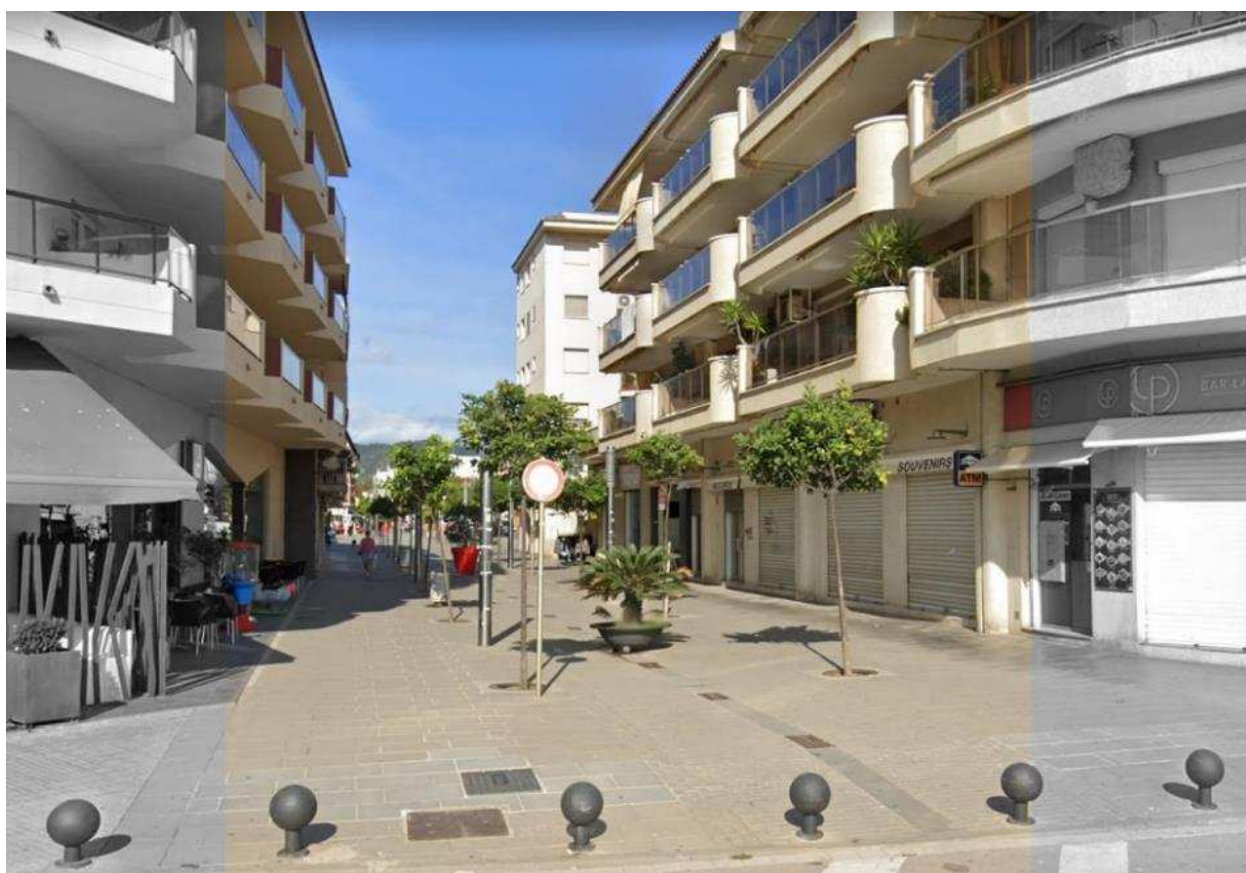
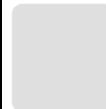


Pla de mobilitat urbana Pineda de Mar

Document II: Programa d'actuacions

Octubre 2025



**Diputació
Barcelona**



Ajuntament
de Pineda de Mar



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Hugo Moreno Moreno

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Roger Torrell Domènech

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de Pineda de Mar

Sílvia Biosca Estopa

Regidora de Presidència, Recursos Humans i Comunicació

Diego Sánchez

Regidor de Seguretat Ciutadana i Mobilitat

José María Ruiz Monreal

Gerent Via a Punt SL

Carles Santacreu

Inspector en cap de la Policia Local

Ivan Saseras

Caporal de la Policia Local de Pineda de Mar

Equip redactor

MCRIT SL



Ajuntament
de Pineda de Mar



Diputació
Barcelona



Índex

PROPOSTES D'ACTUACIÓ	5
1.1 MOBILITAT A PEU.....	11
1.2 MOBILITAT EN BICICLETA	31
1.3 MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	42
1.4 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT.....	52
1.5 APARCAMENT	77
1.6 DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.....	90
1.7 POLÍGONS D'ACTIVITAT ECONÒMICA	97
1.8 EDUCACIÓ, SENSIBILITZACIÓ I INFORMACIÓ	102
1.9 GESTIÓ DE LA MOBILITAT	109
1.10 PRESSUPOST D'INVERSIÓ PER FASE	117

