

9.2.5 INFORMACIÓ, FORMACIÓ I CIVISME



Proposta 5.1.1

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



03/2012

Línia estratègica general:

5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania

5.1 Creació de l'Observatori de la Mobilitat i millora en el tractament de la informació vinculada a la mobilitat

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:

Es proposa la creació d'una **Comissió de Seguiment del Pla de Mobilitat** que permeti gestionar tots els aspectes relacionats amb la mobilitat i els desplaçaments dels ciutadans de Badalona. Aquest organisme, ha d'estar integrat de ple en els departaments de l'Ajuntament de Badalona, fent especial incidència en l'evolució dels aspectes que permetin una millora de la mobilitat de la ciutat, especialment realitzant el seguiment de les propostes plantejades pel Pla de Mobilitat Urbana.

Les principals tasques que ha de complir l'Observatori de la Mobilitat de Badalona són:

- Fer el seguiment del desenvolupament de les propostes del PMU de Badalona
- Actualitzar i fer el seguiment dels indicadors i dels escenaris del PMU de Badalona
- Ha d'estar present i ser part activa del Pacte de la Mobilitat i de tots els plans i comissions que afectin en algun aspecte a la mobilitat de Badalona. Com per exemple qüestions referents a: transport públic, carreteres, carrils bici, urbanització de carrers, implantació de carrils bici, etc.
- Ha de ser l'organisme comú entre els diferents departaments de l'Ajuntament per tal de garantir el correcte desenvolupament de les mesures adoptades en mobilitat: urbanisme, via pública, medi ambient, guàrdia urbana, etc.
- Ha de ser capaç de reunir i difondre informació relacionada amb la mobilitat, que habitualment acostuma a ser dispersa i difícil d'aconseguir. Ha de partir de totes les dades que disposi del PMU o d'altres plans específics i anar actualitzant-la.

Es proposa que aquesta proposta es financii a nivell intern pel propi Ajuntament, i que part de l'equip actual que gestiona algun dels departaments d'urbanisme, Via Pública o Medi Ambient sigui part integrant de l'Observatori de Mobilitat de Badalona.



Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana.	-	-	--
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
Cost Intern	100%	Cost Intern	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana.	-	-	-
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			
-			

Proposta 5.1.2

Elaboració d'una Memòria Anual de dades de Mobilitat i d'un Visor de la Mobilitat de Badalona. "L'Observatori de la Mobilitat".



03/2012

Línia estratègica general:

5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania

5.1 Creació de l'Observatori de la Mobilitat i millora en el tractament de la informació vinculada a la mobilitat

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:

Una de les tasques de la Comissió de Seguiment del PMU serà la creació de l'**Observatori de la Mobilitat**. Aquest ha d'elaborar una **Memòria Anual** on es recopilin totes les dades referents a mobilitat del municipi de Badalona. Aquesta Memòria permetrà:

- Disposar d'estadística completa i actualitzada en matèria de mobilitat.
- Fer el seguiment del desenvolupament de les propostes del PMU de Badalona
- Actualitzar i fer el seguiment dels indicadors i dels escenaris del PMU de Badalona
- Fer un resum de les principals novetats o millores destacables en matèria de mobilitat, fet que pot servir per a eina eficient per mostrar les actuacions en mobilitat a la ciutat.

L'anuari és un instrument que ha d'anar anar més enllà de la mera recopilació de dades més estadístiques i que ha de permetre recopilar tot tipus d'informació. És una bona oportunitat per tal de disposar de dades que difícilment es troba a nivell global de ciutat, com per exemple: amplades de voreres, nombre de guals de vianants i estat, nombre de carreres pacificats, nombre de carrils bici, nombre d'aparcaments bici, nombre i tipologia de places regulades i moltes altres variables més.

Una eina que **facilitarà molt l'elaboració de l'Anuari de la Mobilitat és el Visor de la Mobilitat de Badalona**. Es planteja elaborar un visor tipus la Guia de la ciutat que actualment ja disposa Badalona, però adaptat o específicament pensat per dades de mobilitat (encara que s'hi poden incorporar d'altres informacions i capes com poden ser les pròpies dades de la guia o bé altres tipus de dades, si es vol, a nivell urbanístic o cadastral.

Aquest visor ha de permetre:

- Aprofitar les dades georeferenciades i les bases de dades (GIS) elaborades pel PMU de Badalona. Durant l'elaboració del PMU s'ha recopilant nombrosa informació molt interessant que cal mantenir-la i actualitzar-la.
- Aprofitar dades georeferenciades d'altres plans, com per exemple el Pla d'Accessibilitat Universal del 2006.



- Disposar d'una eina que permeti saber a l'Ajuntament l'estat actual de la ciutat, organitzant i gestionant molt millor qualsevol actuació que es realitzi.
- Algunes de les capes que podria incorporar el visor són: guais de vianants, amplada de voreres, places d'aparcaments, places de zona blava
- Aquesta eina permet tenir una part pública, de cara a la ciutadania i una altra part privada de gestió pròpia de l'Ajuntament.

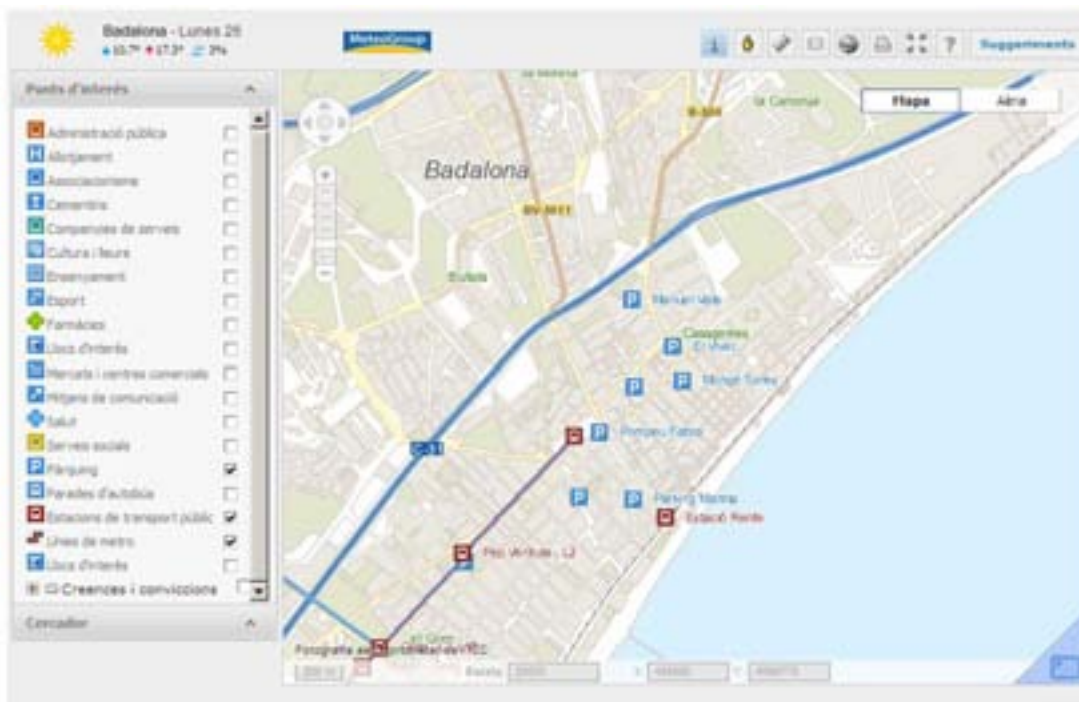


Figura 48. Guia de la ciutat de Badalona amb alguna de les seves capes relacionades amb mobilitat




Figura 49. Anuaris estadístics de mobilitat o anuaris generals de municipis on hi ha una part de dedicada a la mobilitat

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Elaboració d'una Memòria Anual de dades de Mobilitat i d'un Visor de la Mobilitat de Badalona. "L'Observatori de la Mobilitat".	25%	75%	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	

72.000,00 €	100%	72.000,00 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1. Elaboració d'una Memòria Anual de dades de Mobilitat i d'un Visor de la Mobilitat de Badalona. "L'Observatori de la Mobilitat".	18.000 €	54.000 €	
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			
-			



Proposta 5.2.1		Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària			06/2012
Línia estratègica general:					
5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania:					
<i>5.2. Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la 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					
Tota la ciutat					
Descripció de l'actuació:					
L'objectiu de les campanyes haurà de ser fer una crida a la responsabilitat personal per evitar distraccions o actituds que poden derivar en accidents de trànsit i					
Les campanyes de comunicació i sensibilització es desenvoluparan per mitjà d'anuncis a internet, ràdio, televisió i premsa, però també poden instal·lar-se missatges al viari públic dirigits a conductors i als vianants.					
Es proposa en primer terme la creació i planificació de la campanya i implantar-la al llarg de la vigència del pla de mobilitat segons la periodificació que es consideri oportuna.					
El cost unitari de les campanyes és de 10.000€					
Calendari d'implantació estimat:					
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització		2013-2015	2016-2018	>2018	
Creació i planificació de la campanya		100%			
Implantació de la campanya			100%		
Cost d'implantació de l'actuació:		% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:		
42.000 €		100%	42.000 €		
Finançament de l'actuació:					
Proposta		2013-2015	2016-2018	>2018	
Creació i planificació de la campanya		12.000 €			
Implantació de la campanya			30.000 €		

Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Descripció	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)	Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total	0,019	0,015
8.2. Accidents amb víctimes	Accid. amb víctimes àmbit urbà x 1000 / Població total	3,255	2,660
8.3. Víctimes vianants	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	13,8%	11,3%
Documentació gràfica de referència			



Proposta 5.2.2**Campanyes de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.**

03/2012

Línia estratègica general:**5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania***5.2 Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat***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:

Per a potenciar l'ús quotidià (i també l'ús lúdic) de la bicicleta a Badalona, **el PMU proposa la realització d'un mínim d'una campanya anual durant el període de vigència del present Pla**, que promovin i sensibilitzin sobre l'ús de la bicicleta. Els objectius de les campanyes seran:

- Explicar els beneficis en salut de l'ús quotidià de la bicicleta. En aquest aspecte seria interessant destacar amb dades concretes els principals beneficis de realitzar exercici diari amb la bicicleta respecte d'algú que ho fa amb vehicle privat motoritzat.
- Explicar els beneficis en matèria ambiental. En aquest aspecte seria interessant explicar l'estalvi energètic i en emissions d'un viatge tipus en bicicleta respecte a un altre amb vehicle privat motoritzat.
- Medis generals de promoció de la bicicleta: pàgina web, tríptics, cartells, anuncis a la revista municipal, etc.
- Promocionar els mitjans que proporciona l'Ajuntament en matèria de bicicletes: carrils bici, aparcaments de bicicletes, etc. Cal informar a la ciutadania de tots els mitjans que es disposen per a l'ús de la bicicleta. També en aquest aspecte és important anar actualitzant les dades a partir de les actuacions que proposa el PMU.
- Continuar amb els actes festius com les pedalades populars i altres semblants
- Contactar amb les principals associacions de ciclistes per tal que col·laborin amb les promocions ciclistes.

Per a la definició concreta dels continguts de cada campanya i per a la seva execució, es desenvoluparà una metodologia basada en quatre etapes:

- Identificació de la problemàtica i/o aspecte a millorar vinculat a la mobilitat amb bicicleta.
- Disseny específic de la campanya. Es definirà a qui va dirigida (actors implicats a convocar), quan es realitza i com es realitza (a través de quins canals s'ofereix la informació).

En aquest sentit, l'experiència demostra que per a maximitzar els beneficis derivats d'aquest tipus de processos, és òptim crear campanyes que s'estructurin a partir de "tallers temàtics" reduïts on

s'incentiva a la població a participar i a col·laborar. El nombre de tallers dependrà tant del volum d'usuaris inscrits a la campanya, com dels temes a tractar.


Es proposa realitzar aquestes activitats a la Setmana de la Mobilitat de Badalona



Figura 50. XXIX Festa de la bicicleta (2011) amb una pedalada popular a Badalona i cartell promocional de la Diputació de Barcelona promocionant la llera recuperada del riu Besòs

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Campanyes de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.	50%	50%	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
60.000 €	100%	60.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2008
Campanyes de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.	30.000 €	30.000 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	0,7%	0,9%	
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	0,7%	0,9%	
Documentació gràfica de referència			
-			



Proposta 5.2.3		Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu.			03/2012
Línia estratègica general:					
5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania					
<i>5.2 Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat</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					
Municipi de Badalona					
Descripció de l'actuació:					
<p>Per a potenciar els desplaçaments a peu com a manera habitual de desplaçament per l'interior de Badalona, el PMU proposa la realització d'un mínim d'una campanya anual durant el període de vigència del present Pla.</p> <p>Les campanyes es poden enfocar en dos aspectes: la millora de la salut individual que representa fer desplaçaments quotidians a peu, i la millora de la salut col·lectiva que representa la minimització dels efectes sobre altres desplaçaments en vehicle privat motoritzat. De forma generalitzada es proposa:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Explicar els beneficis en salut de l'ús quotidià dels desplaçaments a peu. En aquest aspecte seria interessant destacar amb dades concretes els principals beneficis de realitzar exercici diari caminant respecte d'algú que ho fa amb vehicle privat motoritzat. També es important explicar els temps de desplaçament de certs itineraris per demostrar que a vegades els cost del temps en altres mitjans és més elevat. – Explicar els beneficis en matèria ambiental. En aquest aspecte seria interessant explicar l'estalvi energètic i en emissions d'un viatge tipus a peu respecte a un altre amb vehicle privat motoritzat. – Medis generals de promoció dels desplaçaments a peu: pàgina web, tríptics, cartells, anuncis a la revista municipal, etc. – Promocionar els mitjans que proporciona l'Ajuntament en matèria de desplaçaments a peu: ampliació de voreres, adaptació de guals de vianants, millora dels passos soterrats, pacificació de vies, etc. Cal informar a la ciutadania de tots els mitjans que es disposen per a l'ús de la mobilitat a peu. També en aquest aspecte és important anar actualitzant les dades a partir de les actuacions que proposa el PMU. – Promocionar ates festiu com caminades populars, visites guiades per barris, visites guiades de patrimoni, etc. <p>Per a la definició concreta dels continguts de cada campanya i per a la seva execució, es desenvoluparà una metodologia basada en quatre etapes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Identificació de la problemàtica i/o aspecte a millorar vinculat a la mobilitat a peu. – Disseny específic de la campanya. Es definirà a qui va dirigida (actors implicats a convocar), quan es realitza i com es realitza (a través de quins canals s'ofereix la informació). <p>En aquest sentit, l'experiència demostra que per a maximitzar els beneficis derivats d'aquest tipus de</p>					

processos, és òptim crear campanyes que s'estructurin a partir de "tallers temàtics" reduïts on s'incentiva a la població a participar i a col·laborar. El nombre de tallers dependrà tant del volum d'usuaris inscrits a la campanya, com dels temes a tractar.

Es proposa realitzar aquestes activitats a la Setmana de la Mobilitat de Badalona

17a CAMINADA POPULAR AL VOLTANT DE BADALONA

23 d'octubre de 2011*

Sortida de la parada d'autobusos de Can Ruti
a les 9 del matí



FESTA NACIONAL DELS MISSOS CATALANS

Itinerari: Can Ruti, font del Pop o de Besí i Tapes, torrent de Pinar, lateral B-20, les Cases (Montgat), pare de la Maciàterras, les Malloquines (Montgat), pla de la Concòrdia del turó de les Beteries (Montgat), riera de Sant Jordi (Montgat), Camí dels Francesos (Tiana), torrent de Pomar i Can Ruti.

Punts d'inscripció:

- Llibreria **EL FULL** – c/ Guifré, 109
- Mitja hora abans de la sortida, a l'aparcament de Can Ruti

Per a més informació: tel. 610 886 769

Col·laboren:



* Com podreu observar s'ha canviat el dia previst inicialment per fer la caminada



Figura 51. Cartell promocional de la 17a Caminada Popular al voltant de Badalona i de la Caminada popular per la salut organitzada per l'Ajuntament

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu.	30.000 €	30.000 €	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
60.000 €	100%	60.000 €	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013 - 2015	2016 - 2016	>2018
Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu.	50%	50%	-

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 a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	11,3%	11,4%

Documentació gràfica de referència

-



Proposta 5.2.4		Realització de jornades de formació continuada a conductors i conductores		 06/2012	
Línia estratègica general:					
5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania: <i>5.2. Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la 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					
Tota la ciutat					
Descripció de l'actuació:					
<p>El vehicle privat aporta en moltes ocasions beneficis pels seus usuaris gràcies a la flexibilitat d'horaris i de moviment, el confort i els temps de viatge. A més, molts usuaris es troben amb la necessitat imperativa d'utilitzar el vehicle privat atesa la manca de connexions en transport públic pels seus desplaçaments. Tot i això, el vehicle privat segueix contribuint negativament en certs aspectes tant globals de la xarxa com personals de l'usuari: congestió, emissions, cost econòmic i accidents, entre d'altres.</p> <p>No obstant, s'ha demostrat que una conducció eficient i segura pot reduir significativament els aspectes negatius esmentats. És per això que es proposa la creació de jornades pels conductors de vehicle privat del municipi, tant per a individuals com per a professionals, per millorar l'eficiència i la seguretat a l'hora de posar-se davant del volant.</p> <p>Es proposa realitzar aquestes activitats a la Setmana de la Mobilitat de Badalona.</p> <p>Elements clau per l'eficiència i la seguretat:</p> <p>A continuació es presenta un llistat d'elements claus que serà imprescindible tractar a la part teòrica del curs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Canviar sempre a marxes majors:</u> la manera més eficient de conduir és canviant tan aviat com es pugui de marxa de manera que es recomana fer els canvis al voltant de les 2.500 rpm (revolucions per minut). - <u>Mantenir una velocitat constant:</u> repetides acceleracions i frenades creen pèrdues d'energia per transmissió de calor als frens. Aquestes pèrdues es tradueixen en una disminució de l'eficiència que no es tindria en cas de conduir amb una velocitat constant. - <u>Anar amb marxa elevada i poques revolucions:</u> tot i que generalment s'associa el moviment de 					

l'accelerador amb el consum de gasolina, no necessàriament és així. El punt òptim de consum s'assoleix intentant combinar marxes altes amb baixes rpm's.

- Anticipar-se al tràfic: en consonància amb el punt dos, sobre les pèrdues generades en frenar i per evitar al màxim les reduccions de velocitat, és important preveure les situacions que ocorren a la carretera. Per exemple s'ha de desaccelerar a poc a poc quan hi ha semàfors o congestió.
- Altres mesures: frenar amb el pedal, quan sigui possible, no canviar la marxa al apropar-se a una corba, el pes del cotxe, l'aerodinàmica, l'ús de motors nous, etc.

Beneficis de la conducció eficient i segura:

- Millora de la seguretat pels usuaris.
- Minimitzar les emissions.
- Reducció de la congestió.
- Estalvi econòmic pels usuaris.
- Conducció i ambient més relaxat tant pel conductor com pels passatgers.
- Reducció de la contaminació acústica.

Organització de les jornades:

Inicialment els cursos els organitzaria l'Ajuntament de Badalona un parell de cops l'any, si bé també es podria arribar a solucions compartides amb altres entitats (com ara el Servei Català de Trànsit) per tal de realitzar aquestes jornades.

