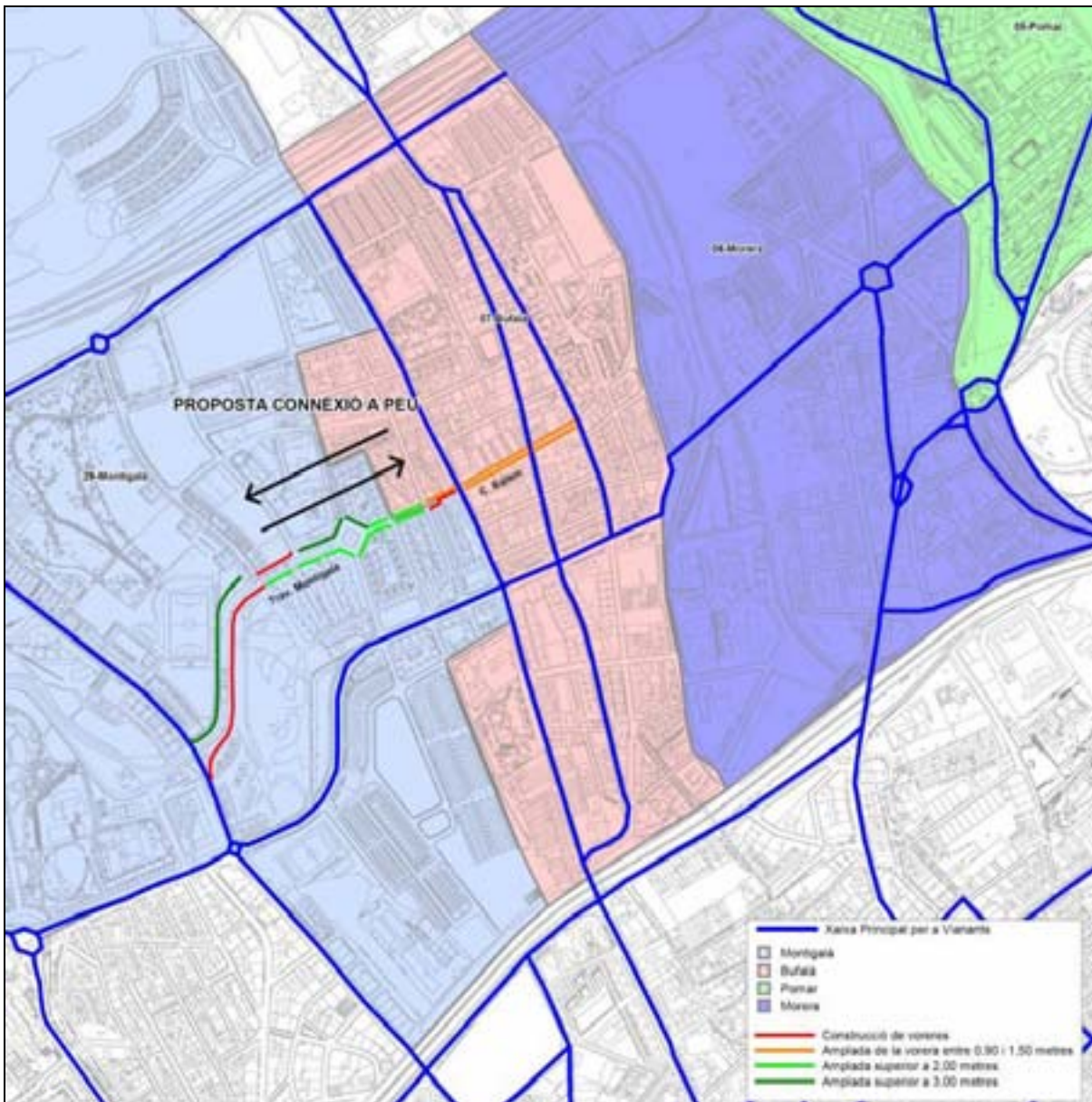


Figura 23. Amplades de vorera de l'itinerari de connexió a peu

Font: Elaboració pròpia

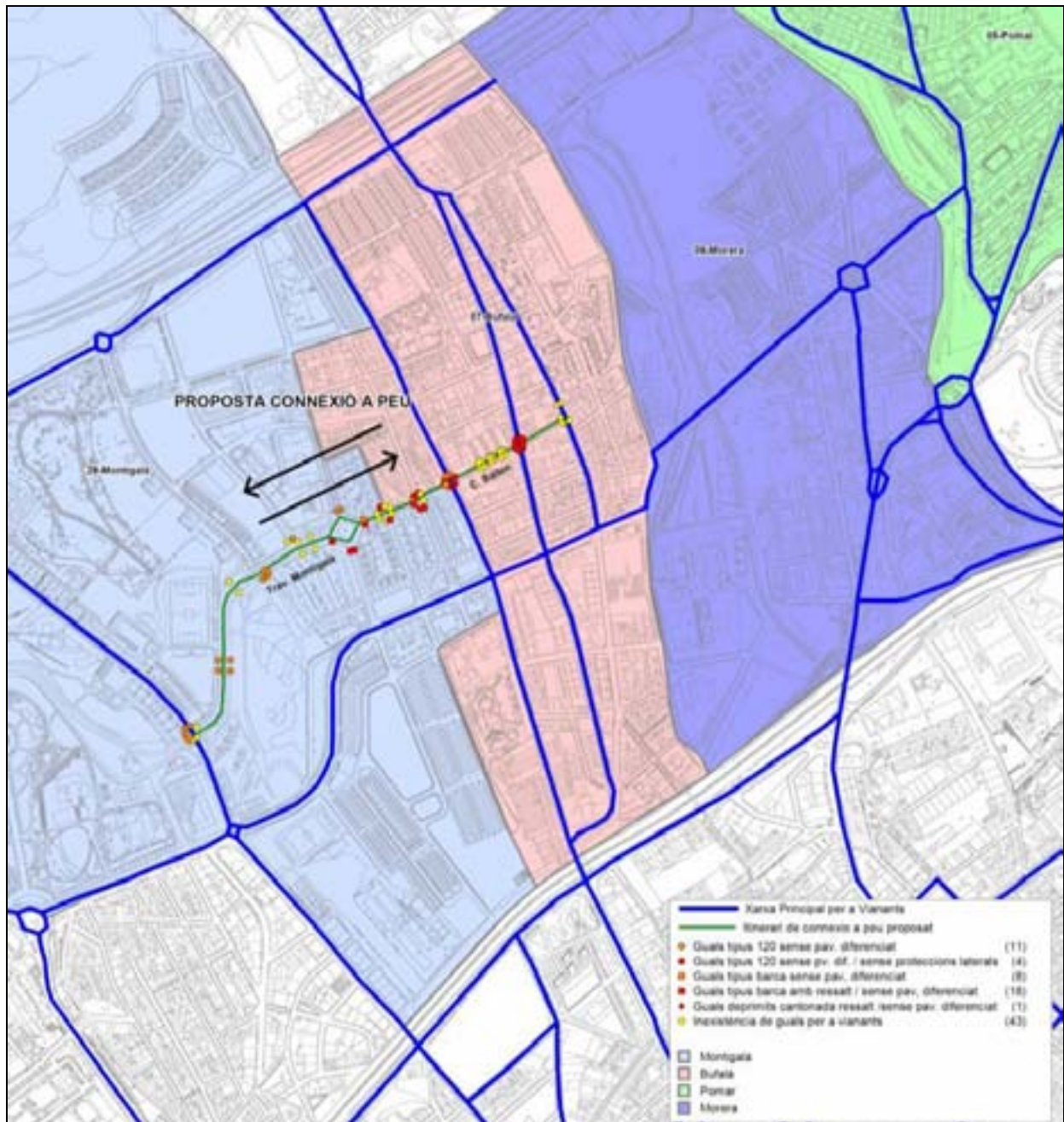


Figura 24. Estat dels guais per a vianants

Font: Elaboració pròpia

Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31 i de la xarxa ferroviària



03/2012

Línia estratègica general:

3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants

3.1 Incrementar la mobilitat a peu

Model de ciutat. Objectiu al que respon:

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31 i de la xarxa ferroviària

Descripció de l'actuació:

Les grans infraestructures de transport existents a Badalona poden generar fractures en el continu urbà, esdevenint en alguns casos barreres arquitectòniques difícils de salvar.

Especialment destacables són les barreres que generen al seu pas l'eix de la C-31 i de la xarxa ferroviària:

- El primer posa en evidència dos models de ciutat confrontats, amb un sector a la vessant marítima amb predomini de pendents suaus i un teixit de carrers amb forma preferentment reticular, i amb un sector a la vessant interior molt més muntanyós, amb carrers en alguns casos de traçat més irregular i que s'ajusten als condicionants orogràfics.
- La xarxa ferroviària, si bé en els darrers anys s'han fet algunes actuacions per a la millora de l'accessibilitat, representa un obstacle en la connexió amb el front marítim.

Amb aquesta proposta es pretén millorar la mobilitat a nivell intern de la ciutat mitjançant:

- La creació de nous passos a nivell i/o elevats.
- La millora dels passos a nivell i/o elevats existents a través de:
 - Millora de l'accessibilitat física als passos soterrats i elevats existents, i en la seva connexió amb els principals itineraris a peu de l'entorn immediat.
 - Millora de l'enllumenat, considerant que en molts passos el sistema d'enllumenat és millorable.
 - Millora dels nivells de neteja i manteniment general dels passos existents.

Quant a l'eix de la C-31, s'han comptabilitzat un total de **15 passos adaptats per a vianants (a nivell o soterrats)**, que es distribueixen a nivell territorial de la següent forma:

- 2 passos al barri de Sant Roc
- 1 pas al barri de Congrés
- 2 passos al barri de la Salut



- 2 passos al barri de Can Claris
- 1 pas al barri de Sant Crist de Can Cabanyes
- 2 passos al barri de Coll i Pujol
- 2 passos al barri de Dalt de la Vila
- 1 pas al barri de Casagemes
- 1 pas al barri de Canyadó
- 1 pas al barri de Manresà

(*) *Més informació envers la ubicació d'aquests passos al plànol que s'adjunta a la present fitxa*

Quant a la **xarxa ferroviària**, s'han comptabilitzat un total de **13 passos adaptats per a vianants (a nivell o soterrats)**, que es distribueixen a nivell territorial de la següent forma:

- 1 pas al barri de La Mora
- 2 passos al barri de Progrés
- 4 passos al barri de Centre
- 2 passos al barri de Casagemes
- 2 passos al barri de Canyadó
- 2 passos al barri de Manresà

(*) *Més informació envers la ubicació d'aquests passos al plànol que s'adjunta a la present fitxa*

La present proposta desenvolupa les actuacions a realitzar (en cas de que sigui necessari) als passos avaluats. Les propostes d'actuació s'han prioritzat en **3 biennis** d'acord amb el període de vigència del Pla de Mobilitat:

- Bienni 2013 – 2014: Es proposa actuar als passos amb ID: 3, 6, 7 i 8
- Bienni 2015 – 2016: Es proposa actuar als passos amb ID: 4, 5, 9, 10, 20, 25 i 26
- Bienni 2017 – 2018: Es proposa actuar als passos amb ID: 1 i 2.

(*) *Més informació envers la proposta de priorització al plànol que s'adjunta a la present fitxa*

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de priorització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Passos amb ID: 3, 6, 7 i 8,	30%		
Passos amb ID: 4, 5, 9, 10, 20, 25 i 26		50%	
Passos amb ID: 1 i 2.			20%
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
322.790,00 €	100%	322.790,00 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Passos amb ID: 3, 6, 7 i 8,	96.837 €		
Passos amb ID: 4, 5, 9, 10, 20, 25 i 26		161.395 €	
Passos amb ID: 1 i 2.			64.558 €

Responsables / possibles fonts de finançament:		
Ajuntament de Badalona		
Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	72,4%	73,0%
Documentació gràfica de referència		
<ul style="list-style-type: none"> • Diagnosi i propostes detallades per a cada pas existent • Plànol de situació dels passos a nivell i soterrats existents 		



Figura 25. Priorització de les actuacions vinculades a la millora dels passos soterrats i elevats

Font: Elaboració pròpia



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31 i de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 10 Pas soterrat que connecta banda i banda del barri de Sant Roc

Pas soterrat per sota la C-31, que també creua la xarxa ferroviària del tram que connecta amb Badalona, i que connecta els àmbits residencials situats a banda i banda del barri de Sant Roc.

En els darrers anys s'han dut a terme nombroses actuacions de millora de l'accessibilitat en aquest punt, instal·lant nous guais i millorant el disseny dels existents, incorporant elements per regular l'estacionament indiscriminat dels vehicles etc.

Quant a les propostes d'actuació, es planteja la possibilitat d'incorporar **elements de senyalització orientativa vinculats als vianants** en aquest pas, que ajudin a evitar el pas de vianants per espais no adaptats.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 25 Pas soterrat que connecta banda i banda del barri de Sant Roc

Pas soterrat per sota la C-31, que també creua la xarxa ferroviària del tram que connecta amb Badalona, i que connecta els àmbits residencials situats a banda i banda del barri de Sant Roc.

En els darrers anys s'han dut a terme nombroses actuacions de millora de l'accessibilitat en aquest punt, instal·lant nous guais i millorant el disseny dels existents, incorporant elements per regular l'estacionament indiscriminat dels vehicles etc.

Quant a les propostes d'actuació, es planteja:

- Incorporació d' elements de senyalització orientativa vinculats als vianants en aquest pas, que ajudin a evitar el pas de vianants per espais no adaptats.
- Repintat de passos de vianants.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 9 – Pas soterrat de connexió entre els barris de Congrés – Sant Roc – Sant Mori de Llefià i La Salut

Pas soterrat per sota la C-31 situat en la confluència entre els barris de Congrés, Sant Roc, Sant Mori de Llefià i La Salut. En els darrers anys s'han dut a terme nombroses actuacions vinculades a la millora de l'accessibilitat i al repintat de passos de vianants.

Tanmateix, cal complementar les actuacions realitzades amb noves millores vinculades a:

- Completar el repintat de passos per a vianants, ja que en alguns casos, el pas dels vehicles ha provocat que s'esborrin les marques horitzontals.
- Millorar l'enllumenat en el tram que passa per sota de la C-31.
- Adaptar alguns dels guals per a vianants que presenten un disseny millorable (exemple: guals de tipus barca amb panot diferenciat de botons amb acabat cromàtic de color vermell).



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 22 – Pas soterrat que connecta amb l'àmbit comercial de La Salut.

Es tracta d'un dels passos de la ciutat que presenta millors condicions en termes d'accessibilitat per als vianants, i per tant, la proposta està vinculada a tasques de manteniment de l'estat actual.

- Els guais per a vianants existents a banda i banda estan totalment condicionats i adaptats.
- Les cruïlles existents a banda i banda estan regulades amb semàfors que incorporen botonera per als vianants.
- El pas esta totalment il·luminat, tant en horari diürn com en horari nocturn.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 21 – Pas soterrat situat al barri de La Salut

Darrerament s'han dut a terme nombroses actuacions de millora del pas, tant vinculades a la neteja i el manteniment, com vinculades a l'adequació en termes d'accessibilitat:

- S'ha pintat el sostre amb diferents tonalitats, per donar-li un acabat més modern i trencar amb el disseny monòton que acostumen a tenir aquests punts.
- S'han instal·lat reixes verticals a banda i banda, per evitar que es pintin les parets amb grafitis.
- S'han instal·lat guals de tipus 120 per a vianants a banda i banda del pas, assegurant l'accessibilitat.

En aquest sentit, no es considera oportú realitzar a curt termini cap actuació sobre aquest pas soterrat.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 20 – Pas soterrat situat al barri de Can Claris

Pas soterrat on recentment s'han dut a terme nombroses actuacions de millora com a conseqüència de la construcció del centre comercial Màgic Badalona.

Quant a l'accessibilitat per als vianants, aquesta està solucionada gràcies a:

- Instal·lació a banda i banda de guais per a vianants de tipus 120 totalment adaptats, si bé cal ressenyar que caldria millorar la cruïlla de connexió amb un dels accessos amb el centre comercial, on la disposició de la senyalització vertical i horitzontal no s'adequa a la ubicació dels guais per a vianants (veure foto 5).
- Les cruïlles estan regulades semafòricament.
- El pas també incorpora un carril bidireccional per a bicicletes ben dissenyat.

Quant al principal aspecte a millorar, cal ressenyar que **la ubicació d'un dels accessos a l'aparcament soterrat del centre comercial provoca que els vehicles envaeixin la vorera, podent generar inseguretat i risc als vianants** (foto 4).

Cal realitzar un estudi de detall vinculat a aquest accés, que estableixi mesures per millorar la seguretat dels vianants i bicicletes.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 26 – Pas elevat que connecta amb el barri de Sistrells

Pas elevat que dona continuïtat al carrer del General Weyler, connectant amb el barri de Sistrells des dels barris de Can Claris i Raval.

El pas presenta alguns aspectes a millorar, vinculats a l'accessibilitat, la seguretat viària, o el manteniment general i la neteja. Es proposa:

- Instal·lació de baranes amb passamans als trams d'escales a banda i banda que connecten el pas elevat amb els altres itineraris per a vianants de l'entorn. Com es pot observar a les fotografies, la majoria d'escales no disposa en l'actualitat de passamans.
- Millorar el paviment en el tram central del pas que passa per sobre de l'eix de la C-31, ja que de forma puntual es troba deteriorat.
En aquest sentit, també cal ressenyar que als laterals es produeix un ressalt important on s'acumula la brutícia, i que podria resultar perillós, especialment per als nens petits. Caldria protegir aquests espais amb reixes de protecció.
- Substituir les baranes de protecció existents al tram central del pas a banda i banda, ja que la seva alçada és insuficient.
- Adequar el pas de vianants existent a la banda litoral del pas, amb inexistència de guals per a vianants en els dos costats.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 8 – Pas soterrat de connexió entre els barris de Coll i Pujol, Nova Lloreda, Raval i Sant Crist de Can Cabanyes.

Igual que en altres passos soterrats de la ciutat, al present pas soterrat s'han realitzat darrerament actuacions de millora vinculades tant a l'adequació de l'accessibilitat com al manteniment i la neteja en general.

Tanmateix, encara existeixen alguns aspectes que cal millorar. En particular, es proposa:

- El pas consta de dos itineraris diferenciats per als vianants, separats per un mur que suporta l'estructura del pas soterrat. Tenint en compte que els trams de vorera perimetrals a aquest mur no estan destinats a l'ús del vianant (són molt estrets i no tenen cap tipus de continuïtat amb els itineraris de l'entorn), cal evitar la possibilitat de que alguns vianants facin servir aquests espais, tot potenciant els itineraris habilitats mitjançant:
 - La instal·lació d'elements de senyalització orientativa vinculats als vianants.
 - La instal·lació de baranes en aquests espais no habilitats per als vianants, que dissuadeixin del seu ús.
- Millora de la il·luminació. Considerant que es tracta d'un pas molt transitat pels vianants, caldria valorar la possibilitat de millorar la il·luminació en horari diürn.
- Millora de la seguretat dels vianants a través de la instal·lació de baranes de protecció perimetrals als itineraris del pas soterrat a la C-31.
- En el tram de connexió amb els barris de Nova Lloreda i Sant Crist de Can Cabanyes, hi ha una rampa i un tram d'escaleres amb disseny millorable. Es proposa eliminar aquests elements i instal·lar una rampa que es vagi adequant de forma progressiva, i d'acord amb els criteris que fixa el Codi d'Accessibilitat, a la cota de nivell existent al acabar el pas soterrat. Aquesta nova barana haurà d'incorporar barana i passamans a banda i banda.
- També serà necessari reubicar el bàcul situat tot just després, ja que envaeix l'espai de pas dels vianants. En aquest sentit, es proposa penjar-lo de la façana.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 7 – Pas soterrat de connexió entre els barris de Coll i Pujol Montigalà i Sant Crist de Can Cabanyes

Es tracta d'un pas força transitat pels vianants i que connecta dos àmbits densament poblats de la ciutat.