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS



Ajuntament
de Pineda de Mar



Diputació
Barcelona



PROPOSTES D'ACTUACIÓ

L'evolució del sistema de mobilitat dels darrers temps, cap a un model individual i carbonitzat, té implícites unes externalitats ambientals globals (canvi climàtic) i també locals (contaminació atmosfèrica) amb forts efectes en la salut humana. A banda de les morts i lesions comptabilitzades en accidents de trànsit, l'impacte de la contaminació atmosfèrica en la qualitat de l'aire ha irromput en el debat social. Han tingut efecte les alertes científiques sobre els milers de morts prematures causades a l'any per respirar aire contaminat. El soroll, causa constant d'estrès, és un altre factor relacionat amb la mortaldat a tot el món, segons l'Organització Mundial de la Salut. Per tant, és imprescindible tenir una visió integral de les relacions entre l'entorn urbà i la salut de la població i revertir la situació actual.

Les propostes del PMUS es realitzen en un marc complex: un conjunt divers de principis i objectius a vegades difícilment compatibles; condicionants de molt diversa naturalesa que provenen d'altres Plans vigents; i disponibilitats econòmiques per a realitzar les inversions necessàries, sotmeses a les conjuntures econòmiques del moment.

Un dels reptes més importants de tot PMUS és generar propostes que involucrin a la ciutadania en la modificació dels canvis d'hàbits de mobilitat quotidians necessaris i transmetre els beneficis en la qualitat de vida que implicaria assolir les propostes establertes.

El conjunt de propostes s'emmarquen en les diferents polítiques i estratègies de mobilitat a nivell europeu, estatal, autonòmic i municipal, així com les polítiques de placemaking (procés de empoderament social que ajuda a construir democràcia local i quotidiana des de l'espai públic).

Es requereix d'una estratègia que ajudi a assimilar els nous conceptes o a accelerar els canvis d'hàbits gràcies a aconseguir, sobretot, una acceptació dels canvis necessaris. Per aquest motiu es proposen els criteris següents:

Criteris estratègics generals de les propostes i la seva implantació

- a) *Cap a una mobilitat sostenible i saludable*: La planificació de la mobilitat s'ha de fer tenint en compte qüestions tant de sostenibilitat, com de salut pública, potenciant els modes que contribueixin a millorar aquest aspectes.
- b) *Implantació progressiva de les accions*: establir unes actuacions en un període de temps realista amb les disponibilitats de recursos però també amb la capacitat de transformació dels hàbits individuals o d'assimilació dels canvis que cal realitzar.
- c) *Establir poques regles i clares*: definir el model de mobilitat fàcilment comprensible per al conjunt de la societat i simplificar al màxim el conjunt de regles que els regulen, per tal de facilitar la seva implantació, però també l'acceptació de la ciutadania.
- d) *Coherència de les regles aplicades i la seva implantació (poques excepcions)*: establir regles senzilles i clares que siguin respectades per les persones usuàries però també faciliti la gestió per part dels organismes responsables.
- e) *Tota restricció ha de venir acompanyada d'una explicació clara dels beneficis i plantejar alternatives viables (estratègia Push&Pull)*: aquelles accions que implicaran modificacions sobre els hàbits tradicionals de comportament de la

mobilitat quotidiana han de ser clarament explicades i, en cas d'implicar restriccions, també tenir previstes i clarificades les alternatives disponibles.

- f) *Gestió orientada als objectius establerts i als usuaris*: els mecanismes de gestió tècnica o administrativa que realitzin els serveis involucrats: mobilitat, urbanisme, policia local, etc., han d'estar orientats a facilitar i aconseguir, en primer lloc, una transformació voluntària dels hàbits de mobilitat de la ciutadania i visitants de Pineda de Mar.
- g) *Mecanismes de seguiment i comunicació permanents*: per als indicadors essencials preveure uns recursos i uns mecanismes d'obtenció d'informació permanent, si pot ser automatitzada, que permeti realitzar un seguiment constant de l'evolució del Pla.
- h) *Transformar la jerarquia dels modes de transport*: disminuir l'hegemonia dels vehicles més contaminants i apostar per la mobilitat activa.

Estratègia global

Històricament la quantitat més gran de recursos i la major part del viari públic s'han reservat per afavorir la circulació de vehicles a motor.

Si es parla de mobilitat sostenible cal capgirar l'escala de prioritats que tradicionalment s'ha tingut en compte en la configuració dels espais públics urbans i en les polítiques de mobilitat.

Atenent a criteris d'eficiència energètica, ambientals, d'equitat social, vulnerabilitat, sinistralitat i qualitat de vida urbana, es fa imprescindible una nova jerarquia que s'haurà de tenir en compte en les polítiques de mobilitat per minimitzar els impactes de la mobilitat actual.



Font: IDEA Movilidad

L'ordre descendent indica la prioritat que cal atorgar a cada nivell en el disseny del sistema de mobilitat (els graons superiors tenen més prioritat). A més, indica l'impacte negatiu atribuïble a cada forma de mobilitat, que augmenta a mesura que es descendeixen esglaons de la piràmide.