Es tractaria de sessions d'1 dia que es componrien d'una part teòrica i una part pràctica

- Primera part pràctica: es faria una primera prova de conduir a l'alumne per conèixer l'estil de conducció i els punts a millorar.
- Part teòrica: comunicació i desenvolupament de la conducció eficient i segura. Repassar punt per punt els aspectes, influint per assolir una conducció eficient i segura.
- Segona part pràctica: es faria una segona prova de conducció per aplicar els conceptes apresos, observant les diferències de consum de gasolina, velocitat mitjana i canvis de marxes i poder comparar amb els resultats del primer test.

Estimació del cost


- Creació i planificació d'aquest tipus de jornades amb clubs del sector (RACC): 8.000 €
- Realització anual de les jornades: 8.000 €

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013-2015	2016-2018	>2018
Creació i planificació d'aquest tipus de jornades amb clubs del sector (RACC)	100%		
Realització anual de les jornades	40%	60%	>2018



Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:		
48.000 €	100%	48.000 €		
Finançament de l'actuació:				
Proposta		2013-2015	2016-2018	>2018
Creació i planificació d'aquest tipus de jornades amb clubs del sector (RACC)		8.000 €		
Realització anual de les jornades		16.000 €	24.000 €	
Responsables / possibles fonts de finançament:				
Ajuntament de Badalona		Diputació de Barcelona		
ICAEN		Servei Català de Trànsit		
Indicadors d'avaluació de la proposta:				
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
9.0. Reducció cost unitari del viatge	Costos interns i externs del viatge en transport privat (€/viatger-km)	1,28	1,28	
Documentació gràfica de referència				

Proposta 5.2.5		Modificació de l'actual web municipal pel que fa als continguts de mobilitat			06/2012
Línia estratègica general:					
5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania:					
<i>5.2. Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la 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					
Tota la ciutat					
Descripció de l'actuació:					
<p>La web és un mitjà d'informació dinàmic que permet informar l'usuari les 24h, prioritàriament sobre horaris i itineraris, però també sobre altres components del servei (tarifes, alteracions de servei...). L'objectiu buscat és que l'apartat de mobilitat de la web de l'Ajuntament de Badalona sigui un referent per a qualsevol ciutadà que vulgui consultar algun tema sobre la mobilitat i el transport al municipi. Per fer-ho viable, cal que sigui una web amb tota la informació necessària i constantment actualitzada.</p> <p>El més fàcil i intuïtiu és que es facin subapartats i es detalli tota la informació possible per cadascun dels modes de transport. A continuació es presenten els possibles subapartats que podrien existir amb la informació necessària per cadascun d'ells.</p> <p>General:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El web necessita un disseny que permeti una navegació intuïtiva i fàcil a la vegada, amb colors vistosos, alegres i agradables. • Realitzar una guia de bones pràctiques i consells pràctics per cada mode de transport. • Introducció d'un vincle amb el carrerer actual que permeti la localització de qualsevol via del municipi juntament amb els principals equipaments i punts d'interès: ajuntament, escoles, centres mèdics, comerços, hotels, etc. • Realitzar un apartat de notícies o actualitat que informi de les alteracions del servei, incidències, notícies, iniciatives, etc. <p>Transport públic:</p> <p>Com a mínim, s'ha de poder trobar les informacions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Horaris o freqüència de pas per línia • Cerca d'itineraris de parada a parada (o de porta a porta) • Plànol detallat de la xarxa 					



- Informació sobre tarifes i punts de venda
- Rúbrica “contacta amb nosaltres”
- Presentació de la xarxa i de l’empresa operadora (adreça de la seu i telèfon i mail de contacte).

Vehicle privat:

- Informació sobre la xarxa d’aparcament del municipi: mapa amb la ubicació de places, tarifes, adreça i telèfon, tipus de zona, nombre de places, etc..
- Informació sobre els aparcaments de dissuasió sobretot pel que fa a coordinació amb la xarxa de transport públic.
- Informació sobre la localització de les reserves genèriques d’aparcament per PMR.
- Llistat dels comerços de lloguers de cotxes.
- Ubicació en un plànol dels aparcament de mobilitat reduïda i informació pels usuaris.

Camins escolars

- Plànol dels camins escolars predeterminats i informació complementària.
- Adjudicació de camí segons centre escolar.
- Explicació de funcionament de l’iniciativa.

Vianants:

- Plànol de la xarxa zona de vianants.
- Informació per aconseguir el permís de pas en cas de zones accessibles als veïns.
- Informació dels horaris de càrrega i descàrrega a les zones de vianants.

Bicicletes:

- Aparcaments públics de bicicletes.
- Plànol de la xarxa de carril bici i característiques.
- Informació dels comerços de lloguers de bicicletes.

Taxi:

- Presentació de les tarifes del taxi.
- Ubicació de parades de taxi (plànol).
- Fotos de les parades de Badalona.

Calendari d’implantació estimat:


Llistat d’actuacions i % d’implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Actualització del lloc web amb tota la informació corresponent	100%		
Cost d’implantació de l’actuació:	% de realització:	Cost d’implantació de l’actuació durant el PMU:	
6.000 €	100%	6.000 €	
Finançament de l’actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Actualització del lloc web amb tota la informació corresponent	6.000 €		
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			

Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Seguiment de l'apartat de mobilitat i transport del web de l'Ajuntament de Badalona	Nombre de clics	-	-
Documentació gràfica de referència			



9.2.6 NORMATIVA EN MATÈRIA DE MOBILITAT




Proposta 6.1.1		Millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de mobilitat i seguretat viària		 06/2012	
Línia estratègica general:					
6. Promoure una normativa municipal adequada a la mobilitat:					
<i>6.2. Actualització de les ordenances actuals a la ciutat en matèria 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>Ja han estat plantejades en altres fitxes propostes de canvis a les ordenances per a una millor regulació de l'aparcament de motos i vehicles de persones amb mobilitat reduïda a la ciutat.</p> <p>La present fitxa té l'objectiu d'aportar recomanacions per a implementar canvis a les ordenances de circulació per tal de millorar i fer més segura la mobilitat a la ciutat de Badalona.</p> <p>Es presenten a continuació una sèrie de propostes per modes:</p> <p>Vehicle privat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es proposa limitar la velocitat màxima a 30 Km/h a la xarxa secundària i veïnal i mantenir els actuals 50 Km/h només als carrers de la xarxa primària. Pel que fa a la senyalització, podria modificar-se l'ordenança general de circulació (article 19) perquè la limitació sigui de 30 Km/h si no s'indica el contrari. • Revisar les multes per determinades infraccions, com ara l'excés de velocitat o passar en vermell els semàfors, i adequar-les per tal de fer minvar aquestes accions. • Revisar i fer que siguin més eficients les multes per aparcament il·legal i ampliar la dedicació de la policia a aquest control i vigilància. <p>Bicicletes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permetre la circulació per vorera en carrers de la xarxa primària sempre i quan no existeixi un carril habilitat i respectant la prioritat del vianant en tot moment, i quan les voreres tinguin una amplada mínima lliure de pas de 1,80 metres. • En voreres bici la prioritat és del ciclista i no del vianant, el que representa que aquests hauran de cedir el pas a les bicicletes per creuar aquests carrils. 					



Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de mobilitat i seguretat viària	Cap Cost associat		
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
Millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de mobilitat i seguretat viària	-	-	
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
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)	Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total	0,019	0,015
8.2. Accidents amb víctimes	Accid. amb víctimes àmbit urbà x 1000 / Població total	3,255	2,660
8.3. Víctimes vianants	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	13,8%	11,3%
Documentació gràfica de referència			

9.2.7 SEGURETAT VIÀRIA I SENYALITZACIÓ



Proposta 7.1.1		Actualització del Pla Local de Seguretat Viària		 06/2012	
Línia estratègica general:					
7. Augmentar la seguretat viària i la senyalització a la via pública:					
<i>7.1. Reduir l'accidentalitat a Badalona i fomentar la convivència entre els diferents mitjans, tenint en compte la jerarquia de la 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					
Tota la ciutat					
Descripció de l'actuació:					
<p>Pla Local de Seguretat Viària de Badalona 2009</p> <p>En desembre de 2009, fruit d'un conveni de col·laboració amb el Servei Català de Trànsit, és publicat el Pla Local de Seguretat Viària de Badalona.</p> <p>L'estructura del treball es basa en la disposició d'informació sobre la problemàtica municipal, que va permetre realitzar una diagnosi i elaborar una sèrie de propostes. Per fer aquesta feina, l'equip redactor (Intra) va comptar amb la implicació en el treball de totes les àrees i serveis relacionats.</p> <p>Així, el resultat del pla consisteix en la definició de propostes d'actuació generals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pacificar el centre i diferents zones residencials - Millorar la seguretat de les rotondes urbanes <p>així com la caracterització de propostes concretes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Millorar la continuïtat del Passeig Marítim - Actuacions en punts de concentració d'accidents o amb sensació de perill <p>A més a més, el Pla realitzava una planificació de les actuacions a realitzar entre 2009 i 2012 i definia una sèrie d'indicadors de seguiment.</p> <p>Proposta d'elaboració del Pla Local de Seguretat Viària de Badalona 2013</p> <p>El nou Pla Local de Seguretat Viària haurà de tornar a fer una diagnosi de la situació actual de la seguretat viària a la ciutat, analitzar si han estat executades les actuacions proposades al Pla de 2009 i fer el càlcul dels indicadors proposats a l'esmentat Pla per comparar-los amb els objectius proposats.</p> <p>Feta aquesta diagnosi el nou Pla haurà de plantejar noves propostes d'actuació per millorar la seguretat viària de la ciutat durant els següents quatre anys.</p>					



Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Actualització del Pla Local de Seguretat Viària	100%		
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
30.000 €	100%	30.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Actualització del Pla Local de Seguretat Viària	30.000 €		
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona	Servei Català de Trànsit		
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)	Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total	0,019	0,015
8.2. Accidents amb víctimes	Accid. amb víctimes àmbit urbà x 1000 / Població total	3,255	2,660
8.3. Víctimes vianants	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	13,8%	11,3%
Documentació gràfica de referència			

Proposta 7.2.1

Realització i implantació d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat a la mobilitat dels vianants



03/2012

Línia estratègica general:

7. Augmentar la seguretat viària i la senyalització a la via pública:

*7.2. Millora del sistema de senyalització orientativa de la ciutat***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

Tota la ciutat

Descripció de l'actuació:

La present mesura proposa **la redacció i posterior implantació d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculada al vianant**. El Pla donarà continuïtat a l'establert pel PMU, donant resposta als aspectes a millorar vinculats a la senyalització que ha detectat el PMU.

Els següents paràgrafs descriuen la metodologia que haurà de fer-se servir per al desenvolupament i implantació del Pla de Senyalització, mitjançant la estructuració a partir de 6 Fases:

1- Anàlisi i diagnosi de la situació actual:

- Descripció detallada de la situació actual de la senyalització orientativa, d'acord amb l PMU, assenyalant els diferents tipus de senyals existents, el seu contingut i la seva ubicació. Per a la realització de l'inventari de senyalització, es podrà fer ús del programari GIS proposat a la fitxa 7.2.3.
- Realització de l'anàlisi i diagnosi de la senyalització existent en base a:
 - Continuïtat de les destinacions
 - Adequació dels itineraris de senyalització (en relació amb la importància de la destinació)
 - Homogeneïtat, legalitat i disseny dels panells
 - Actualització de la informació i integració amb altres mitjans d'informació.

2- Criteris de definició de destinacions:

- Criteris d'acceptabilitat, per establir quan una determinada destinació, segons la seva tipologia (nucli urbà, zona industrial, recurs turístic, etc.) podrà ser o no senyalitzat.
- Criteris de jerarquització de pols, sota la base d'indicadors quantitius i qualitius.
- Criteris per a l'estudi d'accessibilitat de les destinacions en funció de la tipologia i la jerarquia del pol.
- Criteris de legalitat, que defineixen quines destinacions senyalitzar quan el nombre de mencions



a senyalitzar en un determinat punt és excessiu.

- Criteris per a la selecció del tipus de panel a utilitzar.

3- Estudi de la xarxa viària

- D'acord amb el PMU, definició de la xarxa per a vianants que serà objecte d'estudi.

4- Estudi de pols:

- Es procedirà a definir els pols a senyalitzar i es proposarà un nomenclàtor únic per a cadascun d'ells.
- Es jerarquitzaran d'acord amb els indicadors de classificació que s'hagin estimat convenients.

5- Estudi d'itineraris de senyalització:

- Sota la base dels criteris definits a l'estudi, es durà a terme un anàlisi dels itineraris de senyalització per a cadascun dels pols, d'acord amb les relacions que un pol pugui tenir amb la resta.

6- Localització dels panells:

- Una vegada estiguin definides i validades les destinacions a senyalitzar, es durà a terme el disseny de tots els panells i la seva ubicació de detall.
- Tota la informació haurà de quedar reflectida a nivell cartogràfic (coordenades geogràfiques), tant pel que fa a la xarxa vial, com a les destinacions, els panells existents i els dissenys proposats.

7- Programa i pressupost del Pla de Senyalització:

- Es realitzarà una programació de l'execució del Pla d'acord amb els criteris de prioritació establerts en fases prèvies.
- Es realitzarà un anàlisi de la integració del nou Pla amb l'actual senyalització, programant l'obra nova, els conjunts a substituir, els conjunts a actualitzar parcialment i els conjunts a eliminar.

8- Fabricació i implantació dels elements de senyalització:

- Es procedirà a la contractació d'una empresa especialitzada en la fabricació d'elements de senyalització amb objecte de que s'encarregui del procés de creació i instal·lació dels nous elements.

El pressupost de la present mesura s'ha realitzat sota el supòsit de la instal·lació de 300 senyals.

Calendari d'implantació estimat:


Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1 Redacció del Pla de Senyalització	8%	-	-
2 Implantació del Pla de Senyalització	-	46%	46%
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
206.000 €	100%	149.000 €	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1 Redacció del Pla de Senyalització	16.000 €	-	-
2 Implantació del Pla de Senyalització	-	95.000 €	95.000 €

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



Proposta 7.2.2	Realització d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat		03/2012
Línia estratègica general:			
<p>7. Augmentar la seguretat viària i la senyalització a la via pública:</p> <p><i>7.2. Millora del sistema de senyalització orientativa de la ciutat</i></p>			
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 present mesura proposa la redacció i posterior implantació d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat motoritzat. El Pla donarà continuïtat al que estableix el PMU, donant resposta als aspectes a millorar, vinculats a la senyalització que ha detectat el PMU.</p> <p>Els següents paràgrafs descriuen la metodologia que haurà de seguir-se per al desenvolupament i implantació del Pla de Senyalització Orientativa per al vehicle privat mitjançant l'estructuració a partir de 9 fases:</p> <p>1- Anàlisi i diagnòstic de la situació actual:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descripció detallada de la situació actual de la senyalització orientativa, indicant els diferents tipus de senyals existents, el seu contingut i la seva ubicació. Per a la realització de l'inventariat de senyalització, es podrà fer ús del programari GIS proposat a la fitxa 7.2.3. • Realització de l'anàlisi i diagnòstic de la senyalització existent en base a: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Continuïtat de les destinacions ➢ Adequació dels itineraris de senyalització (en relació amb la jerarquia viària i la importància de la destinació). ➢ Homogeneïtat, legalitat i disseny dels cartells ➢ Estat de manteniment, materials, etc. ➢ Actualització de la informació i integració amb altres mitjans d'informació. <p>2- Criteris de definició de destinacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Criteris d'acceptabilitat, per establir quan una determinada destinació, segons sigui la seva tipologia (nucli, zona industrial, recurs turístic, etc.) podrà ser o no, senyalitzat. • Criteris de jerarquització de pols sobre la base d'indicadors quantitius i qualitius. • Criteris per a l'estudi d'accessibilitat de les destinacions en funció de la tipologia i la jerarquia del pol. • Criteris de legalitat, que defineixen quines destinacions senyalitzar quan el nombre de mencions a senyalitzar en un determinat punt sigui excessiu. 			

- Criteris per a la selecció del tipus de cartell a utilitzar.
- 3- Estudi de la xarxa viària:
 - Definició de la xarxa viària que serà objecte d'estudi, d'acord amb la jerarquitzaació vial proposada pel present Pla de Mobilitat.
 - 4- Estudi de pols:
 - Es procedirà a definir els pols a senyalitzar i es proposarà un nomenclàtor únic per a cadascun d'ells.
 - Es jerarquitzaran d'acord als indicadors de classificació que s'hagin estimat convenients.
 - 5- Estudi d'itineraris de senyalització:
 - Sobre la base dels criteris definits en l'estudi, es durà a terme l'anàlisi dels itineraris de senyalització per a cadascun dels pols, d'acord a les relacions que un pol pugui tenir amb els demès i en funció de la jerarquia viària.
 - 6- Localització d'encreuaments a senyalitzar:
 - Es proposaran i es localitzaran tots els encreuaments on es consideri òptim instal·lar els elements de senyalització. En aquest sentit, serà necessari realitzar una jerarquització dels principals nusos viaris.
 - 7- Localització dels cartells:
 - Un cop definides i validades les destinacions a senyalitzar a cada nus vial, es durà a terme el disseny de tots els cartells i la seva ubicació de detall.
 - Tota la informació haurà de quedar reflectida a nivell cartogràfic (coordenades geogràfiques), de forma que figurin a la xarxa vial les destinacions, els cartells existents i els dissenys proposats.
 - 8- Programació i pressupost del Pla de Senyalització:
 - Es realitzarà una programació de l'execució del Pla d'acord als criteris de prioritat establerts en fases prèvies.
 - Es realitzarà una anàlisi de la integració del nou Pla amb l'actual senyalització existent, programant l'obra nova, els conjunts a reemplaçar, els conjunts a actualitzar parcialment i els conjunts a eliminar.
 - 9- Fabricació i implantació dels elements de senyalització:
 - Es procedirà a la contractació d'una empresa especialitzada en la fabricació d'elements de senyalització amb l'objectiu de que s'encarregui del procés de creació i instal·lació dels nous elements.

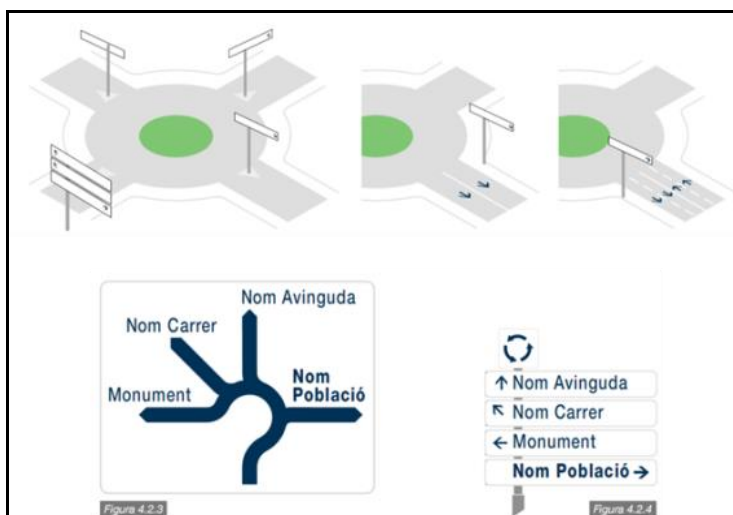



Figura 52. Exemple d'elements de senyalització orientativa d'acord amb el Manual de Senyalització Orientativa de la Generalitat de Catalunya

Fuente: Manual de Señalización Orientativa de Cataluña



El pressupost de la present mesura s'ha realitzat sota el supòsit de la instal·lació de 400 senyals.



Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1 Redacció del Pla de Senyalització	6,5%		
2 Implantació del Pla de Senyalització		50%	43,5%
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
401.000 €	100%	401.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
1 Redacció del Pla de Senyalització	26.000 €		
2 Implantació del Pla de Senyalització	-	200.500 €	174.500 €
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona		Diputació de Barcelona	
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Documentació gràfica de referència			

Proposta 7.2.3	Incorporació d'un aplicatiu de gestió d'inventariat de senyalització de semaforització		03/2012
Línia estratègica general:			
7. Augmentar la seguretat viària i la senyalització a la via pública:			
<i>7.2. Millora del sistema de senyalització orientativa de la ciutat</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>En els darrers anys s'han produït nombrosos canvis a la via pública producte de les actuacions que s'han dut a terme (projecte FEIL de l'any 2009, actuacions de pacificació en alguns barris de la ciutat, millores de l'accessibilitat física, etc.).</p>			
<p>Resulta doncs necessari dur a terme una actualització de la base de dades d'elements de senyalització i de semaforització, ja que en alguns àmbits de la ciutat pot haver quedat desactualitzada.</p>			
<p>Es proposa adquirir la llicència d'un programari específic per a les tasques d'inventariat, que faciliti posteriorment la gestió de la informació. Aquest programari haurà d'incloure els següents requisits:</p>			
<ul style="list-style-type: none"> - Tenint en compte que es tractarà d'informació georeferenciada, és necessari que el programari disposi de suport GIS. - Haurà de permetre la seva integració en les bases de dades de l'Ajuntament de Badalona, permetent la creació d'arxius amb format "shape". - Haurà de permetre l'actualització de la base de dades per part d'un o més usuaris de manera independent, facilitant el treball paral·lel de tècnics de diferents Departaments de l'Ajuntament. - Haurà de facilitar la generació de plànols temàtics, segons els criteris de selecció i de filtrat que estimin oportuns els tècnics de l'Ajuntament de Badalona. - Haurà de permetre la incorporació de les característiques de disseny o qualitats quan es consideri oportú. 			
<p>Una de les primeres tasques a desenvolupar serà la de inventariar tots els carrers de la ciutat amb senyalització de Zona 30 o S-28, doncs en els darrers anys s'han produït importants ampliacions d'aquests.</p>			



 			
Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Implantació de l'eina	100%		
Realització dels inventaris d'informació	100%		
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
Incorporació d'un aplicatiu de gestió d'inventari de senyalització viària i semaforització	100%	58.300,00 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Incorporació d'un aplicatiu de gestió d'inventari de senyalització viària i semaforització	58.300 €	-	-
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			
-			

9.2.8. AMBIENT – INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL



Proposta 8.1.1		Fomentar que les empreses de transport públic posseeixin un Pla de Gestió Ambiental		03/2012
Línia estratègica general:				
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit				
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				
Empreses de Transport Públic				
Descripció de l'actuació:				
<p>L'objectiu es fomentar que les empreses de transport públic posseeixin un Pla de Gestió Ambiental.</p> <p>En aquest sentit, cal definir quines pautes han de dur a terme les empreses de transport per aconseguir un desenvolupament sostenible vinculat a la seva activitat i que pugui reduir els seus impactes negatius sobre el medi natural.</p> <p>La proposta s'estructura en 4 fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planificació. Es realitza una revisió ambiental de l'empresa, on s'identifiquen els aspectes que poden generar impactes negatius sobre el medi ambient. Es fixen els objectius ambientals de l'empresa i les mesures i accions necessàries per aconseguir-los. • Implantació. Es duen a terme les mesures ambientals planejades. • Verificació. Es comproba l'efectivitat i l'eficàcia de les mesures ambientals executades. • Actuacions d'ajust. S'adopten noves mesures en cas de que hi hagi hagut algun tipus de desviament respecte dels objectius inicials. 				
Calendari d'implantació estimat:				
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018	
Fomentar que les empreses de transport públic posseeixin un Pla de Gestió Ambiental	-	100%	-	
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:		Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
Fomentar que les empreses de transport públic posseeixin un Pla de Gestió Ambiental	100%		45.000 €	



Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018
Fomentar que les empreses de transport públic posseeixin un Pla de Gestió Ambiental	-	100%	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Empreses de transport públic		Ajuntament de Badalona	
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2012)	Valor objectiu (2018)	
Consum final d'energia destinada al transport (milers tep/any)	20.171,00	18,499,8	
Emissions CO2 descomptant el biodièsel (milers tones/any)	60.662,90	55.317,90	
Emissions de PM10 (tones/any)	220,3	209,1	
Emissions de Nox (tones/any)	364,7	270,7	
Documentació gràfica de referència			
-			

Proposta 8.1.2	Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics	03/2012
Línia estratègica general:		
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit		
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		
Tota la ciutat		
Descripció de l'actuació:		
<p>La present mesura proposa incentivar l'ús del vehicle elèctric a la ciutat. Per tal d'aconseguir-ho, en una primera aproximació i d'acord amb les recomanacions de la Diputació de Barcelona (xarxa mobal), el Pla de Mobilitat proposa que l'Administració local assumeixi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La creació d'incentius i beneficis fiscals per als usuaris dels vehicles elèctrics. Per exemple, recentment Sant Cugat del Vallès va decidir que els vehicles completament elèctrics quedaran exempts de pagar la zona blava, i molts altres municipis tenen reduccions dels impostos de circulació per a vehicles elèctrics. • L incorporació a les flotes de vehicles municipals. Un segon aspecte que es pot fer des de l'administració local és la incorporació de vehicles elèctrics a les seves flotes municipals. Així ho han fet, per exemple municipis com Llinars del Vallès, Sabadell o Molins de Rei o Barcelona per citar-ne alguns. • La instal·lació de punts de recàrrega. Molts municipis de la província de Barcelona han fet proves pilot d'instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics. Val a dir que fins al moment, només la ciutat de Barcelona disposa d'una xarxa força àmplia punts de recàrrega. En la resta de municipis catalans la infraestructura elèctrica hi té una presència més aviat testimonial i no és d'estranyar sabent que en molts dels punts instal·lats encara no s'hi ha recarregat cap vehicle. • Informació a la ciutadania. Actualment el vehicle elèctric encara genera molts dubtes als consumidors, tot i que les possibilitats reals d'estalvi en consum que ofereix el vehicle elèctric i una conducció molt més senzilla i suau pot atraure a un sector del mercat. Per això cal que des de l'administració pública s'ajudi a solucionar els dubtes que puguin tenir els consumidors. En aquesta direcció els ajuntaments poden trobar la complicitat d'algunes entitats que treballen en la promoció del vehicle elèctric, com és el cas de l'Associació Volt-Tour, que fa poc ha col·laborat amb l'Ajuntament de Sant Cugat el l'organització de la Ruta Elèctrica, una exposició i mostra de tot tipus de vehicles elèctrics. 		



S'adjunta una taula comparativa entre els vehicles elèctrics i els vehicles "convencionals", facilitada per la Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona.

	Cotxe de combustió vs Cotxe elèctric
Preu	El cotxe elèctric actualment té un preu força superior als seus models equivalents en vehicles de combustió. Per exemple en el cas de la marca Nissan, el model elèctric, el Nissan Leaf costa uns 33.000€ mentre que un model similar de combustió de la mateixa marca costa uns 20.000€
Cost del combustible	En el cost del combustible és on més destaca el vehicle elèctric ja que l'energia elèctrica és més econòmica que el petroli. Fent un càlcul orientatiu (perquè depèn del preu del combustible i de les tarifes elèctriques que també varien depenent de la franja horària de consum) es pot estimar que per a realitzar 100 km un vehicle convencional necessita 8,45 € de combustible mentre que un vehicle elèctric requereix entre 0,8€ i 2€ depenent de si és una tarifa elèctrica reduïda o normal.
Autonomia	L'autonomia és un dels punts més febles en la comparativa entre elèctric i convencional. Actualment, els vehicles elèctrics al mercat ofereixen una autonomia d'uns 150 quilòmetres. Les previsions per al 2020 apunten a vehicles amb una autonomia d'uns 500 quilòmetres que ja començaria a cobrir les expectatives dels consumidors. En canvi, els vehicles de combustió han reduït molt el seu consum i poden realitzar fins a 1.900 quilòmetres sense reomplir el dipòsit de gasolina. En aquest aspecte de l'autonomia encara no hi ha color.
Temps de recàrrega	La recarrega dels vehicles de combustió no té secrets, només cal aturar-se uns minuts a una gasolinera i a recórrer 1.000 quilòmetres més. La recàrrega de les bateries dels cotxes elèctrics requereix una mica més de planificació del temps ja que, en el cas de punts de recàrrega d'alta velocitat es pot carregar fins a un 80% de la bateria en uns 30 minuts. La càrrega completa de les bateries en una instal·lació domèstica es pot dur a terme en unes 8 hores. Els usuaris dels vehicles elèctrics hauran de pensar-se dues vegades el temps que tenen previst conduir per no trobar-se sense energia a mig trajecte.
Punts de recàrrega	Un cop més la infraestructura de suport al vehicle elèctric i al convencional no té color. Mentre que a tot Espanya hi ha actualment unes 10.000 gasolineres només hi ha 771 punts de recàrrega de vehicles elèctrics. Això suposa una trava important als possibles usuaris de vehicles elèctrics ja que limita molt els possibles destins dels trajectes. Si no es té un punt de recàrrega proper cada vegada que es deixa el cotxe aparcats és difícil que un vehicle elèctric pugui cobrir les necessitats actuals de mobilitat d'una gran part de la població.
Ajuda a la compra	El que sí que té a favor el vehicle elèctric és que compta amb incentius i ajudes a la compra. Actualment les ajudes al vehicle elèctric poden arribar a un 25% del preu del cost del vehicle. El vehicle convencional, però, també compta amb ajudes a la compra, en concret el Pla PIVE ofereix fins a 2.000 per a la compra de vehicles nous si aquesta compra es fa per a substituir un vehicle antic.
Manteniment de vehicle	Una altra avantatge que té el vehicle elèctric és que té una mecànica més senzilla que els vehicles de combustió i, per tant, comporta menys despesa de manteniment.
Qualitat ambiental	Sens dubte, si l'administració pública està promocionant tant el vehicle elèctric és perquè es veu com una alternativa real als grans reptes mediambientals i energètics que afronta la societat actual. En aquest sentit el vehicle elèctric és un vehicle que no genera emissions de gasos contaminants i és un vehicle silenciós que s'adapta bé a l'entorn urbà, alhora que és més eficient des del punt de vista energètic.

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018
Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics	-	100%	-
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics	100%	30.000 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018
Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics	-	30.000 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona	Engestur		
ICAEN			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2012)	Valor objectiu (2018)	
Consum final d'energia destinada al transport (milers tep/any)	20.171,00	18,499,8	
Emissions CO2 descomptant el biodièsel (milers tones/any)	60.662,90	55.317,90	
Emissions de PM10 (tones/any)	220,3	209,1	
Emissions de Nox (tones/any)	364,7	270,7	
Documentació gràfica de referència			
-			



Proposta 8.1.3				Consideració de criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals				03/2012			
Línia estratègica general:											
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit											
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											
Vehicles municipals											
Descripció de l'actuació:											
A l'hora de renovar la flota de vehicles municipals, És important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat.											
Per fer-ho, es necessitarà:											
<ul style="list-style-type: none"> • Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals. • Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal. • Implantar criteris ecològics en la renovació de flotes municipals. • Introducció dels càlculs específics als plec de condicions de les contractes de serveis 											
Es proposa establir els criteris per a la renovació de les flotes de vehicles municipals i incloure'ls a les contractes de serveis.											
Calendari d'implantació estimat:											
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització				2013 - 2015		2016 - 2018		> 2018			
Consideració de criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals				28,57%		71,42%		-			
Cost total d'implantació de l'actuació:				% de realització:		Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:					
Consideració de criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals				100%		84.000 €					
Finançament de l'actuació:											
Proposta				2013 - 2015		2016 - 2018		> 2018			
Consideració de criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals				24.000 €		60.000 €		-			

Responsables / possibles fonts de finançament:		
Ajuntament de Badalona	-	
Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2012)	Valor objectiu (2018)
Consum final d'energia destinada al transport (milers tep/any)	20.171,00	18,499,8
Emissions CO2 descomptant el biodièsel (milers tones/any)	60.662,90	55.317,90
Emissions de PM10 (tones/any)	220,3	209,1
Emissions de Nox (tones/any)	364,7	270,7
Documentació gràfica de referència		
-		



Proposta 8.1.4	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per al transport privat i de mercaderies			03/2012
Línia estratègica general:				
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit				
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				
Tota la ciutat				
Descripció de l'actuació:				
Es proposa fer campanyes per a la promoció d'energies renovables i dels combustibles més nets, adreçades a diferents col·lectius afectats, des d'operadors de mercaderies fins a l'usuari del vehicles privat.				
Calendari d'implantació estimat:				
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018	
Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per al transport privat i de mercaderies	50%	50%		
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:		
Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per al transport privat i de mercaderies	100%	60.000 €		
Finançament de l'actuació:				
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018	
Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per al transport privat i de mercaderies	50%	50%	-	
Responsables / possibles fonts de finançament:				
Ajuntament de Badalona				
Indicadors d'avaluació de la proposta:				
Nom	Valor actual (2012)	Valor objectiu (2018)		
Consum final d'energia destinada al transport (milers tep/any)	20.171,00	18,499,8		

Emissions CO2 descomptant el biodièsel (milers tones/any)	60.662,90	55.317,90
Emissions de PM10 (tones/any)	220,3	209,1
Emissions de Nox (tones/any)	364,7	270,7
Documentació gràfica de referència		



Proposta 8.2.1		Elaboració i actualització bianual del mapa acústic de la ciutat		03/2012
Línia estratègica general:				
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit				
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				
Tota la ciutat				
Descripció de l'actuació:				
<p>La realització d'una comparativa anual dels valors del mapa de contaminació acústica i el de capacitat acústica permetrà programar accions a més curt termini que les previstes arran del mapa de contaminació acústica (cada 5 anys).</p> <p>Així mateix, avaluar la relació entre la contaminació acústica de la ciutat deguda a la mobilitat i la capacitat acústica de la mateixa, permet de conèixer el punts dèbils. Aquests es poden corregir introduint criteris acústics a la planificació del trànsit.</p> <p>La present mesura proposa l'actualització i comparació anual del mapa de contaminació acústica cada 2 anys.</p>				
Calendari d'implantació estimat:				
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018	
Elaboració i actualització bianual del mapa acústic de la ciutat	33%	33%	33%	
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:		
Elaboració i actualització bianual del mapa acústic de la ciutat	100%	30.000 €		
Finançament de l'actuació:				
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018	
Elaboració i actualització bianual del mapa acústic de la ciutat	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
Responsables / possibles fonts de finançament:				
Ajuntament de Badalona		ICAEN		

Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2012)	Valor objectiu (2018)
Consum final d'energia destinada al transport (milers tep/any)	20.171,00	18,499,8
Emissions CO2 descomptant el biodièsel (milers tones/any)	60.662,90	55.317,90
Emissions de PM10 (tones/any)	220,3	209,1
Emissions de Nox (tones/any)	364,7	270,7
Documentació gràfica de referència		
-		




Proposta 8.2.2		Invertir en mesures d'atenuació del soroll provocat per vehicles de motor		03/2012
Línia estratègica general:				
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit				
Model de ciutat. Objectiu al que respon:				
Mllora de la mobilitat interna				
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>Dintre de la recerca de la qualitat urbana, els índex de soroll són elements bàsics a tenir en compte.</p> <p>La mobilitat i el transport son una de les principals causes de soroll a la ciutat, i és convenient fer-ne un control.</p> <p>Es preveu l'increment del pressupost que destina la Guàrdia Urbana per a la realització de controls del soroll dels vehicles, per tal d'augmentar-ne la quantitat. Així mateix, també seria molt beneficiós incidir en les ITV per a que aconseguixin el compliment de la normativa vigent.</p> <p>Per tant, es proposa incrementar els controls del soroll per part de la Guàrdia Urbana, principalment pel que respecta a motocicletes i ciclomotors.</p>				
Calendari d'implantació estimat:				
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018	
Invertir en mesures d'atenuació del soroll provocat per vehicles de motor	-	100%	-	
Cost total d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:		
Invertir en mesures d'atenuació del soroll provocat per vehicles de motor	100%	30.000 €		
Finançament de l'actuació:				
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	> 2018	
Invertir en mesures d'atenuació del soroll provocat per vehicles de motor		100%		
Responsables / possibles fonts de finançament:				
Ajuntament de Badalona		Guàrdia Urbana de Badalona		

Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2012)	Valor objectiu (2018)
Consum final d'energia destinada al transport (milers tep/any)	20.171,00	18,499,8
Emissions CO2 descomptant el biodièsel (milers tones/any)	60.662,90	55.317,90
Emissions de PM10 (tones/any)	220,3	209,1
Emissions de Nox (tones/any)	364,7	270,7
Documentació gràfica de referència		
-		



9.2.9 BICICLETA



Proposta 9.1.1	Creació d'una Xarxa bàsica d'itineraris per a bicicletes		11/2011
Línia estratègica general			
Incrementar la mobilitat amb bicicleta			
Model de ciutat. Objectiu al que respon:			
Millora de la mobilitat interna			
Millora de la mobilitat amb l'exterior			
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>El present Pla de Mobilitat Urbana fixa els grans eixos ciclables a assolir en un període de 6 anys en base a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La xarxa per a bicicletes existent • Els espais de convivència existents • Els trams de carril bici actualment en obres • Les propostes d'ampliació projectades pel PMU • Les propostes projectades per altres figures de planificació <p>S'ha definit una xarxa de 27.500 metres de longitud, de la qual uns 4.300 transcorren per itineraris ja existents. Els objectius d'aquesta xarxa són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir en la mida del possible la connexió amb bicicleta entre tots els barris de la ciutat, si bé els pendents poden esdevenir una barrera difícil de lliurar. • Assegurar la connexió amb els municipis de l'entorn immediat: Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Barcelona. <p>Quant a la connexió a nivell intern, durant el període de vigència del PMU es proposa ampliar la xarxa existent de manera que tan sols 5 barris no tinguin accés directe a la xarxa per a bicicletes. Aquests barris serien Lloreda, Puigfred, La Pau, Mas Ram i El Remei.</p> <p>Quant a la connexió amb l'exterior, durant el període de vigència del PMU es proposa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pel que fa a la connexió amb Montgat, assegurar i millorar l'itinerari actual que transcorre a través del Passeig Marítim. • Pel que fa a la connexió amb Sant Adrià de Besòs: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Garantir la connexió a través del carrer d'Eduard Maristany. ➤ Garantir la connexió a través de l'Av. Marqués de Mont-Roig. ➤ Garantir la connexió a través de l'Av. d'Alfons XIII 			



- Pel que fa a la connexió amb Barcelona:
 - Garantir la connexió a través del carrer d'Eduard Maristany, que connectaria amb l'entorn del Fòrum.
 - Garantir la connexió a través de l'Av. d'Alfons XIII, que connectaria amb el C. de Guipúscoa de Barcelona.
- Finalment, pel que fa a la connexió amb Santa Coloma de Gramenet, si bé el PMU no fa cap proposta d'actuació com a conseqüència dels pendents existents en els itineraris de connexió, si cal ressenyar que altres figures de planejament proposen connectar Badalona amb Santa Coloma a través del C. de Circumval·lació.