Quant a les propostes de millora, cal:

- Millorar l'enllumenat en horari diürn. El pas soterrat disposa de focus penjats del sostre, però que només funcionen en horari nocturn. Es necessari que almenys alguns d'aquests focus il·luminin el pas en horari diürn (veure fotografies).
- En la connexió amb el pas per la banda litoral, un dels itineraris per a vianants està protegit per barres laterals (quitamiedos) d'alçada no reglamentària i que no estan soterrats a la vorera. Cal substituir aquests elements per baranes reglamentàries. Es recomana també que aquestes baranes es col·loquin a banda i banda i en tot el tram soterrat,
- En la connexió amb la banda de muntanya, no existeix cap pas de vianants perpendicular i moltes persones creuen Coll i Pujol generant situacions de risc. Tenint en compte que a menys de 10 metres després de la sortida del pas soterrat existeix un pas de vianants adaptat, es proposa instal·lar baranes que impedeixin el creuament indiscriminat en aquest punt.
- A la banda de muntanya, a la sortida del pas soterrat trobem una plataforma única que connecta amb el barri de Sant Crist de Can Cabanyes i que habitualment es fa servir com a bossa d'estacionament. Cal regular l'accés des d'aquest eix cap a Coll i Pujol mitjançant la instal·lació d'un senyal d'stop i d'un altre de prohibició de gir a l'esquerra.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

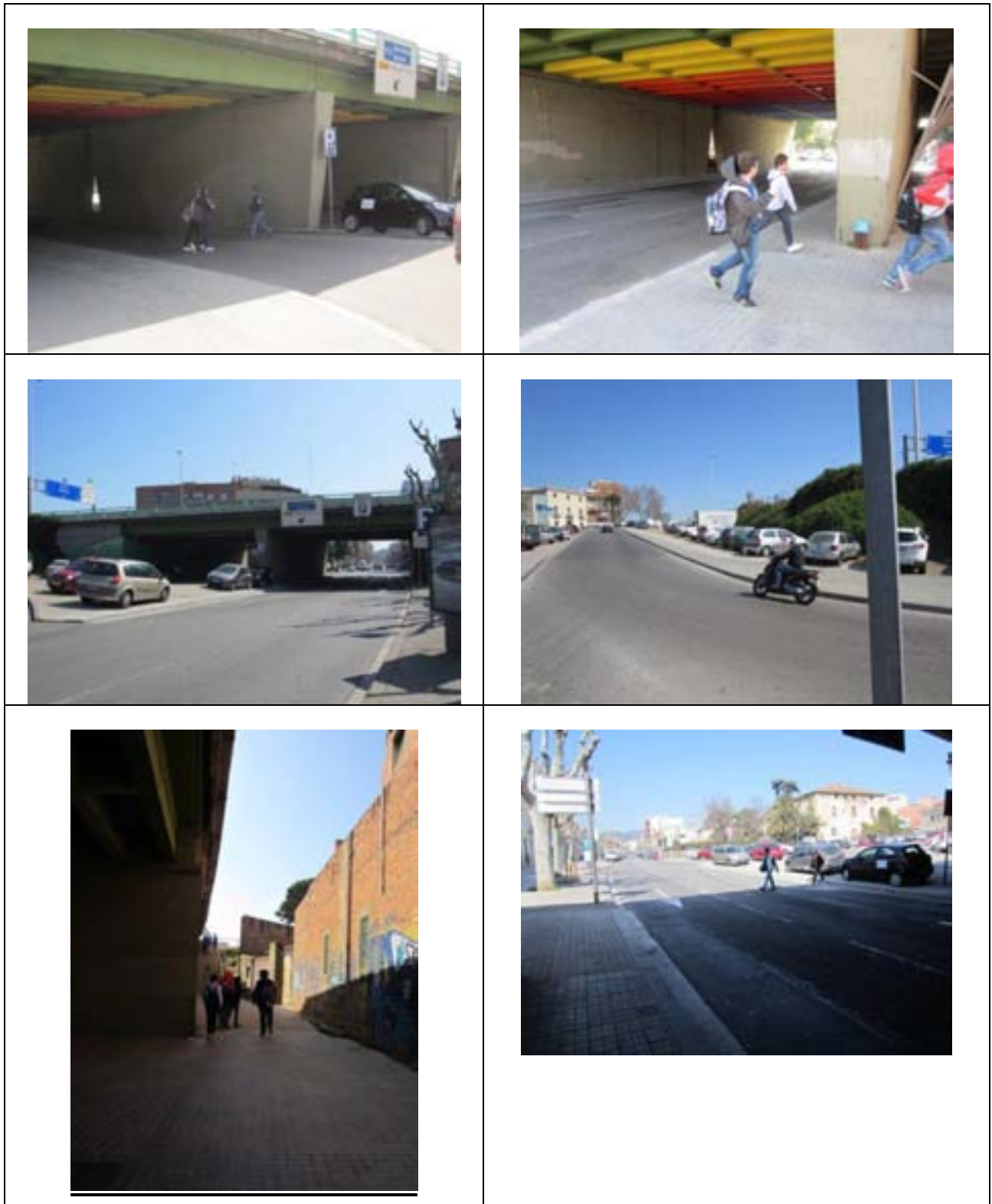
ID 6 – Pas soterrat de connexió amb el barri de Bufalà a través de Martí Pujol

Es tracta d'un pas força transitat pels vianants i que connecta dos àmbits densament poblats de la ciutat. El pas soterrat consta de 3 túnels diferenciats, situant-se els itineraris per a vianants en ambdós laterals oposats.

Quant a les propostes de millora, cal:

- Assegurar que els vianants travessen el pas pels itineraris adaptats (amb més amplada de pas lliure i quals habilitats), mitjançant:
 - La instal·lació d'elements de senyalització orientativa que potenciïn aquests espais.
 - La instal·lació d'elements de dissuasió en els trams de vorera més estrets existents al pas soterrat: Baranes, pilones, etc.
- Donada la proximitat de centres escolars, a la banda de muntanya es produeix el creuament indiscriminat de molt jovent (veure fotografies). Per evitar situacions de inseguretat, es proposa instal·lar un nou pas de vianants regulat en aquest punt (actualment el pas més proper està situat a uns 50 metres respecte de la sortida del pas soterrat).
- A mig – llarg termini, es proposa reurbanitzar la vessant de muntanya del pas soterrat. Actualment aquest àmbit es fa servir com a bossa d'aparcament sense regulació, i no existeixen trams de vorera ni cruïlles adaptades per a l'ús dels vianants.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 5 – Pas elevat de connexió entre els barris de Dalt de la Vila i Bufalà

Connecta els barris de Dalt de la Vila i Bufalà. A la banda de Dalt de la Vila, la connexió amb el tram situat per sobre de la C-31 es pot realitzar o bé a través d'escales o bé mitjançant un ascensor vertical. Cal ressenyar que darrerament, aquest ha estat objecte de nombrosos actes vandàlics, deixant de funcionar en nombroses ocasions i generant un cost de manteniment molt elevat per a l'administració local.

Quant a les propostes de millora, cal destacar la necessitat de millorar l'accessibilitat a la cruïlla que connecta el pas elevat amb el barri de Bufalà (actualment aquest pas és inaccessible):

- Amb la instal·lació de dos guais per a vianants a banda i banda adaptats.
- Amb la senyalització del pas tant a nivell horitzontal com vertical.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 4 – Pas soterrat de connexió entre els barris de Casagemes, Dalt de la Vila i Morera

Pas soterrat per sota la C-31 que perllonga l'Av. del President Companys i que connecta els barris de Casagemes i Dalt de la Vila amb Morera.

Es tracta d'un àmbit amb molta intensitat de circulació de vehicles, i per tal cal intensificar les mesures de seguretat i protecció vinculades als vianants. En aquest sentit, es proposa:

- Instal·lar un gual per a vianants en la connexió amb la banda del barri de Dalt de la Vila (actualment un dels guals té la tipologia de barca però envaeix la vorera i té ressalt).
- Instal·lar baranes de protecció que estaran situades de forma perimetral als itineraris per a vianants per sota del pas.
- Millorar l'enllumenat en horari diürn. El pas disposa d'elements d'il·luminació, però que només funcionen en horari nocturn.

Cal ressenyar que aquesta proposta es complementa amb la de creació d'un Camí escolar vinculat a l'entorn escolar de l'Institut Pompeu Fabra, Pau Gargallo i Isaac Albéniz.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 3 – Pas soterrat de connexió entre els barris de Morera i Guixerres amb Casagemes i Canyadó.

Pas soterrat per sota la C-31 que perllonga l'Av. del President Companys i que connecta els barris de Casagemes i Dalt de la Vila amb Morera. Actualment el desplaçament, tant de vianants com de bicicletes, està permès únicament pel tram de vorera esquerra (en sentit muntanya). Aquest fet produeix la coexistència entre vianants i bicicletes, que pot generar accidentalitat i incomoditat per als dos modes.

Les propostes de millora són:

- Pel que fa al tram de vorera que passa per sota de la C-31, es proposa reordenar el carril bici bidireccional, situant-lo en la franja exterior d'aquesta. La prioritat sempre ha de ser per al vianant, i per tant, els itineraris per a bicicleta hauran de contenir senyalització vinculada a cedir el pas al mode a peu.

Per tal de que aquesta actuació sigui realment efectiva, cal refer els guals existents a banda i banda, ampliant-los de manera que puguin donar servei tant a vianants com a bicicletes de forma independent.

Amb l'objectiu de fomentar la seguretat, també es proposa instal·lar baranes perimetrals a tot l'itinerari soterrat.

- Millorar l'enllumenat en horari diürn. El pas disposa d'elements d'il·luminació, però que només funcionen en horari nocturn.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 2 – Pas soterrat de connexió entre els barris de Les Guixeres i Manresà i Canyadó.

Pas soterrat per sota la C-31 que dona continuïtat al carrer del Torrent de Vallmajor, enllaçant dos dels àmbits industrials de la ciutat. Actualment el pas presenta una secció de 2 carrils (1 per sentit) amb dues voreres laterals d'amplada inferior a 1,80 metres.

Tenint en compte que està previst redimensionar aquest pas d'acord amb la construcció del túnel de la Conreria i l'adequació del carrer Torrent de Vallmajor, les propostes de millora es redueixen a tasques de manteniment i neteja del pas actual.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31



03/2012

ID 1 – Pas soterrat de connexió entre els barris de Les Guixeres i Manresà

Pas soterrat per sota la C-31 que dona continuïtat a la carretera de Tiana. Actualment el pas presenta una secció de 2 carrils (1 per sentit) amb dues voreres laterals d'amplada inferior a 1,80 metres. Cal ressenyar que a l'interior del pas soterrat hi ha dues parades d'autobusos.

Les propostes de millora estan vinculades a:

- Millorar l'enllumenat en horari diürn. El pas disposa d'elements d'il·luminació, però que només funcionen en horari nocturn.
- Instal·lar baranes perimetrals als itineraris per a vianants. La seva instal·lació ha de preveure la sortida sense dificultats des dels autobusos que tenen parada en aquest punt.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 15 - Pas elevat situat al Barri de la Mora

Pas elevat de recent construcció que connecta amb el remodelat front marítim de la ciutat. Si bé el seu disseny és correcte, des del punt de vista dels vianants, els itineraris poden arribar a ser massa llargs (sobretot pel que fa al tram de connexió amb la vessant marítima). Quant a aspectes a millorar, es destaca:

- Millora general de l'enllumenat, especialment pel que fa al tram de connexió amb els barris de Gorg i El Remei (exemple al tram de rampa de la fotografia, sense enllumenat).
- Instal·lació d'una barana amb passamans al tram de rampa existent en la connexió amb els barris de Gorg i El Remei.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària

03/2012

ID 14 - Pas elevat situat al Barri de Progrés

Darrerament s'han dut a terme actuacions en aquest pas, vinculades tant al manteniment del propi pas (eliminació de grafitis i adequació del pas sobre vies) com a la urbanització de l'entorn immediat. Tanmateix, caldria realitzar algunes millores vinculades a:

- Adequació dels passos per a vianants de connexió amb el pas elevat (3), mitjançant la instal·lació de guais per a vianants.
- Adequació de la barana existent en un dels accessos al pas elevat (veure fotografia).
- Instal·lació de noves baranes que delimitin la xarxa ferroviària a banda i banda. Actualment, la barana existent presenta discontinuïtats que podrien induir al creuament de les vies amb el consegüent perill que suposa. A més a més, les baranes existents tenen una alçada insuficient i són fàcilment escalables.
- Instal·lació de passamans adaptats als trams d'escala existents (4).
- Instal·lació d'enllumenat en el tram sobre les vies (actualment no hi ha llum).
- Tenint en compte que el pas només es pot realitzar a través dels trams d'escales, caldria valorar la possibilitat d'instal·lar elements mecànics verticals a banda i banda que permetin el creuament a gent discapacitada.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 13 - Pas elevat situat al Barri de Progrés

Pas soterrat que dona continuïtat a l'Av. de Sant Ignasi de Loiola, els aspectes més destacats a millorar són:

- Millora del sistema d'enllumenat del tram soterrat (almenys en horari diürn).
- Protecció dels itineraris per a vianants existents a banda i banda mitjançant la instal·lació de baranes perimetrals.
- Ampliació del tram de vorera esquerra (en sentit mar), que connecta amb la façana marítima. Cal ressenyar que aquest tram actualment està en obres.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 27 Pas soterrat situat al barri del Centre

Es tracta d'un dels passos soterrats més importants de la ciutat, ja que dona continuïtat a l'Avinguda de Martí Pujol, connectant amb el Passeig Marítim i l'entorn de l'estació de Renfe.

Quant a l'anàlisi dels itineraris a peu, és necessari realitzar millores vinculades a:

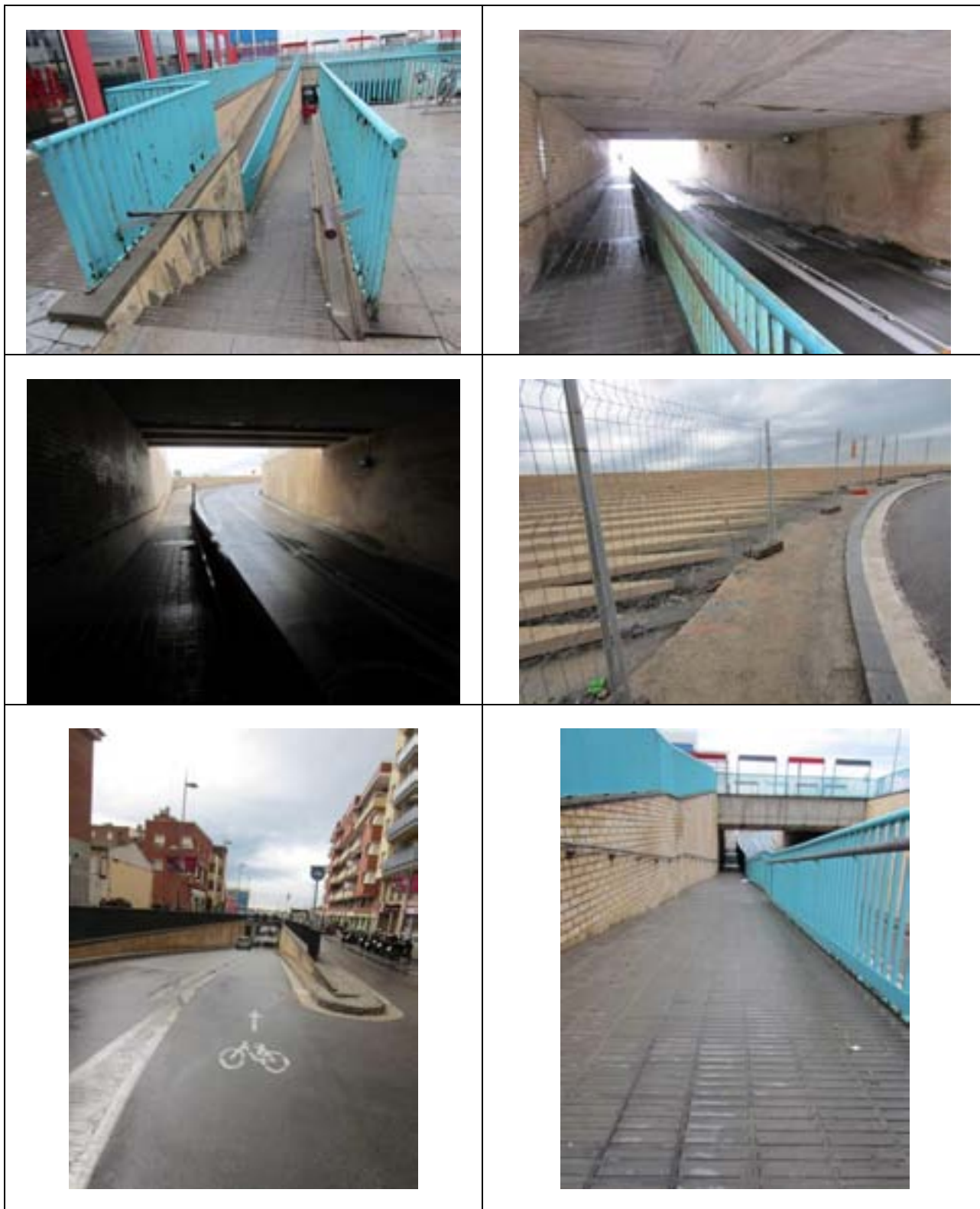
- Alguns trams puntuals no tenen un drenatge adequat de les aigües pluvials, generant-s'hi tolls d'aigua que poden ocasionar caigudes i incomoditat als vianants.

En aquest sentit, al tram que passa per sota de les vies ferroviàries, hi ha un constant degoteig d'aigua provocat per infiltracions.

- El tram final del pas soterrat presenta uns nivells d'il·luminació millorables. Tenint en compte el volum d'usuaris que creua per aquest pas a diari, seria necessari que l'enllumenat funcionés durant les 24 hores del dia.
- El pas soterrat està correctament delimitat i segregat respecte dels vehicles, si bé cal reparar un petit tram de barana situat al final del pas (en sentit mar).
- En el seu tram final (de connexió amb el Passeig Marítim), el pas està afectat per obres. Serà necessari que aquestes obres s'adeqüin als preceptes que estableix la normativa d'accessibilitat vigent.
- Cal valorar la possibilitat d'instal·lar elements mecànics de connexió entre banda i banda, que es podrien complementar amb la instal·lació d'una passera elevada. Aquest pas podria justificar-se per l'existència de l'aparcament per a vehicles situat al front marítim, i que acostuma a tenir un elevat grau d'ocupació.