Aquesta inversió de la piràmide de modes també està estretament lligada amb el foment d'una mobilitat saludable. Tant és així, que el model de transport pot considerar-se com a una intervenció de salut pública en si mateix.

De manera que és imprescindible tenir una visió integral de les relacions entre l'entorn urbà i la salut de la població, a causa de les nombroses interconnexions entre ells. En conjunt hi ha efectes en tots els sistemes principals del cos, incloent la salut física i mental.

Promoure la mobilitat activa és per tant una oportunitat única per millorar la salut, essent el caminar o l'anar amb bicicleta les dues opcions de transport més saludables, sostenibles i equitatives.

La figura inferior il·lustra com la planificació, la mobilitat i la salut hi estan relacionades. Les inversions en infraestructures per potenciar l'ús de la bicicleta poden contribuir a una reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica, de l'estrès i de l'efecte illa de calor, així com augmentar l'activitat física i el contacte social, i la quantitat d'espais verds.



Figura 1.– Marc conceptual de la relació entre planificació, mobilitat i salut. Font: Fuente: Nieuwenhuijsen y Khreis (2019)

Per tant, el PMUS de Pineda de Mar té com a objectiu global **incidir en aquest canvi de prioritats de la piràmide dels modes de transport en pro d'una mobilitat sostenible, saludable i segura**, a través de polítiques de planificació de l'espai urbà més favorables als modes no motoritzats, millorant la xarxa de transport públic, i alhora establint mesures de restricció al vehicle privat que permetin racionalitzar i dissuadir el seu ús.

En aquest marc, el PMUS ha de tenir en compte l'estructura urbana del municipi de Pineda de Mar que s'organitza en espais urbans diferenciats:

- Dos barris costaners al centre del municipi on es concentren la major part de la població, punts d'atracció i generació de mobilitat i desplaçaments (Pineda centre i Poblenou).
- Barris perimetrals amb menor densitat de població, pocs punts d'atracció i generació de mobilitat (Les Creus, Pinemar, Can Carreres, etc).
- Una àrea de polígons d'activitat econòmica (PAE) ubicada a l'oest del municipi amb connexió directa a la xarxa viària interurbana.

En el cas dels barris costaners conviuen les activitats residencials, comercials i serveis però la trama urbana és diferent. A Pineda centre, nucli més antic del municipi, hi ha un major nombre de carrers estrets i menor oferta d'aparcament en calçada en ells, la qual s'ha anat resolent en els darrers anys amb increment dels carrers pacificats (exclusiu vianants o de prioritat invertida) i la regulació de l'aparcament en calçada. En el cas del Poblenou la secció dels carrers és més ampla però on la major part està destinat amb vehicle privat (circulació i aparcament), en detriment del vianant on en molts eixos les voreres no compleixen amb la normativa. Així mateix, l'oferta d'eixos ciclables (carrils bici i carrers de convivència amb altres modes de transport) és molt baixa.

Aquest àmbit central concentra la gran part dels desplaçaments que tenen lloc a nivell urbà, de manera que les mesures que es proposin en aquest àmbit seran les que a priori puguin tenir un impacte superior i més transversal, tant en quant a millora de l'espai públic pel vianant, com en quant a mesures de pacificació, restricció del trànsit etc.

En el cas dels barris perimetrals, com per exemple Pinemar o Can Carreres, presenten problemes d'accessibilitat amb mobilitat sostenible degut a causes naturals (orografia del terreny amb elevades pendent) i arquitectòniques (la major part de les voreres no compleixen amb l'amplada mínim). Aquests fets impliquen que gairebé 2/3 parts dels desplaçaments es realitzin actualment en vehicle privat. Per tant, el PMUS haurà de millorar l'accessibilitat amb modes sostenibles en aquests àmbits a fi de millorar la quota modal en aquests modes de transport en detriment del vehicle privat motoritzat.

En aquesta línia també s'ha de treballar per millorar la connectivitat amb els polígons d'activitat econòmica (PAE) ubicats al municipi, des de les xarxes no motoritzades, com a través de la xarxa de transport públic, a banda de cercar altres mesures de gestió que permetin millorar la mobilitat d'aquests pols generadors de desplaçaments.

Per últim, destacar que el PMUS té una vigència de 6 anys, horitzó on es preveu que es comencin a urbanitzar (a nivell de carrers) els sectors no urbanitzats actualment entre els barris costaners de Pineda centre i Poblenou. Aquesta actuació permetrà millorar la connectivitat entre els dos barris, especialment amb modes sostenibles (generant eixos més rectilinis i segurs i reduint els temps de desplaçament).

Objectius estratègics

En aquest apartat s'estableixen els objectius del PMUS de Pineda de Mar, entesos com els reptes que es considera necessari assolir o abordar en l'horitzó temporal del pla (6 anys). Per establir aquests objectius s'han tingut en compte les conclusions extretes de la diagnosi i els criteris i obligacions predeterminats en els instruments de planificació de rang superior.