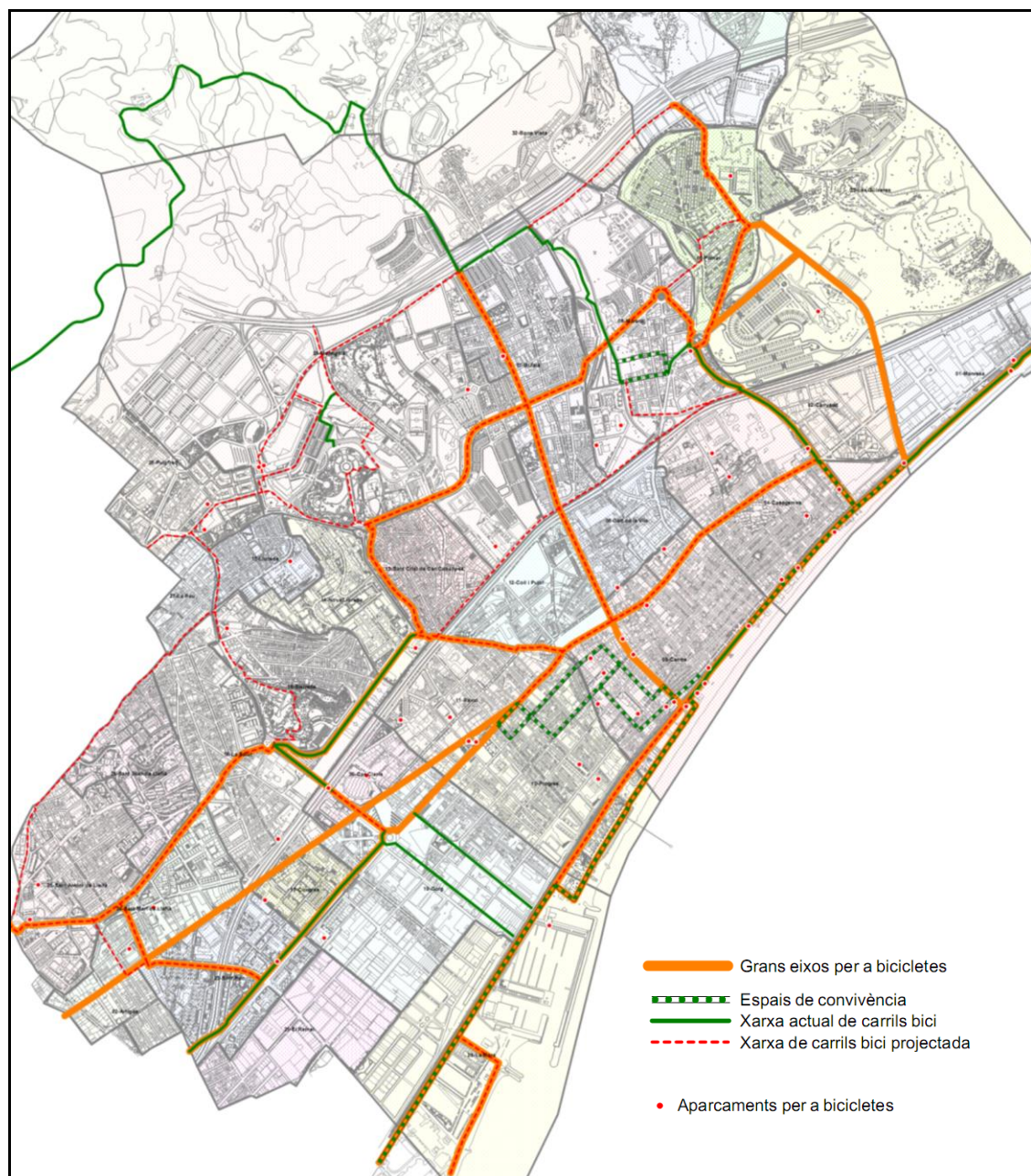


Figura 53. Grans eixos per a bicicletes proposats

Font: Elaboració pròpia a partir del planejament existent

En un primer període de 3 anys (2013-2015), es proposa el desenvolupament de l'itinerari que creua Badalona Nord-Sud i que passaria per:

- El Passeig Marítim (en el tram final de connexió amb Montgat)
- El Carrer de Sant Bru
- El carrer de Francesc Layret
- La Plaça de Pompeu Fabra
- El Carrer de Francesc Macià
- L'Avinguda d'Alfons XII (en el tram final de connexió amb Barcelona)

Aquest itinerari té una **longitud de 6.000 metres**, dels quals uns 900 metres ja disposen de carril bici. L'objectiu de l'itinerari serà tant millorar la mobilitat amb bicicleta a nivell intern de la ciutat com en relació amb l'exterior (especialment pel que fa a la continuïtat de la xarxa amb Barcelona i Montgat).

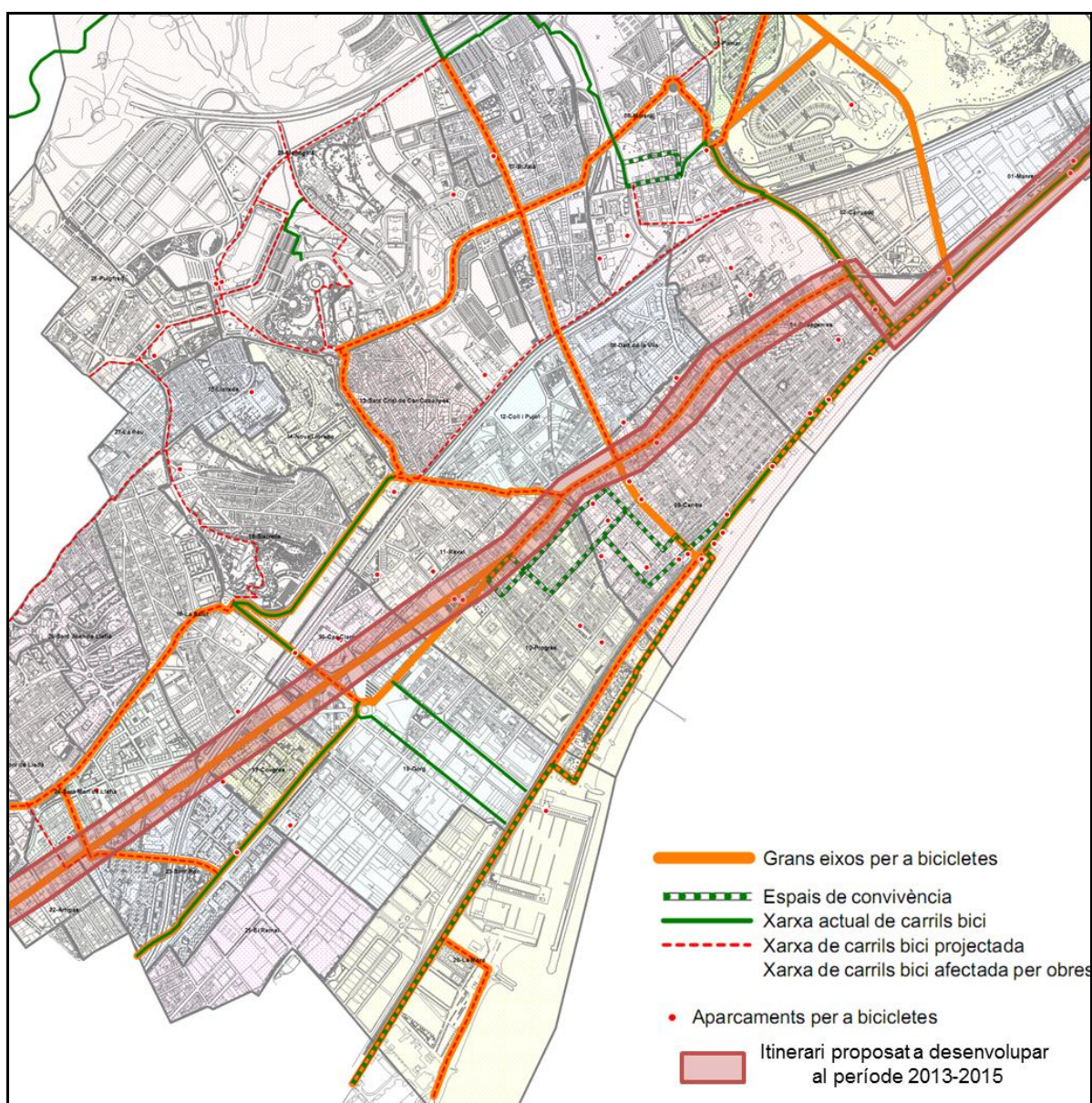


Figura 54. Priorització de les actuacions vinculades a l'ampliació de la xarxa per a bicicletes

Font: Elaboració pròpia a partir del planejament existent



A mode de detall, s'adjunten algunes imatges i/o seccions de l'itinerari prioritari. En alguns casos, com a conseqüència de la secció existent, caldrà avaluar la idoneïtat d'implantar el carril bici per la vorera o bé per la calçada.



Figura 55. Detall de l'àmbit de la Plaça de Pompeu Fabra on es proposa implantar el carril per a bicicletes

Font: Elaboració pròpia

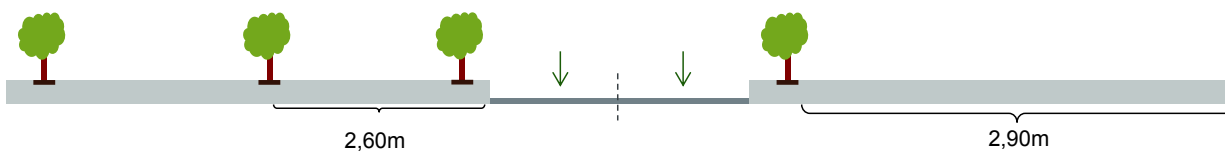


Figura 56. Confluència entre els carrers d'Alfons XII i Torrent d'en Valls, on donada la secció de carrer, es proposa implantar el carril per a bicicletes per l'interior de la plaça (amplada de 2,60 metres)

Font: Elaboració pròpia

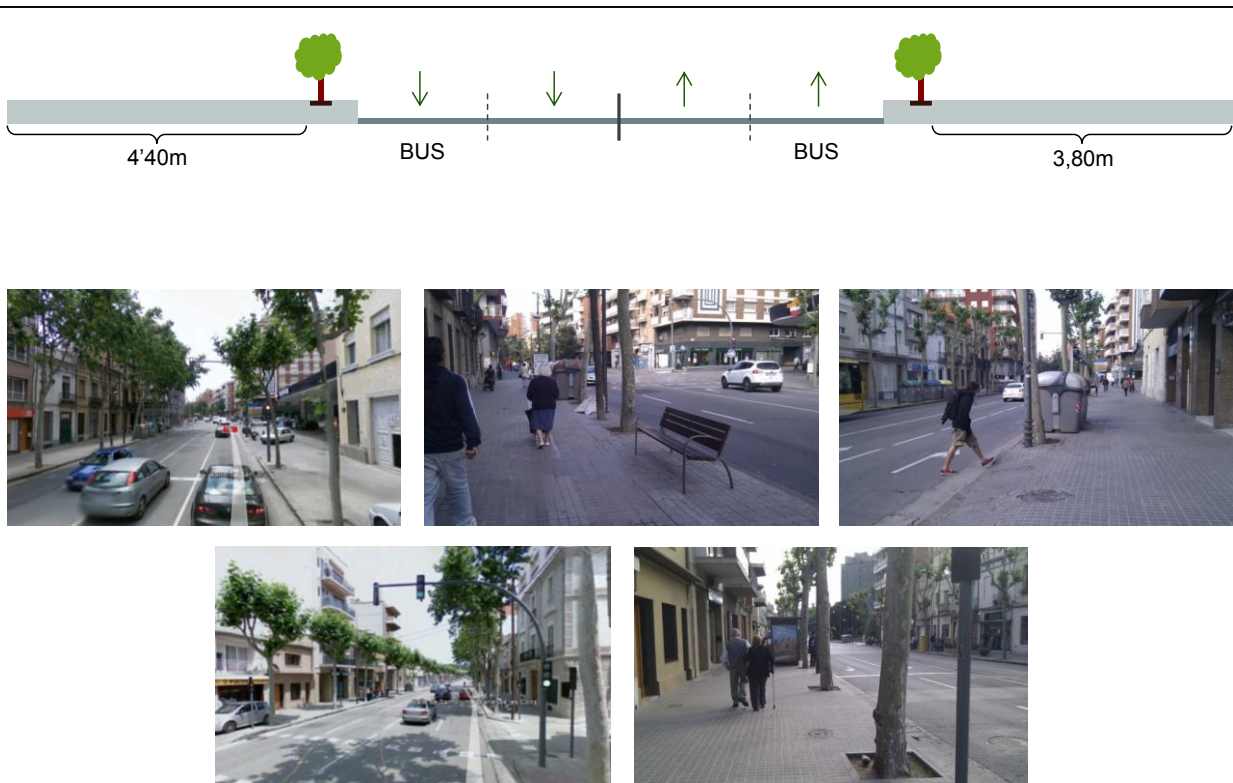


Figura 57. Confluència entre els carrers Sant Bru i Carrer de Prim.

Font: Elaboració pròpia

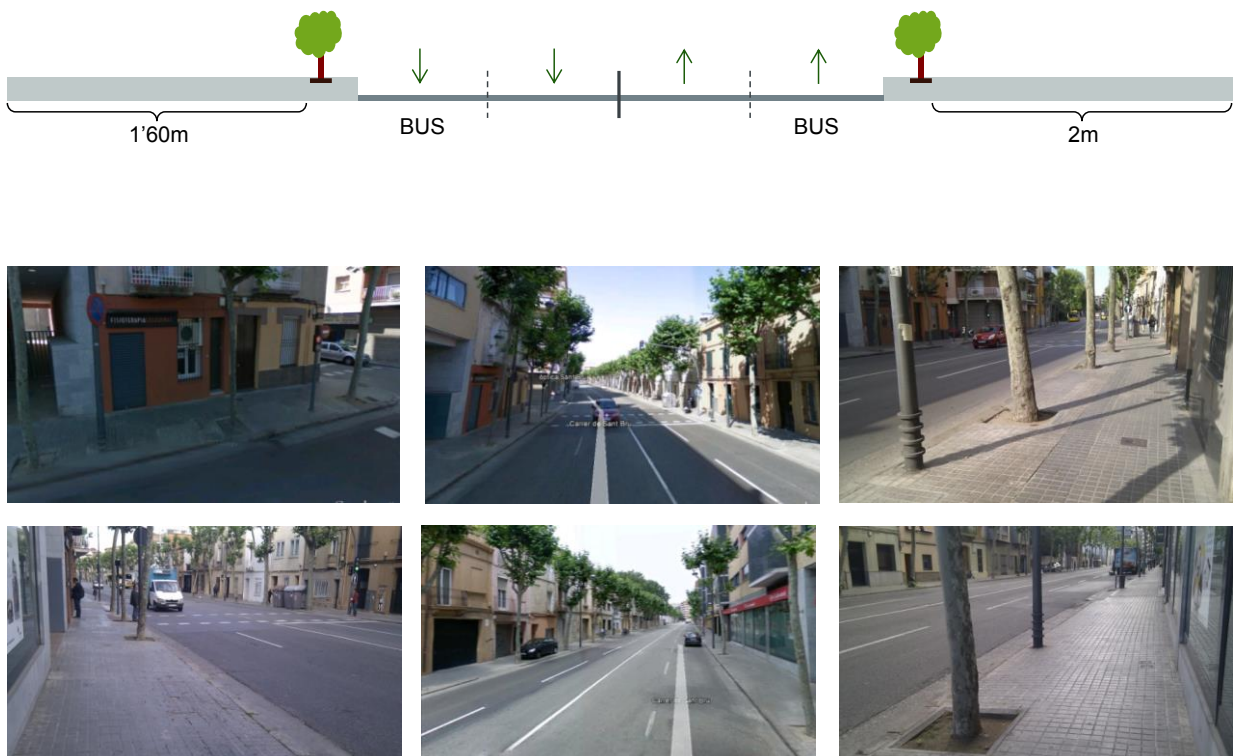


Figura 58. Confluència entre els carrers Sant Bru i Carrer Joan Peiró

Font: Elaboració pròpia



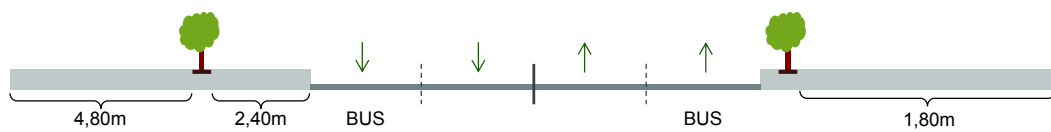


Figura 59. Confluència entre els carrers Alfons XII i Passatge de la Salut

Font: Elaboració pròpia

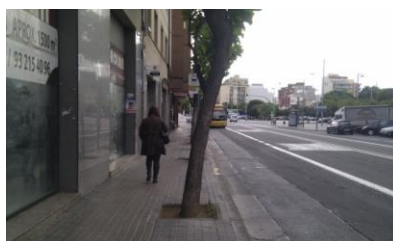
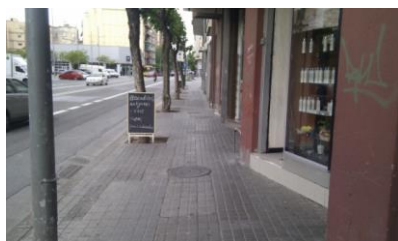
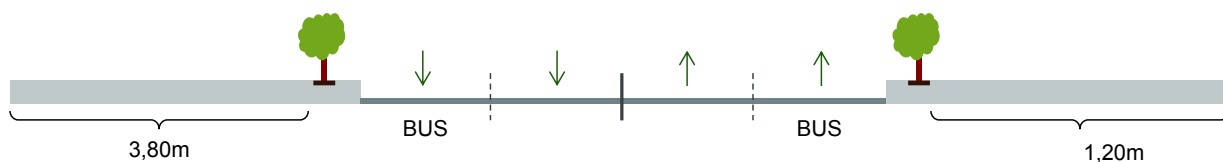


Figura 60. Carrer d'Alfons XII a l'alçada del centre comercial Màgic

Font: Elaboració pròpia

Per al dimensionament pressupostari de les propostes de creació de nous carrils bici, s'han establert els següents supòsits:

- En una primera fase que va de 2013 a 2015 (ambdós inclosos), la implantació de 5.100 metres lineals de carril bici bidireccional, segregat o no segregat, i amb amplada igual o superior a 1,80 metres.
- En una segona fase que va de 2016 a 2018 (ambdós inclosos), la implantació de 18.900 metres lineals de carril bici bidireccional, segregat o no segregat, i amb amplada igual o superior a 1,80 metres.

En ambdós casos, s'ha fet servir com a referència la base de preus facilitada per la Diputació de Barcelona (que inclou preus a data de 2008 amb l'IVA vigent d'aquell moment), segons la qual:

- El cost unitari de senyalització horitzontal de carril bici unidireccional o bidireccional segregat en calçada amb elements físics de separació de la resta de vehicles i una amplada mínima de 2,5 m, és de 35 €/ml.
- La instal·lació de senyalització vertical tipus R-407a, P-22, etc. cada 75 metres d'itinerari, d'acord amb el cost unitari de 215 €/unitat.
- La instal·lació de senyalització horitzontal de simbologia cada 50 metres d'itinerari, d'acord amb el cost unitari de 28 €/unitat.

