



Pla de mobilitat urbana sostenible

2019 - 2024

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

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Carmelo Rivero Ojeda

Geògraf

Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Mancomunitat de la Conca d'Òdena

Raquel Serra

Coordinadora - Gerent

Ajuntament de la Pobla de Claramunt

Antoni Mabras Marimon

Alcalde

Equip redactor

Euro Geotecnica, S.A

Xavier Irigoyen Morán

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Eduard Casán Vendrell

Tècnic en Ciències Ambientals

Epim S.C.P.

Ramón Estrada Serra

Geògraf

David Carpi Iglesias

Geògraf

ÍNDEX

DOCUMENT I. MEMÒRIA	5	5.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	61
1. INTRODUCCIÓ.....	7	5.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT	64
1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ.....	7	5.5. APARCAMENT.....	69
1.2. ANTECEDENTS	7	5.6. SEGURETAT VIÀRIA	75
1.2.1. Principals projectes i estudis relacionats amb la mobilitat	7	5.7. ACTUACIONS AMBIENTALS	78
1.2.2. Plans d'abast superior que condicionen el PMUS	7	5.8. PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES	81
1.3. OBJECTIU GENÈRIC DEL PMUS	7	DOCUMENT III. PLÀNOLS.....	86
1.4. ESTRUCTURA METODOLÒGICA	8		
2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	9		
2.1. TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA	9		
2.1.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny	9		
2.1.2. Estructura i distribució urbana.....	9		
2.1.3. Anàlisi socioeconòmica.....	10		
2.1.4. Centres d'atracció i generació de viatges	11		
2.1.5. Parc de vehicles i dades de motorització	11		
2.2. MOBILITAT GLOBAL.....	12		
2.3. EL MODE A PEU	13		
2.3.1. Anàlisi àmbit MICOD	13		
2.3.2. Anàlisi àmbit municipal	13		
2.3.3. Diagnosi de mobilitat a peu	17		
2.4. EL MODE BICICLETA.....	18		
2.4.1. Diagnosi de la xarxa de mobilitat en bicicleta	18		
2.5. EL MODE TRANSPORT PÚBLIC	18		
2.5.1. Anàlisi àmbit MICOD	18		
2.5.2. Anàlisi àmbit municipal	23		
2.5.3. Intermodalitat	25		
2.5.4. Diagnosi de la mobilitat en transport públic.....	26		
2.6. EL MODE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	26		
2.6.1. Xarxa vial d'aproximació (fora de l'àmbit urbà de la ciutat).....	26		
2.6.2. Xarxa de vehicles privats motoritzats d'àmbit municipal	28		
2.6.3. Jerarquització de la xarxa viària	28		
2.6.4. Desplaçaments en vehicle privat motoritzat	30		
2.6.5. Enquesta als conductors del vehicle privat	31		
2.6.6. Volums de trànsit i índex de saturació	33		
2.6.7. Itinerari de vehicles pesants	34		
2.6.8. Anàlisi de velocitats.....	34		
2.6.9. Diagnosi del transport privat	35		
2.7. L'APARCAMENT	35		
2.7.1. Oferta d'aparcament.....	36		
2.7.2. Demanda i balanç d'estacionament residencial	36		
2.7.3. Utilització de l'oferta d'estacionament a la calçada	37		
2.7.4. Volum d'estacionaments diaris	38		
2.7.5. Diagnosi d'aparcament.....	38		
2.8. CARACTERITZACIÓ DELS POLÍGONS D'ACTIVITATS ECONÒMIQUES.....	39		
3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ TENDENCIAL (PREVISTA)	42		
3.1. PLANEJAMENT VIGENT	42		
DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS.....	45		
4. INTRODUCCIÓ.....	46		
5. FITXES ACTUACIONS.....	50		
5.1. MOBILITAT A PEU	50		
5.2. MOBILITAT EN BICICLETA	56		

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció

La mobilitat va augmentar com una de les característiques de les societats avançades durant els darrers anys del segle passat i tot apunta que serà un dels elements clau al segle que acabem de començar. Els índexs de motorització creixents, l'increment del tràfic de mercaderies i els primers senyals de saturació de l'espai aeri no són més que algunes mostres de com la nova societat que es configura basa bona part de l'activitat i el dinamisme en el moviment de persones i mercaderies en uns mercats cada vegada més globals i en un món més obert on tot és més proper.

La llibertat de moviment de persones i béns és també un dels fonaments en què es basa la creació de la Unió Europea i l'exercici d'aquest dret és un dels principals elements que dona sentit a la creació d'aquest àmbit comú d'intercanvi. En aquesta línia, la Comissió Europea, en el llibre blanc sobre la política de transports amb vista al 2010, posa damunt de la taula les oportunitats i, també, les amenaces que aquest nou fenomen planteja a les administracions, en tots els nivells, i anuncia que ha arribat el moment de prendre decisions per afrontar els reptes que suscita.

Uns reptes plens de vessants positius, com les possibilitats de desenvolupament i creixement econòmic que el nou escenari global afavoreix o els beneficis que representa per a les persones la facilitat d'accedir a una oferta de mobilitat amplíssima, tant en el camp del lleure i el turisme com en el de la mobilitat obligada per causes laborals. Uns nous avantatges que, al capdavant, fan possible el dret a moure's en llibertat, amb seguretat i amb uns costos acceptables, d'acord amb les necessitats de la societat.

Però aquest esclat de la mobilitat, si no és objecte d'una planificació acurada, amb visió tant global com local, i si no gaudeix del consens dels diferents agents que hi participen, pot esdevenir un factor amb efectes negatius en diversos àmbits.

L'impacte sobre el medi natural produït per les emissions dels vehicles, la contaminació acústica als nuclis urbans, l'ocupació indiscriminada del territori i dels espais ciutadans, o l'impacte d'infraestructures obsoletes poden afectar el benestar dels ciutadans. Tampoc no s'han d'oblidar la relació de la mobilitat amb el canvi climàtic ni l'impacte indirecte sobre el territori de les decisions relatives a les infraestructures de mobilitat.

A Catalunya, el referent normatiu en matèria de mobilitat és la Llei 9/2003, de 13 de juny, aprovada pel Parlament. Aquesta Llei, pionera a Europa, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de creixement urbà i econòmic amb les de mobilitat, donar prioritat al transport públic i als sistemes eficients de transport, potenciar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària i reduir la congestió i la contaminació.

El desplegament de la Llei de mobilitat s'ha fet per mitjà de diferents normes derivades, que defineixen els instruments de planificació per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui.

Després que entrés en vigor la Llei, el 27 de juliol de 2003, es van aprovar les Directrius Nacionals de Mobilitat (362/2006) com a marc orientador per aplicar els objectius de mobilitat mitjançant orientacions, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Les DNM, que s'apliquen a tot el territori de Catalunya, tenen caràcter de pla territorial sectorial.

Les directrius han de servir per elaborar la resta d'instruments de planificació de la mobilitat:

- Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte l'aplicació territorialitzada de les directrius nacionals de mobilitat.
- Els plans específics, que tenen per objecte l'aplicació sectorialitzada de les directrius per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el de mercaderies.
- I els plans de mobilitat urbana, que són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

La Llei promou també la creació d'autoritats territorials de mobilitat en cada una de les àrees designades per millorar la coordinació dels serveis de transport públic, planificar nous serveis i coordinar les integracions tarifàries entre les empreses operadores. Aquestes autoritats tindran caràcter de consorci i estaran formades per la Generalitat de Catalunya i pels ajuntaments d'aquestes zones.

Finalment, la Llei condiona l'urbanisme a la mobilitat, de manera que no es pot aprovar cap projecte urbanístic nou si no compta amb un estudi de la mobilitat generada.

D'altra banda, el Decret 344/2006 també regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. El Decret preveu dues categories: els associats a la planificació, que formaran part del pla, i els associats a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat i establir les mesures correctores corresponents.

Segons la legislació vigent el municipi de la Pobla de Claramunt no està obligat a redactar un Pla de Mobilitat Urbana. Tot i així, es redacta el citat pla municipal per tal de millorar la qualitat ambiental, augmentar la mobilitat urbana en transport públic i en modes no motoritzats i disminuir els efectes negatius generats per l'ús del vehicle privat. D'aquesta manera, tots les municipis i ciutats que integren la Conca d'Òdena disposaran de Plans de Mobilitat.

En aquest sentit, la Diputació de Barcelona i la Mancomunitat de la Conca d'Òdena promouen la redacció del PMUS d'aquest municipi.

1.2. Antecedents

1.2.1. Principals projectes i estudis relacionats amb la mobilitat

Dins el tràmit de redacció del POUM del municipi es va redactar un document d'anàlisi d'oferta i demanda de la mobilitat al municipi.

Per tal de caracteritzar els desplaçaments dels nens que van als centres educatius del municipi, a l'any 2014, amb el suport de la Diputació de Barcelona es va redactar l'Estudi de mobilitat específic per la Camí Escolar de la Pobla de Claramunt, on es recullen els principals modes d'accés al centre i es caracteritza l'entorn escolar, detectant aquells punts de la via pública no accessibles.

1.2.2. Plans d'abast superior que condicionen el PMUS

Existeixen un seguit de documents que fan referència i condicionen la mobilitat de Jorba o al seu entorn:

- Pla Territorial General de Catalunya.
- Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals.
- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya.
- Pla de transports de viatgers de Catalunya
- Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena.
- Normes Subsidiàries de Castellolí.

1.3. Objectiu genèric del PMUS

L'objectiu genèric del PMUS és, d'acord a les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), "avançar cap a un model de mobilitat amb més accessibilitat i menys impactes".

Els criteris establerts per les DNM sobre les quals s'establiran les estratègies d'actuació seran:

- Configurar un sistema de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu nacional.

- Augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans.
- Millorar la qualitat de salut dels ciutadans.
- Aportar més seguretat en matèria de desplaçaments.
- Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

1.4. Estructura metodològica







El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) s'estructura en 5 grans fases:

Redacció del Pla de mobilitat urbana sostenible
FASE 1: Reunions prèvies. Recollida d'informació i treball de camp. Anàlisi territorial i socioeconòmic.
FASE 2: Anàlisi de l'oferta i la demanda existent. Externalitats de sistema de transport.
FASE 3: Diagnosi participada de la situació actual i futura.
FASE 4: Establiment d'objectius i estudi d'alternatives. Propostes participades. Programa d'actuacions i càlcul d'indicadors.
FASE 5: Tràmits i modificacions

Taula 1. Fases de treball en la redacció del PMUS. (Font: Elaboració pròpia)

Es realitza un recull de dades disponibles per tal de poder caracteritzar i avaluar totes aquestes dades referents a la mobilitat actual i futura del municipi. Posteriorment s'avaluen les dades actuals i les tendències futures de la mobilitat a partir del resum de les característiques bàsiques de la mobilitat. Una vegada realitzat un procés de participació dels diagnòstics realitzats, es defineixen els objectius amb els que es regirà el pla. Aquests han de ser coherents amb la realitat i les necessitats del municipi, tot respectant i considerant les directius de mobilitat sostenible i segura que marquen els plans de rang superior. Posteriorment, i de forma consensuada amb el municipi, s'elaboraran les actuacions mitjançant les quals es volen aconseguir els objectius marcats. Aquests també s'han d'adequar a les possibilitats reals del municipi.

El PMUS es troba separat en 6 grans àrees de treball que són:

-  Mobilitat a peu.
-  Mobilitat amb bicicleta.
-  Mobilitat amb transport públic.
-  Mobilitat amb vehicle privat motoritzat.
-  Aparcament.
-  Seguretat viària.

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

2.1. Territorial i socioeconòmica

2.1.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny

El municipi de la Pobla de Claramunt està situat al sud-est de la Conca d'Òdena. Amb una extensió de 18,53 km² limita amb els municipis d'Òdena i Castellolí pel nord, amb Piera per l'est, a l'oest amb Vilanova del Camí i Carme i pel sud amb Vallbona d'Anoia, Capellades i La Torre de Claramunt. (Veure figura 1).

El municipi està situat a la confluència del riu Anoia i la Riera de Carme a l'inici del congost de Capellades; a més el terme és drenat per diversos torrents com el de La Font d'en Planes, el Torrent del Forn d'en Monner, en Torrent del Llop i el Torrent de les Garrigues.

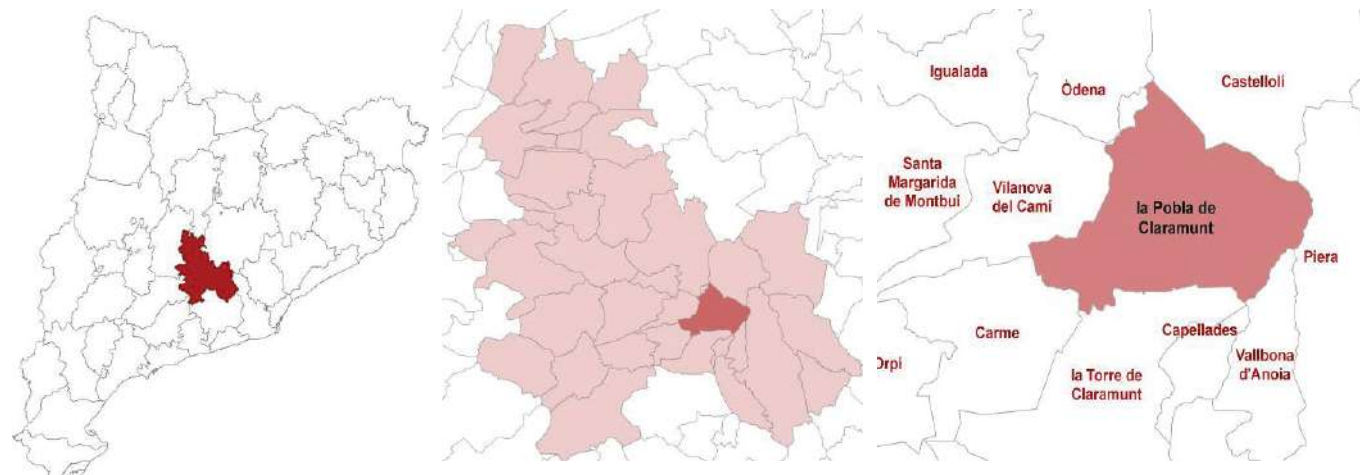


Figura 1. Situació del municipi (Font: Elaboració pròpia)

El territori és accidentat per la Serra de la Guàrdia que acaba al municipi amb el cim del Castell de Claramunt (461 m) i pels cingles dels Mollons (560 m), el Turó de l'Avellana (706 m), el Coll del Bosc (574 m) i la Serra de Miramar. **Veure plànol 01: Localització geogràfica**

En quant a les infraestructures principals cal esmentar l'antiga carretera comarcal C-244 d'Igualada a Vilanova i la Geltrú i Sitges que, passat el nucli de Sant Andreu segueix cap a Capellades. A la mateixa alçada de Sant Andreu neix la BV-2131 que va a parar a la C-37. Altra via important és la C-15 construïda a la dècada dels 90 i que travessa el terme de nord a sud.

Pel que fa a les infraestructures de transport, la Pobla de Claramunt té una estació de tren al centre del municipi on té parada el Ferrocarril de Barcelona a Igualada que va ser inaugurada al 1863 i on té parada la línia 6 de Rodalies Barcelona Pl. Espanya – Igualada.

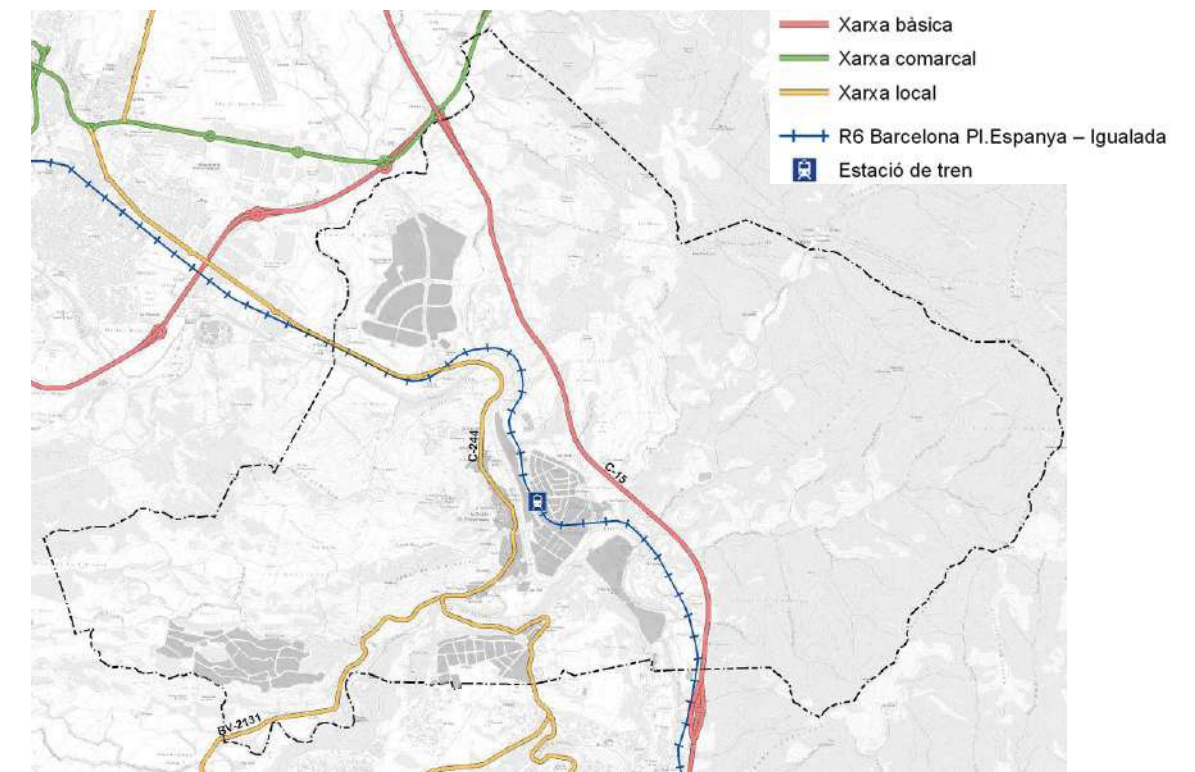


Figura 2. Infraestructures principals del municipi (Font: Elaboració pròpia)

2.1.2. Estructura i distribució urbana

L'estructura urbana de la Pobla de Claramunt es distribueix bàsicament entre el centre urbà de la Pobla de Claramunt i les urbanitzacions de les Garrigues i del Xaró.

- Centre urbà: ubicat al centre del terme municipal concentra la major part de població. Morfològicament, el nucli està dividit en dues parts ja que pel mig hi ha el riu Anoia, així a la banda esquerra del riu s'hi troben els barris de Les Cases Noves, L'estació, Can Gala i Els Vivencs i a la banda dreta els barris de Sant Procopi, La Pobla Nova, Les Figueres, Sant Andreu, Can Solà i La Rata.
- Urbanització El Xaró: s'accedeix des del nucli de la Pobla de Claramunt mitjançant la carretera C-244 i té la peculiaritat que comparteix la seva extensió amb el municipi de La Torre de Claramunt. Com la majoria d'urbanitzacions, la majoria dels carrers són amples i bidireccionals on s'estaciona tot i no estar l'aparcament delimitat. No s'hi troba cap pas de vianants a la urbanització i cal destacar que hi han voreres que no són accessibles dificultant la mobilitat per als vianants. La urbanització té una parada d'autobús a l'entrada, a l'alçada de la Torre Manantial del Xaró.
- Urbanització Les Garrigues: s'accedeix per la carretera BV-2131 des del nucli de la Pobla de Claramunt. Tots els carrers són bidireccionals i amples sense aparcament delimitat, alguns amb forta pendent fet que, juntament amb la inexistència de passos de vianants, fa que la mobilitat per a vianants no sigui accessible.

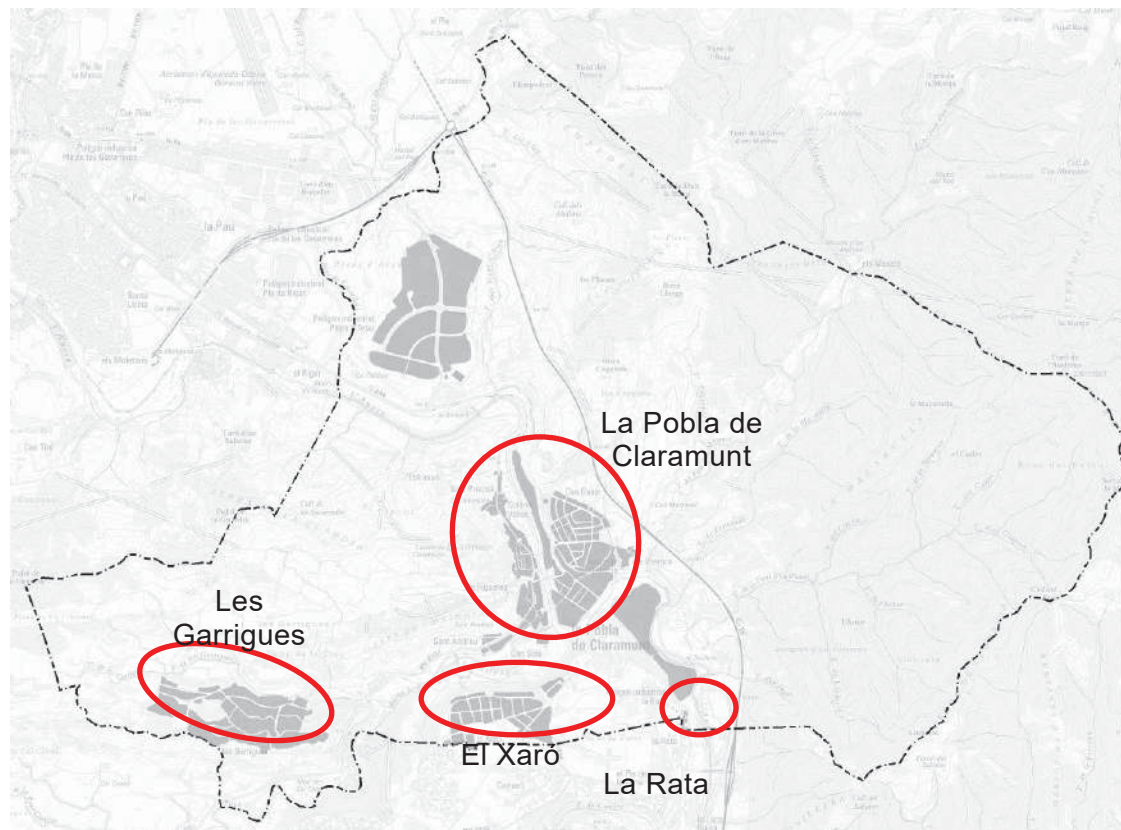


Figura 3. Entitats de població (Font: Elaboració pròpia)

2.1.3. Anàlisi socioeconòmica

Dades econòmiques

Del total de l'ocupació laboral de la Pobla de Claramunt, el 25,26% són residents que treballen fora del municipi. El 22,71 % dels residents també hi treballa. Per altra banda, el municipi rep un 52,02% de treballadors que resideixen fora.

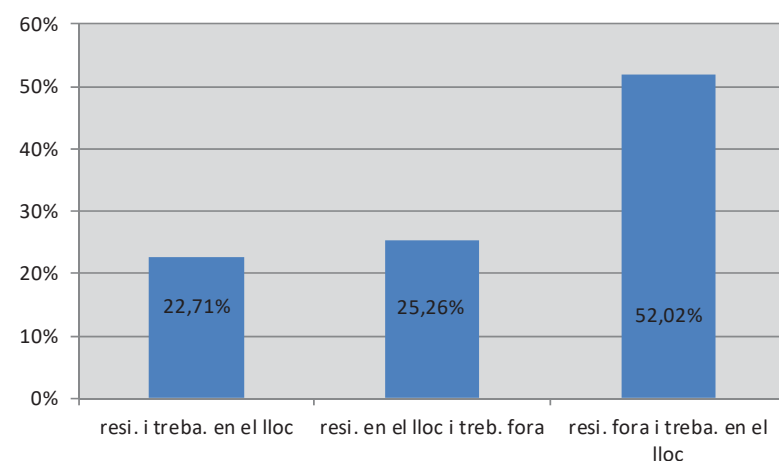


Figura 4. Localització d'ocupació laboral a la Pobla de Claramunt. (Font: IDESCAT).

Entenent d'autocontenció com la població que viu i treballa al municipi, respecte la població ocupada resident, s'obté per a l'any 2001 un valor del 47,34%, valor inferior al de l'any 1996 (59,05% d'autocontenció).

Avaluant la procedència dels treballadors que ocupen un lloc de treball al municipi, el 69,6% dels treballadors són de fora, mentre que el 30,4% restant són pobletans.

Pel que fa als sectors d'activitat, destaca la indústria seguit de serveis segons les dades de l'any 2002 que són les últimes disponibles. Es pot observar que els dos sectors esmentats han anat experimentant petits augments i descensos tot i que s'han mantingut representant entre el 24 i el 28% dels sectors en el cas dels serveis i entre un 36 i un 40% en el cas de la indústria. Els serveis ha estat el que més ha augmentat els darrers anys (un 4%), pel contrari, el sector del comerç al detall ha experimentat un descens del 4% sent així el sector que més ha disminuït.

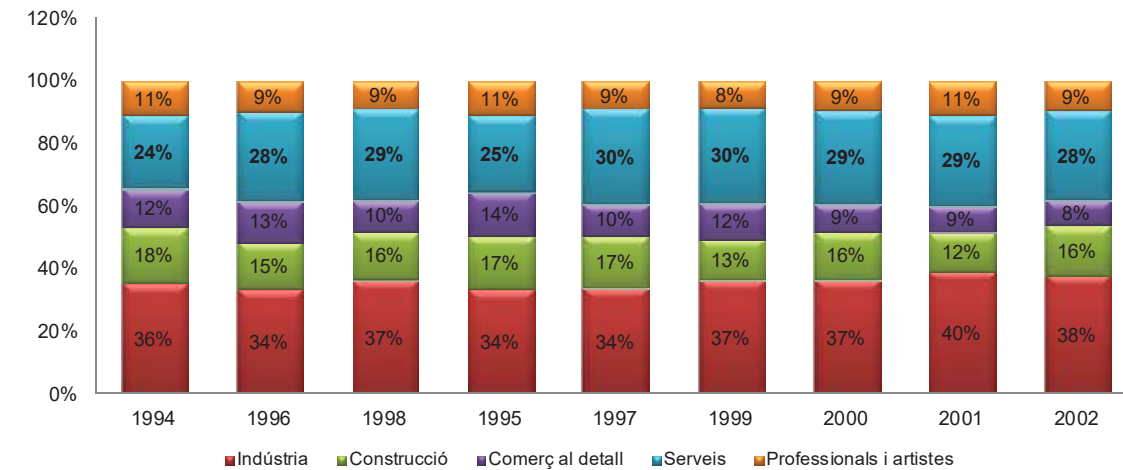


Figura 5. Evolució del sectors per tipus de servei (Font: IDESCAT).

Dades poblacionals

En els darrers 5 anys, en el conjunt dels municipis que integren el MICOD, hi ha hagut una lleugera disminució de la població (-0,8%). Aquest descens bé provocat per la pèrdua de població de La Pobla de Claramunt (-4,7%), Santa Margarida de Montbui (-1,7%), Vilanova del Camí (-1,1%) i Igualada (-1%). Únicament han augmentat la població Òdena (5,3%) i Castellolí (10%).

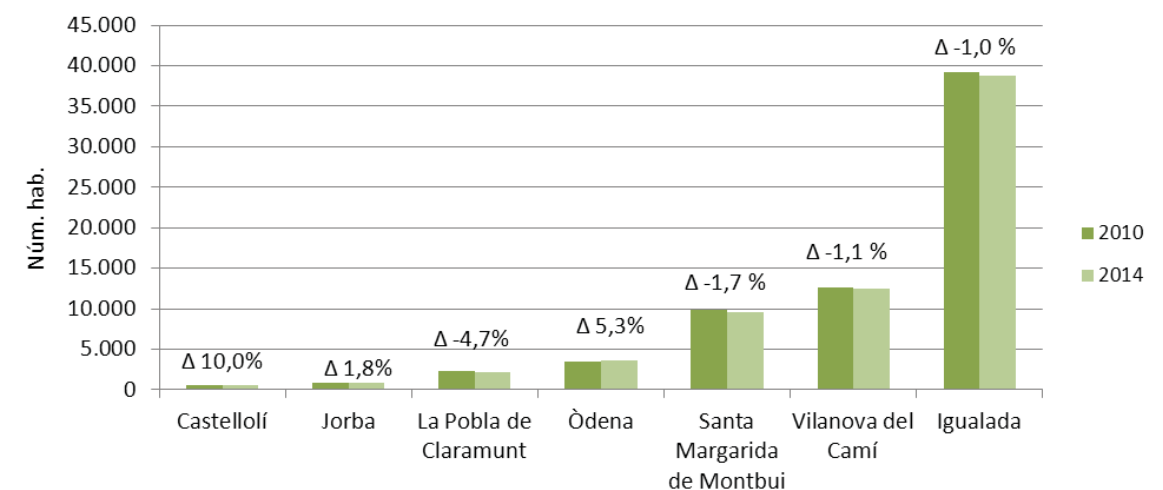


Figura 6. Evolució de la població (2010-2014). (Font: IDESCAT).

Caracterització demogràfica

Segons les dades demogràfiques extretes del programa Hermes de la Diputació de Barcelona (2010-2014), la Pobla de Claramunt té una disminució un cop fet el balanç de 109 habitants en els darrers 5 anys. La reducció poblacional bàsicament es concentra en la població estrangera (-97 hab.) amb la franja d'edat entre els 16-64 anys (-113 hab.), part d'aquesta pèrdua es veu compensada per el

creixement de la població resident a l'estranger (9 hab.) i la franja d'edat que més augmenta és la població superior als 65 anys (15 hab.).

Per l'any 2014 l'edat mitjana de la població està en 40,69 anys (Prov. 39,22anys), la taxa de joventut és del 8,42 (Prov. 8,38) i l'índex d'envelliment és de 90,07 (Prov.108,67%), entenent aquest últim índex com el quocient entre el nombre de persones de 65 anys i més i el nombre de joves menors de 15 anys.

2.1.4. Centres d'atracció i generació de viatges

La Pobla de Claramunt té diversos centres atractors de viatges corresponents a equipaments de diversos tipus i zones verdes. A la següent imatge es poden situar els que són al centre urbà. **(Veure plànol 03: Centres de generació i atracció de viatges).**

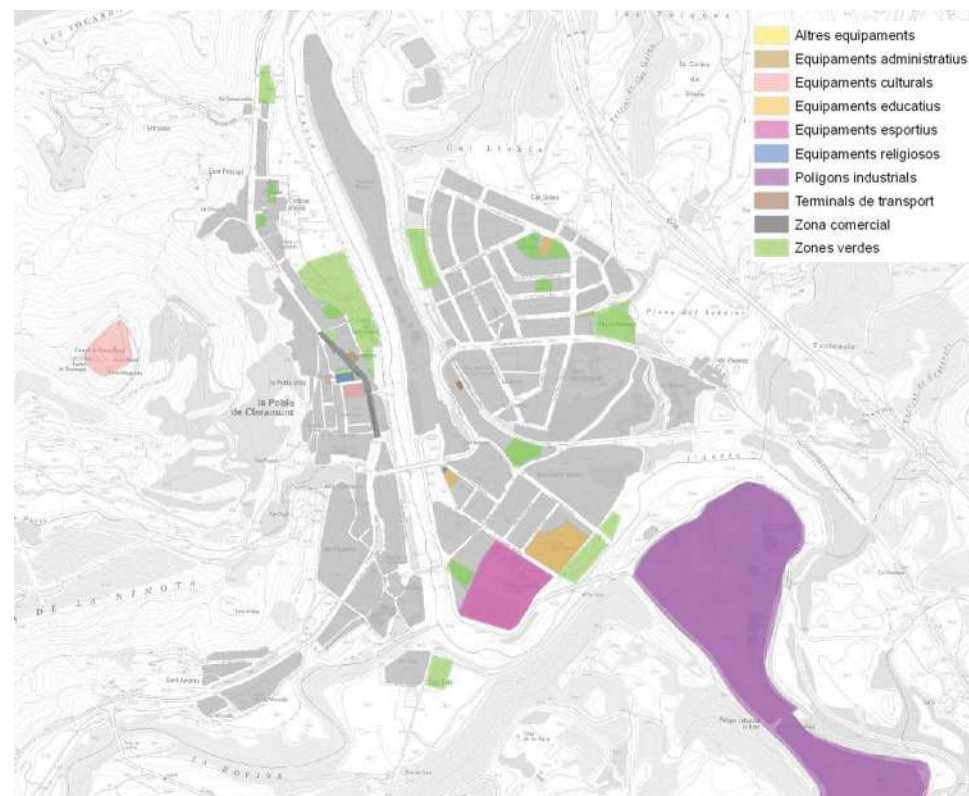


Figura 7. Centres d'atracció i generació de viatges del centre urbà (Font: Elaboració pròpia).

Els comerços, majoritàriament, es concentren a l'av. Catalunya des de la Plaça de la Mare de Deu de la Llet fins el c. Raval; en aquesta zona, a més de l'ajuntament i altres equipaments hi ha diversos comerços com bancs, forns, bars, etc.

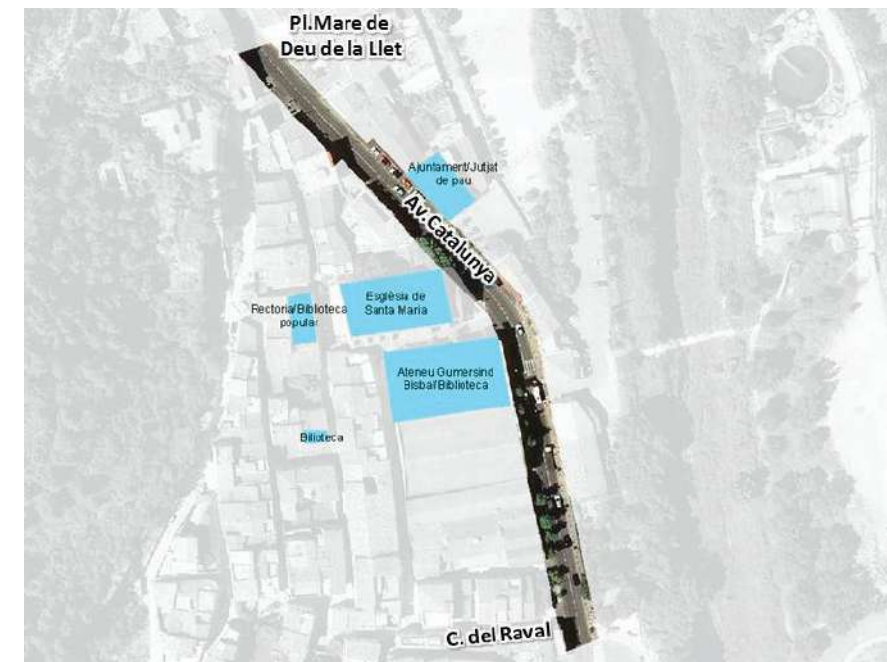


Figura 8. Zona amb major concentració de comerços. (Font: Elaboració pròpia).

2.1.5. Parc de vehicles i dades de motorització

Segons l'índex de motorització total de vehicles (IM), el municipi es troba per sobre de la mitjana de la comarca de l'Anoia (706 veh./1.000 hab. i 655 veh./1.000 hab. respectivament); cal destacar que ambdós han tingut una tendència d'augment. **(Veure plànol 05: Índex de motorització)**

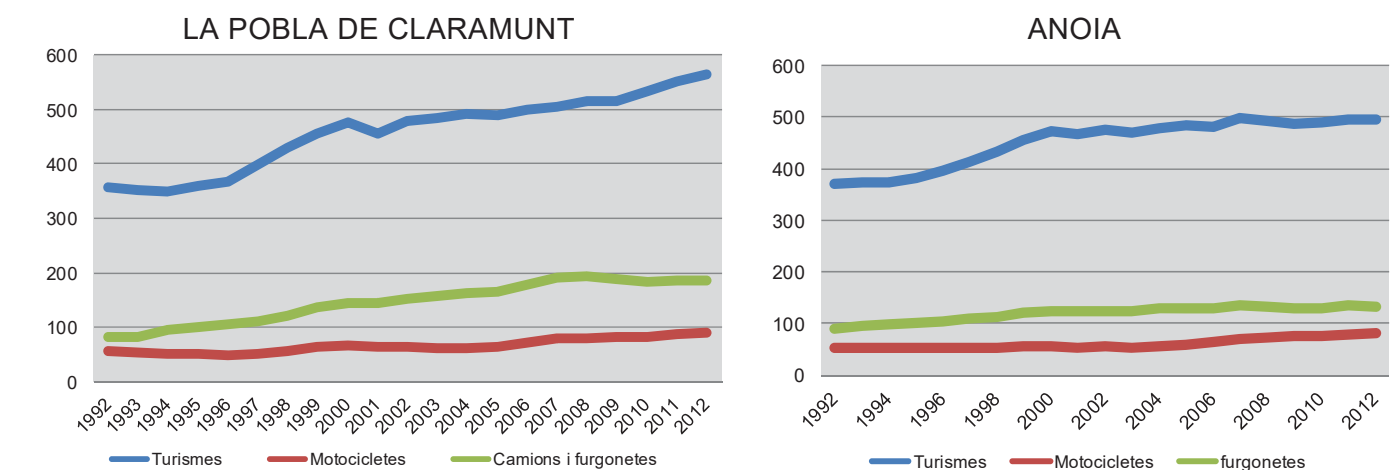


Figura 9. Evolució temporal de l'índex de motorització total de vehicles de la Pobla de Claramunt i valors comarcals. (Font: IDESCAT).

En quant al parc de vehicles la distribució es mostra al següent gràfic:

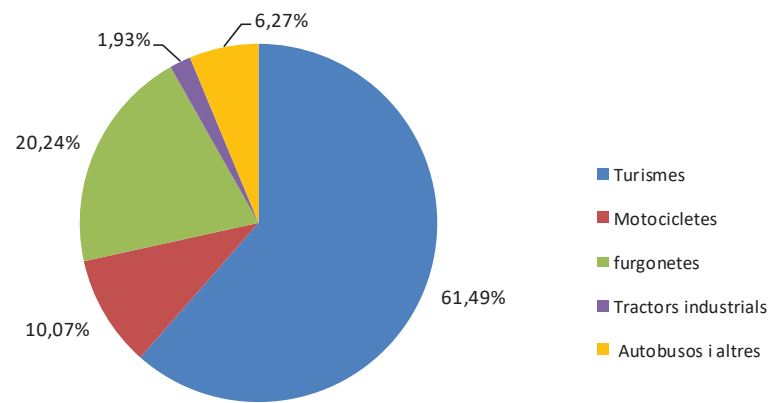


Figura 10. Percentatge del parc de vehicles (2013). (Font: IDESCAT).

El turisme és la tipologia predominant amb més d'un 61% sobre el total de vehicles seguit de les furgonetes i les motocicletes que superen el 20 i el 10% respectivament.

A la taula següent es mostra com han evolucionat les diferents tipologies de vehicles al llarg dels anys. Com es pot observar els turismes són el vehicle que més ha augmentat als darrers anys, passant de 955 a l'any 2004 a 1276 l'any 2013. A destacar l'augment dels tractors industrials i els autobusos que s'han doblat els últims anys.

Any	Turismes	Motocicletes	Furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
2013	1.276	209	420	40	130	2.075
2012	1.275	205	422	43	126	2.071
2011	1.254	200	423	44	127	2.048
2010	1.227	189	422	40	123	2.001
2009	1.179	185	431	29	87	1.911
2008	1.152	180	432	29	96	1.889
2007	1.107	172	416	24	93	1.812
2006	1.057	151	376	25	80	1.689
2005	1.010	130	342	24	67	1.573
2004	955	118	314	19	53	1.459

Taula 2. Evolució del parc de vehicles al municipi (Font: IDESCAT).

2.2. Mobilitat global

L'any 1996, apareix l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ), l'última actualització de la qual és de l'any 2006. Aquesta enquesta està realitzada en el conjunt de la regió metropolitana de Barcelona per l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) que per a una mostra de 106.091 individus recull tots els desplaçaments realitzats en un dia i que, per tant, permet caracteritzar la mobilitat de forma global.

Per tal de caracteritzar la mobilitat vinculada a la Conca d'Òdena, s'han explotat les dades de l'EMQ 2006 (RMB) dels municipis de la Conca d'Òdena, diferenciant tres grans grups:

- Mobilitat Interna del municipi.
- Mobilitat Generada pel municipi (relacionada a la mobilitat ocasionada pels residents al municipi).
- Mobilitat Atrreta pel municipi (relacionada a la mobilitat ocasionada pels no residents al municipi).

Fer esment que existeixen els desplaçaments Externs, corresponents a aquells que no tenen origen ni destí dins el termes municipals de la Conca.

Previ a l'anàlisi de cada un dels tres grups, es caracteritza la mobilitat global del municipi segregant els dies feiners dels laborables.

Al llarg d'un dia feiner, als municipis que conformen la Mancomunitat de la Conca d'Òdena es realitzen un total de 200.535 desplaçaments, dels quals, 172.892 són desplaçaments interns i els 21.965 són de connexió i 5.588 desplaçament son externs a l'àmbit analitzat.

	Castellolí	La Pobla C.	Jorba	Igualada	Òdena	Sta. M. Montb.	Vilanova C.	Conca Òdena
Castellolí	235	41		510				786
La Pobla C.	41	3.060		1.688	43	277	673	5.782
Jorba			1.236	725			173	2.134
Igualada	499	1.556	809	90.448	3.226	7.864	7.603	112.005
Òdena		43		3.171	2.864	252	346	6.676
Sta. M. Montbui		360	49	7.783	252	10.281	805	19.530
Vilanova C.		579	91	7.718	301	804	16.576	26.069
Conca Òdena	775	5.639	2.185	112.043	6.686	19.478	26.176	172.982
Resta Anoia	90	1.144	180	7.675	85	714	803	10.691
AMB	44	1.092		7.742	422	549	1.425	11.274
Altres	245	120	208	3.825	363	405	422	5.588
Fora conca	379	2.356	388	19.242	870	1.668	2.650	27.553
Total	1.154	7.995	2.573	131.285	7.556	21.146	28.826	200.535

Taula 3. Evolució del parc de vehicles al municipi (Font: IDESCAT).

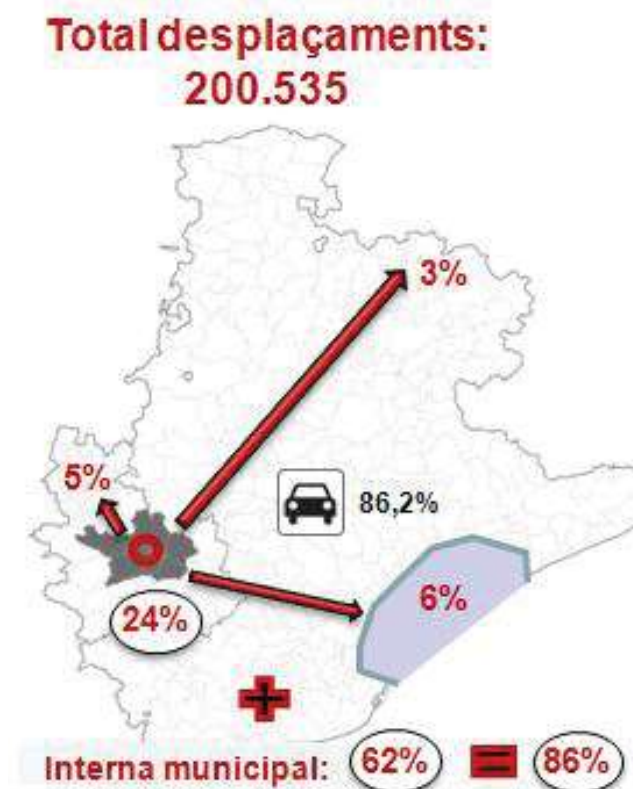


Figura 11. Esquema dels desplaçaments diaris dels municipis de la Mancomunitat de la Conca d'Òdena. (Font: Elaboració pròpia)

Pel que fa al mode de transport el vehicle privat és el dominant pel que fa als desplaçaments de connexió externa de la Conca arribant a una quota modal del 86,2%. Pel que fa a la mobilitat interna dels municipis el valor mitjà dels desplaçaments interns municipals són els realitzats a Peu amb un 62%

de la quota. El fet que existeix un Àrea Urbana Continua entre Òdena (Sant Pere), Igualada, Santa Margarida de Montbui (Sant Maure) i Vilanova del Camí, fa que existeixi un 24% de desplaçaments a peu entre municipis, d'aquests 24% el 83,4% es concentren a l'Àrea indicada. La resta és distribuïda segons es recull a la següent imatge:

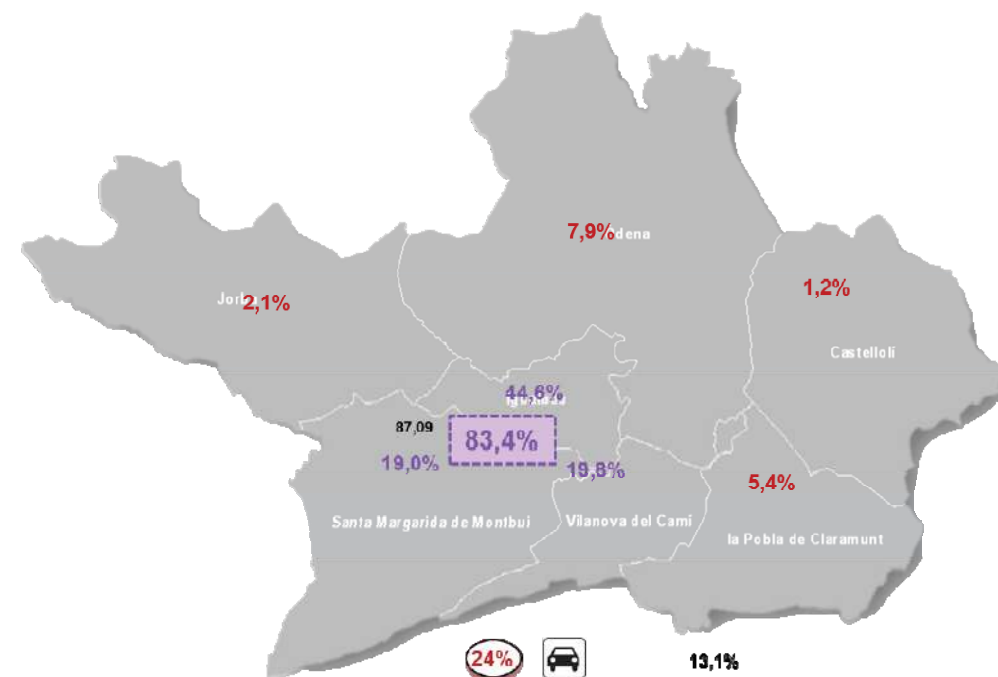


Figura 12. Esquema dels desplaçaments diaris dels municipis de la Mancomunitat de la Conca d'Òdena. (Font: Elaboració pròpia)

2.3. El mode a peu

2.3.1. Anàlisi àmbit MICOD

Dels municipis que formen la Mancomunitat de la Conca d'Òdena, Jorba, Castellolí i La Pobla de Claramunt tenen el seu nucli urbà més allunyat del centre, que és el municipi d'Igualada; aquest fet fa que la connectivitat a peu entre aquests municipis i la capital de comarca no sigui avaluada; aquest municipi no forma part de l'Àrea Urbana Contínua formada per Igualada, Vilanova del Camí, Santa Margarida de Montbui i Òdena.

2.3.2. Anàlisi àmbit municipal

La xarxa de vianants ha de garantir la prioritat d'aquests sobre la resta de mitjans de transport d'una forma segura i que connecti els punts principals generadors i atractors de mobilitat.

La circulació de les persones per la via pública requereix disposar d'una bona infraestructura viària destinada als vianants, garantint una adequada mobilitat, generant recorreguts accessibles i amb tots els mecanismes de seguretat vial, incloent les determinacions d'adaptabilitat a vianants i de mobilitat reduïda.

La xarxa de vianants de la Pobla de Claramunt es pot classificar en dues tipologies atenent a la seva funcionalitat. D'aquesta manera es pot definir una xarxa principal i una de secundària.

La xarxa principal ha de garantir la connexió amb els centres atractors de mobilitat del municipi i els centre generadors de mobilitat (zones residencials, zones de concentració de comerços, centres educatius, parades de transport públic, etc.).

Per altra banda, la xarxa secundària és la resta de xarxa viària destinada als vianants, la qual no suporta la mateixa càrrega de demanda perquè no s'hi ubiquen centre atractors de mobilitat o bé hi són però en menor nombre.

A continuació es grafia la xarxa principal i la xarxa secundària de vianants de la zona urbana de la Pobla de Claramunt.

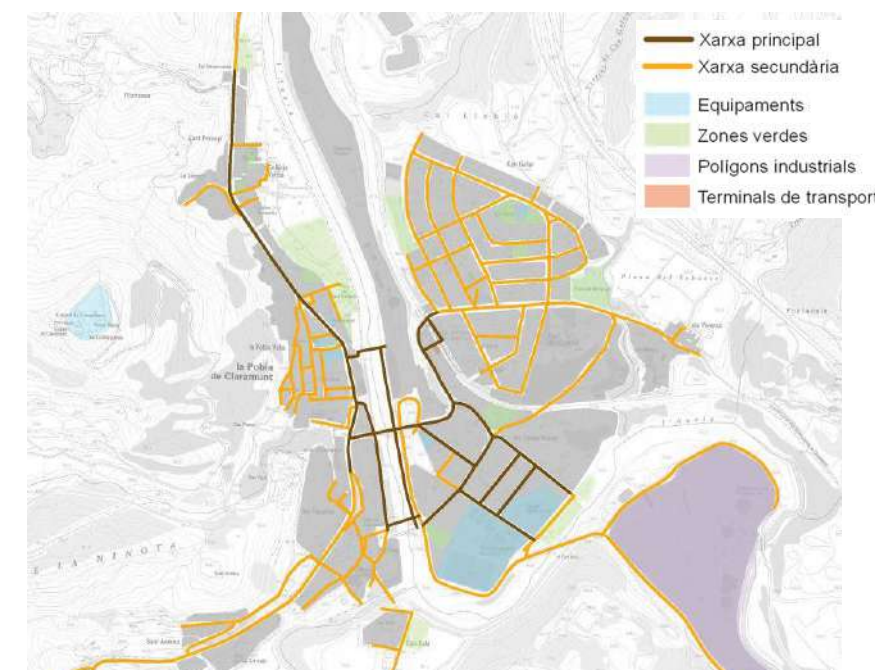


Figura 13. Xarxa principal i secundària de vianants (Font: Elaboració pròpia)

Avaluant la xarxa principal de vianants s'obté que aquesta compta amb 3,3 quilòmetres de vials, dels 12,5 quilòmetres totals de la zona del nucli urbà.

Segons la seva tipologia constructiva, els vials s'han classificat com a vials amb voreres a diferent nivell de la calçada i com a plataformes úniques. Per altra banda però, també existeixen vials que estan construïts en forma d'escales, rampes o passarel·les (d'ús exclusiu per a vianants), vials sense urbanitzar (s'han considerat aquells vials dins de trama urbana que són de terra o bé aquells als quals s'ha estès una capa de formigó) i vials categoritzats com a camins.

La tipologia urbanística dels diferents vials es deu principalment a les tendències urbanístiques del moment de la seva consolidació, de manera que tal i com succeeix en la majoria de municipis, la zona del nucli antic del municipi presenta vials estrets, amb amplades entre façanes inferiors a 6 metres, la qual ha comportat que per raons d'amplada, la majoria de vials es transformessin en vials amb plataforma única.

Per altra banda, les zones de nova urbanització presenten amplades entre façanes superiors, permetent la urbanització de voreres amb amplades accessibles i amb secció suficient per a permetre la circulació de vehicles i vianants de forma segura, inclús amb reserves d'espai per a l'estacionament de vehicles.

Analitzant la xarxa principal de vianants definida al municipi, s'obté que del total de metres lineals d'aquesta, el 82% són vials amb voreres a diferent nivell, l'11% són vials classificats com a camins, el 5% són passarel·les i el 2% són rampes.

Pel que fa a la regulació de les vies, independentment de la tipologia constructiva, cal diferenciar les tipologies següents:

- Vies exclusives per a vianants: aquelles que estan indicades amb la senyalització vertical corresponent que limita la circulació dels vehicles, autoritzant únicament la circulació dels vianants i tots aquells itineraris que tan sols permeten la circulació de vianants i bicicletes.
- Vies de prioritat invertida: aquells vials amb la senyalització S28 i S29, siguin o no de plataforma única, en què el vianant té prioritat de circulació per tota la superfície del vial.
- Zones 30: aquells vials amb senyalització S30 i S31, en què es regula una velocitat màxima de 30 km/h i en què el vianant gaudeix d'un espai lliure de pas còmode i adaptat a PMR, amb una baixa circulació de vehicles.
- Vies convencionals: aquelles en què hi ha una delimitació d'ús exclusiu per a vianants i un per a vehicles.

Així doncs, segons la tipologia de regulació, el percentatge de cada tipologia de les vies de la xarxa principal del municipi és el següent:

Per altra banda, per tal de salvar l'efecte barrera que provoquen la línia de ferrocarril i el riu Anoia, existeixen diferents passarel·les o passos.

En el primer cas, existeixen dos passos elevats que permeten creuar l'esmentada infraestructura ferroviària a l'alçada de l'estació de FGC. Un dels dos passos també permet l'accés a la pròpia estació de tren. És tracta d'una passarel·la, exclusiva per a vianants, la qual és accessible, ja que compte amb escales i rampes d'accés a ambdós costats. L'altre pas és un pont per a vehicles i vianants, amb voreres a diferent nivell de la calçada.

En el segon cas, s'han construït dues passarel·les d'ús exclusiu per a vianants per tal de facilitar la mobilitat dels vianants entre les dues zones urbanes del nucli de la Pobla de Claramunt, separades per el pas del riu Anoia. També existeixen dos pont, d'ús per a vehicles i per a vianants amb voreres a diferent nivell de la calçada, un a la zona central del nucli urbà de referència del municipi i un que uneix aquest amb la zona d'activitats econòmiques La Rata.

Indicar que recentment existien dos passos sense guals que permetien creuar el riu Anoia. Per motius de seguretat, aquests dos passos ja no estan en ús.

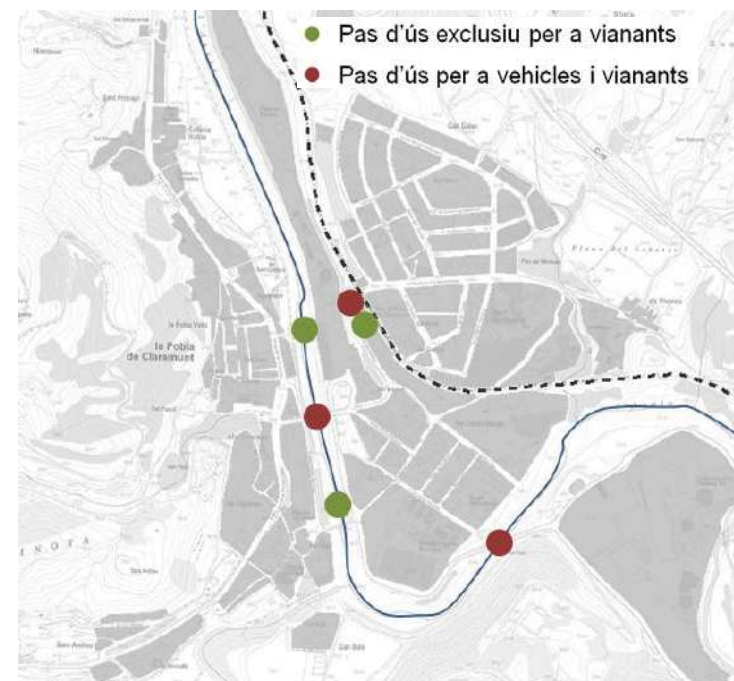


Figura 14. Passos habilitats per esponjar la mobilitat. (Font: Elaboració pròpia)

La carretera C-244 (Igualada – Vilanova i la Geltrú) travessa el municipi de nord a sud, esdevenint l'eix central vertebrador de la mobilitat.

Per tal de facilitar la mobilitat dels vianants entre els dos cotats de la carretera, al llarg de la trama urbana d'aquesta s'han ubicat 4 passos de vianants semaforitzats, dos dels quals amb polsador, i un cinquè punt semaforitzat sense pas de vianants.

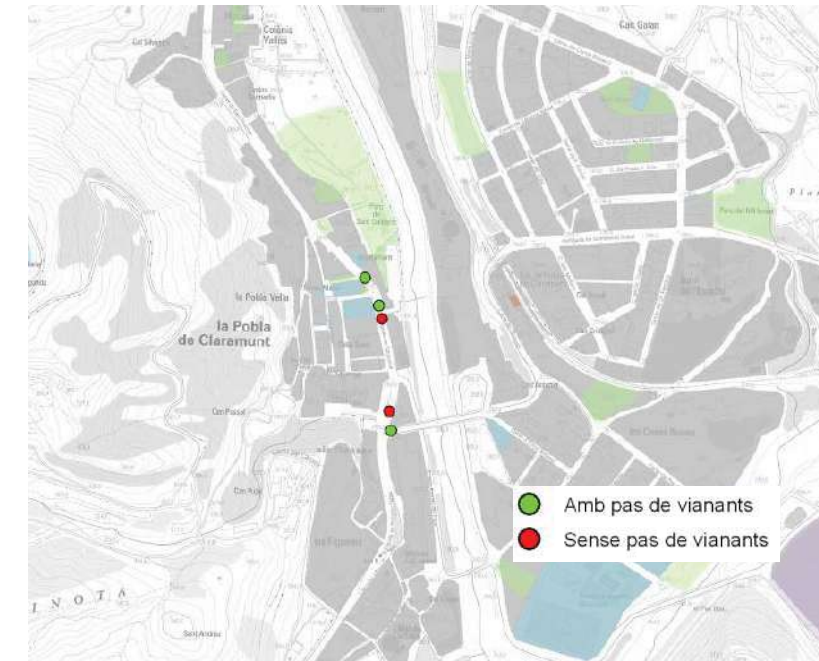


Figura 15. Punts semaforitzats. (Font: Elaboració pròpia)

Al **plànol 08 Xarxa de vianants. Classificació per tipologia constructiva**, es classifiquen els vials segons la tipologia constructiva i la de regulació definits per a cada una de les dues xarxes.

Es considera que en tot nou desenvolupament l'ample lliure de pas no pot ser inferior a 1,80m, excepcionalment, en zones urbanes consolidades es permetran estretaments puntuals amb un ample lliure de pas no inferior a 1,50m. segons queda recollit a l'Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i utilització de l'espai públic urbanitzats.

El dimensionament més ampli de les voreres, més enllà de l'estrictament necessari, és una recomanació bàsica en la línia de recuperar l'espai social del carrer. Segons alguns autors, la dimensió de la vorera mínima per a què dos vianants es creuin amb comoditat és d'1,5 m, tot i que d'altres acaben recomanant amplades no inferiors a 1,8 – 2 m (una parella de vianants creuant-se amb un altre vianant) (SANZ ALDUÁN, A. Calmar el tráfico. Madrid. Ministerio de Fomento, 1998).

Al document "Recomendaciones para el proyecto y diseño de viario urbano" (FELIPE MANCHÓN, L., SANTAMERA, J.A. Madrid. Ministerio de Obras públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995) s'estableix un mínim absolut de vorera d'1,5 m, tot i que en zones residencials recomana amplades de 2,5 a 3 m (3,5 a 4 m si tenim una filera d'arbres).

A la "Guía de diseño urbana" (SARANDESES MARTÍNEZ, J. [Et al]. Madrid. Ministerio de Fomento, 1999), es recomana dimensionar les voreres tenint en compte la circulació de vianants prevista i els mòduls funcionals que s'hi presenten. S'estableix que l'amplada total mínima estricta d'una vorera hauria de ser d'1,8 m i la mínima convenient de 2,2 m.

La recomanació que es fa en els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible d'ample mínim de vorera, per a què dos vianants es puguin creuar amb comoditat, és de 2 m. Aquest ample s'anirà incrementant en funció dels elements que s'instal·lin a la vorera i que puguin afectar a la comoditat dels vianants. Si tenim previst instal·lar-hi arbrat i/o zones d'estada, s'ha d'augmentar l'ample mínim a 3 m.

Entenent que aquests amplex puguin ser difícils d'aconseguir en zones urbanes ja consolidades, l'ample mínim de vorera considerat en el present Pla és aquell igual o superior a 1 m.

Així doncs la classificació de l'amplada total de les voreres en el PMUS del municipi és la que es mostra a continuació:

Amplada total
$A \leq 1 \text{ m}$
$1 < A \leq 2 \text{ m}$
$2 < A \leq 3 \text{ m}$
$A > 3 \text{ m}$

Taula 4. Rang (mínim) d'amplades totals a valorar. (Font: Directrius per a la redacció dels PMUS)

Hi ha un 1,3% de dèficit de voreres, ja sigui perquè hi ha trams on la no consolidació urbana ha portat a la no urbanització de la vorera, o simplement perquè hi ha vials no urbanitzats.

Així doncs, del total de quilòmetres lineals de les voreres consolidades (4,6 km), el 39,9% tenen un ample total igual o inferior a 1 metre, el 37,7% tenen una amplada superior a 1 metre però no superior a 2 metres, el 19,6% presenten amplades superior a 2 metres però no superiors a 3 metres i el 2,8% restant, l'amplada és superior a 3 m. Al **plànol 06 Xarxa de vianants. Amplades totals, passos de vianants i guals**, es classifiquen les voreres segons el rang mínim d'amplades totals establerts anteriorment a la xarxa principal de vianants i per a la xarxa secundària de vianants de tot el municipi.

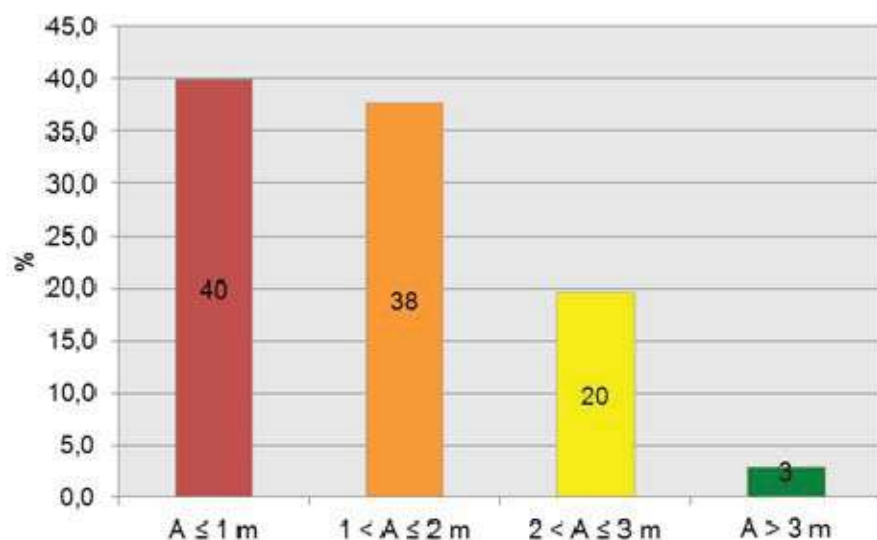


Figura 16. Classificació de les voreres segons amplada total de la xarxa principal del nucli urbà de la Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia)

Evidentment, a aquesta amplada mínima de vorera, hauríem d'afegir les pèrdues de secció de vorera per escomeses, suports de senyals, pilones, etc., per poder mantenir aquesta accessibilitat mínima. Això significa que una vorera amb un ample total de 0,9 m. difícilment complirà amb el Codi d'Accessibilitat, atès que segurament tindrà seccions amb elements que reduiran aquest ample mínim. A més, cal afegir que aquest no permet que dues persones puguin caminar en paral·lel o creuar-se, per la qual cosa en aquest estudi establirem un ample mínim que permeti el pas de dos vianants.

Així doncs la classificació de l'amplada lliure de les voreres en el PMUS del municipi és la que es mostra a continuació:

Amplada lliure	Observacions
$A_{ll} < 0,9 \text{ m}$	No accessible
$0,9 \leq A_{ll} \leq 1,8 \text{ m}$	No accessible segons Ordre VIV/561/2010

Amplada lliure	Observacions
$1,8 < A_{ll} \leq 2,5 \text{ m}$	Accessible. Garanteix l'encreuament de dos vianants
$A_{ll} > 2,5 \text{ m}$	Mínim per garantir bon nivell de servei en xarxa principal de vianants de primera categoria

Taula 5. Rang (mínim) d'amplades lliures a valorar. (Font: Directrius per a la redacció dels PMUS)

Si analitzem l'ample útil de les voreres de la xarxa principal, s'obté que les voreres no accessibles representen el 25,5% del a xarxa principal, al tenir una amplada lliure de pas inferior a 0,9 metres. La resta de voreres es consideren accessibles (74,5%).

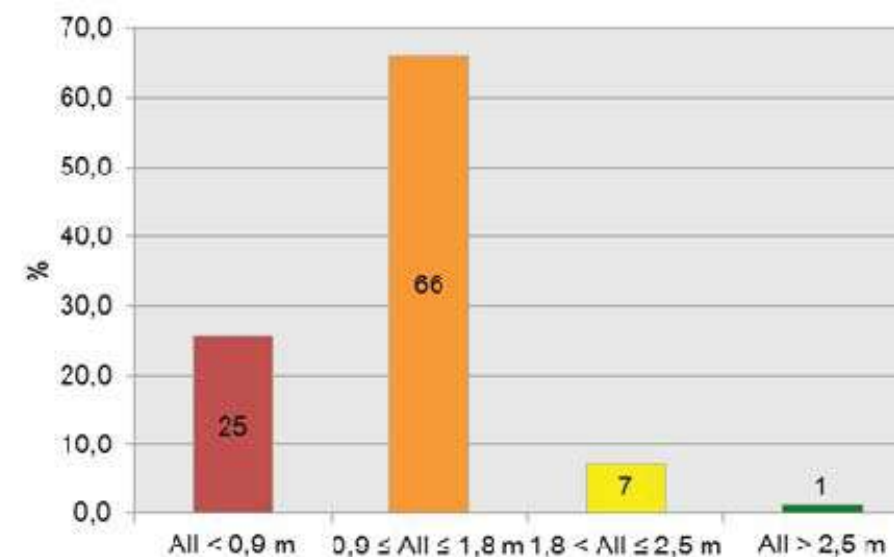


Figura 17. Classificació de l'amplada útil de les voreres al nucli urbà de La Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia)

Tot i així, si considerem les especificacions de l'Ordre VIV/561/2010, el nombre de voreres no accessibles augmenta fins al 91,7%, fent que les accessibles siguin el 8,3% restant.