Així, els objectius (9) en els quals s'emmarcaran les propostes del pla d'acció d'aquest PMUS per a la consecució d'una mobilitat més sostenible a Pineda de Mar són:



1. Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).
2. Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
3. Millora de la presència del TPC per augmentar-ne la quota modal, i que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.
4. Racionalitzar l'ús del transport motoritzat i vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
5. Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport.
6. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació.
7. Ordenar la distribució de mercaderies per tal que sigui àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat del poble.
8. Planificar la mitigació dels nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.
9. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.

Camps d'actuació

El desplegament del PMUS s'estructura a través dels àmbits d'actuació, que es corresponen amb les xarxes dels diferents modes de mobilitat, o dels elements d'organització, gestió i promoció que han de permetre realitzar una implantació integrada i coherent en el temps. Cada àmbit d'actuació conté un llistat d'accions específiques.

S'estableixen 9 àmbits d'actuació:

Àmbit d'actuació	
1	Mobilitat a peu
2	Mobilitat en bicicleta
3	Mobilitat en transport públic
4	Mobilitat en vehicle motoritzat privat
5	Aparcament
6	Distribució urbana de mercaderies
7	Polígons d'activitat econòmica
8	Educar, informar i sensibilitzar
9	Gestió de la Mobilitat

Disseny de les fitxes de propostes

Cada mesura disposa d'una fitxa específica que tracta els aspectes següents:

Denominació aspecte	Explicació
<i>Codi de l'acció i títol</i>	Identificador de l'acció segons àmbit
<i>Àmbit d'actuació</i>	Cada un dels camps d'actuació indicats anteriorment

Denominació aspecte	Explicació
<i>Actuacions de dissuasió</i>	Valora d'1 a 3 el grau de dissuasió de la proposta
<i>Actuacions d'impuls</i>	Valora d'1 a 3 el grau d'impuls de la proposta
<i>Potencial de canvi modal</i>	Valora d'1 a 3 el potencial de canvi modal de la proposta
<i>Objectiu abordats</i>	Especifica els diferents objectius establerts pel pla als quals es dona resposta
<i>Descripció de l'actuació</i>	Descripció de les actuacions de la proposta
<i>Cost</i>	Indica el pressupost estimat de l'actuació.
<i>Fase</i>	Indica el període temporal més adequat per dur a terme l'actuació 1a fase (2024-26), 2a fase (2027-29) i 3a fase (més enllà de la vigència del present PMUS).
<i>Prioritat</i>	Alta o mitjana
<i>Agent responsable</i>	Indica quin és l'agent o administració que ha de realitzar i/o coordinar l'actuació indicada.
<i>Possibles fonts de finançament</i>	Indica òrgans supramunicipals que a partir dels seus plans i ajuts poden ajudar a finançar l'actuació
<i>Indicador d'avaluació de les actuacions</i>	Indicador de seguiment que mostraria el grau de desenvolupament de l'acció; Indicador del PMUS amb el qual estaria relacionat (vegeu codis d'Indicadors al capítol 12 del document I Memòria).

1.1 MOBILITAT A PEU

V.1

Adequar els passos a nivell de l'N-II i la via del ferrocarril

Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

Actuacions de dissuasió:

Actuacions d'impuls:

Potencial de canvi modal:

Objectius abordats

Supressió de les barreres arquitectòniques per creuar la carretera N-II i la via del ferrocarril

Descripció de l'actuació

Actualment, no tots els passos subterranis que permeten creuar l'N-II i la via del ferrocarril compleixen les condicions òptimes d'accessibilitat que garanteixin el creuament de persones amb mobilitat reduïda.

Es proposa l'adaptació de tots els passos existents, construint rampes en aquells passos que només disposen d'escales, millorar les condicions d'algunes de les rampes existents, dotar d'orelles els passos de vianants d'accés i fer accessibles les voreres més properes.

Les següents taules mostren les actuacions necessàries a realitzar en els passos inferiors per complir amb els criteris detallats anteriorment.

Els costos de la fase 1 són imputables a l'Ajuntament de Pineda de Mar (costos associats a passos de vianants i voreres d'accés al pas inferior) i els costos de la fase 2 són imputables a ADIF (pas inferior del ferrocarril) o a la Generalitat (pas inferior de l'N-II).

Passos inferiors amb la via del ferrocarril

Núm.	Cruïlla	Actuació	Prioritat	Cost fase 1	Cost fase 2
1	C. Rierany dels Frares	- Ampliar la vorera del costat oest fins a 1,5m en detriment de la vorera est i mantenir dos carrils de circulació (ADIF)	Alta	0,00	23.696,40
2	Pg. Europa	- Guals rebaixats al pas de vianants i orelles (Ajuntament) - Substituir les escales existents per una rampa (ADIF)	Alta	3.203,85	145.080,00
3	Pg. Costa Brava	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	4.231,50	0,00
4	Càmping Caballo de Mar	- Guals rebaixats al pas de vianants i orelles (Ajuntament) - Substituir les escales existents per una rampa (ADIF)	Alta	6.165,90	145.080,00
5	Càmping Bellsol	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	4.231,50	0,00
6	Av. Tarongers	-Orelles al pas de vianants - Ampliació de la vorera entre el pas de vianants i la rampa d'accés - Reubicació de la parada de bus, en direcció Pineda centre, a l'altre costat del pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	12.694,50	0,00