Quant al pas de les bicicletes, cal destacar que aquestes presenten un pas segregat i correctament delimitat amb peces de cautxú.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 12 Pas soterrat situat al barri del Centre

Aquest és un dels passos més transitats de la ciutat, ja que connecta el Carrer del Mar (un dels principals eixos comercials de Badalona), amb la vessant marítima.

Actualment el principal conflicte i que pot originar accidents, es produeix entre els vianants i les bicicletes que fan servir el pas, ja que en molts casos els ciclistes que fan ús de la rampa circulen a una velocitat elevada i no tenen temps a frenar davant l'aparició sobtada de vianants. En aquest sentit, cal destacar que existeix un senyal vertical que indica del perill provocat pel pas de bicicletes.

Per resoldre aquest conflicte, a curt termini es proposa instal·lar dues baranes perpendiculars a l'itinerari de la rampa, que es situarien al tram final que connecta amb el pas sota vies. La disposició de les baranes en aquest tram augmentaria el nombre de persones amb cadira de rodes que podrien utilitzar el pas, per tal d'assegurar el pas de

Amb aquesta actuació es redueix el risc d'accidents, augmentant notablement els nivells de seguretat.

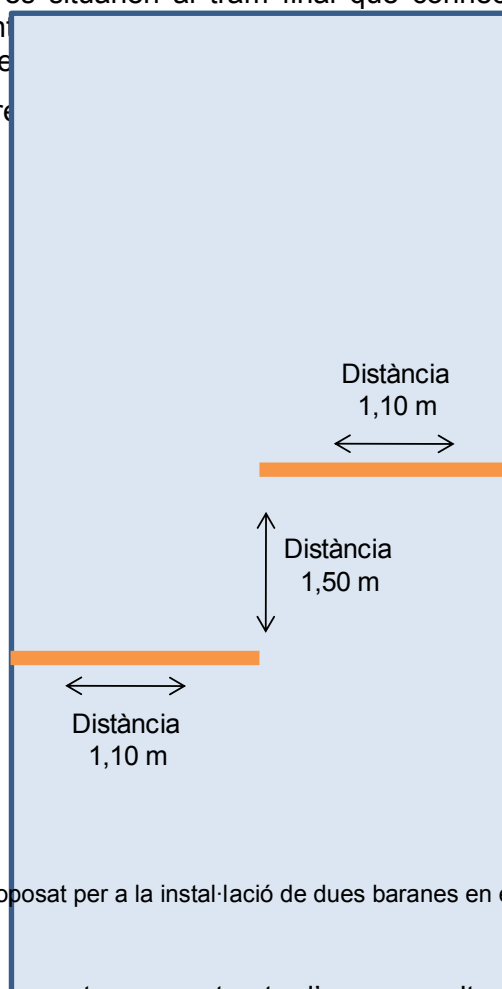


Figura 26. Esquema proposat per a la instal·lació de dues baranes en el tram de rampa existent

Font: Elaboració pròpia

A mig-larg termini, tenint en compte que es tracta d'un pas molt concorregut, tant per bicicletes com per vianants, caldria valorar la possibilitat d'instal·lar elements mecànics que permetin creuar la xarxa ferroviària.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 18- 19 – Passos soterrats situat al barri del Centre

Ambdós passos tenen un disseny molt similar i estan situats al barri del Centre, connectant l'àmbit residencial amb la façana marítima. Quant a les principals millores a realitzar, cal destacar:

- Instal·lació de passamans en un dels laterals dels 4 trams d'escaleres existents a banda i banda.
- Millora de l'enllumenat en els trams soterrats, ja que com es pot apreciar a la fotografia, els passos estan poc il·luminats.
- El dimensionament vertical dels trams no s'adequa a la normativa d'accessibilitat vigent, que fixa un mínim de 2,20 metres d'alçada de vol mínima.

Complementàriament a aquestes propostes de millora, cal valorar la possibilitat **d'instal·lar un pas elevat per sobre de la xarxa ferroviària que incorpori ascensors a banda i banda**. En aquest sentit, cal ressenyar que entre el pas existent a l'alçada del Carrer del Mar i l'existent a l'alçada de la Riera de Canyadó (ambdós situats en ple àmbit residencial de la ciutat), no existeix cap pas adaptat i/o amb rampa.

Inicialment es proposa instal·lar aquest nou pas adaptat a l'alçada del pas soterrat existent a l'inici del Carrer Prim.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 16-17 – Passos soterrats situats al barri de Casagemes

Ambdós passos tenen un disseny molt similar i estan situats al barri de Casagemes, connectant l'àmbit residencial amb la façana marítima. Quant a les principals millores a realitzar, cal destacar:

- Instal·lació de passamans en un dels laterals dels 4 trams d'escaleres existents a banda i banda.
- Millora de l'enllumenat en els trams soterrats, ja que com es pot apreciar a la fotografia, els passos estan poc il·luminats.
- El dimensionament vertical dels trams no s'adequa a la normativa d'accessibilitat vigent, que fixa un mínim de 2,20 metres d'alçada de vol mínima.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 11 – Pas soterrat situat al barri de Canyadó

Pas soterrat que dona continuïtat a la Riera de Canyadó, connectant amb el Passeig Marítim. Es proposa millorar els itineraris per a vianants existents mitjançant:

- Cal senyalitzar horitzontalment els passos de vianants de connexió amb el pas soterrat des del barri de Canyadó (actualment inexistents) (2 passos per a vianants).
- Alguns dels itineraris de connexió des del Barri de Canyadó presenten discontinuïtats ocasionades per irregularitats al paviment (que es troba fragmentat o bé trencat).
- La connexió amb el tram d'itinerari que passa per sota de les vies des del barri de Canyadó, es produeix a banda i banda a través d'un pla inclinat sobtat i que també presenta un desnivell transversal a l'itinerari.

Cal adequar aquesta connexió, eliminant els pendents longitudinal i transversal existents, mitjançant:

- Rebaix progressiu de la cota dels itineraris de vorera adjacents, per tal d'arribar a la connexió amb el tram soterrat sense la necessitat de generar un pla inclinat sobtat.
- Creació d'un espai sense desnivell (ni longitudinal ni transversal) per tal d'efectuar el gir de connexió amb el pas soterrat.
- Al costat del Passeig Marítim, els passos per a vianants no estan senyalitzats. Caldria incorporar senyalització vertical i horitzontal.
- Al tram de l'itinerari que passa per sota de les vies, es proposa instal·lar nous elements d'enllumenat.
- Finalment, quant a la xarxa per a bicicletes, actualment la connexió es realitza pel carril dret (en sentit mar), existint una senyal horitzontal pintada a la calçada que indica l'itinerari a seguir. És necessari adequar aquest itinerari en calçada amb una millora de la seguretat, protegint-lo mitjançant elements de separació i instal·lant nous elements de senyalització vertical que informin de l'existència de l'itinerari.





Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària

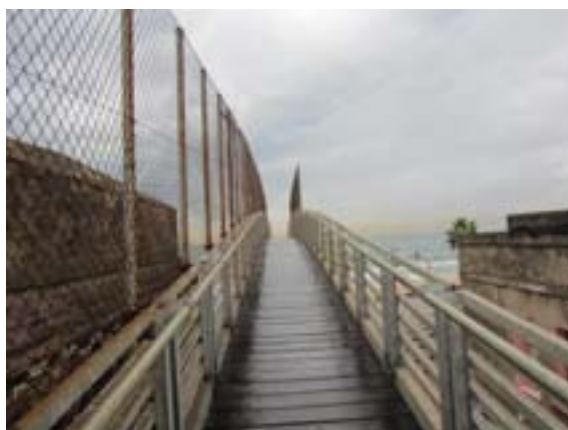

03/2012

ID 24 Pas elevat situat al barri de Casagemes

Es tracta d'un pas que connecta l'àmbit industrial del barri de Casagemes amb el Passeig Marítim. Presenta un disseny molt millorable i caldria valorar la possibilitat de refer bona part del pas elevat, donat que en l'actualitat pot resultar perillós per al pas dels vianants.

Tanmateix, a curt termini es proposa realitzar algunes propostes de millora puntual del pas:

- Instal·lar nous elements d'enllumenat.
- Canviar els llistons de fusta que es troben en mal estat de conservació.
- Instal·lar baranes amb passamans als trams del pas elevat que actualment no tenen.
- Instal·lar franges de paviment antilliscant, per evitar possibles caigudes quan plou.
- Instal·lar baranes de protecció en l'entorn immediat del pas, ja que la seva inexistència pot provocar el creuament indiscriminat de les vies.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària


03/2012

ID 23– Pas soterrat situat al barri de Manresà

Pas soterrat existent al barri de Manresà, que connecta amb el Passeig Marítim. Quant a les millores proposades, es destaca:

- A la banda de mar, l'accés a la rampa queda interromput per la ubicació d'una jardinera, que talla tant l'accés als vianants com als ciclistes que es vulguin incorporar al pas soterrat.
- Instal·lació de noves baranes que delimitin la xarxa ferroviària a banda i banda. Actualment, la barana existent presenta discontinuïtats que podrien induir al creuament de les vies amb el consegüent perill que suposa. A més a més, les baranes existents tenen una alçada insuficient i són fàcilment escalables.
- Al tram de l'itinerari que passa per sota de les vies, es proposa instal·lar nous elements d'enllumenat.
- Es proposa millorar el disseny de les escales existents a banda i banda tant pel que fa al nombre de graons, com al seu dimensionament en alçada i estesa.
- Es proposa instal·lar passamans als 2 trams d'escala i rampa existents a banda i banda. A més a més, cal millora el disseny dels passamans existents, tots ells amb una alçada massa elevada.



Proposta 3.1.3

Construcció i/o adequació dels passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la xarxa ferroviària



03/2012

ID 28– Pas soterrat situat al barri de Manresà

El pas soterrat connecta l'àmbit residencial del barri de Manresà amb el Passeig Marítim. Les propostes de millora estan vinculades a:

- Millorar la il·luminació del tram soterrat.
- Adequar els trams d'escala existents, ja que o bé presenten ressalt o bé tenen més de 16 graons (màxim permès per la normativa d'accessibilitat vigent).
- Algunes de les fustes de que consta la rampa de connexió amb l'àmbit litoral es troben en mal estat i caldria canviar-les. En aquest sentit, els llistons de fusta en condicions de mullat poden esdevenir lliscants i ocasionar caigudes.
- Instal·lar baranes amb passamans a banda i banda dels trams d'escala i rampa.



Proposta 3.1.4

Desenvolupament d'un camí escolar vinculat a l'entorn dels Instituts Isaac Albèiz, Pompeu Fabra i Pau Gargallo



03/2012

Línia estratègica general:

3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants

3.1 Incrementar la mobilitat a peu

Model de ciutat. Objectiu al que respon:

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Entorn de l'àmbit educatiu

Descripció de l'actuació:

Aquesta proposta és producte tant de la diagnosi elaborada pel present Pla de Mobilitat urbana, com especialment de la iniciativa de les associacions de pares i mares dels centres escolars objecte d'estudi, que durant el procés de participació ciutadana vinculat a la Fase de diagnòstic, van fer arribar els seus anàlisis i propostes a l'equip redactor.

Es proposa és la implantació d'un camí escolar segur que connecti l'entorn escolar dels centres educatius Isaac Albèiz, Pompeu Fabra i Pau Gargallo. Els seus objectius són:

- Afavorir un accés segur i agradable d'anada i tornada a l'entorn escolar, promovent els desplaçaments de forma autònoma.
- Transformar els itineraris de connexió en un entorn acollidor i formatiu per als nois i noies que hi circulen.

Per a avaluar l'estat actual dels itineraris de connexió amb els centres escolars, s'ha realitzat una campanya d'enquestes adreçada als estudiants de l'Institut Isaac Albèiz, amb una mostra total de 314 enquestes, que ens ha permès caracteritzar la mobilitat escolar en aquest àmbit:

- Prop del 70% dels alumnes enquestats assenyala desplaçar-se amb altres companys.
- El 93% dels desplaçaments dels alumnes es realitzen a peu, ressenyant la pràctica inexistència de desplaçaments amb bicicleta, i el 8% amb transport públic.

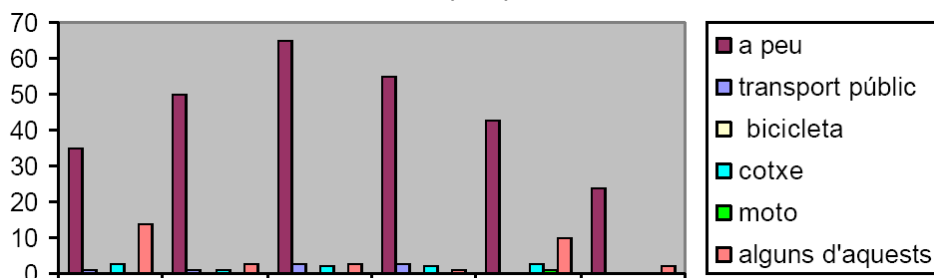


Figura 27. Resultats vinculats al repartiment modal dels desplaçaments dels alumnes

Font: Informació facilitada per l'AMPA de l'Institut Isaac Albèiz

- El 56% dels enquestats considera que els itineraris de connexió amb els centres educatius són insegurs.
- El 80% dels enquestats considera que els itineraris de connexió amb els centres educatius presenten uns nivells de neteja molt millorables.
- El 52% dels enquestats considera que els itineraris de connexió amb els centres educatius presenten uns nivells adequats d'il·luminació.
- Al 57% dels enquestats li agradaria que es treballés, conjuntament amb veïns, botiguers, associacions de pares i mares, etc. en la millora dels itineraris de connexió amb l'entorn escolar.
- El 99% dels enquestats és resident de Badalona.

Quant a les **actuacions més destacades** per a la millora de les connexions amb l'entorn escolar, aquestes s'han estructurat a partir de 4 itineraris diferenciats:

- **Itinerari 1: De la Plaça Dr. Niubó a l'àmbit escolar:**

- Millora de la seguretat i de l'accessibilitat a la cruïlla d'accés a la C-31 en l'Av. Lluís Companys, a través de:
 - Nova senyalització horitzontal a la cruïlla que informi de l'existència d'un camí escolar en aquest punt, mitjançant un acabat cromàtic contrastat amb l'entorn immediat i que permeti diferenciar de forma clara i amb certa llunyania l'existència del pas.
 - Nova senyalització vertical, tant a l'alçada de la cruïlla com en l'itinerari d'accés previ (senyalització de preavis).



Figura 28. Cruïlla on es proposa implantar un pas elevat per a vianants i nous elements de senyalització de camí escolar

Font: Elaboració pròpia

- Substitució de l'actual bionda de protecció perimetral a l'accés a la C-31 per una barana reglamentària.
- Realització de tasques de manteniment i neteja de l'itinerari per a vianants que connecta amb l'àmbit educatiu. Aquestes actuacions haurien d'incloure la millora dels paviments i la il·luminació. Per part de les associacions de pares i mares, també s'assenyala la necessitat de millorar la vigilància en aquest punt, especialment pel que fa als horaris d'entrada i sortida dels centres escolars.



Figura 29. Itinerari per a vianants on caldria realitzar tasques de manteniment de la vegetació i de neteja

Font: Elaboració pròpia



Figura 30. Proposta de detall vinculada a l'itinerari de connexió 1 entre la Plaça Dr. Niubó i l'àmbit escolar

Font: Elaboració pròpia

• **Itinerari 2: Del carrer Sant Vicenç a l'àmbit escolar:**

- Millora de l'accessibilitat al carrer Sant Vicenç. Actualment la connexió amb l'entorn escolar no està solucionada per a les persones amb discapacitat com a conseqüència de l'estat deteriorat del paviment. Per part de les associacions de pares i mares, també s'assenyala sobre la necessitat d'incorporar més vigilància en aquest punt.
- La connexió des del c. Sant Vicenç amb el c. Molí de la torre presenta el seu paviment deteriorat, dificultant el desplaçament sobretot pel que fa a persones amb mobilitat reduïda.
- També seria necessari millorar l'enllumenat.

• **Itinerari 3: Del carrer Molí de la Torre a l'àmbit escolar:**

- Senyalització de la cruïlla existent entre els carrers Molí de la Torre i Av. del Bac de Roda, incorporant informació vinculada al camí escolar.

A més a més, també es proposa augmentar el temps de pas vinculat al pas dels vianants.



Figura 31. Cruïlla entre Bac de Roda i Molí de la Torre on es proposa instal·lar senyalització de camí escolar i ampliar el temps de pas vinculat als vianants

Font: Elaboració pròpia

- Reordenar l'accés principal a l'Institut Isaac Albènic mitjançant la instal·lació d'elements que amplii l'espai destinat als alumnes tot evitant el seu ús per part dels vehicles.
- Millorar l'accessibilitat de l'accés lateral de l'Institut Isaac Albènic, situat al carrer de Joan Junceda. La proposta inclou tant la millora del gual d'accés com dels trams de vorera.



Figura 32. Detall de l'accés lateral a l'Institut Isaac Albènic on es proposa la millora de l'accessibilitat

Font: Elaboració pròpia

• **Itinerari 4: Del pont que creua la C-31 a l'entorn escolar:**

- Reurbanitzar l'entorn del carrer de la Nova Cançó, millorant l'estat de les voreres i realitzant tasques de neteja associades a l'esplanada existent en aquest punt.
- També es proposa incorporar senyalització vinculada al camí escolar en aquest punt, i reordenar l'estacionament dels vehicles.