Del total de les voreres de la xarxa principal de vianants, el 7,1% garanteixen l'encreuament de dos vianants, en disposar d'una amplada lliure superior a 1,8 metres i gual a 2,5 metres. D'aquesta manera, l'1,2% restant presenta una amplada mínima que garanteix un bon nivell de servei de la xarxa de vianants.

Al **plànol 08 Xarxa principal de vianants. Amplades útils, passos de vianants i guals. Xarxa principal**, es classifiquen les voreres segons el rang mínim d'amplades útils i/o lliures establerts anteriorment de la xarxa principal de vianants.

Un altre aspecte important a considerar en temes de mobilitat i accessibilitat és la presència i ubicació de passos de vianants i l'accessibilitat d'aquests.

A tot el municipi hi ha un total de 58 passos de vianants, repartits per la zona urbana de referència de la Pobla de Claramunt, amb un total de 24 passos, i pel Polígon Industrial Plans d'Arau, amb 32 passos de vianants existents actualment. A la zona del Polígon Industrial La Rata hi ha 2 passos de vianants.

Analitzant els 24 passos de vianants existents a la zona urbana de referència del municipi, s'observa que aquests es reparteixen de forma desigual, concentrant-se a la zona de l'av. de Catalunya, entre el c. dels Safareigs i el c. de l'estació i a la zona de les Cases Noves. Indicar que la majoria es troben situats en vials que formen part de la xarxa principal de vianants (83,3%).

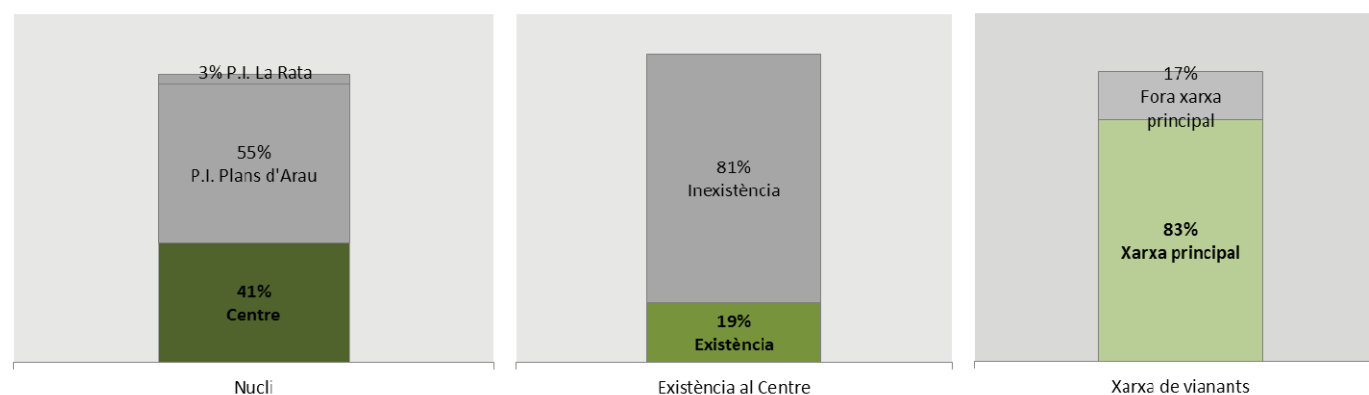


Figura 18. Caracterització dels passos de vianants existents al municipi. (Font: Elaboració pròpia)

Cal diferenciar aquells passos de vianants que són accessibles dels que no ho són. Per accessibles s'entenen aquells passos de vianants que presenten els dos guals rebaixats d'acord amb els criteris establerts en el Decret d'accessibilitat, o bé aquells elevats que les seves rasants coincideixen amb les rasants de les voreres o vials on estan ubicats.

Del total de passos de vianants existents a la zona urbana del centre de la Pobla de Claramunt (24 unitats) formen part o no de la xarxa principal de vianants, el 67% estan adaptats o amb rebaix ben dissenyats, mentre que el 33% restant no.

Els passos que formen part de la xarxa principal de vianants presenten valors d'adaptabilitat semblants als valors totals del centre analitzats.

Per garantir una correcta seguretat viària a l'hora de creuar els carrers caldria que a cada 100 metres aproximadament de carrer hi hagués un pas de vianants. Tenint en compte aquesta dada i la distribució dels 24 passos de vianants existents actualment al centre urbà de referència del municipi, manquen 81 passos de vianants. Així doncs, el dèficit de passos de vianants és del 81%.

Un altre aspecte important a considerar a l'hora de parlar dels passos de vianants, és si els passos estan elevats o bé a nivell de la calçada.

Al municipi de la Pobla de Claramunt hi ha 3 passos de vianants elevats, tot ells situats al centre urbà de referència del municipi, un dels quals a la xarxa principal de vianants.

Al plànol 08 Xarxa de vianants. Amplades totals, passos de vianants i guals, s'ubiquen els passos de vianants existents del municipi, indicant si els guals estan o no adaptats.

Les dimensions i les característiques urbanes del nucli urbà de referència del municipi, juntament amb la ubicació dels principals punts atractors i/o generadors de mobilitat (equipaments, zones verdes, comercials, etc.) permeten que el desplaçament a peu sigui una opció per a la mobilitat interna del nucli urbà principal del municipi.

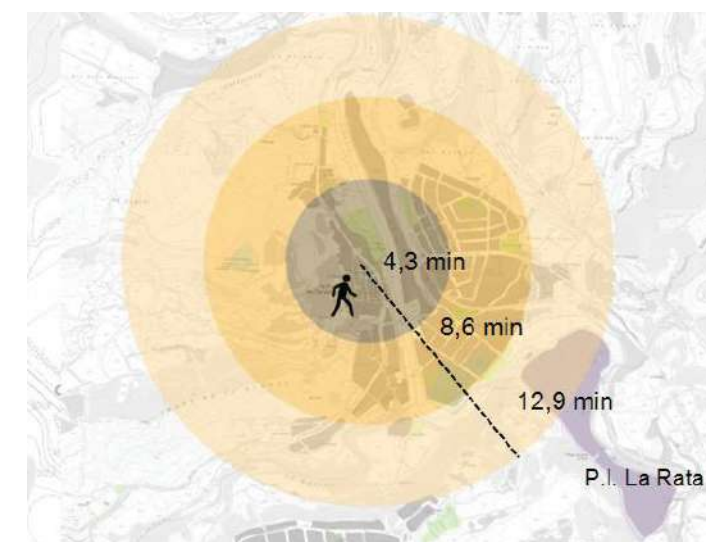


Figura 19. Temps de desplaçament caminant al nucli urbà de la Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia)

El nucli urbà del municipi presenta una topografia variada, degut al fet de trobar-se just entre la Serra de la Guardia i la Serra de la Tardana, seguint el curs longitudinal del riu Anoia, el qual està situat a la cota més baixa del terreny. Així doncs, mentre que els vials paral·lels a la riera presenten pendents baixes, els vials que recorren d'est a oest, presenten diferents nivells de pendents.

Les Directrius per a la redacció dels PMUS estableixen els següents rangs de pendents per a definir l'accessibilitat d'aquests:

Pendent	Observacions
$P \leq 3\%$	Pràcticament pla. Molt còmode
$3\% < P \leq 6\%$	Accessible
$6\% < P \leq 10\%$	No accessible i dificultós
$P > 10\%$	No accessible i molt dificultós

Taula 6. Rang de pendents a valorar. (Font: Directrius per a la redacció dels PMUS)

Al plànol 09 Xarxa de vianants. Pendents, es grafien els pendents dels vials de la xarxa principal del municipi segons els rangs establerts anteriorment.

Segons les dades obtingudes, tots els vials de la xarxa principal de vianants són accessibles pel que fa als pendents.

Del total de metres lineals d'aquesta xarxa, el 78,6% dels vials són pràcticament plans, permetent la circulació de vianants de manera molt còmoda, coincidint amb pendents iguals o inferiors al 3%. El 21,4% restant també són vials accessibles en quant a pendents, arribant a un pendent màxim del 6%.

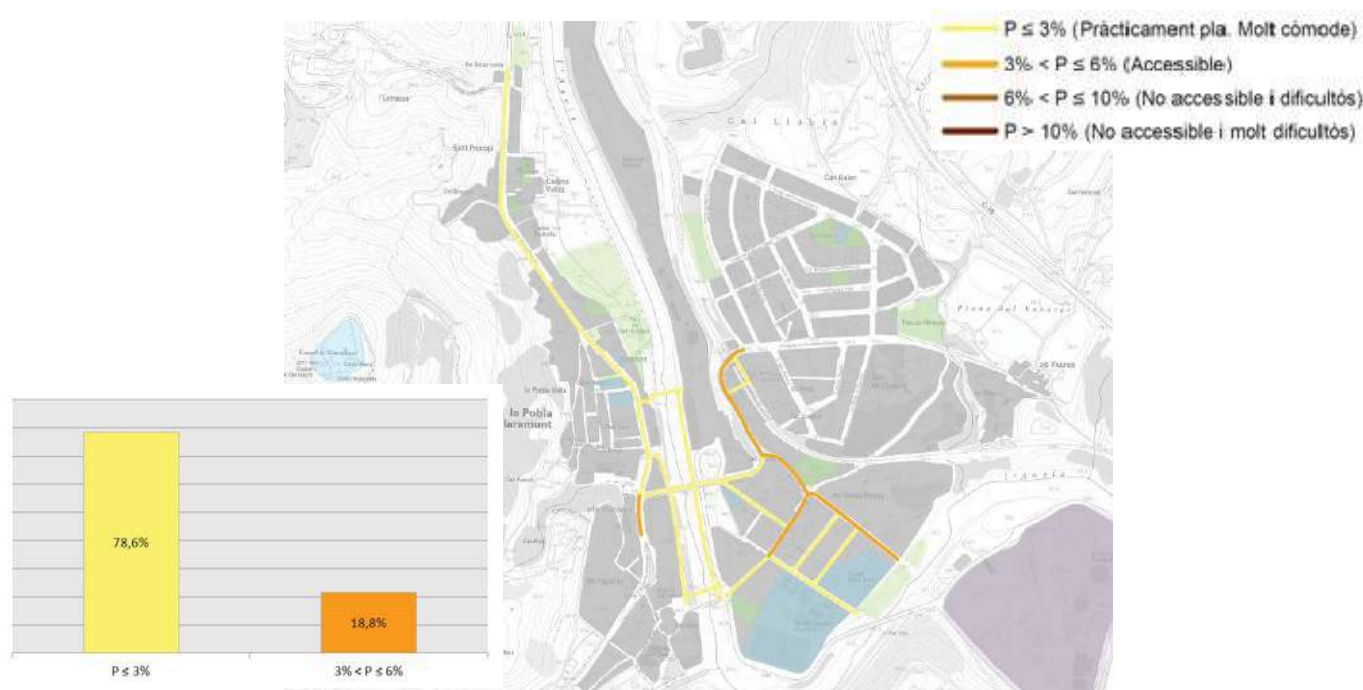


Figura 20. Pendents dels vials de la xarxa principal de vianants de la Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia)

A continuació s'avalua la xarxa de vianants del centre urbà de referència de la Pobla de Claramunt, tenint en compte si els vials presenten una mobilitat adequada, és a dir, aquells vials que a més de tenir una vorera amb un ample útil suficient, permeten accedir a altres vials mitjançant passos de vianants adaptats i així accedir a altres zones del municipi.

A la figura següent s'observa que la xarxa principal de vianants presenta un baix nivell d'accessibilitat pel que fa a la seva continuïtat, trobant-se amb voreres i passos de vianants no accessibles en part del seu recorregut.

Aquestes discontinuïtats, fan que els itineraris d'accés al CEIP Maria Borés i a la zona esportiva municipal, siguin inaccessibles.

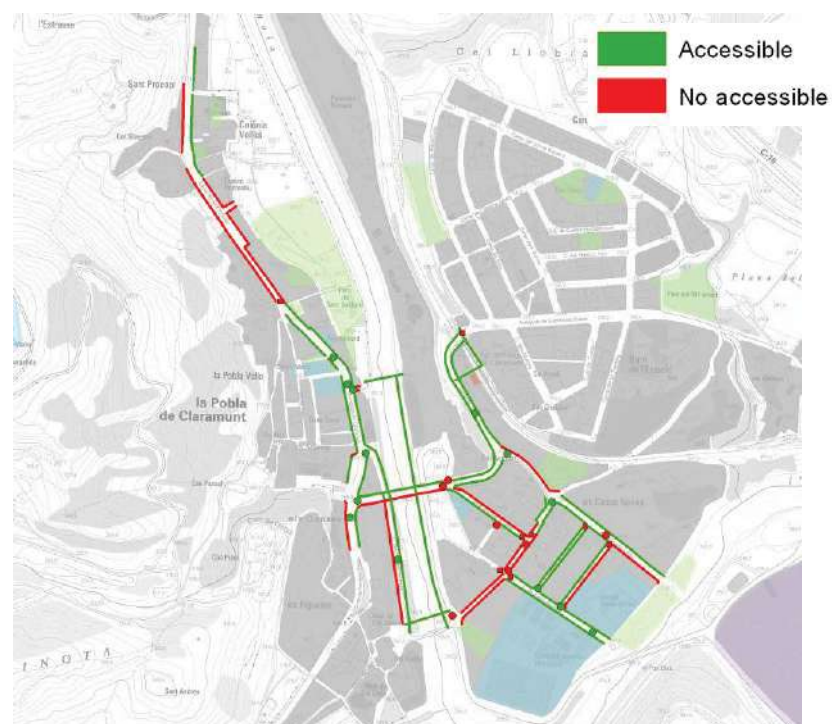


Figura 21. Anàlisi d'accessibilitat del nucli urbà de la Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia)

Degut a les distàncies entre nucli urbans i polígons d'activitats econòmiques, l'accessibilitat a peu entre zones urbanitzades està limitada a aquella mobilitat deguda a motius de lleure.

Només la zona urbana del P.I. La Rata, situada a escassos 200 metres al sud-est del nucli urbà de referència, permet l'accés a peu des del centre de la Pobla de Claramunt.

El recorregut ofereix voreres a diferent nivell de la calçada, tot i que manca un pas de vianants per a creuar el camí de la Rata.

2.3.3. Diagnosi de mobilitat a peu

Les infraestructures viaries i la geografia condicionen la mobilitat a peu al municipi.

El nucli antic de la Pobla de Claramunt està situat entre la serra de la Guardia, on hi ha el Castell de Claramunt i entre la carretera C-244 i el riu Anoia. Tot i així, els posteriors creixements urbanístics, incloent punts importants d'atracció de mobilitat com la zona esportiva i escolar del municipi es van consolidar a l'altra banda del riu, on discorre la línia ferroviària de FGC.

Així doncs, la mobilitat a peu resta condicionada pel pas d'aquestes infraestructures i pel riu, però a més a més pel fet d'estar situat en el punt baix del vessant per on discorre l'Anoia, fent que hi hagi forces vials amb pendents elevats.

Per tal d'esponjar la connectivitat entre ambdues ribes de l'Anoia i facilitar així la mobilitat dels vianants entre ambdós costats s'han construït dues passarel·les, d'ús exclusiu per a vianants. També existeixen dos ponts, d'ús per a vehicles i per a vianants amb voreres a diferent nivell de la calçada, un a la zona central del nucli urbà de referència del municipi i un que uneix aquest amb la zona d'activitats econòmiques La Rata.

Indicar que existien dos passos sense guals que permetien creuar el riu Anoia. Per motius de seguretat, aquests dos passos ja no estan en ús. Tot i així, s'està construint un itinerari de vianants paral·lel al riu el qual contempla un pas per a vianants per a creuar el riu en un altre punt.

Per tal de salvar l'efecte barrera que provoca la línia de ferrocarril existeixen dos passos elevats que permeten creuar l'esmentada infraestructura ferroviària a l'alçada de l'estació de FGC. Un dels dos passos també permet l'accés a la pròpia estació de tren. És tracta d'una passarel·la, exclusiva per a vianants, la qual és accessible, ja que compte amb escales i rampes d'accés a ambdós costats. L'altre pas és un pont per a vehicles i vianants, amb voreres a diferent nivell de la calçada.

D'altra banda, per tal de facilitar el creuament de la carretera C-244 als vianants, al llarg de la trama urbana d'aquesta s'han ubicat 4 passos de vianants semaforitzats, dos dels quals amb polsador, i un cinquè punt semaforitzat sense pas de vianants.

Bona accessibilitat de la xarxa de vianants

La xarxa principal de vianants del municipi permet la comunicació dels itineraris d'accés als principals pols atractors de mobilitat del municipi, com són els diferents equipaments d'interès general (centres escolars, sanitaris, administratius, esportius, etc.).

D'aquesta xarxa, el 82% dels vials són vies convencionals amb voreres a diferents nivells, de les quals, el 74,5% són accessibles al disposar d'una amplada lliure superior a 0,9 metres. La resta de la vials de la xarxa principal són camins, passeres o rampes, tots ells són vials d'ús exclusiu per a vianants.

Per altra banda, es detecta una bona dotació de passos per a vianants a la xarxa principal de vianants, amb el 71% dels necessaris per garantir una bona mobilitat. Indicar que en el conjunt del municipi el dèficit de passos de vianants (passos que falten) és del 81%.

Tot i que aquesta xarxa de vianants presenta uns bons valors d'accessibilitat, trobem que sobre el terreny, la distribució de les voreres accessibles i els passos de vianants adaptats provoquen certes discontinuïtats, fent que el nivell d'accessibilitat global de la xarxa principal sigui baix

Aquestes discontinuïtats, fan que els itineraris d'accés al CEIP Maria Borés i a la zona esportiva municipal, siguin inaccessibles.

Existeixen diversos itineraris que completen la xarxa principal, connectant altres sectors urbans del municipi com Sant Andreu, el P.I. La Rata o els Vivencs

Completant la xarxa principal de vianants existeixen diferents itineraris que permeten connectar nuclis urbans de diversos itineraris situats fora de la xarxa principal de vianants que la complementen donant-li continuïtat per tal de permetre la mobilitat a peu cap a diverses zones del municipi.

Un d'aquests itineraris permet la connexió de vianants des del centre cap a la zona urbana de Sant Andreu, mitjançant un vial en plataforma única, el qual permet la convivència entre els modes motoritzats dels no motoritzats, sent aquest últim els que tenen prioritat.

Un altre itinerari connecta el nucli de Can Solà amb el nucli urbà d referència de la Pobla mitjançant una passera que permet creuar la riera de Carme, al seu pas pel costat del Molí de Cal Coca.

El camí per a vianants que travessa el barri de l'estació, permet connectar la zona dels Vivencs amb la zona urbana de les Cases Noves, connectant així també amb la resta de nucli urbà amb un recorregut més directa.

També cal fer esment de l'itinerari que permet connectar el nucli urbà del municipi amb la zona d'activitats econòmiques de La Rata, el qual disposa de voreres a diferent nivell de la calçada, tot i que manca un pas de vianants per a creuar el camí de la Rata.

2.4. El mode bicicleta

El municipi no disposa d'una xarxa ciclable interna ni de comunicació interurbana que permeti incentivar els desplaçaments amb bicicleta de forma confortable i segura. D'altre banda, la pròpia configuració urbanística i física del municipi no afavoreix els desplaçaments en bicicleta. Els principals motius que ajuden a entendre aquestes circumstàncies són:

- La carretera C244a, principal via de connexió nord – sud i que connecta amb la principal zona d'activitats econòmiques, no és una via segura per a la circulació de bicicletes donada la seva elevada IMD i l'elevat nombre de vehicles pesants que hi circulen. Així mateix, és impossible el seu pas per la vorera.
- L'elevat pendent existent per accedir a l'av. Gumersind Bisbal, ja sigui des de la zona esportiva o des de el vessant oest del riu Anoia.

D'aquesta manera, els desplaçaments en bicicleta es restringeixen a motius d'oci i esports que es concentren el cap de setmana i festius o bé a desplaçaments molt curts dins les diferents zones o barris del municipi.

Respecte els motius d'oci, les rutes existents al portal Wikiloc són principalment rutes de bicicletes de muntanya que no tenen cap afectació a la mobilitat quotidiana del municipi i que és l'objecte d'aquest estudi.

En general, es detecta una baixa o nul·la presència de ciclistes circulant entre setmana pels carrers del municipi. En els aforaments realitzats conjuntament amb els de vianants s'ha comptabilitzat el pas d'una sola bicicleta o cap.

2.4.1. Diagnosi de la xarxa de mobilitat en bicicleta

Inexistència d'una oferta viària específica per a bicicletes a l'interior del municipi. La presència de pendents i l'elevada IMD i % de pesants a la C244a són factors que condicionen la existència d'una xarxa.

Inexistència de ciclistes circulant per el municipi en dies feiners. Només es detecta alguna bicicleta de muntanya que accedeix a l'inici de les diferents rutes existents.

2.5. El mode transport públic

2.5.1. Anàlisi àmbit MICOD

L'oferta de transport públic de la Conca d'Òdena compren el transport en ferrocarril i el transport per carretera, a banda del servei de taxis.

Pel que al ferrocarril, tres dels set municipis que conformen la Mancomunitat de la Conca d'Òdena tenen parada de les línies R6 i R60 dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), les quals pertanyen a la línia Llobregat – Anoia. Aquests municipis són La Pobla de Claramunt, Vilanova del Camí i Igualada.

Aquesta línia permet connectar municipis del Barcelonès i Baix Llobregat amb municipis de l'Anoia o bé amb municipis del Bages, segons el trajecte.

Així doncs, es disposa de diversos trajectes segons la demanda existent i el context territorial, els quals permeten distingir tres tipus de serveis:

- Servei urbà: format per la línia L8 i que fa el trajecte Barcelona – Molí Nou.
- Servei suburbà: format per les línies S33, fins a Can Ros a Sant Vicenç dels Horts, la S8 que fa el trajecte Barcelona – Martorell Enllaç i l'S4, que fa el trajecte Barcelona – Olesa de Montserrat.
- Servei de rodalies: format per les línies R5 i R5, les quals fan el trajecte Barcelona – Manresa i les línies R6 i R60 que fan el trajecte Barcelona – Igualada.



Figura 22. Esquema de les parades de la línia "Metro del Baix Llobregat". (Font: FGC)

Al llarg del seu recorregut la línia permet connectar amb la xarxa ferroviària de Rodalies de Barcelona de Renfe, amb les línies L1 i L3 del metro de Barcelona i amb l'oferta de busos urbans i interurbans dels diferents municipis on té parada, així com amb altres modes de transport específics que donen cobertura a importants punts d'interès turístic a nivell nacional, com el cremallera i l'aeri del monestir de Montserrat.

Els municipis que integren la Conca d'Òdena amb parada de ferrocarril compten amb aproximadament 2 trens/hora al llarg del dia i 3 trens/hora a primera hora del matí, amb un total de 34 serveis diaris per sentit.

A l'annex s'adjunten els horaris complets de la línia.

Al llarg del trajecte que connecta Barcelona amb Igualada es diferencien dos trams:

- Tram Barcelona – Martorell: és un tram amb doble via al llarg de tot el recorregut. El tram comprès entre Barcelona i Cornellà està soterrat i fins a Martorell presenta un traçat força recta.
- Tram Martorell – Igualada: és un tram de via única, on únicament es permet el creuament de trens a les estacions, on es disposa de doble via. El traçat de la línia, resseguint el curs del riu Anoia, fa que hi hagi trams amb radis de gir petits, tot i que també disposa de trams rectilinis. Tot el recorregut d'aquest tram es fa per superfície, de manera que hi ha diferents passos a nivell al

llarg del seu recorregut, comportant així, certes deficiències de connectivitat interna en aquells municipis que travessa separant la trama urbana.

Des del 1998, es treballa per eliminar el pas a nivell que la línia té a Igualada, així com per soterrar el pas per la capital comarcal i per Vilanova del Camí de manera que s'elimini l'efecte barrera i dotar d'un espai per als vianants més còmode i segur.

Després de proposar-se i estudiar-se diverses propostes, al febrer del 2012 es va licitar la redacció del projecte constructiu del soterrament de la línia en el tram entre Vilanova del Camí i Igualada i de l'estació d'aquesta. Aquest soterrament permet la creació d'un pg. de 300 metres que uneix la trama urbana dels dos municipis.

Per altra banda, la futura construcció de l'eix transversal ferroviari permetria disposar a Igualada d'un ramal directe a Barcelona tant per a viatgers com per a mercaderies, així com permetria connectar amb la línia de FGC dins el marc d'un perllongament d'aquesta fins a l'antiga estació de ferrocarril, en forma de tren- tramvia.

Segons les dades més recents disponibles, a l'any 2008 la línia va tenir una demanda diària d'aproximadament 76.556 viatgers, 1.107 dels quals van realitzar desplaçaments amb origen a un dels tres municipis de la Conca d'Òdena que disposen de parada de FGC, i 1.131 viatgers/dia van realitzar desplaçaments amb destí la Conca d'Òdena.

Aproximadament el 50% dels desplaçaments es realitzen entre els municipis que formen part de la RMB.

De l'explotació d'aquestes dades se'n desprèn que aproximadament el 20% dels desplaçaments de connexió dels usuaris que pugen o baixen als municipis de la Conca, realitzen desplaçaments interns a la mateixa Conca, així doncs, el 10% dels viatgers que pugen a un dels municipis de la Conca d'Òdena tenen com a destí Igualada, el 6% Vilanova del Camí i el 3% La Pobla de Claramunt. En el cas dels desplaçaments amb destí a la Conca, el 9% tenen origen a Igualada, el 7% a Vilanova del Camí i el 4% a La Pobla de Claramunt.

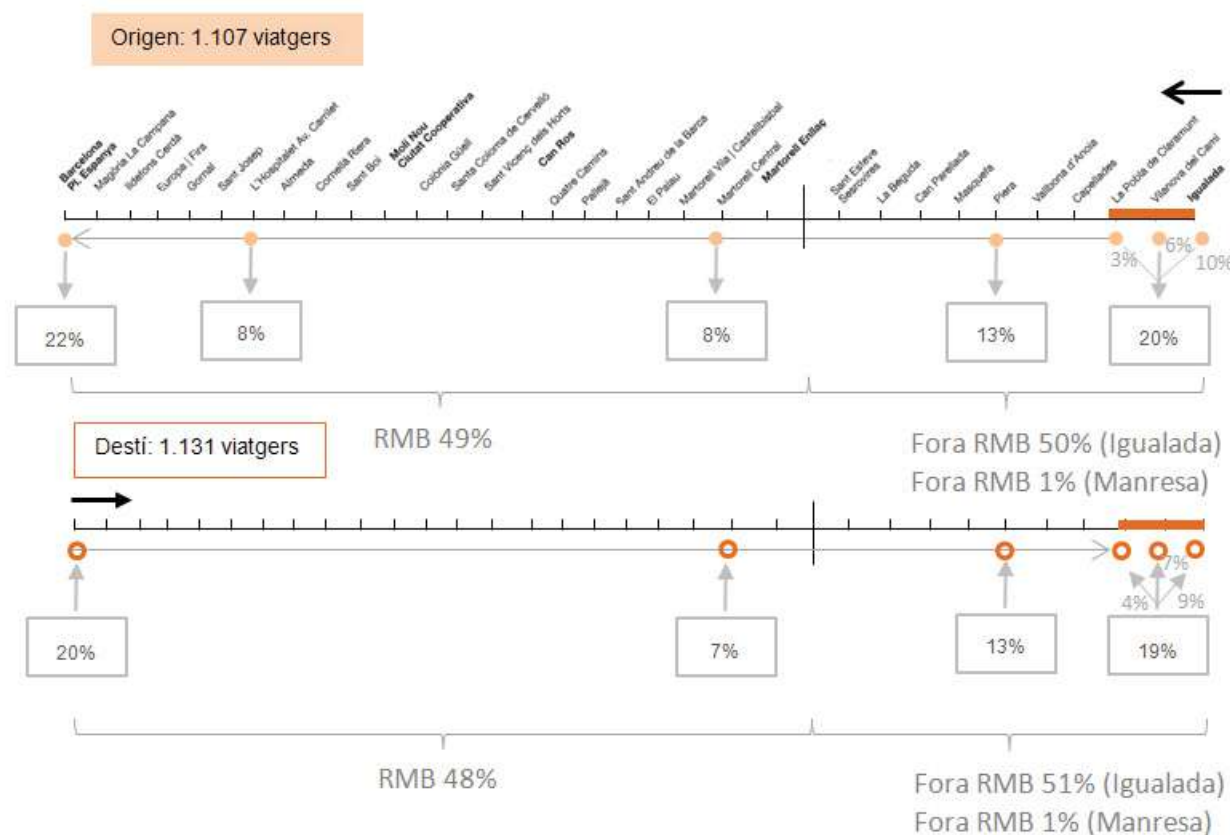


Figura 23. Demanda de FGC als municipis de la Conca d'Òdena. Any 2008. (Font: Elaboració pròpia)

Per altra banda, la Conca també disposa d'una àmplia oferta de servei de transport públic per carretera. D'aquesta cal diferenciar l'oferta d'autobús intermunicipal de la de bus municipal.

Pel que fa al transport públic d'autobús intermunicipal, la Conca d'Òdena disposa, de les 21 línies, 16 ofereixen serveis regulars al llarg de la setmana, permetent l'accés a diferents municipis propers a Igualada i/o connectant amb ciutats centralitzadores d'atracció, tan sigui laboral, sanitàries, culturals, d'oci o per a gestions personals.

Les altres 4 línies de transport públic interurbà per carretera són línies ofertades per a satisfer la demanda concreta d'un pol atractor de mobilitat com és el cas de l'Aeroport del Prat, la Universitat Autònoma de Barcelona o bé punt d'interès com el Monestir de Montserrat o la zona de la costa de Tarragona.

Al ser la capital de comarca, totes les línies s'aturen a l'estació central d'autobusos d'Igualada, situada al pg. Verdaguer s/n, al costat de l'estació de FGC. Tot i així, 9 expedicions fan altres parades dins del municipi, el qual disposa de 8 punts de parada d'autobusos interurbans addicionals a la de l'estació d'autobusos. El segon punt de parada amb majors nombre de línies que hi donen servei és la parada situada al pg. Verdaguer, 46 (antic correus), amb una oferta de 7 línies en dia feiner.

La resta de municipis de la Conca d'Òdena compten amb una oferta d'autobús intermunicipal menys extensa, tot i així, la possibilitat de realitzar intercanvi modal a Igualada, augmenta l'oferta en aquests municipis.

A continuació es mostren les línies de bus interurbà ofertades al conjunt dels municipis de la Conca d'Òdena, indicant el nombre d'expedicions diàries per sentit.

Tipologia	Codi línia	Nom línia	Igualada	Santa Margarida de Montbui	Vilanova del Camí	Castellolí	la Pobla de Claramunt	Òdena	Jorba	
Autobús interurbà	Serveis Regulars	L1605	e5 Igualada - Barcelona	28						
		L0101	Barcelona - Lleida	4		4			4	
		L1164	Carme - Igualada	2		2		2		
		L0361	Guissona - Barcelona	2			2		2	
		L1179	Igualada - Barcelona (pel Bruc)	39	4		32			
		L0923	Igualada - Castellfollit del Boix	2						
		L0920	Igualada - la Llacuna - Rofes	4	4					
		L0373	Igualada - Barcelona (per Capellades)	12		12		12		
		L0374	Igualada - Barcelona (per Vilafranca del Penedès)	2		2		2		
		L0375	Igualada - Jorba - Calaf - Tarroja de Segarra	13						13
		L0377	Igualada - les Pinedes de l'Ermengol	5		5		5		
		L0924	Manresa - Igualada	1						
		L1176	Ies Borges Blanques - Guimerà - Igualada - Barcelona	2	2		2			
		L0394	La Farga de Moles - Barcelona (per Ponts)	2						2
	L0381	Igualada - Tarragona	1	1*						
	L0378	Igualada - Òdena circumval·lació	20					14		
	Serveis singulars	L0380	Igualada - Segur de Calafell	1		1		1		
		L0370	Igualada - Manresa	1					1	
		L1104	Igualada - Aeroport de Barcelona	1			1		1	
		L0382	Igualada - UAB	3			1			
		L0809	Vilafranca - Monestir de Montserrat	1		1	1	1		

Taula 7. Línies d'autobús interurbà per municipis i nombre d'expedicions dia/feiner. (Font: Elaboració pròpia)

Del total de destinacions ofertades des de la Conca d'Òdena cal destacar la connexió amb Barcelona, per ser un dels principals pols atractors de mobilitat per raons de feina, serveis i oci.

El PDM defineix l'itinerari "Barcelona Corredor d'Igualada" com un dels 18 itineraris formats per línies d'alta demanda, amb 918.520 usuaris a l'any 2011 de, el que representa unes 90 expedicions cada dia feiner, amb una demanda mitjana de 36 viatgers per expedició.

Indicar que aquest itinerari connecta Barcelona amb Igualada i Santa Margarida de Montbui passant pels municipis del Bruc, Collbató, Esparraguera, Abrera i Martorell, sent Esparraguera, Abrera i Igualada els municipis que generen una major demanda. A la zona tarifaria 6, on pertany Igualada es generen el 25% de les validacions totals del corredor.

Amb l'objectiu de complementar l'itinerari d'alta demanda format per les línies que conformen l'itinerari Barcelona Corredor d'Igualada, a l'any 2013 es va posar en funcionament la línia de bus exprés e5 Barcelona - Igualada, amb dos vehicles que realitzaven 12 expedicions al dia d'anada a Barcelona i 8

expedicions diàries de tornada a Igualada, el que va obtenir una demanda de 26.880 usuaris durant els 6 mesos que va estar en funcionament. Aquesta demanda va créixer fins a 42.000 usuaris al febrer del 2014, el que va comportar la incorporació de tres vehicles més diaris augmentant així a 28 expedicions diàries sentit Barcelona i a 23 expedicions diàries en sentit Igualada. Actualment la línia e5 atrau una mitjana de 175 usuaris/dia que realitzen moviments de connexió entre Barcelona i Igualada, a banda de la resta de línies que conformen aquest itinerari.

El servei d'autobús interurbà d'aquest itinerari competeix directament amb el de FGC, doncs realitzen recorreguts paral·lels però el servei de bus ofereix temps de trajecte més competitiu que el ferrocarril.

Per altra banda, també cal indicar l'oferta d'un segon eix de connexió de la Conca d'Òdena amb Barcelona. Es tracta de l'eix de l'Anoia, format per les línies de mitjana demanda Barcelona – Capellades - Igualada i Barcelona – La Llacuna, amb un total de 240.034 viatgers a l'any 2014 (viatgers acumulats al llarg de tot el recorregut de les dues línies). Es tracta de dues línies que el PDM 2013-2018 proposa fer-ne un seguiment, sobretot en el cas de la línia Barcelona – La Llacuna, doncs ha experimentat una elevada taxa de creixement amb els anys.

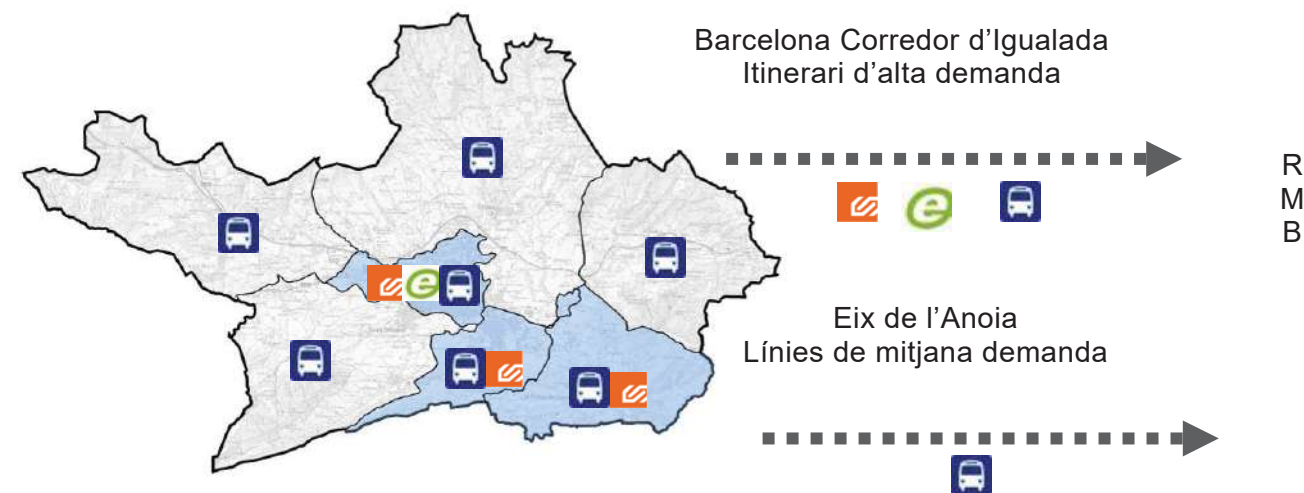


Figura 24. Connexió de la Conca d'Òdena amb Barcelona

El servei de bus urbà de la Conca d'Òdena es compon de 4 línies diürnes. Tot i que es consideren línies de bus urbà del total de la Conca, només donen cobertura territorial a quatre municipis:

Així, la LC1 i la LC2 tenen tot el seu recorregut dins del terme municipal d'Igualada, mentre que les altres dues, surten del municipi per donar servei al municipi de Vilanova del Camí, en el cas de la LTV, i a Santa Margarida de Montbui en el cas de LTM. En ambdós casos, el recorregut i nombre de parades dins del nucli urbà d'Igualada, i el teixit urbà continu entre Igualada i els dos municipis, fa que es consideri aquestes dues línies dins el servei urbà d'Igualada.

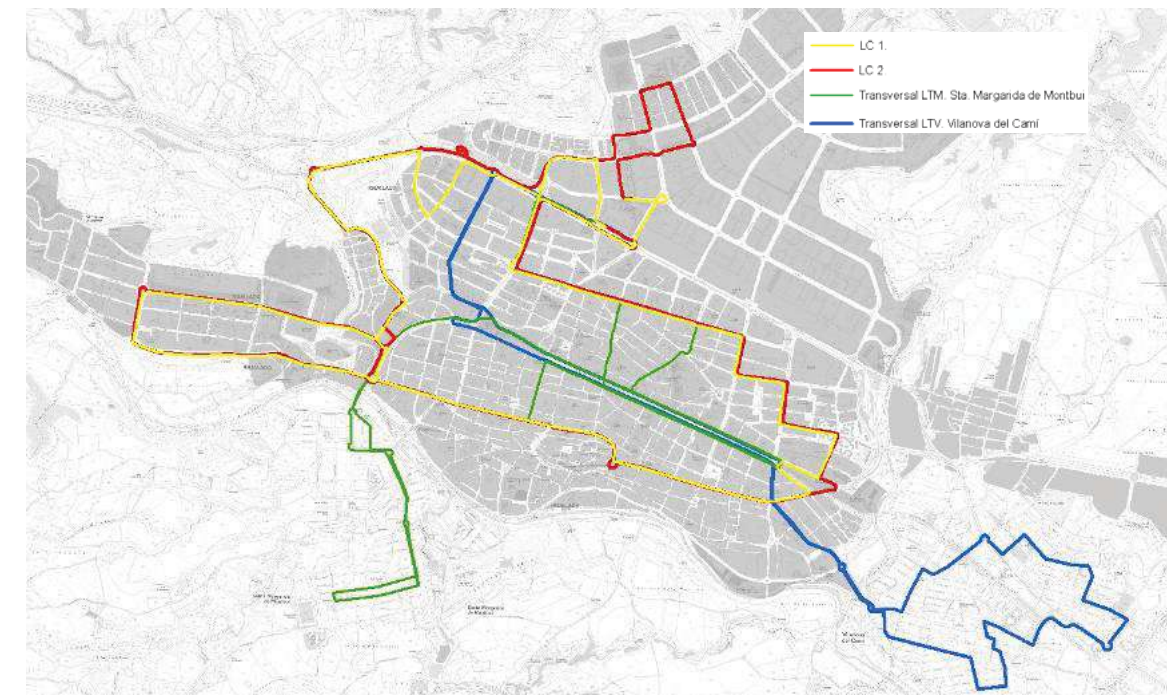

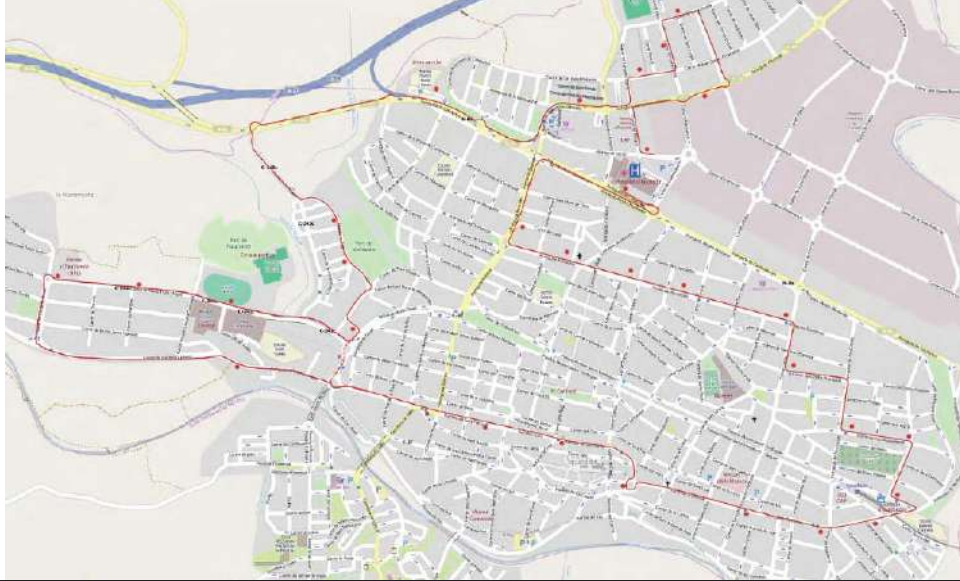




Figura 25. Oferta de bus urbà d'Igualada. (Font: Elaboració pròpia)

LC1 Interior				
Núm. parades	Horari dia feiner	Núm. exp./dia feiner	Freq. dia /feiner	Temps trajecte
31	7:00 – 21:40	45	20 min.	40 min.
Recorregut:				
<p>Tot el recorregut es realitza íntegrament dins dels terme municipal d'Igualada. Inicia el recorregut a davant de la porta principal de l'Hospital General i, després de passar per l'av. dels Països Catalans, segueix el recorregut per l'av. Balmes, l'av. Barcelona, fa parada a l'estació central d'autobusos i a l'estació de FGC i entra al centre urbà per l'av. Caresmar, pg. Sant Isidre, Rbla. Sant Ferran i continua per l'av. Àngel Guimerà i la C-241f per donar servei a la UPC i a la zona escolar i esportiva del Pla del Boix. La tornada a la zona hospitalària la fa pel barri de Fàtima i seguint per la carretera N-IIa. El recorregut finalitza a darrera de l'Hospital General.</p>				
				
Observacions:				
<p>Circula tots els dies feiners i els dissabtes i agost.</p> <p>El recorregut dels dissabtes i agost no passa per les parades de l'av. Àngel Guimerà, UPC, c. Maria Trulls Algue i c. Estadi Atlètic.</p> <p>Els divendres i vigílies de festius a partir de les 20:00h. quedarà anul·lat el pas per la Rambla i s'habilitarà el trajecte per la Plaça de la Creu.</p> <p>Els dissabtes a partir de les 17:00h. quedarà anul·lat el pas per la Rambla i s'habilitarà el trajecte per la Plaça de la Creu.</p> <p>La línia disposa d'un servei de reforç escolar tots els dies lectius amb un servei que s'inicia a les 7:25 a la parada del c. Dr. Pujades, 52 i finalitza a les 7:51 a la parada del c. Estadi Atlètic s/n (Zona escolar) i un segon servei que s'inicia a les 8:15h al c. Les Guixeres (Pavelló) i finalitza a les 8:50h al c. Estadi Atlètic s/n (Zona escolar).</p>				

LC2 Exterior				
Núm. parades	Horari dia feiner	Núm. exp./dia feiner	Freq. dia /feiner	Temps trajecte
31	6:50 – 21:30	45	20 min.	51 min.
Recorregut:				
<p>Tot el recorregut es realitza íntegrament dins dels terme municipal d'Igualada. El recorregut s'inicia a darrera de l'Hospital General d'Igualada, a la parada on finalitza la línia LC1. Puja fins al Parc de les Comes i segueix per la N-II fins al barri de Fàtima, la zona esportiva, escolar i de la UPC. Entra al centre urbà per l'av. Àngel Guimerà, Rbla. Sant Ferran, Rbla. Sant Isidre, segueix per l'av. Caresmar i l'av. de Montserrat i després de parar a l'estació central d'autobusos passa pel barri de Montserrat i torna a l'Hospital General passant per l'av. de Barcelona i l'av. de Catalunya. La parada fina la fa davant de la porta principal del centre sanitari.</p>				
				
Observacions:				
<p>Circula tots els dies feiners i els dissabtes i agost.</p> <p>El recorregut dels dissabtes i agost no passa per les parades de l'av. Àngel Guimerà, UPC, c. Maria Trulls Algue i c. Estadi Atlètic.</p> <p>Els divendres i vigílies de festius a partir de les 20:00h. quedarà anul·lat el pas per la Rambla i s'habilitarà el trajecte per la Plaça de la Creu.</p> <p>Els dissabtes a partir de les 17:00h. quedarà anul·lat el pas per la Rambla i s'habilitarà el trajecte per la Plaça de la Creu.</p> <p>La línia disposa d'un servei de reforç escolar tots els dies lectius amb un servei que s'inicia a les 8:20 a la parada de la ronda Fàtima s/n i finalitza a les 8:55 a la parada del c. Serra i Constansó, s/n (Maristes) i un segon servei que s'inicia a les 14:30h a l'av. Pla de la Massa (UPC) i finalitza a les 15:11h al c. Serra i Constansó, s/n (Maristes).</p>				

LTM Línia Transversal Santa Margarida de Montbui				
Núm. parades	Horari dia feiner	Núm. exp./dia feiner	Freq. dia /feiner	Temps trajecte
39	5:40 – 21:40	33 (10 nucli antic)	30 min.	60 min.
Recorregut:				
La línia connecta Santa Margarida de Montbui amb Igualada. Hi ha 10 expedicions diàries que s'allarguen fins al nucli antic del municipi, la resta s'inicien a Sant Maura, on després de fer diverses parades al municipi entren a Igualada per la Ronda Anoia i segueix per la Rambla de Sant Ferran i el c. de Santa Catarina fins al pg. Verdaguer, el qual ressegueix sentit est fins a l'estació de FGC, on dona la volta i torna pel mateix vial en sentit oest fins al c. Sant Josep. Segueix el recorregut per l'av. Barcelona fins a l'av. Balmes i arriba a l'Hospital General d'Igualada on dona la volta tornant a passar per l'av. Balmes i l'av. Barcelona fins a tornar a donar la volta al pg. Verdaguer baixant pel c. d'Òdena. En el traçat sentit oest del pg. Verdaguer, segueix el recorregut fins a l'av. Gaudí per tornar a Santa Margarida pel pont de la Ronda Anoia.				
				
Observacions:				
Circula tots els dies feiners i els dissabtes i agost.				
La línia LTF dona servei els diumenges i festius.				
Hi ha 12 expedicions al dia que donen servei al nucli antic de Santa Margarida de Montbui.				

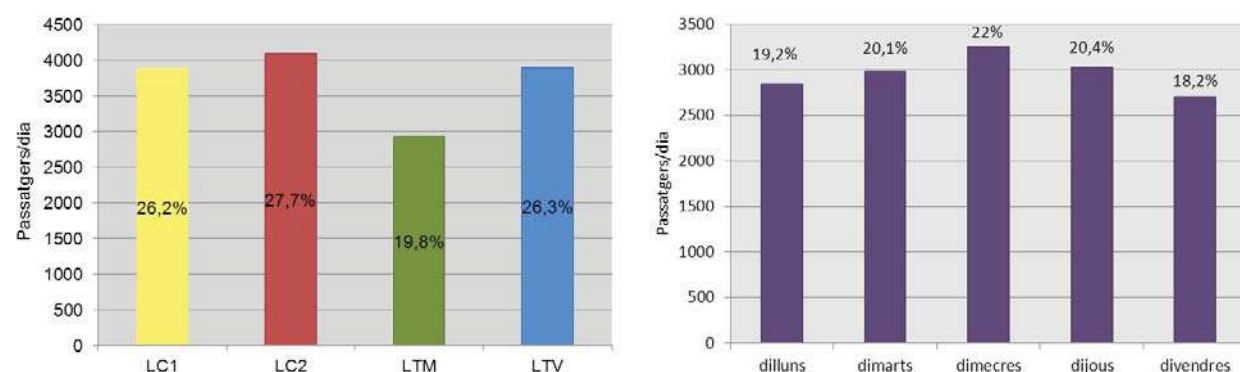
LTV Línia Transversal Hospital – Vilanova del Camí				
Núm. parades	Horari dia feiner	Núm. exp./dia feiner	Freq. dia /feiner	Temps trajecte
30	5:45 – 21.45	33	30 min.	51 min.
Recorregut:				
El recorregut s'inicia davant de l'Hospital General d'Igualada, passant per l'av. de Catalunya fins al c. de la Comarca, per on baixa fins per discorre per tot el pg. Verdaguer. A les immediacions de l'estació de FGC, gira cap a l'av. Pau Casals per entrar a Vilanova del Camí per l'av. de Vilanova. Dins de Vilanova discorre pel c. del Migdia, baixa pel c. de Santa Llúcia fins al c. Cristòfol Colom. Puja pels carrers Manresa i Rafael de Casanovas i segueix pel c. Sant Jordi i per l'av. del Dr. barraquer, on creua la carretera C-244 per donar servei a la zona residencial del nord-est del municipi. Torna a creuar la C-244 pel c. Montserrat i retorna a l'hospital d'Igualada seguint el recorregut invers realitzat a dins del terme municipal d'Igualada.				
				
Observacions:				
Circula tots els dies.				
Les expedicions dels dies feiners, dissabtes i festius que neixen a les 21:45h a l'Hospital, finalitzen a la Residència AMMA.				
El recorregut dels diumenges i festius el servei s'inicia a les 9:15h a la residència AMMA i finalitza a les 21:15h al mateix lloc.				
Els divendres i vigílies de festius a partir de les 20:00h. quedarà anul·lat el pas per la Rambla i s'habilitarà el trajecte per la Plaça de la Creu.				
Els dissabtes a partir de les 17:00h. quedarà anul·lat el pas per la Rambla i s'habilitarà el trajecte per la Plaça de la Creu.				

Actualment les 4 línies de bus urbà de la Conca sumen més de 56 quilòmetres, sent la línia LTM la més llarga. Al llarg de l'any, considerant el nombre d'expedicions de dilluns a divendres de les quatre línies, s'obté un total de 15.330 km aproximadament.

No es disposa de dades de demanda anuals de les línies de bus urbà del municipi. Tot i així, s'estima que les dades comparatives any a any han variat degut a què l'any 2012 es van realitzar retallades al voltant del 10-15% del pressupost total de les línies, i a la tardor del 2014 es va modificar el recorregut de les línies LC1 i LC2, allargant-lo de dilluns a divendres per tal de donar servei a la zona de la Universitat d'Igualada, situada al Pla de la Massa.

Segons les dades subministrades per Masats S.L., empresa que explota les línies urbanes de la Conca d'Odena, a finals del 2014, la LC2 és la línia amb una major demanda d'usuaris (27,7%), amb més de 4.000 viatgers en una setmana tipus (de dilluns a divendres). Tot i així, les línies LC1 i LTV registren valors similars, amb un nombre d'usuaris propers als 3.890 viatgers per setmana cada una. La línia LTM és la que registra un menor nombre d'usuaris per setmana, amb prop de 3.000 viatgers.

El dia de la setmana amb major demanda és el dimecres, acumulant el 22% de la demanda setmanal total de les 4 línies.



Avaluant la demanda diària (de dilluns a divendres) de cada una de les línies per separat s'observa que en tots els casos el nombre d'usuaris augmenta progressivament de dilluns a dimecres, sent aquest en tots els casos el dia de major demanda, i disminueix progressivament fins el divendres, seguint l'evolució general de les 4 línies.

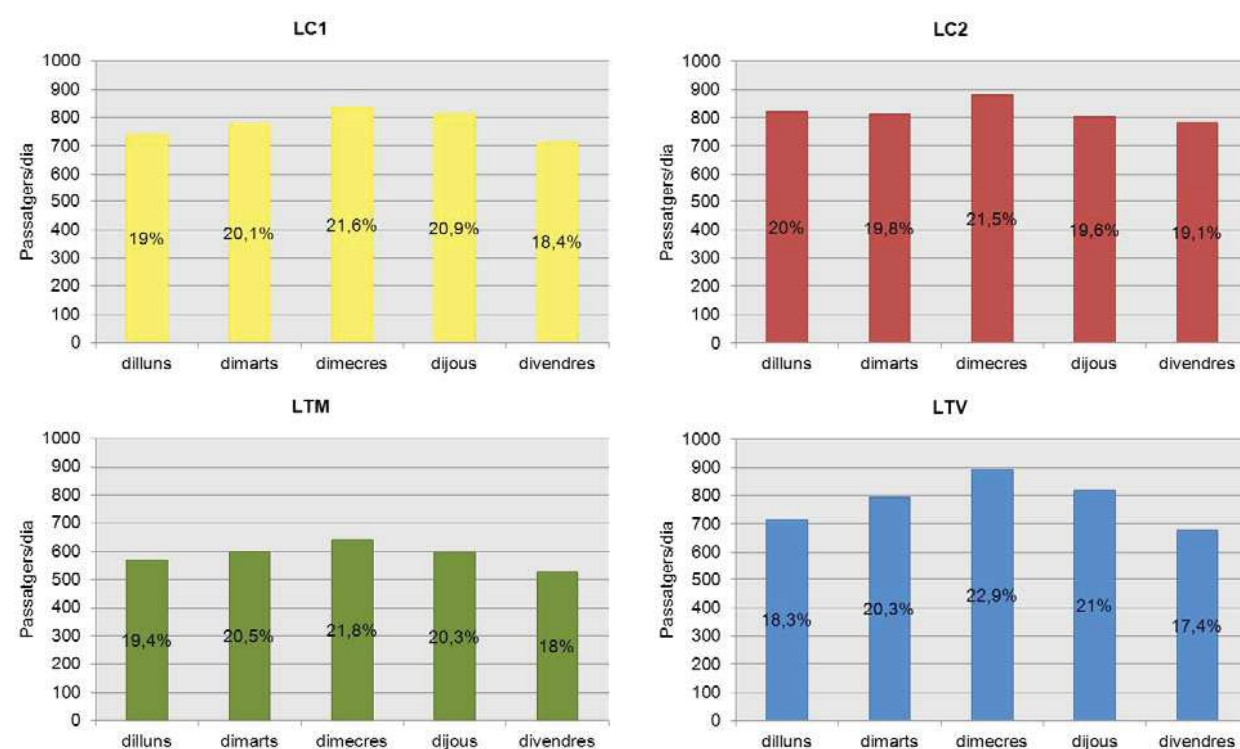


Figura 27. Demanda de cada línia de bus urbà per dia de la setmana. (Font: Elaboració pròpia)

2.5.2. Anàlisi àmbit municipal

La Pobla de Claramunt compta amb una oferta de transport públic intermunicipal formada per 6 línies de transport per carretera i amb 1 línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Mode	Codi Línia	Nom línia	N.exp/sentit dies feiners	Observ.
Bus interurbà	L0373	Igualada – Barcelona (per Capellades)	12	
	L0377	Igualada-Les Pinedes de l'Ermengol	5	
	L0374	Igualada-Vilafranca	2	
	L1164	Igualada – Carme – Igualada	2	
Altres Busos	L0809	Monestir de Montserrat – Vilafranca	1	diumenges i festius
	L0380	Igualada – Platja	1	juliol / agost
Tren	R6 / R60	Igualada - Barcelona		

Taula 8. Oferta de transport públic al municipi. (Font: Elaboració pròpia)

De les sis línies de transport per carretera, quatre ofereixen serveis de connexió regulars amb diferents municipis. Les altres dues ofereixen serveis dimensionats especialment per a donar resposta a la demanda originada per a punts específics atractors de mobilitat: Monestir de Montserrat i costa catalana (platja).

Totes les línies permeten la connexió amb diferents municipis catalans, i totes elles permeten connectar amb la capital comarcal, Igualada. Des d'Igualada es pot enllaçar amb l'oferta de de busos urbans i interurbans de la ciutat. **(Veure plànol 10: Xarxa de serveis de transport públic).**

A continuació es descriuen les línies que donen servei al municipi:

Igualada – Barcelona (per Capellades)

Aquesta línia permet la connexió, tots els dies de dilluns a divendres feiners, excepte del 1/7 al 30/9, vacances escolars Nadal i Setmana Santa, del municipi amb Vilanova del Camí i Igualada, amb 10 expedicions diàries, i amb Barcelona, passant per Capellades, amb 12 expedicions per sentit.

En tots els casos, la freqüència de pas és d'aproximadament 1 hora – 1:15 hores, excepte en alguns casos en hora vall que és de 2:15 hores.

La resta de dies, el nombre d'expedicions disminueix, passant a ser de 6 expedicions per sentit la resta de dies feiners de dilluns a divendres, de 3 expedicions per sentit els dissabtes feiners de tot l'any i de 1 expedició els diumenges i festius.

És la línia de transport interurbà de referència, ja que és la que presenta un nombre més important de serveis al llarg del dia.

Dins d'Igualada, totes les expedicions tenen parada a l'estació d'autobusos.

Igualada – Les Pinedes de l'Armengol

La línia permet la connexió del municipi amb Igualada, Capellades i les Pinedes d'Armengol, amb 5 expedicions diàries de dilluns a divendres feiners.

Vilafranca – Igualada

Aquesta línia permet la connexió de la Pobla de Claramunt amb diferents municipis situats al peu de la carretera C-244 des d'Igualada fins a Sant Quintí de Mediona, i amb els municipis situats a peu de la carretera C-15 entre Sant Quintí de Mediona i Vilafranca.

La línia ofereix dues expedicions diàries per sentit tots els dies de dilluns a divendres feiners, i una expedició per sentit els dissabtes feiners.

Tot i així, no tots els municipis del seu recorregut presenten la mateixa oferta. En tots els casos però, totes les expedicions permeten connectar la Pobla de Claramunt i Igualada.

Igualada – Carme - Igualada

Aquesta línia permet la connexió de la Pobla de Claramunt amb Igualada, Vilanova del Camí i Carme.

La línia ofereix dues expedicions diàries de dilluns a divendres feiner (amb canvis horari segons si és un feiner lectiu o no) i dues expedicions els dissabtes feiners.

Altres línies

Com s'ha comentat, hi ha dues línies de bus interurbà que donen servei al municipi, dimensionades per cobrir la demanda cap a certes zones atractores de mobilitat per a diferents motius, compartides amb altres municipis.

- Vilafranca – Monestir de Montserrat: dona accés al Monestir de Montserrat amb un servei en cada sentit tots els diumenges i festius de 1 de setembre al 3 d'octubre.
- Igualada – Platja: els dissabtes i diumenges del mes d'agost hi ha un servei diari, amb una expedició per sentit que permet anar a les zones de platges dels municipis de Sant Salvador, Coma-ruga, Calafell i Segur de Calafell.

El municipi disposa de 5 punts de parada del servei de transport de bus intermunicipal, servint als següents punts del municipi:

- Nucli urbà de referència de la Pobla de Claramunt: Disposa de 4 punts de parada, tres en sentit nord i un en sentit sud, tots ells situats al llarg de l'av. Catalunya i de l'av. Pompeu Fabra. Dels 4 punts, 1 té marquesina i els altres 3, pals de parada.
- Nucli urbà el Xaró: Disposa d'una parada, amb marquesina, a peu de la carretera C-244 a la intersecció amb la plaça del Xaró, principal punt d'entrada a la zona residencial.

Un dels índex per valorar i analitzar la influència que representa el transport públic en els municipis és el grau de cobertura o radi d'influència.

Segons el Decret de Mobilitat Generada 344/2006, es considera que les parades de transport interurbà s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés sigui inferior a 750 metres, el que equival a 11 minuts caminant (considerant que un vianant estàndard avança 1,16 m/s). Per tal d'analitzar un radi de cobertura més pròxim, s'ha avaluat el grau de cobertura en un radi màxim de 450 metres, equivalent a 6,5 minuts caminant.

Per a la anàlisi del grau de cobertura, aquesta s'ha avaluat tenint en compte el sentit de circulació del servei d'autobús.

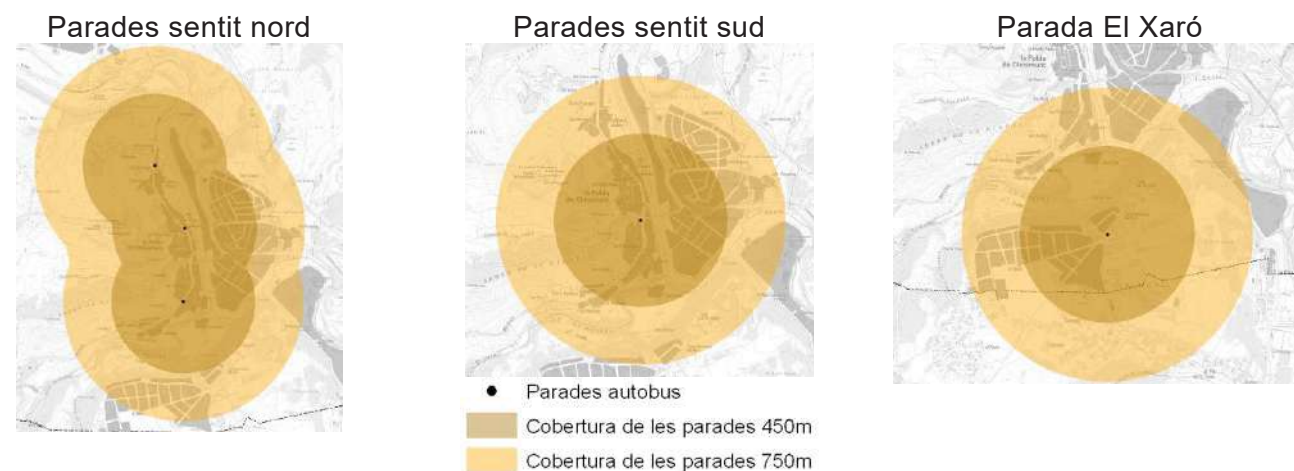


Figura 28. Cobertura de les parades de transport públic per carretera. (Font: Elaboració pròpia)

La ubicació de les parades, permet que el 100% de la població que viu al nucli urbà de referència del municipi tingui una cobertura del servei de bus interurbà adequada (750 m), ja sigui en els desplaçaments en sentit nord com en els desplaçaments en sentit sud.

Tot i així, considerant una cobertura de parada de 450 metres, part de la població resident a la part est del la zona de Can Galan i del barri de l'Estació, resten sense aquest grau de cobertura en els

desplaçaments en sentit nord, ampliant-se a la població resident al nord de Can Galan en els desplaçaments sentit sud.

La zona residencial de Can Xaró també queda coberta al 100% per un radi de cobertura de 750 metres, i al 50% per un radi de 450 metres.

La resta de zones residencials i polígons d'activitats econòmiques no tenen cobertura de parada de transport públic per carretera.

És important determinar si les parades de bus són accessibles per tal d'assegurar que tots els habitants puguin accedir-hi, independentment de la seva condició.

Les Directrius per a la redacció dels PMUS estableixen que l'accessibilitat s'avalui considerant només l'amplada total de les voreres. Tenint en compte aquesta condició, tres de les quatre parades del nucli urbà de referència del municipi són accessibles. La parada no accessible és la situada a l'extrem sud.

La cinquena, ubicada a la zona residència del Xaró, no és accessible, al està situada a una zona amb vorera no urbanitzada.

Com s'ha indicat a l'apartat supramunicipal, La Pobla de Claramunt té una parada de la línia R6 de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.



Figura 29. Localització de l'estació de FGC a la Pobla de Claramunt i els punts d'accés. (Font: Elaboració pròpia)

La parada està situada a la riba esquerra del riu Anoia, al centre de la zona urbana del municipi, amb accés des del c. de l'Estació des de dos punts. Des d'aquest mateix c. també es té accés a una zona d'estacionament per a vehicles.

L'estació, pertanyent a la Zona tarifaria 5, disposa de dues vies, amb les respectives andanes, comunicades entre si per un pas superior al qual s'hi accedeix per mitjà d'escaleres i rampes.

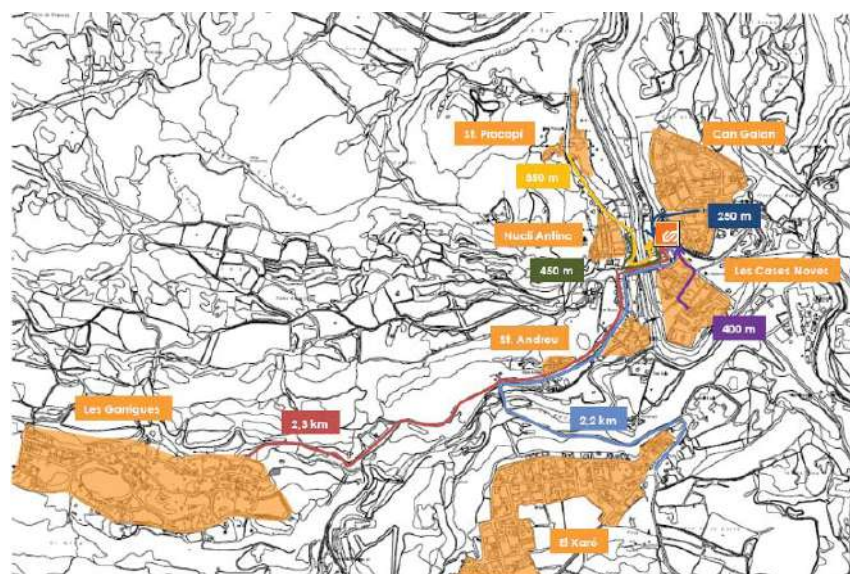


Figura 30. Cobertura de la parada de FGC. (Font: Estudi de la mobilitat generada del POUM de la Pobla de Claramunt)

Com en el cas de les parades d'autobús interurbà, s'avalua el grau de cobertura de la parada, considerant-se, en aquest cas, una distància màxima admissible de 1.000 metres.