Calendari d'implantació estimat:

Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris per a bicicletes	25%	75%	-
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:	
922.240	100%	100%	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris per a bicicletes	230.560 €	691.680 €	-

Responsables / possibles fonts de finançament:


Ajuntament de Badalona	Diputació de Barcelona
Consell Comarcal	Àrea Metropolitana de Barcelona

Indicadors d'avaluació de la proposta:

Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	0,7%	0,9%
Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	47,2%	47,7%
Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / Població total	0,38	0,49
Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 100 / Xarxa viària total	0,30	0,38

Documentació gràfica de referència



Proposta 9.1.2		Implantació de nous estacionaments per a bicicletes a la via pública i/o a l'interior d'edificis de pública concurrència			11/2011
Línia estratègica general					
Incrementar la mobilitat amb bicicleta					
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 present mesura té com a objectiu incentivar l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual mitjançant la instal·lació d'aparcaments per a bicicletes en l'entorn immediat dels principals equipaments.</p> <p>Per tal de dur a terme aquesta mesura, s'ha pres com a punt de partida les dades facilitades per l'Ajuntament de Badalona a data de l'any 2010 en relació amb l'oferta d'aparcaments per a bicicletes a la via pública existents.</p> <p>En aquest sentit, s'ha traçat una circumferència de 100 metres de radi respecte de la ubicació dels aparcaments, amb l'objectiu de prioritzar les propostes d'instal·lació d'aparcaments per a bicicletes en l'entorn immediat i/o a l'interior dels equipaments més importants de la ciutat (supramunicipals i municipals).</p> <p>Els resultats són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 44% dels equipaments classificats com a supramunicipals disposa d'aparcament per a bicicletes públic en un radi inferior als 100 metres. • El 30% dels equipaments classificats com a municipals disposa d'aparcament per a bicicletes públic en un radi inferior als 100 metres. 					
ID	NOM	TIPUS	JERARQUIA	Aparcament Bici	
25	HOSPITAL DE DIA D'ADOLESCENTS A BADALONA	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals	no	
32	HOSPITAL MUNICIPAL DE BADALONA	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals	si	
33	HOSPITAL UNIVERSITARI GERMANS TRIAS I PUJOL (CAN RUTI)	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals	no	
40	Agència de protecció de la salut del Barcelonès nord	Sanitari - Assistencial	Supramunicipals	no	
230	CAMP MUNICIPAL DE BADALONA	Esportiu	Supramunicipals	no	
249	PAVELLÓ MUNICIPAL PAÏSOS CATALANS	Esportiu	Supramunicipals	si	
250	PALAU MUNICIPAL D'ESPORTS	Esportiu	Supramunicipals	si	
477	MUSEU MUNICIPAL DE BADALONA	Cutural - Social - Religios	Supramunicipals	si	
527	TANATORI DE BADALONA CAN RUTI	Funerari	Supramunicipals	no	
542	PREFECTURA DE LA GUÀRDIA URBANA (OAC)	Administratiu	Supramunicipals	no	

ID	NOM	TIPUS	JERARQUIA	Aparcament Bici
554	BADALONA CENTRE INTERNACIONAL DE NEGOCIS (BCIN)	Administratiu	Supramunicipals	si
583	MEGACINE BADALONA (CC MAGIC BDN)	Cutural - Social - Religiós	Supramunicipals	no
600	AJUNTAMENT DE BADALONA (EDIFICI VIVER)	Administratiu	Supramunicipals	si
9016	Magic Badalona	Altres	Supramunicipals	si
9020	Parc Comercial Montigalà	Altres	Supramunicipals	no
9057	Capella de l'Hospital Germans Trias i Pujol	Cutural - Social - Religiós	Supramunicipals	no
9183	El Viver	Administratiu	Supramunicipals	si
9227	Port de Badalona	Altres	Supramunicipals	no

Disponibilitat d'aparcament per a bicicletes dels equipaments supramunicipals

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

ID	NOM	TIPUS	JERARQUIA	Aparcament Bici
37	CREU ROJA	Sanitari - Assistencial	Municipals	no
41	SERVEIS DE LA SALUT MUNICIPAL	Sanitari - Assistencial	Municipals	no
145	INSTITUT BADALONA 9	Docent	Municipals	no
146	INSTITUT BADALONA 7	Docent	Municipals	si
147	INSTITUT BARRES I ONES	Docent	Municipals	si
148	INSTITUT ENRIC BORRÀS	Docent	Municipals	no
149	INSTITUT EUGENI D'ORS	Docent	Municipals	no
150	INSTITUT ISAAC ALBÉNIZ	Docent	Municipals	si
151	INSTITUT JÚLIA MINGUELL	Docent	Municipals	si
152	INSTITUT LA LLAUNA	Docent	Municipals	si
153	INSTITUT LA PINEDA	Docent	Municipals	si
154	INSTITUT PAU CASALS	Docent	Municipals	no
155	INSTITUT POMPEU FABRA	Docent	Municipals	no
156	INSTITUT VENTURA GASSOL	Docent	Municipals	no
157	INSTITUT SES BADALONA	Docent	Municipals	no
412	TENNIS CLUB BADALONA	Esportiu	Municipals	no
479	TEATRE ZORRILLA	Cutural - Social - Religiós	Municipals	no
480	TEATRE PRINCIPAL	Cutural - Social - Religiós	Municipals	no
508	OFICINA MUNICIPAL D'EDUCACIÓ	Administratiu	Municipals	no
509	SERVEI LOCAL D'ESCOLA-TREBALL (SLET)	Administratiu	Municipals	no
512	ESPORTS ATENCIÓ AL CIUTADÀ	Esportiu	Municipals	no
513	SERVEI INFORMACIÓ JUVENIL	Administratiu	Municipals	si
522	INSTITUT MUNICIPAL DE PROMOCIÓ DE L'OCUPACIÓ	Docent	Municipals	no
523	SERVEI D'ATENCIÓ AL CIUTADÀ (SAC)	Administratiu	Municipals	no
524	OFICINA D'INFORMACIÓ URBANÍSTICA	Administratiu	Municipals	no
530	SECRETARIA GENERAL	Administratiu	Municipals	si
543	OFICINA D'OBJECTES TROBATS	Administratiu	Municipals	no
544	DIPÒSIT MUNICIPAL DE VEHICLES	Administratiu	Municipals	no
549	INSTITUT MUNICIPAL DE SERVEIS PERSONALS (IMSP)	Docent	Municipals	si
550	OFICINA D'ATENCIÓ A LA DONA	Administratiu	Municipals	no
577	FÀBRICA ANÍS DEL MONO	Altres	Municipals	no
578	CEMENTIRI MUNICIPAL SANT CRIST	Funerari	Municipals	no
579	CEMENTIRI MUNICIPAL SANT PERE	Funerari	Municipals	no
580	OFICINA TREBALL GENERALITAT BADALONA-CASAGEMAS	Administratiu	Municipals	no
581	OFICINA TREBALL GENERALITAT BADALONA-ARIBAU	Administratiu	Municipals	si
582	TEATRE BLAS INFANTE	Cutural - Social - Religiós	Municipals	no
584	ENGESTUR, S.A.	Administratiu	Municipals	si
601	AJUNTAMENT DE BADALONA (ED. ANTIC B. CENTRAL)	Administratiu	Municipals	si
636	OFICINA LOCAL D'HABITATGE DE BADALONA	Administratiu	Municipals	no
647	REGIDORIA DE POLÍTiques D'IGUALTAT	Administratiu	Municipals	no

Disponibilitat d'aparcament per a bicicletes dels equipaments municipals



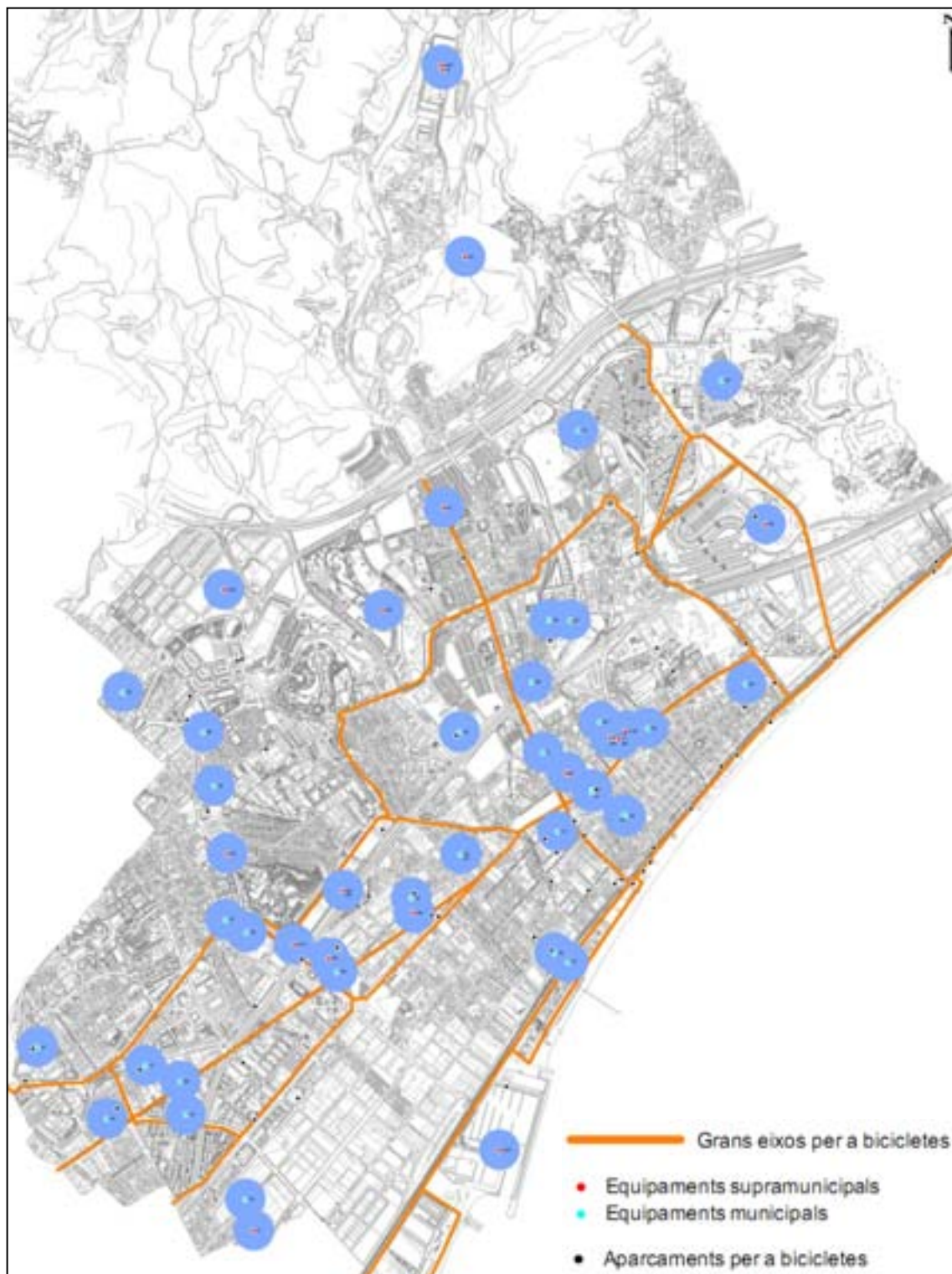


Figura 61. Disponibilitat d'aparcament bicicletes dels equipaments supramunicipals i municipals en un radi de 100 m


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

S'ha prioritzat la implantació de la mesura en dues fases:

- Pel que fa al període 2013-2015, es proposa instal·lar un mínim de **10 estacionaments** vinculats als equipaments supramunicipals que a dia d'avui no en tenen.
- Pel que fa al període 2016-2018, es proposa instal·lar un mínim de **28 estacionaments** vinculats als equipaments supramunicipals que a dia d'avui no en tenen.

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Instal·lació d'aparcaments per a bicicletes en l'entorn immediat dels principals equipaments.	25%	75%	-
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:	
4.370 €	100%	100%	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris per a bicicletes	1.092,5 €	3.277,5 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona	Diputació de Barcelona		
Consell Comarcal	Àrea Metropolitana de Barcelona		
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	0,7%	0,9%	
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	0,7%	0,9%	
Places aparcament bicicletes x 1000 / Població total	2,17	4,09	
Documentació gràfica de referència			
<ul style="list-style-type: none"> Oferta d'aparcament per a bicicletes en l'entorn immediat (radi <100 m) dels equipaments supramunicipals i municipals 			



Proposta 9.1.3		Potenciació de l'estacionament de bicicletes en aparcaments públics			11/2011
Línia estratègica general					
Increment de la mobilitat amb bicicleta					
Famílies – Modes afectats					
Mode a Peu			Aparcaments		
Mode amb bicicleta			Mercaderies		
Transport públic			Seguretat viària		
Vehicle privat			Medi Ambient		
Zona d'actuació					
Aparcaments públics de la ciutat					
Descripció de l'actuació:					
<p>La present mesura té com a objectiu incentivar l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual mitjançant la instal·lació d'aparcaments per a bicicletes a la xarxa d'aparcaments públics soterrats</p> <p>Es tracta d'una mesura que es fruit del procés participatiu realitzat amb motiu de l'elaboració del PMU, i que pretén augmentar l'ús de la bicicleta garantint a l'usuari la disponibilitat d'aparcament segur i controlat en l'entorn immediat dels punts de destinació.</p> <p>Per tal de dur a terme aquesta mesura, s'ha pres com a punt de partida la xarxa d'aparcaments públics de la ciutat, prioritzant la instal·lació d'aquests aparcaments segurs en aquells aparcaments que actualment disposen de més de 500 places (d'acord amb les dades recopilades l'any 2011 amb motiu de la redacció del present PMU).</p>					
APARCAMENT PÚBLIC SOTERRAT					
Zona d'estudi	Total Places	Superfície [ha]	Densitat [Pl/ha]	Nom aparcaments	
3	593	54,77	10,83	Illa Central + Josep Cortinas + Mongé Torres + SABA + Marina	
5	726	54,87	13,23	Enginyer Deulofeu + Joaquim Ruyra + Regalèssia	
10	1.591	20,40	77,97	Ctra. de València + Floridablanca + Plaça de la Dona + Sant Mori	
11	795	20,48	38,82	Sagrada Família + Sant Salvador	
13	584	18,61	31,38	Ronda Sant Antoni + Sant Mori	
14	511	42,15	12,12	Can Cabanyes + Pere Martell + Quevedo	
27	1.123	73,42	15,30	Illa dels Músics + Riu Llobregat + Rossini	
30	588	41,47	14,18	Alcalde Manent + Escultor Clarà + Nova Lloreda	
TOTAL	9.080	2.162	8,46		
<p>Llistat dels aparcaments públics amb disponibilitat de més de 500 places</p> <p>Font: Elaboració pròpia a partir de les dades vinculades a la diagnosi del PMU (any 2011)</p>					
La proposta s'ha estructurat en dues fases:					
<ul style="list-style-type: none"> • En una primera fase (període 2013-2015), a mode de prova pilot, es proposa la instal·lació de 3 					

reserves d'aparcament segur per a bicicletes.

- En una segona fase (període 2016-2018), si el projecte té una bona acollida a la ciutadania, es proposa la instal·lació de 12 reserves d'aparcament segur per a bicicletes.



Figura 62. Distribució, nombre i densitat de places d'aparcament públic soterrat per zona d'estudi

Font: elaboració pròpia a partir de cartografia de l'Ajuntament de Badalona

Calendari d'implantació estimat:


Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Fase 1: Instal·lació de 3 aparcaments segurs	100%	-	-
Fase 2: Instal·lació de 12 aparcaments segurs	-	100%	-
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:	
15.000 €	100%	15.000 €	

Finançament de l'actuació:

Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Fase 1: Instal·lació de 3 aparcaments segurs	3.000 €	-	-
Fase 2: Instal·lació de 12 aparcaments segurs	-	12.000 €	-



Responsables / possibles fonts de finançament:		
Ajuntament de Badalona	Diputació de Barcelona	
Consell Comarcal	Àrea Metropolitana de Barcelona	
Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	0,7%	0,9%
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	0,7%	0,9%
Places aparcament bicicletes x 1000 / Població total	2,17	4,09
Documentació gràfica de referència		
-		

Proposta 9.1.4		Incorporació d'un registre públic de bicicletes			11/2011
Línia estratègica general					
Increment de la mobilitat amb bicicleta					
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'objectiu de la present proposta es incentivar l'ús de la bicicleta mitjançant la creació d'un registre públic de bicicletes. Es tracta de garantir la seguretat als usuaris que, en cas de robatori de la seva bicicleta, podran gestionar-ho a través del registre de bicicletes.</p> <p>En aquest sentit, la forma de recuperar la bicicleta en cas de robatori és que aquesta tingui una identificació. Disposar d'aquest número de bastidor podrà permetre a la policia tornar la bici al seu propietari.</p> <p>Aquest es podrà realitzar de manera independent per a la ciutat, o bé es podrà integrar a la base creada per la Diputació de Barcelona.</p> <p>A mode d'exemple, des de mitjans de l'any 2011 aquesta mesura ja ha estat implantada a la ciutat de Terrassa.</p>					
Calendari d'implantació estimat:					
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització		2013 - 2015	2016 - 2018	>2018	
Creació del registre públic de bicicletes (cost intern)		100%	-	--	
Cost d'implantació de l'actuació:		% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:		
Sense cost associat		100%	-		
Finançament de l'actuació:					
Proposta		2013 - 2015	2016 - 2018	>2018	
Creació del registre públic de bicicletes (cost intern)		-	-	-	
Responsables / possibles fonts de finançament:					
Ajuntament de Badalona		-			




Indicadors d'avaluació de la proposta:		
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	0,7%	0,9%
Documentació gràfica de referència		
-		

Proposta 9.2.1		Realització de millores a la xarxa actual. Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes i de l'accessibilitat de guals per a bicicletes		11/2011
Línia estratègica general				
Millorar la xarxa actual: Cobertura, connectivitat i continuïtat				
Famílies – Modes afectats				
Mode a Peu		Aparcaments		
Mode amb bicicleta		Mercaderies		
Transport públic		Seguretat viària		
Vehicle privat		Medi Ambient		
Zona d'actuació				
Xarxa de Bicicletes				
Descripció de l'actuació:				
<p>La voluntat de l'Ajuntament de Badalona és potenciar els desplaçaments en bici, mitjançant millores en la xarxa de carrils bici, la infraestructura que li és pròpia i la que ha de compartir amb altres usuaris de la via.</p> <p>És doncs, imprescindible, la consolidació d'una xarxa ciclable a través de la qual es pugui accedir a tots els barris de la ciutat amb alts nivells de seguretat.</p> <p>En aquest sentit, com a complement de les propostes d'ampliació de la xarxa existent, d'acord amb la diagnosi realitzada pel PMU, en els darrers anys ja s'han anat duent actuacions per a la millora de la xarxa existent. Alguns exemples són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Millora del carril bici del Passeig Marítim. • Creació de carrils bici al Parc del Gorg, mitjançant la urbanització compresa entre Antoni Bori, Ponent, Indústria i Marquès de Mont-Roig. 				
				
Figura 63. Detall del carril bici implantat a la Rambla del Gorg				
<i>Font: Elaboració pròpia</i>				
En els propers anys de vigència del PMU, cal continuar adoptant mesures per a la millora de la xarxa existent per a bicicletes, amb el triple objectiu de millorar la cobertura, garantir la connectivitat amb els principals punts d'atracció i generació de desplaçaments i augmentar la continuïtat de la xarxa.				