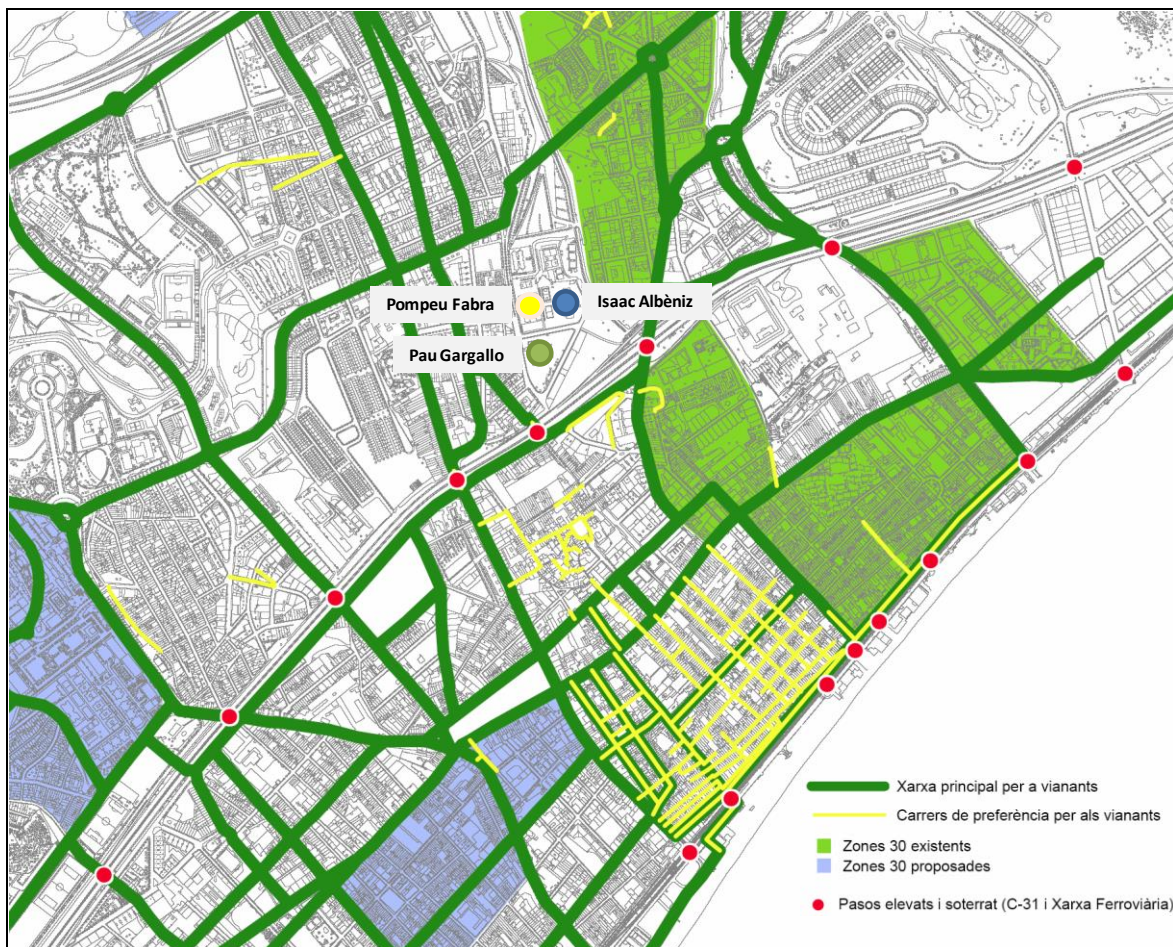


Figura 33. Ubicació dels centres escolars objecte d'estudi en relació amb la xarxa principal per a vianants

Font: Elaboració pròpia


Complementàriament, i d'acord amb el procés de participació ciutadana, caldria la realització d'una campanya d'enquestes adreçada als centres escolars de tota la ciutat que tingués com a objectiu principal la caracterització de la mobilitat dels alumnes, pares i mares.

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Desenvolupament d'un camí escolar vinculat a l'entorn dels Instituts Isaac Albènic, Pompeu Fabra i Pau Gargallo	100%	-	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
52.925,00 €	100%	52.925,00 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
Desenvolupament d'un camí escolar vinculat a l'entorn dels Instituts Isaac Albènic, Pompeu Fabra i Pau Gargallo	52.925 €	-	-

Responsables / possibles fonts de finançament:		
Ajuntament de Badalona		
Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	72,4%	73,0%
Documentació gràfica de referència		
Plànol de situació dels centres escolars objecte d'estudi		



Proposta 3.2.1		Millora de la mobilitat al barri de Sant Crist de Can Cabanyes			03/2012
Línia estratègica general:					
3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants					
<i>3.2 Cercar l'accessibilitat universal</i>					
Model de ciutat. Objectiu al que respon:					
Millora de la mobilitat interna					
Mode a Peu			Aparcaments		
Mode amb bicicleta			Mercaderies		
Transport públic			Seguretat viària		
Vehicle privat			Medi Ambient		
Zona d'actuació					
Barri de Sant Crist de Can Cabanyes					
Descripció de l'actuació:					
<p>L'àmbit territorial del barri de Sant Crist de Can Cabanyes està delimitat pel carrer de Coll i Pujol, l'avinguda de Puigfred, la Rambla de Sant Joan i les calçades centrals de la C-31. Es tracta d'un sector amb un alt grau de compacitat urbana i on predomina l'ús residencial.</p> <p>La present fitxa proposa la realització de tot un seguit d'actuacions vinculades a la millora integral de la mobilitat en l'espai intern del barri. Amb l'objectiu d'optimitzar les actuacions a realitzar, el present Pla de Mobilitat ha prioritzat les propostes, prenent com a punt de partida:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Els condicionants orogràfics • Les tipologies de carrer existents • La jerarquització del viari i la seva disposició a l'interior del barri • El disseny d'escales i rampes <p>Les propostes d'actuació estan vinculades a set aspectes principals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nova jerarquització del viari intern del barri: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Prioritzant l'itinerari que actualment fa servir el transport públic (línia B5) i que transcorre pels carrers d'Àngel Guimerà, de Buenos Aires, Montserrat i Passatge Milà i Fontanals. Això suposa que: <ul style="list-style-type: none"> - Aquest itinerari sempre tindrà prioritat respecte dels carrers amb els que creua. - Serà l'únic itinerari que permetrà creuar el barri i que facilitarà la connexió amb els principals eixos viaris de l'entorn: Av. de Puigfred, Rbla. de Sant Joan i C. de Coll i Pujol. - Els girs a l'esquerra restaran prohibits. • Canvis de sentit a la xarxa interna, amb l'objectiu "d'expulsar" els vehicles de la xarxa interna, fent poc atractius i incòmodes els itineraris per als conductors i reduint la circulació vehicular pràcticament a la vinculada als moviments dels residents del barri. 					

Els canvis de sentit proposats són:

- Al C. d'Antoni Botey, entre Passatge Milà i Fontanals i C. de la Pallaresa
 - Al C. de la Pallaresa, entre C. Paradís i C. Bonavista.
 - Al C. d'Antoni Botey entre Av de Puigfred i C. de la Pallaresa
- Pacificació dels carrers situats en l'entorn immediat de la Plaça de Cuba. Es proposa crear nous trams de carrer amb secció de plataforma única. Les seves característiques pel que fa al disseny seran:
 - Tots els carrers considerats estaran regulats amb senyalització S-28, amb velocitat màxima de 20 Km/hora i preferència per als vianants i les bicicletes en tots els trams de viari.



Figura 34. Exemple del senyal vertical S-28

Font: Elaboració pròpia

- Restarà una calçada per a la circulació vehicular amb amplada total igual a 2,5 metres, per evitar velocitats elevades i reduir el pas preferentment al dels residents.
- A banda i banda els espais entre la calçada i les façanes estaran delimitats per elements de mobiliari urbà. L'amplada d'aquests itineraris i el tipus d'elements de mobiliari a instal·lar en cada tram, s'ajustaran als condicionants geomètrics del carrer (respectant sempre una amplada lliure de pas mínima igual o superior a 1,50 metres).
- El paviment de l'espai destinat als vehicles estarà diferenciat del dels laterals, amb l'objectiu d'optimitzar les tasques de manteniment vinculades al desgast del pas dels vehicles.
- Quant a l'espai destinat als vianants, aquest restarà diferenciat per una franja de paviment tàctil estriat o de botó preferentment.
- S'eliminaran les places d'aparcament existents en l'actualitat en aquest àmbit (unes 230 places afectades), amb l'objectiu d'ampliar l'espai públic destinat als usos no motoritzats.
- Per contrarestar les conseqüències derivades de l'eliminació de les places d'aparcament, es detalla una proposta d'actuació vinculada a habilitar nous espais d'aparcament(veure següents apartats).
- Quant als espais de càrrega i descàrrega, aquests es reduiran tant com sigui possible, si bé serà necessari crear alguna bossa d'estacionament puntual vinculada a les necessitats dels locals comercials del barri.
- En aquest sentit, es proposa que l'horari de les activitats vinculades a càrrega i descàrrega es redueixi de 07:00 a 11:00 hores i de 14:00 a 17:00 hores, per evitar el seu impacte sobre la resta de modes.
- Quant als espais de càrrega i descàrrega, aquests es reduiran tant com sigui possible, si bé serà necessari crear alguna bossa d'estacionament puntual vinculada a les necessitats dels locals comercials del barri.
- Pel que fa a l'accés a través del carrer Sant Joan de la Creu, es proposa instal·lar un pas de vianants sobreelevat a la vorera del carrer Coll i Pujol, que doni continuïtat a la nova secció de

plataforma única proposada.

- Finalment, cal ressenyar que la disposició actual dels sentits de circulació no fa necessària la implantació de mesures de regulació i control dels accessos en aquest àmbit, ja que aquests donen servei preferentment als residents del barri.
- Pacificació dels carrers Passatge de Fortuny, Gòngora i Milà i Fontanals. La seva estructura i ordenació urbana facilita la seva pacificació sense afectar negativament al sistema de mobilitat de l'entorn. Per a la seva pacificació, es proposa seguir els criteris de disseny emprats en l'entorn de la Plaça de Cuba.

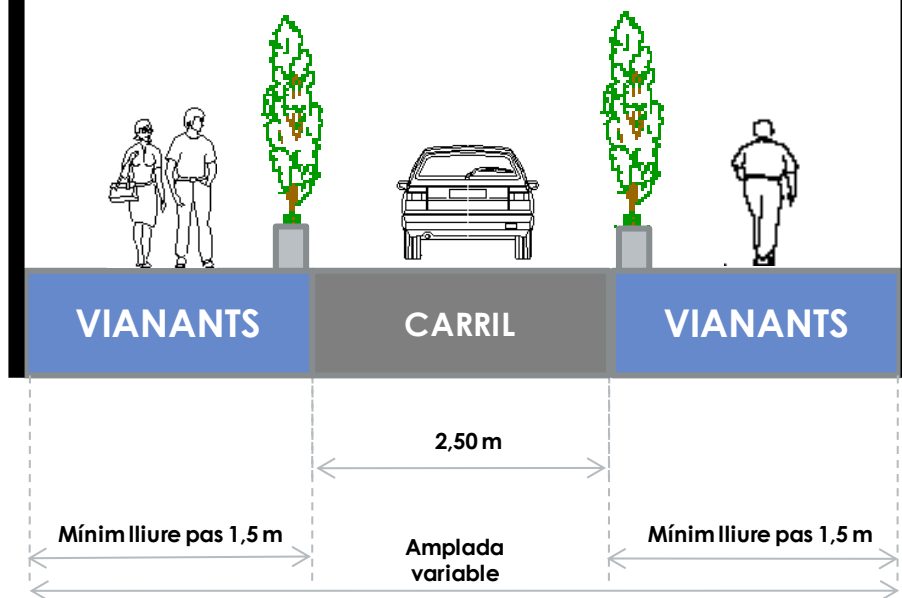


Figura 35. Secció tipus proposada

Font: Elaboració pròpia

- Millora de l'accessibilitat mitjançant la instal·lació d'elements mecànics. Es proposa instal·lar dues escales mecàniques que estaran situades a:
 - Al Carrer de Cuba
 - Al Passatge de Milà i Fontanals

Detall del Carrer de Cuba



Detall del Passatge de Milà i Fontanals



Figura 36. Imatges dels trams de carrer on es proposa la instal·lació dels elements mecànics

Font: Elaboració pròpia

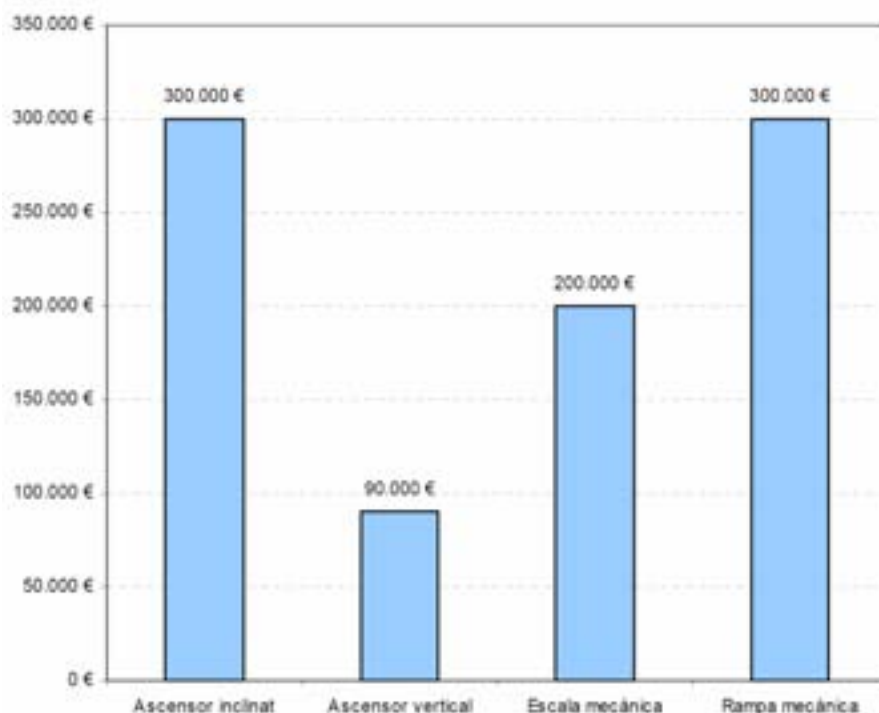


Figura 37. Cost dels diferents elements mecànics per salvar els desnivells a la via pública
 (*) El cost no inclou l'obra civil

Font: Diputació de Barcelona

- Creació de nous espais d'aparcament vinculats als residents de Sant Crist de Can Cabanyes. Amb l'objectiu de pal·liar en la mida del possible les afectacions derivades de la eliminació de les reserves d'aparcament en alguns dels trams interns del barri, es proposen dues actuacions:

- A curt termini, es proposa la adequació del solar existent en el marge dret del carrer de la Batllòria. Si bé existeix un planejament urbanístic aprovat, mentre que no es desenvolupin els equipaments previstos es podria habilitar aquest àmbit per a l'ús exclusiu dels residents de Sant Crist.
- A mig-larg termini, es proposa construir un aparcament soterrat a la confluència entre la Rbla. de Sant Joan i l'Av. de Salvador Espriu. Les reserves d'aparcament d'aquest equipament hauran d'estar preferentment vinculades als usuaris del barri.

Ambdues actuacions necessitaran d'un sistema de senyalització orientativa a la via pública que indiqui de la disponibilitat d'estacionament vinculat al barri.

- Canvi de secció del carrer de Coll i Pujol entre l'Av. de Puigfred i la calçada de la C-31. Actualment presenta una secció de 1+1 amb aparcaments a banda i banda, destacant que en el lateral dret en sentit cap a l'Av. de Puigfred l'estacionament és fa en semibateria.

Inicialment, amb l'objectiu d'ampliar la superfície destinada als vianants, es presenta una primera alternativa que consistiria en:

- Ampliar l'amplada de les voreres a banda i banda, reduint l'espai disponible a la calçada vehicular. Aquesta actuació permetria implantar elements de mobiliari urbà i elements arboris en aquest tram de via pública.
- Modificar la tipologia d'estacionament existent a la banda dreta (sentit Av. de Puigfred), per tal de que els vehicles estacionin en cordó, reduint per tant l'espai que ocupen els vehicles a la via pública.



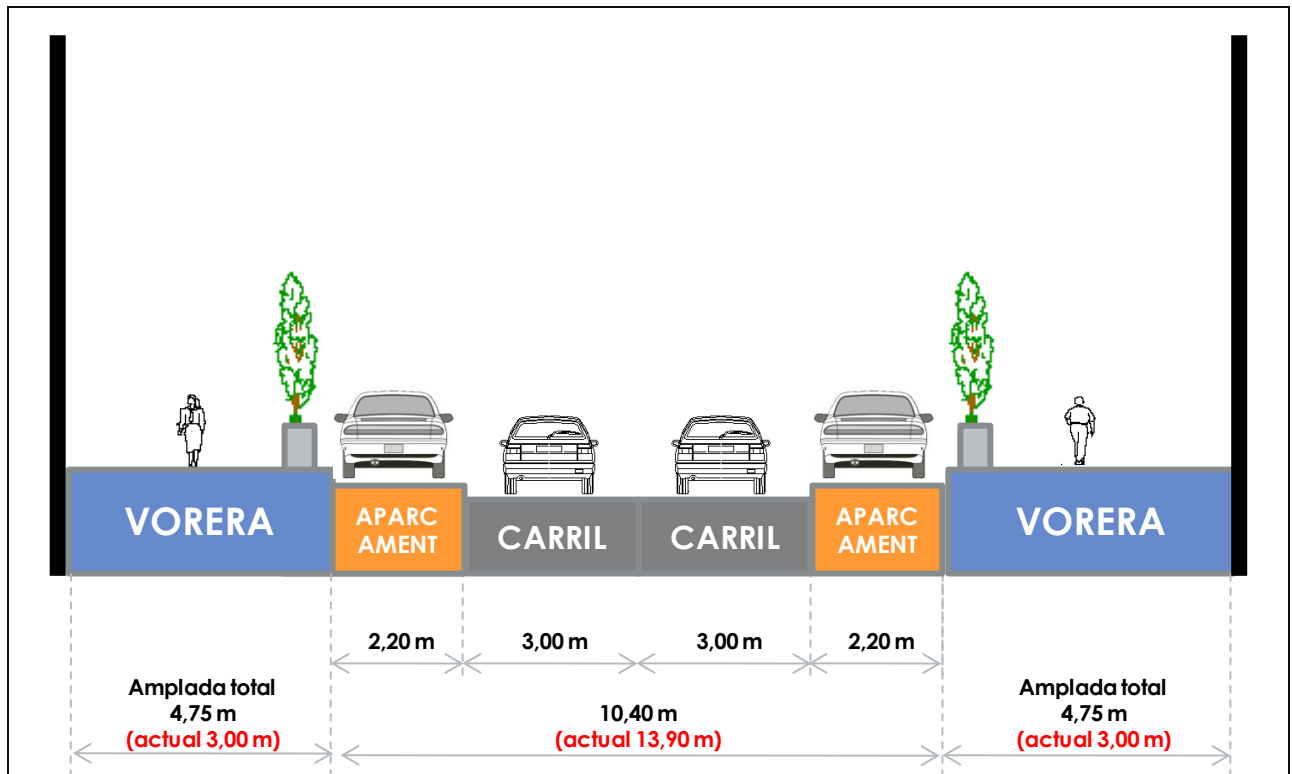


Figura 38. Exemple de Secció tipus proposada al C. Coll i Pujol

Font: Elaboració pròpia



Figura 39. Detall de la secció actual del carrer Coll i Pujol

Font: Elaboració pròpia

Tanmateix, aquesta proposta no deixa de ser una alternativa, i podrà ser actualitzada o modificada per l'Ajuntament de Badalona en cas de que ho considerin oportú els seus serveis tècnics (sempre i quan es mantingui l'objectiu inicial d'ampliar la superfície destinada als vianants).