Tota la població que resideix al nucli urbà de referència del municipi té una cobertura adequada del servei de ferrocarril, en trobar-se a una distància inferior a 1.000 metres de l'estació. La resta de nuclis urbans i polígons d'activitats econòmiques, no estan coberts per aquest mode de transport, havent-se de desplaçar amb modes motoritzats per accedir-hi.

Al municipi, la línia ofereix 34 expedicions/dia en cada sentit en els desplaçaments de connexió amb Igualada.

En els desplaçaments de connexió amb Barcelona, també es disposa de 34 expedicions/dia i sentit, tret d'aquells desplaçaments amb origen als municipis situat entre Barcelona i Martorell, que disposen de 30 expedicions/dia en sentit la Pobla de Claramunt (no es disposa dels primers 4 serveis del matí, els quals inicien el seu recorregut a Martorell).

La freqüència aproximada pas, tant en un sentit com en un altre, és de 20 minuts en hora punta i de 40 minuts en hora vall. El temps de trajecte en els desplaçaments de connexió amb Igualada és de 7 minuts, amb Martorell de 40 minuts i amb Barcelona de 82 minuts.

Línia	Feiners				sabtes i festius		
	Exp/dia	Interval de pas	Freq. mín. (min)	Freq. màx. (min)	Exp/dia	Interval de pas	Freq. (min)
La Pobla - Igualada	34	5:41 - 23:23	20	60	18	6:09 - 23:15	60
Igualada - la Pobla	34	5:54 - 23:35	20	60	19	5:54 - 23:35	60

Taula 9. Resum de les principals dades de connexió amb Igualada. (Font: Elaboració pròpia a partir dels horaris de FGC)

Línia	Feiners				Dissabtes i festius		
	Exp/dia	Interval de pas	Freq. mín. (min)	Freq. màx. (min)	Exp/dia	Interval de pas	Freq. (min)
La Pobla - Barcelona	34	6:01 - 23:42	20	60	19	5:54 - 23:35	60
Barcelona - la Pobla	30*	5:32 - 23:15	20	60	19	5:54 - 23:35	60

* Des de Martorell es disposa de 34 expedicions/dia, iniciant els serveis a les 5:03

Taula 10. Resum de les principals dades de connexió amb Barcelona. (Font: Elaboració pròpia a partir dels horaris de FGC)

Segons les dades facilitades per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, en un dia tipus (any 2008) la línia Baix Llobregat – Anoia / Manresa, té una demanda de 76.556 viatgers.

El pes dels usuaris amb origen a l'estació de la Pobla de Claramunt és del 0,1% en els desplaçaments amb origen al municipi i del 0,11% en els desplaçaments amb destinació el municipi, obtenint una demanda total en nombres absoluts de 78 i 86 usuaris diaris respectivament.

Del total d'usuaris de la línia amb origen o destí al municipi, destaca que pràcticament la meitat dels usuaris manté relacions de connexió amb la Igualada, sent la parada de la capital comarcal la que presenta una major demanda. L'altra meitat dels usuaris manté relació amb la Regió Metropolitana de Barcelona, sent la parada de Plaça Espanya, a Barcelona, la que té una major demanda (28% de la línia), seguida per les estacions de Martorell (12%).



Figura 31. Principals parades origen o destí dels usuaris de tren de l'estació de la Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia a partir de dades de FGC)

2.5.3. Intermodalitat

L'intercanvi modal és la possibilitat d'utilitzar dos o més mitjans de transport per completar un mateix trajecte o recorregut. Per tal que aquest intercanvi sigui possible, cal que la distància a recórrer a peu entre les dues modalitats de transport i el temps d'espera per a realitzar-lo sigui l'adequat. Es considera que un intercanvi modal és apropiat quan el temps de canviar de mode de transport i el temps d'espera no superen els 15 minuts.

El fet que la Pobla de Claramunt disposi d'una parada de la línia R6 de FGC, la qual connecta amb la capital comarcal i amb la Regió Metropolitana de Barcelona, i d'una línia d'autobús intermunicipal que permet connectar amb ambdós destins, fa que no es requereixi utilitzar dos modes de transport públics per realitzar els desplaçaments de connexió amb aquests orígens o destins.

No s'avalua l'intercanvi modal entre el vehicle privat i el bus i el tren, doncs en aquests casos, l'usuari ja es desplaça fins a les parades o estacions quan creu necessari.

2.5.4. Diagnosi de la mobilitat en transport públic

L'oferta de transport públic existent permet una bona comunicació amb Igualada i Barcelona

El municipi compta amb 6 línies de bus urbà, 4 de les quals ofereix serveis regulars en dies feiners i una línia de ferrocarril operat per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

L'oferta de bus interurbà existent al municipi presenta una baixa dotació d'expedicions. Només la línia Igualada – Barcelona (per Capellades), ofereix un nombre d'expedicions més constant de dilluns a divendres feiners, sent la principal línia de referència del municipi, permetent la connexió amb Igualada, passant per Vilanova del Camí amb 10 expedicions diàries, i amb Barcelona, passant per Martorell i el seu polígon d'activitats econòmiques, així com per la zona universitària de Barcelona, amb 12 expedicions diàries.

La línia Igualada – Les Pinedes d'Armengol ofereix 5 expedicions diàries des de Igualada a la Pobla de Claramunt, una de les quals té sortida a l'Hospital General sense parar a l'estació central d'autobusos, i 4 expedicions diàries en sentit contrari.

Les altres dues línies també permeten la connexió amb Igualada amb dues expedicions al dia.

Per últim, el servei de FGC ofereix 34 expedicions diàries en dia feiner en ambdós sentits de circulació.

El conjunt de les diferents propostes de transport públic permet una bona dotació del nombre d'expedicions ofertades al llarg d'un dia feiner per a comunicar el municipi amb els principals municipis atractors de mobilitat: Igualada i Barcelona.

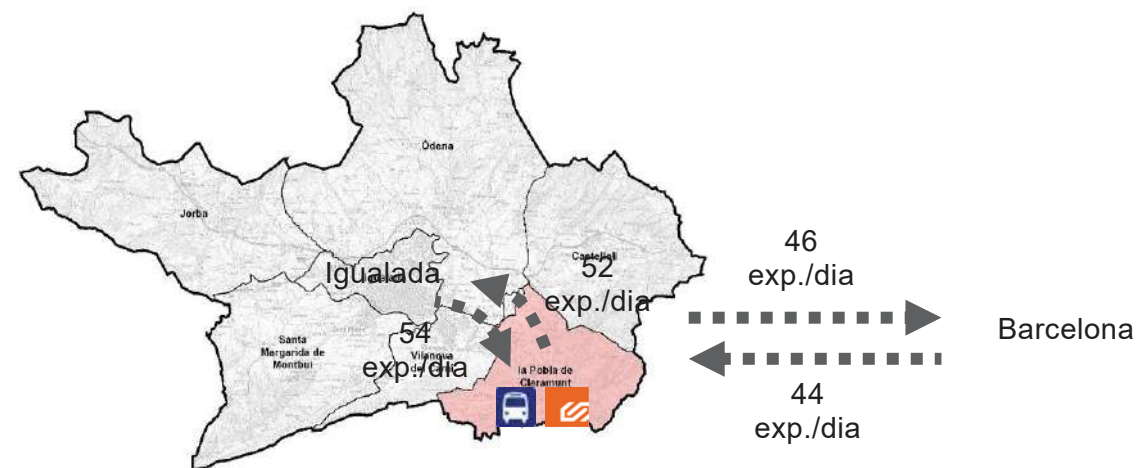


Figura 32. Nombre d'expedicions de connexió del municipi amb Igualada i Barcelona en dia feiner. (Font: Elaboració pròpia)

Bona cobertura del servei de bus al municipi

Per a un radi de 750 metres (distància que el Decret de Mobilitat Generada 344/2006, considera la màxima per a l'accés d'una parada de transport públic), el 100% de la població del nucli de referència de la Pobla i dels residents a la zona residencial de Can Xaró, queda coberta per una o varies parades de bus interurbà. La resta de zones residencials i polígons d'activitats econòmiques no.

Per altra banda, si s'avalua el grau de cobertura per a un radi de 450 metres (distància màxima considerada per a les directrius D'elaboració del PMUS de la Diputació de Barcelona), la distribució desigual del nombre de parades segons el sentit de circulació fa que part de la població resident a la part est del la zona de Can Galan i del barri de l'Estació quedin sense aquest grau de cobertura en els desplaçaments en sentit nord (només es disposa d'una parada), ampliant-se a la població resident al nord de Can Galan en els desplaçaments sentit sud. Per aquest radi de cobertura, la població amb servei de transport públic de Can Xaró és del 50%.

La cobertura de les estacions de ferrocarril s'avalua considerant una distància màxima de 1.000 metres. La ubicació de la parada permet que tota la població que resideix al nucli urbà de referència del municipi estigui coberta per aquest servei de ferrocarril. La resta de nuclis urbans i polígons, no estan coberts per aquest mode de transport, havent-se de desplaçar amb modes motoritzats per accedir-hi.

Totes les parades del servei de transport públic són accessibles però no ho són els itineraris d'accés

Considerant l'amplada útil de les voreres on s'ubiquen les parades del servei de transport públic, tres de les quatre parades del nucli urbà de referència del municipi són accessibles. Les dues parades no accessibles són les situades a l'extrem sud del nucli urbà de referència i la ubicada a la zona residencial del Xaró.



Figura 33. Accessibilitat de les parades de transport públic. (Font: Elaboració pròpia)

2.6. El mode vehicle privat motoritzat

2.6.1. Xarxa vial d'aproximació (fora de l'àmbit urbà de la ciutat)

El municipi de La Pobla de Claramunt es troba situat a la zona central de la comarca de l'Anoia. Dins del límit que conforme la Conca d'Òdena es situa a la part sud. Des del punt de vista de la xarxa viària, està connectat directament a la resta del territori a través de la C-244a i la C-15.

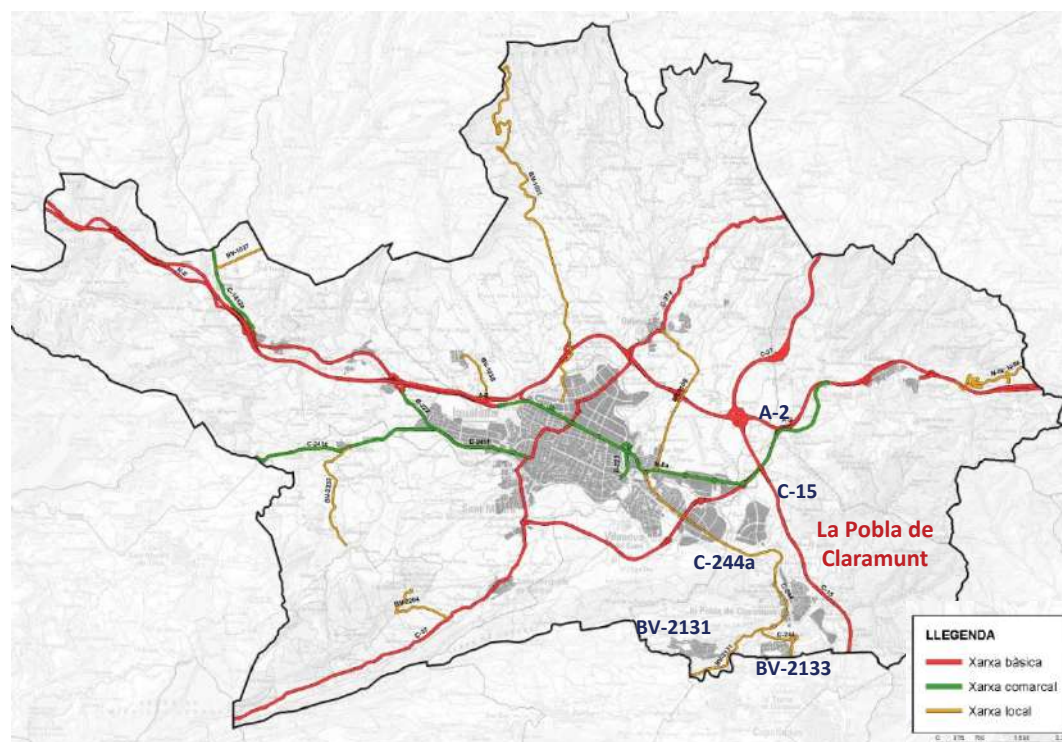


Figura 34. Connectivitat amb la resta del territori a través de la C-15 i la C-244a i altres vies interurbanes. (Font: Elaboració pròpia)

Els municipis més propers a La Pobla de Claramunt són per la vessant sud, La Torre de Claramunt i Capellades (5 i 6 km respectivament) connectats al municipi a través de la C-244a. Per la vessant nord els municipis més propers són Vilanova del Camí i Igualada (4 i 7 km de distància respectivament), connectats per la C-244a, i altres vies com la N-lla, la C-37, la C-15 depenent de l'itinerari que s'utilitza. Finalment per la vessant nord-oriental a través de l'autovia A2 connecta amb el municipi de Castellolí situat a una distància de 8 km.

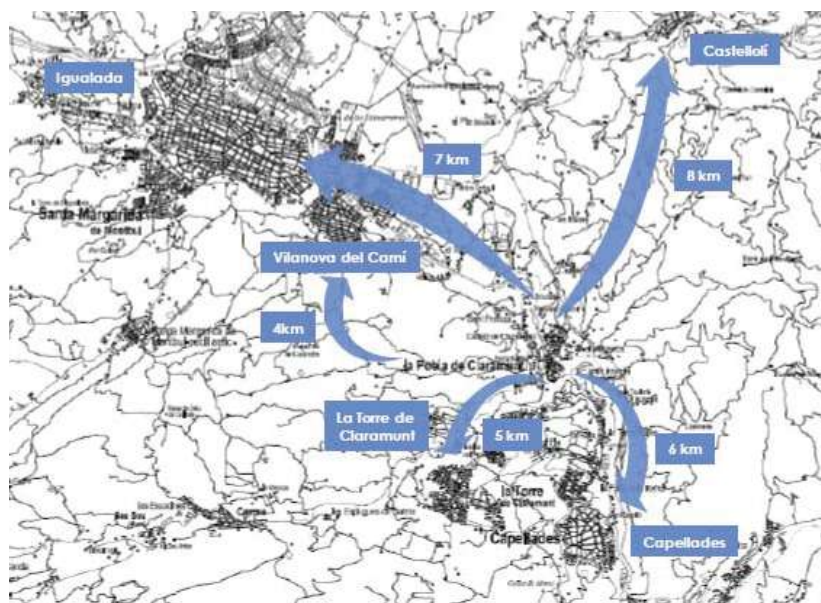


Figura 35. Municipis propers al municipi de La Pobla de Claramunt. (Font: POUM 2013)

La principal via de comunicació és la C-244a que es projecte en direcció nord-sud paral·lel al riu Anoia i connecta amb Vilanova del Camí pel nord i Capellades pel sud. La BV-2131 i BV-2133 connecten el municipi amb La Torre de Claramunt i altres municipis.

No existeixen accessos directes amb la xarxa d'alta capacitat. L'autovia A2, principal via de comunicació que travessa la Conca té la sortida més pròxima a 1,3 km de distància en sentit nord. La C-15, que connecta Vilafranca amb Manresa té la sortida més propera al sud-est, concretament al municipi de La Torre de Claramunt a una distància de 2,9 km del nucli de La Pobla de Claramunt. S'accedeix a través del polígon La Rata.

Connectivitat amb la resta de municipis de la Conca

Dels 7 municipis que conformen la Conca d'Òdena, La Pobla de Claramunt és el que se situa més a sud. La principal via d'accés amb la resta dels municipis és la C-244a, tot i que són necessàries altres vies de caràcter comarcal per accedir a la major part de la resta de municipis que conformen la Conca d'Òdena.

El municipi més proper en distància (longitud) és el municipi de Vilanova del Camí, situat a 5,2 km. El més llunyà és Jorba situat a 13,6 km. La resta de municipis es troben entre els 7,6 i els 9,8.

DISTÀNCIA (Longitud en km)	VILANOVA DEL CAMÍ	IGUALADA	CASTELLOLÍ	ÒDENA	STA. MARGARIDA MONTBUI	JORBA
Longitud en km	5,2	7,6	7,7	9,1	9,8	13,6

Taula 11. Distància en km entre La Pobla de Claramunt i la resta de municipis de la Conca. (Font: Elaboració pròpia)

La relació temps- distància es manté lineal a excepció d'Igualada. Vilanova del Camí continua sent el municipi més proper, concretament a 8 minuts, mentre que Jorba continua sent el municipi més llunyà, a 15 minuts.

DISTÀNCIA (Longitud en km)	VILANOVA DEL CAMÍ	CASTELLOLÍ	STA. MARGARIDA MONTBUI	ÒDENA	IGUALADA	JORBA
Temps (min)	8	9	10	10	12	15

Taula 12. Distància en temps entre La Pobla de Claramunt i la resta de municipis de la Conca. (Font: Elaboració pròpia)

Per accedir al municipi de Vilanova del Camí i a Igualada s'utilitza la C-244a pràcticament en tot el recorregut de l'itinerari principal. En el cas d'Igualada es pot utilitzar la C-37 i la N-lla a l'alçada de Vilanova del Camí (itinerari alternatiu).

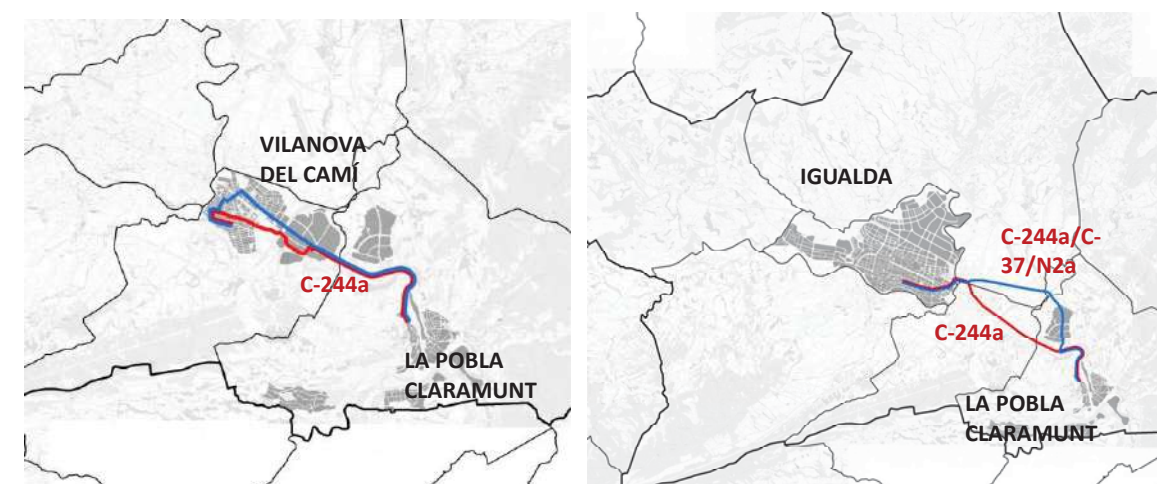


Figura 36. Itineraris entre La Pobla de Claramunt i Vilanova del Camí i Igualada. (Font: Elaboració pròpia)

Per accedir a Òdena, l'itinerari principal es realitza a través de la C-244a, C-37 i l'Autovia A2, per altra banda, l'itinerari alternatiu es fa a través de la C-244a i la BV-1106. En canvi per accedir a Castellolí l'itinerari principal es fa a través de la C-244a, C-37 i Autovia A2.

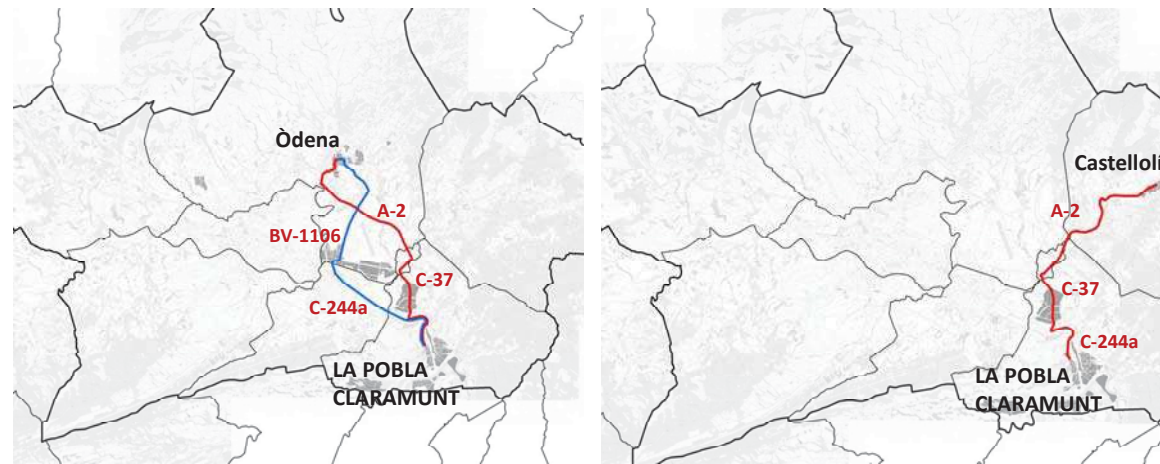


Figura 37. Itineraris des de La Pobla de Claramunt a Òdena i Castellolí. (Font: Elaboració pròpia)

Per accedir tant al municipi de Jorba com al de Castellolí la via principal és l'autovia de l'Autovia A2.

En el cas de Santa Margarida de Montbui existeix un únic itinerari realitzat íntegrament per la C-37 posterior a la C-244a.

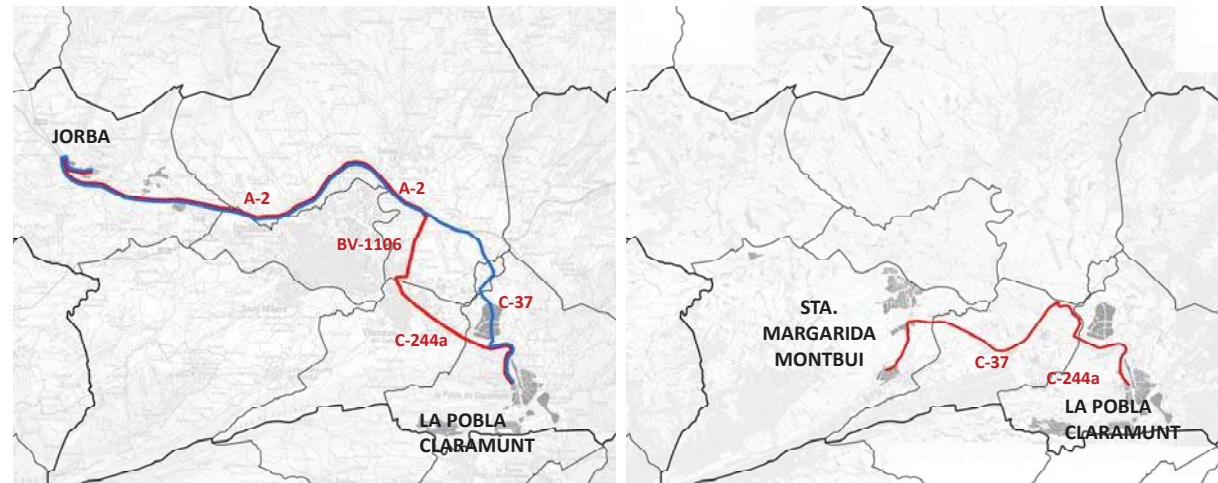


Figura 38. Itineraris entre La Pobla de Claramunt i Santa Margarida de Montbui i Jorba. (Font: Elaboració pròpia)

2.6.2. Xarxa de vehicles privats motoritzats d'àmbit municipal

L'estructura viària que conforma el nucli principal de La Pobla de Claramunt està condicionada pel relleu que l'envolta i pel pas del riu Anoia, donant com a resultat una trama llargueruda a un costat i altre del riu. Els barris del nucli antic s'estructuren al llarg de la C-244a. Els creixements dels anys 70 comporten l'aparició de dues urbanitzacions allunyades del nucli urbà, la urbanització les Garrigues i la urbanització El Xaró que també disposen d'una estructura viària pròpia.

La zona antiga del municipi situada a la banda esquerra de l'av. Catalunya (C-244a) hi predominen els vials estrets i amb plataforma única (amplades inferiors als 6 metres). Són vials bàsicament veïnals.

Les zones de l'altre costat del riu, de urbanització més recent, estan constituïts per vials amb una amplada superior als del costat esquerra i en la majoria dels casos presenten doble sentit de circulació.



Figura 39. Tipologia de vials a l'esquerra del riu Anoia. (Font: Elaboració pròpia)

La urbanització Les Garrigues (predomini residencial amb habitatges unifamiliars amb tipologia d'auto-construcció) és troba situada a 2,1 km a l'est del nucli antic. S'accedeix a través de la C-244a i BV-2131. Existeix un eix pavimentat des de la BV-2131 que dona accés a la urbanització. Els vials són amples amb carril d'estacionament i amb doble sentit de circulació.

La urbanització El Xaró presenta uns vials amb similars característiques tipològiques que l'altre urbanització. Situada a 2 km al sud respecte al nucli antic s'accedeix a través de la C-244a. També predomina l'ús residencial amb habitatges unifamiliars i plurifamiliars.

Els principals obstacles per la connectivitat entre els barris del nucli antic són el riu Anoia i la línia del ferrocarril que separen el municipi de nord a sud i generen desnivells puntuals destacables. Per poder connectar les dues parts del municipi separades pel riu Anoia es disposa únicament d'un pas a través del pont format pel c. de l'estació. Existeix un altre pas entre els carrers Arbres del Papa i el Camí de la Riera actualment fora de servei.

Per tant seria necessari disposar d'un altre accés per garantir l'accessibilitat entre un costat i altre del municipi, intentant segregar el trànsit interior del trànsit de pas.



Figura 40. Passos per connectar les dues parts de La Pobla de Claramunt separades pel riu Anoia. (Font: Elaboració pròpia)

2.6.3. Jerarquització de la xarxa viària

S'ha classificat les diferents vies de la xarxa de vehicles privats motoritzats en funció de la seva jerarquia o funcionalitat.

Accessos

Existeixen tres accessos per accedir al nucli urbà principal de La Pobla de Claramunt, dos situats a la C-244a, un a cada extrem del tram urbà i l'altre a la Ronda Capelló, a l'alçada del Polígon la Rata. El nucli

urbà del Xaró els accessos es troben a la pròpia C-244a i a la BV-2133. Finalment a Les Garrigues és la mateixa BV-2133.

Xarxa Primària

La xarxa primària al municipi de La Pobla de Claramunt garanteix la continuïtat i la connectivitat entre les diferents zones del nucli. Serveix per distribuir tant el trànsit intern (mobilitat entre les diferents zones) com el trànsit cap al exterior. Alguns vials també suporten part del trànsit de pas que travessa el nucli principal (C-244a, Ronda del Capelló i av. Gumersind Bisbal).

La xarxa primària del nucli principal està constituïda pels següents vials:

- La C244a (c. de Sant Procopi - av. Catalunya - av. Pompeu Fabra).
- C. de l'Estació - av. Gumersind Bisbal.
- Ronda del Capelló
- C. Arbres del Papa.

Els altres nuclis del municipi també disposen de vials que conformen xarxa primària com el c. Narcís Montoriol a l'Arau, l'av. Corral de la Farga a El Xaró i el c. Manresa a Les Garrigues.

A continuació es mostra la xarxa primària al nucli central de La Pobla de Claramunt.

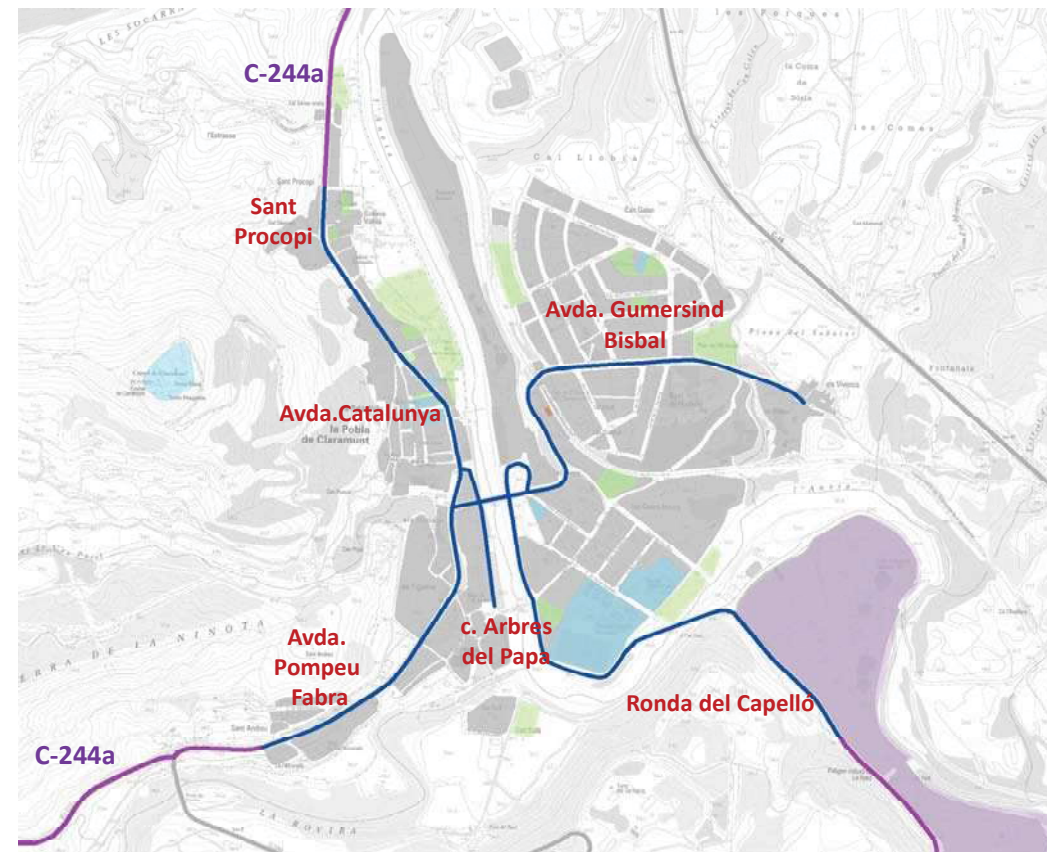


Figura 41. Xarxa primària al nucli central de La Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia)

La C-244a és el carrer (travessia) més important de La Pobla de Claramunt ja que distribueix tant el trànsit de pas (entre Igualada i Vilanova del Camí i l'accés a la C-15 i també l'Autovia A2) com el trànsit generat i atret pel propi municipi. Per tant és una via molt utilitzada.

Al seu pas pel municipi adopta diferents noms. El tram nord s'anomena c. de Sant Procopi, el tram central av. Catalunya i finalment, la part sud s'anomena av. Pompeu Fabra.

Té un carril de circulació per sentit i en algun tram disposa d'un carril d'aparcament. En el tram central, l'amplada de la via resulta insuficient (tram central). Les calçades són estretes fet que comporta que en

alguns casos els vehicles pesants circulin molt a prop de les voreres. Pel que fa a les voreres, aquestes són inferiors al 1,5 metres, fet que provoca que els vianants envaeixin de manera puntual la calçada. Per tant, no queda garantida la seguretat dels vianants i dels propis conductors.

Existeixen diferents elements que distorsionen la funcionalitat d'aquesta via. Amplada insuficient, trams amb carrils d'estacionament en calçada, girs a l'esquerra permesos sense carrils de gir i en alguns casos sense regulació semafòrica.



Figura 42. Factors que distorsionen la funcionalitat de l'av. Catalunya. (Font: Elaboració pròpia)

El c. de l'Estació/av. Gumersind Bisbal, perpendicular a la C-244a, és l'únic eix de la xarxa viària que permet connectar les dues parts del nucli separades pel riu Anoia. Dóna accés i connecta amb els barris de Les Cases Noves, de l'Estació, de Can Galan i els Vivencs.

Té un carril de circulació per sentit i en alguns trams disposa de carril d'estacionament. Presenta un cert desnivell, augmentant de cota a mesura que s'enfila cap els barris de Can Galan i els Vivencs.

La ronda del Capelló, connecta el nucli central a través de l'av. Gumersind Bisbal amb el polígon la Rata (accés a la sortida de la C-15). Aquest eix està format per un carril de circulació per sentit i en algun tram també disposa d'un carril d'aparcament.

El c. dels Arbres del Papa, és l'únic pas alternatiu al pont, tot i que actualment està tancat al trànsit de vehicles. Travessa el riu Anoia en forma de passera i esdevé un punt perillós tant pel pas de vianants com dels vehicles.

Xarxa secundària i veïnal.

La resta de la xarxa s'ha considerat xarxa secundària, tenint un caràcter local o veïnal. La major part d'aquestes presenten doble sentit de circulació.

A continuació es mostra la jerarquizació viària del municipi de La Pobla de Claramunt.

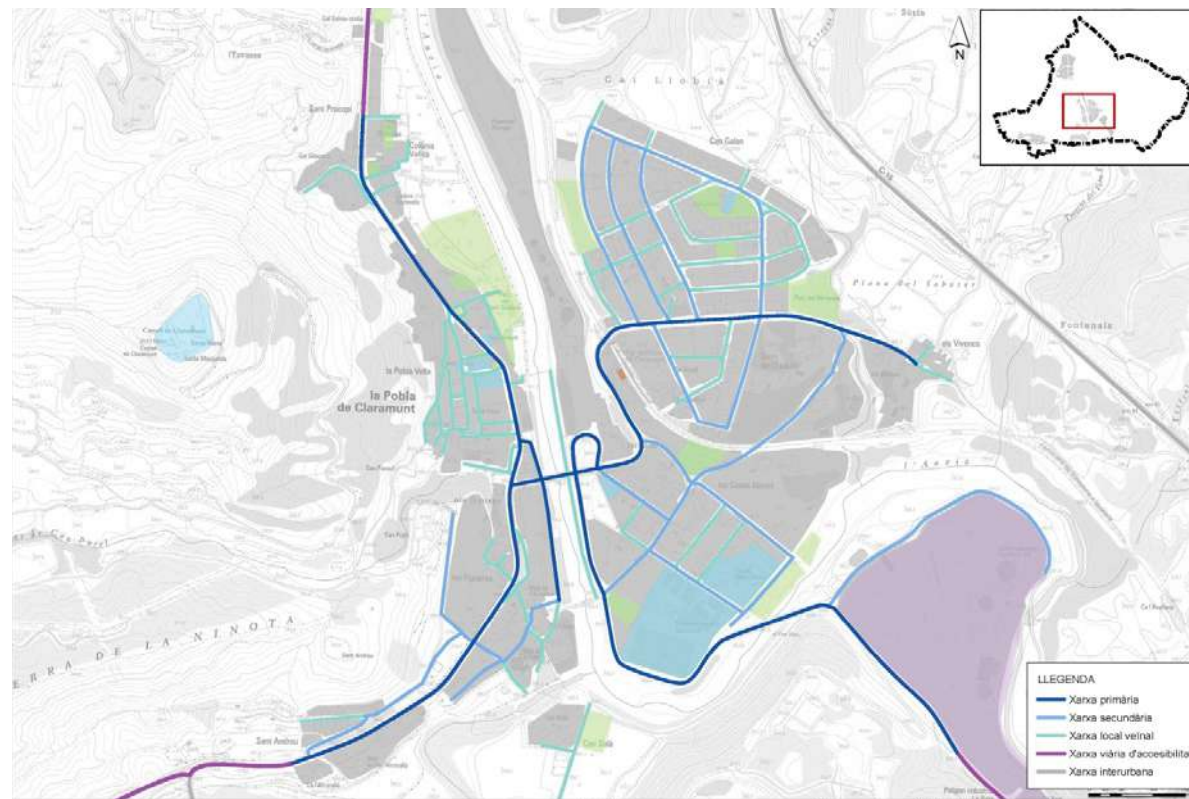


Figura 43. Jerarquització de la xarxa viària al nucli central de La Pobla de Claramunt. (Font: Elaboració pròpia)

2.6.4. Desplaçaments en vehicle privat motoritzat

El treball va comptar amb una recollida de dades que es compona de:

- 2 Aforaments automàtics realitzats al llarg de 24 hores on s'obté:
 1. Evolució horària del nombre de vehicles que circulen per una secció.
 2. Composició: Vehicles totals, lleugers i pesants.
 3. Detecció de les hores puntes i hores valls
 4. Informació per construir els coeficients d'hora per calibrar els aforaments manuals.
- 3 Aforaments manuals que permeten obtenir la distribució dels fluxos a partir d'un comptatge de 8 hores als moviments que es produeixen a les principals cruïlles del municipi.
- També es disposa de dades d'intensitat de vehicles a la xarxa interurbana de les principals vies de la Conca d'Òdena, tant pel que fa a les vies de titularitat estatal, de la Generalitat com de la Diputació de Barcelona.

Distribució del trànsit al llarg del dia i determinació de l'hora punta (evolució horària d'un dia laborable)

S'ha analitzat la distribució horària dels vehicles a la C-244a en els dos extrems i a l'av. Gumersind Bisbal.

HORA	QUART D'HORA	TOTAL	%
1	11 18 11 7	54	1,4
2	14 7 3 14	52	1,4
3	3 1 12 6	19	0,5
4	7 3 4 8	22	0,6
5	2 4 14 6	26	0,7
6	19 26 35 146	236	6,3
7	44 111 111 145	411	11,1
8	44 104 107 144	399	10,8
9	229 21 182 253	685	18,6
10	144 22 17 214	517	14,2
11	173 18 21 179	391	10,7
12	179 18 19 179	395	10,8
13	211 238 214 211	664	18,2
14	235 24 131 21	591	16,2
15	344 211 224 274	1053	28,8
16	225 17 14 144	400	11,0
17	177 18 17 212	324	8,9
18	231 25 23 241	520	14,3
19	244 22 21 183	460	12,6
20	22 21 24 21	68	1,9
21	21 17 16 14	64	1,8
22	115 12 13 145	245	6,7
23	11 14 12 37	64	1,8
24	25 22 8 11	66	1,8

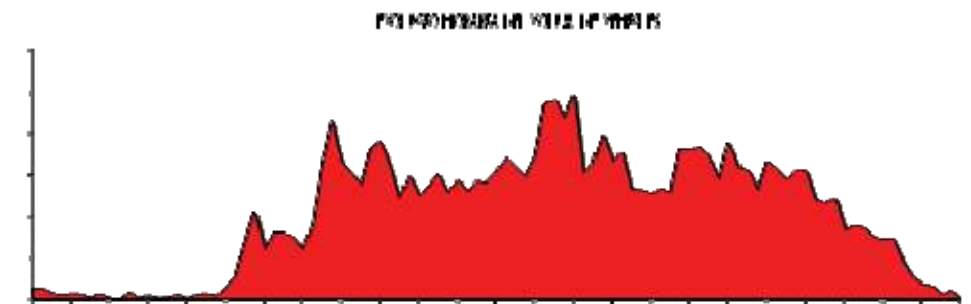


Figura 44. Determinació de l'hora punta a l'av. Catalunya (C-244a). (Font: Elaboració pròpia)

El comportament del trànsit a la C-244a presenta una punta de màxima demanda al migdia. Concretament al període comprès entre les 13:00 i les 15:00 de la tarda. Dins d'aquest període, el percentatge entre les 13:00 i 14:00 hores és del 8,6%, mentre que a la següent hora el percentatge baixa al 7,6%. Aquest període de màxima demanda respon a diferents motius: mobilitat ocupacional (anades i tornades a la feina), tornades a casa (dinars i finals de treball) i mobilitat personal. És el moment on conflueixen en aquesta via diferents trànsits; de pas, intern-extern (viceversa) i el propi intern.

Al matí també s'observa una punta al període de 8:00 a 10:00 tot i que molt inferior al registrat al migdia. Aquest període està relacionat directament amb la mobilitat ocupacional.

A la tarda, entre les 15:00 i les 20:00, els percentatges horaris es situen entre el 5,7%-6,3%. Tot i que en aquest període es concentren tant les tornades a casa com la mobilitat personal, aquest trajectes es reparteixen entre un període més gran, suavitzant-se els percentatges horaris.

A l'av. Gumersind Bisbal es detecta un moviment de vehicles important en determinades hores del dia. Sortides al matí des del domicili a la feina (de 8:00 a 9:00 el 7,8%), moviment de vehicles al migdia relacionats amb les anades i tornades a la residència per diferents motius relacionat amb la feina (14:00 a 15:00 el 7'5%) i finalment la major concentració de vehicles per la tarda per la confluència de diferents motius, tornades a casa, mobilitat personal o mobilitat no obligada (17:00 a 20:00, el 24,7%).

HORA	QUART D'HORA	TOTAL	%
0	2 2 0 2	6	0,4
1	1 0 0 0	1	0,1
2	0 0 0 1	1	0,1
3	1 0 0 0	1	0,1
4	0 0 1 0	1	0,1
5	1 2 8 6	17	1,2
6	2 11 5 10	28	2,0
7	8 5 23 23	59	4,2
8	16 19 26 49	110	7,8
9	40 16 27 25	108	7,7
10	21 16 8 15	60	4,3
11	16 13 16 25	70	5,0
12	25 18 21 25	89	6,3
13	19 24 25 19	87	6,2
14	18 22 22 43	105	7,5
15	32 21 17 20	90	6,4
16	22 14 19 21	76	5,4
17	37 34 30 18	119	8,5
18	32 25 35 26	118	8,4
19	21 26 32 32	111	7,9
20	14 19 16 14	63	4,5
21	16 10 21 7	54	3,8
22	7 8 7 3	25	1,8
23	1 2 4 1	8	0,6

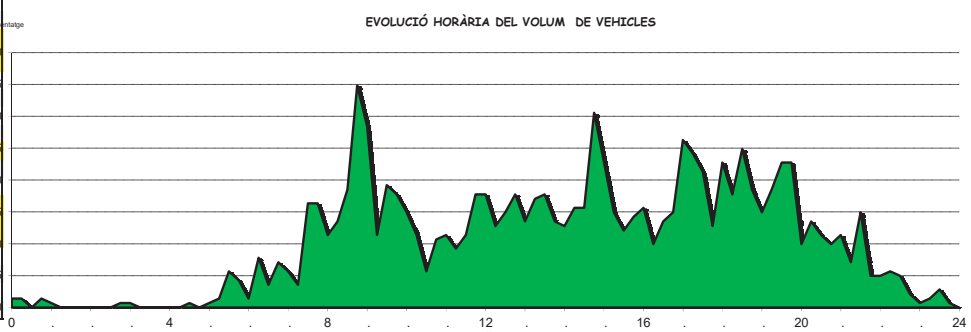


Figura 45. Determinació de l'hora punta a la xarxa interior del nucli principal. (Font: Elaboració pròpia)

Per determinar l'hora punta a La Pobla de Claramunt s'han tingut en compte tots els aforaments realitzats. El període de màxima demanda es situa al període de 14:00 a 15:00, representant el 8,4%. Aquest període com ja s'ha comentat anteriorment, respon a múltiples motius, per una banda la mobilitat ocupacional (anades i tornades a la feina), per altre, per les tornades a casa (dinars i finals de treball) i finalment també per mobilitat persona que engloba tota la mobilitat considerada no obligada.

2.6.5. Enquesta als conductors del vehicle privat.

S'ha realitzat una enquesta als conductors dels vehicles al c. de l'Estació en direcció a l'av. Catalunya. S'han realitzat 110 enquestes, entre les 8:00 i les 11:00 del matí i de les 12:00 a les 18:00 de la tarda. Els resultats obtinguts es mostren a continuació.

Origen

El 58,1% dels vehicles provenen del mateix municipi (barris residencials, de l'escola i centre esportiu municipal), mentre una mica més del 40% provenen d'altres municipis (22,6% de Capellades, 9,7% de La Torre de Claramunt, 6,5% de Vallbona mentre que un 3,2% ho fan des de altres municipis situats al sud provinents de les comarques del Penedès).

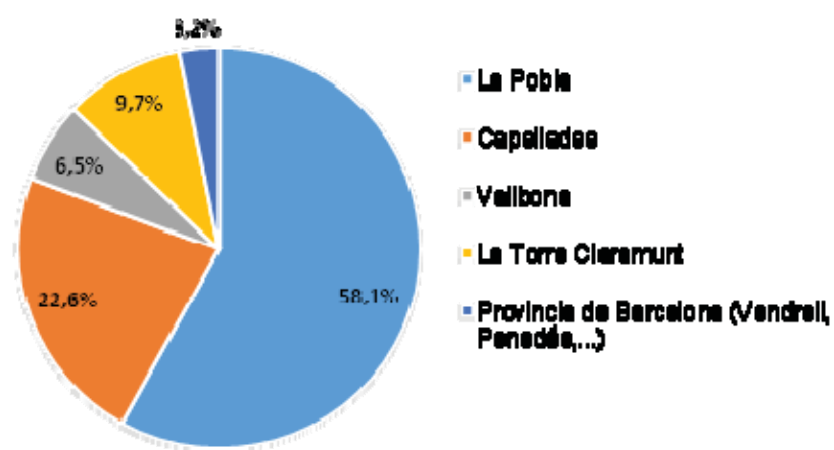


Figura 46. Origen dels vehicles enquestats. (Font: Elaboració pròpia)

Destinació

Pel que fa a les destinacions els viatges estan més repartits. Quasi un 35% dels viatges tenen com destinació el propi municipi, mentre que la resta, un 65% ho fan fora d'ell.

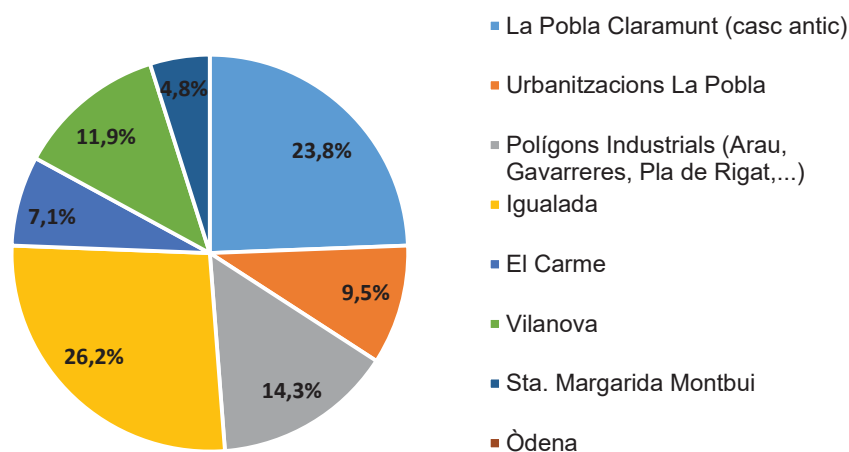


Figura 47. Destinació dels vehicles enquestats. (Font: Elaboració pròpia)

El 46,7% són viatges de pas, el 36,4% són viatges interns- externs i un 16,9% són viatges interns-interns. Dins d'aquests viatges interns-interns estan inclosos els viatges entre els diferents nuclis.

Motiu dels viatges

La major part dels viatges tenen que veure amb la mobilitat ocupacional, concretament el 47,89%. Seguidament el motiu escoles amb un 22,54%. Les tornades al domicili representen el 16,9% i finalment el 12,68% estan relacionades amb la mobilitat personal (oci o altres activitats.)

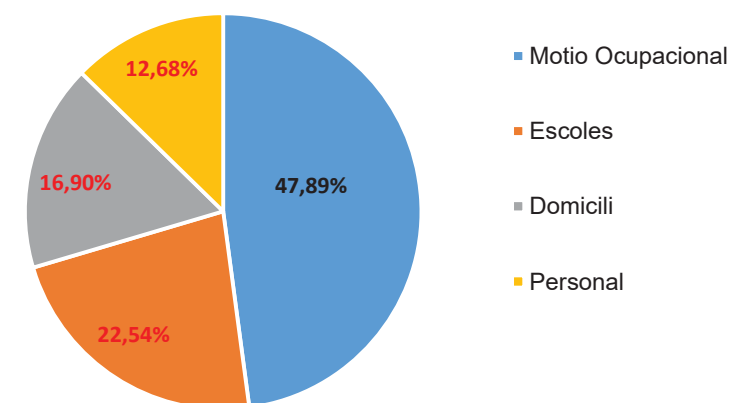


Figura 48. Motiu dels vehicles enquestats. (Font: Elaboració pròpia)

Pel que fa al tipus de vehicle, un 82,9% utilitzen el turisme, un 12,9% el vehicle comercial i tan sols un 4,3% la moto.

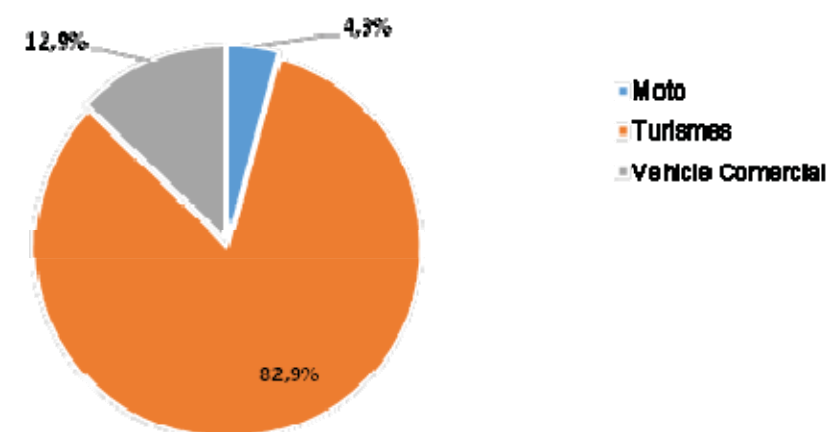


Figura 49. Tipus de vehicle. (Font: Elaboració pròpia)

Pel que fa a la freqüència del viatge, un 74,3% el realitzen cada dia i el 16,2% entre dos i tres dies per setmana. Únicament el 2,7% ho fan de forma eventual.

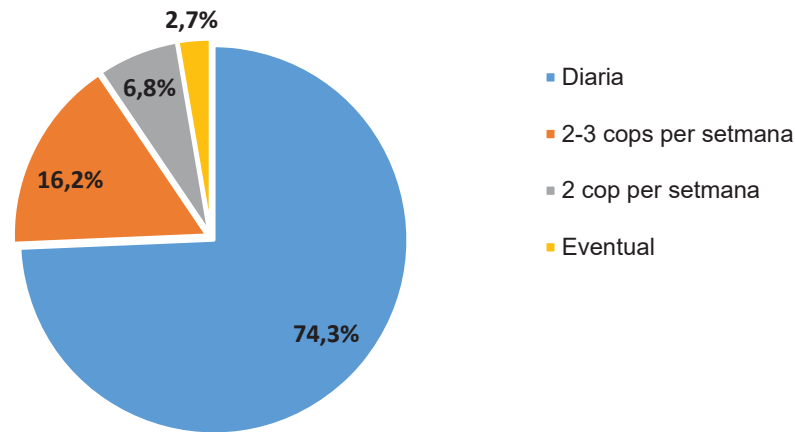


Figura 50. Freqüència del viatge. (Font: Elaboració pròpia)

Pel que fa al nombre d'ocupants, el 60,5% dels enquestats únicament anava el conductor. Un 14,8% anava acompanyat per una persona, el 19,8% per dos i finalment el 4,9% portaven més de tres persones. Quasi el 40% dels vehicles portaven més d'un ocupant. Pràcticament tots els vehicles amb més de dos ocupants eren nens directament relacionats amb el motiu escola.

El nombre de persones per vehicle que s'obté en aquest punt és més elevat que al de la mitjana general, arribant a 1,7 persones per vehicle.

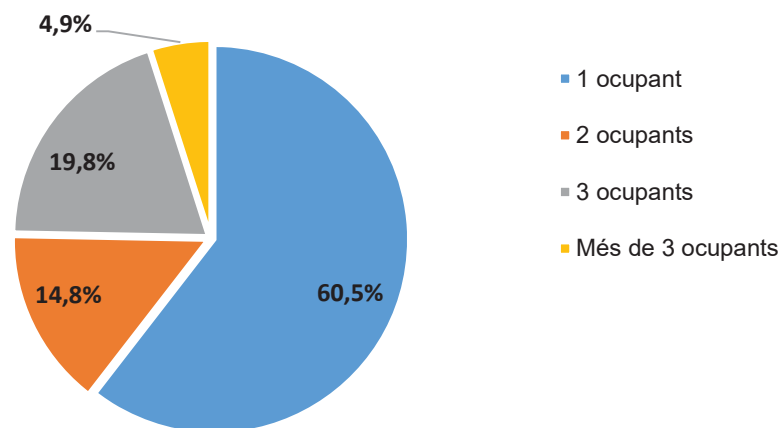


Figura 51. Nombre d'ocupants. (Font: Elaboració pròpia)

Més de la meitat dels vehicles enquestats aparquen al carrer de forma no regulada i un 24% ho fan de manera puntual deixant els nens a l'escola i immediatament segueixen el seu trajecte, majoritàriament cap a la feina. No s'ha detectat cap vehicle que estacioni en calçada de forma regulada (zona blava o verda). El 43,4% estacionen per un període superior a les 4 hores, relacionat directament amb el motiu feina fora del municipi i el 19,2% ho fan per un període inferior als 5 minuts relacionat en aquest cas amb el portar els nens a l'escola.

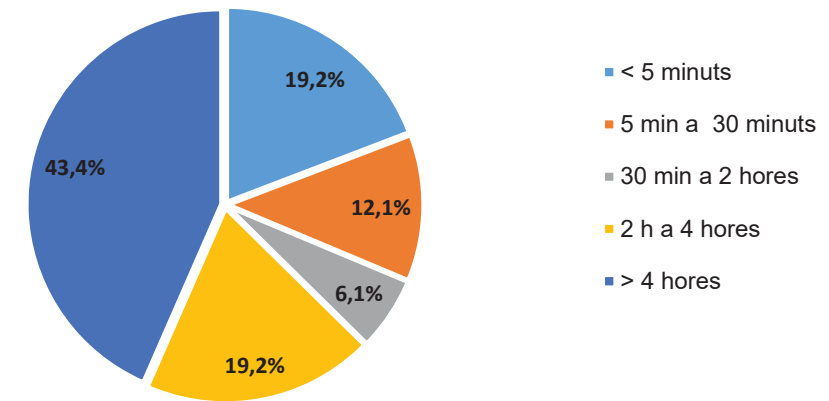


Figura 52. Període d'estacionament. (Font: Elaboració pròpia)

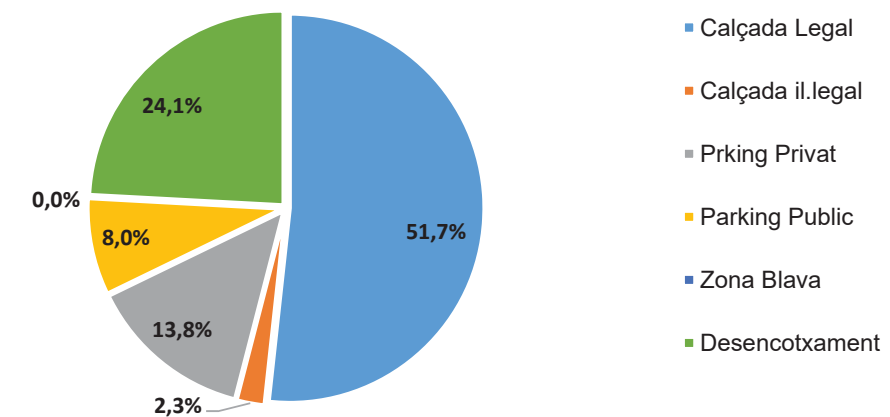


Figura 53. Tipus d'estacionament. (Font: Elaboració pròpia)

El 88,6% no tenen alternativa al vehicle que utilitzen, mentre que un 2,3% contesten que sí, i que l'alternativa és el transport públic. El canvi de la moto pel cotxe és superior, al voltant del 9%.

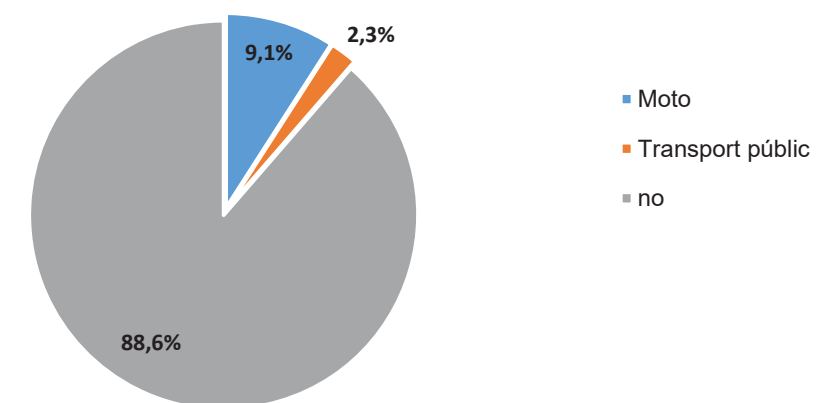


Figura 54. Alternativa al tipus de vehicle utilitzat. (Font: Elaboració pròpia)

2.6.6. Volums de trànsit i índex de saturació.

Amb els aforaments realitzats al municipi de La Pobla de Claramunt s'ha pogut calcular el nombre de vehicles que circulen per les principals vies i els índexs de saturació.

El nombre de vehicles que circula per la C-244a al seu pas pel nucli central varia entre els 6.600 vehicles/dia i els 7.300 vehicles/dia. Pràcticament no hi ha diferència entre un accés i l'altre, tot i que per la sortida nord el nombre de vehicles és major.

Aquesta via tot i servir d'accés al propi municipi és utilitzada per una part important de trànsit extern – extern. L'existència de nuclis urbans i polígons d'activitats econòmiques (tèxtils, papereres,...) al llarg del riu Anoia i als voltants d'Igualada fa que es generi tot un trànsit bàsicament ocupacional que utilitza la C-242a intermunicipal.

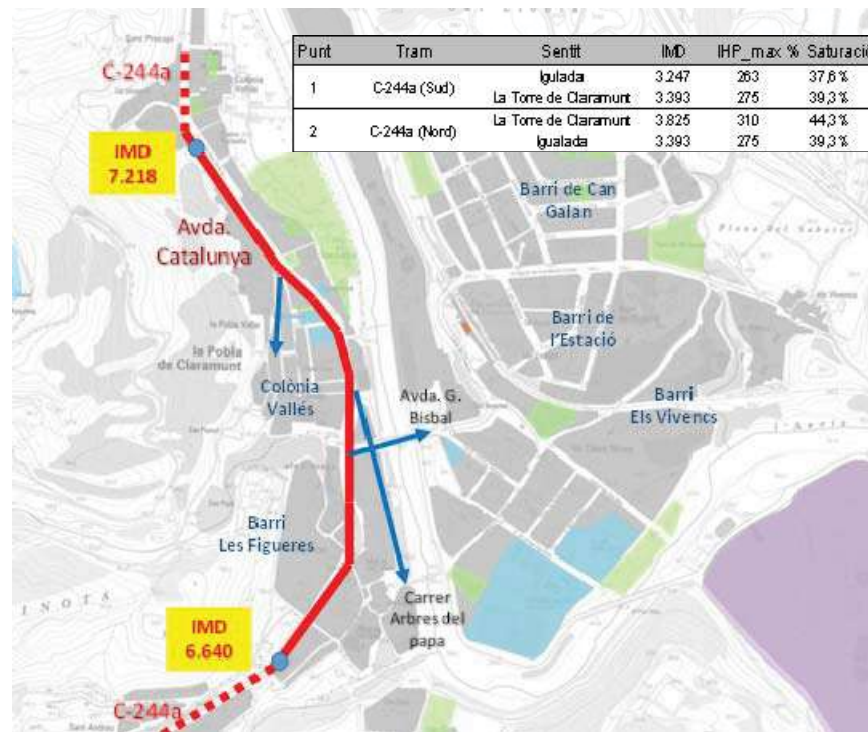


Figura 55. Nombre de vehicles que circulen per l'av. Catalunya. (Font: Elaboració pròpia)

Al tram de la C-244a que travessa el nucli urbà de la Pobla de Claramunt no es detecten problemes de trànsit relacionats amb la congestió. Tot i existir semàfors en algunes cruïlles i passos de vianants que fan reduir la fase de verd, els índexs de saturació en hora punta tant en un sentit com un altre no superen el 50%. L'estretament de la calçada i la regulació semafòrica fa que es redueixi significativament la velocitat de circulació per dins del municipi podent donar la sensació errònia a les hores punta, que la via es troba saturada.

Si que es poden generar cues en determinats llocs i moments sobretot quan algun vehicle vol estacionar bé en alguna de les places en calçada existents o de forma il·legal o quan algun vehicle ha de realitzar algun gir a l'esquerra, acumulant darrera del vehicles. No obstant, aquestes cues són totalment assumibles i no generen un augment considerable del temps de viatge en aquest tram.

A continuació es mostra el nombre de vehicles dia als diferents vials que conformen la xarxa viària del municipi.

Punt	Tram	Sentit	IMD	IHP_max	% Saturació
1	Avinguda Gumersind	C-244a	1150	96,6	6,4%
1	Bisbal entre C-244a i	Pare Anton Soteras	1450	121,8	8,1%
2	Carrer Pare Anton Soteras	Soldevila	582	48,888	3,3%
3	Carrer xxxxx	accés a Avda. G. Bisbal	921	77,364	5,2%
3		ortida a Avda. G. Bisbal	666	55,944	3,7%
4	Avinguda Gumersind	Pare Anton Soteras	970	81,48	5,4%
4	Bisbal entre Pare	Pas Blau	960	80,64	5,4%
5	Carrer Pas Blau entre	Soldevila	423	35,532	2,4%
5	Avda. G. Bisbal i	Avda. G. Bisbal	507	42,588	2,8%
6	Avinguda Gumersind	Pas Blau	786	66,024	4,4%
6	Bisbal entre Pas Blau i	S. Russinyol	884	74,256	5,0%
7	Avinguda Gumersind	F. Cornet	665	55,86	3,7%
7	Bisbal entre Florenci	Fleming	742	62,328	4,2%
8	Carrer Fleming	Avda. G. Bisbal	312	26,208	1,7%
8		Agustí Soteras	321	26,964	1,8%

Taula 13. Intensitats dia a la xarxa viària del municipi. (Font: Elaboració pròpia)

L'av. Gumersind Bisbal és la principal via que vertebrava la circulació de vehicles entre un costat i altre del riu. Les intensitats varien en funció del tram entre els 2800 i els 1407 vehicles/dia. És utilitzada per accedir als barris residencials (Can Galan, Barri de L'Estació i Els Vivencs), als equipaments municipals i per accedir a la C-15 i polígons situats a la vessant sud com la Rata o la Barquera.

Els carrers Pare Anton Soteras o Pas Blau presenten intensitats també importants (582 i 920 vehicles/dia respectivament) ja que són utilitzades per accedir a l'escola Maria Borens i a la zona Esportiva. L'existència d'urbanitzacions situades fora del nucli antic fa necessari la utilització del vehicle privat per accedir a aquests equipaments, fent augmentar el nombre de vehicle en aquestes vies.

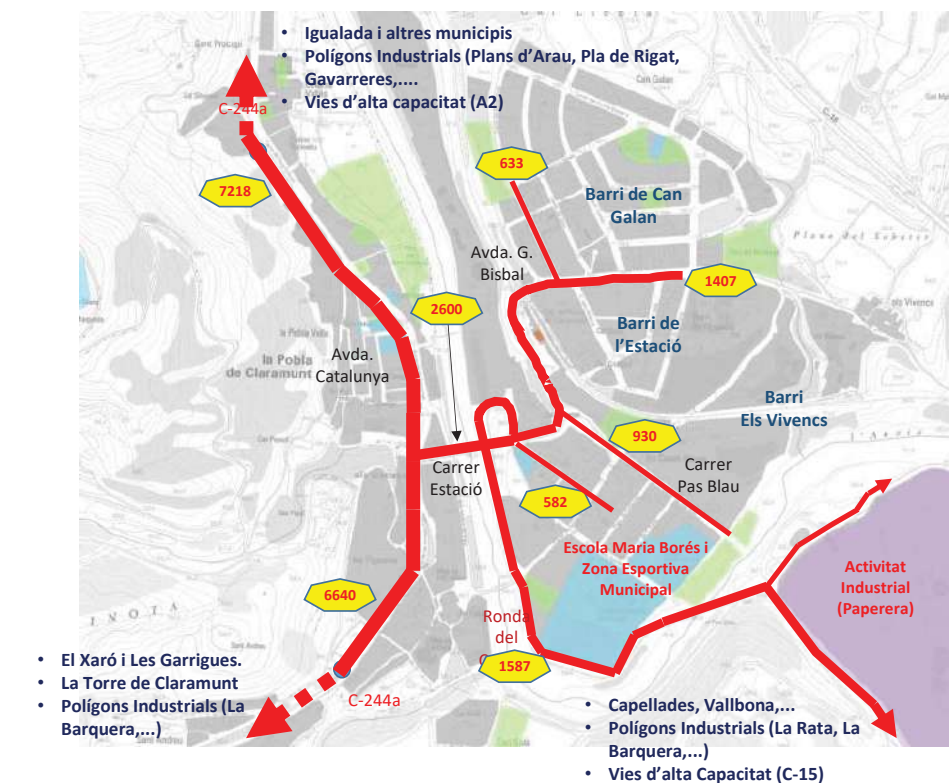


Figura 56. Principals itineraris utilitzats pel vehicle privat dins del nucli principal. (Font: Elaboració pròpia)

La resta de la xarxa viària que conforma el nucli antic, tot i que no s'han mesurat no considerem que suportin intensitats importants (inferiors als 400 vehicles/dia).

No s'observen problemes de congestió en cap de les vies analitzades. Els índexs de saturació en cap cas superen el 30%. No obstant, si que es poden detectar cues en determinats trams i en hores concretes relacionades amb les anades i tornades al treball i a l'escola.

Els punts on es detecten aquestes cues són a l'av. Catalunya i a l'av. Gumersind Bisbal. A la cruïlla formada per aquestes dues vies és produeixen retencions a primera hora del matí on coincideixen els vehicles que surten del municipi per anar a treballar cap a Igualada i als voltants i els vehicles que porten els nens a l'escola. Davant l'escola i al Centre Esportiu també s'observen aglomeracions de vehicles que entorpeix la fluïdesa de la circulació.