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Realització de millores a la xarxa actual. Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes i de l'accessibilitat de guals per a bicicletes	40%	60%	-
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:	
100.000 €	100%	100%	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013 - 2015	2016 - 2018	>2018
Realització de millores a la xarxa actual. Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes i de l'accessibilitat de guals per a bicicletes	40.000 €	60.000 €	-
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona		Diputació de Barcelona	
Consell Comarcal		Àrea Metropolitana de Barcelona	
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / Població total	0,38	0,49	
Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 100 / Xarxa viària total	0,30	0,38	
Documentació gràfica de referència			
-			

9.2.10 DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES



Proposta 10.1.1 Recomanacions generals sobre la distribució urbana de mercaderies  06/2012	
Línia estratègica general:	
10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada <i>10.1. Dissenyar noves estratègies i operatives per a reduir l'impacte de la DUM</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>Objectius</p> <p>No existeixen solucions universals al problema i les millores han d'estudiar-se a fons, segons zones, productes, tipus i necessitats de comerços, etc.; a més, s'han d'adoptar diferents mesures segons les tipologies urbanes. L'èxit a mig termini per aconseguir una Distribució Urbana àgil, ordenada i d'acord amb els paràmetres de qualitat de vida de la ciutat, passa inevitablement per:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fomentar una millor utilització dels recursos i del viari públic (contemplat com a be escàs) explicitant els costos del transport en les transaccions comercials i incorporant tecnologies de la informació i de les comunicacions (TIC). 2. Involucrar tot el sector de la distribució en una millora de formació quant a pràctiques logístiques que podria abocar a la definició d'una "etiqueta de qualitat". 3. Promoure des de l'administració local l'assignació de recursos en la planificació i ordenació de la infraestructura necessària (zones de carrega i descarrega, plataformes logístiques, etc.) així com de l'ús operatiu i jurídic d'aquesta. <p>Recomanacions</p> <p>Des del punt de vista de les administracions municipals, el correcte funcionament i desenvolupament de la distribució urbana de mercaderies se sustenta sobre dos conceptes bàsics i estratègics que han d'anar de la mà: la gestió i la infraestructura.</p>	



Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Normativa	Ordenances municipals	X	
	Mobilitat i planejament urbanístic Utilitzar la capacitat d'intervenció integral de l'urbanisme per modelar la ciutat de manera que el transport de mercaderies en l'àmbit urbà es pugui desenvolupar eficientment i es minimitzi el seu impacte sobre el trànsit de la ciutat.	X	
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Informativa	Senyalització Els senyals han d'informar del següent: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zones no apropiades per a la circulació d'un vehicle: senyalització vertical indicant els usuaris que tenen prioritat, els horaris d'accés permesos, la velocitat màxima o el temps màxim d'estacionament entre d'altres. ▪ Normes d'aparcament per a càrrega i descàrrega: senyalització vertical que informa sobre el règim d'ús de la zona (usuaris autoritzats, horaris, dies de la setmana, temps màxim d'operació, etc.) i pot anar acompanyada de l'avís de possibilitat d'actuació de la grua municipal. Senyalització horitzontal que delimita la zona destinada a les operacions. ▪ Ubicació d'àrees de camions o de zones industrials clau: senyalitzacions verticals successives que guien els conductors des de les proximitats d'aquest tipus de localitzacions. Són molt útils per optimitzar els trajectes dels vehicles pesants i evitar que es puguin perdre. ▪ Rutes recomanades per a camions: senyalització vertical a les entrades i sortides de les àrees urbanes, a través de la qual es mostren les rutes habilitades i les obligatòries per a vehicles de cert tonatge. 	X	
	Recomanacions <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assegurar-se que els senyals es trobin ben ubicats i siguin clars en les indicacions. ▪ Comprovar que els senyals guia són suficients. ▪ Recolzar la senyalització sobre una normativa. ▪ Mantenir en bon estat de conservació la senyalització horitzontal. 		


Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Informativa	Mapes de transport de mercaderies Un mapa complet de mercaderies ha de contenir: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les rutes de camions ▪ Informació sobre restriccions o actuacions en el vial (dimensions, pes del vehicle, horaris, gàlils, carrils de càrrega i descàrrega, zones d'aparcament, etc.). ▪ Àrees de trànsit conflictives. ▪ Localització dels aparcaments de vehicles pesants. 	X	
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
De seguiment de l'operativa	Disciplina viària (control policial i sanció) Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ajustar al màxim els recursos que s'hi destinen, de manera que s'assegurin els nivells desitjats de compliment, sense que això signifiqui un pressupost gaire elevat. ▪ Consensuar les accions normatives amb el sector implicat i l'autoritat policial. ▪ Comunicar les noves normatives vigents als agents implicats mitjançant circulars informatives. 	X	
	Càmeres de control d'accés Cada càmera ha d'estar equipada amb tecnologia infraroja per poder operar de nit, i amb una connexió a la xarxa que permeti enviar la informació a un determinat punt de control, que permeti l'automatització mitjançant algun sistema d'informació geogràfica. Aquesta tecnologia, permet, a més, gestionar les autoritzacions o excepcions dels usuaris que queden lliures del control d'accés (veïns, autoritats, etc.). Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ubicar les càmeres de control a zones que dificultin l'afectació provocada pels actes de vandalisme. ▪ Indicar quin és l'inici i final del control de les càmeres per tal que els vehicles estiguin informats. 	X	


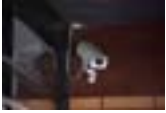








Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
De gestió de la capacitat (de la xarxa i de la via)	Lliurament en hores vall (nocturnes o no) Es presenta com una de les alternatives amb major potencial de generar capacitat en el sistema logístic i de conciliar els interessos dels diferents agents implicats en l'activitat de distribució de mercaderies. La concertació amb els agents privats, per tal de conèixer les seves necessitats i, sobretot, l'esforç en la cerca de solucions per als casos particulars d'empreses que vulguin millorar l'eficiència de la seva distribució han de ser les principals línies de treball	X	X
	Regulació i restricció d'accessos <ul style="list-style-type: none"> ▪ La regulació va encarada a fer circular els vehicles de mercaderies per les vies més adients a l'interior de la ciutat. ▪ La restricció va destinada a promoure les zones de vianants. Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Concertar amb els agents implicats. ▪ Caracteritzar els vehicles afectats per la regulació o restricció. Habitualment es fa servir l'indicador MMA (massa màxima autoritzada). ▪ Delimitar els horaris de les restriccions. ▪ Senyalitzar de forma adient. 	X	
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
De sostenibilitat	Vehicles amb menys emissions	X	X
	Vehicles amb menys impacte acústic	X	X
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Millora i desenvolupament d'infraestructures	Disseny/implantació de zones de càrrega i descàrrega Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Definir la tipologia i les dimensions de les zones de càrrega i descàrrega segons el tipus d'establiments comercials. ▪ Establir una franja d'horaris àmplia que cobreixi els horaris comercials. ▪ Establir un límit de temps per efectuar l'operació i incentivar així la rotació. ▪ L'ús d'aquestes zones ha d'estar limitat a un determinat tipus de vehicles. 	X	

Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització	2013-2015	2016-2018	>2018
Recomanacions generals sobre la distribució urbana de mercaderies	Sense cost associat	Sense cost associat	
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
Recomanacions generals sobre la distribució urbana de mercaderies	-	-	
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona	Agents privats		
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
7.1. Intensitat de vehicles pesants	(IMD pesants tram * km del tram) x 100 / (IMD total tram x km del tram)	8,5%	8,5%
7.2. Espai viari distrib. urbana mercaderies (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total	2,08	2,08
7.3. Zones càrrega / descarr. (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament	0,5%	0,5%
Documentació gràfica de referència			



Proposta 10.1.2 Creació d'aparcaments per a camions a les zones industrials  06/2012	
Línia estratègica general:	
10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada <i>10.1. Dissenyar noves estratègies i operatives per a reduir l'impacte de la DUM</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	
Montigalà, Pomar de Dalt i les Guixeres/Badalona Nord	
Descripció de l'actuació:	
<p>Badalona no disposa de cap equipament específic d'aparcament de camions, el que provoca conflictes a l'espai públic pel fet de compartir l'espai amb altres vehicles, vianants i bicicletes.</p> <p>Aquests aparcaments han de ser de fàcil i ràpid accés des de les grans infraestructures viàries, han d'estar pròxims a les zones industrials i han de comptar a ser possible amb una bona connexió amb transport públic.</p> <p>Es fa una triple proposta d'aprofitament de superfícies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opció 1, Montigalà: al sud de la B-20 entre l'avinguda de la Comunitat Europea i el carrer de Suïssa. El planejament vigent i derivat del PERI de Montigalà és de Verd local (XIII). La seua superfície és de 15.300 m² que representen una dotació de 125 places. • Opció 2, Pomar de Dalt: al sud de la B-20 i vora l'avinguda de Pomar. El planejament vigent general té una qualificació del sòl de Parcs i jardins urbans 6c: actual i nova creació d'àmbit metropolità. La seua superfície és de 16.800 m² que representen una dotació de 137 places. • Opció 3, les Guixeres i Badalona Nord: al nord de la C-31 entre el carrer del Torrent de Vallmajor i el carrer d'en Guixeres. El planejament vigent general és de Renovació urbana amb transformació de l'ús existent a Hosteler (6+PB). La seua superfície és de 22.000 m² que representen una dotació de 180 places. <p>Aquestes ubicacions són només alternatives possibles. L'Ajuntament haurà de definir una localització òptima en funció de l'accessibilitat i de la viabilitat urbanística.</p> <p>A més a més, es recomana la incorporació dels elements següents a llarg termini:</p>	

Elements a incorporar al futur aparcament de camions			
Tren de rentat	Videovigilància 24h	Sistema contra incendis	Control d'accessos
			
Enllumenat suficient	Bar botiga	Vestuaris i dutxes	Benzinera a proximitat
			




Es proposen les següents actuacions a curt termini:

- **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 paviment asfàltic




<ul style="list-style-type: none"> • Plantació d'arbres que aportin qualitat a l'espai públic i delimitin l'espai concret d'aparcament <p>S'estima un cost mig de 35 €/m²</p> <p>El cost de les diferents opcions és el següent:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opció 1: 535.500€ • opció 2: 588.000€ • opció 3: 770.000€ 			
Calendari d'implantació estimat:			
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritació	2013-2015	2016-2018	>2018
Creació de zones d'aparcament per a camions			100%
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:	
535.000 €	0%	0 €	
Finançament de l'actuació:			
Proposta	2013-2015	2016-2018	>2018
Creació de zones d'aparcament per a camions			535.000 €
Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
7.1. Intensitat de vehicles pesants	(IMD pesants tram * km del tram) x 100 / (IMD total tram x km del tram)	8,5%	8,5%
7.2. Espai viari distrib. urbana mercaderies (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total	2,08	2,08
7.3. Zones càrrega / descarr. (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament	0,5%	0,5%
Documentació gràfica de referència			
1 plànol vinculat a la proposta 10.1.2 referent a la creació de zones d'aparcament per a camions			

Proposta 10.1.3		Estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes		 06/2012	
Línia estratègica general:					
10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada					
<i>10.1. Dissenyar noves estratègies i operatives per a reduir l'impacte de la DUM</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					
Zona centre					
Descripció de l'actuació:					
<p>La distribució de mercaderies urbanes (DMU) no suposa tant un volum d'ocupació de la via com de contaminació ambiental (CO2 i soroll) un problema per la ciutat. La DMU acostuma a ser poc valorada, tot i la seva incidència directe en els sistemes de transport, ja que hi ha moltes maneres de moure's per la ciutat i diferents motius per fer-ho.</p> <p>Actualment a més de la distribució clàssica de mercaderies, s'ha afegit el model B2C (business to client) dirigida tant al client físic d'alguns comerços, com a l'augment de la compra on-line de productes. Si es tenen en compte les característiques del nucli històric, eix comercial i eix de vianants s'observa que la DMU esdevé un problema per la mobilitat.</p> <p>La realització d'un estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes, per a la zona centre de la ciutat. Per analitzar la seva viabilitat cal realitzar un estudi que englobi les possibilitats de la mateixa i determini si és factible o no la seva instal·lació.</p> <p>Les microplataformes de distribució permeten disminuir l'impacte produït pel trànsit rodat en quant a contaminació ambiental, degut a la utilització de vehicles elèctrics i bicicletes de càrrega.</p> <p>La idea bàsica és canviar el model de distribució urbana de mercaderies, per tal d'evitar el col·lapse en hores puntes i fer una distribució de les mercaderies més racional, a partir de la creació de la microplataforma.</p> <p>Dins d'aquest estudi es tractaria el sector HORECA (Hosteleria, restaurants i cafeteries) degut a que és el sector que més volum de moviments genera. Per a que aquesta iniciativa sigui factible ha de ser l'Ajuntament qui engegui la plataforma a través dels canals adequats i qui la gestioni. S'estudiarà la ubicació possible en funció de l'anàlisi realitzat prèviament així com el tipus i volum de flota a utilitzar.</p>					



Gestió privada		Gestió pública, canvi en el model de DUM		
<p>Arribada de diferents proveïdors</p> <p>Gestió de la distribució de mercaderies en hores de vall, autorecol·lida, servei d'emmagatzematge temporal, optimització de rutes.</p> <p>Distribució eficient i no contaminant, degut als vehicles elèctrics i bicis</p> <p>Microplataforma de distribució</p>				
Calendari d'implantació estimat:				
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de priorització		2013-2015	2016-2018	>2018
Estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes		2013-2015	2016-2018	>2018
Cost d'implantació de l'actuació:	% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:		
20.000 €	100%	20.000 €		
Finançament de l'actuació:				
Proposta		2013-2015	2016-2018	>2018
Estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes		0 €	0 €	20.000 €
Responsables / possibles fonts de finançament:				
Ajuntament de Badalona				
Indicadors d'avaluació de la proposta:				
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)	
7.1. Intensitat de vehicles pesants	$(\text{IMD pesants tram} \times \text{km del tram}) \times 100 / (\text{IMD total tram} \times \text{km del tram})$	8,5%	8,5%	
7.2. Espai viari distrib. urbana mercaderies (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total	2,08	2,08	
7.3. Zones càrrega / descarr. (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament	0,5%	0,5%	
Documentació gràfica de referència				

Proposta 10.2.1		Estudi per al dimensionament i vigilància de les zones de càrrega i descàrrega			06/2012	
Línia estratègica general:						
10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada						
<i>10.2. Realitzar un correcte dimensionament de les zones de càrrega i descàrrega i potenciar-ne la seva vigilància</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						
Zona centre						
Descripció de l'actuació:						
Es proposa la realització d'un estudi específic de les zones de càrrega i descàrrega a la ciutat que contempli les següents accions:						
<ol style="list-style-type: none"> 1. Revisió de la idoneïtat de la localització i l'espai dedicat a les zones de càrrega i descàrrega existents i l'eliminació o creació de noves si escau. 2. Revisió dels horaris de funcionament 3. Estudi d'implantació de noves tècniques de control a les zones de C/D, com ara el disc de control horari o d'altres més tecnològiques amb l'ús de sensors. 						
Calendari d'implantació estimat:						
Llistat d'actuacions i % d'implantació segons grau de prioritització				2013-2015	2016-2018	>2018
Estudi per al dimensionament i vigilància de les zones de càrrega i descàrrega				50%	50%	
Cost d'implantació de l'actuació:		% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMU:			
30.000 €		100%	30.000 €			
Finançament de l'actuació:						
Proposta				2013-2015	2016-2018	>2018
Estudi per al dimensionament i vigilància de les zones de càrrega i descàrrega				15.000 €	15.000 €	



Responsables / possibles fonts de finançament:			
Ajuntament de Badalona			
Indicadors d'avaluació de la proposta:			
Nom	Unitats	Valor actual (2011)	Valor objectiu (2018)
7.2. Espai viari distrib. urbana mercaderies (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total	2,08	2,08
7.3. Zones càrrega / descarr. (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament	0,5%	0,5%
Documentació gràfica de referència			

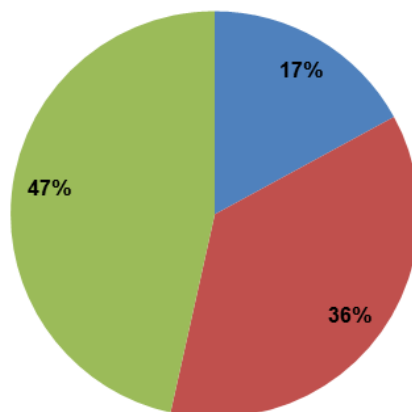
9.3. Pressupost i calendari d'actuacions

9.3.1. Resum pressupostari

El pressupost total fixat pel Pla de Mobilitat Urbana de Badalona ascendeix a un total de **16.568.768 €**, dels quals el 53,5% es fixa per al període de vigència del Pla (2013 – 2018) i la resta (46,5%) es planteja a partir de l'any 2018. Aquest pressupost inclou el desenvolupament de totes les propostes plantejades pel Pla de Mobilitat, agrupades segons la línia estratègica a que obeeix la proposta.

Resum pressupostari de les actuacions segons línia estratègica i Fase d'actuació

Línia Estratègica		Cost Total	Pressupost		
			PLA DE MOBILITAT		POSTERIOR
			2013-2015	2016-2018	> 2018
1	Promoure un transport públic de qualitat i competitiu respecte del vehicle privat	2.862.649 €	504.281 €	1.067.969 €	1.290.399 €
2	Fomentar l'ús racional del cotxe i millorar la circulació i el trànsit	329.000 €	78.600 €	250.400 €	0 €
3	Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants	7.453.010 €	1.129.005 €	1.251.455 €	5.072.550 €
4	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat	2.197.959 €	345.465 €	1.359.494 €	493.000 €
5	Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania	288.000 €	120.000 €	168.000 €	0 €
6	Promoure una normativa municipal adequada a la mobilitat	Despeses internes no comptabilitzades			
7	Augmentar la seguretat viària i la senyalització a la via pública	695.300 €	130.300 €	295.500 €	269.500 €
8	Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	294.000 €	84.000 €	210.000 €	0 €
9	Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària	1.863.850 €	465.213 €	1.398.638 €	0 €
10	Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada	585.000 €	15.000 €	15.000 €	555.000 €
TOTAL		16.568.768 €	2.871.863 €	6.016.456 €	7.680.449 €

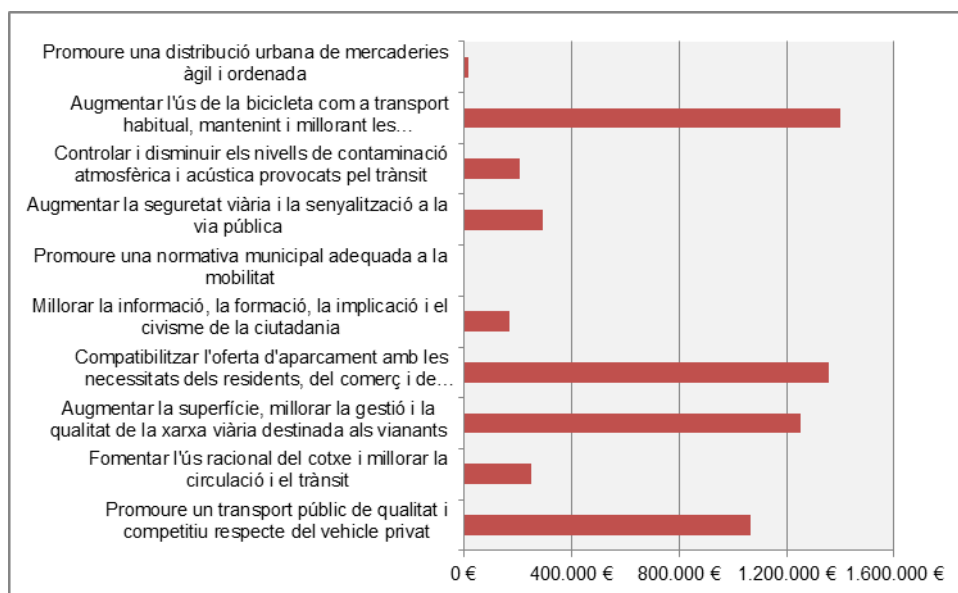


■ 2013-2015 ■ 2016-2018 ■ > 2018



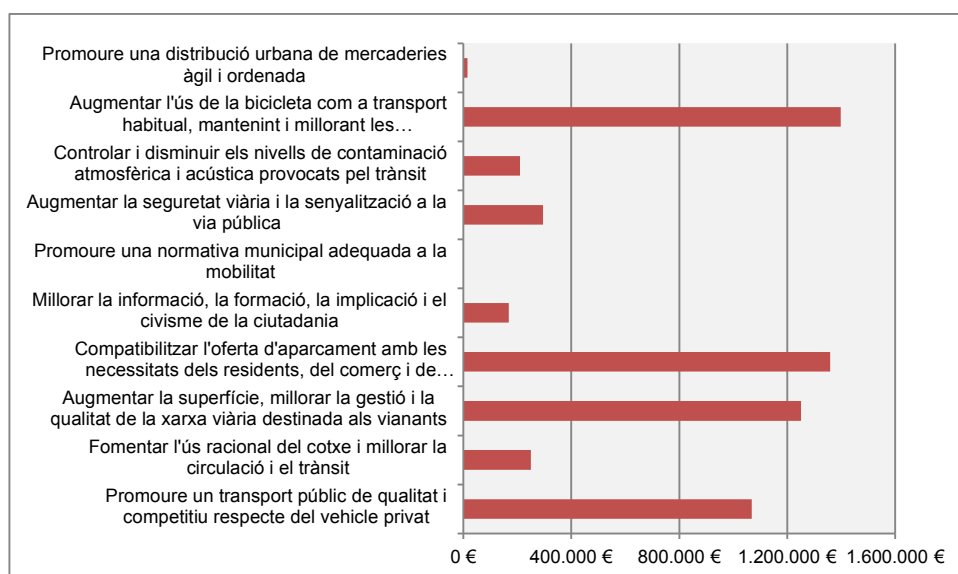
A la primera fase d'actuacions, fixada per al període 2013-2015 (ambdós inclosos), s'ha fixat una partida pressupostària de 2.871.863 €, dels quals prop del 40% estarà destinat a “augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants”.