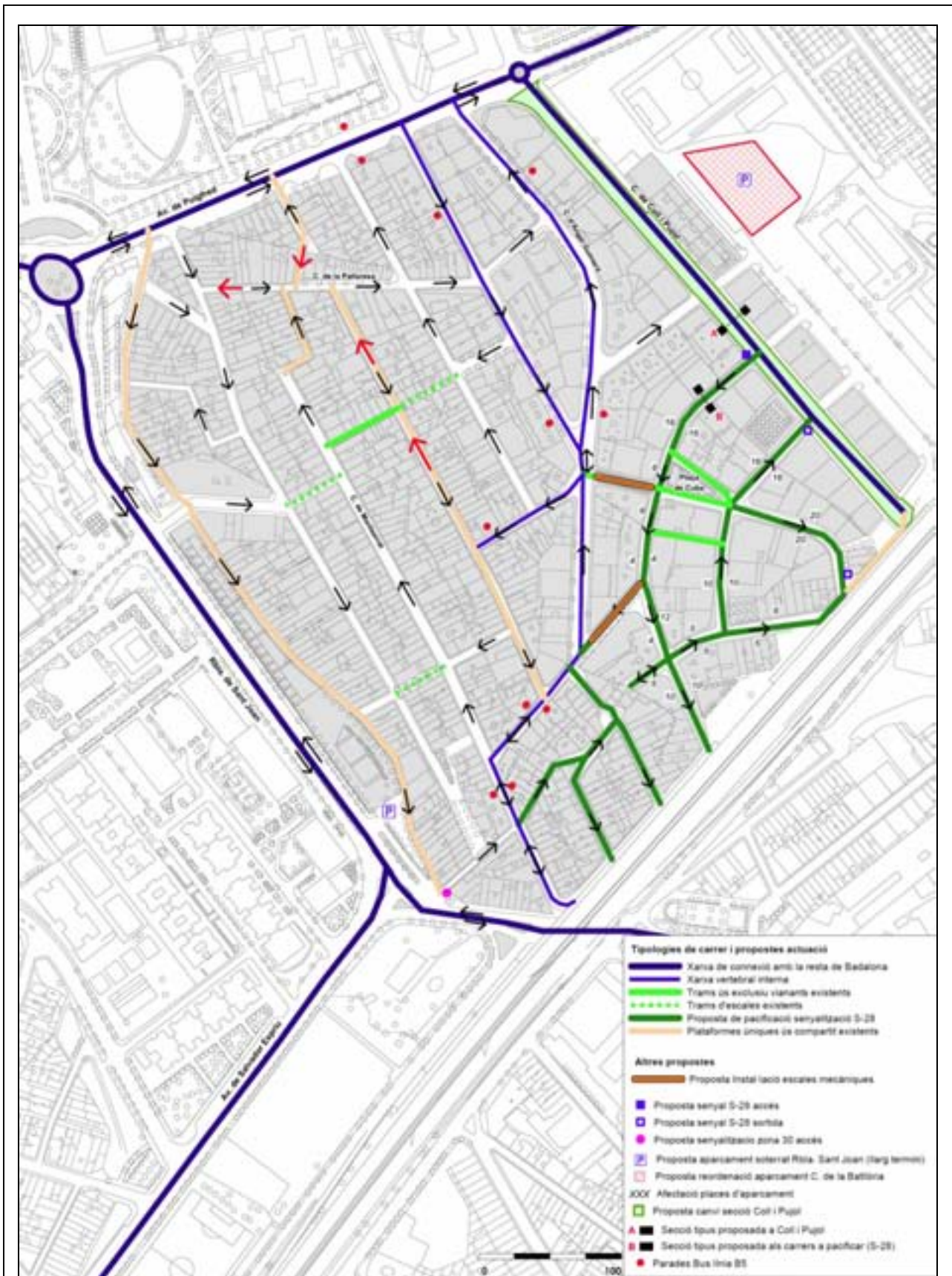


Figura 40. Propostes d'actuació per a la millora de la mobilitat al barri de Sant Crist de Can Cabanyes

Font: Elaboració pròpia



Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Millora de la mobilitat al barri de Sant Crist de Can Cabanyes	40%	60%	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
1.180.845,00 €	100%	100%	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
1. Millora de la mobilitat al barri de Sant Crist de Can Cabanyes	472.338 €	708.507 €	
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
-	-	-	
Documentació gràfica de referència			
Plànol proposta actuacions per a la millora de la mobilitat al barri de Sant Crist de Can Cabanyes			

Proposta 3.2.2

Realització d'un Estudi específic de Mobilitat al barri de Dalt de la Vila



03/2012

Línia estratègica general:

3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants

3.2 Cercar l'accessibilitat universal

Model de ciutat. Objectiu al que respon:

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació:

Barri de Dalt de la Vila

Descripció de l'actuació:

Es tracta d'un sector amb un teixit urbà de casc antic, on predominen carrers estrets i amb una disposició irregular en alguns casos, que es combina amb carrers més recents i de major amplada, oberts a partir dels anys 60 i que serveixen per direccionar el trànsit entre Dalt de la Vila i l'entorn de la ciutat (Carrer de les Termes Romanes, Carrer Laietània, etc.).

Des del punt de vista de la mobilitat, prenent especial atenció als desplaçaments a peu, s'han destacat 5 aspectes que caracteritzen la mobilitat al barri:

- Condicionants orogràfics
- Tipologies de carrer
- Coexistència amb circulació motoritzada
- Aparcament indiscriminat de vehicles
- Usos i equipaments existents al barri i a l'entorn immediat

La present fitxa proposa la **realització d'un Estudi de Mobilitat específic en el barri de Dalt de la Vila**. Les propostes de millora de l'Estudi de Mobilitat de Dalt de la Vila hauran d'anar dirigides a:

- Establir una nova jerarquia del viari intern del barri
- Continuar el procés de pacificació dels carrers ja iniciat
- Potenciar mesures de regulació i control dels accessos, fomentant l'accés preferent dels residents al barri.
- Millorar l'accessibilitat física:
 - Mitjançant petites actuacions vinculades a la microaccessibilitat (millora de guais per a vianants, reordenació del mobiliari urbà, etc.)
 - Mitjançant la instal·lació d'elements mecànics en punts amb fort pendent.
- Fomentar actuacions per reduir l'estacionament en calçada, sigui augmentant la rigidesa en matèria



sancionadora, establint incentius per a l'estacionament en aparcaments públics, etc.

- Com a complement de l'actuació anterior, cal que l'Estudi de Mobilitat estudiï la implantació d'un nou sistema de senyalització orientativa vinculada a la oferta d'estacionaments públics tant a nivell intern com en l'entorn immediat del barri.

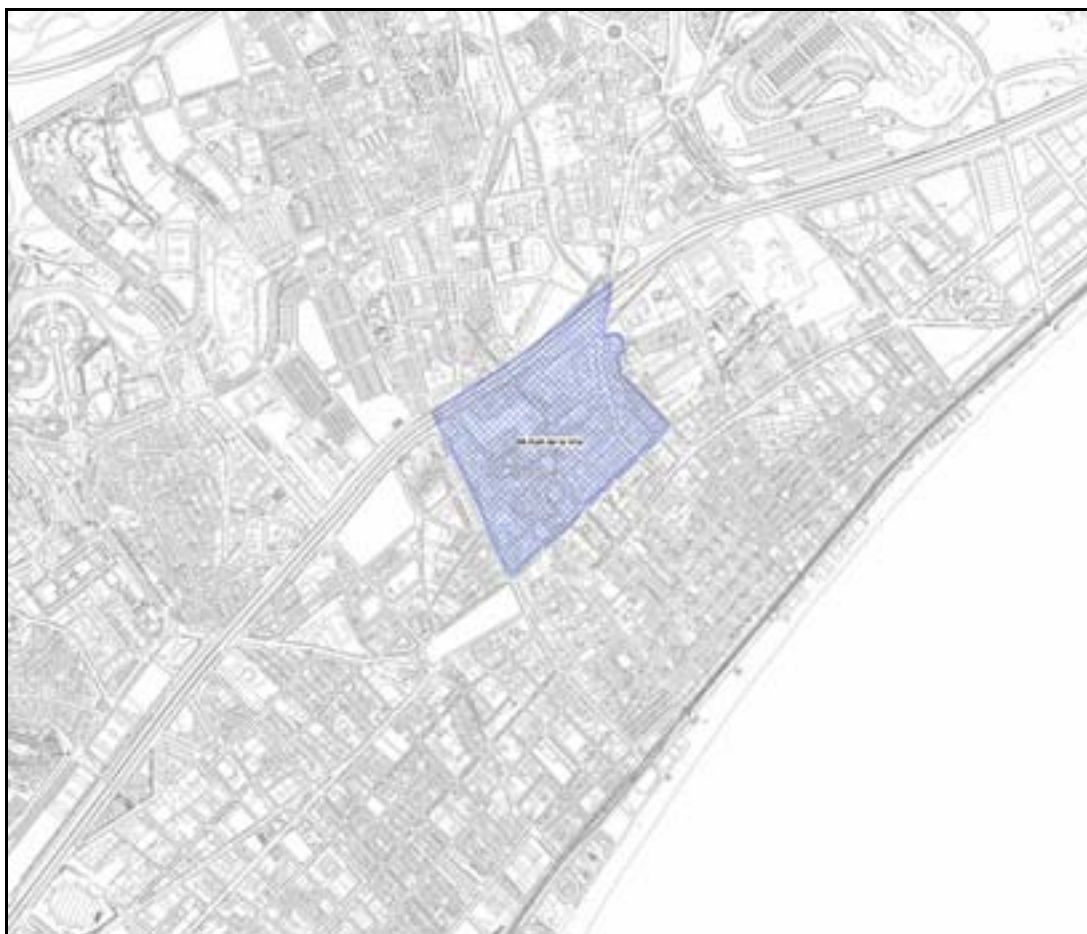


Figura 41. Situació del barri Dalt Vila al municipi de Badalona

Font: Elaboració pròpia.

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Realització d'un Estudi específic de Mobilitat al barri de Dalt de la Vila	-	100%	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
15.000 €	100%	15.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
1. Realització d'un Estudi específic de Mobilitat al barri de Dalt de la Vila	-	15.000 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona		Diputació de Barcelona	

Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
-	-	-
Documentació gràfica de referència		



Proposta 3.2.3

Elaboració d'un Pla d'Accessibilitat Universal partint de l'existent



03/2012

Línia estratègica general:

3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants
 3.2 Cercar l'accessibilitat universal

Model de ciutat. Objectiu al que respon:

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Municipi de Badalona

Descripció de l'actuació:

Badalona compta amb un **Pla Integral d'Accessibilitat Universal** elaborat per l'Ajuntament de Badalona l'any 2006. L'estudi va realitzar un ampli anàlisi de tots els condicionants de la mobilitat a peu a cadascun dels trams de carrer de la ciutat, amb una recollida exhaustiva de les diferents tipologies de guals per a vianants, mobiliari urbà, elements urbans, pendents i tipologies de carrer, etc. Va definir l'estat actual (2006) i els nivells de servei de l'accessibilitat, tot establint propostes d'actuació de millora de l'accessibilitat.

Des de l'Ajuntament, darrerament s'ha dut a terme un procés d'actualització de les dades recopilades pel Pla del 2006, d'acord amb les actuacions de reurbanització i nova urbanització realitzades a la ciutat en el període 2006-2012, amb l'objectiu d'avaluar les millores assolides en termes d'accessibilitat.

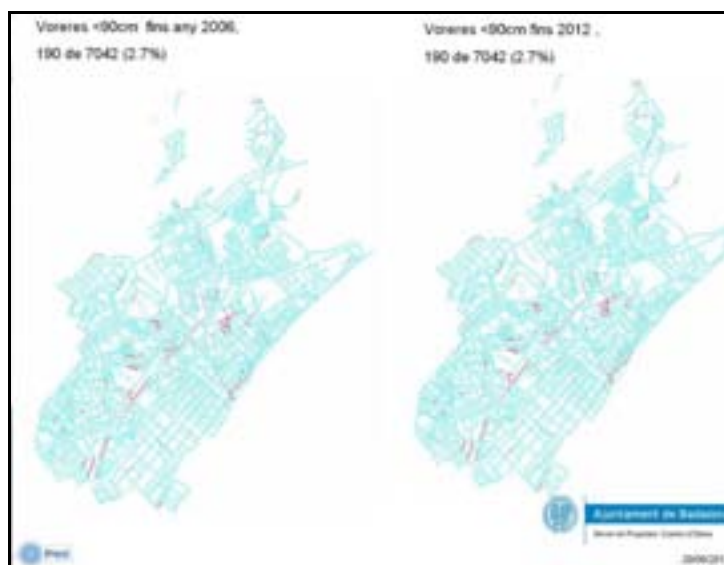


Figura 42. Detall del procés d'actualització de la informació que s'ha dut a terme per part de l'Ajuntament

Font: Ajuntament de Badalona

La present fitxa proposa continuar treballant en la mateixa línia, actualitzant la informació disponible a partir de les dades recopilades en l'any 2006 i realitzant actuacions en aquells punts on es consideri prioritari.

En aquest sentit, és necessari que les noves actuacions tinguin en compte l'actual llei vigent en matèria d'accessibilitat a nivell estatal (Orden VIV/561/2010), que introdueix per primera vegada a una normativa estatal el concepte "**accessibilitat universal**", i que s'entén com la condició que han de complir els entorns, productes i serveis per a que siguin comprensibles, utilitzables i practicables per tothom.

Aquesta Llei passa a ser l'únic referent en matèria d'accessibilitat, d'acord amb el que assenyalava a la disposició derogatoria, "quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta orden ministerial", i també a la "disposició final primera", on s'indica que "Esta Orden Ministerial se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.1.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva para regular las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de los deberes constitucionales".

La pròpia Llei també fixa un calendari temporal per assolir "els condicionaments bàsics d'accessibilitat", assenyalant com a data límit l'1 de gener de 2019 (tant pel que fa a sectors de nova urbanització com en relació amb espais públics urbanitzats i susceptibles d'ajusts raonables).

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Elaboració d'un Pla d'Accessibilitat Universal partint de l'existent	50%	50%	-

Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:
180.000,00 €	100%	60.000 €

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
1. Elaboració d'un Pla d'Accessibilitat Universal partint de l'existent	30.000 €	30.000 €	-

Responsables / possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Badalona	Fundación ONCE
Diputació de Barcelona	

Indicadors d'avaluació de la proposta:

Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)

Documentació gràfica de referència

--



Proposta 3.2.4

Projecte d'urbanització del PMU del sector "Unió Vidriera". Execució dels polígons 1, 2 i 3



03/2012

Línia estratègica general:

3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants

3.2 Cercar l'accessibilitat universal

Model de ciutat. Objectiu al que respon:

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Sector urbanístic de "Unió Vidriera"

Descripció de l'actuació:

L'Ajuntament de Badalona està duent a terme els estudis vinculats a la urbanització de l'àmbit de la Unió Vidriera. Aquest sector, situat en la confluència entre la Riera del Canyadó i el Carrer de Pomar de Baix, tindrà un caràcter amb predomini residencial.



Figura 43. Situació del desenvolupament urbanístic previst a la Unió Vidriera

Font: Google Earth

Aquesta actuació s'ha dut a terme de forma paral·lela al procés d'elaboració de les propostes d'actuació, en tant que el present Pla de Mobilitat Urbana s'ha encarregat de definir els criteris de disseny que regiran la urbanització dels carrers, prenent especial atenció a:

- La jerarquització del viari intern del sector i el dimensionament i disseny dels seus punts d'enllaç amb les vies de l'entorn immediat.

- El dimensionament dels carrers, tant pel que fa a l'espai destinat als vianants com a l'espai destinat a la circulació dels vehicles.
- La realització de propostes vinculades al disseny i a la ubicació dels elements de mobiliari urbà
- La realització de propostes vinculades a l'accessibilitat als creuaments per a vianants.

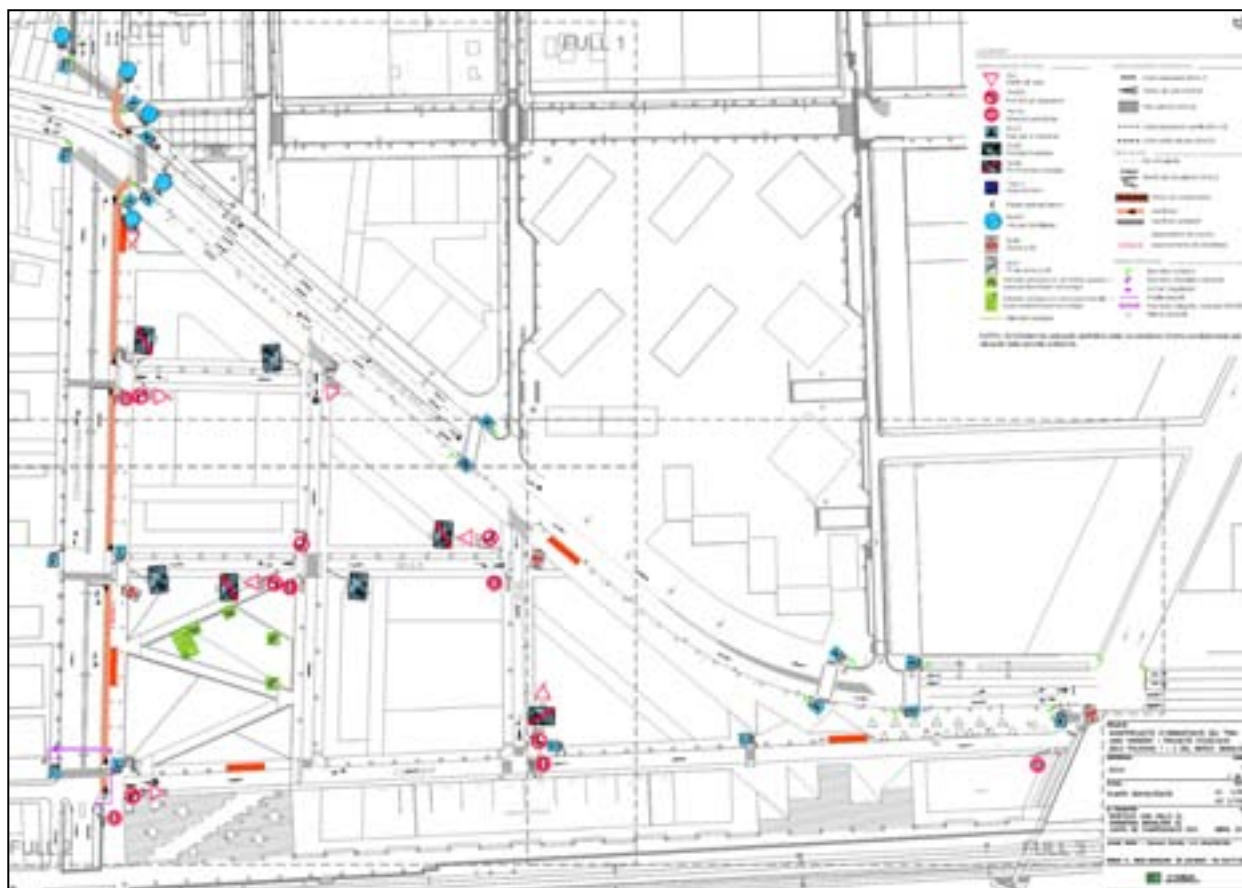


Figura 44. Detall del planejament urbanístic previst a l'ARE La Estrella

Font: Ajuntament de Badalona

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Urbanització del sector de l'ARE La Estrella	100%	-	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
-	100%	-	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
1. Urbanització del sector de l'ARE La Estrella	-	-	-



Responsables / possibles fonts de finançament:		
Ajuntament de Badalona	Agent urbanitzador del sector de la Unió Vidriera	
Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
-	-	-
Documentació gràfica de referència		
-		

Proposta 3.2.5

Projectes d'urbanització de l'ARE la Estrella i
construcció d'un nou centre comercial

03/2012

Línia estratègica general:

3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants*3.2 Cercar l'accessibilitat universal*

Model de ciutat. Objectiu al que respon:

Millora de la mobilitat interna

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Entorn del sector urbanístic de l'ARE La Estrella

Descripció de l'actuació:

La construcció del futur sector de l'Are l'Estrella (fonamentalment residencial) i d'un nou centre comercial modificaran les pautes de mobilitat de l'entorn pròxim però també incidirà en la mobilitat global de la ciutat



Figura 45. Situació del desenvolupament urbanístic previst a l'ARE La Estrella i El Corte Inglés

Font: Google Earth



<p>Aquesta actuació s'està duent a terme de forma paral·lela al procés d'elaboració de les propostes d'actuació. Els principals efectes sobre els vials de l'àmbit són els següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remodelació completa de la secció de la Rambla Sant Joan, que comptarà amb 2+2 carrils de circulació amb una mitjana central de separació, àmplies voreres i carriol bici bi-direccional. - Remodelació dels carrers de Coll i Pujol i Batllòria. Tots dos es faran unidireccionals (el primer de baixada i el segon de pujada) i en el cas del carrer Batllòria es crearà un nou pas superior sobre la C-31, equivalent al ja existent al carrer de Coll i Pujol. - També es produiran importants modificacions al carrer del Porvenir, que es connectarà amb Torrent Batllòria. - Finalment, es produiran canvis de sentits generalitzats als carrers de l'àmbit d'estudi. 			
Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Urbanització de l'entorn del sector de l'ARE La Estrella i construcció d'un nou Centre Comercial			-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
-	100%	-	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
Urbanització de l'entorn del sector de l'ARE La Estrella i El Corte Inglés	-	-	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona	Agent urbanitzador del sector de l'ARE l'Estrella		
Sector Privat			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
-	-	-	
Documentació gràfica de referència			
-			

fer-ho, com ara:

- Convertir el carrer Francesc Layret en un carrer exclusiu per a vianants, desplaçant el trànsit de transport públic i privat a unes altres vies:
 - o Desplaçar transport públic i privat (sentit Montgat) al carrer Via Augusta, havent de modificar la seva secció transversal per poder encavir-hi aquest nou trànsit.
 - o Desplaçar el transport públic a Via Augusta i el privat a la calçada lateral de la carretera C-31. Aquest escenari també requeriria actuar sobre Via Augusta
- Pacificar el carrer Francesc Layret, desplaçant el trànsit privat a unes altres vies però mantenint el transport públic

Tant en uns casos com en d'altres haurà de transformar-se la secció transversal del carrer Francesc Layret. Es proposa construir una plataforma única equivalent a l'existent en l'entorn de l'Ajuntament.