Figura 57. Vies on es detecten cues en determinades hores del dia. (Font: Elaboració pròpia)

2.6.7. Itinerari de vehicles pesants

Pel que fa al nombre de pesants, aquests s'han obtingut a partir dels aforaments automàtics realitzats. També s'han utilitzat dades proporcionades per la Generalitat de Catalunya per determinar el percentatge de les principals vies interurbanes que donen accessibilitat al municipi.

A continuació es mostra el nombre de pesants en cadascun dels punts i el percentatge respecte la intensitat total.

Punt	Típus	Tram	Sentit	IMD	pesants	% pesants
1	Interurbà	C-15 (km 45, Pobla de Claramunt)	Ambdós sentits	16.898	1.512	8,95%
2	Interurbà	C-244a (km 2, Vilanova del Camí)	Ambdós sentits	6.833	118	1,73%
3	Urbà	C-244a (Sud)	Igualada	3.247	257	7,91%
			La Torre de Claramunt	3.393	278	8,19%
4	Urbà	C-244a (Nord)	La Torre Claramunt	3.825	313	8,18%
			Igualada	3.393	278	8,19%
5	Urbà	Av.Gumersind Bisbal	C.Mollons	665	21	3,16%
			C.Florenci Comet	742	23	3,10%

Taula 14. Nombre de pesants i percentatge respecte el total de vehicles. (Font: Elaboració pròpia)

La C-244a presenta uns percentatges més aviat baixos tenint en compte l'existència de polígons d'activitats econòmiques a un costat i altre del municipi. El nombre de pesants que travessen el municipi és d'uns 600-700 vehicles representant al voltant del 8% del total.

L'existència d'un accés a la C-15 a la vessant sud del municipi, al costat del Polígon La Rata i la Barquera fa que molts vehicles pesants utilitzin aquesta via per accedir als polígons o àrees situades més al nord. El percentatge de pesants que utilitzen la C-15 és similar al de la C-244a però en quant a nombre de vehicles és molt superior (1.512 vehicles pesants).

En canvi, a les vies interiors dels municipi el percentatge de pesants disminueix significativament, disminuint els percentatges fins al 3-4%.

Com ja s'ha comentat, existeixen polígons d'activitats econòmiques a un costa i altre del municipi, fet que genera un itinerari de pesants que travessa el municipi a través de la C-244a i de la ronda Capelló. No sembla que el municipi sigui origen o destinació d'aquests viatges.

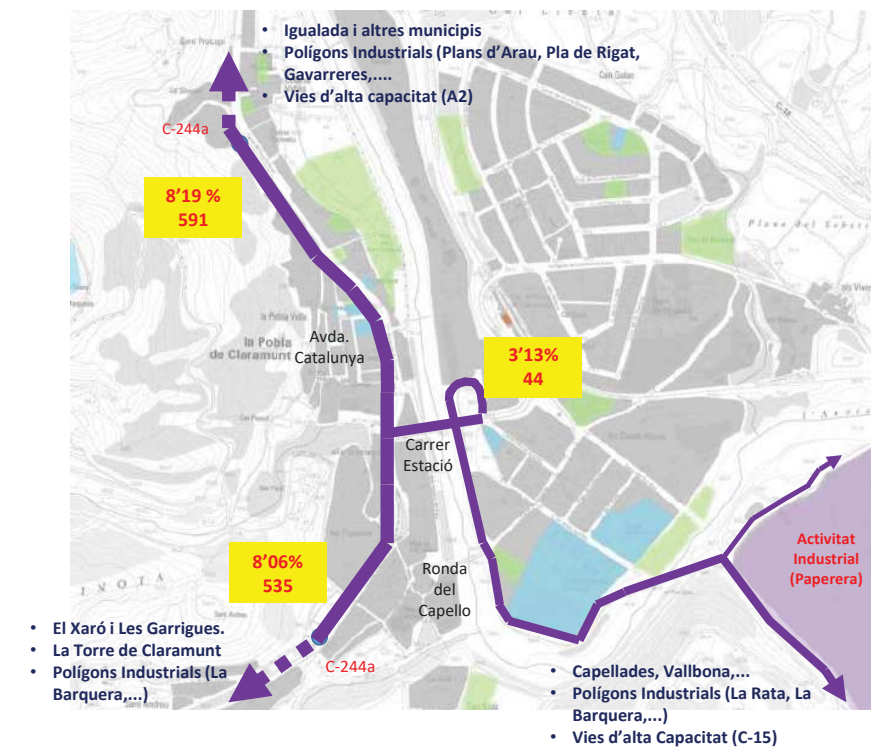


Figura 58. Principals itineraris utilitzats pel vehicle pesants. (Font: Elaboració pròpia)

2.6.8. Anàlisi de velocitats

A través dels aforaments automàtics s'han mesurats les velocitats a la que circulen els diferents vehicles.

Punts	Tram	Sentit	< 30 km/h	30 a 50 Km/h	50 a 70 Km/h	> 70 Km/h
1	C-244a (Sud)	Igualada	31,41%	60,33%	8,19%	0,06%
		La Torre de Claramunt	6,40%	78,22%	15,21%	0,18%
2	C-244a (Nord)	La Torre Claramunt	26,67%	51,22%	6,95%	0,05%
		Igualada	5,30%	81,14%	13,55%	0,01%
3	Av.Gumersind Bisbal	C.Mollons	17,14%	77,44%	5,41%	0,00%
		C.Florenci Comet	12,94%	76,55%	10,51%	0,00%

Taula 15. Interval de velocitat associat al percentatge de vehicles. (Font: Elaboració pròpia)

El percentatge de vehicles que superen el límit permès no és important. A l'av. Catalunya entre 7% (entrades al municipi) i el 15% (sortides cap a l'exterior) superen la velocitat permesa. No obstant, s'ha observat que entre el 50% i el 80% dels vehicles que circulen per aquest via ho fan a una velocitat entre els 30 i els 50 km/h. Donades les característiques físiques de la via (amplada insuficient) es considera que no queda garantida la seguretat dels vianants, amb lo qual s'hauria de limitar la velocitat de circulació o millorar les condicions de la via.

Pel que fa a la resta de vies el percentatge de vehicles que circulen dins els límits permesos es considera acceptable (90%-95%). De totes maneres no s'han detectat elements reductors de velocitat en zones on es genera mobilitat escolar per tal de garantir i millorar la seguretat dels menors, com poden ser els vials d'accés a l'escola i al centre esportiu.

2.6.9. Diagnosi del transport privat.

El municipi de La Pobla de Claramunt es troba situat a la zona central de la comarca de l'Anoia i dins dels municipis que conformen la Conca d'Òdena es situa a la vessant sud. Des de el punt de vista de la xarxa viària està connectat directament a la resta del territori a través de la C-244a.

La principal via de comunicació es la C-244a, que es projecte paral·lel al riu Anoia i connecta amb Vilanova del Camí pel nord i amb Capellades pel sud. Les altres, la BV-2131 i BV-2133, connecten amb La Torre de Claramunt i altres municipis situats a la vessant occidental. Són vies amb un carril per sentit de circulació i amb intensitats inferiors als 10.000 vehicles dia.

Dels 7 municipis que conformen la Conca d'Òdena, La Pobla de Claramunt és el que se situa més a sud. La principal via d'accés amb la resta dels municipis és la C-244a, tot i que són necessàries altres vies de caràcter comarcal per accedir a la major part de la resta de municipis que conformen la Conca d'Òdena.

L'estructura viària que conforma el nucli principal de La Pobla de Claramunt està condicionada pel relleu que l'envolta i pel pas del riu Anoia.

Els principals obstacles per la connectivitat entre els barris del nucli principal són el riu Anoia i la línia del ferrocarril que separen el municipi de nord a sud i generen uns desnivells puntuals destacables. Per poder connectar les dues parts es disposa únicament de dos passos, un en actiu i l'altre clausurat.

El principal accés (pont format pel c. de l'estació), per creuar tant el riu Anoia com la xarxa Ferroviària és fonamental per la vertebració tant de la mobilitat interna del municipi (connectivitat entre els diferents barris situats a banda i banda) com de la mobilitat interna externa (accés a la xarxa d'accessibilitat) com del trànsit de pas.

L'altre dels passos (a través d'un pas inundable entre els carrers Arbres del Papa i el Camí de la Riera.) no disposa d'una amplada suficient perquè puguin circular dos vehicles en contrasentit al mateix temps tot i que no disposa de senyalització vertical de preferència. A més, en determinats períodes de crescuda del riu, ha estat focus d'accidents i ha tingut que ser tancat al pas dels vehicles. Per tant, actualment s'ha clausurat el pas de vehicles per tal d'evitar accidents relacionats amb les crescudes.

La C-244a és la via més important de la Pobla de Claramunt ja que distribueix tant el trànsit de pas (entre Igualada i Vilanova del Camí i l'accés a la C-15 i també A2) com el trànsit de vehicles generats i atrets pel propi municipi. És una via molt utilitzada tant per vehicles com per pesants.

En alguns trams l'amplada de la via resulta insuficient (tram central). Les calçades són estretes fet que comporta que en alguns casos els vehicles pesants circulin molt a prop d'unes voreres inferiors al 1,5 metres que genera una perillositat elevada, no garantint-se la seguretat dels vianants i dels propis conductors.

Existeixen diferents elements que distorsionen la funcionalitat d'aquesta via. Amplada insuficient, trams amb carrils d'estacionament, girs a l'esquerra sense carrils de gir i en alguns casos sense regulació semafòrica, generant una sensació de desordre.

El període de màxima demanda a la xarxa viària interior es situa al migdia, entre les 14:00 i les 15:00, representant el 8,4%. Aquest període de màxima demanda respon a diversos motius: mobilitat ocupacional (anades i tornades a la feina), tornades a casa (dinars i finals de treball) i mobilitat personal.

El nombre de vehicles que circulen per la C-244a al seu pas pel nucli central de La Pobla de Claramunt varia entre els 6.600 vehicles/dia i els 7.300.

No es detecten problemes de trànsit relacionats amb la congestió a la xarxa interior del municipi tot i que si es poden generar cues en determinats llocs i moments. Els únics punts on es detecten cues són l'av. Catalunya i l'av. Gumersind Bisbal. A la cruïlla formada per aquestes dues vies és produeixen retencions a primera hora del matí on coincideixen els vehicles que surten del municipi per anar a treballar cap a Igualada i als voltants i els vehicles que porten els nens a l'escola. Davant de l'escola i del centre esportiu també s'observen aglomeracions de vehicles que entorpeix la fluïdesa de la circulació.

La major part del trànsit es vertebrada pels eixos principals mentre que la resta de vials pràcticament no hi circulen vehicles al llarg del dia. L'av. Gumersind Bisbal és la principal via que vertebrada la circulació de vehicles entre un costat i altre del riu. Les intensitats varien en funció del tram, entre els 2800 i els 1407 vehicles/dia. És utilitzada per accedir als barris residencials, als equipaments municipals i per accedir a la C-15 i polígons situats a la vessant sud com la Rata o la Barquera.

Els carrers Pare Anton Soteras o Pas Blau presenten intensitats també importants (582 i 920 vehicles/dia respectivament) ja que són utilitzades per accedir a l'escola Maria Bores i a la zona Esportiva.

La resta de la xarxa viària que conforma el nucli antic de La Pobla, tot i que no s'han mesurat aforades, per les característiques d'usos, bàsicament residencial, no considerem que suportin intensitats superiors als 400 vehicles dia.

El percentatge de pesants a la C-244a és baix tenint en compte l'existència de polígons d'activitats econòmiques a un costat i altre del municipi. El nombre de pesants que travessen el municipi es d'uns 600-700 vehicles representant al voltant del 8% del total. L'existència d'un accés a la C-15 a la vessant sud del municipi, al costat del Polígon La Rata i la Barquera fa que molts pesants utilitzin aquesta via per accedir als polígons o àrees situades més al nord. El percentatge de pesants que utilitzen la C-15 és similar al de la C-244a però en quant a nombre de vehicles és molt superior (81512 pesants).

En canvi, a les vies interiors dels municipi, el percentatge de pesants disminueix significativament, disminuint els percentatges fins al 3-4%.

La major part dels vehicles circulen per l'interior del nucli principal ho fan dins els límits establerts.

2.7. L'aparcament

L'anàlisi de l'aparcament s'ha centrat en el nucli urbà de La Pobla de Claramunt on es concentra la major part de demanda d'estacionament, tant en dia feiner com en festius. Les zones de polígons d'activitats econòmiques i exteriors corresponen a sectors de baixa densitat, tant residencial com terciària i no generen conflictes rellevants en relació a l'aparcament.

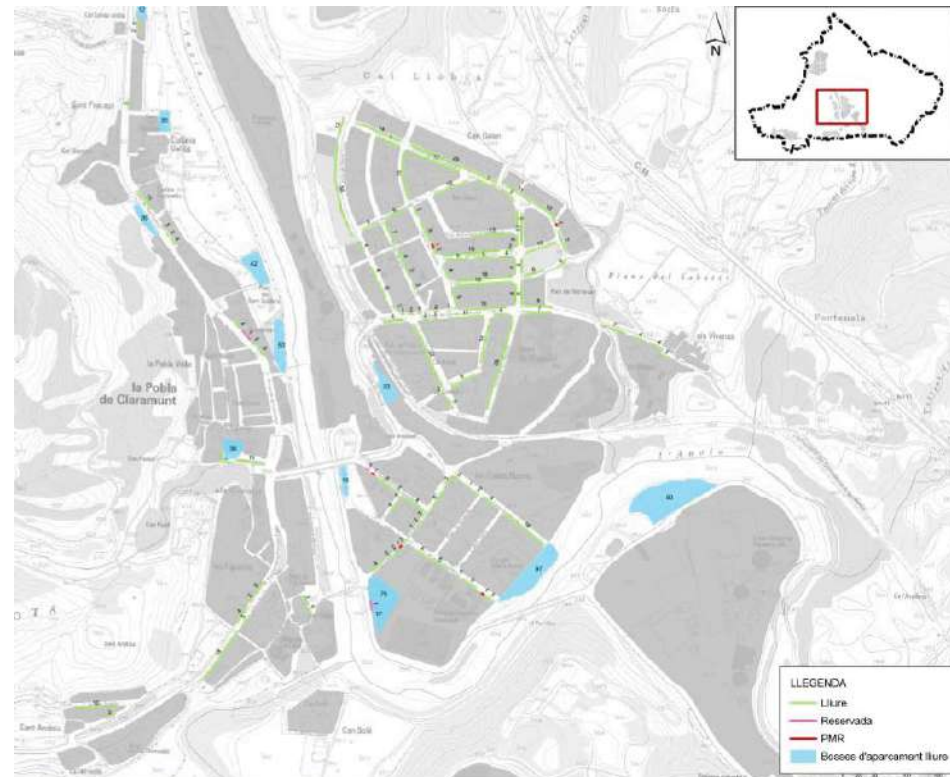


Figura 59. Àmbit d'anàlisi de l'aparcament (Font: Elaboració pròpia)

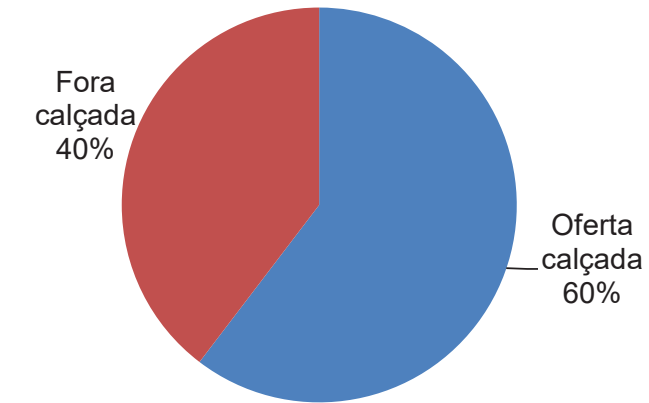


Figura 61. Composició de l'oferta d'aparcament. (Font: Elaboració pròpia)

No es detecta una oferta exclusiva per als usuaris forans ja sigui regulada o reservada per a la realització de càrrega i descàrrega. S'han habilitat diversos solars d'estacionament que van destinats a cobrir les necessitats d'estacionament diürnes, per motius relacionats amb treball, gestions, compres i residencials. Aquests solars estan urbanitzats i senyalitzats com a aparcament.

La funció d'aquests solars és diferent segons la seva localització. Així, els dos solars situats al Parc de Sant Galderic, al costat de l'Ajuntament, els utilitzen usuaris relacionats amb l'activitat de serveis i gestions del municipi. Un d'aquests espais, el situat més al sud, només té un accés d'entrada i sortida a través d'un carrer amb un sol carril de circulació, implicant l'entrada i sortida alhora de dos vehicles. Aquest fet ha generat la necessitat de semaforitzar la cruïlla amb la carretera C244a.

L'estació de FGC disposa d'un espai d'una trentena de places d'aparcament destinades bàsicament als usuaris de l'estació.

L'escola i el camp de futbol també disposen de zones d'aparcament que s'utilitzen per a l'acompanyament i recollida d'infants i quan es juguen partits de futbol, respectivament.

2.7.1. Oferta d'aparcament

A través de l'inventari d'aparcament realitzat en aquest PMUS, s'han detectat unes 2.000 places d'aparcament de les quals el 60% es localitzen a la calçada (1.215).

	Zona disc	C/d	Lliure	Solar	Reserves	Total públics	Pàrquings veïns	Total places
Àmbit	0	0	736	470	9	1.215	798	2.013
TOTAL	0	0	736	470	9	1.215	798	2.013

Taula 16. Oferta d'aparcament (Font: Elaboració pròpia)

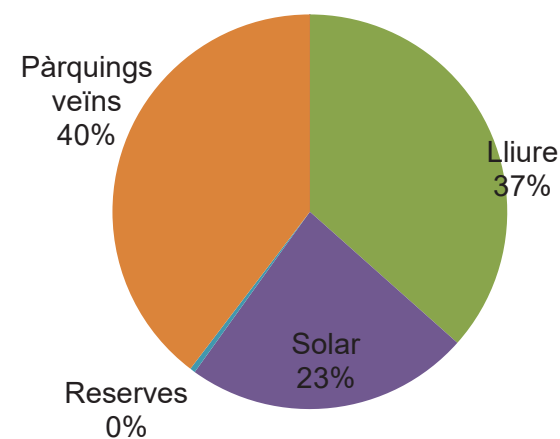


Figura 60. Composició de l'oferta d'aparcament. (Font: Elaboració pròpia)



Figura 62. Solars d'estacionament del camp de futbol i ubicació de l'aparcament de Sant Galderic (Font: Elaboració pròpia)

2.7.2. Demanda i balanç d'estacionament residencial

La demanda d'estacionament residencial són aquells turismes censats a l'àmbit analitzat. L'any 2013, es van comptabilitzar al conjunt del municipi 1.276 turismes, dels quals el 75% es corresponen a l'àmbit analitzat (958).

La demanda es manifesta fonamentalment en el període nocturn quan les persones que viuen al municipi tenen el seu vehicle estacionat a la calçada o fora calçada. L'ocupació de l'oferta d'aparcament a la calçada durant el període nocturn, permet corroborar el volum de demanda residencial quantificada i el balanç teòric d'estacionament (relació entre la oferta i la demanda). En aquest sentit, donat que la utilització dels solars per part dels residents a la nit és molt baixa (9%), aquests no es tindran en compte

ahora de realitzar el balanç teòric d'estacionament, tot i que representen un important remenen de places en el període nocturn.

El balanç entre l'oferta (dins i fora calçada) i la demanda residencial (turismes censats) dona lloc al dèficit global d'estacionament que al conjunt del municipi és inexistent. Aquest fet posa de relleu les facilitats d'aparcament existents al municipi. En el comptatge nocturn s'ha pogut comprovar com l'ocupació a la calçada és del 57%, és a dir, que es detecten unes 690 places lliures en aquest període. Tanmateix, mentre la ocupació dels solars és molt baixa (9%), la ocupació de la zona no regulada és del 87%.

El dèficit infraestructural existent (160 places) indica que hi ha una part dels turismes censats a l'àmbit que no disposa de plaça d'aparcament fora la calçada i que per tant es veu "obligat" a estacionar el seu vehicle al carrer durant la nit.

Turismes	Oferta calçada	Fora calçada	Total oferta	Balanç global*	Balanç Infraestructural
958	1.215	798	2.013	-585	160
958	1.215	798	2.013	-585	160

*S'ha descomptat la oferta de solars

Taula 17. Balanç d'estacionament residencial. (Font: Elaboració pròpia)

2.7.3. Utilització de l'oferta d'estacionament a la calçada

Per tal de comprovar el funcionament de les diferents ofertes d'estacionament en el període diürn, s'han realitzat uns comptatges que permeten veure la seva ocupació, la tipologia de demanda que hi estaciona, la durada d'estacionament, etc.

La demanda d'estacionament forana es manifesta fonamentalment en el període diürn i es compon de:

Treballadors, amb períodes d'estacionament que superen les 4 hores, i

Usuaris de gestions, compres, oci, amb períodes d'estacionament inferiors a les 4 hores.

Donades les dimensions del municipi, l'activitat terciària existent està dirigida bàsicament a clients residents del municipi. Per tant, en el període diürn, el concepte "forà" englobarà a tots aquells usuaris que estacionin a l'interior de l'àmbit analitzat, tant residents com no residents.

Utilització dels solars d'estacionament

S'han realitzat comptatges als solars del Parc de Sant Galderic al centre històric i al de l'estació de FGC, a la nit i al llarg d'un dia feiner.

Els tres espais es troben pràcticament desocupats durant la nit i tenen una ocupació diferent al llarg del dia. Així, mentre el de l'estació es manté pràcticament buit al llarg del dia (4 cotxes/ 30 places), els de Sant Galderic tenen una major ocupació.

Sant Galderic Sud és l'espai més utilitzat durant al dia al municipi (47 places), ja que és el més cèntric i accessible. Disposa de places lliures al llarg de tot el dia, si bé a les 12h arriba al 90% d'ocupació. La franja de 10 a 13h és la més plena, coincidint amb l'horari de gestions i treball. Sant Galderic Nord és un espai molt poc utilitzat al llarg del dia arribant a una punta màxima a les 12h amb el 43%.

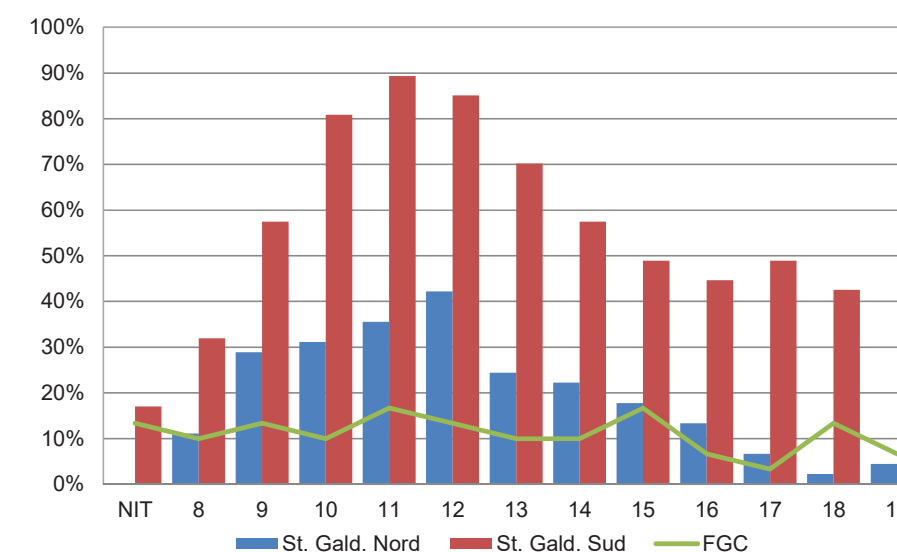


Figura 63. Evolució de la ocupació dels solars. (Font: Elaboració pròpia)

Sant Galderic Nord té un índex de rotació de vehicles de 3,3 vehicles / plaça, el que equival a dir que uns 165 vehicles / dia estacionen al solar. En els altres dos espais, la rotació és molt inferior.

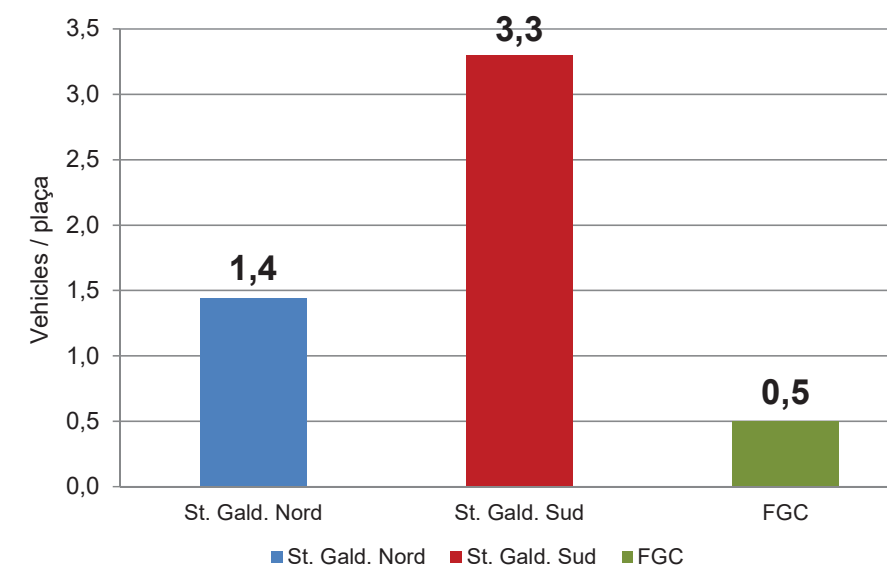


Figura 64. Índex de rotació (vehicles / plaça). (Font: Elaboració pròpia)

La durada mitjana d'estacionament a Sant Galderic Sud és de 3,5h, fruit de la combinació entre usuaris que venen a realitzar gestions o compres (amb durades inferiors a les 2 hores) i treballadors que estacionen al llarg del matí per jornada laboral.

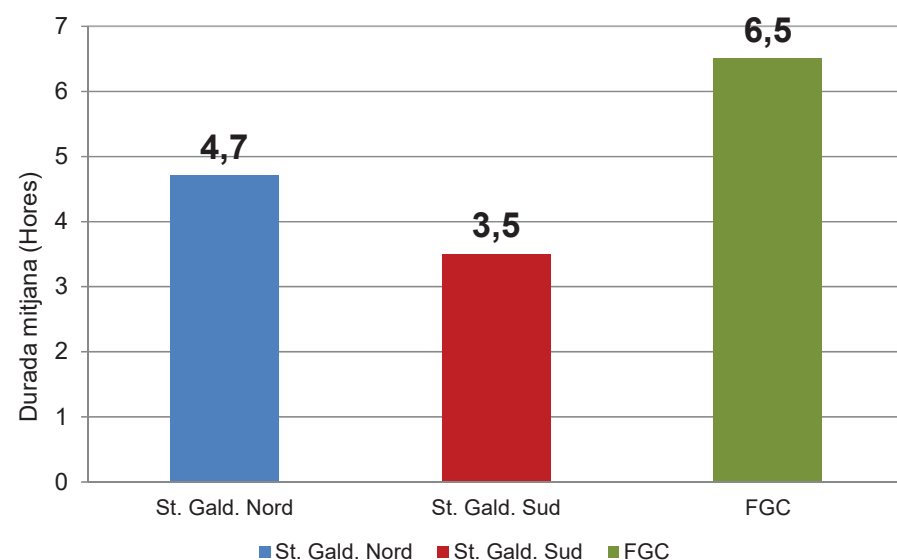


Figura 65. Durada mitjana d'estacionament (Hores). (Font: Elaboració pròpia)

Ocupació de la zona no regulada

Per tal de conèixer l'ocupació de les places no regulades a l'àmbit d'estudi s'ha realitzat un inventari d'ocupació a les principals zones del municipi (Casac Antic, Can Galvan i Cases Noves) al llarg de tres períodes de dia.

A la gràfica que es mostra a continuació, s'observa com les probabilitats de trobar places lliures són elevades al llarg de tot el dia en les tres zones:

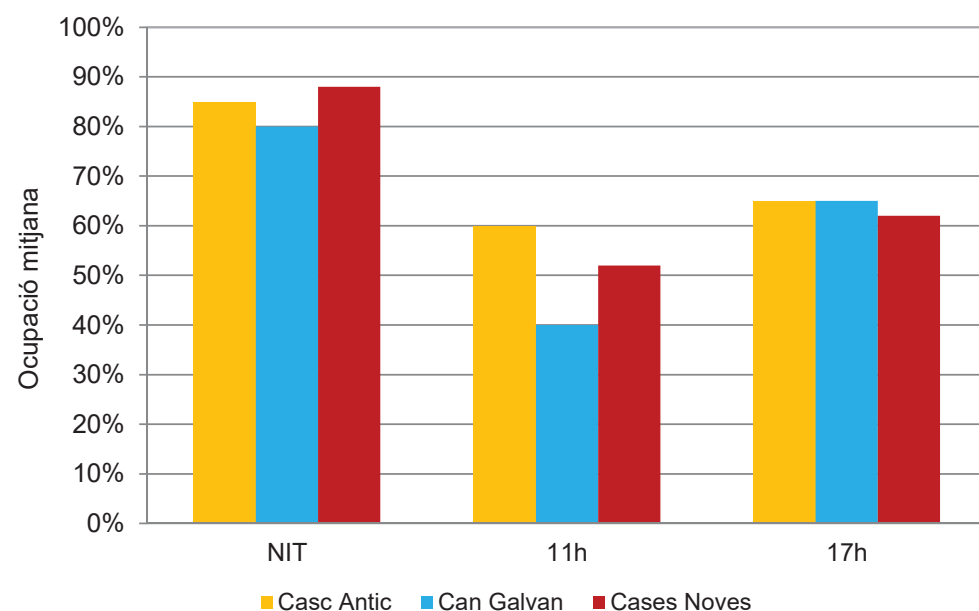


Figura 66. Evolució de la ocupació de places no regulades. (Font: Elaboració pròpia)

2.7.4. Volum d'estacionaments diaris

A través dels índexs de rotació de cadascuna de les places i realitzant una hipòtesis d'índex de rotació dels pàrquings de veïns d'1 vehicle / plaça, es pot realitzar una aproximació del nombre d'estacionaments diaris que es realitzen al àmbit d'estudi.

En total, es produeixen uns 2.615 estacionaments / dia feiner, dels quals un 69% es realitzen a la calçada.

	Zona disc	C/d	Lliure	Solar	Ilegal	Total calçada	Pàrquings veïns	Total places
Àmbit	0	0	1.104	564	149	1.817	798	2.615

Taula 18. Nombre d'estacionaments en dia feiner a l'àmbit d'estudi (Font: Elaboració pròpia)

Un 8% dels estacionaments que es realitzen sobre la calçada es produeixen de forma il·legal, concentrats en cantonades o sobre illa per a vianants.

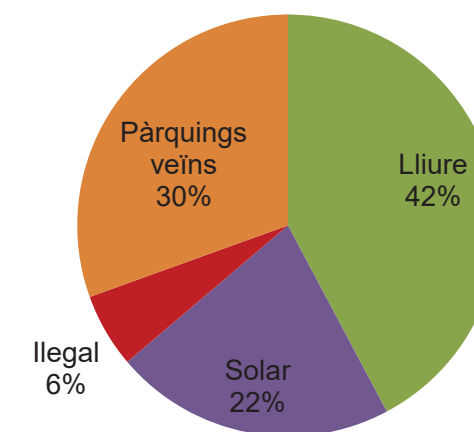


Figura 67. Lloc d'estacionament de la demanda diària a l'àmbit d'estudi (Font: Elaboració pròpia)

2.7.5. Diagnosi d'aparcament

La major part de la oferta d'aparcament va destinada a cobrir les necessitats d'aparcament residencial.

No existeix cap oferta regulada. Aquest fet ja denota que l'activitat terciària que es desenvolupa al municipi és d'àmbit local.

A l'àmbit d'estudi no es detecta dèficit global d'aparcament (dins i fora calçada).

La baixa ocupació de l'oferta d'aparcament a la calçada en el període nocturn (57%) corrobora aquest dèficit i mostra les facilitats d'estacionament al municipi.

S'han detectat 160 places de dèficit infraestructural que és un nombre baix i es correspon als vehicles que no disposen de plaça d'aparcament fora la calçada.

Existència de places lliures d'aparcament al llarg de tot al dia a les diferents zones del municipi.

Només s'ha detectat algun període al matí amb les places ocupades al 90% al solar d'aparcament de Sant Galderic, situat al costat de l'Ajuntament.

2.8. Caracterització dels Polígons d'Activitats Econòmiques

La Pobla de Claramunt compta amb dos polígons: el Polígon de La Rata ubicat al sud del municipi i el Polígon dels Plans d'Arau.

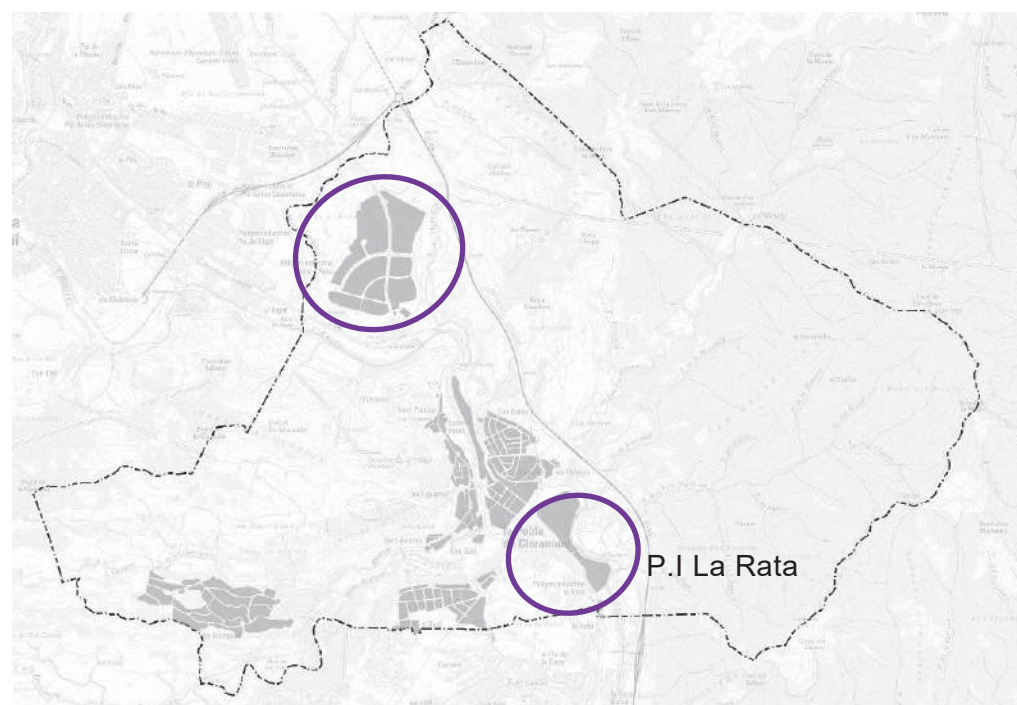


Figura 68. Polígons d'Activitats Econòmiques (Font: Elaboració pròpia)

El Polígon Plans d'Arau forma part de l'Associació de Polígons dels Plans juntament amb els polígons de Riera de Castellolí i Pla de Rigat (Vilanova del Camí) i el Polígon del Pla de les Gavarreres (Òdena). Els Polígons dels Plans consideren els polígons abans esmentats com un sòl àmbit d'activitat econòmica que compta amb una extensió total de 130 Ha i més de 130 empreses. Entre els objectius d'aquest projecte s'hi troben: poder realitzar actuacions conjuntes pel que fa a serveis públics, senyalització, etc., promocionar l'ocupació dels polígons com una sola entitat i aconseguir millorar l'eficiència i atraure noves empreses pel sector.

Polígon d'activitats econòmiques La Rata

Aquest polígon està situat entre la zona del Pas Blau i el barri de La Rata just al marge dret del riu Anoia i compta amb una extensió de 131.039,70 m².

L'accés al polígon des de la capital de comarca (Igualada) es fa des de la N-II a Igualada, després seguint per la C-244a. Des de Capellades s'accedeix al polígon per la Ronda del Capelló i, per últim des de Barcelona, l'itinerari comença per l'A-2 i després per la carretera C-15 fins arribar al pont del Barri de la Rata on es continua per la Ronda del Capelló.

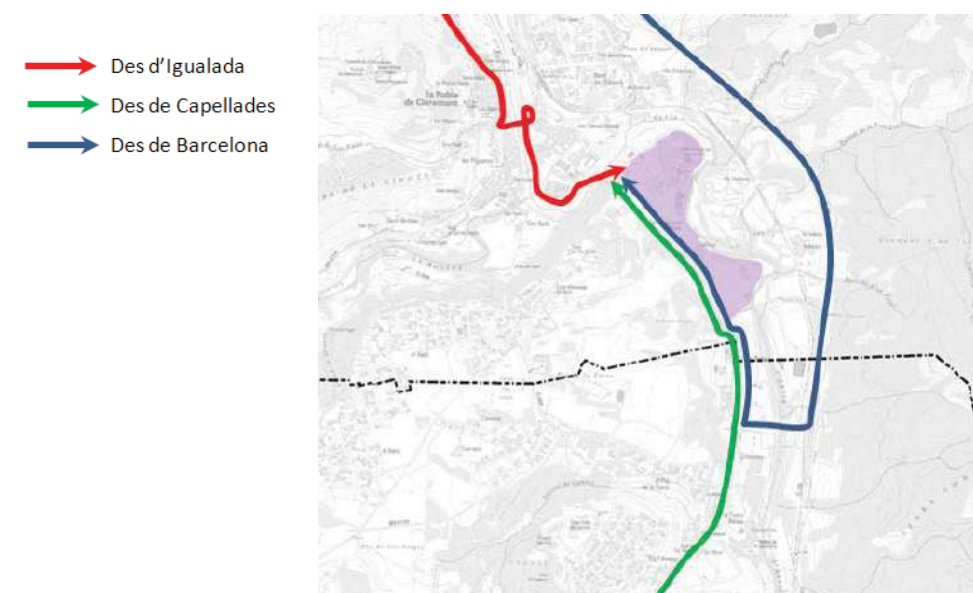


Figura 69. Accessos al Polígon d'activitats econòmiques La Rata (Font: Elaboració pròpia)

Pel que fa a les infraestructures de transport la parada d'autobús més propera és la de l'av. de l'Anoia a 800 m (9 minuts caminant) on paren les línies Barcelona-Igualada (per Capellades), Igualada-Carme, Vilafranca-Igualada i Vilafranca-Monestir de Montserrat; cal esmentar que l'itinerari fins el polígon és accessible. Per altra banda existeix l'estació de tren situada a 1 km del polígon (11 minuts caminant) on para la línia R6 de Rodalies, el recorregut des de la mateixa és accessible a la part inicial fins el c. Pas Blau on les voreres no són accessibles o no estan urbanitzades a més que els passos de vianants no estan tots adaptats; un cop passat el c. Soldevila l'itinerari torna a ser accessible.

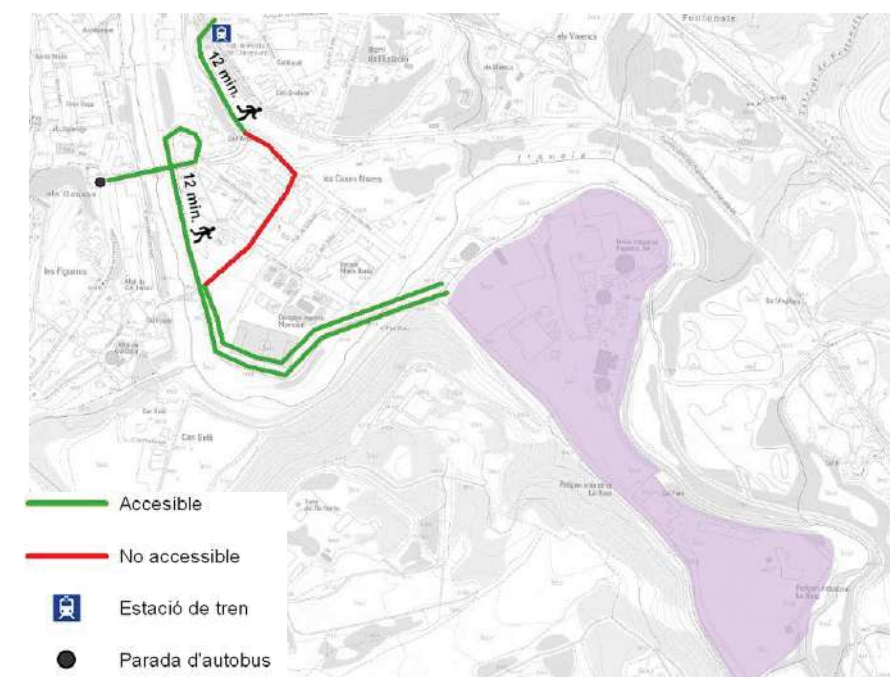


Figura 70. Itineraris des de les parades de transport més properes al polígon (Font: Elaboració pròpia)

En quant a la mobilitat a peu no existeix cap pas de vianants als carrers que rodegen el polígon i es detecta una mancança de pas de vianants en un punt; només un dels carrers compta amb vorera a un costat.

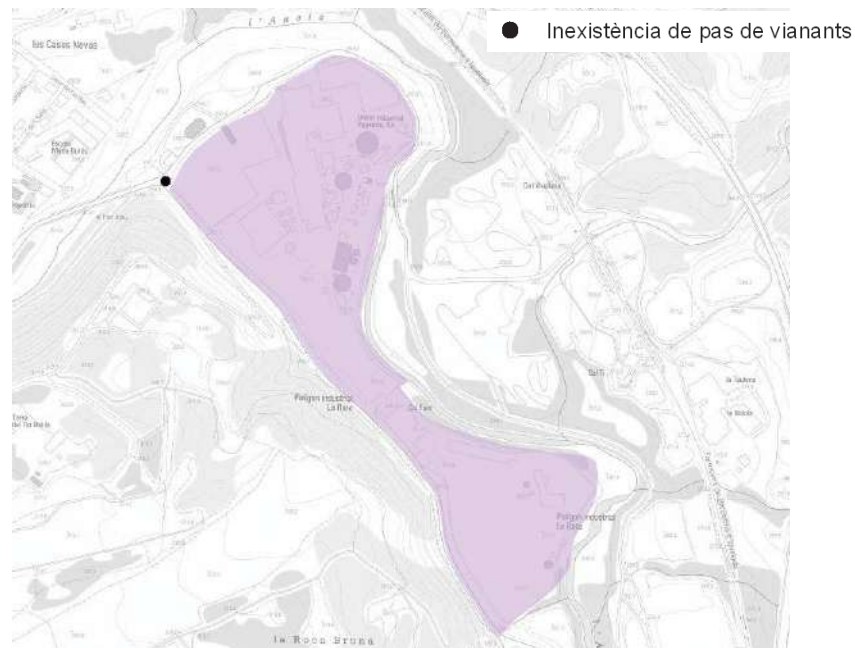


Figura 71. Inexistència de pas de vianants al polígon (Font: Elaboració pròpia)

Aquest polígon només compta amb dos carrers que el bordegen tots dos bidireccionals i amples. Pel que fa a l'aparcament cal esmentar que no s'estaciona als dos carrers del polígon però hi ha una bossa just al costat destinada a l'estacionament de camions per l'empresa Uptisa.

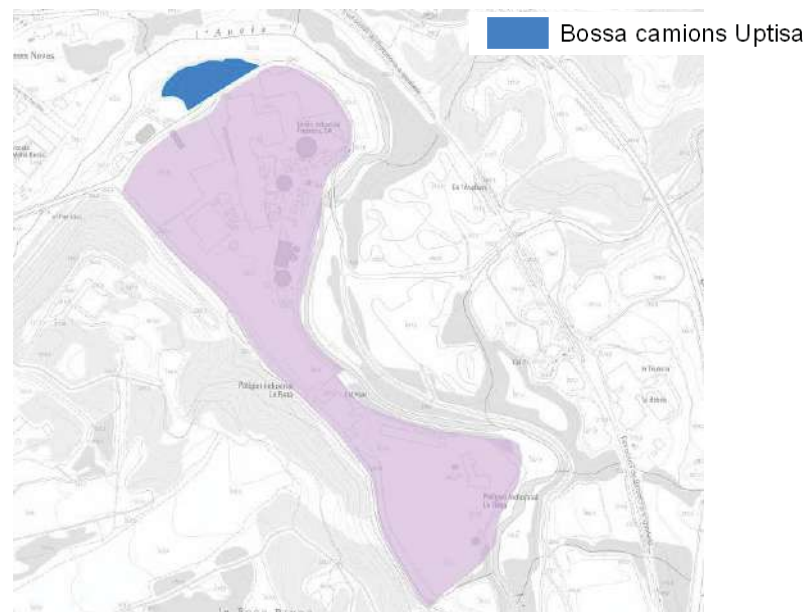


Figura 72. Bossa d'estacionament per a camions de l'empresa Uptisa. (Font: Elaboració pròpia)

Polígon d'Activitats Econòmiques Plans d'Arau

Aquest polígon de 441.967,53 m² d'extensió es va començar a desenvolupar durant els anys 90 i compta amb diverses empreses i equipaments.

L'accés al polígon des de Barcelona es fa per l'A-2 i a continuació per la N-IIa; des d'Igualada s'accedeix per la N-IIa. Des del centre de la Pobla de Claramunt mitjançant la C-244a i després pel c. Narcís Monturiol.

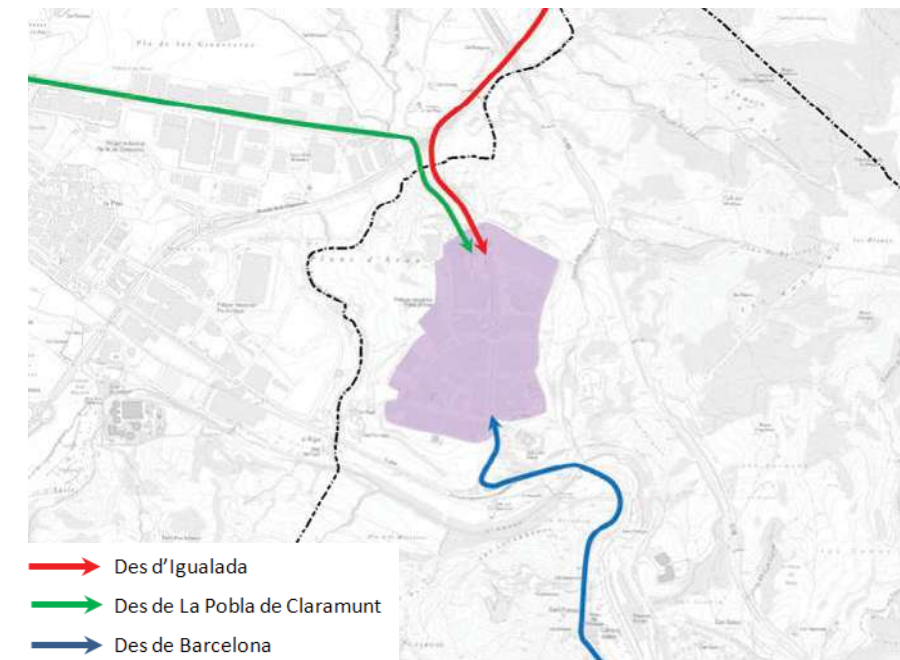


Figura 73. Accessos al Polígon d'activitats econòmiques La Rata (Font: Elaboració pròpia)

Pel que fa al transport públic proper cal esmentar que la parada més propera és la ubicada al nucli de La Pobla de Claramunt, a Sant Procopi tot i que, des de la mateixa, l'itinerari fins al polígon no és accessible perquè no existeix vorera a cap costat; tot i així, esmentar que el recorregut és de 2 kms o 26 minuts. En quant a l'itinerari cap a l'estació tampoc és accessible pel mateix motiu que l'anterior.

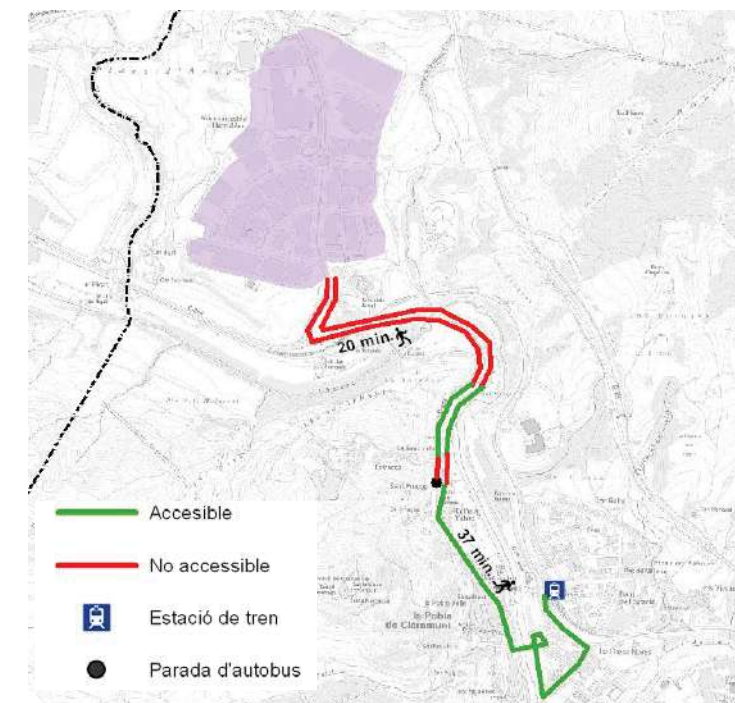


Figura 74. Transport proper al polígon (Font: Elaboració pròpia)

Aquest polígon compta amb passos de vianants adaptats als dos costats, tot i que, cal destacar que falten dos passos de vianants a l'entrada del polígon.

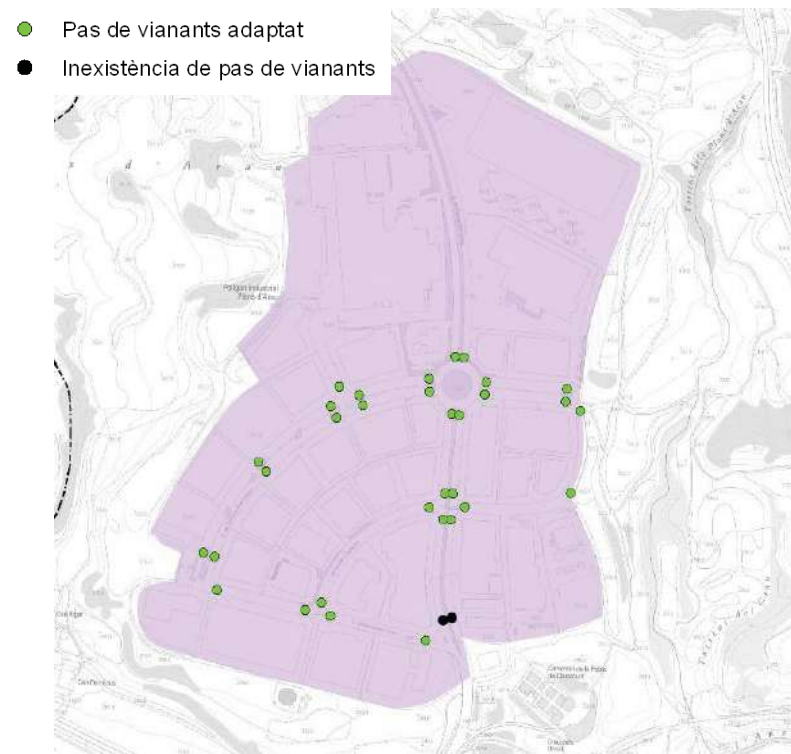


Figura 75. Passos de vianants al pol (Font: Elaboració pròpia)

Pel que fa a la tipologia de c. al polígon cal esmentar que els vials són bidireccionals i amples amb voreres accessibles.

En quant l'oferta d'aparcament hi han un total de 467 places de tipologia cordó, bateria i semibateria que es distribueixen sobretot a la part sud del municipi que és on es concentren més activitats.

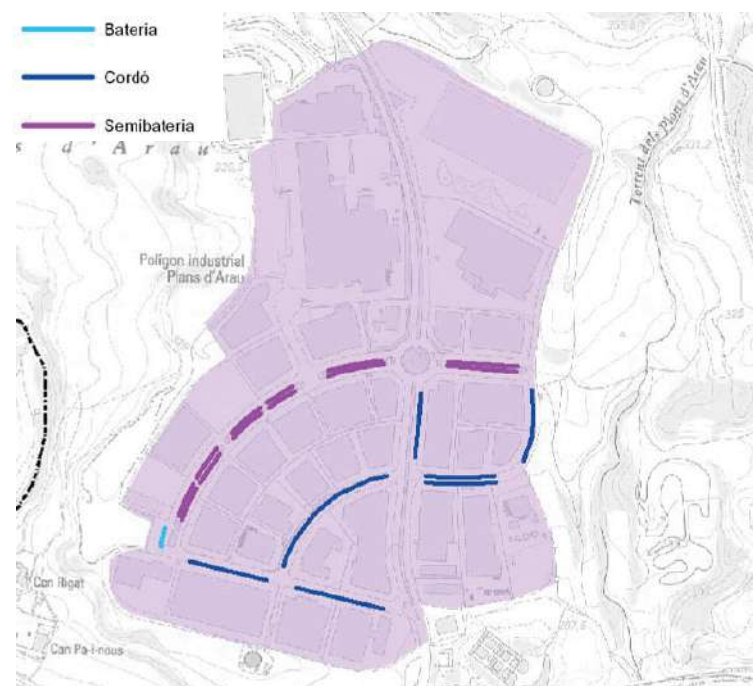


Figura 76. Oferta d'aparcament en cordó al polígon (Font: Elaboració pròpia)

3. Diagnosi de la situació tendencial (prevista)

3.1. Planejament vigent

La planificació urbanística de la ciutat d'Igualada es porta a terme mitjançant el planejament urbanístic general, que és integrat pel Pla Territorial Parcial de les Comarques centrals, el Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena. **Aprovació definitiva el 19 de desembre de 2008, publicat al DOGC núm. 5314, de 9 de febrer de 2009** i les normes de planejament urbanístic. Els municipis d'Igualada, Santa Margarida de Montbui, Vilanova del Camí, Òdena, Castellolí, Jorba, la Torre de Claramunt, la Pobla de Claramunt, Capellades, Carme i Orpí es troben sota la planificació del PDU.

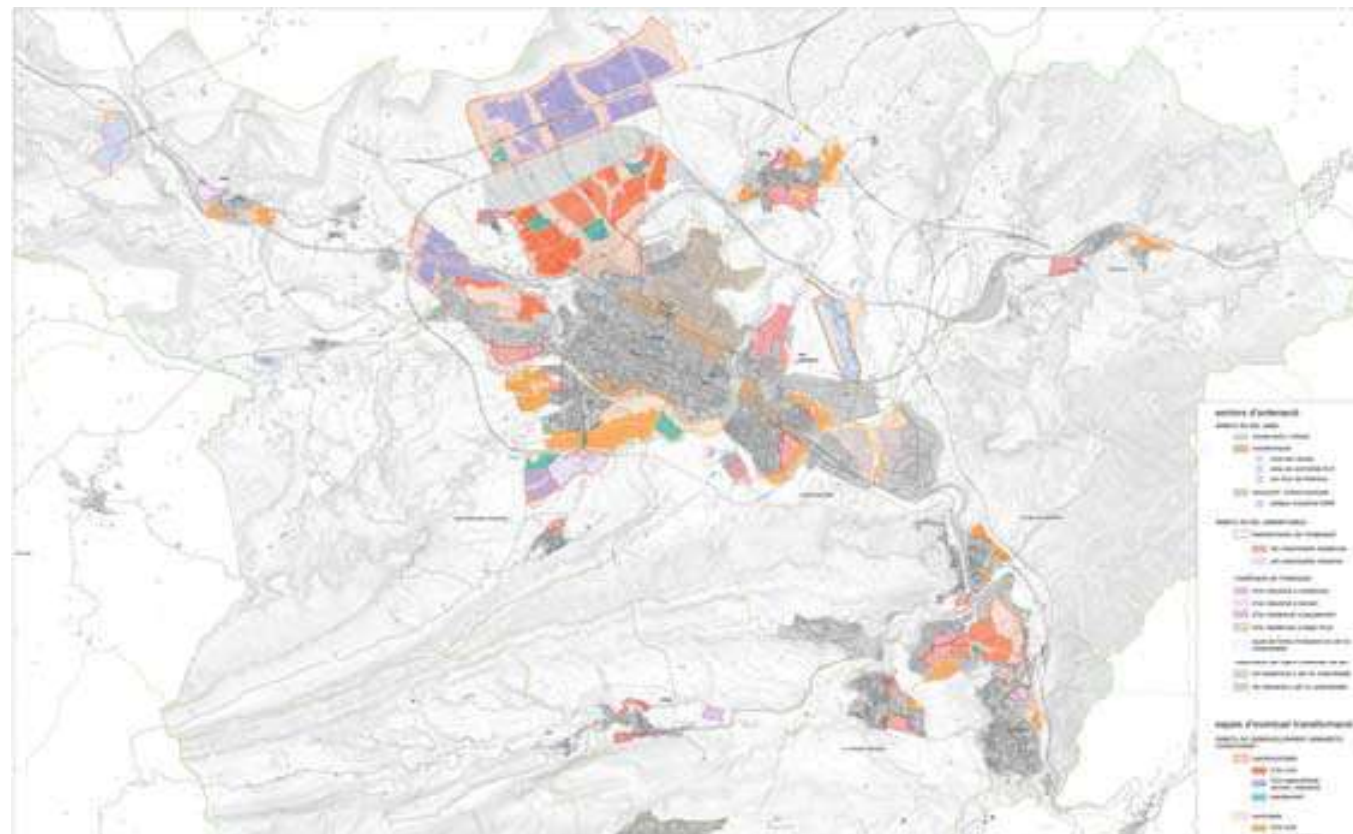


Figura 77. Assentaments previstos en el Pla Director de la Conca d'Òdena (Font: Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya)

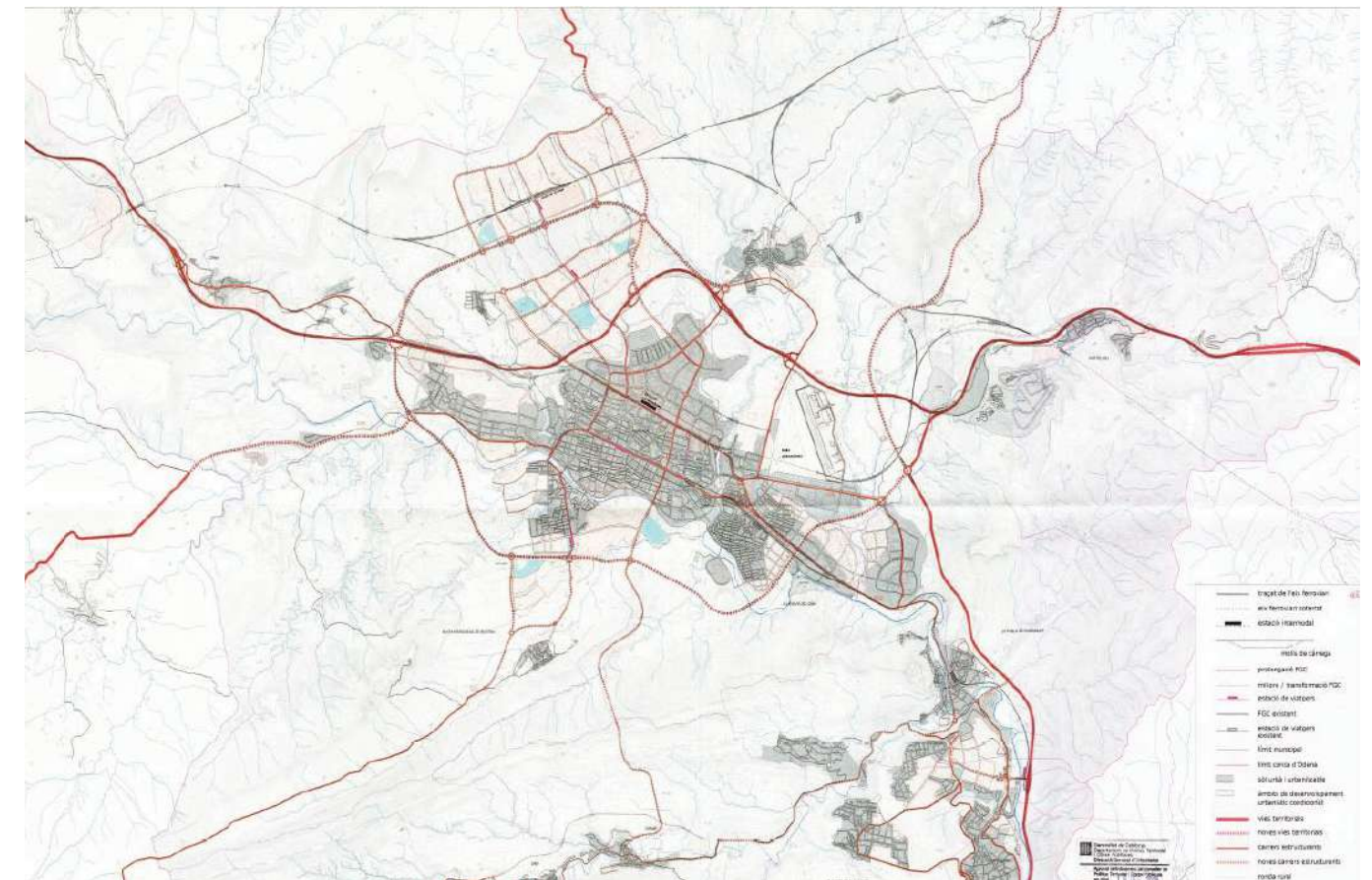


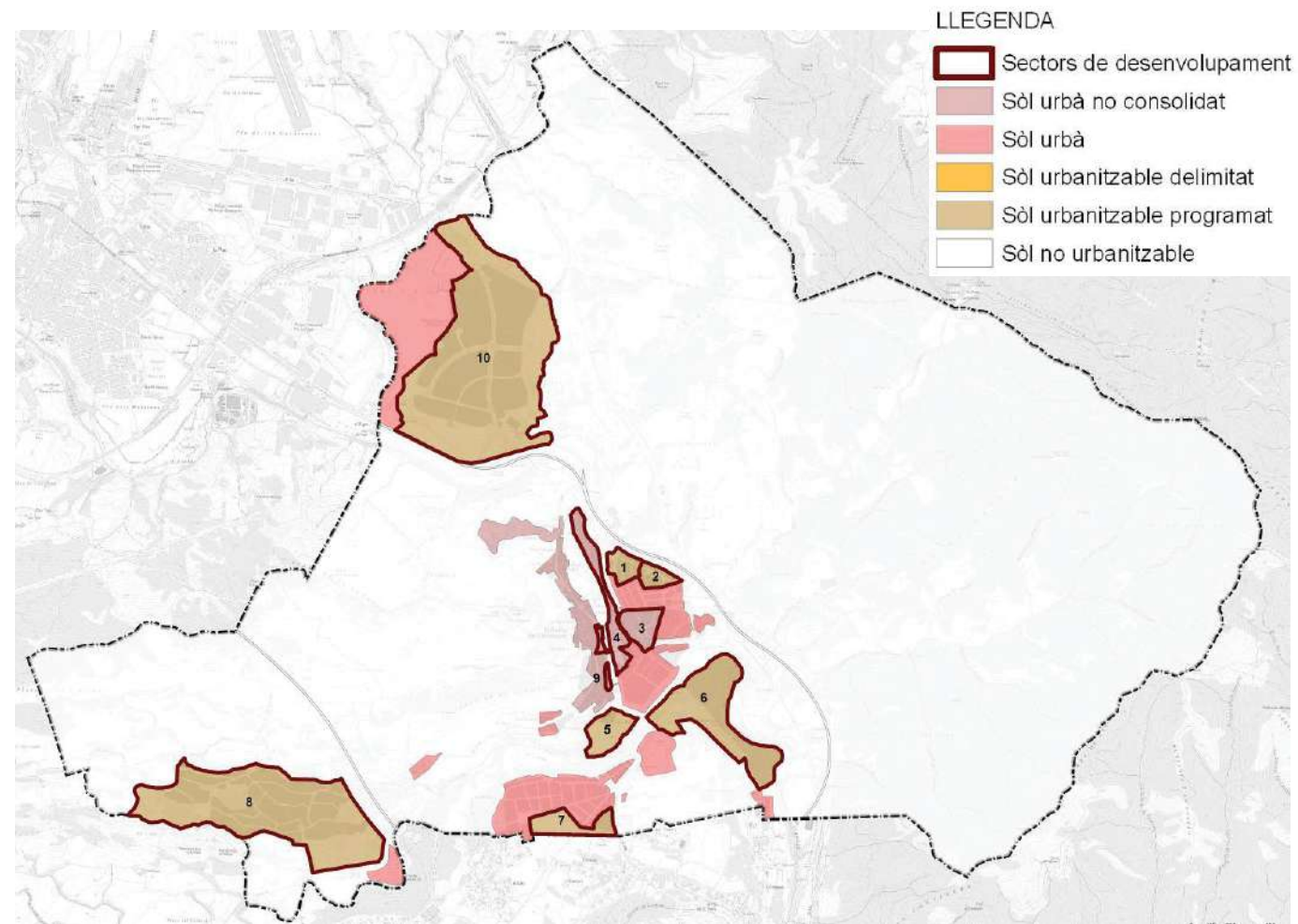
Figura 78. Grans infraestructures de mobilitat del Pla Director de la Conca d'Òdena (Font: Departament de Territori i Sostenibilitat)

Les Normes Subsidiàries de la Pobla de Claramunt van ser aprovades per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona, l'any 1981. Les modificacions puntuals efectuades amb posterioritat es recullen en la següent taula s'incorporen les modificacions posteriors:

Registre del planejament urbanístic de Catalunya	
23-dic-1987	MODIF. N.S.
28-jul-1989	MODIF. N.S. MP-1, MP-2 I MP-4
9-may-1982	MODIF. N.S.
21-abr-1993	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament MP-3 sector La Rata
04-dic-1989	MODIF. PUNTUAL N.S. C/ SOLDEVILA, PG. JOSEP AGUILERA, RIU...
01-oct-1990	Modificació de les Normes subsidiàries de planejament al sector Plans d'Arau
23-may-2000	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament a l'illa núm. 102
13-sep-1991	Modificació de les Normes subsidiàries de planejament al sector Can Galan, zona UH, sector S-2
03-ago-1992	Modificació de les Normes subsidiàries de planejament a la finca anomenada Emtex SA
10-ago-1992	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament al paratge

Registre del planejament urbanístic de Catalunya	
	denominat Cal Tort
21-abr-1993	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament al sector dels Horts dels Carnestoltes
3-feb-1995	Modificació de les Normes subsidiàries de planejament al Barri de la Pedrera junt a la carretera C-244
21-abr-1995	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament al sector nord-oest del Barri Xaró
02-ago-1995	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament al nucli antic de La Rata
15-sep-1995	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament per al canvi d'alineacions i reculades a la ctra B-244
05-dic-1997	Modificació Normes subsidiàries de planejament a l'interior de l'illa on està l'Hostal Robert front a l'av. Catalunya
02-mar-1999	Modificació puntual NSP al triangle viari situat al costat de l'àmbit del Pla parcial S-1 Can Galan
05-may-2003	Modificació puntual NSP sector del Barri del Xaró i els terrenys qualificats de clau 10 al costat del Parc Carnestoltes
03-feb-1999	Modificació puntual de les NSP per a l'ampliació de sòl i instal·lacions industrials a la finca Cal Tort
29-mar-2001	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament al c. del Castell amb la confluència amb la pça Xaró
19-may-2000	Modificació puntual de les NSP per a l'ampliació del sòl d'equipaments públics annex a l'Ateneu Gumersind Bisbal
02-oct-2002	Modificació puntual de les NSP al barri del Xaró, illa delimitada carrers Pins, Font de Vinçó av. Pla Torre i Acàcies
15-jun-2001	Modificació puntual NSP per al canvi de qualificació de sòl de zona residencial en jardí al sud del sector de can Galan
15-jun-2007	Modificació puntual de les Normes subsidiàries consistent en el canvi de condicions d'ús i edificabilitat a dues parcel·les d'equipaments públics, al c. Marie Curie del barri de can Galán, per a la construcció d'una residència per a la gent gran
03-jun-2009	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament per a l'ampliació de sòl industrial i el sector discontinu de l'entrada del municipi
27-dic-2010	Modificació de les Normes subsidiàries de planejament de l'àmbit del complex de la Farga, PAU la Farga, de la urbanització el Xaró
24-nov-2008	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament per a l'intercanvi de posició de sòls d'equipament i espais lliures públics al c. de Marie Curie del barri de can Galan
26-mar-2010	Modificació de les Normes subsidiàries de planejament en relació amb l'article 16.3, alçada reguladora màxima, a l'àmbit del Pla parcial industrial del sector la Rata
13-sep-2010	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament per formar el polígon d'actuació urbanística ampliació Plans d'Arau (Mecaplast)
31-dic-2014	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament en l'àmbit dels

Registre del planejament urbanístic de Catalunya	
	sectors d'activitat econòmica Plans d'Arau I i II
24-abr-2013	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament de la finca que conté el Molí de Dalt de Can Coca
20-feb-2014	Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament per a l'eixamplament del tram del c. de Josep Jové vora el c. de Soldevila
06-may-1981	P.P. LES GARRIGUES
24-may-1989	P.P. CAN GALAN
13-sep-1991	Modificació puntual del Pla parcial d'ordenació Can Galan, zones UH, sector S-2
13-jul-1994	Pla parcial industrial del sector La Rata
11-mar-1994	Modificació puntual del Pla parcial Els Plans d'Arau
15-nov-1995	Modificació puntual del Pla parcial Els Plans d'Arau, a la zona d'equipaments
23-ene-1997	Modificació puntual del Pla parcial Els Plans d'Arau
20-ene-1998	Pla parcial Can Galan sector S-1
12-abr-2002	Modificació puntual del Pla parcial industrial els Plans d'Arau
15-ene-2004	modificació puntual II del Pla parcial els Plans d'Arau
15-dic-2006	Modificació puntual del Pla parcial industrial els Plans d'Arau, usos 2
03-oct-1988	P.E.R.I. SECTOR S.1, S.2
29-oct-2009	Pla especial urbanístic per a la connexió de la xarxa de mitja tensió de l'estació receptora de l'Anoia fins al polígon industrial can Parera
30-jun-2010	Pla especial urbanístic de la línia aèria de transport d'energia elèctrica a 220kV (doble circuit) derivació SE Anoia
18-jun-2013	Modificació del Pla especial de reforma interior dels sectors S-1 i S-2, als polígons 1 i 2 del S-1
21-feb-2012	Conveni urbanístic en relació amb el sector industrial els Plans d'Arau



Codi	Descripció ajuntament	Codi sector MUC	Tipus sector	Superfície normativa (ha)	Superfície calculada (ha)	Índex d'edificació bruta (m ² st/m ²)	Densitat (hbtge./ha)	Núm. Hbtge.
	marges Riu Anoia							
10	Sector dels Plans d'Arau	07	PPU	81,4600	80,0839	---	---	54

Figura 79. Classificació del sòl i sectors de desenvolupament. (Font: Elaboració pròpia amb la informació del MUC)

Codi	Descripció ajuntament	Codi sector MUC	Tipus sector	Superfície normativa (ha)	Superfície calculada (ha)	Índex d'edificació bruta (m ² st/m ²)	Densitat (hbtge./ha)	Núm. Hbtge.
1	Sector de Planeamiento : Can Galan	01	PPU	2,7858	2,8639	0,325	---	54
2	Sector de Planeamiento : Can Galan	06	PPU	2,2360	2,3579	0,294	---	39
3	PERI	10	PMU	---	4,1577	---	---	---
4	PERI	09	PMU	---	0,3902	---	---	---
5	Sector de Planeamiento	02	PPU	4,7000	4,9819	---	---	---
6	Sector de Planeamiento	03	PPU	19,9300	20,3580	0,7	---	---
7	Sector de Planeamiento	04	PPU	9,5750	5,1190	---	---	---
8	Sector de Planeamiento	05	PPU	51,5000	50,4666	---	---	---
9	PERI: Ordenació	08	PMU		6,5866	---	---	---

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS

4. INTRODUCCIÓ

Aquest document és fruit de l'avaluació conjunta de l'Ajuntament de la Pobla de Claramunt, la Diputació de Barcelona, l'empresa consultora Euro Geotecnica i l'empresa consultora Epim d'aquelles propostes d'actuació que sorgeixen de la diagnosi i que són executables per l'Ajuntament.