Detall pressupostari per al període 2013-2015 segons línies d'actuació



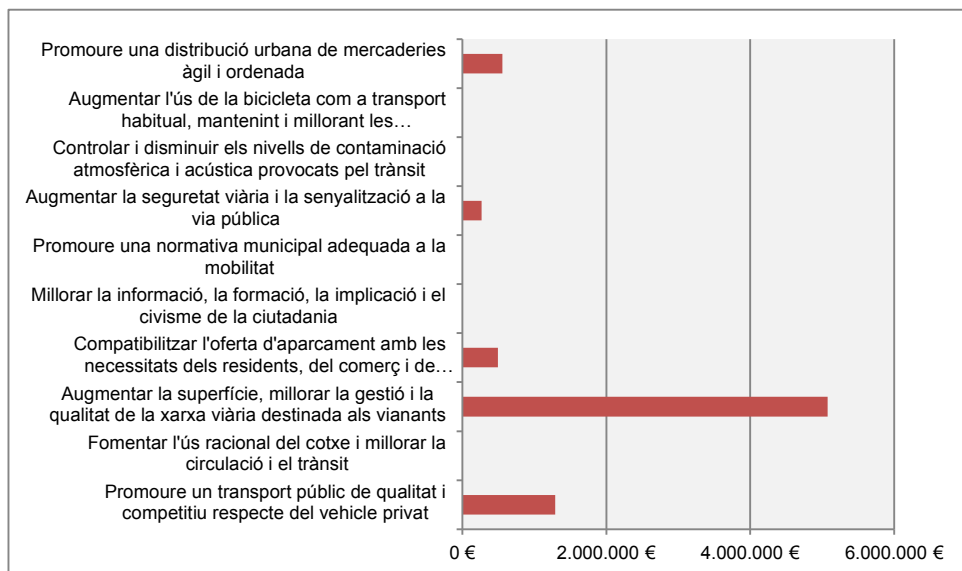
A la segona fase d'actuacions, fixada per al període 2016-2018 (ambdós inclosos), s'ha fixat una partida pressupostària de 6.016.456 €. Les actuacions es concentraran preferentment en 3 línies d'actuació: Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària (23,2%), compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat (22,6%) i augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants (20,8%).

Detall pressupostari per al període 2015-2018 segons línies d'actuació



Finalment, el Pla de Mobilitat també fixa una fase posterior a la seva vigència i que s'iniciarà a partir del 2018. L'import pressupostari per a aquest moment ascendirà a 7.680.449 €, si bé cal destacar que aquesta xifra haurà de ser revisada i actualitzada per un nou Pla de Mobilitat Urbana.

Detall pressupostari per al període posterior a 2018 segons línies d'actuació



9.3.2. Detall pressupostari

S'adjunta el detall pressupostari per a cada actuació, desglossant el cost segons el calendari establert.



LÍNIA ESTRATÈGICA 1. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu respecte del vehicle privat									
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament
		2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018	
Garantir l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda, tant al conjunt de parades de la xarxa d'autobusos, metro, tren i tramvia com al propi material mòbil									
1.1	Millora de l'accessibilitat a les parades de transport públic:				123.011 €	40.311 €	39.200 €	43.500 €	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona
	Habilitar una amplada lliure d'obstacles al voltant de les parades, superior als 140 cm (mitjançant l'ampliació de voreres, retirada o trasllat de mobiliari urbà, trasllat de parada, etc.)				10.611 €	10.611 €	-	-	
	Creació d'itineraris accessibles per accedir a les parades d'autobús de la ciutat (creació de guais per vianants, urbanització de voreres, etc.)				29.700 €	29.700 €	-	-	
	Alliberament d'elements a l'espai central d'embarcament de les parades d'autobús.				39.200 €	-	39.200 €	-	
	Instal·lació de bancs per asseure's a les parades d'autobús de la ciutat que encara no en disposin (a la mateixa parada o al seu entorn pròxim)				43.500 €	-	-	43.500 €	
1.1.2	Revisió de l'actual protocol de d'actuació per millorar el control i manteniment de les rampes i plataformes d'accés als autobusos				-	-	-	-	Operador Barcelonès Nord Ajuntament de Badalona
Total actuació					123.011 €	40.311 €	39.200 €	43.500 €	
Potenciar una xarxa integrada de transport públic									
1.2	1.2.1 Disseny d'una nova xarxa urbana i interurbana de transport públic en superfície				-	-	-	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona
	1.2.2 Promoure l'ampliació de la xarxa ferroviària a la ciutat, analitzant els projectes existents i seguint els criteris d'optimització dels serveis públics				-	-	-	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona
Total actuació									
Millorar l'accessibilitat als equipaments públics									
1.3	1.3.1 Remodelació de l'entorn de l'Hospital de Can Ruti per garantir l'accés dels autobusos i facilitar els itineraris per a vianants entre les parades i l'Hospital				52.774 €	52.774 €	-	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Hospital de Can Ruti
	1.3.2 Millores d'accessibilitat del transport públic i els vianants al Tanatori Municipal				560.000 €	-	560.000 €	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Tanatori Municipal
Total actuació					612.774 €	52.774 €	560.000 €		

LÍNIA ESTRATÈGICA 1. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu respecte del vehicle privat									
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament
Prioritzar les necessitats de mobilitat interna i relació amb el Barcelonès Nord i millorar la connectivitat amb el Vallès									
1.4	1.4.1	Potenciar les relacions internes a l'àmbit natural de Badalona			-	-	-	-	Àrea Metropolitana de Barcelona
	1.4.2	Mantenir i fomentar els principals corredors interiors al Barcelonès Nord			-	-	-	-	
	Total actuació								
Millorar l'eficiència del servei i la velocitat comercial dels autobusos per a què sigui un transport competitiu									
1.5	1.5.1	Coordinar horaris del servei diürn i nocturn			442.206 €	221.103 €	221.103 €	-	Àrea Metropolitana de Barcelona
	1.5.2	Creació de carrils bus			503.008 €	135.443 €	120.866 €	246.699 €	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Diputació de Barcelona
	1.5.3	Instal·lació de plataformes d'embarcament o execució de recreixement de voreres a les parades on s'hagi detectat conflictes en l'accés de l'autobús			220.000 €	22.000 €	88.000 €	110.000 €	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona
	1.5.4	Millores de l'accessibilitat en transport públic superficial a la plaça Pompeu Fabra			11.650 €	11.650 €	-	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona
	1.5.5	Transformació de la secció del carrer Maria Auxiliadora			855.000 €	-	-	855.000 €	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona
	1.5.6	Transformació de la secció de la carretera de Mataró			15.000 €	-	15.000 €	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Agent urbanitzador del sector Unió vidriera
	Total actuació					2.046.864 €	390.196 €	444.969 €	1.211.699 €
Millorar els sistemes d'informació a l'usuari de la xarxa d'autobusos									
1.6	1.6.1	Millora en l'actualització dels plànols de línies de transport públic i nou disseny de la guia de l'usuari			36.000 €	21.000 €	15.000 €	-	Àrea Metropolitana de Barcelona
	1.6.2	Implantació de panells d'informació a l'usuari (PIUs) a 12 parades i revisió dels protocols d'actuació per assegurar que aquests elements funcioni correctament			44.000 €	-	8.800 €	35.200 €	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona



LÍNIA ESTRATÈGICA 1. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu respecte del vehicle privat									
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament
Total actuació					80.000 €	21.000 €	23.800 €	35.200 €	
Crear un parc mòbil d'autobusos més sostenible									
1.7	1.7.1	Incorporar l'ús d'energies poc contaminants a la xarxa d'autobusos (bio-diesel, gas, vehicles híbrids, etc.)				-	-	-	Àrea Metropolitana de Barcelona
Total actuació									

LÍNIA ESTRATÈGICA 2. Fomentar l'ús racional del cotxe i millorar la circulació i el trànsit										
Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament		
	2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018			
Optimitzar el funcionament de la Xarxa Viària de la ciutat i les seves connexions amb els municipis de l'entorn										
2.1	2.1.1	Construcció de les calçades laterals de la C-31 en sentit Barcelona. (el cost de l'actuació serà d'uns 12.000.000 € assumit íntegrament per la Generalitat de Catalunya)				-	-	-	-	Generalitat de Catalunya Ajuntament de Badalona
	2.1.2	Construcció de l'eix de la Conreria. (el cost de l'actuació serà d'uns 400.000.000 € assumit per la Generalitat de Catalunya i els agents privats)				-	-	-	-	Generalitat de Catalunya Sector privat
	2.1.3	Realització d'un Pla de Circulació				95.000 €	36.000 €	59.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Servei Català de Trànsit
	2.1.4	Instal·lació de zones avançades per a motocicletes				93.000 €	37.200 €	55.800 €	-	Ajuntament de Badalona
	2.1.5	Realització d'un Pla Específic de Mobilitat vinculat al vehicle privat en l'àmbit comercial de Montigalà				15.000 €	-	15.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona
	2.1.6	Realització d'un Pla d'Aforaments vinculat al vehicle privat motoritzat				108.000 €	5.400 €	102.600 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Sector Privat
Total actuació					311.000 €	78.600 €	232.400 €			
Fomentar el vehicle compartit										
2.2	2.2.1	Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat				18.000 €	-	18.000 €	-	Ajuntament de Badalona Empreses del sector
	Total actuació					18.000 €	0 €	18.000 €		



LÍNIA ESTRATÈGICA 3. Augmentar la superfície, millorar la gestió i la qualitat de la xarxa viària destinada als vianants										
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	
		2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018		
Incrementar la mobilitat a peu										
3.1	3.1.1	Establir una xarxa principal de vianants còmoda, segura i accessible per als desplaçaments a peu				5.500.550 €	171.200 €	256.800 €	5.072.550 €	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Fundacion ONCE
	3.1.2	Millora de la connexió a peu entre els àmbits de Pomar - Morera i Bufalà - Montigalà				160.900 €	80.450 €	80.450 €	-	Ajuntament de Badalona
	3.1.3	Construcció i/o adequació de passos a nivell i soterrats vinculats al creuament de la C-31 i de la xarxa ferroviària				322.790 €	242.092 €	80.698 €	-	Ajuntament de Badalona
	3.1.4	Desenvolupament d'un camí escolar vinculat a l'entorn dels Instituts Isaac Albèiz, Pompeu Fabra i Pau Gargallo				52.925 €	52.925 €	-	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació						6.037.165 €	546.667 €	417.948 €	5.072.550 €	
Cercar l'accessibilitat universal										
3.2	3.2.1	Millora de la mobilitat a peu al barri de Sant Crist de Can Cabanyes				1.180.845 €	472.338 €	708.507 €	-	Ajuntament de Badalona
	3.2.2	Realització d'un Estudi específic de mobilitat al barri de Dalt de la Vila				15.000 €	-	15.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona
	3.2.3	Elaboració d'un Pla d'Accessibilitat Universal partint de l'existent				60.000 €	30.000 €	30.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Fundacion ONCE
	3.2.4	Projecte d'urbanització del PMU "Unió Vidriera". Execució dels polígons 1, 2 i 3.				-	-	-	-	Ajuntament de Badalona Agent urbanitzador
	3.2.5	Projectes d'urbanització de l'ARE la Estrella i de construcció d'un nou centre comercial				-	-	-	-	Ajuntament de Badalona Agent urbanitzador ARE l'Estrella El Corte Inglés
Total actuació						1.255.845 €	502.338 €	753.507 €		
Augmentar els espais amb prioritat per als vianants										
3.3	3.3.1	Millora de la mobilitat al carrer Francesc Layret				-	-	-	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Diputació de Barcelona
	3.3.2	Sectorització de la ciutat en Zones 30 i implantació segons fases				160.000 €	80.000 €	80.000 €	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació						160.000 €	80.000 €	80.000 €		

LÍNIA ESTRATÈGICA 4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat									
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament
		2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018	
Regular òptimament l'espai destinat a l'estacionament de vehicles privats com a eina de gestió de la demanda de mobilitat									
4.1	4.1.1	Regulació integral de l'aparcament en superfície: implantació d'àrees blaves i verdes			549.600 €	-	329.100 €	220.500 €	Ajuntament de Badalona
	4.1.2	Regulació de l'aparcament de l'Estació de Renfe			-	-	-	-	Ajuntament de Badalona
	4.1.3	Condicionament d'aparcaments tolerats en solars			1.373.859 €	343.465 €	1.030.394 €	-	Ajuntament de Badalona
	4.1.4	Creació d'un aparcament dissuasori a la B-20			272.500 €	-	-	272.500 €	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Diputació de Barcelona
	4.1.5	Implantar nous estacionaments reservats per motocicletes i limitar als àmbits on s'hi actui en l'aparcament en voreres			-	-	-	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació					2.195.959 €	343.465 €	1.359.494 €	493.000 €	
Controlar la indisciplina als aparcaments									
4.2	4.2.1	Potenciar i/o ampliar els plans de control de la guàrdia urbana per evitar la indisciplina en l'aparcament			-	-	-	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació									
Assegurar una adequada oferta i condicions dels aparcaments per persones amb mobilitat reduïda									
4.3	4.3.1	Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal			-	-	-	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació									
Proveir d'espais per aparcaments d'autocars									
4.4	4.4.1	Creació de zones d'aparcament per a autocars i habilitació temporal a l'entorn dels principals equipaments esportius (senyalització horitzontal i vertical de 2 reserves)			2.000 €	2.000 €	-	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació					2.000 €	2.000 €			



LÍNIA ESTRATÈGICA 5. Millorar la informació, la formació, la implicació i el civisme de la ciutadania										
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	
		2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018		
Creació de l'Observatori de la Mobilitat i millora en el tractament de la informació vinculada a la mobilitat										
5.1	5.1.1	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana.				-			-	Ajuntament de Badalona
	5.1.2	Elaboració d'una memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'observatori de la Mobilitat"				72.000 €	18.000 €	54.000 €	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Diputació de Barcelona
Total actuació					72.000 €	18.000 €	54.000 €			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat										
5.2	5.2.1	Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària				42.000 €	12.000 €	30.000 €	-	Ajuntament de Badalona
	5.2.2	Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta.				60.000 €	30.000 €	30.000 €	-	Ajuntament de Badalona
	5.2.3	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu				60.000 €	30.000 €	30.000 €	-	Ajuntament de Badalona
	5.2.4	Realització de programes de formació continuada a conductors i conductores				48.000 €	24.000 €	24.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona ICAEN Servei Català de Trànsit
	5.2.5	Modificació de l'actual web municipal pel que fa als continguts de mobilitat. Informar en temps real de les afectacions a la via pública, gestor de rutes de transport públic, etc.				6.000 €	6.000 €	-	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació					216.000 €	102.000 €	114.000 €			

LÍNIA ESTRATÈGICA 6. Promoure una normativa municipal adequada a la mobilitat										
Proposta			Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament
			2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018	
Actualització de les ordenances actuals de la ciutat en matèria de mobilitat										
6.1	6.1.1	Millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de mobilitat i seguretat viària				-	-	-	-	Ajuntament de Badalona
Total actuació										



LÍNIA ESTRATÈGICA 7. Augmentar la seguretat viària i la senyalització a la via pública										
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	
		2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018		
Reduir l'accidentabilitat a Badalona i fomentar la convivència entre els diferents mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat										
7.1	7.1.1	Actualitzar el Pla Local de Seguretat Viària.				30.000 €	30.000 €	-	-	Ajuntament de Badalona Servei Català de Trànsit
Total actuació						30.000 €	30.000 €			
Millora del sistema de senyalització orientativa de la ciutat										
7.2	7.2.1	Realització i implantació d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat a la mobilitat dels vianants				206.000 €	16.000 €	95.000 €	95.000 €	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona
	7.2.2	Realització i implantació d'un Pla de Senyalització Orientativa vinculat al vehicle privat				401.000 €	26.000 €	200.500 €	174.500 €	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona
	7.2.3	Incorporació d'un aplicatiu de gestió d'inventari d'elements de mobiliari urbà				58.300 €	58.300 €			
Total actuació						665.300 €	100.300 €	295.500 €	269.500 €	

LÍNIA ESTRATÈGICA 8. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit									
Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	
	2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018		
Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents del a la mobilitat (NOX i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 1073/2002									
8.1	8.1.1	Fomentar que les empreses de transport públic posseeixin un Pla de Gestió ambiental			45.000 €	-	45.000 €	-	Ajuntament de Badalona Àrea Metropolitana de Barcelona Diputació de Barcelona ICAEN
	8.1.2	Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.			45.000 €	-	45.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona ICAEN Servei Català de Trànsit
	8.1.3	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals			84.000 €	24.000 €	60.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona ICAEN
	8.1.4	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.			60.000 €	30.000 €	30.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona ICAEN Sector Privat
Total actuació					234.000 €	54.000 €	180.000 €		
Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat									
8.2	8.2.1	Elaboració i actualització bianual del mapa acústic de la ciutat.			30.000 €	30.000 €	-	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona ICAEN
	8.2.2	Invertir en mesures d'atenuació del soroll provocat per vehicles de motor			30.000 €	-	30.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona ICAEN
Total actuació					60.000 €	30.000 €	30.000 €		



LÍNIA ESTRATÈGICA 9. Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària										
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	
		2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018		
Incrementar la mobilitat amb bicicleta										
9.1	9.1.1	Creació d'una Xarxa Bàsica d'itineraris per a bicicletes				922.240 €	230.560 €	691.680 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Consell Comarcal
	9.1.2	Implantació de nous estacionaments per a bicicletes a la via pública i/o a l'interior d'edificis de pública concurrència				4.370 €	1.093 €	3.278 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Consell Comarcal
	9.1.3	Potenciació de l'estacionament de bicicletes en aparcaments públics				15.000 €	3.000 €	12.000 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Consell Comarcal
	9.1.4	Incorporació d'un registre públic de bicicletes			-	-	-	-	-	Àrea Metropolitana de Barcelona
Total actuació						941.610 €	234.653 €	706.958 €		
Millorar la Xarxa actual: Cobertura, Connectivitat i Continuitat										
9.2	9.2.1	Realització de millores a la xarxa actual: Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes i de l'accessibilitat dels guais per a bicicletes				922.240 €	230.560 €	691.680 €	-	Ajuntament de Badalona Diputació de Barcelona Consell Comarcal Àrea Metropolitana de Barcelona
Total actuació						922.240 €	230.560 €	691.680 €		

LÍNIA ESTRATÈGICA 10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada										
Proposta		Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	
		2013-2015	2016-2018	> 2018		2013-2015	2016-2018	> 2018		
Dissenyar noves estratègies i operatives per reduir l'impacte de la DUM										
10.1	10.1.1	Recomanacions generals sobre la distribució urbana de mercaderies				-	-	-	-	Ajuntament de Badalona Agents privats
	10.1.2	Creació de zones d'aparcament per a camions a les zones industrials i comercials de la ciutat que evitin que aquests aparquin a la via pública				535.000 €	-	-	535.000 €	Ajuntament de Badalona
	10.1.3	Estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes				20.000 €	-	-	20.000 €	Ajuntament de Badalona
	Total actuació					555.000 €	0 €	0 €	555.000 €	
Realitzar un correcte dimensionament de les zones de càrrega i descàrrega i potenciar-ne la seva vigilància										
10.2	10.2.1	Estudi per al dimensionament i vigilància de les zones de càrrega i descàrrega				30.000 €	15.000 €	15.000 €	-	Ajuntament de Badalona
	Total actuació					30.000 €	15.000 €	15.000 €		



10. INDICADORS DE SEGUIMENT

10. Indicadors de seguiment

S'ha fet us del llistat d'indicadors proporcionat per la Diputació de Barcelona. S'han calculat dos escenaris de referència pel que fa als indicadors, d'acord amb els valors actuals i amb els valors objectius per al Pla de Mobilitat.



Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
1. Global	1.1. Repartiment modal intern (D)	Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	EMQ, Enquesta	-----	72,4%	73,0%
		Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	EMQ, Enquesta	-----	0,7%	0,9%
		Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	EMQ, Enquesta	-----	10,5%	11,0%
		Desplaçaments en vehicle privat motoritzat x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	EMQ, Enquesta	-----	16,4%	15,2%
	1.2. Repartiment modal exterior (mob.generada de connexió atreta i generada)	Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	EMQ, Enquesta	-----	11,3%	11,4%
		Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	EMQ, Enquesta	-----	0,7%	0,9%
		Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	EMQ, Enquesta	-----	47,2%	47,7%
		Desplaçaments en vehicle privat motoritzat x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat de connexió)	EMQ, Enquesta	-----	40,9%	40,1%
	1.3. Autocontenció (D)	Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals	EMQ, Enquesta	-----	58,1%	59,6%
	2. Vianants	2.1. Prioritat per a vianants	Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km)	PMU	Inventari de la xarxa viària jerarquizada (actual i proposada)	64,4

Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
	2.2. Dèficit per a vianants	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)	PMU	Inventari amplada total i útil de voreres (actual i proposada)	16,2%	1,2%
	2.3. Passos vianants adaptats	Passos vianants adaptats Xarxa principal per a vianants x 100 / Passos vianants totals xarxa principal per a vianants	PMU	Inventari passos vianants	1,4%	16,0%
3. Bicicletes	3.1. Xarxa per a bicicletes (D)	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / Població total	PMU	Inventari xarxa vies ciclistes (actual i proposada)	0,38	0,49
	3.2. Xarxa ciclable	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 100 / Xarxa viària total	PMU	Inventari xarxa vies ciclistes (actual i proposada)	0,30	0,38
	3.3. Aparcaments per a bicicletes	Places aparcament bicicletes x 1000 / Població total	PMU	Inventari xarxa vies ciclistes (actual i proposada)	2,17	4,09
4. Transport públic	4.1.1. Adaptació PMR autobusos (D)	Vehicles adaptats x 100 / Total vehicles	DGPT, ATM, AMTU	Inventari vehicles transport públic (actual i proposats)	100%	100%
	4.1.2. Funcionament de les rampes als autobusos inspeccionats	Vehicles inspeccionats amb un correcte funcionament de la rampa / Vehicles inspeccionats	AMB	-----	100%	100%



Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
	4.2.1. Adaptació a PMR estacions TP (D)	Estacions adaptades x 100 / Total estacions	DGPT, ATM, AMTU	Inventari estacions transport públic (actual i proposades)	88%	100,0%
	4.2.2. Parades de la xarxa de transport públic superficial amb l'ample de pas superior a 90 cm	Nombre de parades amb ample de pas superior als 90 cm / Total de parades	AMB	Inventari parades transport públic (actual i proposades)	98%	100%
	4.2.3. Parades de la xarxa de transport públic superficial amb tots els guals del seu entorn adaptats a PMR	Nombre de parades amb tots els guals del seu entorn adaptats / Total de parades	AMB	Inventari parades transport públic (actual i proposades)	98%	100%
	4.2.4. Parades de la xarxa de transport públic superficial amb l'espai central d'embarcament lliure d'elements	Nombre de parades amb l'espai central d'embarcament lliure d'elements / Total de parades	AMB	Inventari parades transport públic (actual i proposades)	98%	100%
	4.2.5. Parades de la xarxa de transport públic superficial amb banc per asseure's (a la parada o a l'entorn pròxim)	Nombre de parades amb existència de banc / Total de parades	AMB	Inventari parades transport públic (actual i proposades)	98%	100%
	4.3. Velocitat comercial transport públic urbà diürn (D)	Km útils / Hores útils	DGPT, ATM, AMTU	Dades del servei (horaris, recorregut, etc.) (actual i proposades)	11,85	13,50
	4.4. Integració Tarifària (D)	Població amb integració tarifària	ATM, DPTOP	-----	100%	100%

Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
	4.5. Cobertura del transport públic (D)	Població sense connexió amb la capital de comarca x 100 / Població total	DGPT, ATM, AMTU	-----	0,0%	0,0%
	4.6. Cobertura territorial del transport públic	Població amb parada autobús urbà a menys 300 m x 100 / Població total	PMU	Radis cobertura estacions de transport públic	95%	95%
		Població amb parada transport públic ferrocarril a menys 450 m x 100 / Població total	PMU	Radis cobertura estacions de transport públic	54%	54%
	4.7. Productivitat transport públic urbà	Viatgers anuals / Km. útils anuals Valor de referència any 2009	DGPT, ATM, AMTU	Dades del servei (horaris, recorregut, etc.) (actual i proposades)	2,97	3,08
	4.8. Freqüència mitjana de pas	Per cada línia (bus diürn feiner): Temps de servei (hores) / Exped. dia, i després fem la mitjana entre tots els valors obtinguts.	DGPT, ATM, AMTU	Dades del servei (horaris, recorregut, etc.) (actual i proposades)	0,29	0,29
	4.9. Parades amb marquesina	Parades de bus amb marquesina x 100 / Parades servei de bus totals	PMU	Inventari vehicles transport públic (actual i proposats)	40%	50%
	4.10. Parades amb plataforma d'accés	Parades bus amb eixamplam. vorera (prefabric. o no) o sense aparcament x 100 / Parades servei bus totals	PMU	Inventari vehicles transport públic (actual i proposats)	56%	65%
	4.12. Xarxa carril bus	Km carril bus x 100 / km xarxa viària amb servei de bus	PMU	Inventari vehicles transport públic (actual i	3,7%	11,8%



Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
				proposats)		
	4.13. Increment dels serveis de transport públic en superfície per a millora de la coordinació dels serveis diürns i nocturns	Increment de les expedicions setmanals del transport públic en superfície per a millora de la coordinació dels serveis diürns i nocturns	AMB	Dades del servei (horaris, recorregut, etc.) (actual i proposades)	0	16
5. Vehicle privat motoritzat	5.1. Turismes per habitant (D)	Nombre turismes x 1000 / Població total	Idescat, EMQ, Padró vehicles	-----	386,27	356,29
	5.2. Motos per habitant	Nombre motocicletes i ciclomotors x 1000 / Població total	Idescat, EMQ, Padró vehicles	-----	67,81	86,03
	5.3. Saturació xarxa viària hora punta matí	Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta de matí (km) x 100 / Xarxa primària total (km)	PMU	Aforaments	3,34%	2,50%
	5.4. Saturació xarxa viària hora punta tarda	Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta de tarda (km) x 100 / Xarxa primària total (km)	PMU	Aforaments	4,22%	3,50%
	5.5. Xarxa primària o bàsica	Xarxa viària bàsica (km) x 100 / Xarxa viària total (km)	PMU	Inventari de la xarxa viària jerarquitzada (actual i proposada)	35,75%	35,99%

Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
	5.6. Zones 30	Xarxa viària zona 30 (km) x 100 / Xarxa viària total (km)	PMU	Inventari de la xarxa viària jerarquizada (actual i proposada)	9,07%	11,79%
6. Aparcament	6.1. Aparcament regulat en via pública	Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament	PMU	Inventari aparcament (actual i proposat)	0,7%	4,1%
	6.2. Cobertura aparcament via pública	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	PMU	Inventari aparcament (actual i proposat)	48,6%	47,9%
	6.3. Cobertura aparc. fora via pública	Places d'aparcament fora de via pública x 100 / Turismes censats	PMU	Inventari aparcament (actual i proposat)	64,7%	63,8%
7. Distrib. mercaderies	7.1. Intensitat de vehicles pesants	(IMD pesants tram * km del tram) x 100 / (IMD total tram x km del tram)	PMU	Aforaments	8,5%	8,5%
	7.2. Espai viari distrib. urbana mercaderies (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total	PMU	Inventari aparcament (actual i proposat)	2,08	2,08
	7.3. Zones càrrega / descarr. (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament	PMU	Inventari aparcament (actual i proposat)	0,5%	0,5%
8. Seguretat viària	8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)	Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total	SCT / Policia local	-----	0,019	0,015
	8.2. Accidents amb víctimes	Accid. amb víctimes àmbit urbà x 1000 / Població total	SCT / Policia local	-----	3,255	2,660



Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
	8.3. Víctimes vianants	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals	SCT / Policia local	-----	13,8%	11,3%
9. Pla Director de Mobilitat de la RMB	9.0. Reducció cost unitari del viatge	Costos interns i externs del viatge en transport públic (€/viatger-km)	Full de càcul ATM	-----	0,62	0,62
		Costos interns i externs del viatge en transport privat (€/viatger-km)	Full de càcul ATM	-----	1,28	1,28
	9.1. Minimitzar distància mitjana desplaçaments (D)	Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)	Enq.telef. i model trànsit	Enquesta telefònica (bus i a peu) i model trànsit (vehicle privat mot.)	5,39	4,8
	9.2. Potenciar canvi modal mobilitat metropolitana (D)	% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	Enquesta telefònica	-----	47,47%	48,01%
		% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic	Enquesta telefònica	-----	25,87%	26,37%
		% desplaçaments intra + intermunicipals amb vehicle privat motoritzat	Enquesta telefònica	-----	26,65%	25,61%
	9.3. Reduir externalitats sist. metropolità transports	Costos externs totals del transport (M€)	Full de càcul ATM	-----	53,4	52,2
	9.4. Moderar consum i reduir intensitat energ. del transport a RMB (D)	Consum final d'energia destinada al transport (milers tep/any)	AMBIMOB	-----	20.171,0	18.499,8
		Consum combustibles derivats del petroli destinats al transport (milers tep/any)	AMBIMOB	-----	n/d	n/d
	9.5. Reduir contribució canvi climàtic del sist. de mobilitat de RMB (D)	Emissions CO2 descomptant el biodièsel (milers tones/any)	AMBIMOB	-----	60.662,90	55.317,90

Grup	Nom indicador / objectiu	Definició	Font	Informació necessària	Valor de referència (Any 2011)	Valor Objectiu PMU (Any 2018)
	9.6. Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport	Emissions de PM10 (tones/any)	AMBIMOB	-----	220,3	209,1
		Emissions de Nox (tones/any)	AMBIMOB	-----	364,7	270,7
	9.7. Reduir contam. acúst. resultant dels sistemes de transport (D)	-----	Mapa acústic	-----	-	-
	9.10. Reduir l'accidentalitat (D)	Nombre accidents amb víctimes per cada 100.000 veh x km d'un any	Dades SCT i Policia Local	Calcular l'indicador amb les dades de les fonts indicades als aforament	0,266	0,270

Nota: Els indicadors marcats amb la D són establerts a les DNM o s'hi troben relacionats



11. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA VINCULAT AL PLA D'ACCIÓ

11. Procés de participació ciutadana vinculat al Pla d'Acció

Implicar i fer participar a la ciutadania de forma deliberativa en el pla de mobilitat havia de ser un dels principals objectius del PMU per obtenir un major consens sobre les directrius, objectius i actuacions. Per tant, la tasca deliberativa ha permès, amb el suport dels tècnics, ajuntament i principals agents socials i del món associatiu, organitzar i establir un procés el qual ha permès la participació per igual de tots els actors, col·lectius i individuals, del municipi.

L'objectiu central d'aquest segon procés de participació (Pla d'Acció) ha estat el de presentar les principals i més significatives propostes i recollir les visions, percepcions, comentaris i valoracions de la ciutadania en relació a la proposta d'accions.

El procés participatiu de la fase del Pla d'Acció s'ha centrat en dos moments principals. Un primer de participació online, al web DELIBERA i el segon en la participació presencial en tres tallers. L'objectiu ha estat que tothom hagi pogut participar a tots els apartats del Pla d'Acció (tant a nivell online com presencial)

El dia 7 de febrer es va presentar el procés participatiu a la sessió del Consell Municipal de Mobilitat, amb una exposició i explicació sobre el funcionament i metodologia del procés participatiu. En aquest moment inicial es van comentar les fases de participació i la metodologia participativa i es va definir el calendari dels tallers:



Amb els canals de comunicació en marxa, del 7 al 22 de febrer de 2013 la ciutadania, les entitats i altres agents interessats en la mobilitat de la ciutat de Badalona van poder participar mitjançant el fòrum web DELIBERA creat especialment pel projecte.

Aquest fòrum virtual tenia els següents blocs

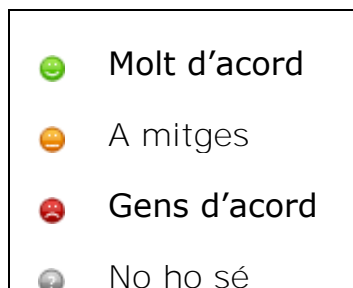
- Bloc 1: Transport públic (17 propostes)
- Bloc 2: Vehicle privat (7 propostes)
- Bloc 3: Vianants (11 propostes)
- Bloc 4: Aparcament (5 propostes)
- Bloc 5: Informació, formació i civisme (7 propostes)
- Bloc 6: Normativa en matèria de mobilitat (1 proposta)
- Bloc 7: Seguretat viària i senyalització (4 propostes)
- Bloc 8: Bicicleta (5 propostes)



•Bloc 9: Distribució urbana de mercaderies (4 propostes).

Dins de cada fòrum es proposaren una sèrie d'ítems, fruit del procés de Pla d'Acció dut a terme prèviament per l'equip tècnic i l'ajuntament. Les qüestions es van obrir a la valoració i comentaris dels participants. Cada participant va poder intervenir en diferents fòrums.

Cada article es podia valorar segons les opcions següents:



Així mateix, cada participant podia afegir comentaris a cada article per tal de completar la seva opinió o afegir matisos a la seva valoració.

Al llarg dels 16 dies en què va estar obert el fòrum virtual, van participar entre 8 i 14 persones a cadascun dels blocs temàtics del PMU. Aquestes persones van realitzar un total de 641 valoracions i uns 165 comentaris (generals i específics) en els diferents blocs.

El 22 de febrer es va tancar la primera fase de participació ciutadana i es va iniciar el recull del grau d'acord i dels comentaris sobre les principals conclusions de l'esborrany del Pla d'Acció de la Mobilitat Urbana de Badalona, que va servir per elaborar la dinàmica de participació en els tres tallers dels blocs temàtics, celebrats els dies 6, 13 i 20 de març al Centre Cívic de la Salut.

Tots els tres tallers es van realitzar a les dependències del Centre Cívic La Salut de Badalona. Els diferents blocs es van distribuir de la següent manera:

- Taller del dia 06/02/2013 Vianants, bicicletes, informació-formació-civisme.
- Taller del dia 13/02/2013 Vehicle privat, aparcaments, distribució urbana de mercaderies.
- Taller del dia 20/02/2013: Transport públic.

Inicialment estava previst fer grups de màxim deu persones. Tanmateix només en el primer taller es van organitzar dos grups. Als altres tallers l'assistència va permetre només de formar un sol grup.

La dinàmica en els tres tallers va seguir la següent pauta:

En primer lloc es feia una presentació dels resultats del grau de consens dels blocs temàtics treballats en el fòrum web la qual cosa permetia tenir una visió general del grau d'acord dels participants en relació als ítems presentats de cada tema. Les barres de colors indiquen el grau d'acord, a major nombre de verds, més consens i a major carbassa i vermell més dissens sobre les conclusions a què es van arribar a nivell tècnic.

Seguidament, es procedia a la lectura dels comentaris (específics i generals) dels blocs temàtics, la qual cosa donava peu als comentaris, debats, dubtes... sobre els aspectes a treballar sobre mobilitat. Cal dir que molts dels comentaris, tant en el fòrum web com en les sessions presencials eren de caire propositiu.

Cada grup tenia un dinamitzador de DELIBERA així com un tècnic per tal de poder aclarir els dubtes que poguessin sortir.

Per una banda, des de Delibera s'anava moderant el debat i les intervencions a la sessió i per l'altra a nivell tècnic s'anava prenent nota de les aportacions i donant resposta tècnica als dubtes i suggeriments de la ciutadania en relació al tema de la diagnosi sobre la mobilitat urbana.

En general, en el tres tallers hi va haver una bona participació, principalment de caràcter qualitatiu ja que eren persones molt motivades pel tema específic de la mobilitat a Badalona.

Les sessions de treball dels tallers del Pla de Mobilitat de Badalona es van basar en les aportacions prèvies que la ciutadania va fer en el fòrum virtual, a partir de les quals es van desenvolupar de forma individual o col·lectiva noves propostes d'actuació o modificacions sobre les propostes realitzades per l'equip tècnic. **Aquestes aportacions han estat avaluades per l'equip redactor i s'han incorporat a les propostes del pla totes aquelles que s'han considerat adequades.**

S'incorpora com annex l'informe tècnic complet de la participació en la fase del Pla d'Acció del Pla de Mobilitat de Badalona.