S'incorpora com annex al Pla un "Estudi d'alternatives vinculades a la proposta del PMU de Badalona, de peatonalització del carrer de Francesc Layret"

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Actuacions de pacificació del carrer Francesc Layret	-	Sense determinar	Sense determinar
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
-	-	-	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
Actuacions de pacificació del carrer Francesc Layret	-	Sense determinar	Sense determinar

Responsables / possibles fonts de finançament:


Ajuntament de Badalona	Àrea Metropolitana de Barcelona
Diputació de Barcelona	

Indicadors d'avaluació de la proposta:

Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	72,4%	73,0%
Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km)	64,4	80

Documentació gràfica de referència

--

Proposta 3.3.2 Sectorització de la ciutat en Àrees de Qualitat Ambiental  03/2012			
Línia estratègica general:			
3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants <i>3.2 Cercar l'accessibilitat universal</i>			
Model de ciutat. Objectiu al que respon:			
Millora de la mobilitat interna			
Famílies – Modes afectats			
Mode a Peu		Aparcaments	
Mode amb bicicleta		Mercaderies	
Transport públic		Seguretat viària	
Vehicle privat		Medi Ambient	
Zona d'actuació			
Municipi de Badalona			
Descripció de l'actuació:			
<p>La present fitxa proposa la creació d'àrees de qualitat ambiental ha de permetre alliberar una bona part de l'espai públic que avui en dia fa servir el vehicle de pas. Aquest alliberament es realitza per la definició d'una nova cèl·lula bàsica urbana delimitada per eixos viaris (preferentment la xarxa principal i secundària) per on circularà el conjunt de la motorització (vehicle privat i transport públic).</p> <p>En aquest sentit, els objectius de la present proposta són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iniciar el procés de reorganització de la xarxa per al vehicle privat a través d'una nova xarxa basada en àrees de qualitat ambiental. • Pacificar l'espai públic a partir de la restricció de l'accés als vehicles de pas a l'interior de les àrees de qualitat ambiental. • Desenvolupar un espai públic accessible, confortable, continu i segur. • Augmentar el grau d'habitabilitat de l'espai públic, millorant les condicions de confort acústic i qualitat de l'aire. <p>La present proposta ha d'esdevenir el punt de partida per al desenvolupament de propostes posteriors al present PMU, que estaran vinculades a la creació de zones 30 i zones de prioritat per als vianants, a la reordenació de sentits de circulació, canvis en el traçat de les actuals xarxes d'autobusos, noves regulacions per als processos de càrrega i descàrrega de mercaderies, etc</p> <p>El pressupost de la present mesura està fixat sota el supòsit de la creació de 8 zones 30 i/o de prioritat per als vianants durant el període 2013-2018.</p>			
Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Sectorització de la ciutat en àrees de qualitat ambiental	20%	80%	-



Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
160.000 €	100%	160.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2015 - 2018	>2018
Sectorització de la ciutat en àrees de qualitat ambiental	32.000 €	128.000 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	72,4%	73,0%	
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	0,7%	0,9%	
Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km)	64,4	80	
Xarxa viària zona 30 (km) x 100 / Xarxa viària total (km)	9,07%	11,79%	
Documentació gràfica de referència			
<ul style="list-style-type: none"> Proposta de Zonificació de Badalona en àrees de qualitat ambiental 			




Figura 47. Proposta de Zonificació de Badalona en àrees de qualitat ambiental

Font: Elaboració pròpia



9.2.4 APARCAMENT



Proposta 4.1.1		Regulació de l'aparcament en superfície		 06/2012									
Línia estratègica general:													
4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:													
<i>4.1. Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats com a eina de gestió de la demanda de mobilitat</i>													
Model de ciutat. Objectiu al que respon													
Millora de la mobilitat interna													
Famílies – Modes afectats													
Mode a Peu			<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aparcaments</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Mercaderies</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Seguretat viària</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Medi Ambient</td> </tr> </tbody> </table>			Aparcaments		Mercaderies		Seguretat viària		Medi Ambient	
Aparcaments													
Mercaderies													
Seguretat viària													
Medi Ambient													
Mode amb bicicleta													
Transport públic													
Vehicle privat													
Zona d'actuació													
Xarxa viària de Badalona													
Descripció de l'actuació:													
Descripció i recomanacions:													
<p>Les àrees verdes són zones reservades d'aparcament, destinades principalment a donar servei als residents d'un barri. Es tracta d'una evolució de la zona blava que dona prioritat d'aparcament als residents enfront dels no residents, atribuint tarifes molt baixes als primers i molt elevades als segons. L'objectiu principal és, com la majoria de restriccions en matèria d'aparcaments, reduir la congestió en aquelles àrees on hi ha una concentració d'ús del vehicle privat, tot beneficiant als residents de l'àrea.</p> <p>És conegut que la reducció de la congestió viària aporta beneficis econòmics, socials i mediambientals així com l'optimització de l'espai públic a favor sobretot dels vianants i el transport públic. L'experiència a la ciutat de Barcelona, que disposa d'àrea verda des de l'any 2005, ha demostrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una reducció de la congestió viària causada pel canvi a altres mitjans de transport que és a la vegada motivat per la penalització econòmica d'usar el vehicle privat. • Millor disponibilitat d'aparcament pels residents de la zona. • Reducció de l'incivisme, dels aparcaments il·legals i l'abandonament de cotxes. • Millora de la qualitat ambiental de la zona i per tant increment de la qualitat de vida pels veïns i visitants d'aquestes zones. <p><u>Com funciona:</u></p> <p>L'exemple més proper d'aplicació d'aquest tipus de regulació el trobem a Barcelona, on existeixen dos tipus de zona verda. La primera, minoritària, és una zona exclusiva d'aparcament per a residents i per tant els no residents no hi poden aparcar. La segona opció, que és la més estesa, és un aparcament obert a tots els usuaris però que beneficia significativament als residents ateses les tarifes que s'apliquen. A continuació es presenta la senyalització emprada a Barcelona per cadascun dels casos:</p>													





Imatge 1: senyalització de zona verda exclusiva per a residents.



Imatge 2: senyalització de zona verda preferent per a residents.

En ambdós casos el control de la zona de residència per part dels usuaris de l'aparcament es fa mitjançant la utilització d'un distintiu que es col·loca a la part inferior esquerra del vidre frontal del vehicle. Per tenir dret a aquest distintiu cal estar empadronat a Barcelona, dins dels límits de l'àrea Verda i complir un dels requisits següents (font: Ajuntament de Barcelona):

- Ser titular o conductor principal d'un vehicle donat d'alta de l'IVTM (Impost sobre Vehicles de Tracció Mecànica) a la ciutat de Barcelona.
- Disposar d'un vehicle en règim de rènting, lísing o lloguer superior a tres mesos i amb el contracte a nom d'un particular.
- Constar com a conductor principal d'un vehicle propietat de l'empresa on es treballa o en règim de rènting, lísing o lloguer superior a tres mesos i amb el contracte a nom de l'empresa.

En tots els casos, els vehicles no han de superar les 9 places, els 6 metres de longitud i els 3.500 quilograms de PMA (Pes Màxim Autoritzat).

Requeriments:

A continuació se citen els principals aspectes a tenir en compte per assegurar l'èxit de la iniciativa:

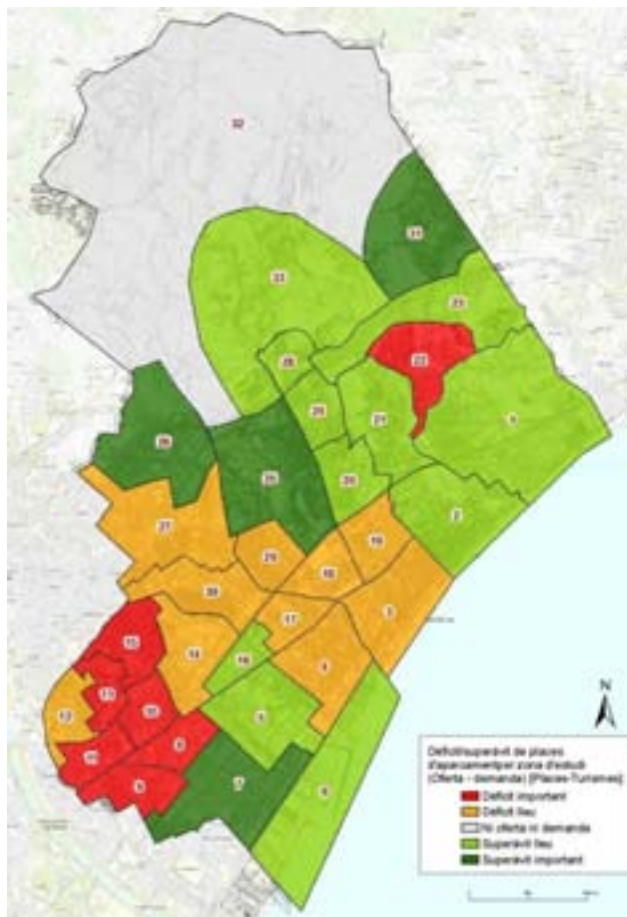
- L'àrea verda ha de ser emprada en **ubicacions amb una congestió important de la xarxa viària i on hi hagi problemes d'aparcament**. A més, és necessari que sigui una **zona exclusivament residencial** on es detecti una **reduïda existència d'aparcaments privats** en els edificis residencials contigus. D'aquesta manera s'aconseguirà reduir els problemes de congestió degut a l'elevada penalització de l'ús del cotxe i s'assegurarà l'ocupació dels aparcaments per part dels residents.
- Per evitar que l'àrea d'implementació de l'àrea verda quedi aïllada, és necessari que hi hagi **alternatives al vehicle privat** que permetin les mateixes connexions (carril bici, transport públic, etc.).
- És important **crear una àrea verda compacta**. Així doncs, és necessari que s'implanti l'àrea verda en carrers continus entre ells i sense crear discontinuïtats perquè sigui més fàcil detectar-la per l'usuari. En cas contrari es crearia congestió en els carrers contigus sense zona verda **ja que els conductors tendrien primer a buscar aparcament en aquests carrers**.
- L'àrea verda ha d'estar equipada de tota la infraestructura de suport necessària. Això inclou: **senyalització horitzontal** de color verd marcant les places d'aparcament segons les mides marcades en el codi d'accessibilitat, **senyalització vertical** indicant que es tracta de l'àrea verda i **parquímetres**. Aquests últims han de tenir diverses opcions per escollir la tarifa adequada i informació detallada de tarifes, funcionament i multes en cas d'incompliment.
- Les fases d'implementació requeriran **informar correctament al ciutadà**. A més, un cop el servei estigui introduït, caldrà mantenir un servei d'informació actualitzat al web de l'Ajuntament.
- Finalment, aquestes àrees requereixen d'un **control del compliment de les normes** que generalment és realitzat per la policia local.

Proposta per a Badalona:

Es proposa com a objectiu a llarg termini, la completa regulació de l'aparcament en superfície a la ciutat de Badalona, dividint la ciutat en zones d'Àrea Verda i definint en cadascuna de les zones quins han de ser els carrers o els trams de carrer que requereixen d'una major rotació, i en conseqüència regular-los com zona blava.

Aquesta definició requereix d'una exhaustiva anàlisi que supera el marc del present pla de mobilitat, raó per la qual es proposa la realització d'un estudi específic per a la definició de la regulació de l'aparcament en superfície a la ciutat de Badalona.

En tot cas, a la present fitxa es presenta una proposta inicial que serveix de base per a l'estudi de la regulació. Es considera que l'àmbit a regular en una primera fase ha de ser el centre de la ciutat, doncs és on es concentra una major conflictivitat degut a la demanda d'estacionament dels residents sumada a la dels no residents, que tenen el centre de Badalona com a principal destinació.



Balanç de places d'aparcament a Badalona

Es proposa per a una segona fase la regulació de l'àmbit residencial pròxim a la zona comercial de Montigalà i el barri de la Salut, doncs com en el primer cas concentren les demandes d'estacionament pròpies dels residents amb les dels no residents: en el primer cas pel centre comercial pròxim i en el segon cas especialment pel Mercat de la Salut.

Així doncs, els barris a regular, totalment o parcial, seran els següents:

Fase 1:

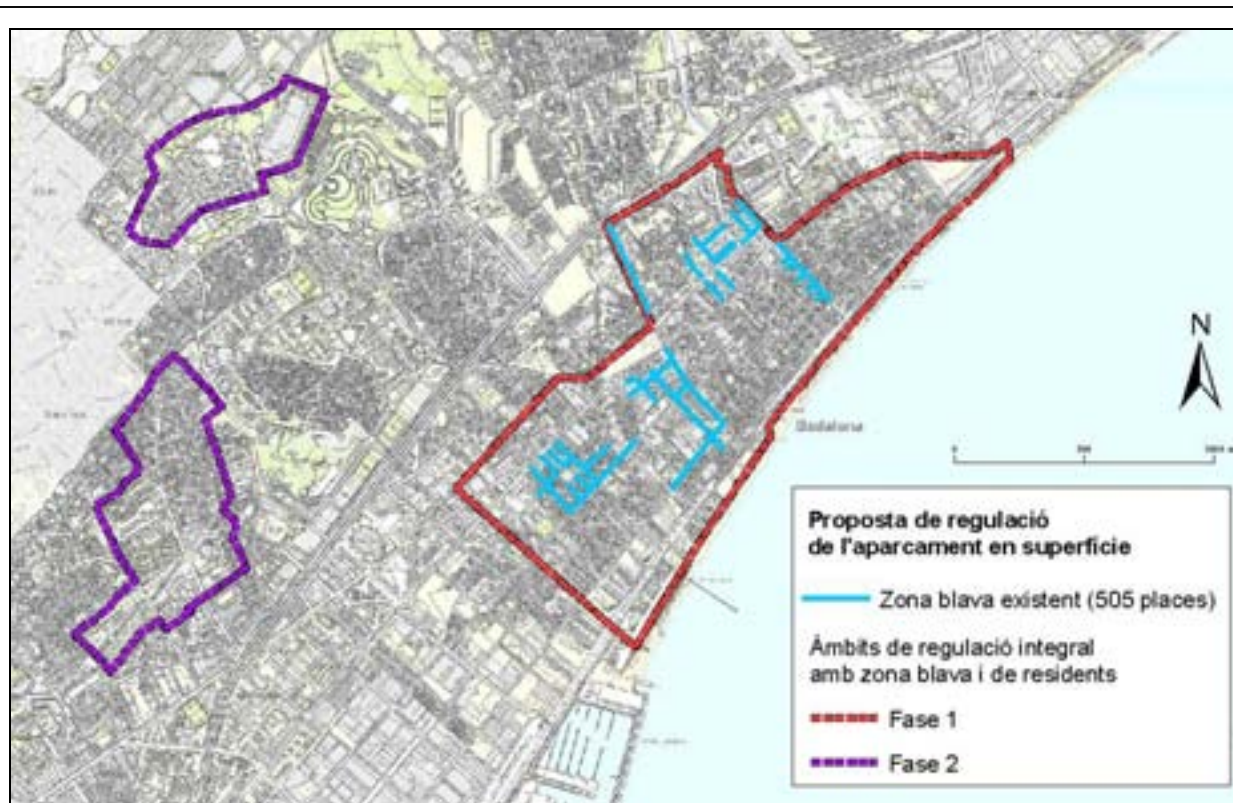
- Progrés
- Raval
- Centre
- Dalt de la Vila
- Casagemes

Fase 2:

- Montigalà
- La Salut

El mapa a continuació mostra les fases d'implementació de la zona verda proposada.





Mapa 1: ubicació de les noves zones d'aparcament de l'àrea verda a Badalona

El nombre de places aproximades a regular (sense comptar les 505 places ja regulades amb zona blava) és de 3.291 a la fase 1 i de 2.205 a la fase 2, que suposa un total de 5.496 places.

Horaris:

- Es recomana que les àrees verdes funcionin de 8h a 20h de dilluns a divendres durant tot l'any.
- Per la zona blava es manté l'horari actual

Tarifes:

A la zona blava es proposa mantenir la tarifa existent d'1,23 €/hora i per a l'Àrea verda es proposa aplicar **una tarifa de 0,10 € al dia (és a dir de 0,5 € a la setmana) als residents i una tarifa d'1,80 €/hora pels no residents**, superior com pot observar-s'hi a la de la zona blava, doncs en aquesta Àrea verda es prima l'oferta pels residents més que la rotació pels no residents. Tot i així, es recomana que l'estudi d'implementació esmentat realitzi un estudi de costos i beneficis i d'estimació de la demanda amb l'objectiu de confirmar aquesta proposta.

Tant a la zona blava com a l'Àrea verda per no residents es permetrà un màxim de dues hores d'estacionament.

Costos:

Es considera un cost d'implantació de 100 €/plaça, on s'hi ha repercutit el cost dels parquímetres i el pintat de les places. D'aquesta forma el cost d'implantació serà de 329.100 € a la fase 1 i de 220.500 € a la fase 2.

Al cost d'implantació se li ha de sumar el cost d'explotació anual, que pot considerar-s'hi de 250 €/plaça, el que representa un cost anual de 822.750 € en la fase 1 i de 1.374.000 € en la fase 2. Ara bé, a aquests costos se li haurà de restar els ingressos per recaptació de les taxes per veure el balanç final.