7	R. Catalunya	- Guals rebaixats (8) - Pintar passos de vianants als carrils laterals (4) (Ajuntament)	Mitja	8.221,20	0,00
8	C. Pintor Fortuny	- Guals rebaixats al pas de vianants i orelles (Ajuntament) - Substituir les escales existents per una rampa (ADIF)	Alta	8.523,45	145.080,00
9	C. Tribala	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	4.231,50	0,00
10	C. Dr. Bartomeu	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	4.231,50	0,00
11	Estació	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	4.231,50	0,00
12	C. Santiago Rusinyol	- Es proposa canviar el parc infantil de trànsit (ubicat a l'alçada del c. Illes Canàries) a la zona de la platja i l'aparcament de la platja (situat fora de la normativa urbanística) al parc infantil. Així, el pas inferior es pot regular com a carrer de prioritat per vianants i l'accés de vehicles només els autoritzats (Ajuntament)	Mitja	151.036,00	0,00
13	C. Illes Balears	- Substituir les escales existents per una rampa (ADIF)	Alta	0,00	145.080,00
				211.002,40	604.016,40

- Passos inferiors amb la carretera N-II

En els passos inferiors amb l'N-II només es detallen actuacions d'accés a ells (imputables a l'Ajuntament de Pineda de Mar) i no es detallen actuacions en els passos inferiors degut a que el *projecte de pacificació de l'N-II* de la Generalitat de Catalunya resoldrà els problemes d'accessibilitat.

Núm.	Cruïlla	Actuació	Prioritat	Cost fase 1	Cost fase 2
1	C. Maresme - pg. Europa	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	4.231,50	0,00
2	C. Noguera - av. Mediterrani	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	2.115,75	0,00
3	C. Benavent - c. Cardenal Cisneros	- Guals rebaixats al pas de vianants i orelles (Ajuntament)	Mitja	5.319,60	0,00
4	al - pg. Marina	Cap actuació		-	-
5	C. Montnegre - pl. del Vent	- Orelles al pas de vianants i ampliació vorera costat nord (Ajuntament)	Mitja	8.463,00	0,00
6	Ctra. Hortsavinyà	- Ampliar vorera al costat Santa Susanna en tot l'itinerari (Ajuntament)	Mitja	14.810,25	0,00
7	C. Vall d'Aran	Actuació contemplada a la proposta V.7 Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella	Alta	-	0,00
8	C. Nonell - c. Santiago Rusinyol	- Orelles al pas de vianants (Ajuntament)	Mitja	4.231,50	0,00
				39.171,60	0,00

Cost

- Adequació dels passos subterranis existents a partir de rampes: 145.080€/ut.
- Passos de vianants: 967€/ut.

- Guals de vianants (2): 1.088 €/ut
- Orelles a les voreres (1): 2.116 €/ut
- Ampliació vorera (1m2): 212€/m2

El cost total de les actuacions en la fase 1 (imputables a l'Ajuntament) és de 250.174€ i en la fase 2 de 604.016,40€ (imputables a ADIF).

Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
ADIF, Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB4, MOB5, P2, P4.	

V.2 Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants			
Àmbit d'actuació			
Mobilitat a peu			
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal: 	
Objectius abordats			
- Aconseguir una millora de la qualitat de vida de la ciutadania mitjançant una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals y també promovent una mobilitat més activa. - Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).			
Descripció de l'actuació			
Amb l'objectiu de millorar i fomentar el desplaçament a peu es proposa que la xarxa principal de vianants tingui una vorera d'una amplada mínima de 1,8 metres lliure d'obstacles en tota la seva extensió. Per tant, es proposa actuar per fases en tots els trams que no compleixen aquesta amplada (veure plànol 5.1.1.5 Amplada de vorera de la xarxa principal de vianants) donant prioritat als trams sense vorera o on no s'assoleix l'1,8 metres i als que connecten amb el centre urbà. Els criteris a seguir per determinar l'actuació a realitzar en els diferents trams catalogats són: - Incrementar l'amplada de les dues voreres fins els 1,8m lliures d'obstacles (en funció de la secció del carrer), en tots aquells punts on no s'assoleix. - Si la secció del carrer és inferior als 7 metres, es proposa urbanitzar el carrer en plataforma única. - Si la secció del carrer és inferior als 9 metres, es proposa eliminar l'aparcament existent. Així mateix es proposen 3 fases d'actuació <u>Fase 1 (d'1 a 3 anys)</u>: projectes concrets ja comptabilitzats en mesures pròpies del PMUS com les propostes V5, V.8 i VP.6. <u>Fase 2 (de 4 a 6 anys)</u>: eixos que presenten major dèficit d'accessibilitat (les dues voreres no són accessibles i connecten amb punts d'atracció de desplaçaments) <u>Fase 3 (pel proper PMUS)</u>: resta de la xarxa principal de vianants que no compleix amb els estàndards d'accessibilitat.			
Fase 1			
Es realitzaran actuacions als carrers:			
C. Muntaner C. Rasa Vella C. del Mar C. Roig i Jalpi C. de l'Església - Av. Hispanitat - Plaça de l'estació - Av. Ntra. Sra. De Montserrat			