Es proposen les següents actuacions a realitzar:

Actuacions del PMU de la Pobla de Claramunt

Mobilitat a peu

P1.1 Conversió a plataforma única de diferents vials.

P1.2 Eixamplament i/o construcció de voreres.

P1.3 Pacificació del trànsit amb l'establiment d'una Zona 30 al voltant del complex esportiu i del CEIP.

P1.4 Adequació de passos de vianants existents.

P1.5 Ubicació i construcció de nous passos de vianants .

P1.6 Reurbanització de l'entorn de l'aparcament

Mobilitat en bicicleta

P2.1 Ampliació de la xarxa de convivència vianant – ciclista-Zona 30.

P2.2 Aparcaments segurs per a bicicletes als equipaments.

P2.3 Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes.

P2.4 Millorar el registre de bicicletes.

P2.5 Garantir la reserva d'espais per a bicicletes en futurs desenvolupaments urbanístics.

Mobilitat en transport públic

P3.1 Millora de l'entorn i accessibilitat de les parades de transport públic.

- Ampliació de vorera.

- Urbanització de l'entorn de la parada.

- Creació de passos de vianants per donar accés a les parades.

P3.2 Desplaçament de dues parades

P3.3 Assegurar que totes les parades de bus disposin de la identificació de la línia de pas, l'horari i el recorregut a la pròpia parada.

Mobilitat en vehicle privat motoritzat

P4.1 Millora del Camí del Cargol.

P4.2 Nou accés a la C-15 des del barri de Can Galvan.

P4.3 Connexió del carrer Josep Jové amb l'avinguda del riu Anoia i modificació dels sentits de circulació a l'entorn del CEIP.

P4.4 Estudi per a la pacificació de la C-244 al seu pas pel municipi

P4.5 Rotonda intersecció C-244 amb Narcís Monturiol als Plans d'Arau (POUM)

Aparcament

P5.1 Delimitació dels aparcaments en superfície.

P5.2 Noves places de càrrega i descàrrega a l'avinguda Catalunya

P5.3. Re-distribució de places d'aparcament entorn el CEIP

P5.4 Unificació de les dues zones d'aparcament de Can Galderic i millora de la senyalització

P5.5. Minimitzar els estacionaments indeguts.

P5.6 Garantir l'estacionament fora calçada en els nous desenvolupaments urbanístics.

Seguretat viària

P6.1 Reducció de la capacitat viària al C. Narcís Monturiol.

P6.2 Redacció d'un Pla de Seguretat Viària Local.

P6.3 Camins escolars

Actuacions ambientals

P7.1 Mesura i control periòdic de la contaminació acústica i atmosfèrica.

P7.2 Promoure l'ús de vehicles més ecològics en la flota de vehicles municipals.

P7.3 Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica.

Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles.

P8.1 Foment de la mobilitat a peu i en bicicleta.

P8.2 Foment de la mobilitat en transport públic.

P8.3 Foment de la intermodalitat entre el cotxe, la bicicleta i el transport públic.

P8.4 Foment de l'ús del cotxe compartit.

Cada actuació triada segueix un o més d'un dels objectius establerts en el present Pla de Mobilitat Urbana seguint les seves prioritats vers el municipi. Aquests objectius són:

Objectius del PMU	
1	Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat
2	Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària
3	Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
4	Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació
5	Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)
6	Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària
7	Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada
8	Adaptar l'oferta d'aparcament a la demanda de rotació i de residents
9	Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)

Tanmateix, el desenvolupament de les actuacions seleccionades es poden agrupar en àmbits d'actuació:

- Mobilitat a peu.
- Mobilitat en bicicleta.
- Mobilitat en transport públic.
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat.
- Aparcament.
- Seguretat viària.
- Actuacions ambientals.
- Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles.

Cada actuació consta d'una fitxa detallada on s'anomenen els objectius establerts, el títol de l'actuació, una descripció, es relaciona amb els àmbits d'actuació, es diu la seva zona d'actuació, la fase d'execució, es fa una estimació del cost i si n'hi ha es diu possibles fonts de finançament i s'estableix un indicador d'avaluació de la proposta.

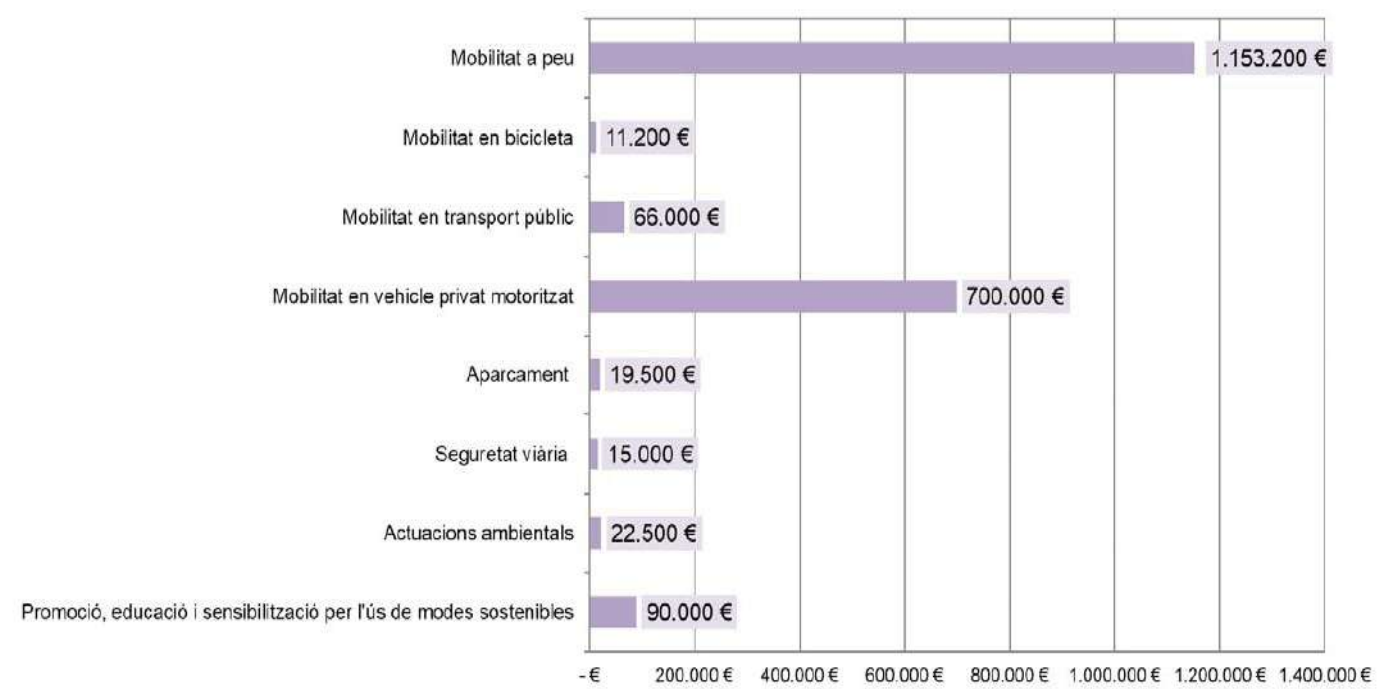
De cada actuació s'ha estudiat la seva viabilitat tenint en compte l'estat del municipi i avaluant les millores que hi puguin existir. Així, cada actuació s'integra dins d'un programa d'actuacions amb tres horitzons temporals.

A continuació es pot veure el programa d'execució per termini i actuació amb cost econòmic estimat:

Línia	Codi	Actuació	Cost	Pressupost			Total
				Termini			
				Curt	Mig	Llarg	
Mobilitat a peu	P1.1	Conversió a plataforma única de diferents vials	800.000 €	250.000 €	275.000 €	275.000 €	1.153.200 €
	P1.2	Eixamplament i/o construcció de voreres	88.000 €	25.000 €	35.000 €	28.000 €	
	P1.3	Pacificació del trànsit amb l'establiment d'una Zona 30 al voltant del complex esportiu i del CEIP	1.600 €	1.600 €			
	P1.4	Adequació de passos de vianants existents	13.600 €	13.600 €			
	P1.5	Ubicació i construcció de nous passos de vianants	20.000 €	10.000 €	10.000 €		
	P1.6	Reurbanització de l'entorn de l'aparcament	230.000 €		115.000 €	115.000 €	
Mobilitat en bicicleta	P2.1	Ampliació de la xarxa de convivència vianant- ciclista- Zona 30					11.200 €
	P2.2	Aparcaments segurs per a bicicletes als equipaments	7.200 €	7.200 €			
	P2.3	Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes.	4.000 €	2.000 €	2.000 €		
	P2.4	Millorar el registre de bicicletes.					
	P2.5	Garantir la reserva d'espais per a bicicletes en futurs desenvolupaments urbanístics					
Mobilitat en transport públic	P3.1	Millora de l'entorn i accessibilitat de les parades de transport públic	57.000 €	28.500 €	28.500 €		66.000 €
	P3.2	Desplaçament de dues parades.	9.000 €	9.000 €			
	P3.3	Assegurar que totes les parades de bus disposin de la identificació de la línia de pas, l'horari i el recorregut a la pròpia parada					
Mobilitat en vehicle privat	P4.1	Millora del Camí de Can Cargol	80.000 €	80.000 €			700.000 €
	P4.2	Nou enllaç a la C-15 des del barri de Can Galvan	A determinar			A determinar	
	P4.3	Connexió del carrer Josep Jové amb l'avinguda del riu Anoia i modificació dels sentits de circulació a l'entorn del CEIP	100.000 €		100.000 €		
	P4.4	Estudi per a la pacificació de la C-244 al seu pas pel municipi	20.000 €			20.000 €	
	P4.5	Rotonda intersecció C-244 amb Narcís Monturiol als Plans d'Arau (POUM)	500.000 €			500.000 €	
Aparcaments	P5.1	Delimitació dels aparcaments en superfície	4.000 €		4.000 €		19.500 €
	P5.2	Noves places de càrrega i descàrrega a l'avinguda Catalunya	500 €	500 €			
	P5.3	Re-distribució de places d'aparcament entorn el CEIP					
	P5.4	Unificació de les dues zones d'aparcament de Can Galderic i millora de la senyalització	15.000 €		15.000 €		
	P5.5	Minimitzar els estacionaments indeguts					
	P5.6	Garantir l'estacionament fora calçada en els nous desenvolupaments urbanístics					
Seguretat viària	P6.1	Reducció de la capacitat viària al C. Narcís Monturiol	5.000 €	5.000 €			15.000 €
	P6.2	Redacció d'un Pla de Seguretat Viària Local			10.000 €		
	P6.3	Camins escolars	10.000 €	10.000 €			
Actuacions ambientals	P7.1	Mesura i control periòdic de la contaminació acústica i atmosfèrica	13.500 €	4.500 €	4.500 €	4.500 €	22.500 €
	P7.2	Promoure l'ús de vehicles més ecològics en la flota de vehicles municipals					
	P7.3	Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	9.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	P8.1	Foment de la mobilitat a peu i en bicicleta	22.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	90.000 €
	P8.2	Foment de la mobilitat en transport públic.	22.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	
	P8.3	Foment de la intermodalitat entre el cotxe, la bicicleta i el transport públic	22.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	
	P8.4	Foment de l'ús del cotxe compartit	22.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	
			2.077.400 €	479.900 €	632.000 €	975.500 €	2.077.400 €

Taula 1. Cost econòmic de les actuacions segons objectius i horitzons temporals d'execucions. (Font: Elaboració pròpia).

Si s'avalua per grans línies, els costos econòmics són:



Taula 2. Cost econòmic de les línies dels objectius del Pla. (Font: Elaboració pròpia).

5. FITXES ACTUACIONS

5.1. Mobilitat a peu

P1.1	Conversió a plataforma única de diferents vials .
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu, Mobilitat en bicicleta i Seguretat viària	
2. Objectius	
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat	
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació	
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)	
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Es proposa convertir a plataforma única aquells trams on la mobilitat a peu i en vehicle a motor intercanvien els papers, de manera que és el vianant el que disposa de tota la calçada per al seu ús i el cotxe el que ha d'adaptar-se a la velocitat i al ritme de desplaçament del primer. En aquestes zones els vehicles han de circular a una velocitat màxima d'uns 20 km/h, cosa que permet la cohabitació de tots els usuaris. En definitiva, l'objectiu de l'actuació és l'eliminació de les barreres arquitectòniques, la reducció del volum de circulació de vehicles així com la disminució de la velocitat, tot preservant els espais per als vianants. L'objectiu d'aquesta actuació és transformar els vials proposats en vials de plataforma única, tot i que en el context econòmic actual, es podrien buscar solucions temporals més econòmiques que permetin aconseguir els objectius marcats per a aquesta tipologia de vials.</p> <p>La conversió de certs carrers es deu, principalment, a la manca d'espai entre façanes per a poder garantir una bona xarxa de mobilitat per a vianants i per a vehicles, a més permet acabar de completar una xarxa contínua de vials amb les mateixes característiques.</p> <p>Els carrers proposats en aquesta actuació són els següents:</p> <p>Tram 1: Carrer Verdaguer i Carrer Agustí i Soteras</p> <p>Tram 2: Carrer Solell</p> <p>Tram 3: Zona de Les Figueres</p> <p>Tram 4: Zona Pobla Vella</p>	



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Carrer Verdaguer ,Carrer Agustí i Soteras, Carrer Solell, Les Figueres i Pobla Vella		800.000 euros
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº1		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, Mig i Llarg	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		2.1 Prioritat per a vianants
Ajuntament		2.2 Dèficit per a vianants
		2.4 Passos vianants senyalitzats
		2.5 Passos vianants adaptats

P1.2 Eixamplament de voreres i / o construcció de voreres	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu, Aparcament	
2. Objectius	
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat	
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació	
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)	
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Es proposa l'ampliació de voreres amb amplades útils inferiors a 0,90 metres, o en aquelles zones on l'ampliació de les voreres permet millorar la mobilitat dels vianants a l'entorn d'importants pols atractors de mobilitat.</p> <p>L'amplada lliure mínima proposada és d'1,8 metres, però s'entén que en zones urbanes ja consolidades pot ser que no es pugui arribar a una amplada com la proposada. En aquests casos, caldrà aconseguir l'amplada màxima possible en funció de cada secció dels vials.</p> <p>El desenvolupament d'aquestes actuacions suposa la reducció de l'espai actualment dedicat a vehicles (calçada i zones d'aparcament). Així doncs, en els casos en que impliqui la reducció de sentits de circulació, l'eixamplament o la construcció de la vorera caldrà fer-se una vegada s'executi el canvi de sentit del vial.</p> <p>Els carrers o trams de carrers proposats per a l'eixamplament de voreres són:</p> <p>Zona El Xaró: c. Del Castell, av. Corral de la Farga, c. De les Moreres, Av. Pla de la Torre, c. Font de Vinço, c. Dels Avets, c. De les Nogueres, c. Lledoner, c. Xiprer, c. Roser, c. Acacies i c. Del Boix.</p> <p>Zona Les Garrigues: c. Vilafranca del Penedés, c. Terrassa, c. Banyoles, c. Manresa, c. Girona, c. Tarragona i c. Figueres.</p> <p>Els carrers o trams de carrers proposats per a la construcció de voreres són:</p> <p>Zona El Xaró: c. Del Castell, av. Corral de la Farga, C-244, Av. Pla de la Torre, c. De les Heures, c. Font de Vinço, c. De les Nogueres, c de les Nogueres i Pl. De Sant Feliu.</p> <p>Zona Les Garrigues: c. Banyoles, c. Vilafranca del Penedés, c. Terrassa, c. Figueres, c. Manresa, c. Calafell, pstge. Tarragona, c. Girona i c. Lleida</p> <p>Tots aquests trams sumen un total de 3270 metres en el que es necessari l'eixamplament de voreres i 2925 metres en el que és necessari la construcció de voreres.</p>	

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
El Xaró i Les Garrigues		88.000 euros
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº1		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, Mig i Llarg	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		2.1 Prioritat per a vianants
Ajuntament		2.2 Dèficit per a vianants
		2.4 Passos vianants senyalitzats
		2.5 Passos vianants adaptats

P1.3			Pacificació del trànsit amb l'establiment d'una Zona 30 al voltant del complex esportiu i del CEIP		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat a peu, Mobilitat en vehicle privat, Aparcament i Seguretat viària					
2. Objectius					
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat					
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació					
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)					
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària					
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)					
3. Descripció de l'actuació					
<p>Es proposa l'establiment d'una "Zona 30" amb l'objectiu de crear una zona urbana on els vianants es puguin desplaçar en un entorn més amable, tranquil, segur i sense la pressió permanent del trànsit.</p> <p>La delimitació de les zones 30 comporta la creació de portes d'entrada amb senyalització específica, on la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Aquesta limitació de la velocitat exigeix la implantació d'uns elements físics que informin els conductors de les característiques especials de la zona, evitin la indisciplina viària i convidin a practicar una conducció adequada a la velocitat planificada.</p> <p>A les zones 30, la vorera i la calçada estan situades a un nivell diferent per protegir el vianant.</p>					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
CEIP i Complex esportiu			1.600 euros		
5. Documentació gràfica de referència					
Pl.nº1					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
Curt		Alta		Ajuntament de La Pobla de Claramun	



10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Diputació de Barcelona		2.1	Prioritat per a vianants
Ajuntament		2.2	Dèficit per a vianants
		2.4	Passos vianants senyalitzats
		2.5	Passos vianants adaptats

P1.4 Adequació de passos de vianants existents	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu, Mobilitat en vehicle privat, Aparcament i Seguretat viària	
2. Objectius	
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat	
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació	
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)	
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària	
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)	
3. Descripció de l'actuació	
Es proposa rebaixar els guals dels passos de vianants no rebaixats o mal dissenyats, ja sigui a un o a ambdós costats de la xarxa de vianants.	
Es considera un gual accessible quan l'amplada lliure mínima sigui d'1,20 m, la vorada del gual no superi els 0 cm d'alçada respecte de la calçada, els cantells del gual es trobin arrodonits, el pendent longitudinal del gual no superi 12% i el pendent transversal no superi el 2%.	
Es poden adoptar diversos dissenys de vorada rebaixada, però sigui quin sigui el disseny utilitzat, el gual s'ha d'assenyalar amb faixes de prevenció antilliscant de diferent textura (que no acumuli aigua de pluja).	
De forma prioritària a la zona centre es proposa l'arranjament de 17 guals, dels quals 16 requereixen de l'adequació als dos costats i un que només en necessita a un costat.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Zona centre	13.600 euros
5. Documentació gràfica de referència	
Pl.nº1	



6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		2.1 Prioritat per a vianants
Ajuntament		2.2 Dèficit per a vianants
		2.4 Passos vianants senyalitzats
		2.5 Passos vianants adaptats

P1.5 Ubicació i construcció de nous passos de vianants		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu i Seguretat viària		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
De forma prioritària a la zona centre es proposa la creació de 24 nous passos de vianants i la creació d'un nou pas de vianants elevat.		
De forma no prioritària, a les zones El Xaró , Les Garrigues i Plans D'Arau es proposa la creació de nous passos de vianants sumant una totalitat de 127		
		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Zona centre , El Xaró , Les Garrigues i Plans D'Arau	20.000 euros	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº1		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, Mig	Mitja	Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona	3.1 Prioritat per a vianants
Ajuntament	3.2 Dèficit per a vianants
	3.3 Passos vianants senyalitzats
	3.4 Passos vianants adaptats


P1.6 Reurbanització de l'entorn de l'aparcament		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu, Mobilitat en bicicleta i Seguretat viària		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
La reurbanització d'entorn de l'aparcament que permetrà millorar la mobilitat i la seguretat viària dels usuaris ja que es tracta de connectar els dos aparcaments.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Avinguda del Riu Anoia	230.000 euros	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº1		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig i Llarg	Mitja	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Diputació de Barcelona	3.1 Prioritat per a vianants	
	3.2 Dèficit per a vianants	
	3.3 Passos vianants senyalitzats	
	3.4 Passos vianants adaptats	


5.2. Mobilitat en bicicleta

P2.1 Ampliació de la xarxa de convivència vianant- ciclista-Zona 30		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu i Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
Aquesta actuació està contemplada a la proposta anterior P.1 i P.3 on és duen a terme la conversió a plataforma única de diversos vials i l'establiment d'una Zona 30 on és pacífica el transit i ja queda prevista l'ampliació de la xarxa de convivència vianant-ciclista.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
	Cost inclòs a P.1 i P.3	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº1		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		3.1 Xarxa per a bicicletes
Mancomunitat de la Conca d'Òdena		3.2 Xarxa ciclable
Ajuntament		3.3 Aparcaments per a bicicletes

P2.2 Aparcaments segurs per a bicicletes als equipaments													
1. Àmbit d'actuació													
Mobilitat a peu , Mobilitat en bicicleta i Aparcament													
2. Objectius													
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat													
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)													
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)													
3. Descripció de l'actuació													
<p>Es proposa que tots els equipaments del municipi disposin d'aparcament per a bicicletes com a norma general. L'aparcament, en la mesura del possible serà interior per tal d'augmentar la seva seguretat, però sinó caldrà col·locar un aparcament de mínim 10 places i màxim 20 (en funció de les necessitats) a l'entrada per a vianants del equipament.</p> <p>Es proposa la ubicació d'aparcaments als següents equipaments (a tots es proposa col·locar un aparcament de 10 places):</p> <table border="0"> <tr> <td>Ajuntament</td> <td>Consultori mèdic</td> <td>Llar d'Infants Municipal Sol Solet</td> </tr> <tr> <td>Ateneu Gumersind Bisbal</td> <td>Deixalleria Municipal</td> <td>Sala Municipal d'Exposicions</td> </tr> <tr> <td>Biblioteca Municipal mossèn Cinto Verdaguer</td> <td>Equipament infantil de can Galan</td> <td>Teatre Jardí</td> </tr> <tr> <td>Cau Jove</td> <td>Escola Maria Borés</td> <td>Zona esportiva municipal</td> </tr> </table>		Ajuntament	Consultori mèdic	Llar d'Infants Municipal Sol Solet	Ateneu Gumersind Bisbal	Deixalleria Municipal	Sala Municipal d'Exposicions	Biblioteca Municipal mossèn Cinto Verdaguer	Equipament infantil de can Galan	Teatre Jardí	Cau Jove	Escola Maria Borés	Zona esportiva municipal
Ajuntament	Consultori mèdic	Llar d'Infants Municipal Sol Solet											
Ateneu Gumersind Bisbal	Deixalleria Municipal	Sala Municipal d'Exposicions											
Biblioteca Municipal mossèn Cinto Verdaguer	Equipament infantil de can Galan	Teatre Jardí											
Cau Jove	Escola Maria Borés	Zona esportiva municipal											
													
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)												
Equipaments	7.200 euros												
5. Documentació gràfica de referència													
Pl.nº2													

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		3.1 Xarxa per a bicicletes
Mancomunitat de la Conca d'Òdena		3.2 Xarxa ciclable
Ajuntament		3.3 Aparcaments per a bicicletes

P2.3 Pla de senyalització d'itineraris per a bicicletes.		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu i Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa elaborar un Pla de senyalització per a bicicletes pels recorreguts municipals, indicant el recorregut i temps de desplaçaments cap als equipaments i punts d'interès del nucli urbà, així com d'aquells punts d'interès fora de la trama urbana (fonts, etc.), i pels recorreguts intermunicipals, indicant distàncies cap a municipis propers o accés a camins de mig i llarg recorregut.</p>		
		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tots els nuclis urbans municipals	4.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl. n 2		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt i Mig	Mitjana	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona.		Sense indicador
Mancomunitat de la Conca d'Òdena.		
Ajuntament		

P2.4 Millorar el registre de bicicletes.		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu i Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa la creació d'un registre de les bicicletes per la posterior inclusió de les seves dades d'identificació en un arxiu informàtic, incloent les dades del propietari. A través d'aquest registre, que és voluntari, es pretén aconseguir un primer efecte dissuasori del robatori i si finalment es produeix el furt, la posada en marxa de mecanismes de detecció, identificació i devolució de vehicles recuperats. Per poder realitzar el registre, la bicicleta ha de disposar d'un número identificatiu que pot ser: el número de bastidor (número identificatiu de la bicicleta que surt de fàbrica i que normalment es troba sota el pedaller).</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Equipaments municipals	Sense cost	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta	Mitjana	Ajuntament de La Pobla de Claramunt Mancomunitat de la Conca d'Òdena
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
---		Sense indicador

P2.5			Garantir la reserva d'espais per a bicicletes en futurs desenvolupaments urbanístics.		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat a peu i Mobilitat en bicicleta					
2. Objectius					
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat					
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)					
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)					
3. Descripció de l'actuació					
Cal que des de l'Ajuntament es garanteixi la reserva d'espais per a l'estacionament i la circulació de les bicicletes de forma segura per a tots els usuaris, en tots els desenvolupaments urbanístics futurs, ja siguin desenvolupaments residencials, d'equipaments, viaris, etc.					
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)			
Tots els nuclis urbans municipals		Sense cost			
5. Documentació gràfica de referència					

6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
Curta		Alta		Ajuntament de La Pobla de Claramunt	
10. Possibles fonts de finançament			11. Indicador d'avaluació de la proposta		
---			3.1 Xarxa per a bicicletes		
			3.2 Xarxa ciclable		
			3.3 Aparcaments per a bicicletes		

5.3. Mobilitat en transport públic

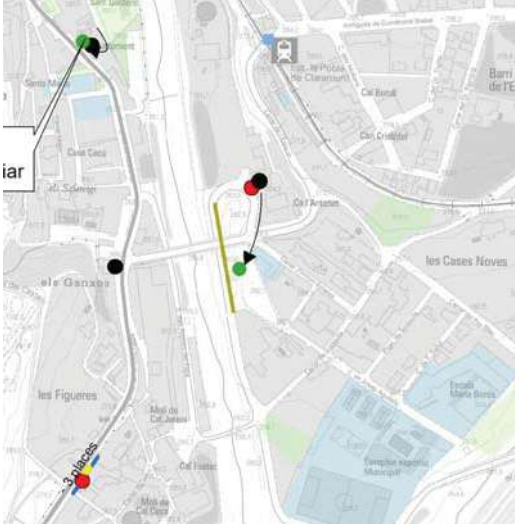
P3.1 Millora de l'entorn i accessibilitat de les parades de transport públic		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
Per tal de millorar l'entorn i accessibilitat de les parades de transport públic es proposen les següents actuacions.		
- Ampliació de vorera: Es proposa una ampliació de 99 metres a l'Avinguda Pompeu Fabra per a fer la parada accessible. Aquesta acció comporta la pèrdua de places d'aparcament.		
- Urbanització de l'entorn de la parada : Es proposa urbanitzar un tram de 58 metres per a fer accessible la parada de la C-244.		
- Creació de passos de vianants per donar accés a les parades: Es proposa la creació de 2 passos de vianants : un a la parada de la C-244 on està prevista d'urbanització de l'entorn de la parada, descrita anteriorment i l'altre, a l'Avinguda Gumersind Bisbal amb l'objectiu de proporcionar seguretat viària a l'accés a l'estació de ferrocarrils.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Pl.nº3	57.000 euros	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl. nº3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt , Mig	alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta

Diputació de Barcelona

4.1 Adaptació a PMR autobusos

ATM

4.9 Parades amb marquesina

P3.2 Desplaçament de dues parades		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Per tal de millorar l'accessibilitat es desplacen la parada de l'Avinguda del Riu Anoia i la parada de l'Avinguda Catalunya.</p> 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Parades d'autobús del municipi.	9.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl. n 3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt	Alta	Mancomunitat de la Conca d'Òdena. Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Operadors de transport públic	4.1 Adaptació a PMR autobusos
Ajuntament la Pobla de Claramunt	4.9 Parades amb marquesina

P3.3 Assegurar que totes les parades de bus disposin de la identificació de la línia de pas, l'horari i el recorregut a la pròpia parada.

1. Àmbit d'actuació
 Mobilitat en transport públic

2. Objectius
- 1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat
 - 3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
 - 5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)
 - 9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)

3. Descripció de l'actuació

No tothom està habituada a les noves tecnologies, de manera que, tot i promoure sistemes d'informació a l'usuari digitals, cal vetllar perquè tota la gent del municipi tingui accés a la informació de les línies, recorregut i horaris de pas de cada una de les parades del municipi

Tal i com ja proposa el PDM 2013-2018, cal vetllar per tal que totes les parades presentin una imatge d'unitat, uniformant la informació de totes parades de transport públic del municipi.

Així doncs, el PMUS proposa vetllar perquè totes les parades de les diferents línies que donen serveis de transport públic disposin de la informació actualitzada de les línies de pas, el recorregut i l'horari, així com indicar les possibilitats d'intercanvi modal o de línia que ofereix el recorregut d'aquesta línia. Aquesta informació cal que estigui a una zona accessible per a tots els usuaris.

4. Zona d'actuació
 Parades d'autobús del municipi.

8. Cost (€)
 Sense cost

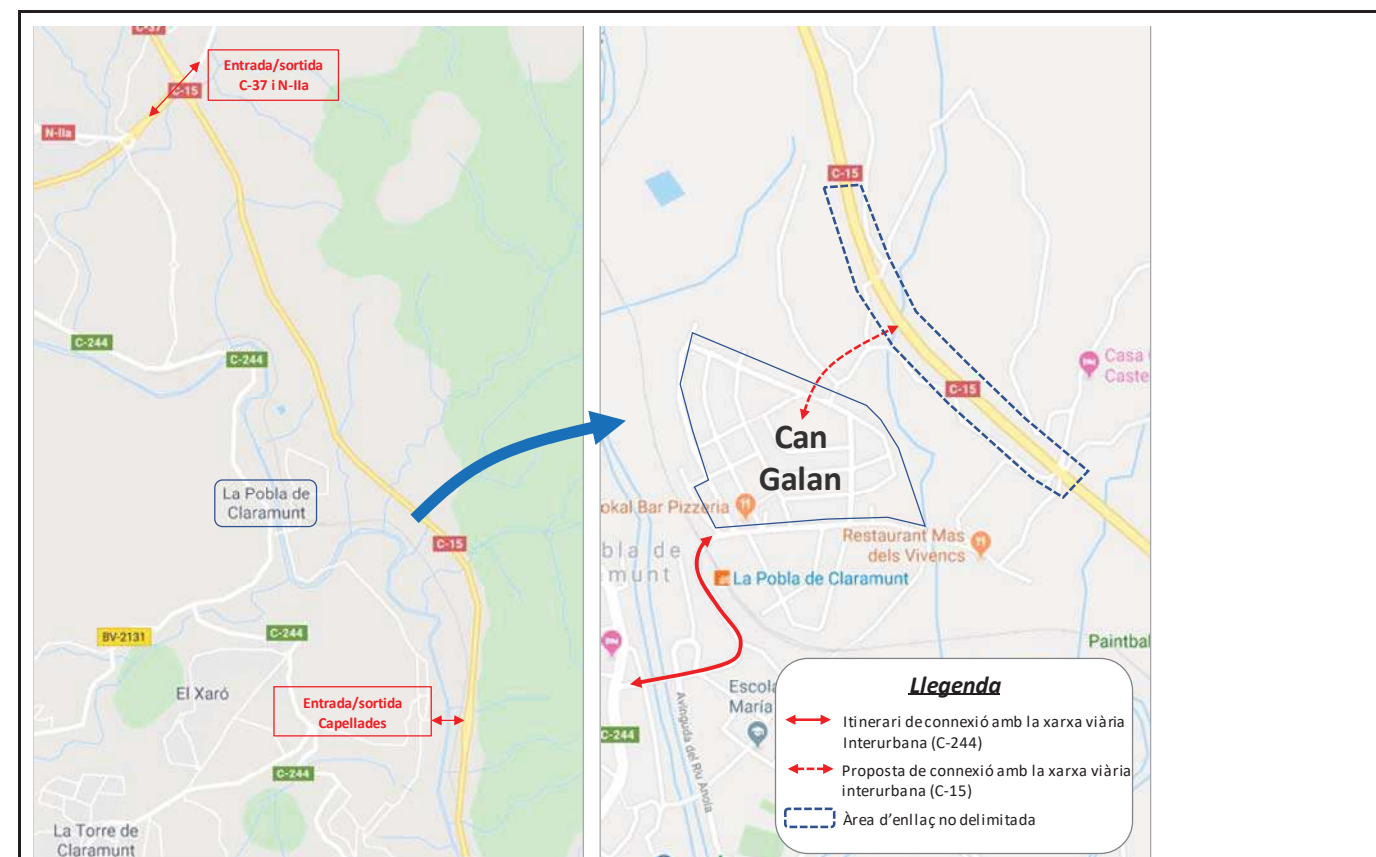
5. Documentació gràfica de referència

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt	Alta	Mancomunitat de la Conca d'Òdena. Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Operadors de transport públic Ajuntament la Pobla de Claramunt	4.1 Adaptació a PMR autobusos 4.9 Parades amb marquesina	

5.4. Mobilitat en vehicle privat

P4.1 Millora del Camí de Can Cargol		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
2. Objectius		
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Aquest camí està catalogat dins del Pla de senders turístics de l'Anoia elaborat per l'Anoia Turisme del Consell Comarcal amb la col·laboració de tots els ajuntaments de l'Anoia i el suport de la Diputació de Barcelona. Aquest camí a part de potenciar una oferta turística que destaca el llegat natural i cultural de la zona dóna accessibilitat a un seguit d'habitatges dels propis residents que es desenvolupen al llarg del seu recorregut.</p> <p>A dia d'avui aquest camí es troba en males condicions i sense asfaltar. Es proposa millorar l'accessibilitat en vehicle dels residents compaginant la seguretat dels vianants i ciclistes. Per millorar la seguretat i l'accessibilitat es proposa incloure senyalització vertical, l'arranjament del terreny i accions de millora de visualització en determinats punts com ara miralls.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Camí de Can Cargol	80.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº2		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		Sense indicador
Diputació de Barcelona		
Mancomunitat de la Conca d'Òdena		

P4.2	Nou enllaç a la C-15 des del barri de Can Galvan
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en vehicle privat	
2. Objectius	
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària	
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)	
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària	
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)	
3. Descripció de l'actuació	
Es proposa la construcció d'un nou accés a la C-15 des del barri de Galvan. A dia d'avui, tant aquest barri com el de l'Estació únicament tenen accés a la xarxa interurbana a través de la C-244. El nou POUM projecte el nou creixement urbanístic del municipi per aquest sector. Per tant l'increment de la mobilitat generada incidirà encara més en l'únic itinerari d'entrada i sortida en aquest sector, actualment amb nivells de congestió importants en els períodes d'entrada i sortida del treball/estudis.	
En aquest sentit un nou accés al municipi comportaria una redistribució dels itineraris que ajudaria a reduir la congestió. A més, el municipi no disposa d'un accés a dia d'avui a la C-15 (els dos accessos més pròxims es troben, un a Capellades i l'altre a l'alçada dels Plans d'Arau. La distància entre les dues entrades existents permetria la construcció d'un nou enllaç al municipi.	



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Connexió barri de Can Galvan- C-15		A determinar	
5. Documentació gràfica de referència			
Pl.nº4			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Llarga	Alta	Generalitat de Catalunya Ajuntament de La Pobla de Claramunt	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Generalitat de Catalunya		5.3	Saturació de la xarxa viària
Diputació de Barcelona.		5.4	Xarxa primària o bàsica
Mancomunitat de la Conca d'Òdena.			

P4.3 Connexió del carrer Josep Jové amb l'avinguda del riu Anoia i modificació dels sentits de circulació a l'entorn del CEIP

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

- 2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària
- 4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació
- 5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)
- 6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària
- 9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)

3. Descripció de l'actuació

La connexió del carrer Josep Jové amb l'avinguda del riu Anoia i modificació dels sentits de circulació a l'entorn del CEIP està prevista al POUM. Aquesta actuació servirà per millorar l'accés a la zona escolar i més endavant amb la nova variant prevista que es projectarà per aquest mateix costat del riu.

Aprofitant aquesta nova connexió es proposa l'establiment d'una "Zona 30" amb l'objectiu de crear una zona urbana on els vianants es puguin desplaçar en un entorn més amable, tranquil, segur i sense la pressió permanent del trànsit.

La delimitació de les zones 30 comporta la creació de portes d'entrada amb senyalització específica, on la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Aquesta limitació de la velocitat exigeix la implantació d'uns elements físics que informin els conductors de les característiques especials de la zona, evitin la indisciplina viària i convidin a practicar una conducció adequada a la velocitat planificada.

A les zones 30, la vorera i la calçada estan situades a un nivell diferent per protegir el vianant. Es proposa que tots els vials que actuen de perímetre (carrer Josep Aguilera, Pas Blau i Soldevila) siguin d'un sol sentit millorant l'accessibilitat i seguretat de la zona. També hi ha previst que s'ampliïn voreres i s'eliminin algunes places d'aparcament.

El cost econòmic calculat únicament fa referència únicament al nou vial mentre que els costos associats a la zona 30 estan inclosos a la proposta P.1.3.



4. Zona d'actuació **8. Cost (€)**

Municipi 100.000€

5. Documentació gràfica de referència

Pl.nº4

6. Fase **7. Prioritat** **9. Responsable**

Mitjana Alta Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament **11. Indicador d'avaluació de la proposta**

- | | | |
|----------------------------------|---------|--|
| Ajuntament | 3.1 | Prioritat per a vianants |
| Diputació de Barcelona | 3.2 | Dèficit per a vianants |
| Mancomunitat de la Conca d'Òdena | 5.3 | Saturació de la xarxa viària |
| | 5.5 | Zona 30 |
| | 6.1 | Aparcament regulat en via pública |
| | 9.8 (D) | Reduir ocupació espai públic pels vehicles |

P4.4 Estudi per a la pacificació de la C-244 al seu pas pel municipi		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
2. Objectius		
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària		
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>A dia d'avui ja hi ha previst instal·lar nous semàfors i passos de vianants a la C-244 al seu pas pel nucli urbà amb l'objectiu de pacificar el trànsit i millorar la mobilitat a peu entre un costat i altre de la travessera.</p> <p>El nou enllaç a la C-15 (proposta P4.2) permetria redissenyar la C-244 al seu pas pel municipi tenint en compte la mobilitat a peu que a dia d'avui presenta un dèficit important. Es proposa la millora de la connectivitat tant transversal (ampliació en el número de passos de vianants) com longitudinal a la travessera (ampliació de les voreres i continuïtat dels itineraris a peu).</p> <p>Un cop entri en funcionament el nou enllaç es proposa realitzar un estudi que tingui per objectiu recuperar la travessera per als veïns, millorant els itineraris a peu amb l'ampliació de voreres, carrils de circulació més estrets i places d'aparcament així com per realitzar les operacions de carrega i descarrega.</p> <p>L'estudi tindrà en compte el nou trànsit que circularà per la travessera per poder determinar el millor disseny de la via en quan a prestacions requerides tant pels vianants com per les bicis i el transport públic.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Avinguda Catalunya (nucli urbà)	20.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº4		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjana	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		3.1 Prioritat per a vianants

Diputació de Barcelona	3.2	Dèficit per a vianants
Mancomunitat de la Conca d'Òdena	5.3	Saturació de la xarxa viària
Generalitat de Catalunya	5.4	Xarxa primària o bàsica
	6.1	Aparcament regulat en via pública
	9.8	Reduir ocupació espai públic pels vehicles (D)

P4.5 Rotonda intersecció C-244 amb Narcís Monturiol als Plans d'Arau (POUM)	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en vehicle privat	
2. Objectius	
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària	
9. Garantir una bona accessibilitat millorant els itineraris (interiors i exteriors)	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Es proposa construir una rotonda a la intersecció entre la C-244 i el carrer Narcís Monturiol als Plans d'Arau per tal de millorar la seguretat en aquest punt tenint en compte el nombre important de vehicles i pesants que accedeixen al polígon dels Plans d'Arau per la C-244. Aquesta actuació està prevista al POUM.</p> <p>L'actual configuració de la intersecció en aquest punt es considera perillós ja que s'han produït accidents en els últims anys. Amb l'objectiu d'evitar-los aquesta actuació millora les condicions de seguretat i facilita la realització dels diferents moviments entre les dues vies.</p>	
	

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
C-244 amb carrer Narcís Monturiol		500.000€
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº4		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya		8.1 Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)
		8.2 Accidents amb víctimes

5.5. Aparcament

P5.1 Re-distribució de places d'aparcament entorn el CEIP		
1. Àmbit d'actuació		
Aparcament		
2. Objectius		
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària		
8. Adaptar l'oferta d'aparcament a la demanda de rotació i de residents		
3. Descripció de l'actuació		
L'actuació consisteix a delimitar les places d'aparcament, i vetllar pel compliment de la normativa, evitant així que els vehicles estacionin en zones no habilitades. L'actuació comporta:		
<ul style="list-style-type: none"> - Dimensionar l'aparcament en funció dels nous sentits de circulació i dels canvis d'usos, de les actuacions d'eixamplament de voreres i/o de l'ordenació o establiment de regulacions en certs vials (zones 30, carrers de vianants, etc.) - Pintar la senyalització horitzontal corresponent per a marcar les zones d'aparcament on aquest sigui permès. 		
Es proposa prioritzar la delimitació de les zones d'aparcament en aquells vials situats a les zones més cèntriques i amb més demanda.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi	4.000	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº4		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjana	Mitjana	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		Sense indicador
Diputació de Barcelona		
Mancomunitat de la Conca d'Òdena		

P5.2 Noves places de càrrega i descàrrega a l'Avinguda Catalunya		
1. Àmbit d'actuació		
Distribució urbana de mercaderies		
2. Objectius		
7. Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada		
3. Descripció de l'actuació		
Es proposa la creació de dues zones de càrrega i descàrrega a l'Avinguda Catalunya tant a prop com sigui possible de l'activitat comercial i a l'entorn de l'Ajuntament.		
Aquestes places es senyalitzaran i regularan a partir dels criteris comuns establerts al conjunt de la Conca d'Òdena		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Av. Catalunya	500€	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº4		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament		7.3 Zones de C/D
Diputació de Barcelona		
Mancomunitat de la Conca d'Òdena		

P5.3 Re-distribució de places d'aparcament entorn el CEIP		
1. Àmbit d'actuació		
Aparcament		
2. Objectius		
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquitització de la xarxa viària		
8. Adaptar l'oferta d'aparcament a la demanda de rotació i de residents		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La introducció del concepte de zona 30 a l'entorn de la zona del CEIP comportarà la pèrdua d'espai destinat actualment a l'aparcament en calçada del vehicle privat motoritzat: eixamplament de voreres, pacificació de vials mitjanant calçada de plataforma única, supressions d'aparcament en cruïlles per a millorar-ne la visibilitat en les cruïlles, etc. En concret, en aquesta zona es perdran 38 places en superfície. Tal i com s'ha assenyalat a la diagnosi no es detecta un dèficit d'aparcament residencial molt elevat al municipi que pugui suposar una modificació radical dels hàbits d'aparcament dels residents. Probablement, s'incrementi lleugerament el temps de trobar plaça gratuïta a la calçada, però en cap cas es preveu una situació molt conflictiva.</p> <p>Aquesta actuació és fruit d'un compromís d'utilització de l'espai viari entre els diferents modes de desplaçament. És necessari garantir unes condicions mínimes de seguretat i comoditat per als modes que fins ara presenten una infraestructura més penalitzada:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Els vianants, amb voreres estretes i no accessibles. - La bicicleta, sense cap tipus d'infraestructura. <p>Cal recordar que el mode de transport que gaudeix de més proporció d'espai públic dedicat al seu ús exclusiu és el transport privat motoritzat.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Entorn CEIP	Costos associats al desenvolupament de la zona 30	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº4		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta	Mitjana	Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament	6.2. Cobertura aparcament via pública
Diputació de Barcelona	2.2. Dèficit per a vianants
Mancomunitat de la Conca d'Òdena	5.5 Zones 30

P5.4 Unificació de les dues zones d'aparcament de Can Galderic i millora de la senyalització

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquitització de la xarxa viària

8. Adaptar l'oferta d'aparcament a la demanda de rotació i de residents

3. Descripció de l'actuació

Es proposa unificar les dues zones d'aparcament situades a Can Galderic amb l'objectiu de millorar per una banda l'accessibilitat i la seguretat des de l'av. Catalunya.

Actualment s'accedeix a les dues zones d'aparcament de forma independent a través d'uns vials que connecten amb l'av. Catalunya. Aquests vials són de doble direcció i un d'ells (el situat més al sud) es troba regulat per un semàfor.

La unificació de les dues zones d'aparcament de Sant Galderic, ha de permetre crear un únic itinerari d'entrada (pel nord) i un de sortida (pel sud) per tal de millorar la seguretat viària.



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Aparcament Can Galderic		15.000
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº4		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjana	Mitjana	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament Diputació de Barcelona Mancomunitat de la Conca d'Òdena		Sense Indicador

P5.5 Minimitzar els estacionaments indeguts		
1. Àmbit d'actuació		
Aparcament		
2. Objectius		
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquitització de la xarxa viària		
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació		
3. Descripció de l'actuació		
Es proposa l'establiment de mesures que permetin reduir la indisciplina en l'estacionament en via pública a tot el municipi, però sobretot a:		
-La zona propera a l'entorn escolar durant les entrades i sortides dels infants del centre.		
-Les zones de càrrega i descàrrega de mercaderies: vehicles de particulars estacionats en places reservades per a la C/D, vehicles de mercaderies estacionats en zones no permeses (especialment del centre urbà pacificat), vehicles de mercaderies que excedeixen el temps màxim d'estacionament.		
- Espais reservats per al bus reduint l'accessibilitat de la parada.		
Per tal de reduir i eliminar aquesta indisciplina, cal establir un sistema d'informació ciutadana respecte aquest aspecte, assegurant la correcta tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi	Sense cost per l'Ajuntament de La Pobla de Claramunt	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
---		Sense indicador

P5.6 Garantir l'estacionament fora calçada en els nous desenvolupaments urbanístics		
1. Àmbit d'actuació		
Aparcament		
2. Objectius		
4. Guanyar espai públic per a les persones i espai de relació		
8. Adaptar l'oferta d'aparcament a la demanda de rotació i de residents		
3. Descripció de l'actuació		
<p>S'insta a l'Ajuntament a que vetlli per tal que els futurs desenvolupaments urbanístics incorporin zones destinades a l'estacionament fora de la via pública, de manera que no siguin els vials urbans els que hagin d'acollir els vehicles quan no se'n fa ús.</p> <p>Es tracta d'assegurar un mínim d'aparcaments fora de la calçada en el planejament dels futurs desenvolupaments d'acord amb els ratis del Decret 344/20066, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi	Sense cost per l'Ajuntament de La Pobla de Claramunt	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
--		6.3. Cobertura fora via pública

5.6. Seguretat viària

P6.1 Reducció de la capacitat viària al carrer Narcís Monturiol		
1. Àmbit d'actuació		
Seguretat viària		
2. Objectius		
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa reduir la capacitat del sentit baixada del carrer Narcís Monturiol entre Thomas Alva Edison i Nicolau Copèrnic passant de dos a un carril de circulació i substituint aquest per un carril d'aparcament tal i com ja s'havia realitzat anteriorment en sentit pujada.</p> <p>Es proposa delimitar les places d'aparcament a calçada així com limitar la velocitat de circulació a 40 km/h (implantació senyalització vertical a l'inici del carrer). També es proposa implantar elements reductors de velocitat al tram intermedi de la via.</p>		
		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Plans d'Arau (carrer Narcís Monturiol)	5.000	
5. Documentació gràfica de referència		
Pl.nº4		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament	5.3 Saturació de la xarxa viària
Diputació de Barcelona	5.4 Xarxa primària o bàsica
La Mancomunitat de la Conca d'Òdena	6.1 Aparcament regulat en via pública
	9.8 Reduir ocupació espai públic pels vehicles (D)

P6.2 Redacció d'un Pla de Seguretat Viària Local		
1. Àmbit d'actuació		
Seguretat viària		
2. Objectius		
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El Servei Català de Trànsit és el responsable de l'elaboració dels Plans de Seguretat Viària Locals en aquells municipis capitals de comarca o bé amb una població superior als 30.000 habitants.</p> <p>La resta de municipis, tot i no està obligats a la seva redacció al no complir amb les característiques descrites anteriorment, poden sol·licitar-la.</p> <p>Degut a que als últims anys ha augmentat el nombre d'accidents de trànsit al municipi, el PMUS proposa redactar el seu Pla de Seguretat Viària, per tal de tenir una radiografia del municipi en aquest àmbit i estudiar en profunditat els punts més conflictius.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi.	10.000	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjana	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt Diputació de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Servei Català de Trànsit		8.2. Accidents amb víctimes 8.3. Víctimes vianants

P6.3 Estudi camins escolars		
1. Àmbit d'actuació		
Seguretat viària		
2. Objectius		
6. Reduir l'accidentalitat millorant la seguretat viària		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El Camí escolar és una iniciativa que pretén promoure i facilitar que els nens i les nenes vagin a l'escola a peu i de forma autònoma. Tanmateix, i des d'una mirada més àmplia, pot entendre's com una estratègia educativa que fomenta l'educació en valors des del respecte, la responsabilitat i la solidaritat.</p> <p>Es tracta d'un projecte educatiu, transversal, participatiu i de transformació de l'espai públic i els hàbits de mobilitat en el que, d'una banda, es condicionen un conjunt d'itineraris còmodes, agradables i segurs que permeten als infants i a les seves famílies realitzar els trajectes casa-escola en modes eco movibles i, d'una altra, es desenvolupen un conjunt d'accions pedagògiques i ciutadanes que busquen transformar l'entorn del barri en un espai amable i sensibilitzar i conscienciar implicant a tota la comunitat (infants, pares/mares, mestres, veïns, institucions locals, comerciants, associacions de barri, etc.).</p> <p>Un dels objectius del Camí escolar és sensibilitzar i educar els infants però també a la resta de ciutadans en els hàbits de la mobilitat sostenible i segura. Aquest fet, a llarg però també a mig i curt termini, ha de permetre contribuir a la millora ambiental de l'entorn. Sens dubte, la reducció dels índexs de contaminació atmosfèrica i sonora però també d'ocupació de l'espai públic per activitats agressives pot ajudar a incrementar la sensació de confort i seguretat que tots els ciutadans desitgem.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
➤ Escola Maria Borés	10.000	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta	Mitjana	Ajuntament de La Pobla de Claramunt Diputació de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Diputació de Barcelona	Sense indicadors	

5.7. Actuacions ambientals

P7.1 Mesura i control periòdic de la contaminació acústica i atmosfèrica		
1. Àmbit d'actuació		
Actuacions ambientals		
2. Objectius		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>D'acord amb la normativa vigent, el control i diagnòsi de l'impacte acústic generat pels vehicles a motor (motos, motocicletes i cotxes privats, principalment) és una competència de l'Administració Local. En aquest sentit, l'Ajuntament ha de realitzar, periòdicament, campanyes de control de sonometria a motocicletes i ciclomotors.</p> <p>A més, l'Ajuntament disposa d'una proposta de mapa de capacitat acústica del municipi. Aquest mapa és una eina per classificar les zones del municipi, segons la seva sensibilitat acústica.</p> <p>Per tenir un control de la contaminació acústica del municipi es proposa continuar realitzant les campanyes de control de sonometria a vehicles i planificar diferents punts de mesura dins el municipi per detectar les superacions permeses en cada zona de sensibilitat acústica.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipis	13.500€	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		10.3 Emissions anuals GEH CO2 equivalent (Tm/any)
		10.4 Emissions anuals PM10 (Tm/any)
		10.5 Emissions anuals NOx (Tm/any)

P7.2 Promoure l'ús de vehicles més ecològics en la flota de vehicles municipals		
1. Àmbit d'actuació		
Actuacions ambientals		
2. Objectius		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
3. Descripció de l'actuació		
Una de les actuacions ambientals proposades pel PMUS, coincidint amb les propostes del Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible del municipi (PAES), és la renovació progressiva de la flota de vehicles municipals per altres més eficients ecològicament.		
Les actuacions poden anar encaminades cap a la substitució de vehicles de motor convencional per d'altres menys contaminants. En concret, els vehicles de petita cilindrada (motocicletes, jardineria) per elèctrics, els cotxes i furgonetes de petita capacitat per híbrids, la incorporació de la bicicleta elèctrica a la flota de vehicles municipals en els desplaçaments curts; i que en la contractació de serveis externs es valori de forma positiva aquelles empreses que incorporin vehicles d'aquesta tipologia.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Flota de vehicles municipals		Sense cost per l'Ajuntament de La Pobla de Claramunt
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		10.1 Consum energètic total (Tep/any)
		10.3 Emissions anuals GEH CO2 equivalent (Tm/any)
		10.4 Emissions anuals PM10 (Tm/any)
		10.5 Emissions anuals NOx (Tm/any)

P7.3 Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta i Actuacions ambientals		
2. Objectius		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>S'ha demostrat que els desplaçaments en bicicleta són els que permeten realitzar el desplaçament en el menor temps, en els desplaçaments interns del municipi A més a més, a banda de ser un medi de transport sostenible, la seva utilització permet adquirir hàbits saludables.</p> <p>En aquest sentit, el PMUS incorpora diferents propostes per a augmentar la utilització d'aquest mitjà de transport (descrites a l'apartat corresponent).</p> <p>Tot i així, l'orografia dels municipis condiona el grau d'utilització d'aquest mitjà de transport.</p> <p>Precisament per solucionar aquest obstacle, el present PMUS proposa incentivar l'ús de la bicicleta amb diferents campanyes promocionals, però també proposa incentivar l'ús de la bicicleta elèctrica, la qual permet salvar els obstacles orogràfics. En aquest sentit, es proposa iniciar una campanya enfocada a donar a conèixer aquesta nova modalitat, indicant les possibles fonts de finançament i creant un taller d'adaptació de bicicletes a bicicletes elèctriques el qual permetria augmentar la cohesió social, el reciclatge i el respecte al medi ambient.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi.	9.000€	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Mitjana	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		Número de campanyes realitzades
Generalitat de Catalunya		

5.8. Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles

P8.1 Foment de la mobilitat a peu i en bicicleta		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu, Mobilitat en bicicleta i Promoció models sostenibles		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquitització de la xarxa viària		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
3. Descripció de l'actuació		
Per a recorreguts inferiors a 15 minuts, moure's a peu o en bicicleta és el mode de desplaçament més eficient; molt més eficient que qualsevol mode de transport motoritzat i, naturalment, molt més saludable.		
Es proposa realitzar una promoció a nivell d'escola fent uns recorreguts pels diferents punts atractors del poble valorant el temps del recorregut i el grau d'accessibilitat dels nous itineraris, fent especial èmfasi en l'anàlisi al voltant del centre escolar. Una altra proposta és realitzar una jornada dels recorreguts accessibles del poble a mida que es consolidin les diverses propostes del present pla. L'objectiu final ha de ser satisfer una necessitat del conjunt de la població, garantint la seguretat en tot moment dels vianants i dels ciclistes.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi.	22.500€	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona Mancomunitat de la Conca d'Òdena.	Número de campanyes realitzades

P8.2 Foment de la mobilitat en transport públic.		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic i Promoció models sostenibles		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
3. Descripció de l'actuació		
La mobilitat en transport públic col·lectiu comporta avantatges socials, ambientals, energètics i econòmics per al conjunt de la ciutadania.		
El foment d'aquest mitjà per part dels diferents nivells de l'administració ha de constituir una de les estratègies d'actuació de les polítiques de mobilitat, que ha d'anar acompanyada d'inversions en els serveis de transport a fi de donar als ciutadans una veritable alternativa a l'ús del vehicle privat a motor com a sistema de desplaçament quotidià. Aquesta es podrà realitzar quan les propostes per transport públic s'hagin complert.		
Com s'ha indicat a les propostes P3.3 i P3.4, el PMUS proposa fer difusió del transport col·lectiu que dona servei al municipi, i informar a la població dels diferents aplicatius i formes d'informació dels horaris i recorreguts.		
Així mateix, seria interessant publicitar totes aquelles actuacions realitzades que ajudin a millorar la xarxa de transport públic municipal, així com aquelles d'abast superior que tenen incidència als residents al municipi.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi.	22.500€	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona	Número de campanyes realitzades

P8.3 Foment de la intermodalitat entre el cotxe, la bicicleta i el transport públic		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta, Mobilitat en transport públic, Mobilitat en vehicle privat i Promoció models sostenibles		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquizació de la xarxa viària		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Quan la tinença del cotxe es fa necessària, perquè el lloc de residència està allunyat d'una parada de transport públic, es pot recórrer a la intermodalitat, és a dir, a la combinació del cotxe amb altres mitjans de transport públic col·lectiu. Així, es pot realitzar el desplaçament en cotxe fins a la parada de tren o autobús més propera i, des d'allí, fer ús del transport públic col·lectiu per arribar fins al punt de destinació.</p> <p>De la mateixa manera que es pot accedir a les parades de transport públic en cotxe, també s'hi pot accedir en bicicleta.</p> <p>Amb les propostes de dotació d'àrees d'aparcament i una xarxa accessible pels vianants i les bicicletes, es crea la possibilitat d'accedir a les estacions de transport col·lectiu i realitzar així un intercanvi modal.</p> <p>Es proposa habilitar un espai preferent en el web del municipi on es fomenti la intermodalitat bus urbà-tren per tal d'afavorir la mobilitat sostenible cap el exterior del municipi.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi.	22.500€	
5. Documentació gràfica de referència		

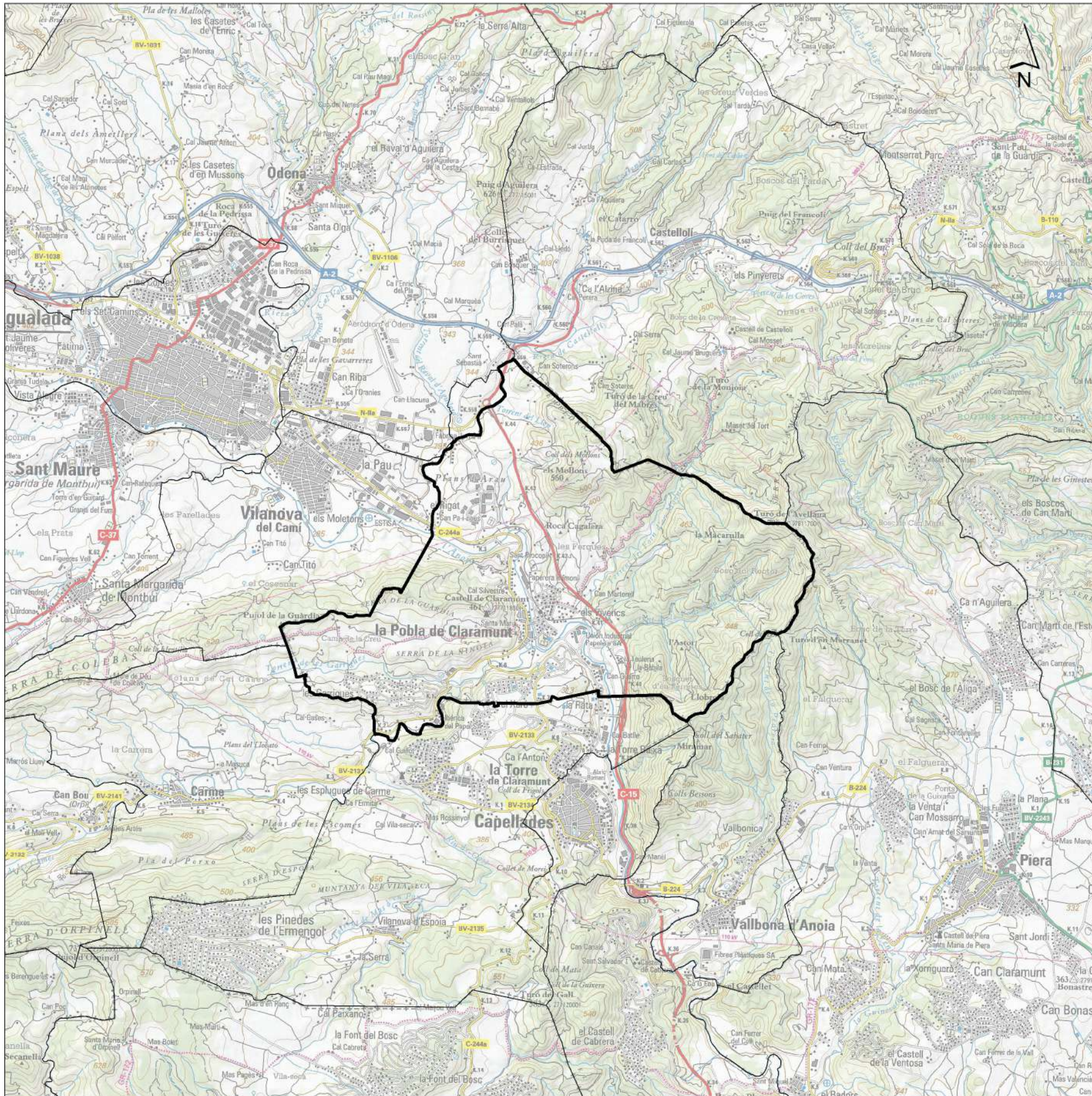
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona	Número de campanyes realitzades