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Estudi de regulació de l'aparcament en superfície		100%	
Implantació de la fase 1 de la regulació en superfície		100%	
Implantació de la fase 2 de la regulació en superfície			100%
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
549.600 €	60%	329.100 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Estudi de regulació de l'aparcament en superfície		20.000 €	
Implantació de la fase 1 de la regulació en superfície		309.100 €	
Implantació de la fase 2 de la regulació en superfície			220.500 €
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
6.1. Aparcament regulat en via pública	Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament	0,7%	4,1%
6.2. Cobertura aparcament via pública	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	48,6%	47,9%
6.3. Cobertura aparc. fora via pública	Places d'aparcament fora de via pública x 100 / Turismes censats	64,7%	63,8%
Documentació gràfica de referència			
1 plànol vinculat a la proposta 4.1.1 referent a la regulació de l'aparcament en superfície a Badalona			



Proposta 4.1.2

Regulació de l'aparcament de l'Estació de Renfe



06/2012

Línia estratègica general:

4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:

4.1. Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats com a eina de gestió de la demanda de mobilitat

Model de ciutat. Objectiu al que respon

Millora de la mobilitat interna

Famílies – Modes afectats

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Aparcament Platja de l'Estació

Descripció de l'actuació:

Al moment de redacció de la present fitxa es troba en procés de construcció el nou aparcament de la Platja de l'Estació.



Prenent en consideració la determinació del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona de construir un Park & Ride a l'estació de Renfe de Badalona, aquest emplaçament és el més adequat per a aquest ús. És per aquesta raó que es planteja la següent proposta:

- Regular les 172 places del nou aparcament i les 105 del Carrer Eduard de Maristany com a zona blava.
- Que l'aparcament en aquestes places sigui gratuït i sense limitació horària (un dia màxim d'aparcament) per als usuaris que es desplacen en tren fora de la ciutat de forma regular. Aquestes exempcions podrien fer-se amb la tinença d'algun títol de fidelització, com ara la targeta T 50-30
- Els mateixos parquímetres de la zona blava poden servir per expedir els rebuts justificants de l'exempció.
- Realitzar l'accés per a vianants fins a l'estació des de la zona d'estacionament. Aquesta actuació, que facilitaria l'accés a l'estació de Rodalies des del costat mar, seria molt important de cara a l'adequació d'aquest estacionament públic com a dissuasori en benefici de l'ús del transport públic. Es demana incloure al Pla 2011-2020 aquesta actuació a la xarxa estatal amb un termini d'execució no superior al 2015.

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Regulació de l'aparcament de la Platja de l'Estació			
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
-	-	-	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Regulació de l'aparcament de la Platja de l'Estació	Costos ja avaluats a la proposta 4.1.1		

Responsables / possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Badalona	
------------------------	--

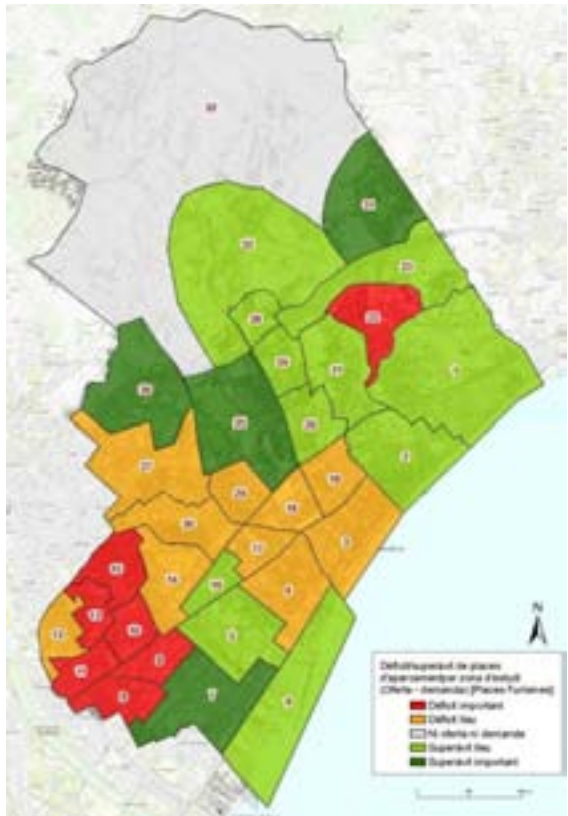
Indicadors d'avaluació de la proposta:

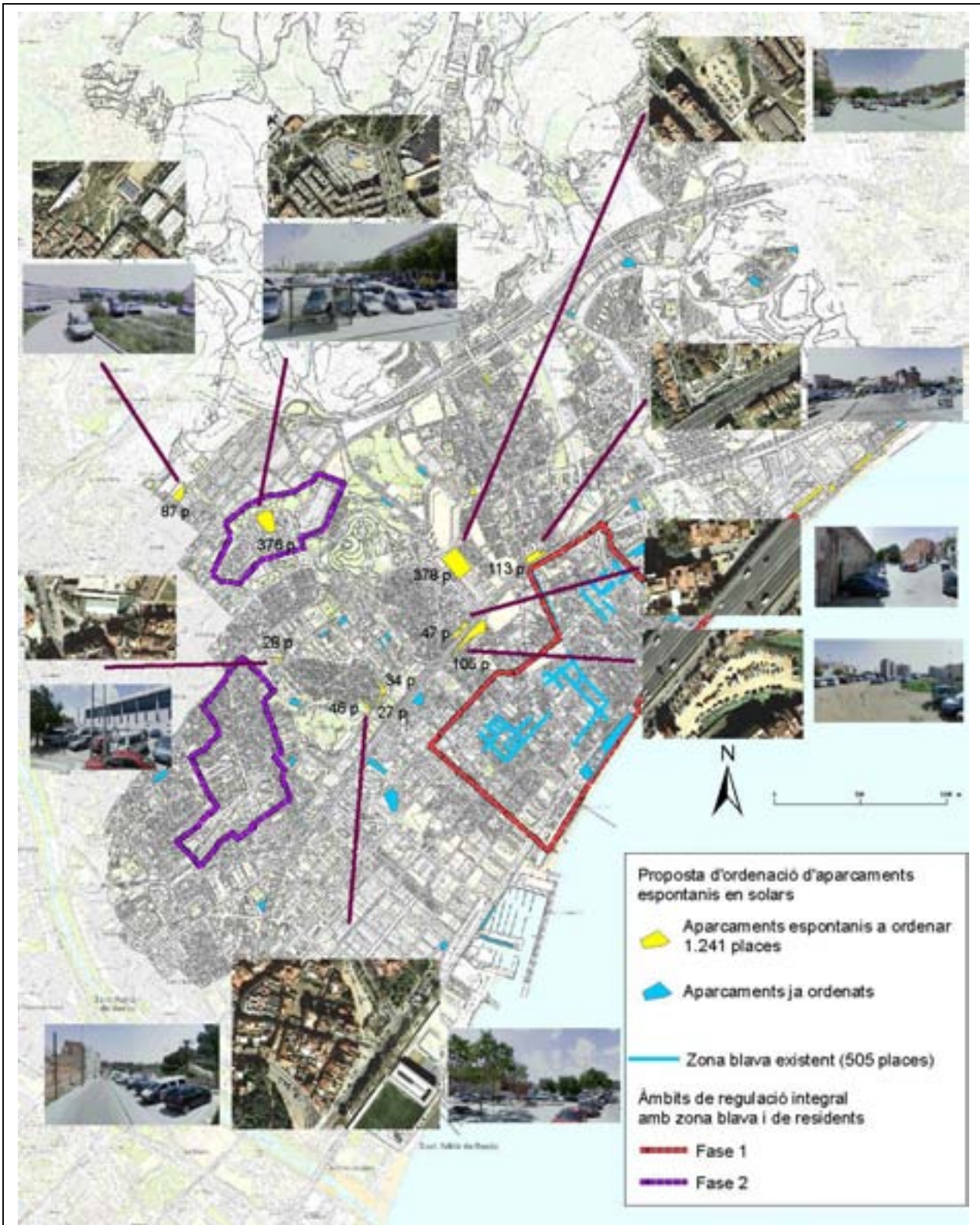
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
6.1. Aparcament regulat en via pública	Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament	0,7%	4,1%
6.2. Cobertura aparcament via pública	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	48,6%	47,9%

Documentació gràfica de referència

1 plànol vinculat a la proposta 4.1.1 referent a la regulació de l'aparcament en superfície a Badalona




Proposta 4.1.3		Condicionament d'aparcaments tolerats en solars	P	06/2012
Línia estratègica general:				
4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:				
<i>4.1. Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats com a eina de gestió de la demanda de mobilitat</i>				
Model de ciutat. Objectiu al que respon				
Millora de la mobilitat interna				
Famílies – Modes afectats				
Mode a Peu	Aparcaments			
Mode amb bicicleta	Mercaderies			
Transport públic	Seguretat viària			
Vehicle privat	Medi Ambient			
Zona d'actuació				
Tota la ciutat				
Descripció de l'actuació:				
<p>La diagnosi del Pla de mobilitat posava de manifest dèficits de places d'aparcament importants i lleus en diversos barris de la ciutat.</p> <p>Per millorar aquesta situació, es proposa promoure a l'horitzó del present Pla el condicionament d'aparcaments tolerats en solars en aquelles zones amb elevats dèficits d'aparcament. En una fase següent, que podríem fixar en un horitzó de 12 anys, aquests aparcaments tolerats en solars poden passar a ser aparcaments soterrats públics o privats, de rotació i per residents per tal d'augmentar el nombre de places disponibles sense ocupar espai a la via pública</p> <p>Dintre de l'àmbit de zones amb un balanç de places d'aparcament important o lleu s'han localitzat 8 solars on és tolerat l'aparcament amb una oferta de 1.241 places</p>				
<i>Balanç de places d'aparcament a Badalona</i>				



Es proposa el condicionament d'aquests 8 solars perquè presentin unes **mínimes però suficients condicions de qualitat i seguretat**, obtenint uns aparcaments senyalitzats, de lliure accés i si és possible vigilats. Concretament, es proposen les següents actuacions:

- Senyalització de l'aparcament

<ul style="list-style-type: none"> • Enllumenat de l'aparcament • Tancament del perímetre de l'aparcament, mitjançant tanca de simple torsió, però deixant lliures les obertures necessàries per les entrades i sortides. D'aquesta manera es delimita clarament la superfície assignada i es limiten els possibles accessos per tal de racionalitzar el seu ús. • Adequació del terreny: neteja i desbrossament, explanació i anivellament. • Regularització del terreny mitjançant l'extensió i compactació de grava. • Plantació d'arbres que aportin qualitat a l'espai públic i delimitin l'espai concret d'aparcament 			
<p>Amb aquestes actuacions s'estima un cost unitari de 25 €/m². Essent la superfície total dels 8 solars de 54.954 m² el cost total de condicionament serà de 1.373.859 €</p>			
Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013-2015	2016-2018	>2018
Condicionament d'aparcaments tolerats en solars	25%	75%	
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
1.373.859 €	100%	1.373.859 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Condicionament d'aparcaments tolerats en solars	343.465 €	1.030.394 €	
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
6.1. Aparcament regulat en via pública	Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament	0,7%	4,1%
6.2. Cobertura aparcament via pública	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	48,6%	47,9%
6.3. Cobertura aparc. fora via pública	Places d'aparcament fora de via pública x 100 / Turismes censats	64,7%	63,8%
Documentació gràfica de referència			
1 plànol vinculat a la proposta 4.1.3 referent al condicionament de solars amb l'aparcament tolerat			

Proposta 4.1.4 Creació d'un aparcament dissuasori a la B-20		 06/2012	
Línia estratègica general:			
4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:			
<i>4.1. Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats com a eina de gestió de la demanda de mobilitat</i>			
Model de ciutat. Objectiu al que respon			
Millora de la mobilitat interna i externa			
Famílies – Modes afectats			
Mode a Peu	Aparcaments		
Mode amb bicicleta	Mercaderies		
Transport públic	Seguretat viària		
Vehicle privat	Medi Ambient		
Zona d'actuació			
Terrenys existents junt a la B-20 pròxims al centre comercial de Montigalà			
Descripció de l'actuació:			
La creació d'un aparcament de dissuasió té l'objectiu d' evitar desplaçaments en vehicle privat al centre de la ciutat , fonamentalment de viatgers que venen de fora de Badalona.			
Aquests aparcaments han de ser de fàcil i ràpid accés des de les grans infraestructures viàries i han de comptar amb una bona connexió amb transport públic .			
Es fa una dobla proposta d'aprofitament de superfícies situades entre l'autovia B-20 i l'avinguda Martí Pujol, amb una bona connexió amb parades d'autobús de les línies B,6, B9, B19, B24 i B26 .			
Aquestes ubicacions són només alternatives possibles. L'Ajuntament haurà de definir una localització òptima en funció de l'accessibilitat i de la viabilitat urbanística.			
<ul style="list-style-type: none"> • Opció 1: al sud de la B-20 entre l'avinguda de Conflent i el carrer de Muntaner i junt a les cotxeres de Tusgsal. El planejament vigent i derivat del PERI de Montigalà d'Industrial en filera (IV). La seua superfície és de 10.900 m² que representen una dotació de 436 places. • Opció 2: al nord de la B-20, entre l'avinguda Llenguadoc i el carrer de Tanit i junt a una zona residencial de baixa densitat. El planejament vigent i derivat del PERI de Montigalà és de Verd general (XIV) i uni-bifamiliar en vorera (II). La seua superfície és de 6.500 m² que representen una dotació de 260 places. 			
S'estima un cost mig de 25 €/m²			
El cost de l'opció 1 és de 272.500€ i el de l'opció 2 de 162.500€.			
Els aparcaments han de presentar unes mínimes però suficients condicions de qualitat i seguretat ,			



obtenint uns aparcaments senyalitzats, de lliure accés i si és possible vigilats



Es proposen les següents actuacions:

- **Senyalització de l'aparcament**, tant al propi emplaçament com a les proximitats.
- **Enllumenat de l'aparcament**
- **Tancament del perímetre de l'aparcament**, mitjançant tanca de simple torsió, però deixant lliures les obertures necessàries per les entrades i sortides. D'aquesta manera es delimita clarament la superfície assignada i es limiten els possibles accessos per tal de racionalitzar el seu ús.
- **Adequació del terreny**: neteja i desbrossament, explanació i anivellament.
- **Regularització del terreny** mitjançant l'extensió i compactació de grava.
- **Plantació d'arbres** que aportin qualitat a l'espai públic i delimitin l'espai concret d'aparcament.

D'acord amb el procés de participació ciutadana es proposa la realització de convenis amb els centres comercials del municipi, per tal de que els seus aparcaments puguin esdevenir aparcaments dissuasoris.

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Creació d'un aparcament dissuasori a la B-20			100%

Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:
272.500 €	0%	0 €

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Creació d'un aparcament dissuasori a la B-20			272.500 €

Responsables / possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Badalona	Diputació de Barcelona
Àrea Metropolitana de Barcelona	

Indicadors d'avaluació de la proposta:

Nom	Unitats	Valor actual (2013)	Valor objectiu (2018)
1.2. Repartiment modal exterior (mob.generada de connexió atreta i generada)	Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	47,2%	47,7%

Documentació gràfica de referència

1 plànol vinculat a la proposta 4.1.4 referent a la creació d'un aparcament dissuasori a la B-20



Proposta 4.1.5 Implantar nous estacionaments reservats a motocicletes i limitar l'aparcament en voreres		P	06/2012
Línia estratègica general:			
4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:			
<i>4.1. Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats com a eina de gestió de la demanda de mobilitat</i>			
Model de ciutat. Objectiu al que respon			
Millora de la mobilitat interna			
Famílies – Modes afectats			
Mode a Peu	Aparcaments		
Mode amb bicicleta	Mercaderies		
Transport públic	Seguretat viària		
Vehicle privat	Medi Ambient		
Zona d'actuació			
Tota la ciutat			
Descripció de l'actuació:			
<p>L'oferta actual d'aparcament per motocicletes es escassa a la ciutat de Badalona tenint en compte el notable creixement de la demanda d'aquesta tipologia de vehicles. És per aquesta raó que es proposa el següent:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampliar l'oferta en calçada amb places pintades, principalment a l'entorn d'equipaments i zones comercials. • Crear oferta d'aparcament per a motos fora calçada i amb servei de rotació (pagament per temps real d'estada en aparcaments subterranis) al centre de la ciutat, on la demanda d'estacionament de motos és molt elevada. <p>L'estudi de regulació de l'aparcament en superfície proposat a la fitxa 4.1.1 haurà de plantejar les noves ubicacions per l'aparcament i la regulació que s'hi apliqui.</p> <p>Limitar els àmbits on és permès l'aparcament en voreres</p> <p>En paral·lel a l'increment d'oferta dins i fora de la calçada hauran de limitar-se més els àmbits on és permès l'aparcament en vorera. Actualment, l'Ordenança general municipal de circulació de vehicles de Badalona, al seu Article 29:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. permet estacionar motocicletes i ciclomotors a les voreres que tinguin més de 3 metres d'amplada, no permetent estacionar als passeigs centrals de les rambles. 2. Obliga als conductors que en aquests casos no s'obstaculitzi el pas dels vianants i que es faci el més a prop de la calçada 3. Obliga a que quan s'estacioni entre altres vehicles que no impedeixi accedir-hi <p>Es proposa modificar l'esmentat article 28 per descriure amb major detall els llocs on es permès</p>			

que estacionin motocicletes i ciclomotors. Poden emprar-s'hi com a referència de bona pràctica les determinacions de l'ordenança de la ciutat de Barcelona:

- a) A una distància de cinquanta centímetres de la vorada.
- b) A dos metres dels límits d'un pas de vianants o d'una parada de transport públic.
- c) Entre els escossells, si n'hi ha, sense sobrepassar-los.
- d) Paral·lelament a la vorada, quan les voreres, andanes o passeigs tinguin una amplada entre tres i sis metres.
- e) En semi bateria, quan l'amplada de les voreres, andanes o passeigs sigui superior a sis metres.
- f) Accedint a les voreres, andanes i passeigs amb el motor parat i sense ocupar el seient. Únicament es podrà utilitzar la força del motor per salvar els desnivells de la vorada, sense que es pugui accedir pels passos destinats als vianants amb el motor en marxa i assegut en el seient.
- g) En tot els casos, s'haurà de deixar un espai lliure pels vianants de tres metres.