- C. Antoni Doltra
- C. Vila

Fase 2**Ampliació vorera (m²): 6.780,22 m²**

Es realitzaran actuacions als carrers:

- C. Santiago Rusiñol
- C. Narcís Oller
- C. Lluís Vives
- C. Torres Quevedo
- C. Aragó
- C. Ignasi Iglesias
- C. Progrés
- C. Tribala
- Av. Ntra. Sra. de la Mercè
- C. de la Justícia
- c. Andorra
- c. Benavente
- c. Barcelona
- c. Andorra
- c. Moragas i Barret
- c. Jaume I
- C. València
- Plaça Orient
- C. Església
- C. Garbí
- c. Santiago Rusiñol
- c. de l'Església
- Rambla Catalunya
- c. Arpelles
- c. Comtal
- Av. Ntra. Sra. De Montserrat

Fase 3**Ampliació vorera (m²): 14.710 m²**

Es realitzaran actuacions als carrers:

- C. Nonell
- C. d'Onyar
- C. Consolat de Mar
- C. Noguera
- C. Narcís Monturiol
- Passeig Marina
- Carrer Sant Joan
- N-II
- Passeig Marítim
- C. Cardenal Cisneros
- C. Vall d'Aran

- C. Rosselló
- C. Cerdanya
- C. Joan Maragall
- Av. Ntra. Sra. del Carme
- C. Àngel Guimerà
- Passeig Europa
- C. Onze de Setembre
- C. Isaac Albéniz
- C. Rierany dels Frares
- pg. Costa Brava
- C. Santiago Rusiñol
- Av. Ntra. Sra. De Montserrat
- C. Major
- C. Extremadura (entre c. Santa Susana i av. Sant Jaume), costat nord

En l'àmbit del Pla Parcial 1 (PP1) serà el propi Pla Urbanístic d'aquest àmbit el que detallarà les xarxes de mobilitat. El PMUS indica a nivell orientatiu i estratègic els criteris que hauria d'incorporar el planejament urbanístic pel que fa a la mobilitat a peu dins el sector PP1. Aquests són:

- Afavorir el desenvolupament d'un eix molt pacificat, que permeti donar continuïtat a l'eix existent a la part de Poblenuu (C. Hispanitat i C. Església a Calella) i que connecti amb Pineda centre. Aquest eix pacificat hauria d'intentar minimitzar el trànsit de vehicles i afavorir la mobilitat a peu (veure proposta B.1).
- Garantir la continuïtat en la mobilitat a peu en els nous vials que es planifiquin dins del PP1, com a mínim, amb els criteris d'accessibilitat detallats al Decret 209/2023 i l'Ordre TMA/851/2021.

Cost

- Ampliació de les voreres: $21.490,40\text{m}^2 \times 215 \text{ €/m}^2 = 4.620.436\text{€}$ (Fase 1= pressupostat en altres actuacions; fase 2= 1.457.747,30€; fase 3= 3.162.688,70€)

El cost total de l'actuació és de 4.620.436€, dels quals 1.457.747,30€ es realitzen dins del període de vigència del present PMUS.

Fase	Prioritat
1a, 2a i 3a fase	Alta

Agent responsable

Ajuntament de Pineda de Mar

Possibles fonts de finançament

Diputació de Barcelona, Ajuntament

Indicadors d'avaluació de les actuacions

MOB4, MOB5, P1b, P2b, P3b, P4b, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7

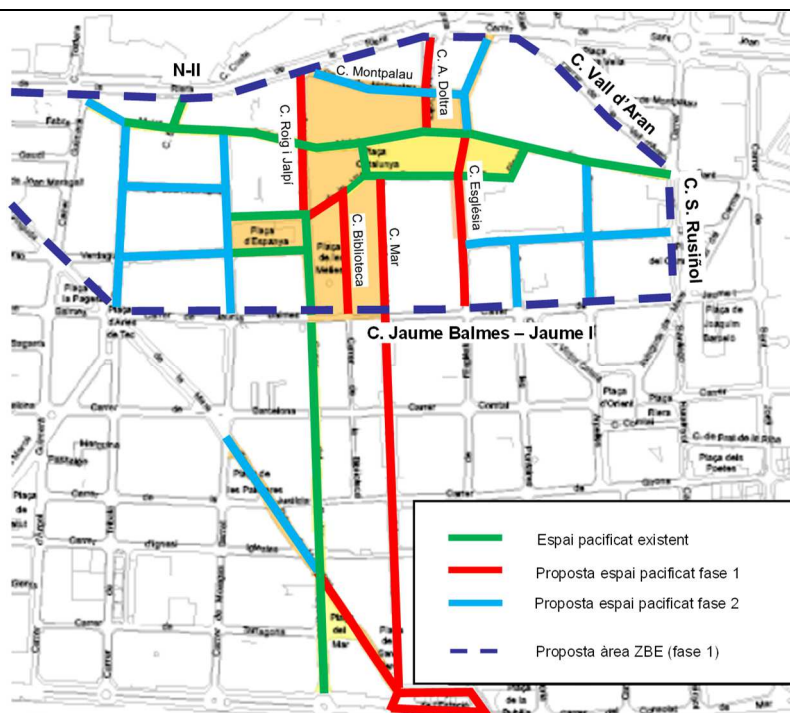
V.3	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants		
Àmbit d'actuació			
Mobilitat a peu			
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:	
Objectius abordats			
- Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu. - Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. - Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats.			
Descripció de l'actuació			
Per garantir una xarxa de vianants segura, eficaç i confortable es proposa dotar de passos de vianants accessibles amb guals adaptats als dos costats a la xarxa principal de vianants. S'han detectat 272 punts amb dèficits: - En 60 passos de vianants no accessibles, s'han d'instal·lar 60 guals rebaixats (1 per punt). - En 211 passos de vianants no accessibles s'han d'instal·lar 422 guals rebaixats (2 per punt) Així mateix, en 93 encreuaments s'han de senyalitzar 93 passos de vianants. En total s'han de senyalitzar 93 passos de vianants i s'han de construir 482 guals rebaixats. Complementàriament, en totes les interseccions on es detecti manca de visibilitat a causa de l'aparcament en calçada, caldrà realitzar actuacions per revertir aquesta situació. A mode d'exemple es proposa reconvertir la plaça d'aparcament més pròxim al pas de vianants en aparcament per a bicicletes, motos o instal·lar pilones fixes per prohibir l'aparcament.			
0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.45Kilometers 0.000.250.500.751.001.25Kilometers 0.000.150.300.4			