P8.4 Foment de l'ús del cotxe compartit		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat i Promoció models sostenibles		
2. Objectius		
1. Fomentar l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat		
2. Reduir la presència de trànsit rodat al centre del municipi amb la creació de diverses estratègies relacionades amb l'aparcament i la jerarquització de la xarxa viària		
3. Fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		
5. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit (disminuir l'efecte hivernacle, el canvi climàtic i millorar la qualitat de l'aire i la salut)		
3. Descripció de l'actuació		
Per tal de disminuir el nombre de vehicles que realitzen els mateixos o part dels mateixos desplaçaments quotidianament, el PMUS proposa que es fomenti l'hàbit de compartir cotxe.		
Actualment existeixen diverses plataformes ofereixen la possibilitat de trobar persones que realitzen el mateix viatge, de manera que el fet de compartir el vehicle permet reduir el cost econòmic del desplaçament per persona així com les emissions de CO ₂ emeses pels vehicles i reduir així el nombre de vehicles que circulen per les carreteres. Així doncs, l'Ajuntament podria entrar a formar part d'alguna d'aquestes xarxes.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi.	22.500€	
5. Documentació gràfica de referència		

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curta, Mitjana i Llarga	Alta	Ajuntament de La Pobla de Claramunt
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona		Número de campanyes realitzades

DOCUMENT III. PLÀNOLS



SITUACIÓ DEL MUNICIPI

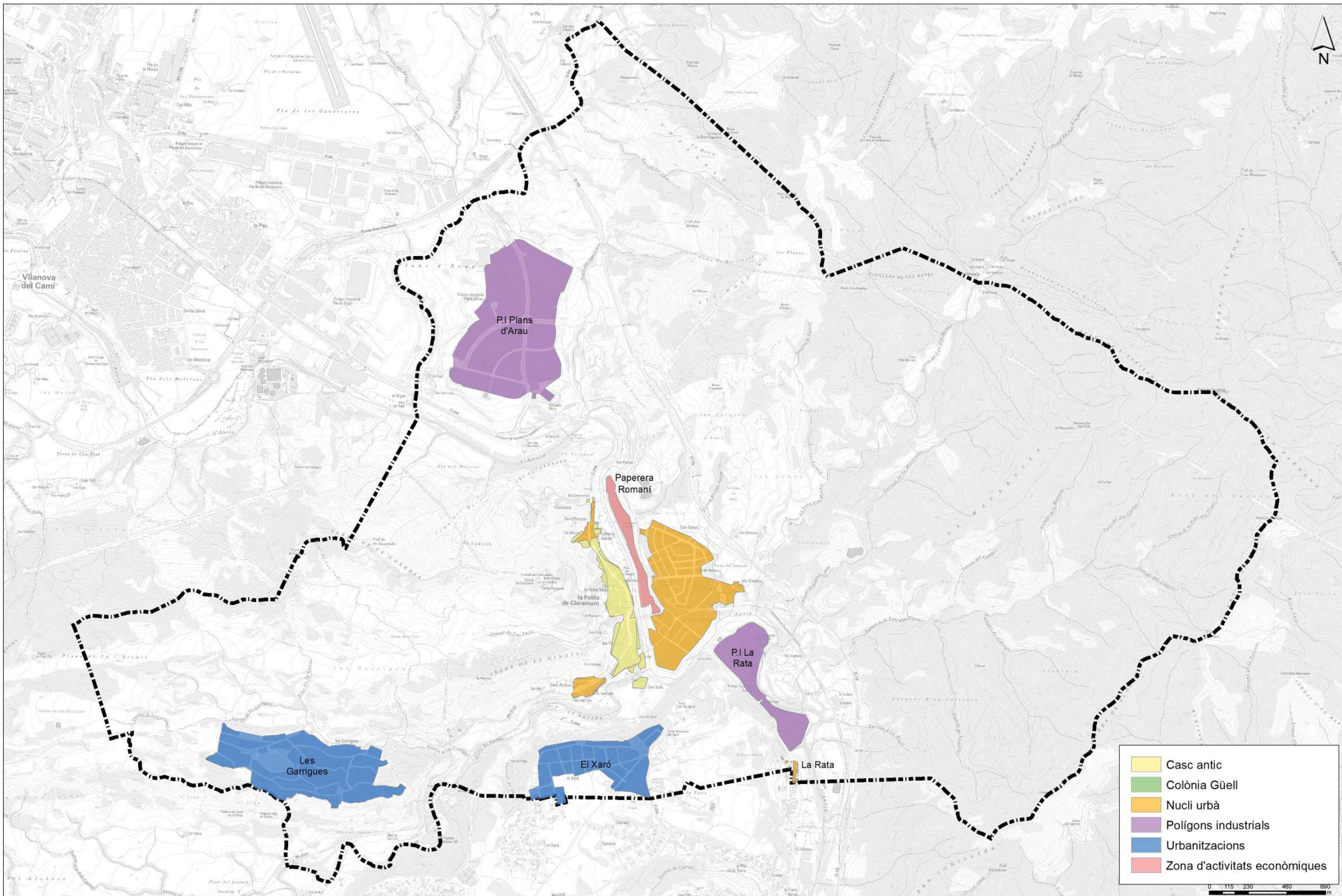


SITUACIÓ DE LA COMARCA S/E

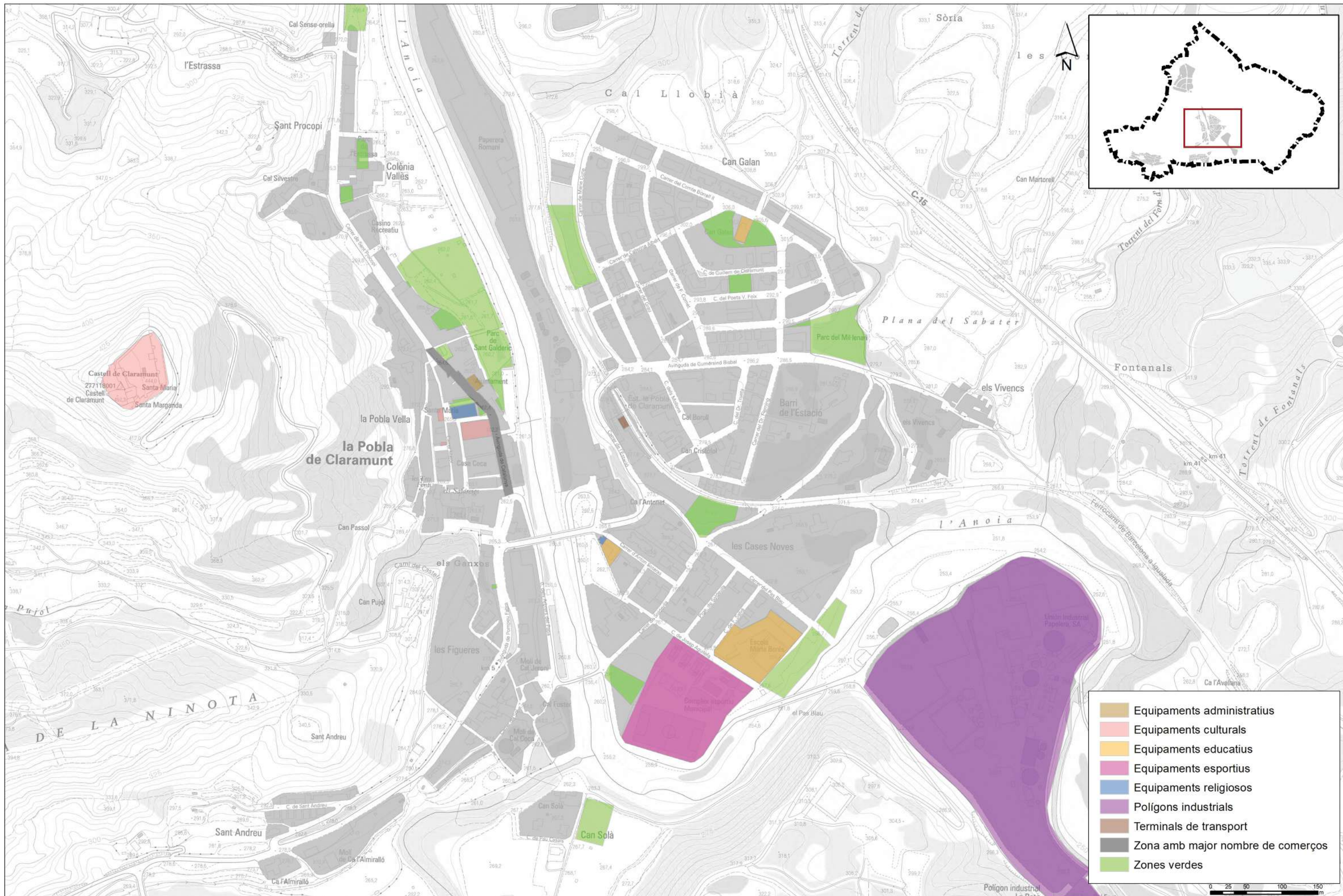


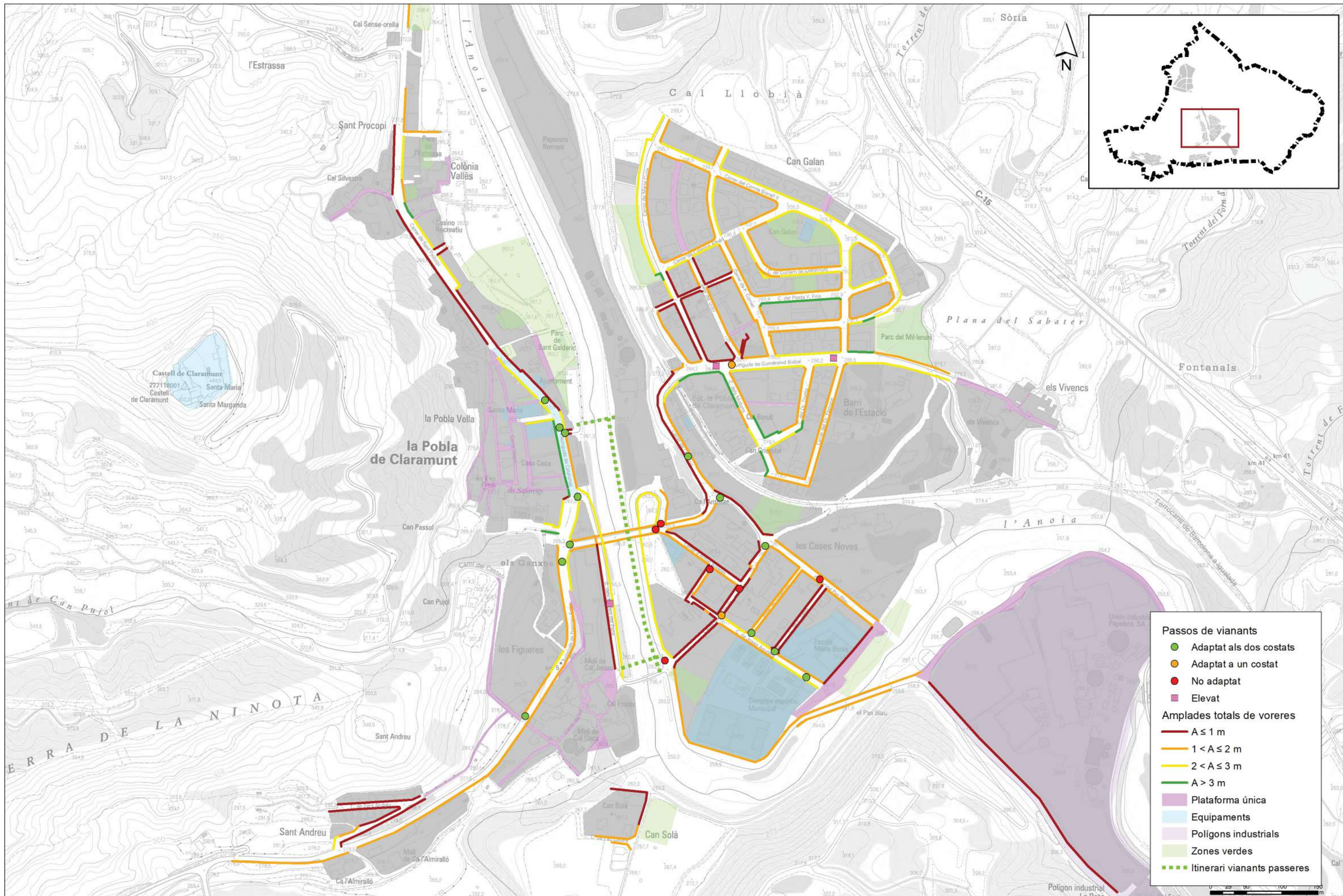
SITUACIÓ COMARCAL DEL MUNICIPI S/E

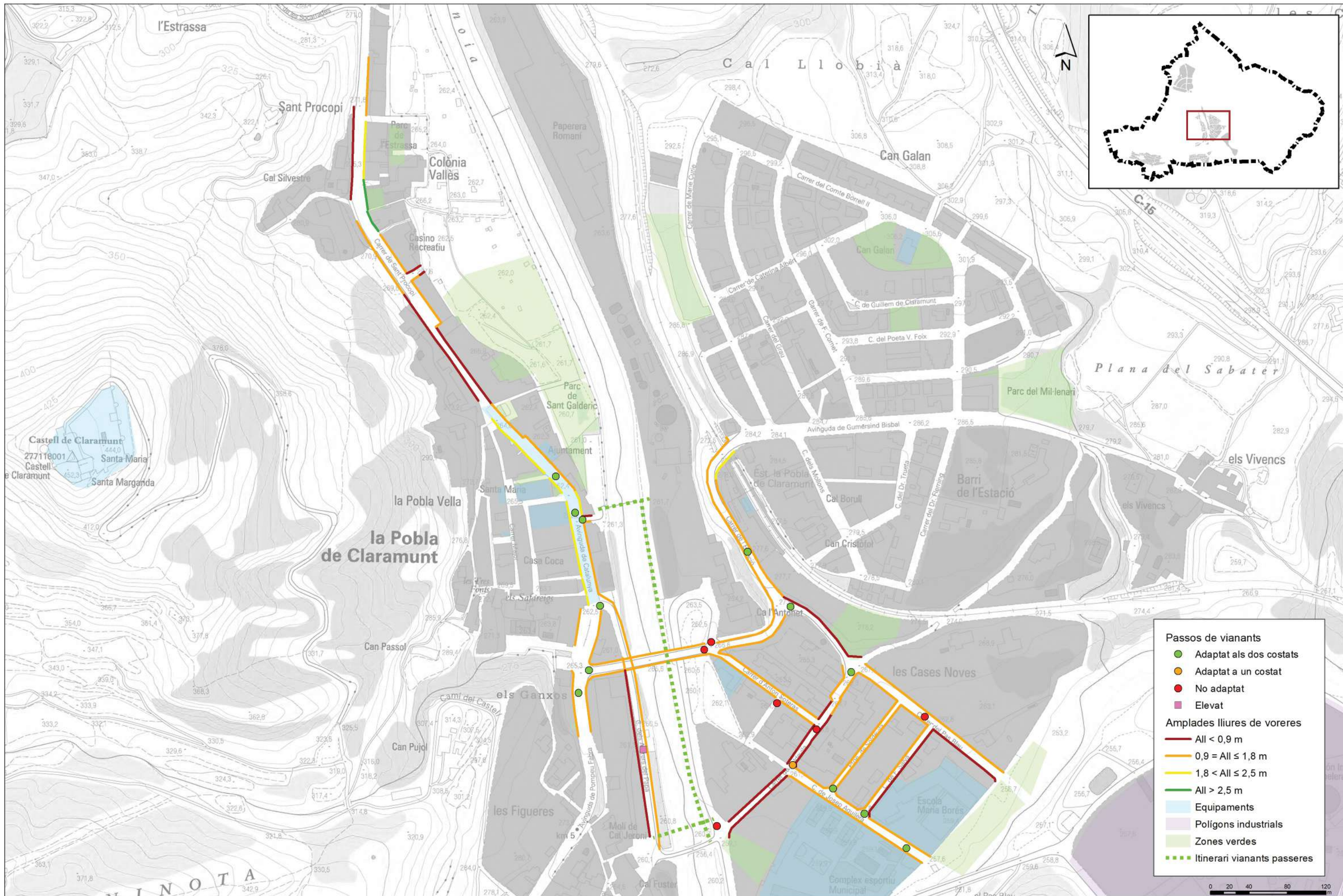


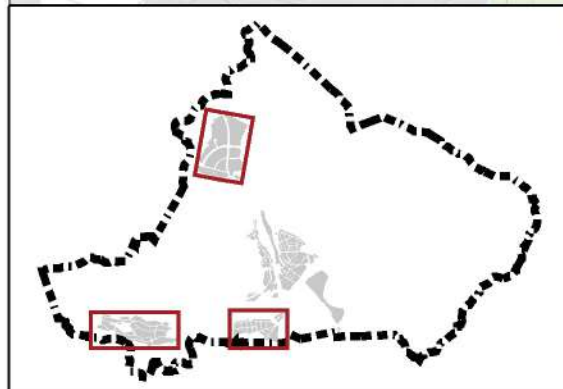
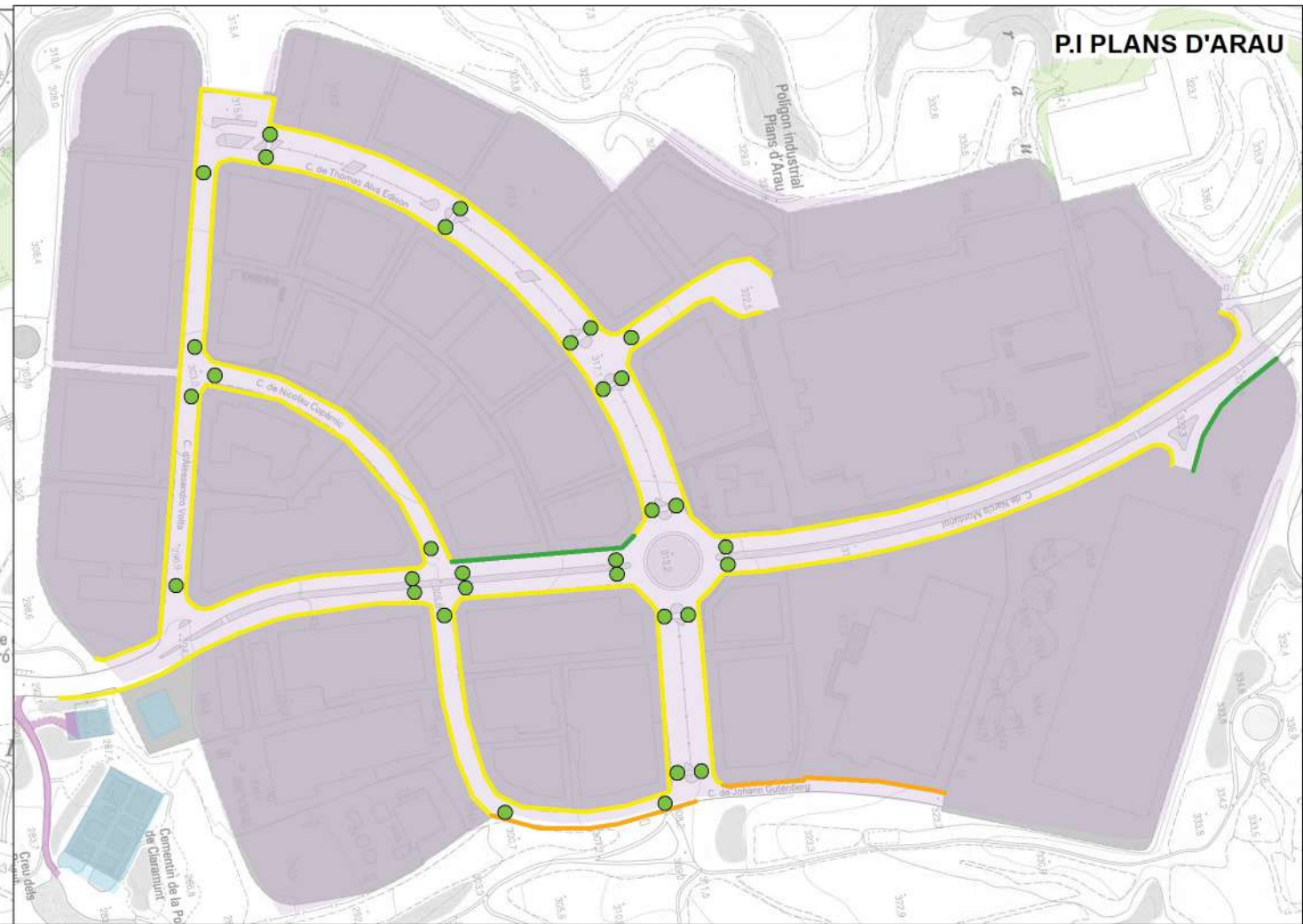
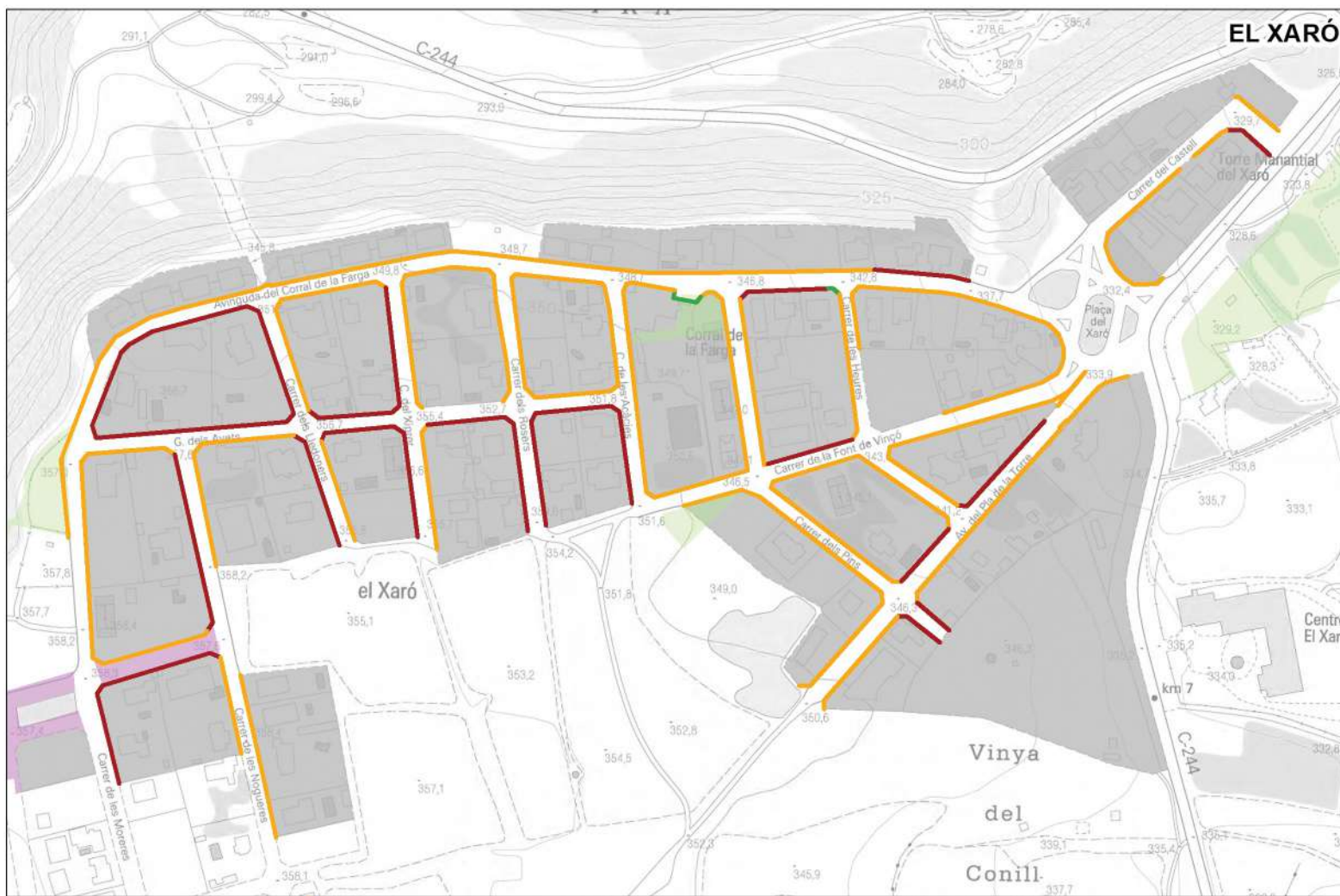


- Casc antic
- Colònia Güell
- Nucli urbà
- Polígons industrials
- Urbanitzacions
- Zona d'activitats econòmiques



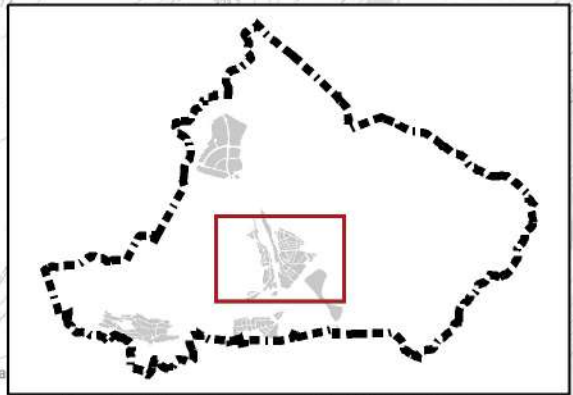
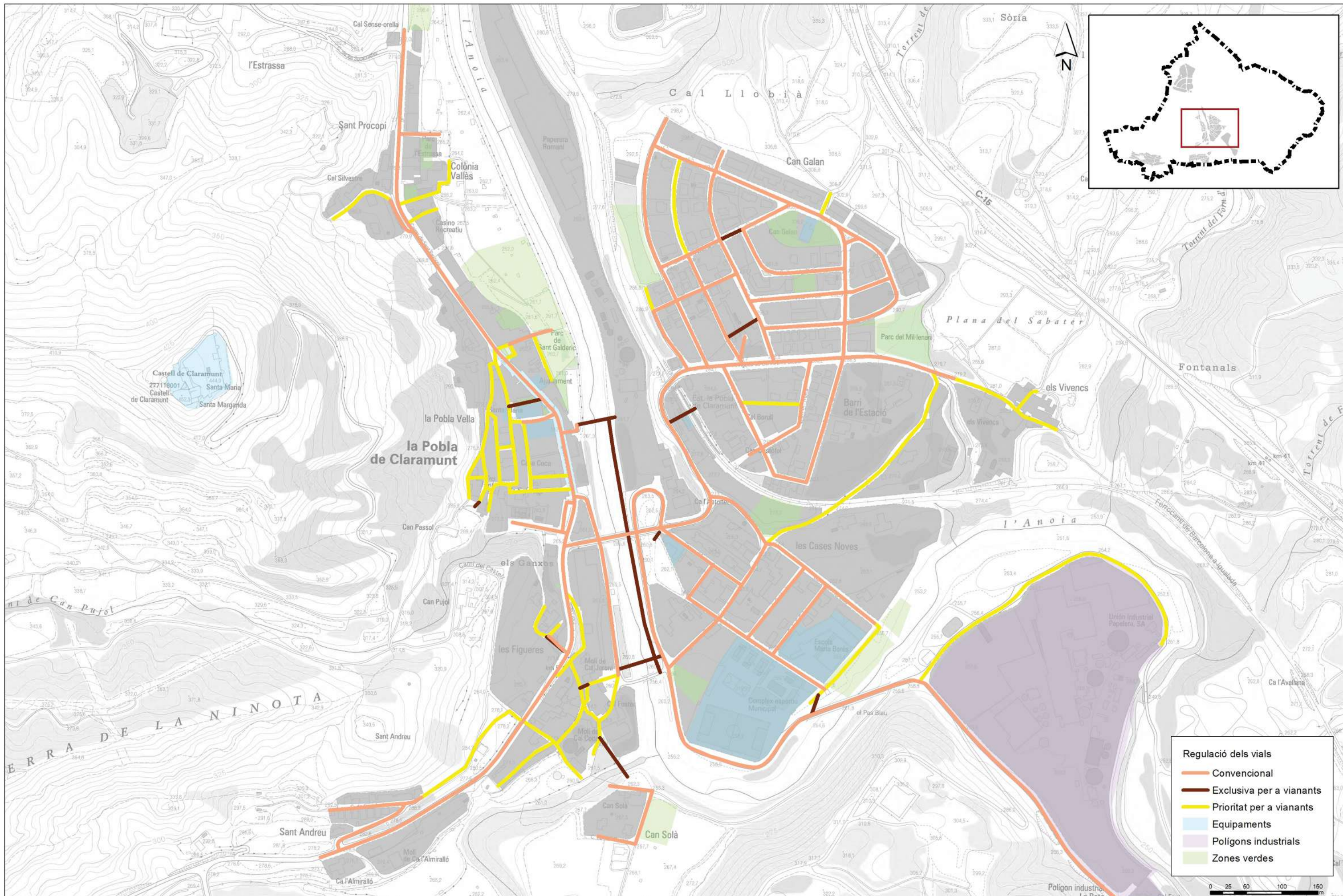






- Passos de vianants**
- Adaptat als dos costats
 - Adaptat a un costat
 - No adaptat
- Amplades totals de voreres**
- $A \leq 1$ m
 - $1 < A \leq 2$ m
 - $2 < A \leq 3$ m
 - $A > 3$ m
- Plataforma única
 - Equipaments
 - Polígons industrials
 - Zones verdes





- Regulació dels vials**
- Convencional
 - Exclusiva per a vianants
 - Prioritat per a vianants
 - Equipaments
 - Polígons industrials
 - Zones verdes



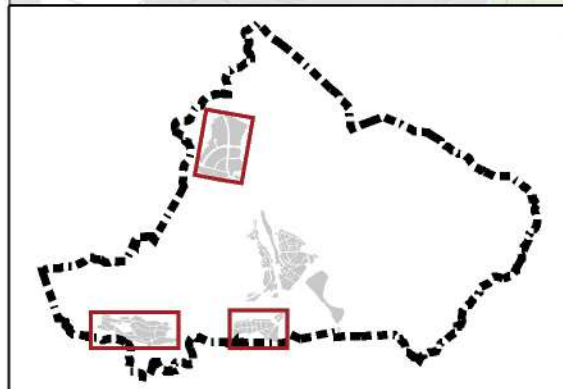
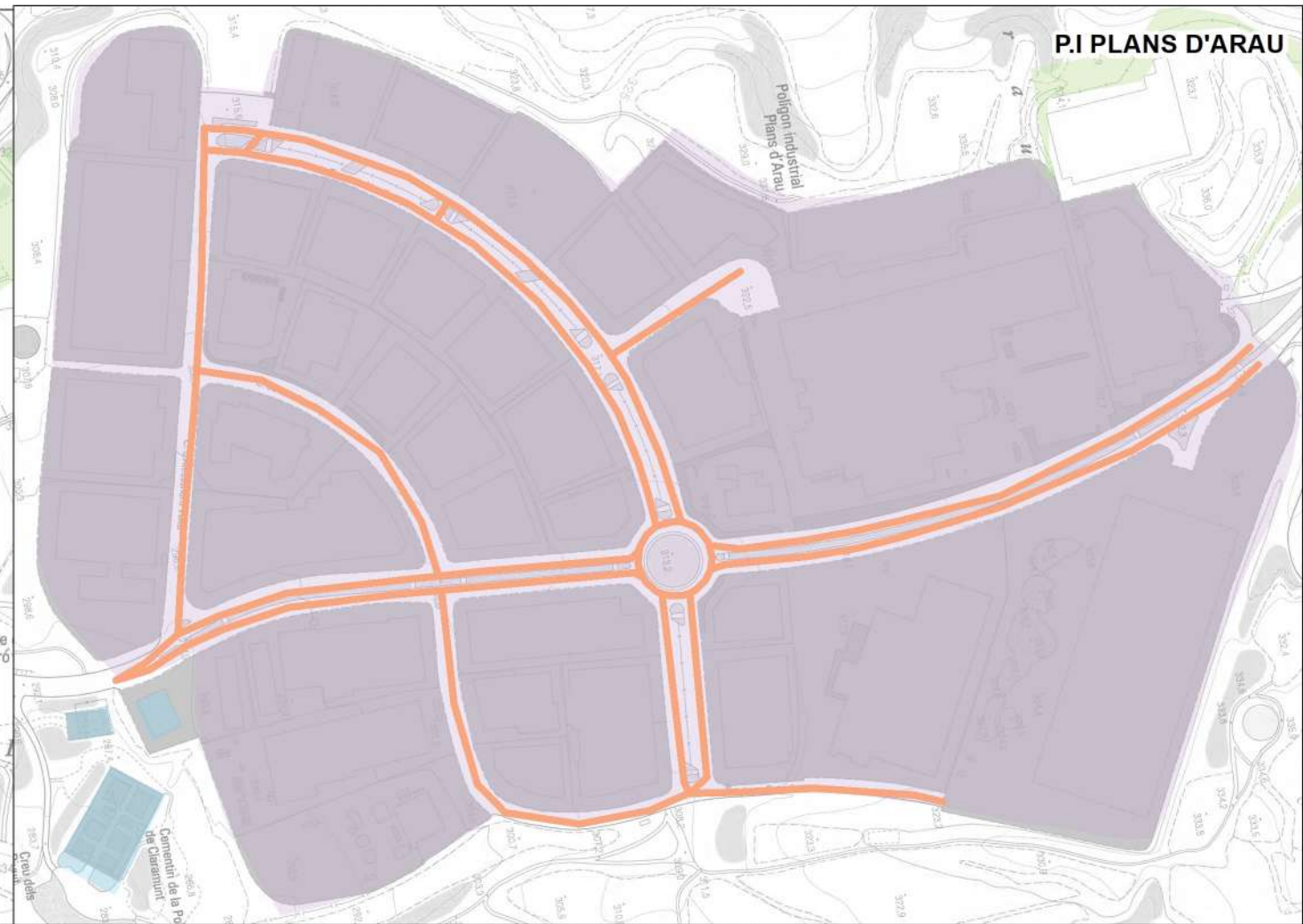
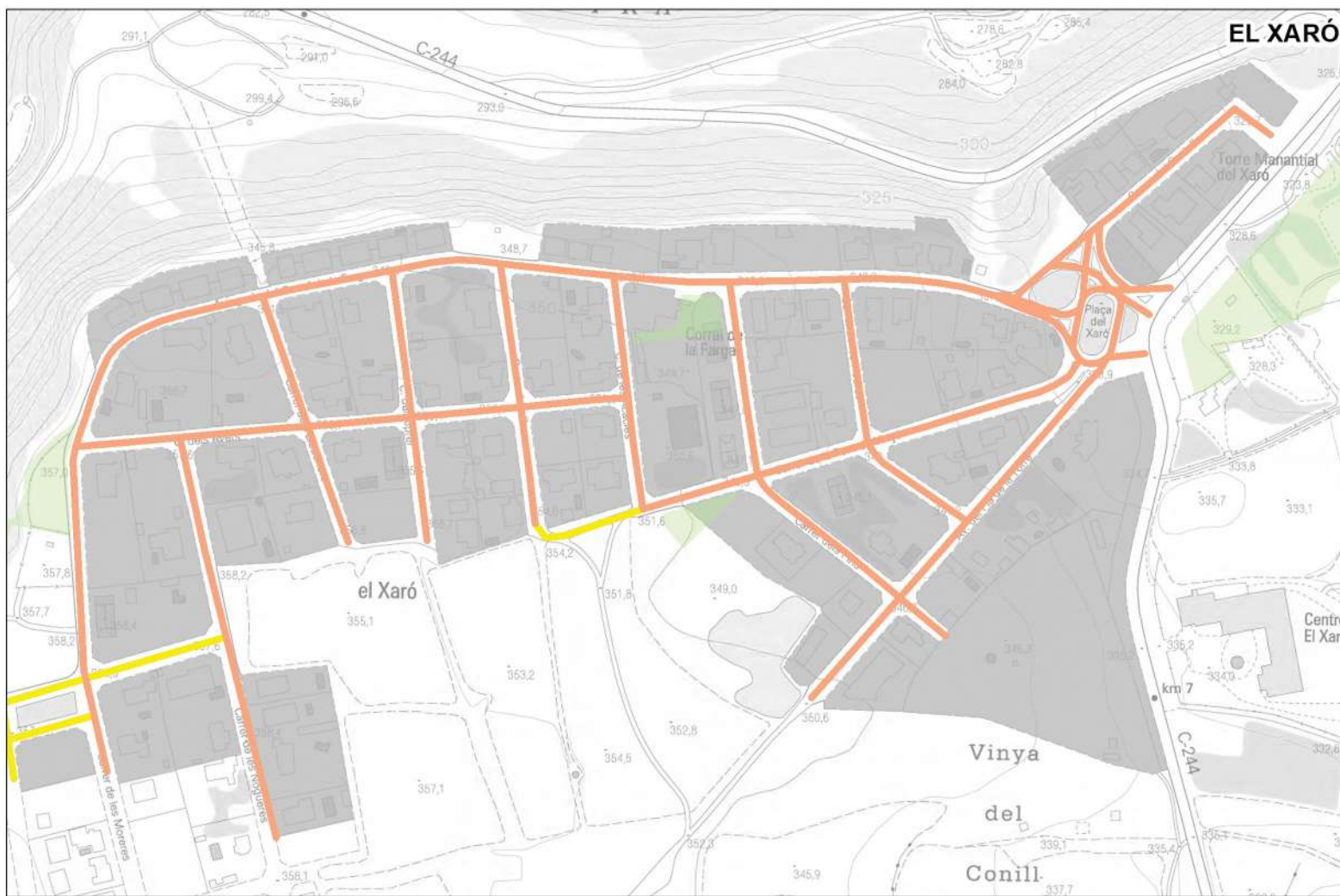
Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

Data
 Maig 2018

Escala
 A3 1:4.700

Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

Xarxa de vianants. Classificació per regulació
 Centre urbà

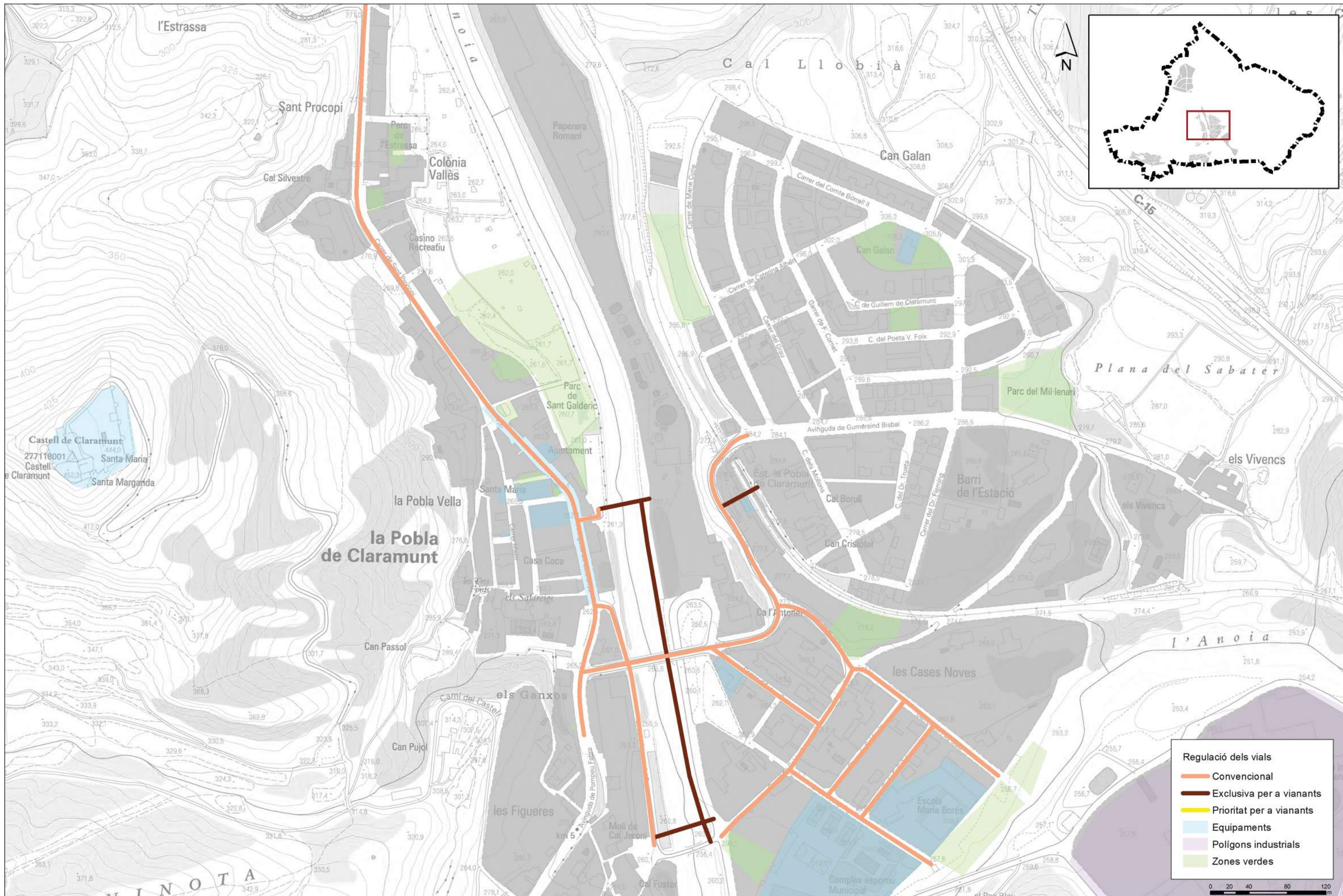


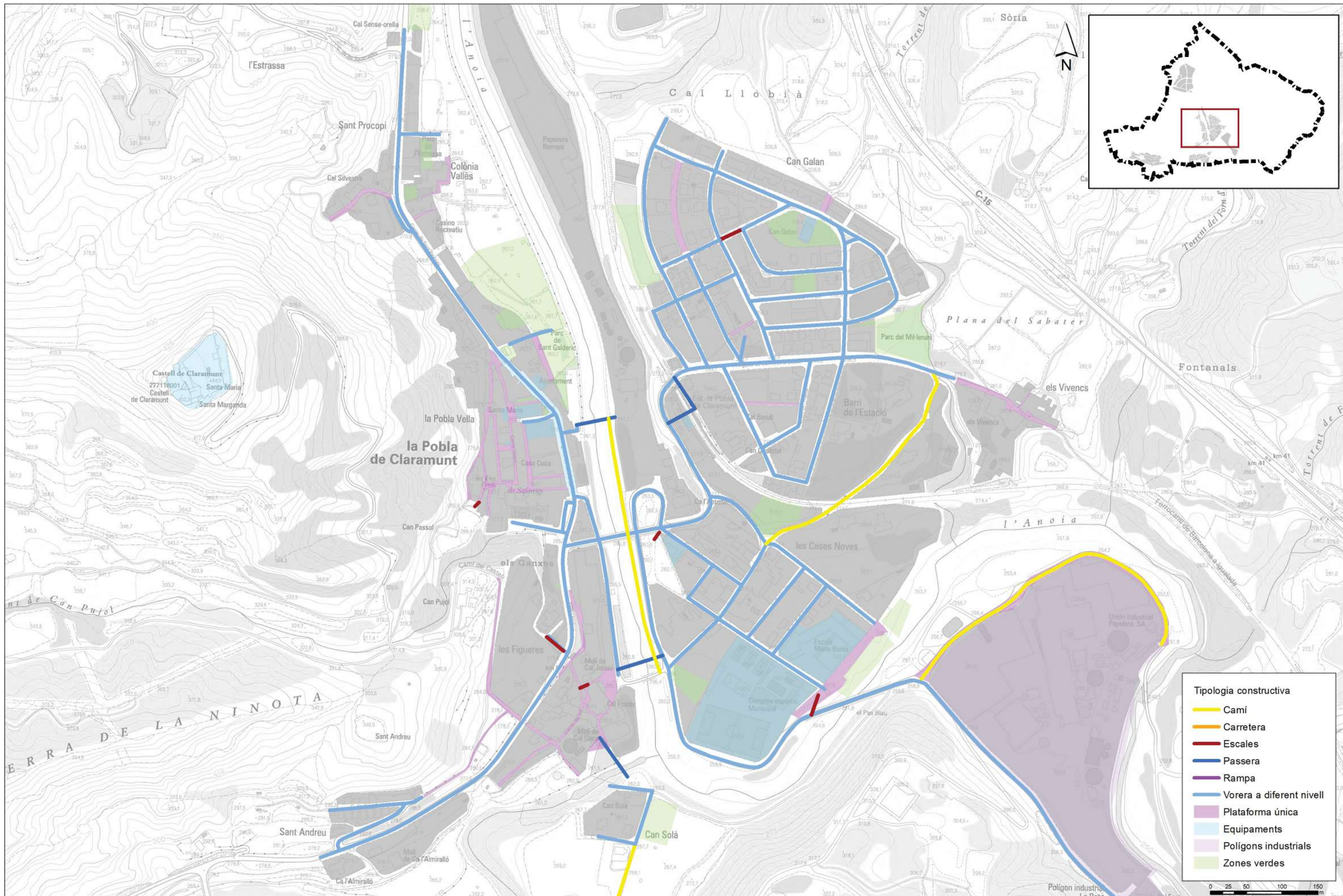
- Regulació dels vials**
- Convencional
 - Exclusiva per a vianants
 - Prioritat per a vianants
 - Equipaments
 - Polígons industrials
 - Zones verdes

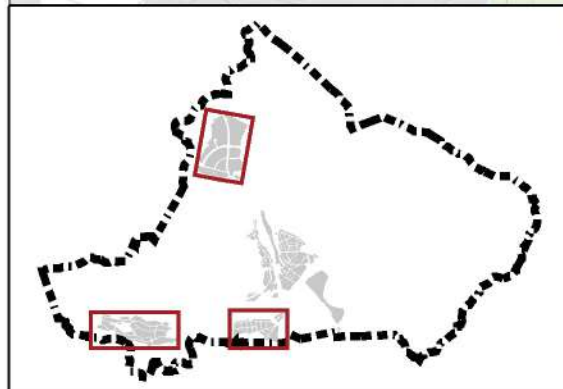
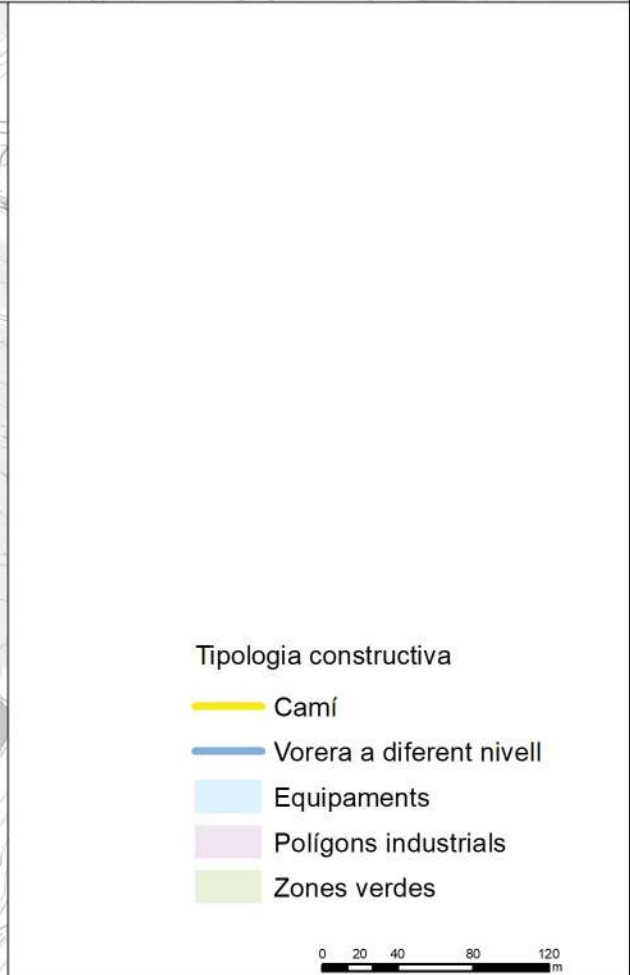
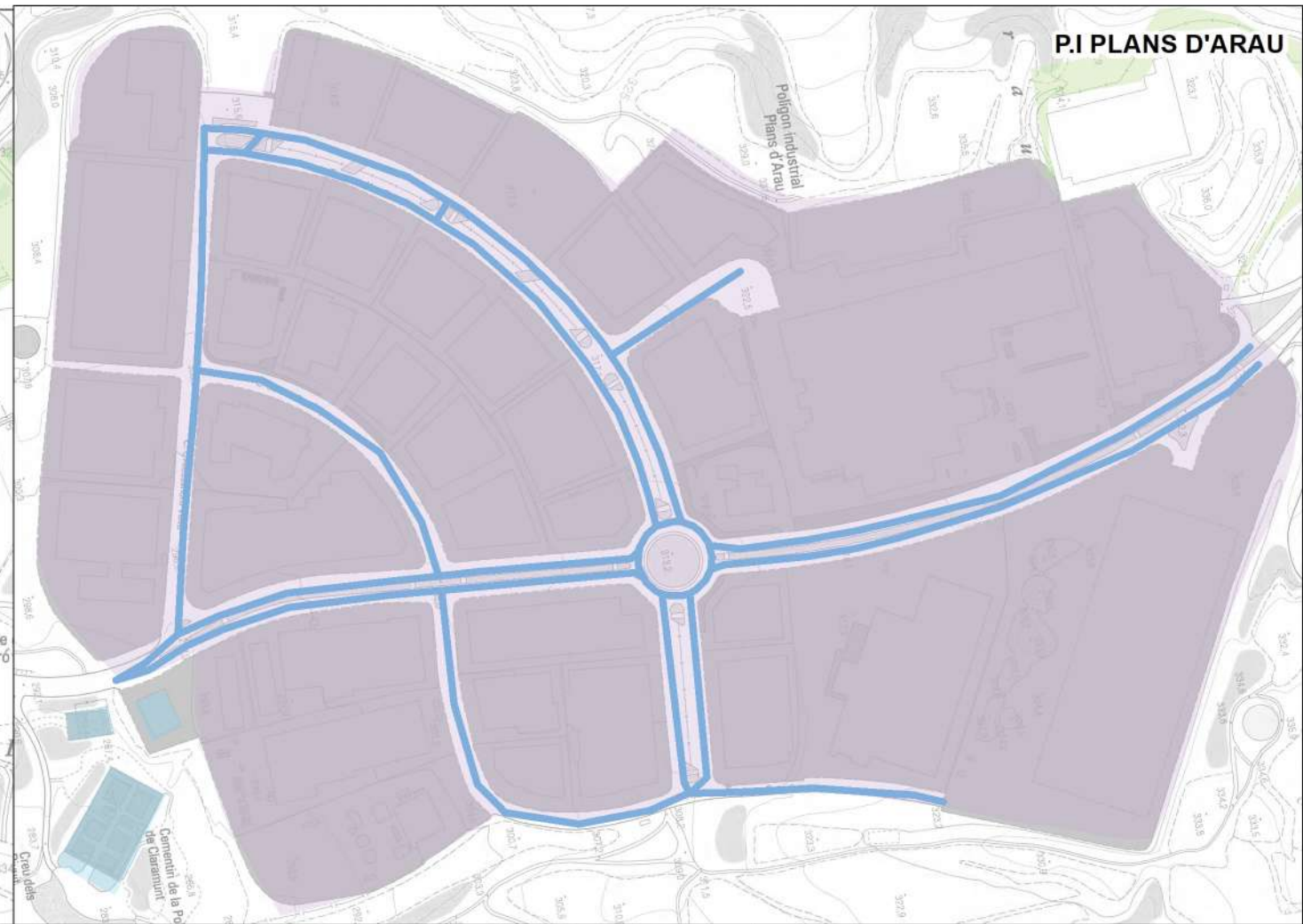
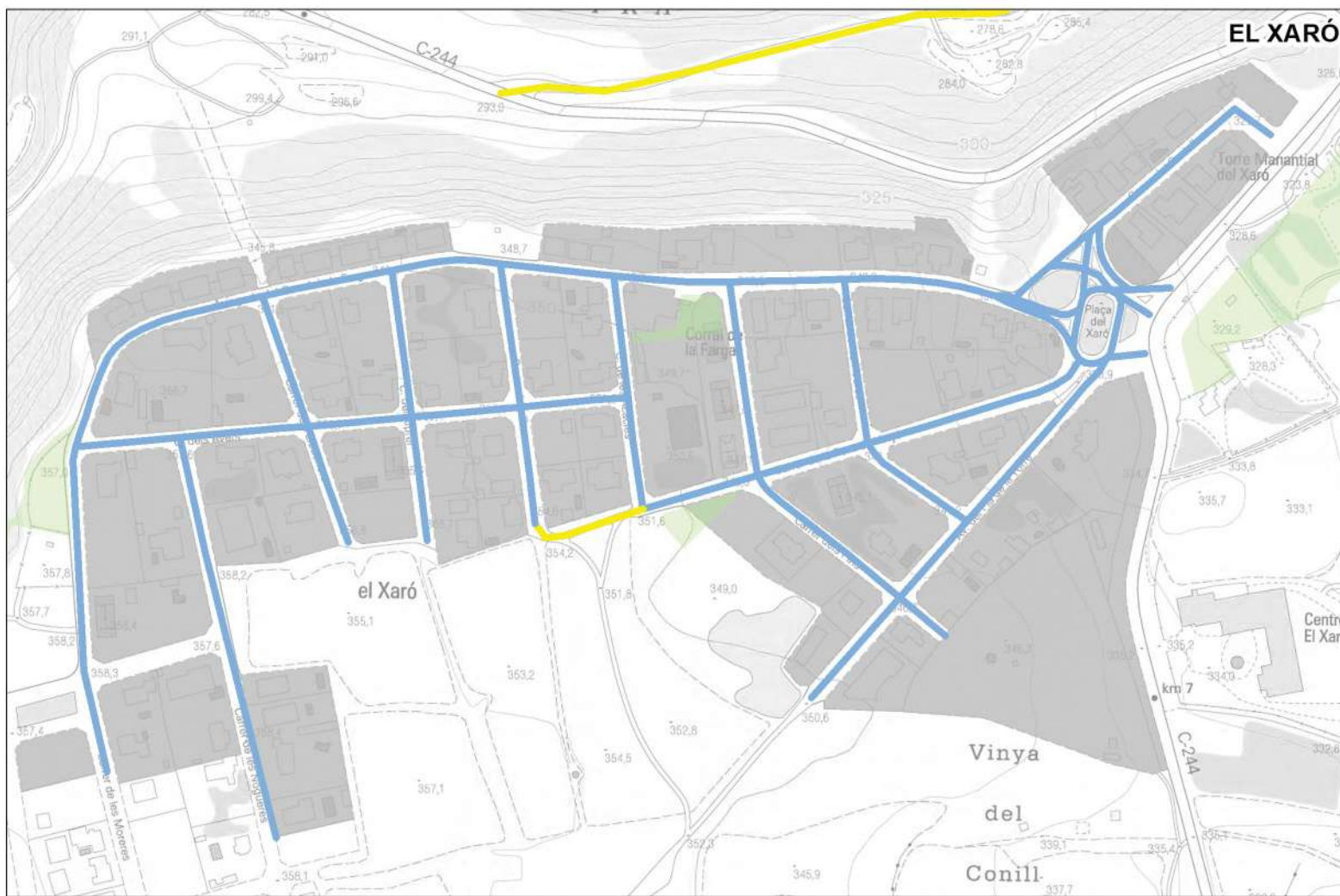


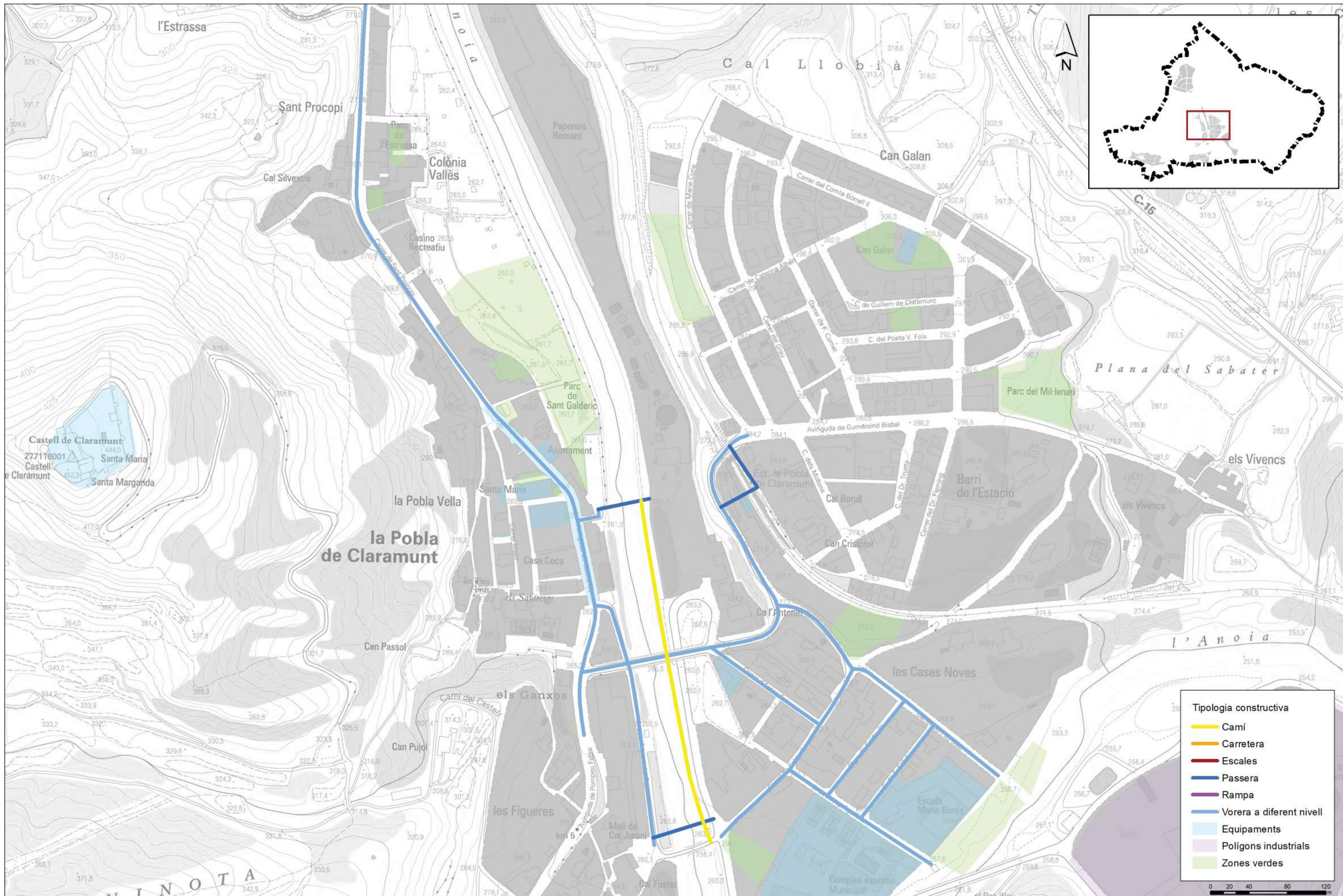
<p>Títol de l'estudi</p> <p>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA POBLA DE CLARAMUNT</p>	<p>Data</p> <p>Maig 2018</p>	<p>Títol del plànol</p> <p>DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL</p> <p>Xarxa de vianants. Classificació per regulació Urbanització El Xaró, Urbanització Les Garrigues i Polígon industrial Plans d'Arau</p>
	<p>Escala</p> <p>A3 1:4.000</p>	

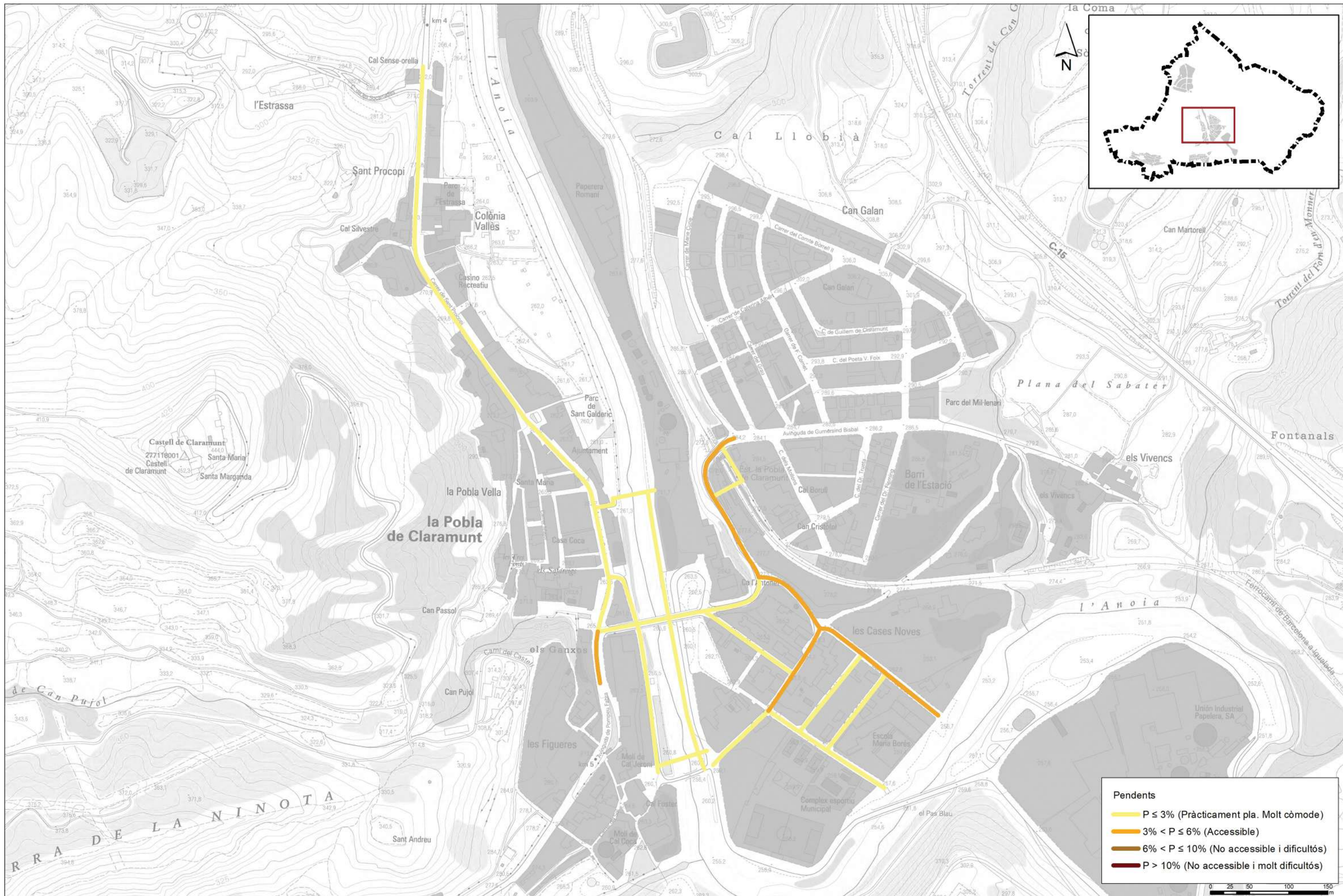












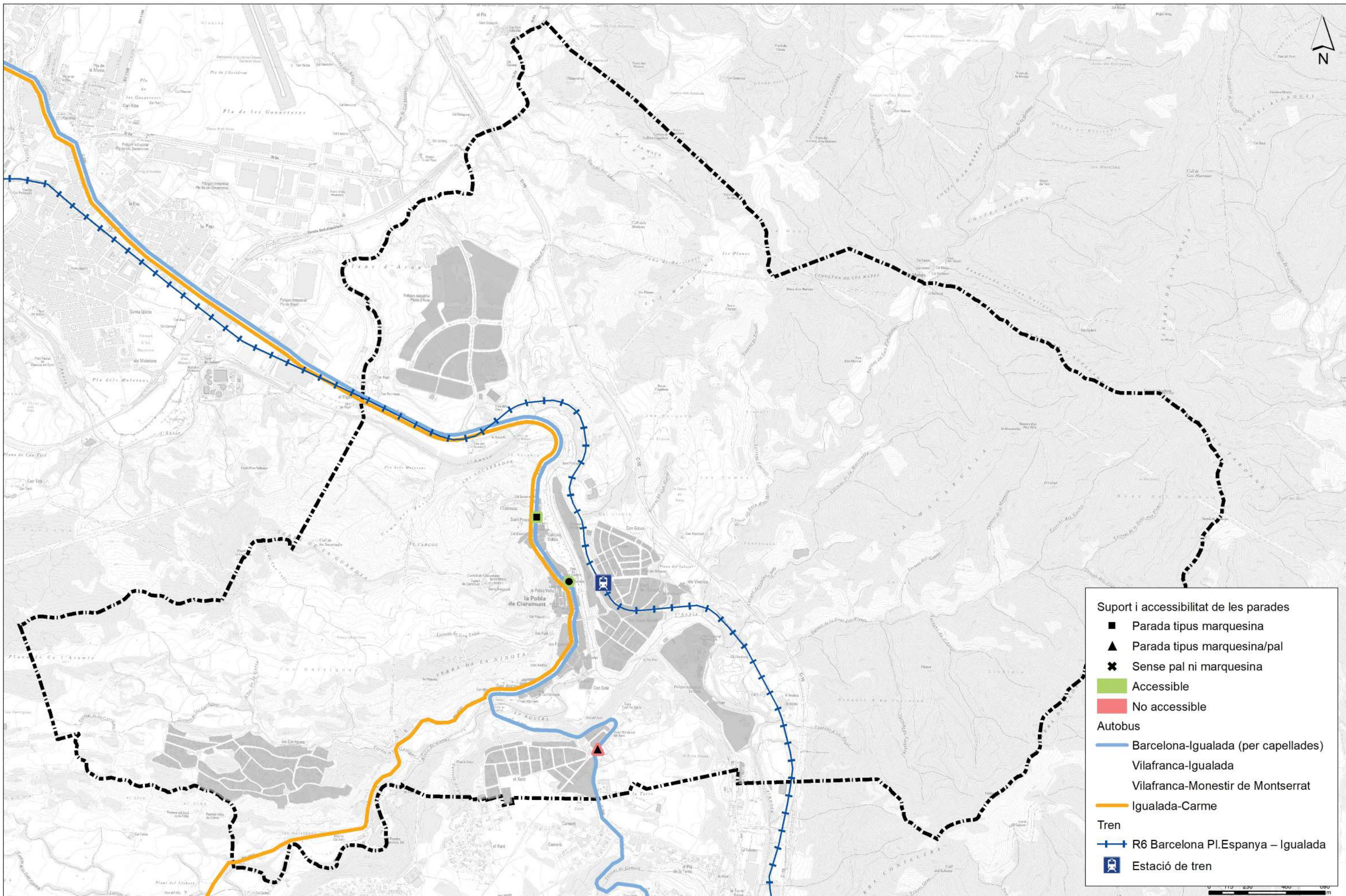
- Pendents**
- $P \leq 3\%$ (Pràcticament pla. Molt còmode)
 - $3\% < P \leq 6\%$ (Accessible)
 - $6\% < P \leq 10\%$ (No accessible i difícils)
 - $P > 10\%$ (No accessible i molt difícils)