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Modificacions a l'ordenança per regular l'aparcament en vorera			
Estudi i implantació de noves zones d'aparcament			
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
-	-	-	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Modificacions a l'ordenança per regular l'aparcament en vorera	-	-	-
Estudi i implantació de noves zones d'aparcament	-	-	-

Responsables / possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Badalona


Indicadors d'avaluació de la proposta:

Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
-	-	-	-

Documentació gràfica de referència


1 plànol vinculat a la proposta 4.1.4 referent a la creació d'un aparcament dissuasori a la B-20



Proposta 4.2.1		Ampliar els plans de control de la Guàrdia Urbana per evitar la indisciplina en l'aparcament		 06/2012	
Línia estratègica general:					
4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:					
<i>4.2. Controlar la indisciplina als aparcaments</i>					
Model de ciutat. Objectiu al que respon					
Millora de la mobilitat interna					
Famílies – Modes afectats					
Mode a Peu			Aparcaments		
Mode amb bicicleta			Mercaderies		
Transport públic			Seguretat viària		
Vehicle privat			Medi Ambient		
Zona d'actuació					
Tota la ciutat					
Descripció de l'actuació:					
<p>Es proposen una sèrie de solucions tant per millorar l'efectivitat a l'hora de sancionar els infractors com de mesures preventives que redueixin la necessitat del conductor d'aparcar il·legalment::</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incrementar el control de vigilància de les zones regulades augmentant aquests efectius. A més cal considerar la possibilitat de millora dels equipaments electrònics dels vigilants com per exemple càmeres, PDAs, mòbils, etc. • Millorar la informació al web de l'ajuntament en matèria d'aparcaments: informació de tots els aparcaments de la població detallant-ne les tipologies, les ubicacions, les tarifes, els horaris i el nombre de places lliures disponibles al moment. • Incrementar l'import de les sancions econòmiques. • Estudiar la possibilitat d'introducció de noves tecnologies com per exemple sistemes de gestió i control integral en temps real de l'estacionament urbà en superfície, càmeres als carrers o indicació a temps real de places lliures. • Aplicar mesures per reduir l'ús del vehicle privat. Millorar el servei de transport públic incrementant les freqüències de pas i la cobertura territorial donant servei als pols atractors i generadors de desplaçaments i els punts amb més dèficit d'aparcaments. • Anàlogament, l'ampliació de la xarxa de carril bici i l'extensió de zones de vianants pot ajudar a reduir l'ús del vehicle privat. 					

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Ampliar els plans de control de la Guàrdia Urbana per evitar la indisciplina en l'aparcament			
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
-	-	-	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Ampliar els plans de control de la Guàrdia Urbana per evitar la indisciplina en l'aparcament	-	-	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
4.3. Velocitat comercial transport públic urbà diürn (D)	Km útils / Hores útils	11,85	13,50
Documentació gràfica de referència			



Proposta 4.3.1 Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal		 06/2012
Línia estratègica general:		
4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:		
<i>4.3. Assegurar una adequada oferta i condicions dels aparcaments per persones amb mobilitat reduïda</i>		
Model de ciutat. Objectiu al que respon		
Millora de la mobilitat interna		
Famílies – Modes afectats		
Mode a Peu	Aparcaments	
Mode amb bicicleta	Mercaderies	
Transport públic	Seguretat viària	
Vehicle privat	Medi Ambient	
Zona d'actuació		
Tota la ciutat		
Descripció de l'actuació:		
SITUACIÓ ACTUAL A L'ORDENANÇA		
L'Ordenança general municipal de circulació de vehicles de Badalona presenta diverses disposicions pel que fa a l'aparcament per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda:		
<ul style="list-style-type: none"> • Article 28. 4. “Els vehicles que disposin de la targeta d'aparcament per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda, adientment identificats amb l'original de la targeta acreditativa corresponent o títol equivalent, poden estacionar en qualsevol lloc de la ciutat sempre que no interrompin o dificultin el trànsit de vehicles i/o vianants.” • Article 28. 5. “En tots els equipaments públics i establiments de gran aforament s'estableixen les places necessàries per a estacionament de vehicles amb targeta d'aparcament per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda.” • Article 30. “Els vehicles amb la targeta d'aparcament per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda no estan subjectes a pagament, en les zones d'accés no controlat. En les zones d'accés controlat, l'Ajuntament podrà ordenar la reserva de places específiques per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda, que gaudeixen de l'esmentada targeta d'aparcament, i determinar la seva subjecció o no a pagament.” • Article 37. Fa referència als requisits per obtenir la targeta d'embarcament per a vehicles per a PMR. 		
PROPOSTA DE MODIFICACIÓ DE L'ORDENANÇA		
Les determinacions de la nova “Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el		

documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados” són més restrictives que les reglades a l’ordenança de circulació de Badalona.

Es proposa que l’ordenança arreglegui aquests criteris d’accessibilitat universal, reglats als articles 35 i 43.

Article 35. Places d’aparcament reservades per a persones amb mobilitat reduïda

- Els principals centres d’activitat de les ciutats deuran disposar de places d’aparcament reservades i dissenyades per al seu ús per persones amb mobilitat reduïda. Com a mínim una de quaranta places o fracció, independentment de les places destinades a residència o llocs de treball, serà reservada i acomplirà amb els requisits disposats en aquest article.
- Deuran ubicar-s’hi el més pròximes possible als punts de creuament entre els itineraris per vianants i els vehiculars, garantint l’accés des de la zona de transferència fins l’itinerari per vianants accessible de forma autònoma i segura. Aquelles places que no compleixin amb el requisit anterior deuran incorporar un gual que compleixi amb allò establert en l’article 20, per a permetre l’accés a l’itinerari per vianants accessible des de la zona de transferència de la plaça.
- Tant les places disposades en perpendicular, com en diagonal a la vorera, deuran tenir una dimensió mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m d’ample i a més disposaran d’una zona d’aproximació i transferència lateral d’una longitud igual a la de la plaça i un ample mínim d’1,50 m. Entre dos places contigües es permetran zones de transferència lateral compartides mantenint les dimensions mínimes descrites anteriorment.

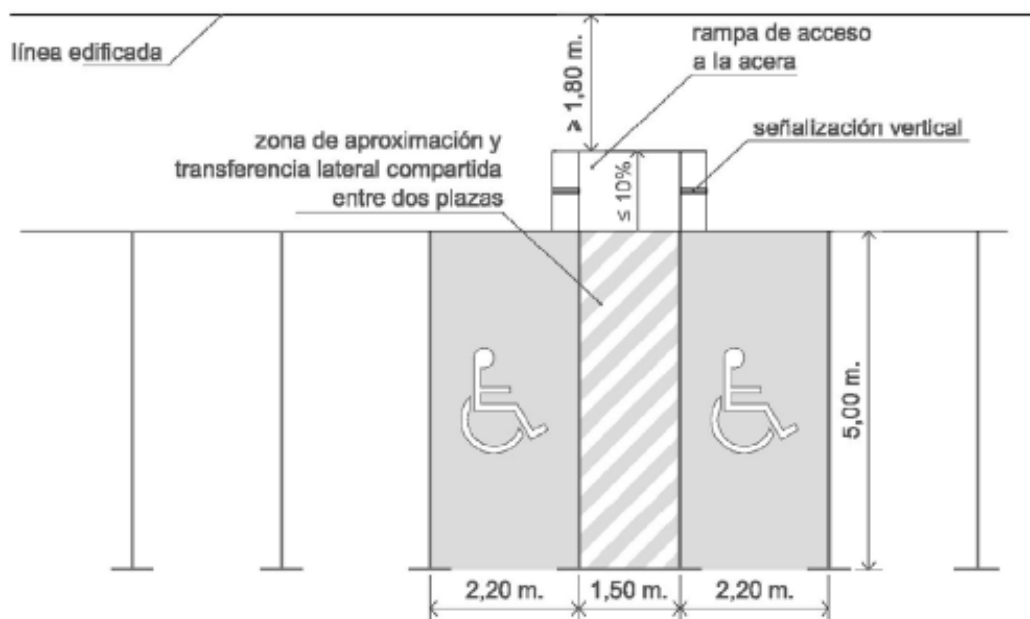


Figura 1. Places de aparcamiento reservadas dispuestas en perpendicular a la acera y con acceso compartido

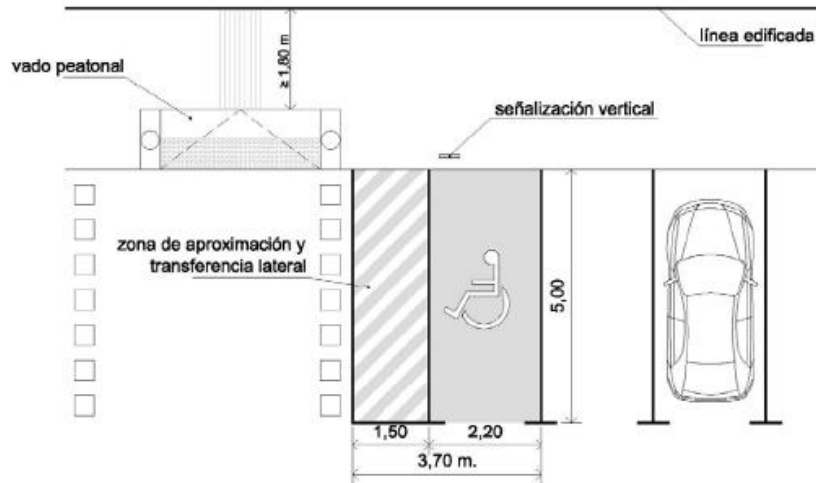


Figura 2. Plaza de aparcamiento reservada con acceso desde paso de peatones

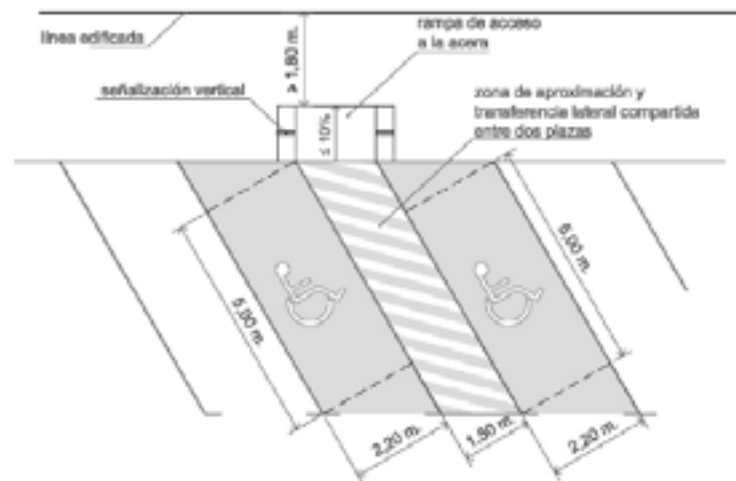
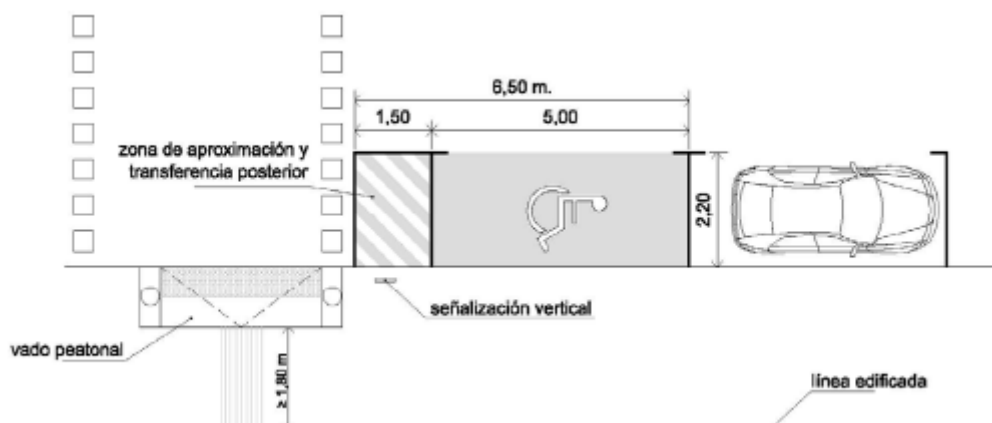


Figura 3. Plazas de aparcamiento reservadas dispuestas en diagonal a la acera y con acceso compartido

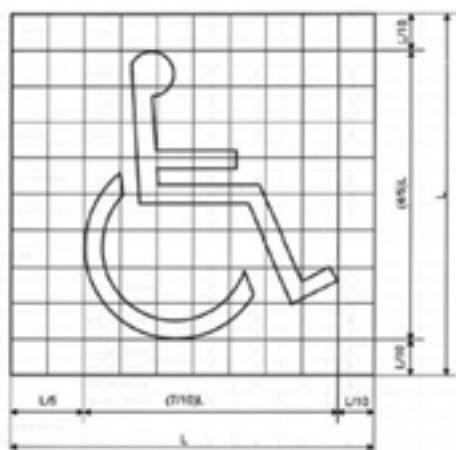
4. Les places disposades en línia tindran una dimensió mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m d'ample i disposaran a més a més d'una zona d'aproximació i transferència posterior d'una amplada igual a la de la plaça i una longitud mínima d'1,50 m.



5. Les places d'aparcament reservades per a persones amb mobilitat reduïda estaran senyalitzades horitzontalment i vertical amb el Símbol Internacional d'Accessibilitat acomplint allò establert a l'article 43.

Article 43. Aplicacions del Símbol Internacional d'Accessibilitat (SIA)

- Amb l'objecte d'identificar l'accés i possibilitats d'ús d'espais, instal·lacions i serveis accessibles es deurà senyalar permanentment amb el SIA homologat el següent:
 - a) Els itineraris de vianants accessibles dins d'àrees d'estada, quan existeixin itineraris alternatius no accessibles.
 - b) Les places d'aparcament reservades per PMR i els itineraris per vianants accessibles d'accés a elles, incloent les reserves en instal·lacions d'ús públic.
 - c) Les cabines de bany públic accessibles.
 - d) Les parades de transport públic accessible, incloses les de taxi en les que existeixi un servei permanent de vehicle adaptat.
- El disseny, estil, forma i proporció del SIA es correspondrà amb allò indicat per la Norma Internacional ISO 7000, que regula una figura en color blan sobre fons blau Pantone Reflex Blue.



Color

Fondo: azul Pantone Reflex Blue

Símbolo: blanco


Figura 7. El Símbol Internacional de Accesibilidad, SIA

Calendari d'implantació estimat:

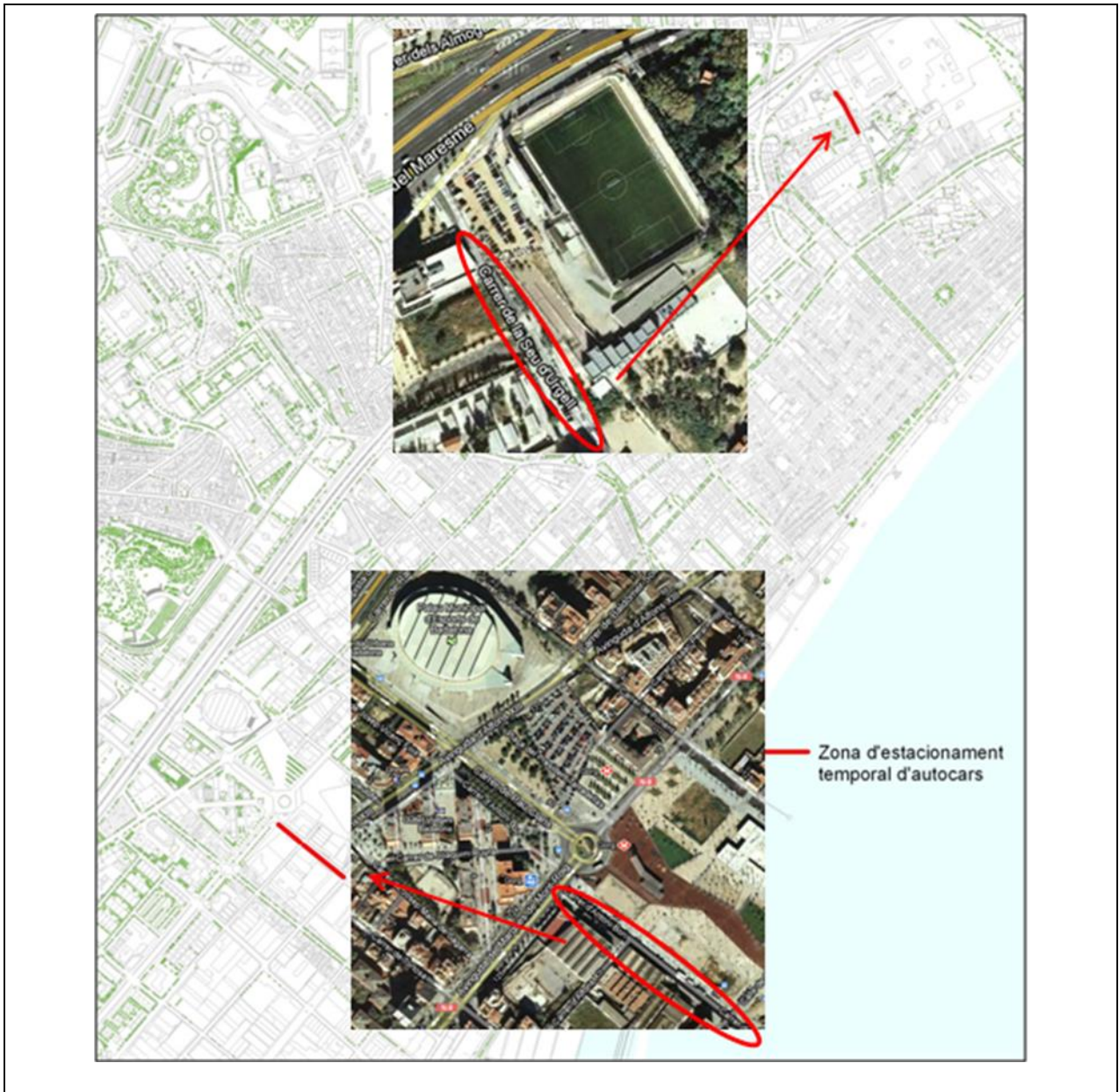
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013-2015	2016-2018	>2018
Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal			
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització: Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:		
-	-	-	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal	-	-	-



Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
-	-	-	-
Documentació gràfica de referència			

Proposta 4.4.1		Habilitació d'aparcaments temporals per a autocars	 06/2012
Línia estratègica general:			
4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat:			
<i>4.4. Proveir d'espais per aparcaments d'autocars</i>			
Model de ciutat. Objectiu al que respon			
Millora de la mobilitat interna i externa			
Famílies – Modes afectats			
Mode a Peu	Aparcaments		
Mode amb bicicleta	Mercaderies		
Transport públic	Seguretat viària		
Vehicle privat	Medi Ambient		
Zona d'actuació			
Tota la ciutat			
Descripció de l'actuació:			
<p>La proposta es basa en habilitar una reserva d'una zona de parada per autocars propera als equipaments esportius del Pavelló Municipal d'Esports (al carrer Antoni Bru) i de l'Estadi del Centenari (carrer de la Seu d'Urgell), on estigui autoritzat d'aturar-s'hi durant un període breu (no superior a les dues hores) per a deixar-hi i recollir-hi passatgers i esperar a la finalització de l'esdeveniment.</p> <p>S'haurà d'instal·lar la senyalització vertical d'aparcament per a autobusos que faciliti l'arribada dels autocars i senyalització horitzontal -amb un logotip de representatiu de l'aparcament en qüestió- que permeti diferenciar aquests aparcaments de la resta de la calçada.</p>			





Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013-2015	2016-2018	>2018
Habilitació d'aparcaments temporals per a autocars	100%		
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
2.000 €	100%	2.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Habilitació d'aparcaments temporals per a autocars	2.000 €		
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			

Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
-	-	-	-
Documentació gràfica de referència			
1 plànol vinculat a la proposta 4.4.1 referent a l'habilitació d'aparcaments temporals per a autocars			