- Guals per a vianants: 482 ut x 544 €/ut = 491.821 €
- Senyalització horitzontal i vertical pas de vianants: 93 ut x 967€/ut = 89.950€

El cost total de l'actuació és de 581.771€ (Estimant que en la fase 1 és faran el 50% de les actuacions i en la fase 2 l'altre 50%, en cada fase la inversió serà de 290.885€)

Fase	Prioritat
1a, 2a i 3a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona, Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB4, MOB5, P1b, P2b, P3b, P4b, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7	

V.4 Ampliar l'espai pacificat del centre històric de Pineda de Mar		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
  	  	  
Objectius abordats		
Prioritzar els desplaçaments a peu en detriment del vehicle privat		
Descripció de l'actuació		
Es proposa ampliar l'actual zona de prioritat per a vianants de Pineda de Mar. La proposta passa per convertir tots els carrers d'aquesta nova zona a carrers de plataforma única de prioritat invertida. És a dir que els vehicles podrien circular a una velocitat màxima de 20 km/h, cedint sempre la prioritat de pas tant a vianants com a bicicletes. L'estacionament a la zona de plataforma única no hauria d'estar permès, només hi haurà reservades places de càrrega i descàrrega, PMR o altres especificitats que puguin requerir d'una plaça d'estacionament. La senyalització vertical adequada serà la de carrer residencial, que indica que està destinat als vianants tot i que hi poden circular vehicles amb les següents condicions: la velocitat màxima és de 20 km/h i els conductors han de cedir la prioritat als vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació. Els jocs i l'esport estan permesos, tot i que els vianants no han d'impedir el pas inútilment als conductors de vehicles. Aquests senyals es situaran als accessos dels carrers. En una primera fase (de 0 a 3 anys) es proposa actuar els vials a l'entorn dels eixos ja pacificats: - Carrer Biblioteca (entre c. Jaume Balmes i c. de la Vila). - Carrer del Mar - Carrer de la Vila (entre c. Biblioteca i C. Mar) - Carrer Roig i Jalpí (entre plaça de les Mèlies i l'N-II). - Carrer Antoni Doltra. - Carrer Església (entre Carrer Lleida i c. Major). - Av. Mare de Déu de Montserrat (entre la plaça de l'Estació i el c. Ignasi Iglesias) - Plaça de l'Estació En una segona fase es proposa actuar els vials a l'entorn del nou àmbit pacificats: - Carrer Tribala (entre c. Major i c. Jaume Balmes) - Carrer Moragas i Barret (entre c. Major i c. Jaume Balmes) - Carrer Joan Maragall - Carrer Mossèn Cinto Verdaguer (entre c. Tribala i plaça de les Mèlies) - Carrer Montpalau C. Església (entre c. Major i l'N-II) - Carrer Arpelles (entre carrer Sant Antoni i c. Jaume I). - Carrer de Lleida (entre c. de l'Església i c. Santiago Rusiñol). - Av. Mare de Déu de Montserrat (entre el c. Ignasi Iglesias i el c. Barcelona).		



El codi d'accessibilitat fixa la necessitat de diferenciar l'espai reservat per a vianants del destinat a la circulació de vehicles. Es proposa optar per un tipus de paviment que diferenciï l'espai destinat a la circulació restringida de vehicles.

Aquesta actuació suposa l'eliminació de 52 places en la fase 1, de les quals 16 places de zona blava, 14 places de zona verda, 4 places reservades a càrrega i descàrrega, 16 places per motos i 2 places reservades a PMR.

En la fase 2 s'aniran realitzant actuacions de pacificació a mesura que es vagin consolidant les bosses d'estacionament previstes.