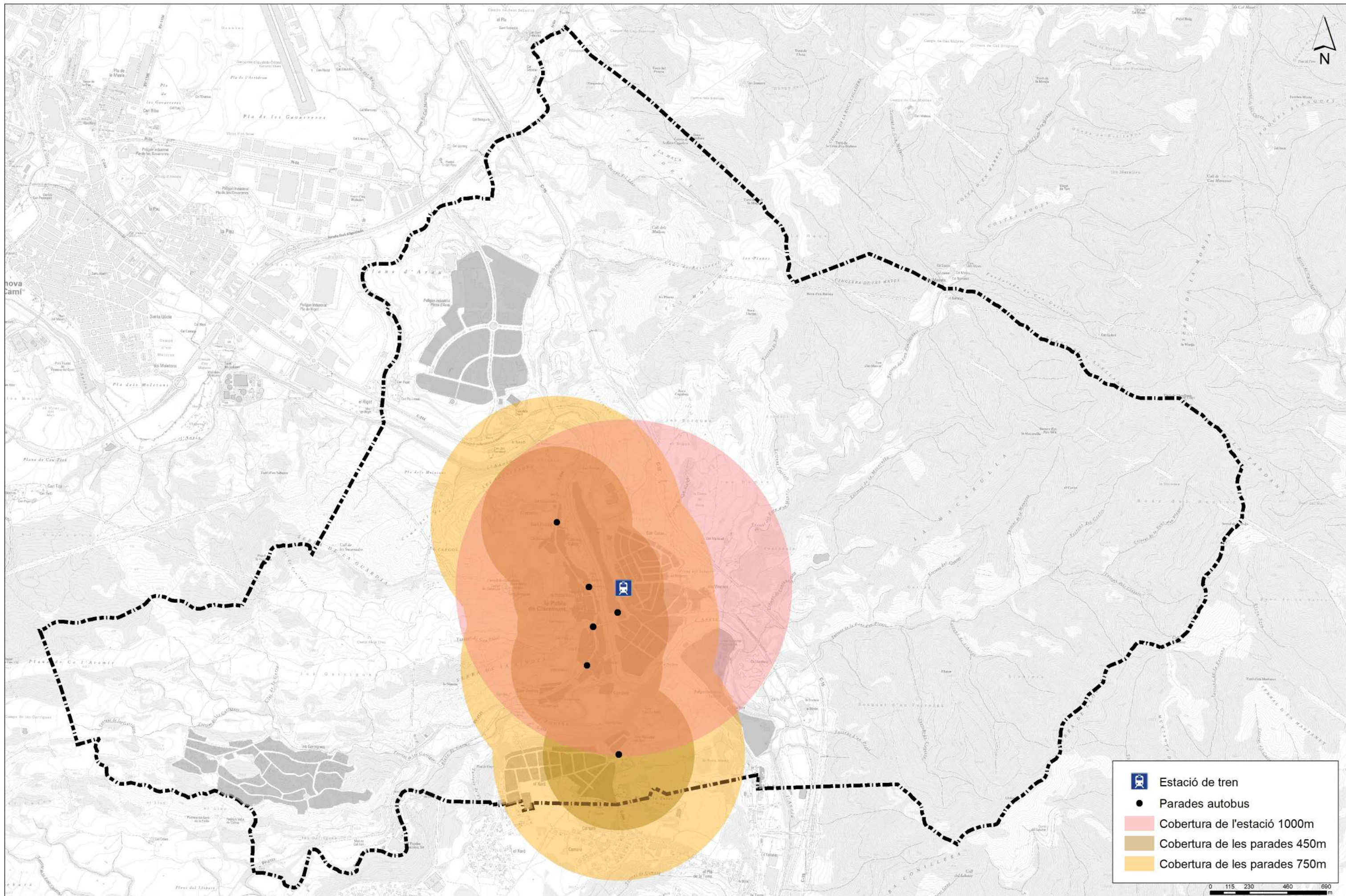







Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

Data
 Maig 2018
 Escala
 A3 1:4.298

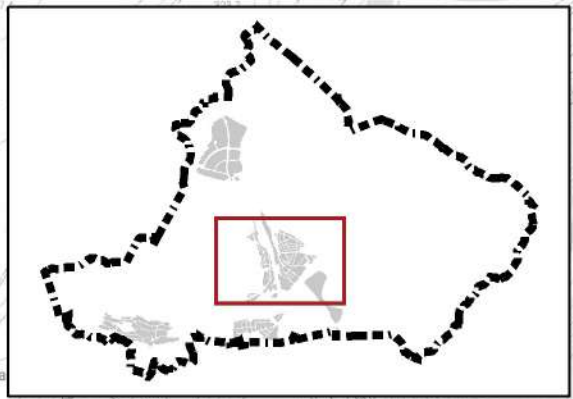
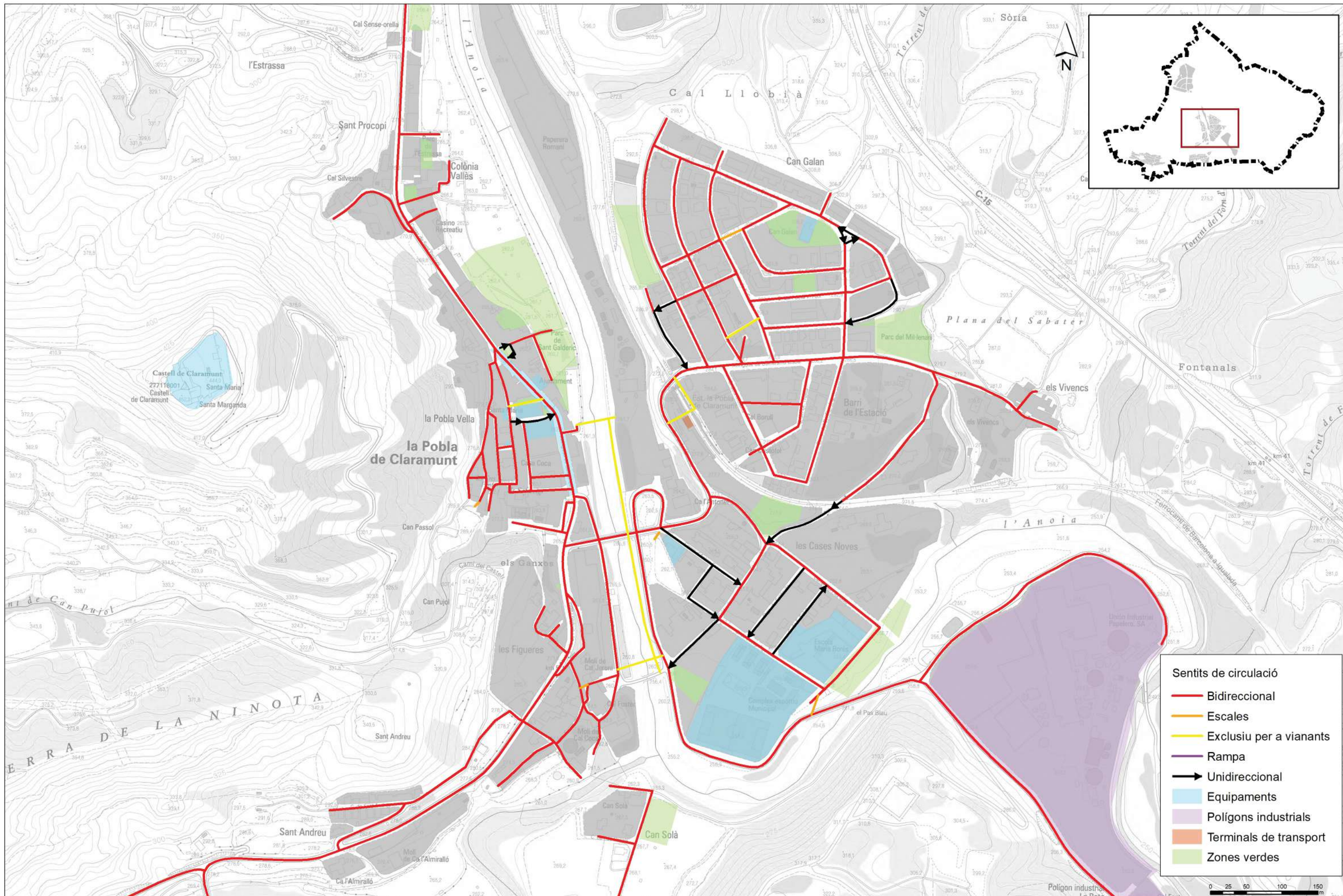
Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL
 Xarxa de vianants. Pendents.
 Xarxa principal





-  Estació de tren
-  Parades autobus
-  Cobertura de l'estació 1000m
-  Cobertura de les parades 450m
-  Cobertura de les parades 750m





- Sentits de circulació**
- Bidireccional
 - Escales
 - Exclusiu per a vianants
 - Rampa
 - Unidireccional
 - Equipaments
 - Polígons industrials
 - Terminals de transport
 - Zones verdes



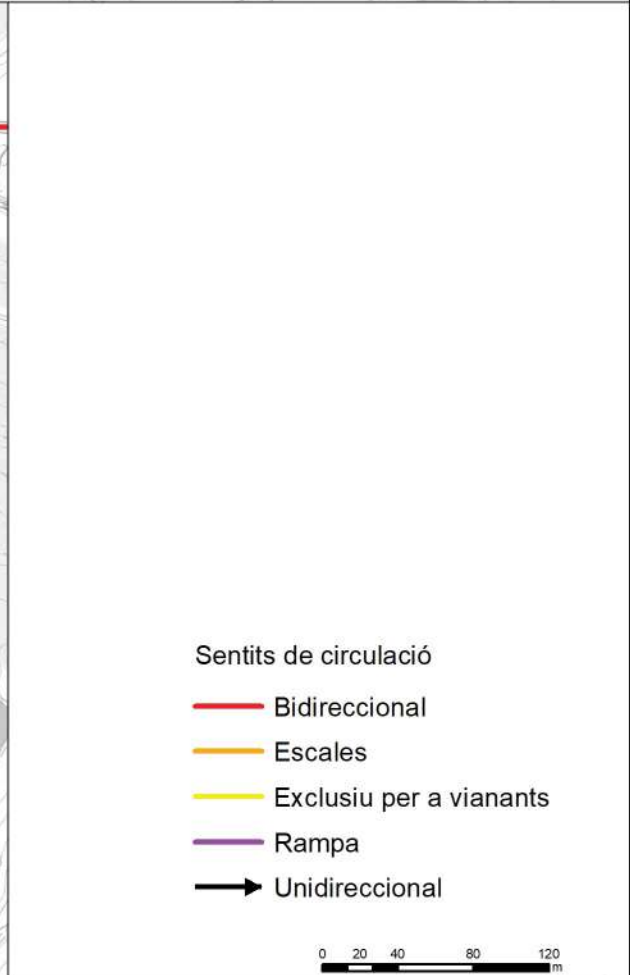
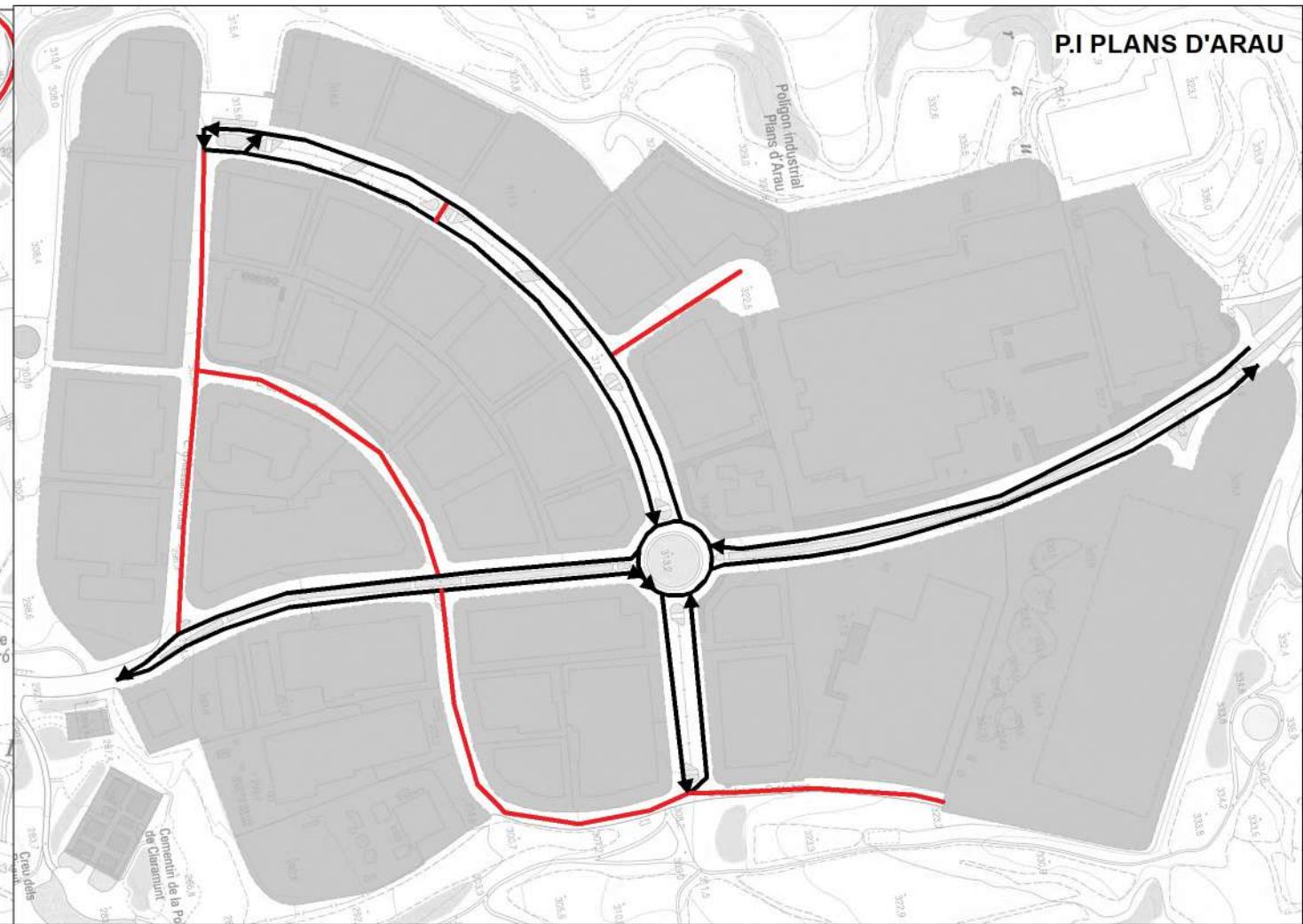
Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

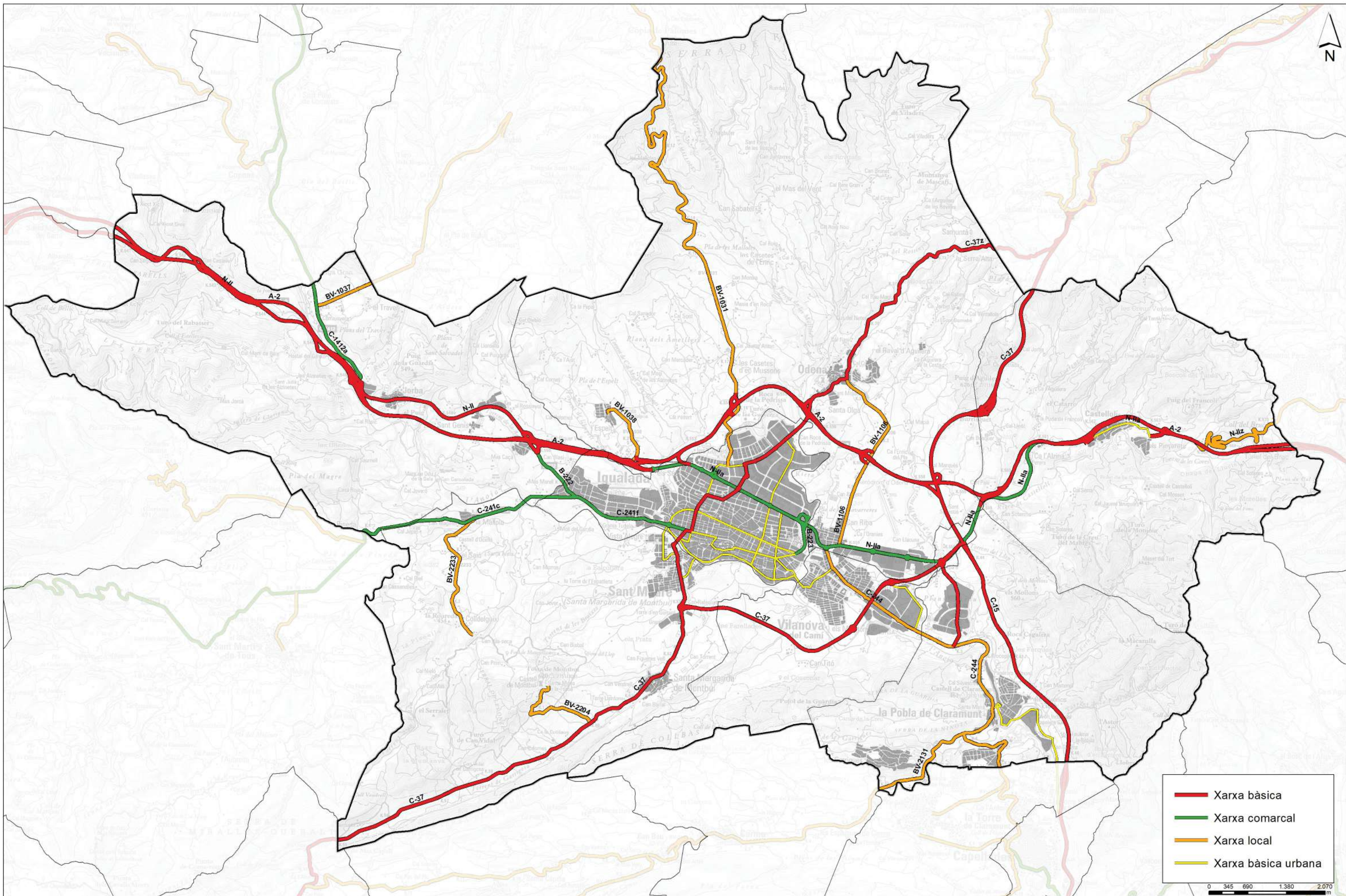
Data
 Maig 2018

Escala
 A3 1:4.700

Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

Sentits de circulació
 Centre urbà





- Xarxa bàsica
- Xarxa comarcal
- Xarxa local
- Xarxa bàsica urbana

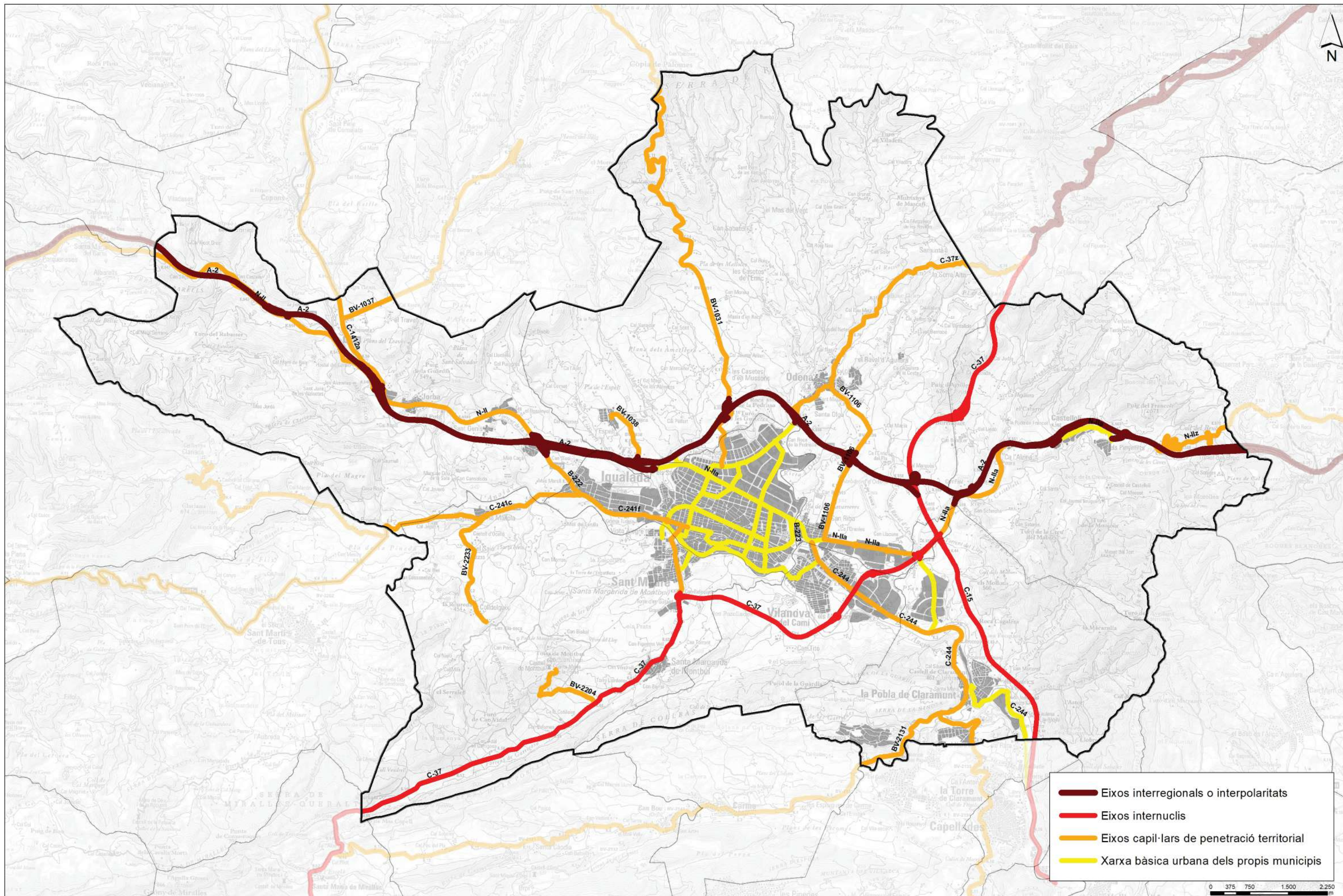
0 345 690 1.380 2.070 m



Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE VILANOVA DEL CAMÍ**

Data
 Maig 2018
 Escala
 A3 1:60.000

Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL
 Classificació de la xarxa viària de la Conca d'Odena



- Eixos interregionals o interpolariats
- Eixos intermunicipals
- Eixos capil·lars de penetració territorial
- Xarxa bàsica urbana dels propis municipis

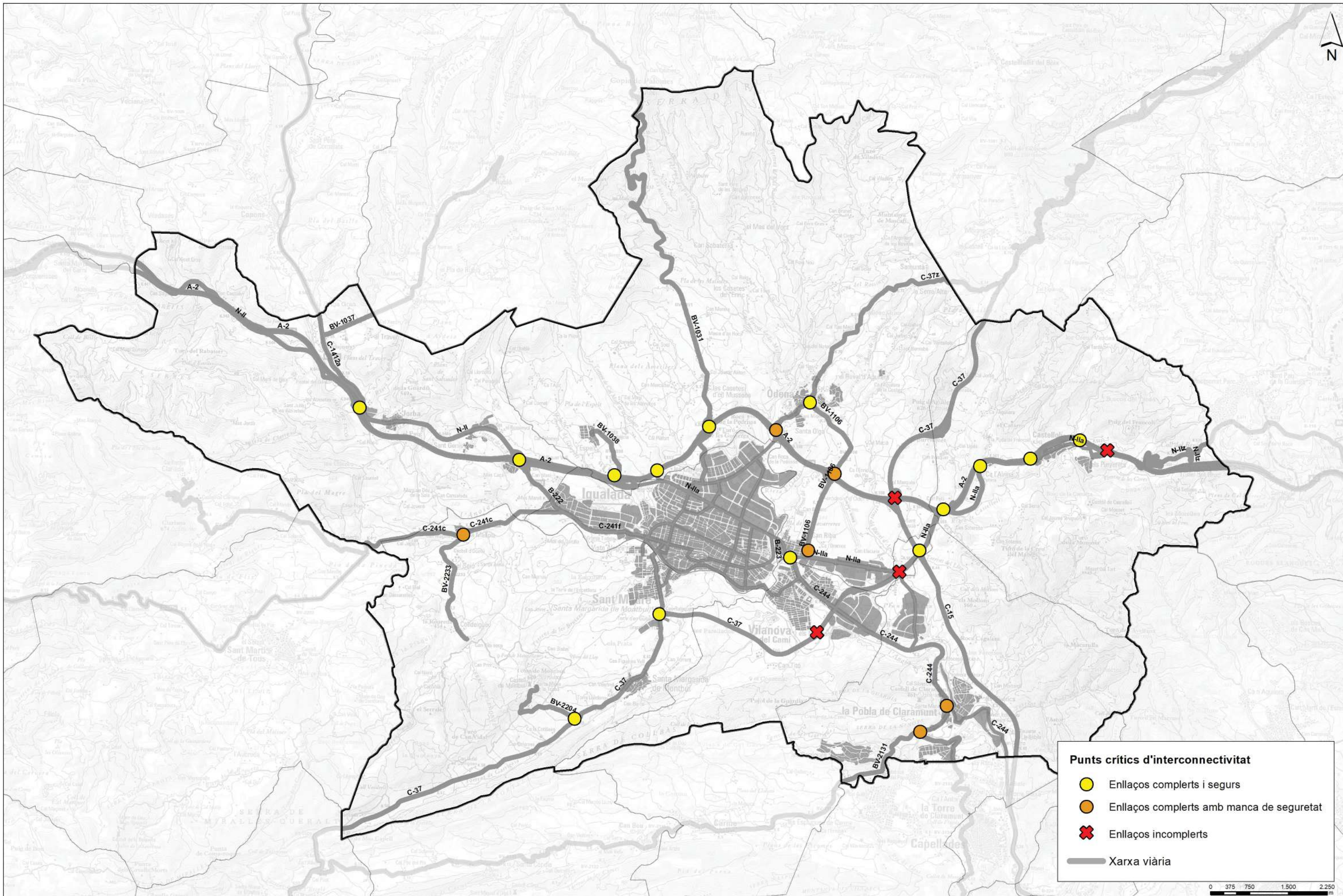
0 375 750 1.500 2.250 m



Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

Data
 Maig 2018
 Escala
 A3 1:65.000

Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL
 Jerarquització de la xarxa viària de la Conca d'Òdena
 segons el Pla Territorial de les Comarques Centrals



Punts crítics d'interconnectivitat

- Enllaços complerts i segurs
- Enllaços complerts amb manca de seguretat
- ✗ Enllaços incomplets
- Xarxa viària



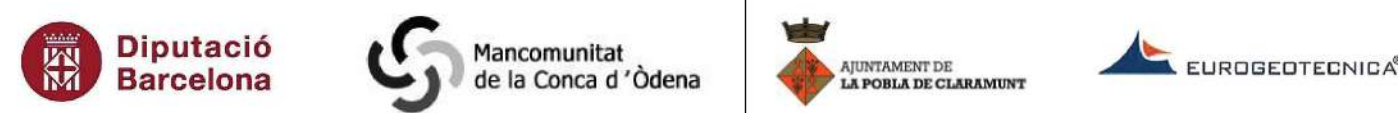
DADES DE TRÀNSIT OBTINGUT DELS AFORAMENTS MANUALS							
Punt	Any	Titularietat	Tram	Referència	IMD	% Pesants Pesants	
1	2013	Estat	A2 (km 563, Castellolí)	B-137-2	39.316	22,47%	8.834
2	2013	Estat	A2 (km 556, Odena)	E-225-0	36.731	19,77%	7.262
3	2013	Estat	A2 (km 545, Jorba)	E-225-1	30.676	23,59%	7.236
4	2013	Estat	N2a (km 553, Igualada)	B-210-3	5.694		

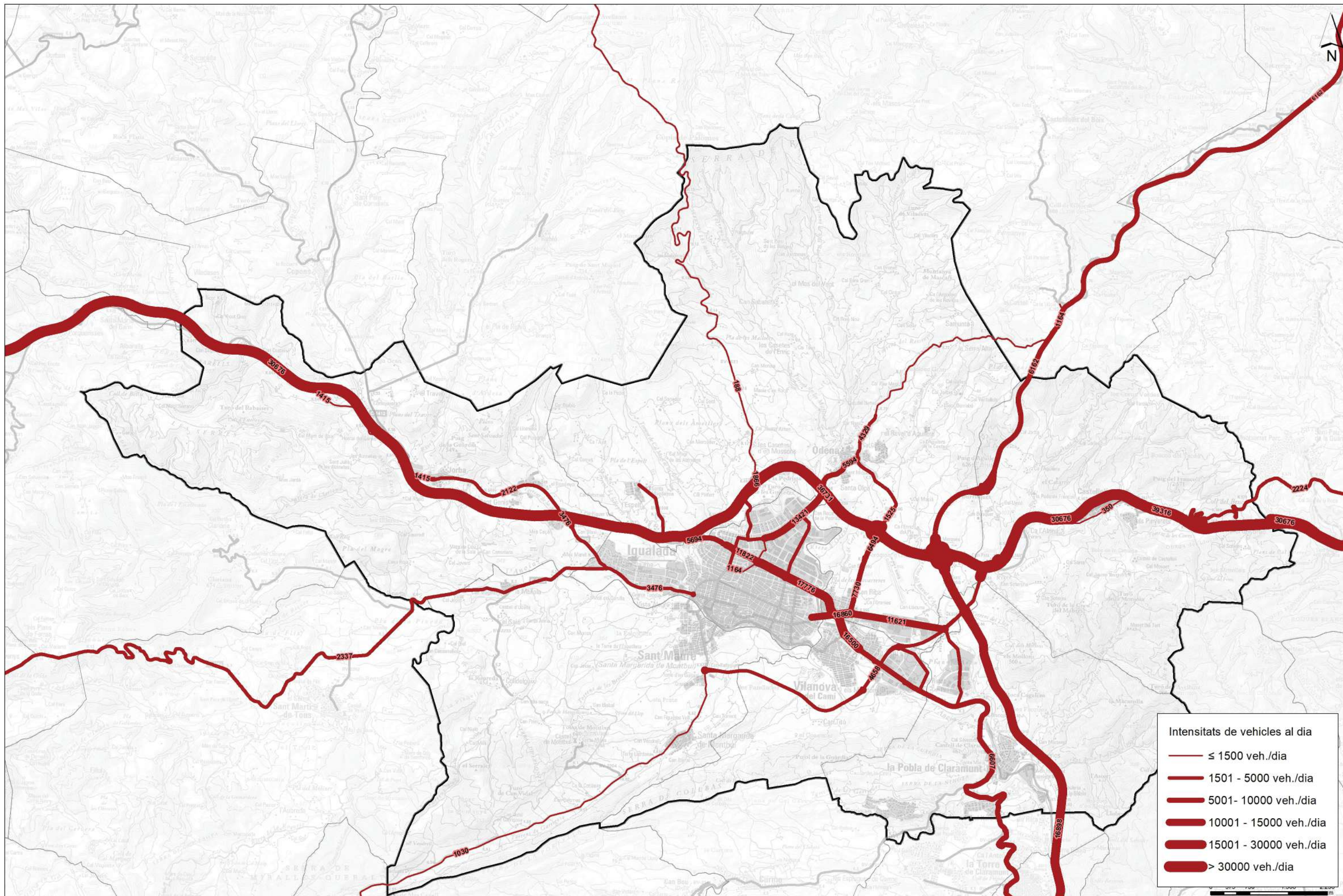
Punt	Any	Titularietat	Tram	Referència	IMD	% Pesants Pesants	
1	2012	Generalitat	C-241c (km 3'6, Jorba)	32410908	2.337	5,43%	127
2	2012	Generalitat	B-222 (km 0'5, Igualada)	22220118	3.476	6,56%	228
3	2012	Generalitat	C-37 (km 55, Sta. M. de Montbui)	30370558	1.030	4,22%	43
4	2012	Generalitat	C-37 (km 62'4, Sta. M. de Montbui)	53-308	3.783	2,30%	87
5	2012	Generalitat	C-37 (km 66, Sta. M. de Montbui)	30370668	4.434	2,54%	113
6	2012	Generalitat	C-37 (km 69'8, Odena)	ED370698	11.352	12,50%	1.419
7	2012	Generalitat	C-37 (km 81'9, Castellfolit Boix)	ED3700818	6.162	10,14%	625
8	2012	Generalitat	C-37z (km 69'8, Odena)	122-308	1.164	5,46%	64
9	2012	Generalitat	C-15 (km 45, Pobla de Claramunt)	30150308	16.898	8,95%	1.512
10	2012	Generalitat	C-244a (km 2, Vilanova del Camí)	32440038	6.833	1,73%	118
11	2012	Generalitat	C-1412a, Plans de Cortadella	131308	4.434	6,29%	279

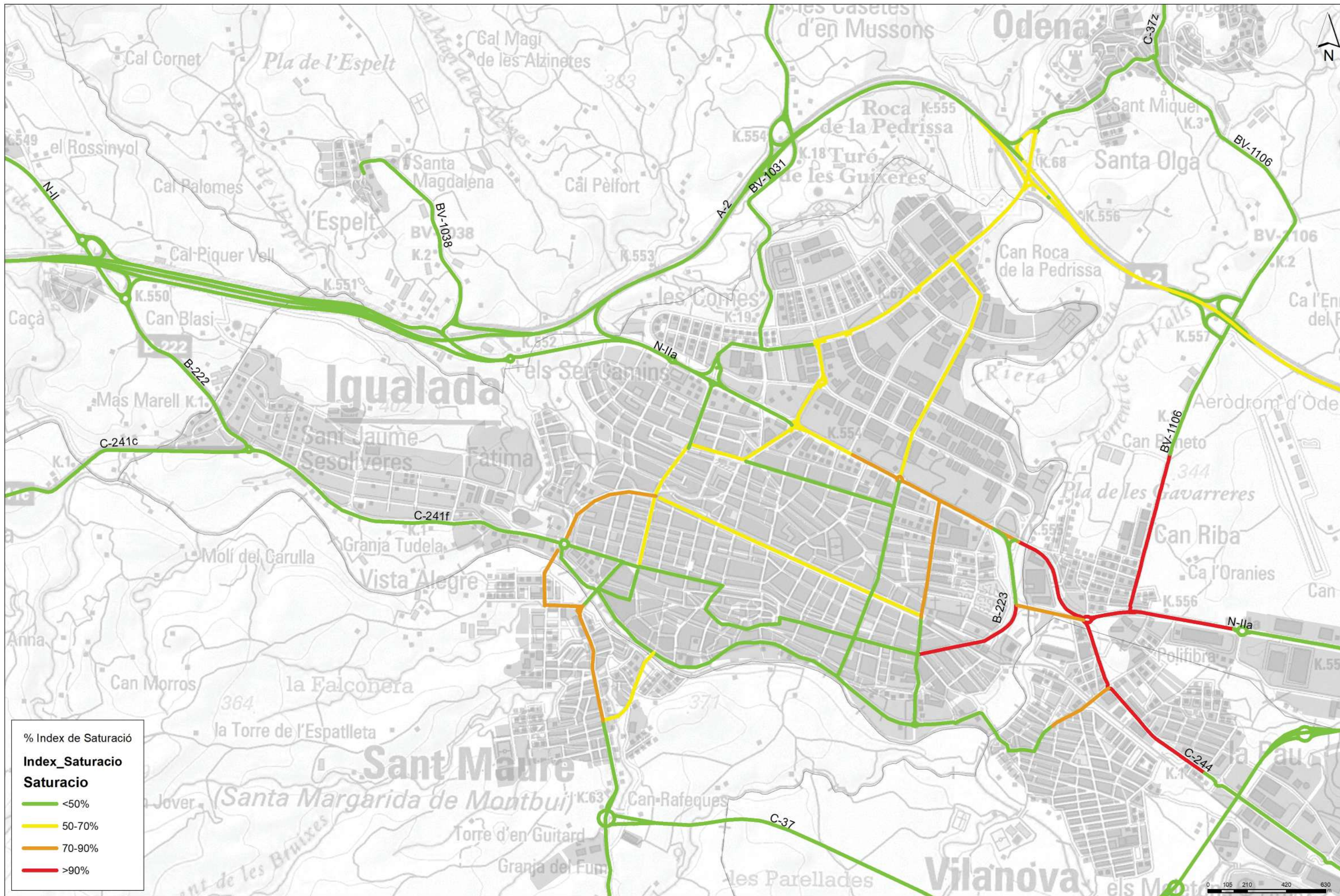


Punt	Any	Titularietat	Tram	Referència	IMD	% Pesants Pesants	
1	2013	Diba	BV-1031 (km 5'0), Odena	EA00112	174	10,3%	18
2	2013	Diba	BV-1031 (km 19), Igualada	EA00113	-1.866	7,3%	137
3	2012	Diba	BV-1106 (km 1,1) Barrri Sant Pere, Odena	EA00120	6.491	13,8%	894
4	2012	Diba	BV-1106 (km 3,160) Odena, Aeròdrom	EA00121	1.525	10,0%	152
5	2012	Diba	N2z (km 569)	EA00772	2.224	33,9%	754
6	2013	Diba	BV-1037 (km, 0'130), Accés a Rubió.	EA00115	423	7,8%	33
7	2014	Diba	BV-1038 (km, 2), Accés Espelt.	EA00116	1.415	8,5%	120
8	2012	Diba	BV-2133 (km, 1), El Xaró.	EA00253	3.065	7,8%	238
9	2001	Diba	BV-2131 (km, 2), La Garriga.	---	1.569	11,5%	181
10	2013	Diba	BV-2204 (km, 1), Sta. M. Montbui	EA00283	57	5,3%	3
11	2014	Diba	BV-2233 (km, 0'16), Coll del Guix.	EA00286	187	5,9%	11

Punt	Any	Estudi	Tram	Municipi	IMD	% Pesants Pesants	
1	2015	PMJS	N2a, Accés Lleida (Sector Oest)	Jorba	2.122	8,1%	172
2	2015	PMJS	N2a, Accés Lleida (Sector Est)	Jorba	1.415	8,1%	115
3	2015	PMJS	Avda. Manresa (Sector Sud)	Odena	5.594	8,1%	453
4	2015	PMJS	Avda. Manresa (Sector Nord)	Odena	2.204	8,1%	179
5	2015	PMJS	Avda. Unió (Sector Est)	Castellolí	403	6,5%	26
6	2015	PMJS	C-244a (Sector Sud)	La Pobla C.	6.640	8,1%	538
7	2015	PMJS	C-244a (Sector Nord)	La Pobla C.	7.218	8,1%	585
8	2015	PMJS	Crta. Vallès (Sector Sud)	Sta. M. Montbui	8.414	5,1%	431
9	2015	PMJS	Crta. Vallès (Sector Nord), Pont Vell	Sta. M. Montbui	7.514	5,0%	378
10	2015	PMJS	Ronda Anoia, Pont Nou	Sta. M. Montbui	7.737	4,7%	363
11	2015	PMJS	N2a (Sector Oest)	Igualada	11.822	5,9%	697
12	2015	PMJS	Avda. Europa	Igualada	13.421	10,6%	1.427
13	2015	PMJS	C-244a, Accés Rotnda Masia	Odena	11.629	6,0%	703
14	2015	PMJS	La Carretera de la Pobla	Vilanova del Camí	16.543	5,2%	854
15	2015	PMJS	Avda. Vilanova del Camí	Vilanova del Camí	9.565	4,5%	426
16	2015	PMJS	Carrer Impressors	Vilanova del Camí	1.673	13,7%	230







% Index de Saturació

Index_Saturacio

Saturacio

- <50%
- 50-70%
- 70-90%
- >90%



Títol de l'estudi

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE LA POBLA DE CLARAMUNT

Data

Maig 2018

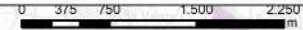
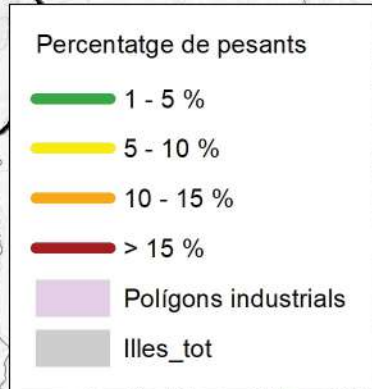
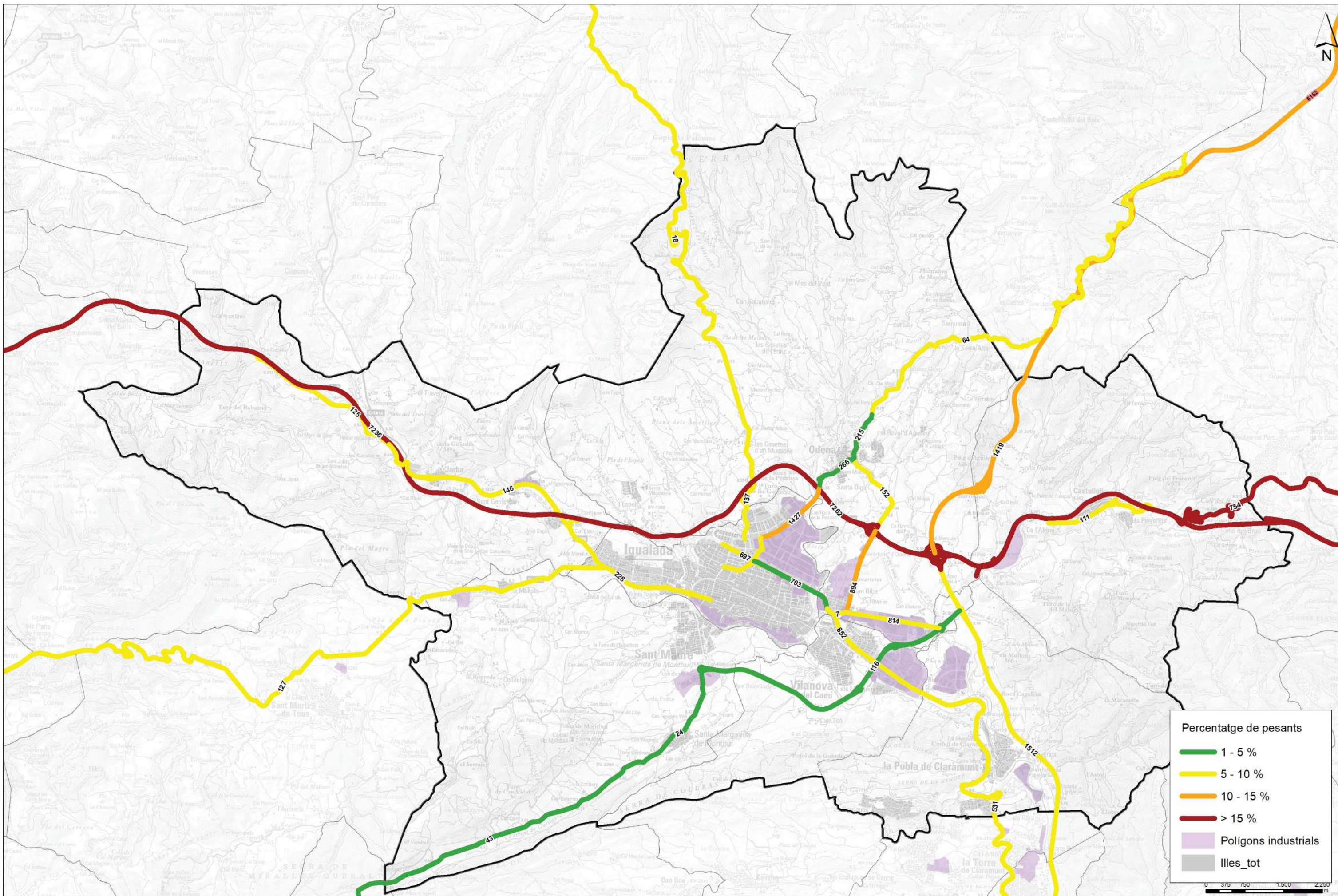
Escala

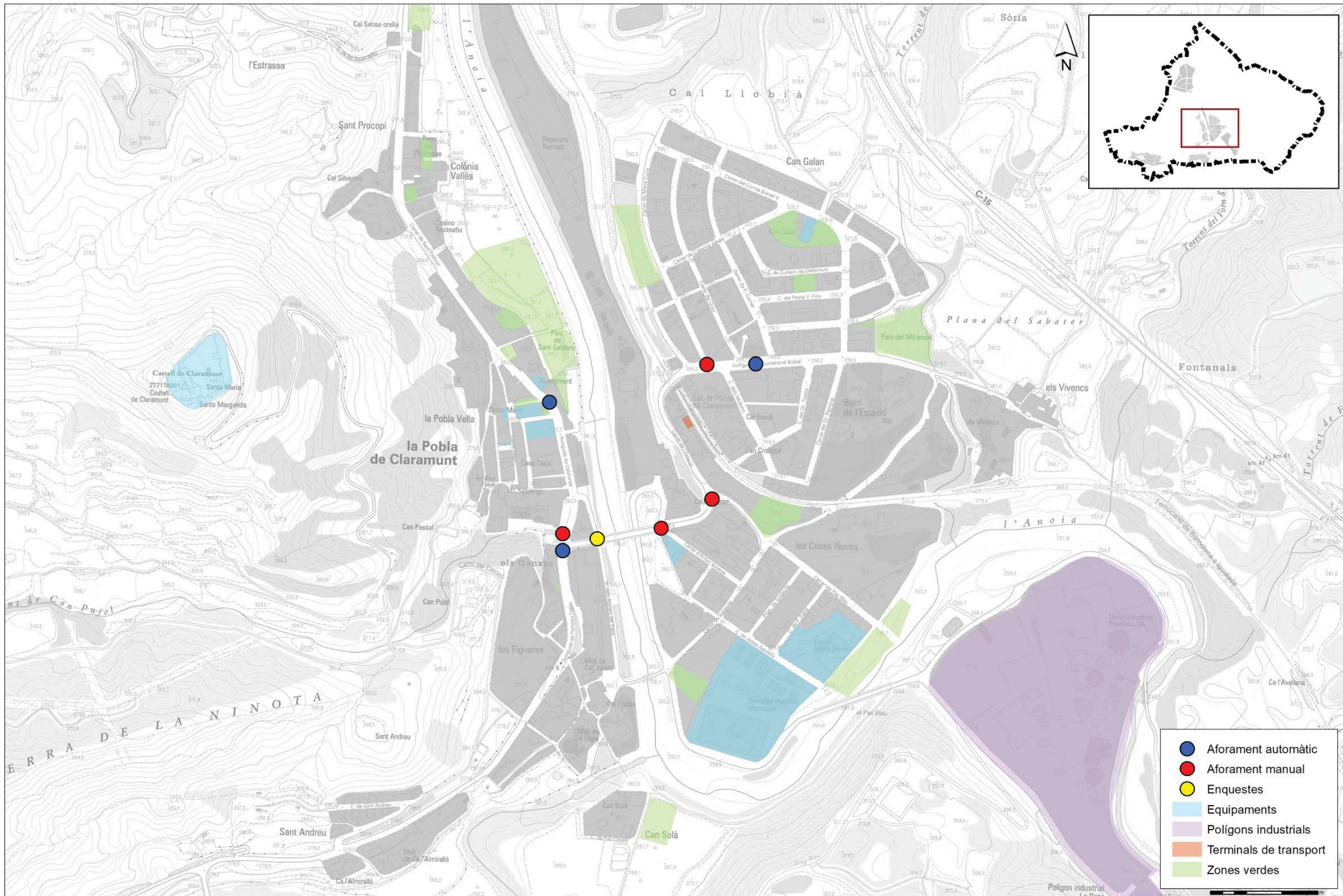
A3 1:18.000

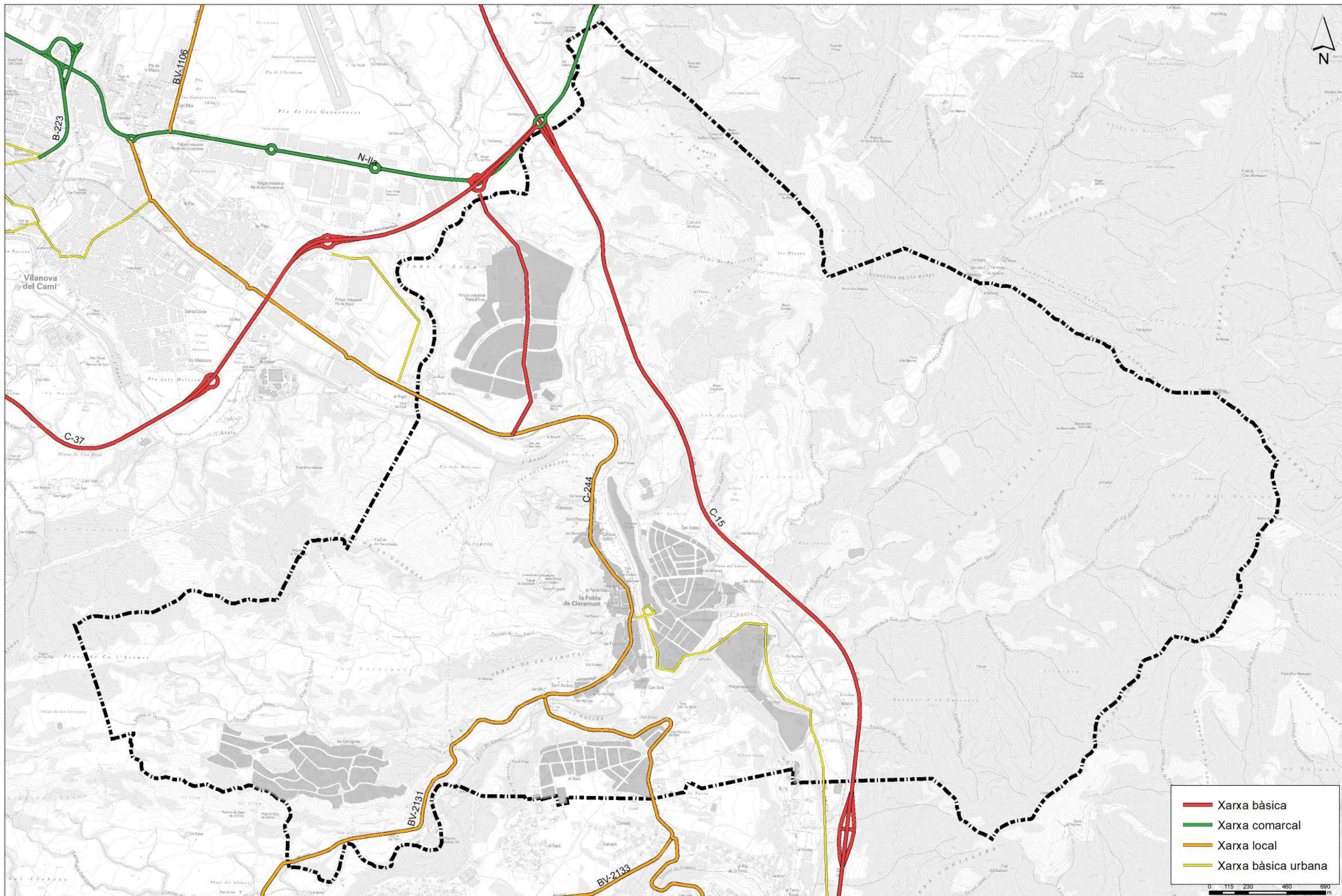
Títol del plànol

ANÀLISI DE LA DEMANDA

Nivells de servei a la xarxa supramunicipal (IHP)







- Xarxa bàsica
- Xarxa comarcal
- Xarxa local
- Xarxa bàsica urbana

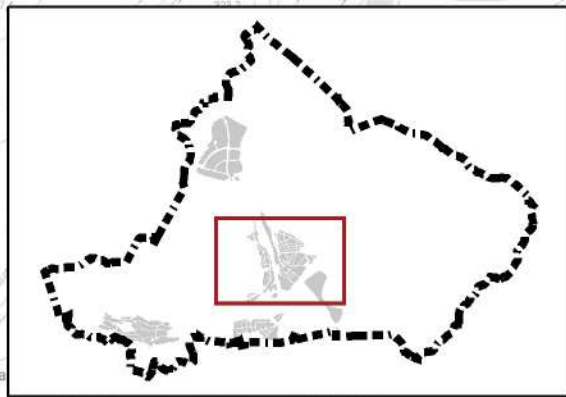
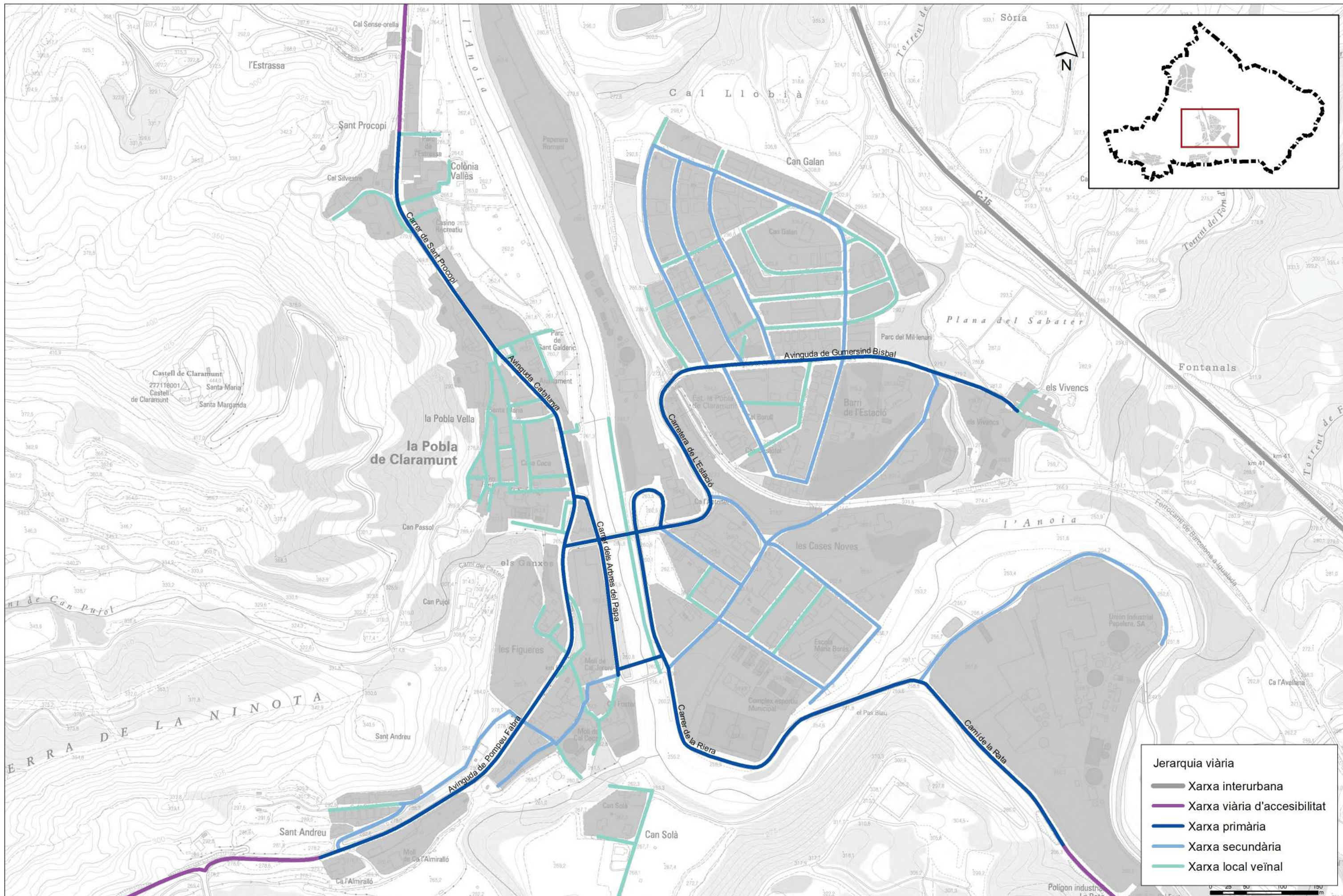
0 115 230 460 690 m



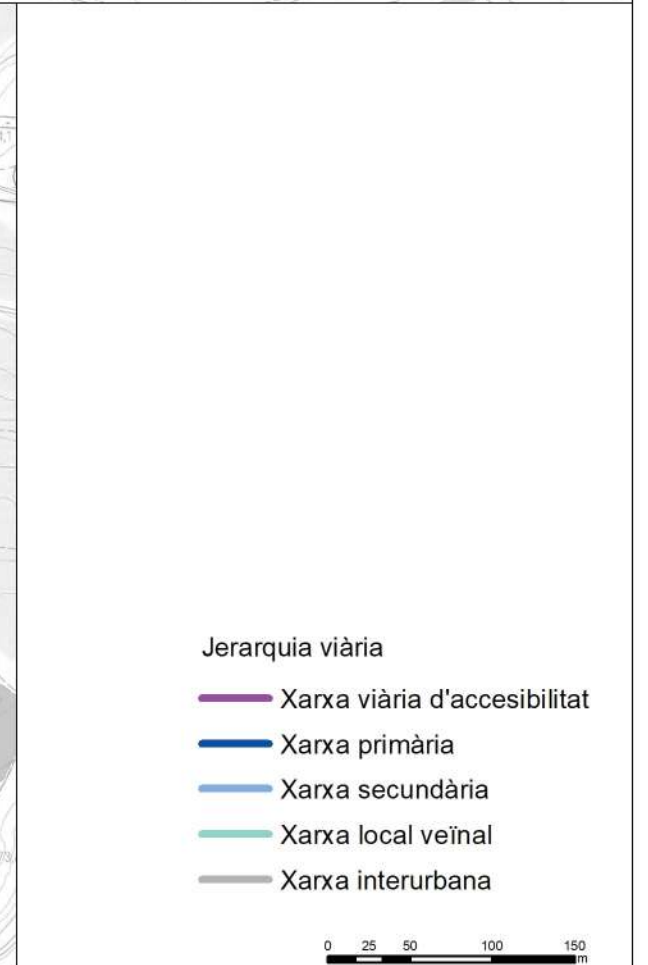
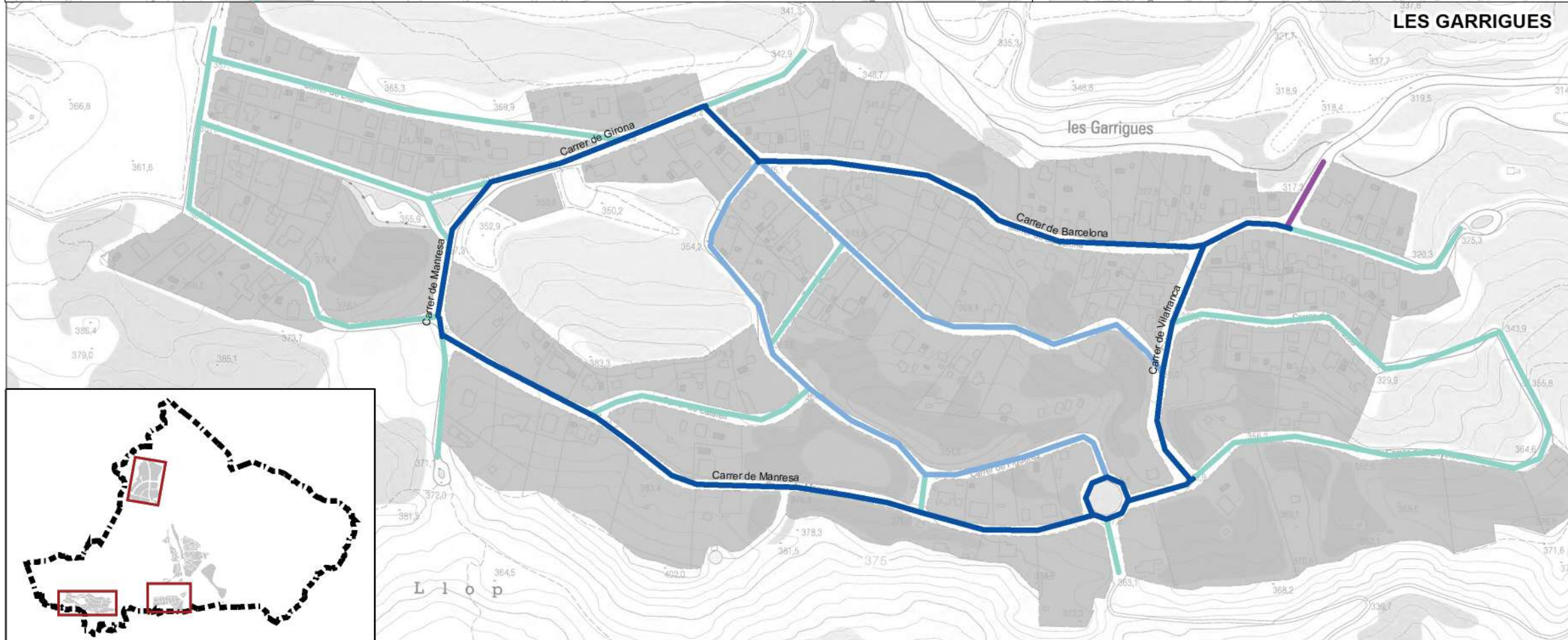
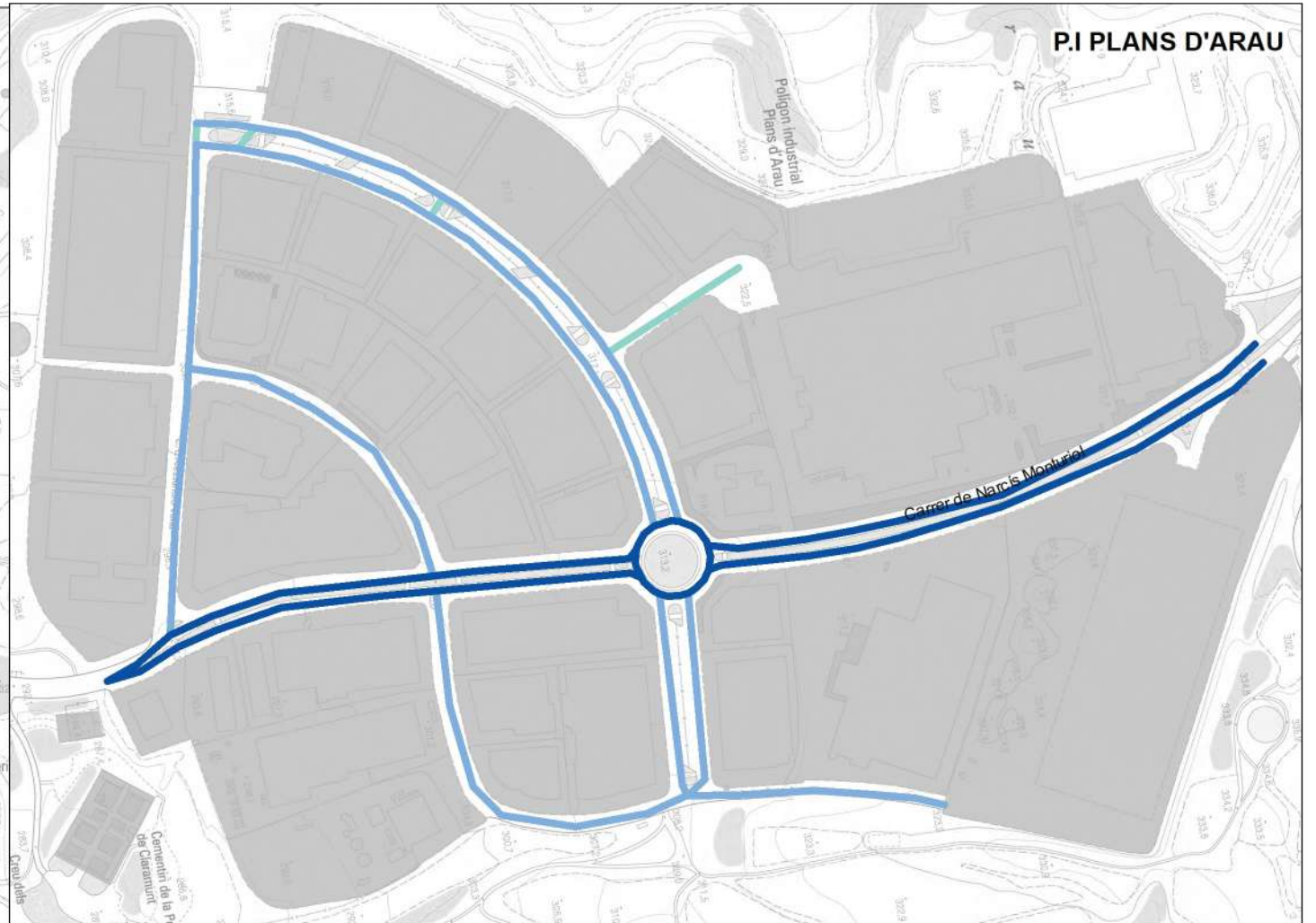
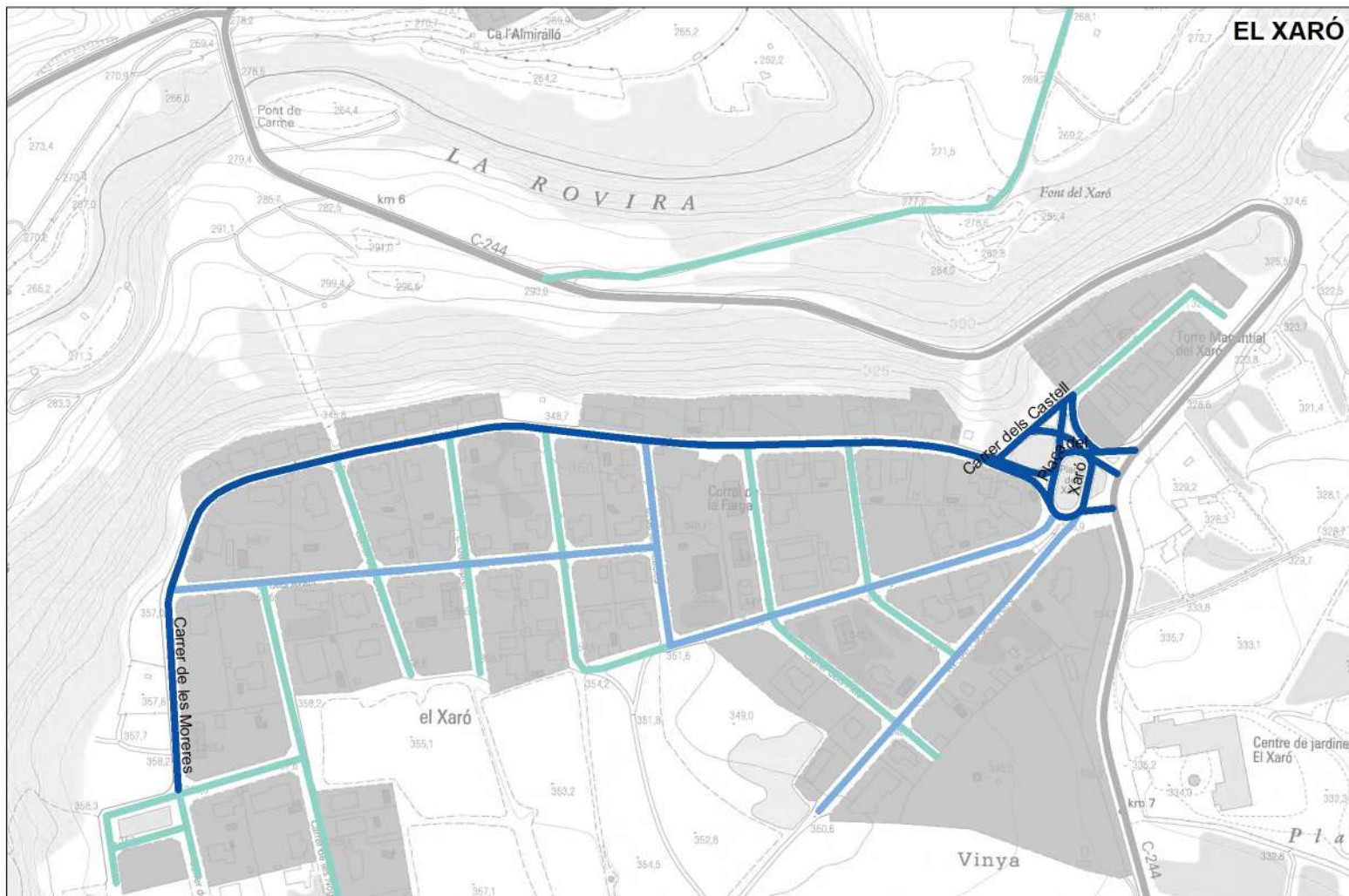
Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

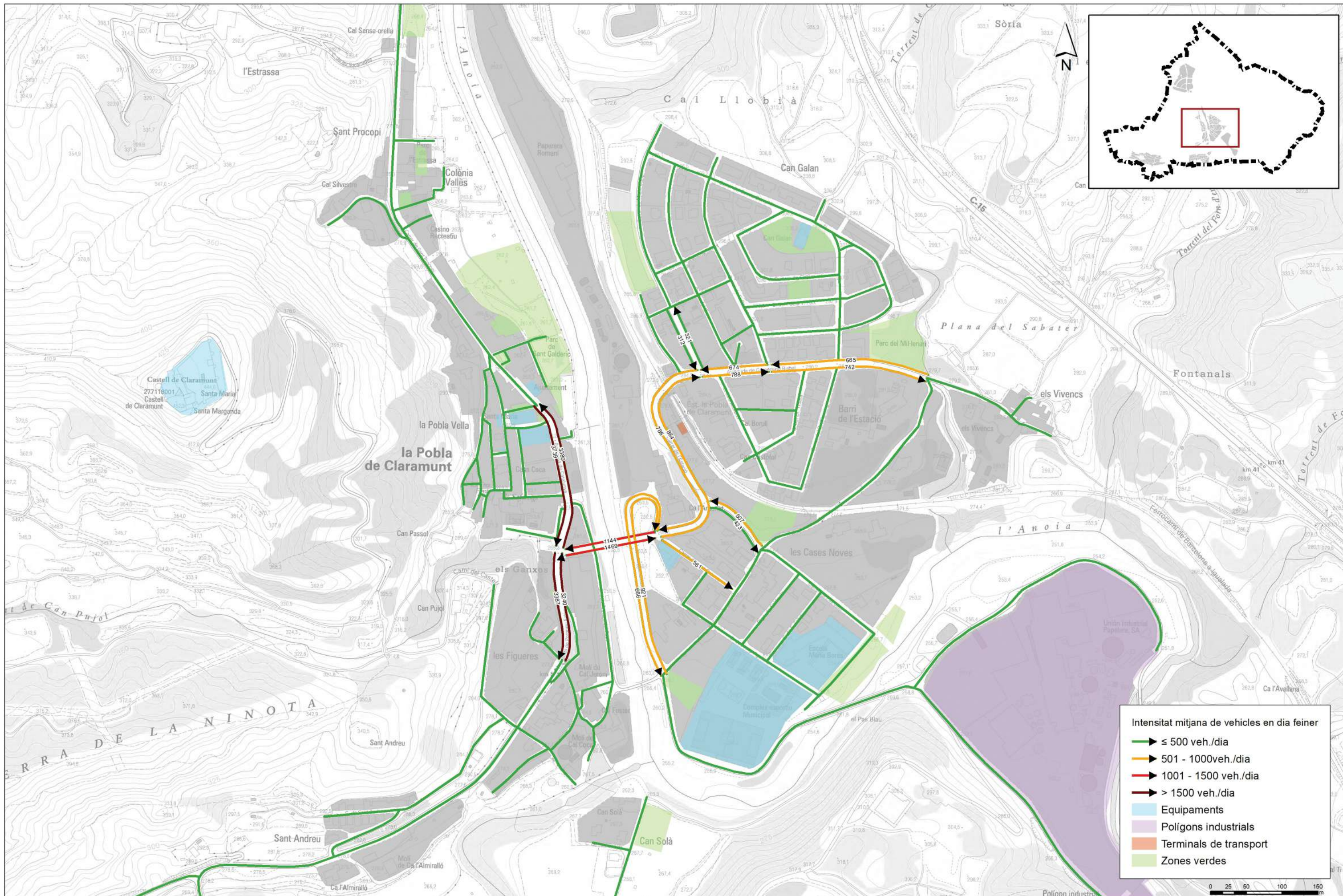
Data
 Maig 2018
 Escala
 A3 1:20.000

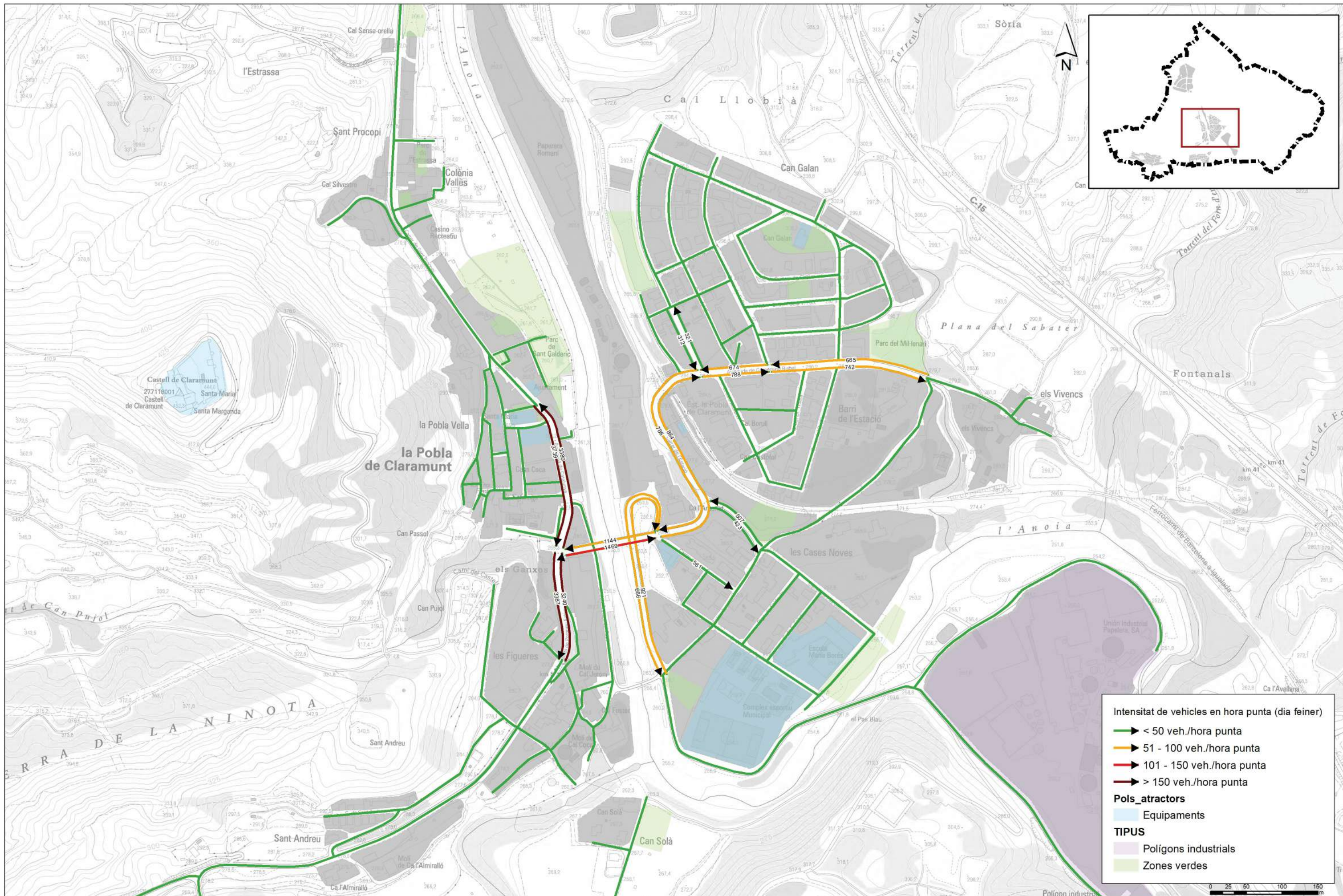
Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL
 Classificació de la xarxa viària

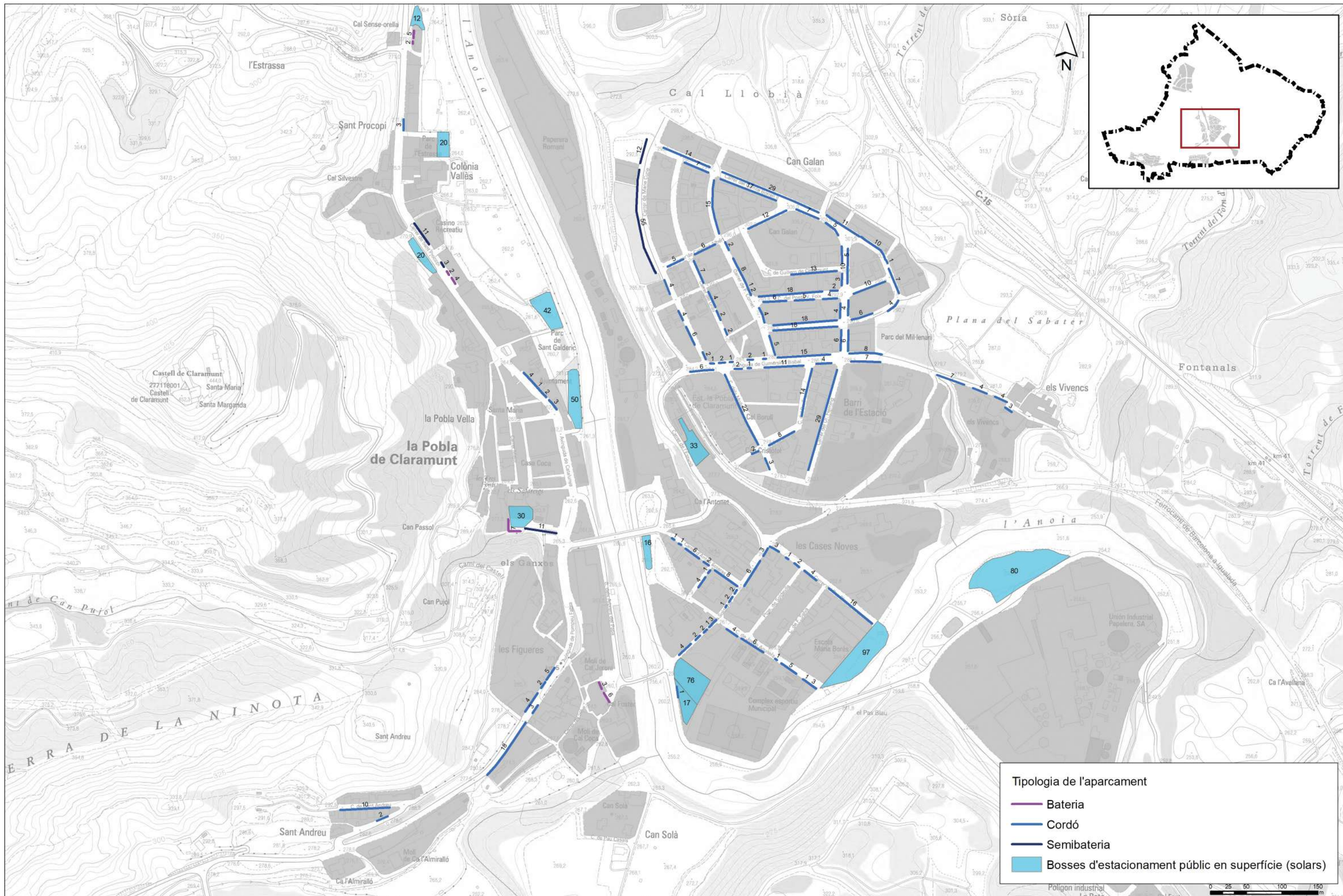


- Jerarquia viària**
- Xarxa interurbana
 - Xarxa viària d'accessibilitat
 - Xarxa primària
 - Xarxa secundària
 - Xarxa local veïnal









Tipologia de l'aparcament

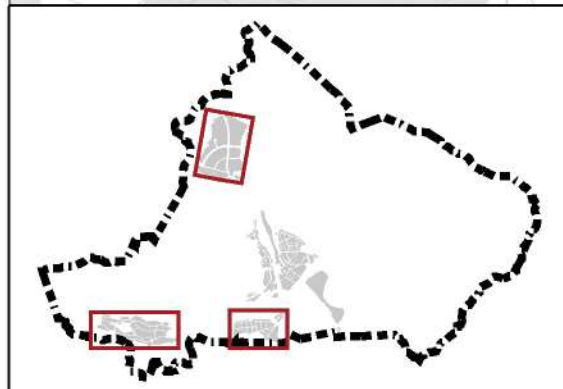
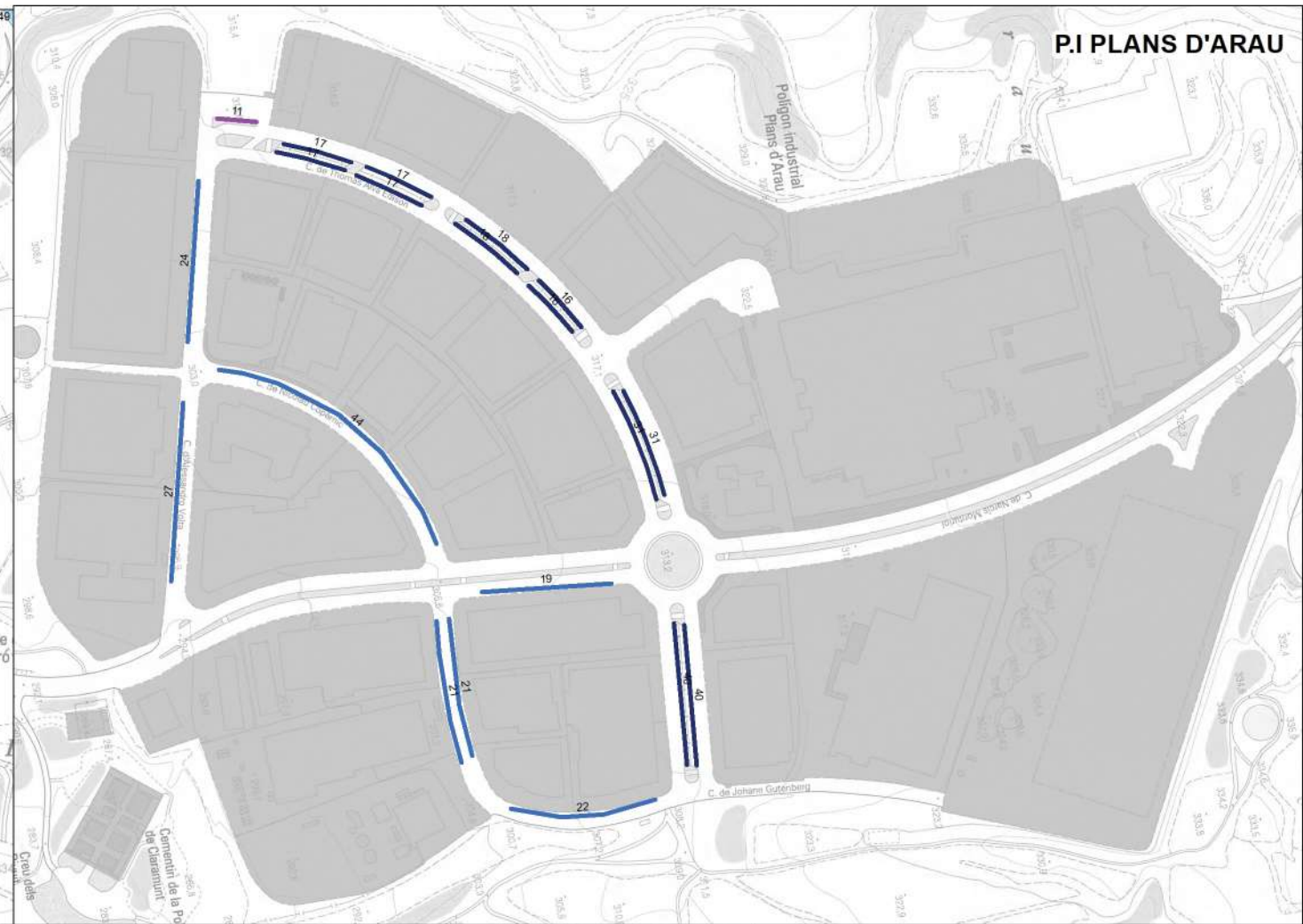
- Bateria
- Cordó
- Semibateria
- Bosques d'estacionament públic en superfície (solars)



Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

Data
 Maig 2018
 Escala
 A3 1:4.700

Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL
 Oferta d'aparcament d'ús públic. Tipologia d'aparcament
 Centre urbà



Tipologia de l'aparcament

- Bateria
- Cordó
- Semibateria

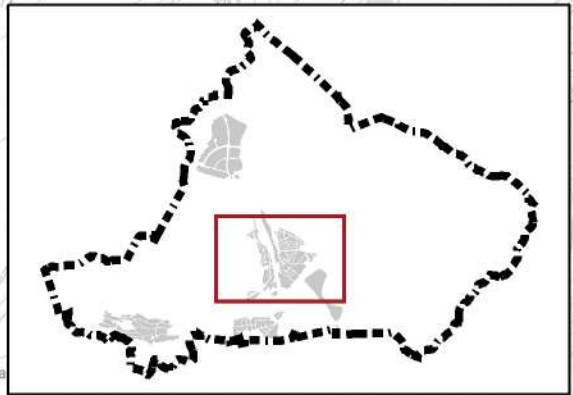
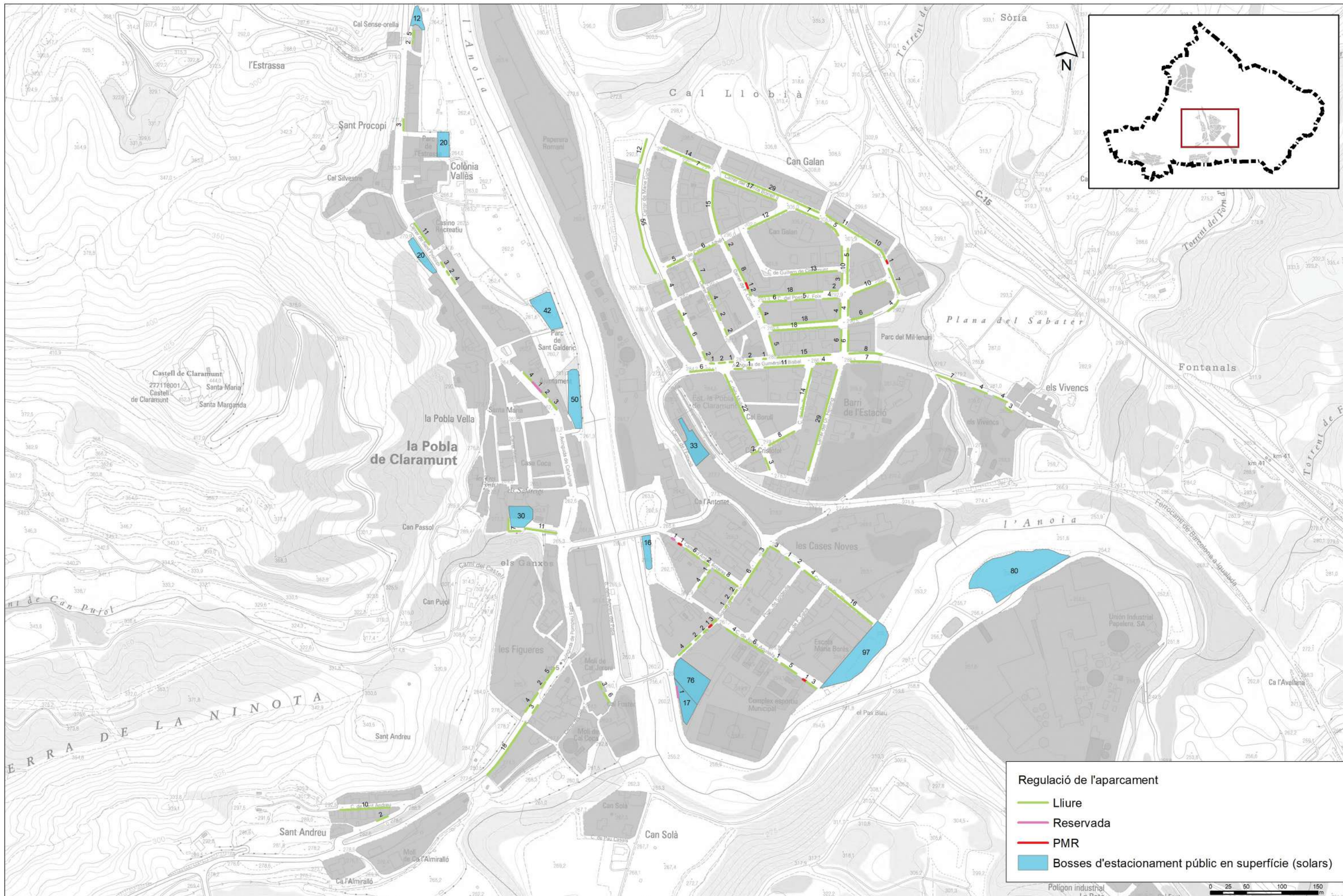


Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

Data
 Maig 2018

Escala
 A3 1:4.000

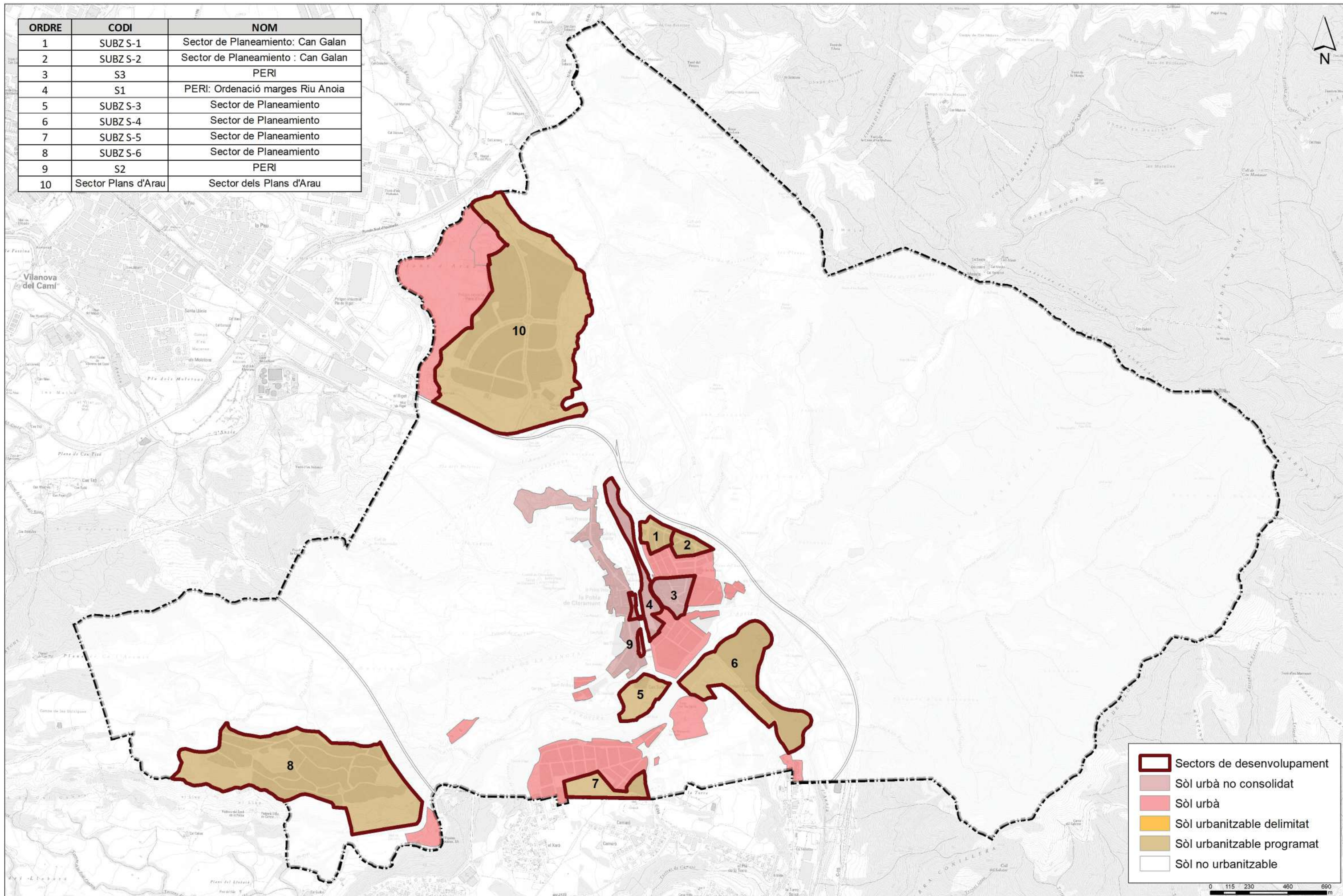
Títol del plànol
DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL
 Oferta d'aparcament d'ús públic. Tipologia d'aparcament
 Urbanització El Xaró, Urbanització Les Garrigues i
 i Polígon industrial Plans d'Arau



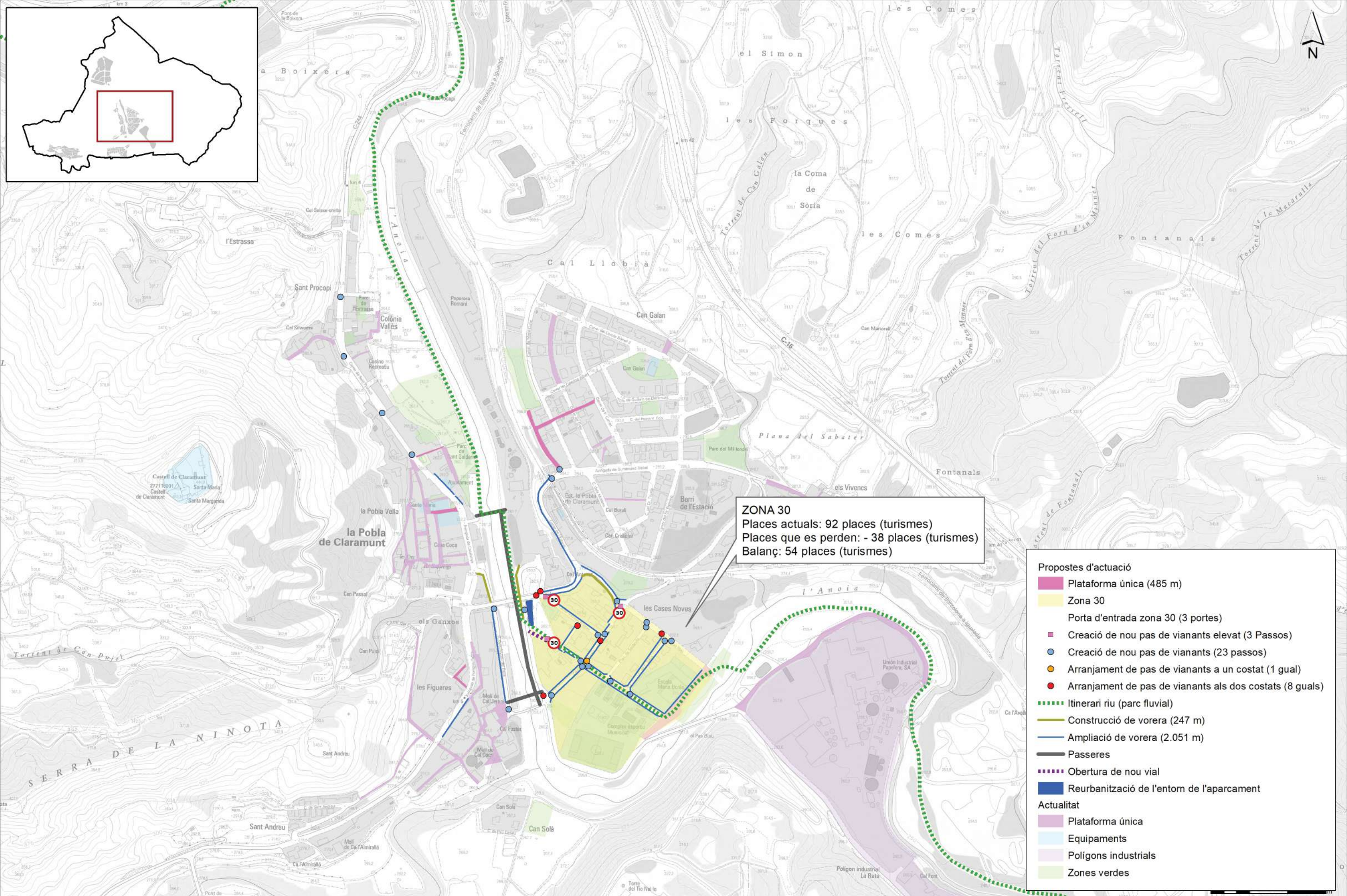
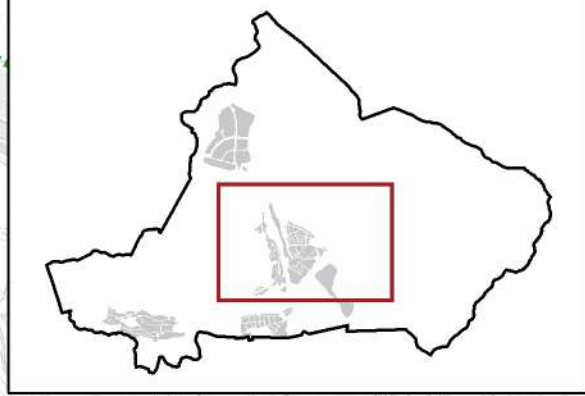
Regulació de l'aparcament

- Lliure
- Reservada
- PMR
- Bosses d'estacionament públic en superfície (solars)

ORDRE	CODI	NOM
1	SUBZ S-1	Sector de Planeamiento: Can Galan
2	SUBZ S-2	Sector de Planeamiento : Can Galan
3	S3	PERI
4	S1	PERI: Ordenació marges Riu Anoia
5	SUBZ S-3	Sector de Planeamiento
6	SUBZ S-4	Sector de Planeamiento
7	SUBZ S-5	Sector de Planeamiento
8	SUBZ S-6	Sector de Planeamiento
9	S2	PERI
10	Sector Plans d'Arau	Sector dels Plans d'Arau

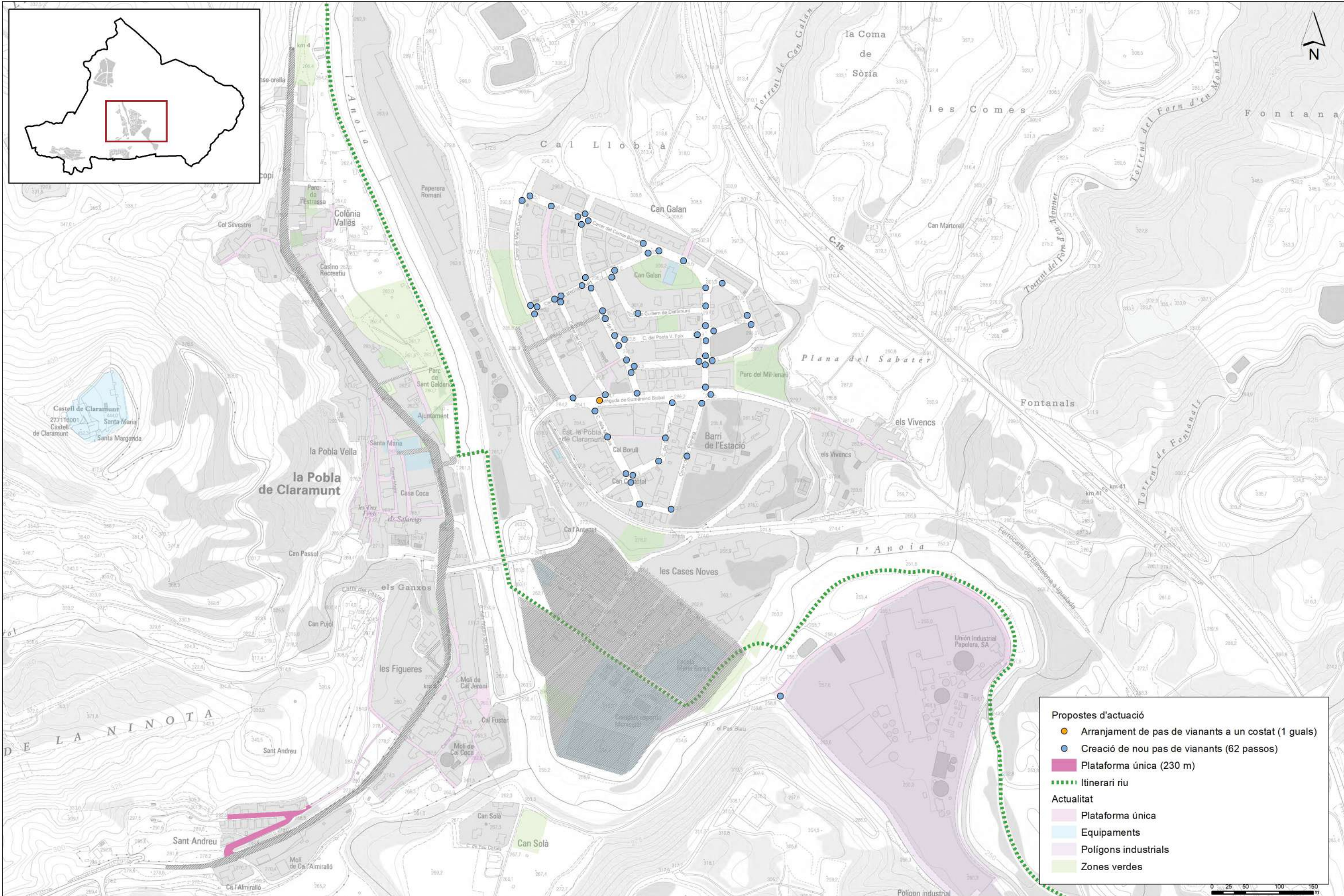


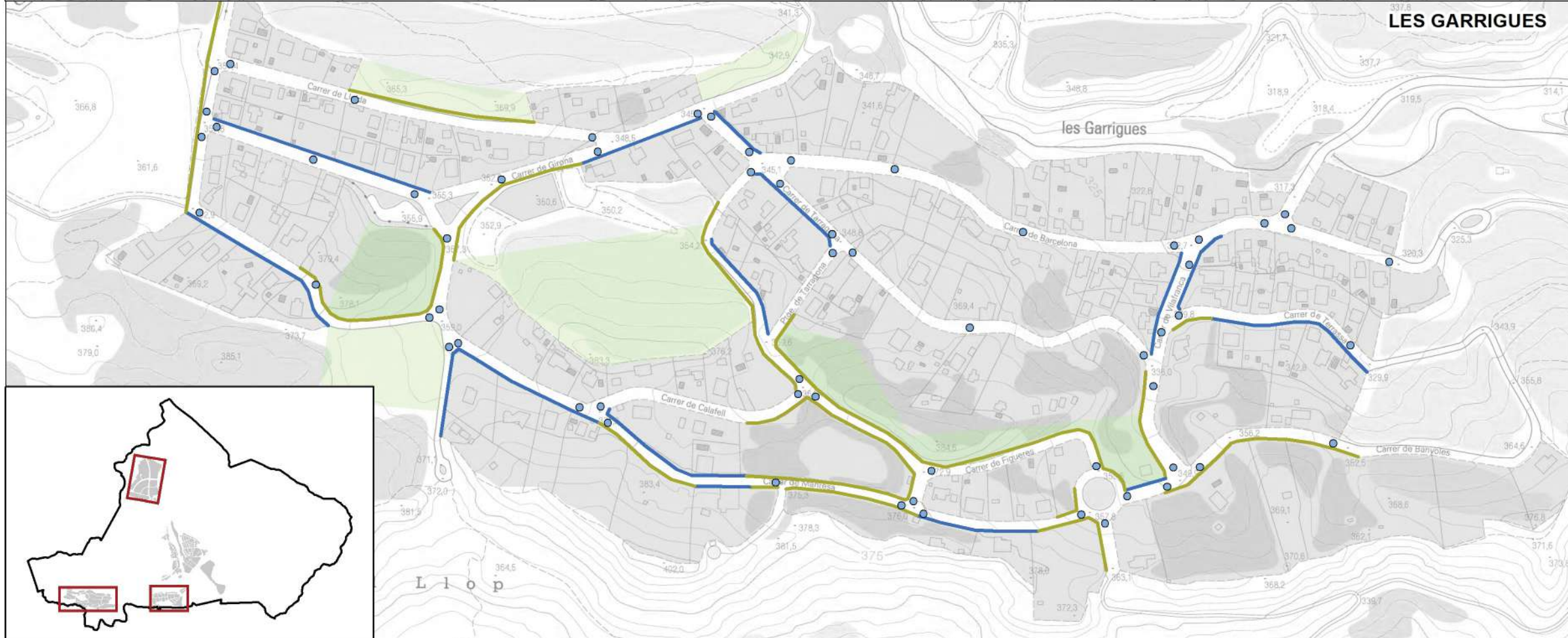
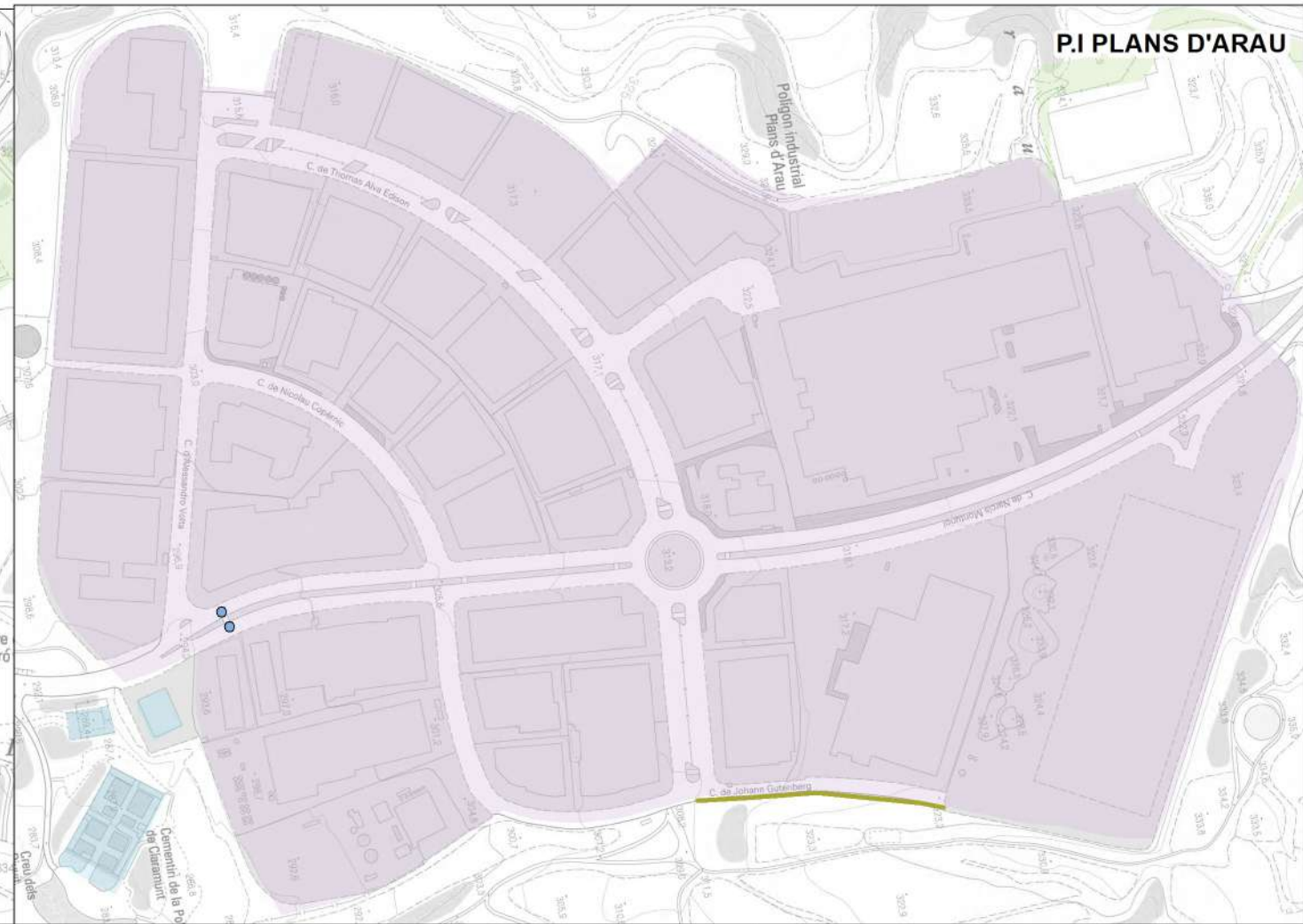
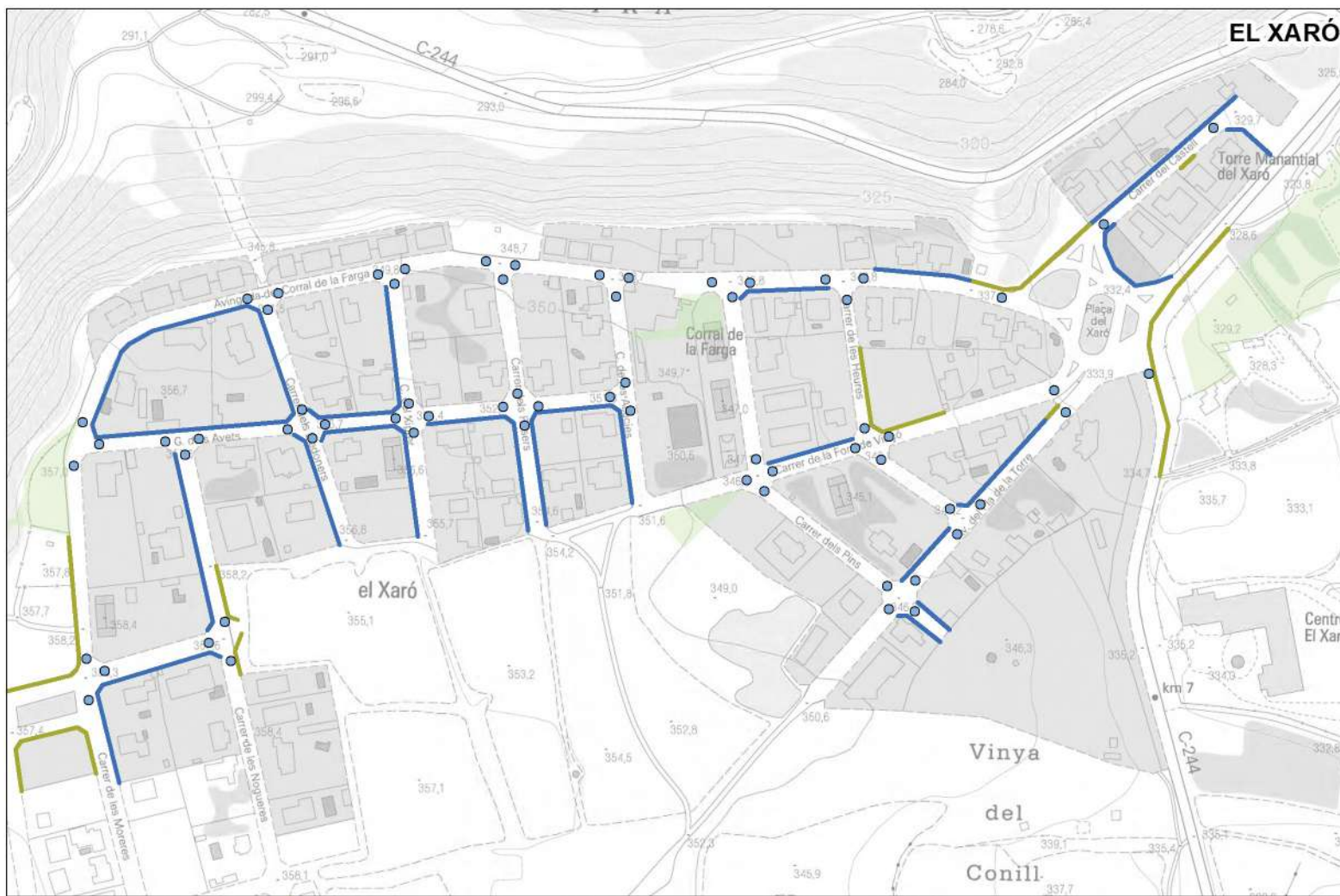
- Sectors de desenvolupament
- Sòl urbà no consolidat
- Sòl urbà
- Sòl urbanitzable delimitat
- Sòl urbanitzable programat
- Sòl no urbanitzable



ZONA 30
 Places actuals: 92 places (turismes)
 Places que es perden: - 38 places (turismes)
 Balanç: 54 places (turismes)

- Propostes d'actuació**
- Plataforma única (485 m)
 - Zona 30
 - Porta d'entrada zona 30 (3 portes)
 - Creació de nou pas de vianants elevat (3 Passos)
 - Creació de nou pas de vianants (23 passos)
 - Arranjament de pas de vianants a un costat (1 gual)
 - Arranjament de pas de vianants als dos costats (8 guals)
 - Itinerari riu (parc fluvial)
 - Construcció de vorera (247 m)
 - Ampliació de vorera (2.051 m)
 - Passeres
 - Obertura de nou vial
 - Reurbanització de l'entorn de l'aparcament
- Actualitat**
- Plataforma única
 - Equipaments
 - Polígons industrials
 - Zones verdes





LES GARRIGUES

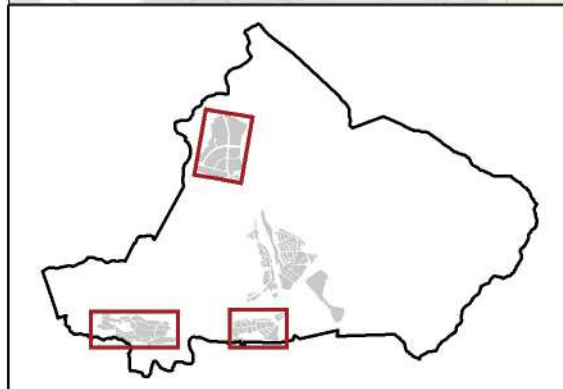
Propostes d'actuació

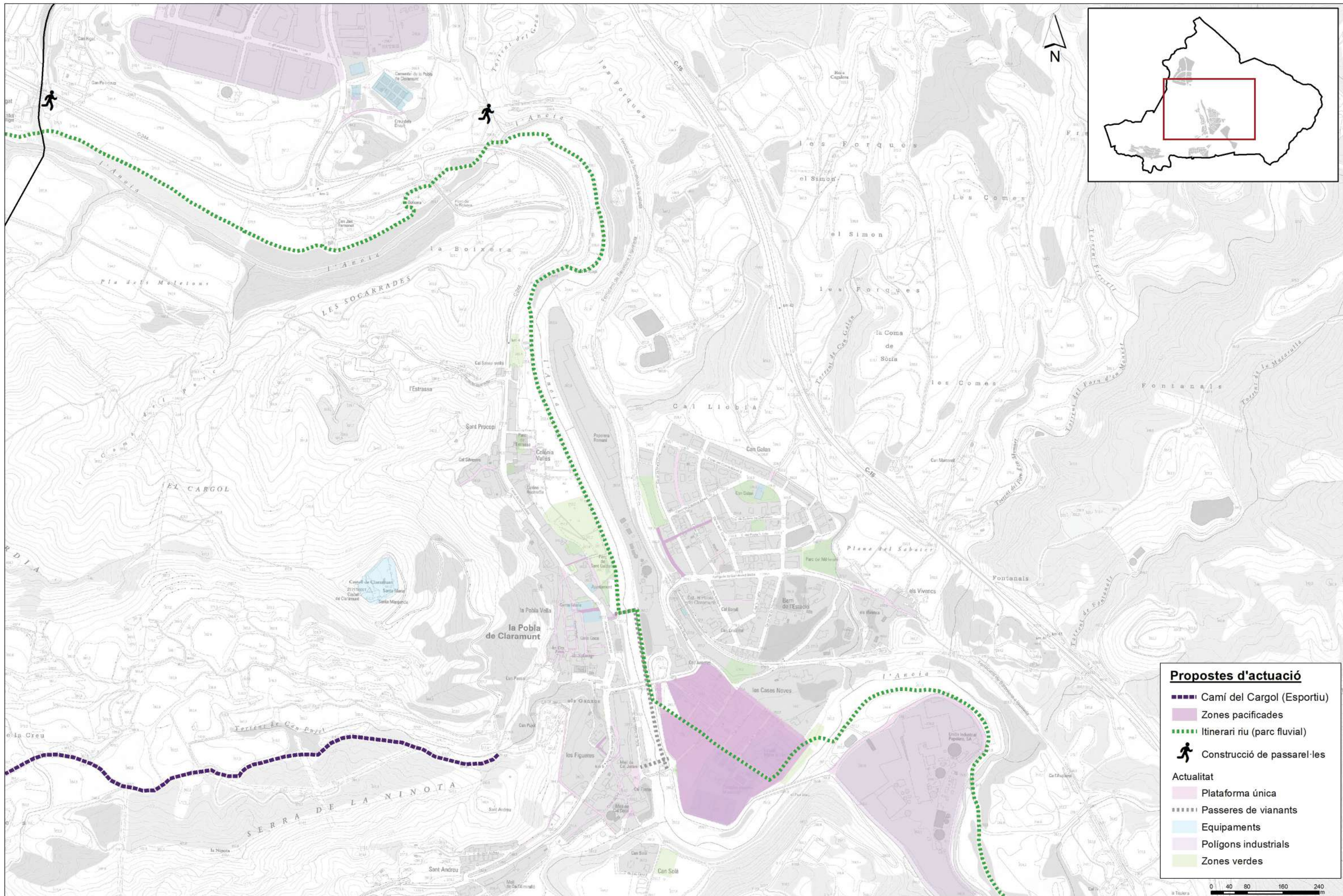
- Creació de nou pas de vianants (127 passos)
- Ampliació de vorera (3.270 m)
- Construcció de vorera (2.925 m)

Actualitat

- Equipaments
- Polígons industrials
- Zones verdes

0 20 40 80 120 m





Propostes d'actuació

- Camí del Cargol (Esportiu)
- Zones pacificades
- Itinerari riu (parc fluvial)
- 🚶 Construcció de passarel·les

Actualitat

- Plataforma única
- Passeres de vianants
- Equipaments
- Polígons industrials
- Zones verdes

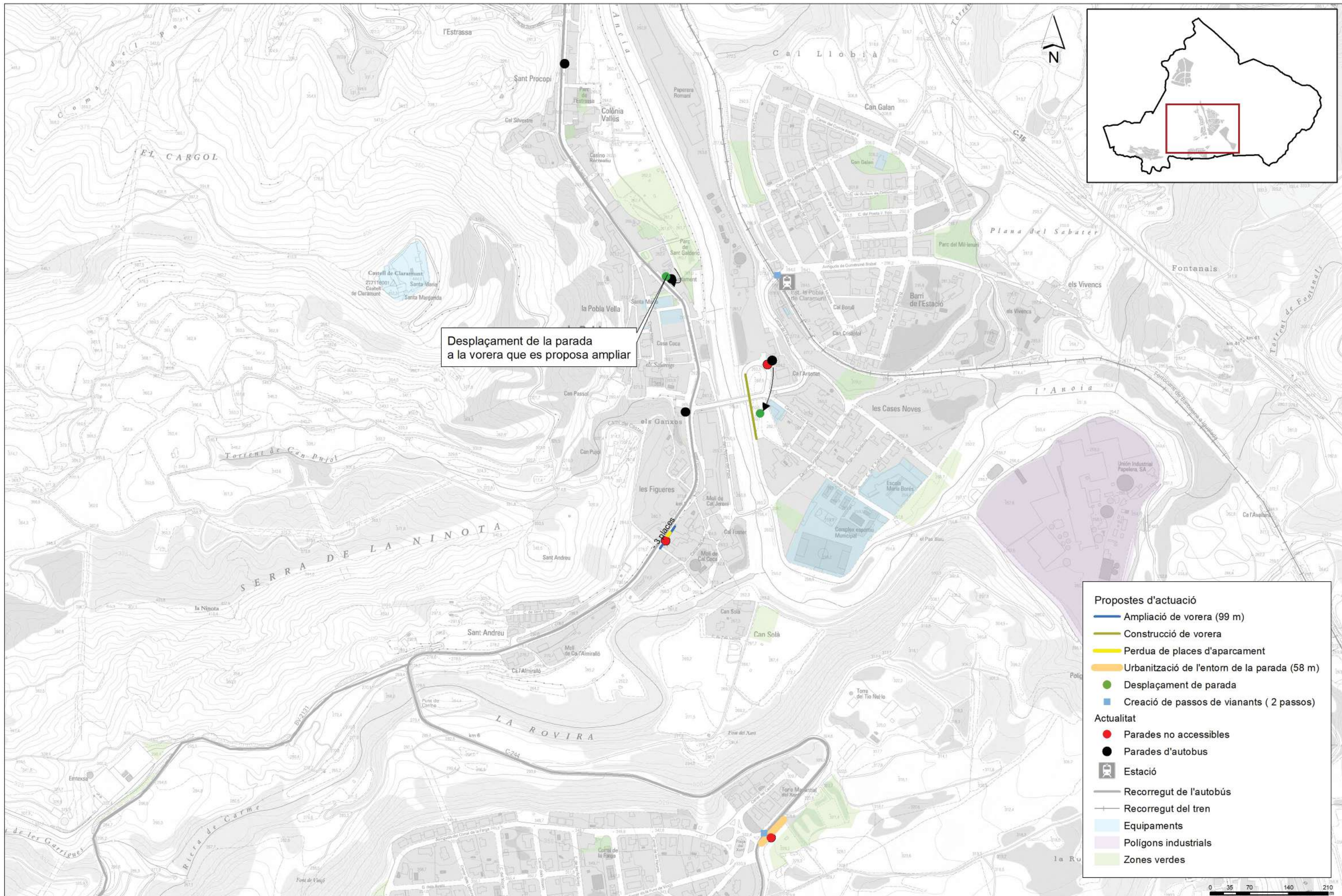


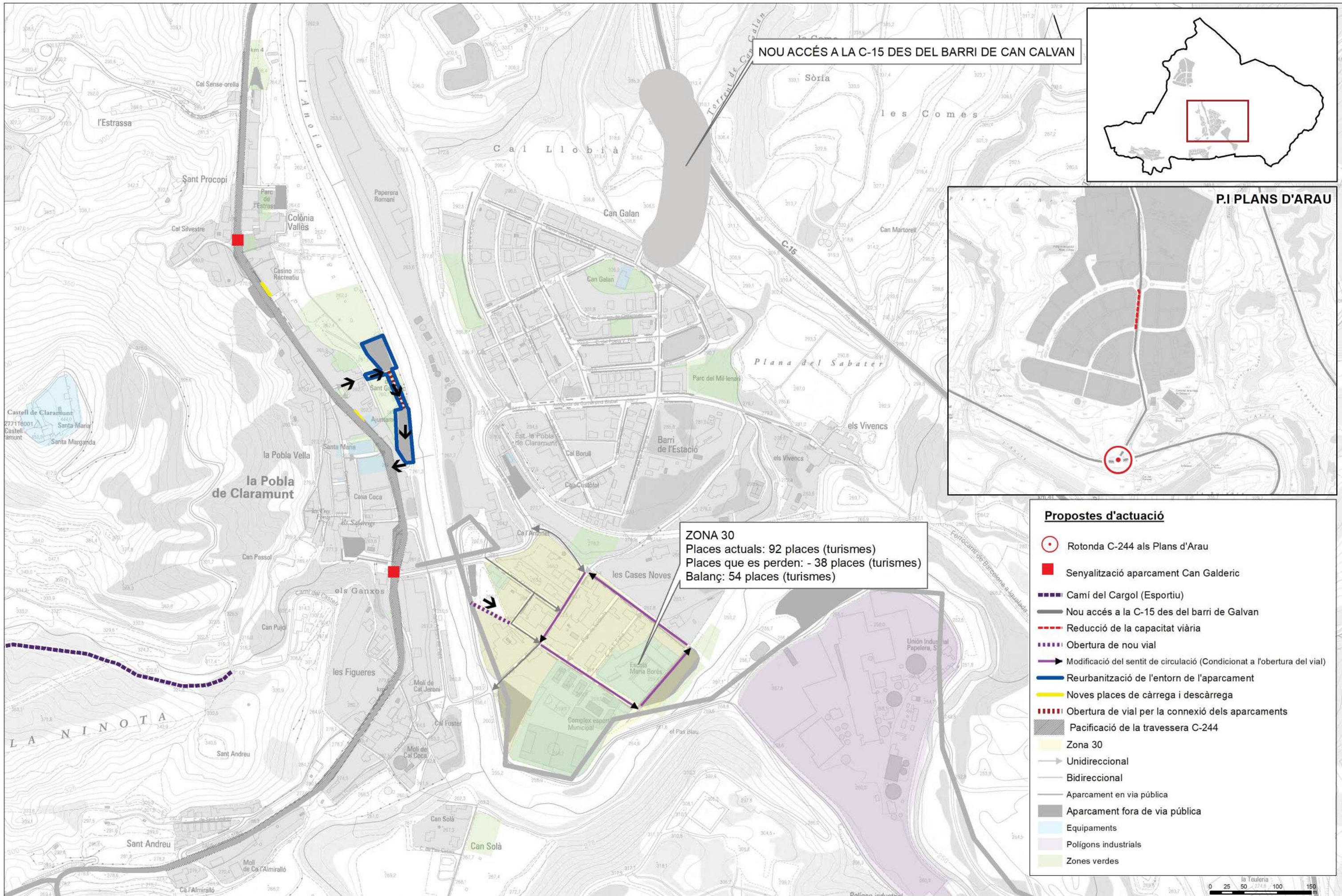
Títol de l'estudi
**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
 DE LA POBLA DE CLARAMUNT**

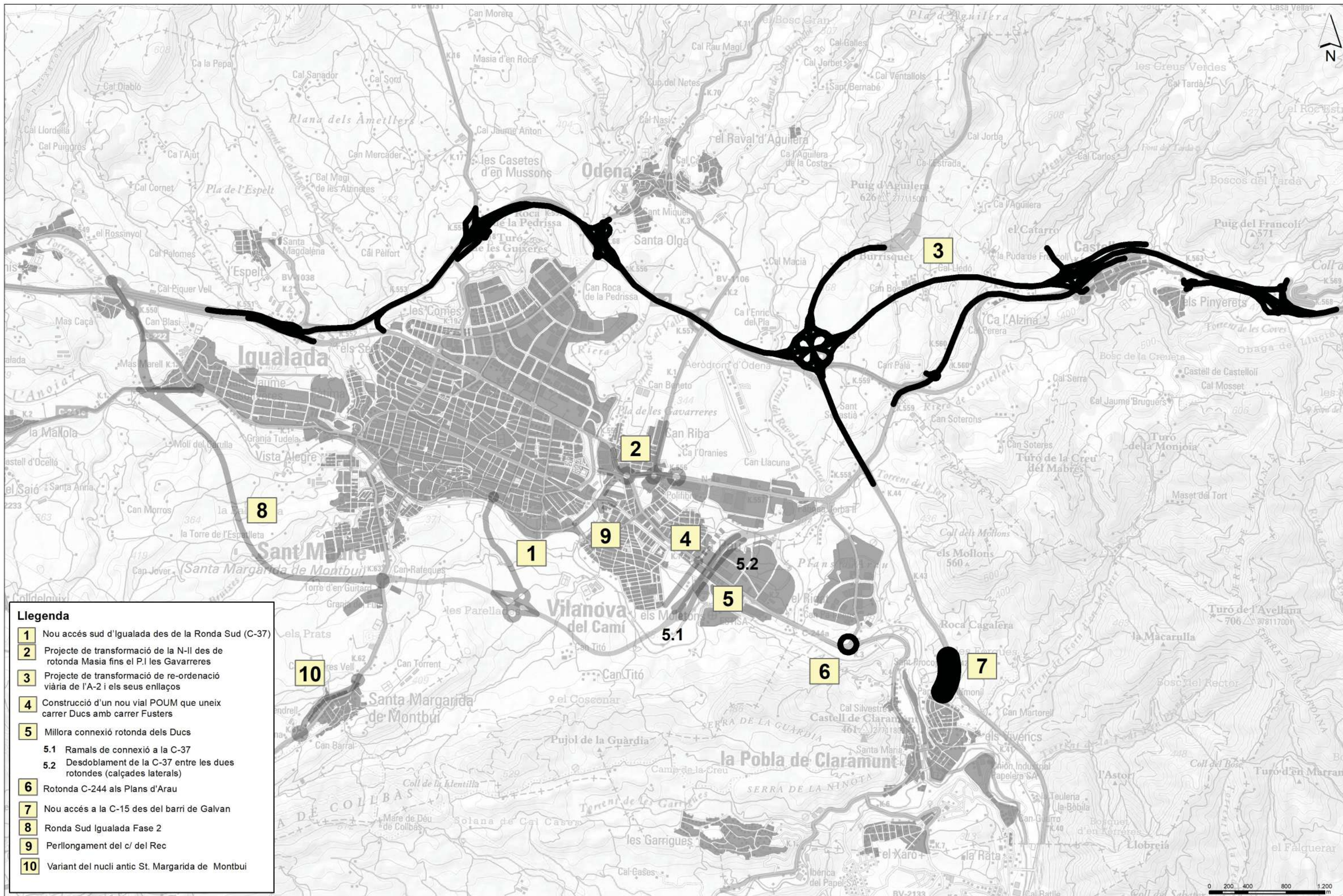
Data
 Gener 2019
 Escala
 A3 1:7.500

Títol del plànol
PROPOSTES D'ACTUACIÓ
 Xarxa de ciclistes

P2
 1 de 1







- Llegenda**
- 1** Nou accés sud d'Igualada des de la Ronda Sud (C-37)
 - 2** Projecte de transformació de la N-II des de rotonda Masia fins el P.I les Gavarreres
 - 3** Projecte de transformació de re-ordenació viària de l'A-2 i els seus enllaços
 - 4** Construcció d'un nou vial POUM que uneix carrer Ducs amb carrer Fusters
 - 5** Millora connexió rotonda dels Ducs
 - 5.1 Ramals de connexió a la C-37
 - 5.2 Desdoblament de la C-37 entre les dues rotondes (calçades laterals)
 - 6** Rotonda C-244 als Plans d'Arau
 - 7** Nou accés a la C-15 des del barri de Galvan
 - 8** Ronda Sud Igualada Fase 2
 - 9** Perllongament del c/ del Rec
 - 10** Variant del nucli antic St. Margarida de Montbui



Títol de l'estudi

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
DE LA POBLA DE CLARAMUNT

Data

Gener 2019

Escala

A3 1:35.000

Títol del plànol

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Actuacions de la xarxa viària de la Conca d'Odena

P4