Cost

- Increment vorera (215€/m²): Fase 1: 6.660 m² x 215€/m² = 1.431.900€; Fase 2: 8.215 m² x 215€/m² = 2.368.225€.
- Senyalització vertical (259,94 €/ut): Fase 1: 7 ut x 259,94€/ut = 1.819,55€; Fase 2: 10 ut x 259,94€/ut = 2.599,35€.

El cost total de l'actuació és de 3.800.125€. En la fase 1 el valor és de 1.433.719,55€ i en la fase 2 de 2.370.824,35€

Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
MITMA, Diputació de Barcelona i Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB4, MOB5, P1, P2, P3, P4, P1b, P2b, P3b, P4b, B1, B2, VP2, AP1, AP2, AP3, AP4, AP5, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

V.5 Millorar de la mobilitat i accessibilitat als entorns educatius		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
Actuacions de dissuasió:   	Actuacions d'impuls:   	Potencial de canvi modal:   
Objectius abordats		
• Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. • Educar, informar i sensibilitzar la ciutadania vers uns valors de mobilitat sostenible i segura. • Reduir els efectes ambientals derivats del transport de persones i mercaderies.		
Descripció de l'actuació		
Es proposa impulsar la realització d'estudis de Camins Escolars als 11 centres docents del municipi. Es proposen, també, diferents mesures als entorns dels equipaments educatius del municipi, consistents en la col·locació d'ampliació de voreres i dotació de passos de vianants amb guals adaptats: Institut Euclides: • Manca de pas de vianants c. Andorra - pg. Europa: 1 ut x 967,20 €/ut = 967,20€ • Manca guals de vianants c. Andorra - pg. Europa: 2 ut x 544,05€/ut = 1.088,10€ • Manca de pas de vianants c. Andorra - c. Montecarlo: 1 ut x 967,20 €/ut = 967,20€ • Manca guals de vianants c. Andorra - c. Montecarlo: 2 ut x 544,05€/ut = 1.088,10€ • Ampliació vorera c. Andorra (sud i nord): 144 m² x 215,00€/m² = 30.960,00€ • Ampliació vorera Pg. Europa (est): 80 m² x 215,00€/m² = 17.200,00€ Total: 52.270,60€ IES Joan Coromines: • Manca de pas de vianants c. Extremadura: 7 ut x 967,20 €/ut = 6.770,40€ • Manca guals de vianants c. Extremadura: 19 ut x 544,05€/ut = 10.336,95€ • Ampliació vorera c. Extremadura (sud i nord): 216 m² x 215,00€/m² = 46.440,00€ • Ampliació vorera c. Castella (est i oest): 104 m² x 215,00€/m² = 22.360€ • Ampliació vorera c. Aragó (est i oest): 104 m² x 215,00€/m² = 22.360€ Total: 108.267,35€ IES Pineda de Mar / Escola Mediterrània: • Manca de pas de vianants c. Boticelli: 5 ut x 967,20 €/ut = 4.836,00€ • Manca guals de vianants c. Boticelli: 15 ut x 544,05€/ut = 8.160,75€ • Manca guals de vianants pl. Pau Casals: 4 ut x 544,05€/ut = 2.176,20€ • Ampliació vorera c. Boticelli (oest): 54 m² x 215,00€/m² = 11.610,00€ • Ampliació vorera c. Urgell (est i oest): 340,8 m² x 215,00€/m² = 73.272,00€ Total: 100.054,95€ Escola Antoni Doltra: • Manca guals de vianants av. Hispanitat: 2 ut x 544,05€/ut = 1.088,10€ • Ampliació vorera c. Cardenal Cisneros (oest): 36,8 m² x 215,00€/m² = 7.912,00€ • Ampliació vorera pg. Marina (est): 48 m² x 215,00€/m² = 10.320,00€ Total: 19.320,10€		

Escola Poblenou i Montpalau:

- Manca de pas de vianants c. Cardenal Cisneros: 1 ut x 967,20 €/ut = 967,20€
- Manca guals de vianants c. València: 2 ut x 544,05€/ut = 1.088,10€
- Manca guals de vianants c. Cardenal Cisneros: 1 ut x 544,05€/ut = 544,05€
- Manca guals de vianants pg. Marina: 2 ut x 544,05€/ut = 1.088,10€
- Ampliació vorera c. València (sud i nord): 239,2 m² x 215,00€/m² = 130.136,76€
- Ampliació vorera pg. Marina (oest): 117 m² x 215,00€/m² = 63.653,85€

Total: 197.478,06€

Escola Sant Jordi:

- Manca guals de vianants c. Verdaguer: 3 ut x 544,05€/ut = 1.632,15€
- Ampliació vorera c. Verdaguer (sud i nord): 176 m² x 215,00€/m² = 37.840,00€
- Ampliació vorera c. Jaume Balmes (sud i nord): 101,6 m² x 215,00€/m² = 21.844,00€
- Ampliació vorera c. Tribala (est i oest): 80 m² x 215,00€/m² = 17.200,00€
- Ampliació vorera c. Moragas i Barret (est i oest): 80 m² x 215,00€/m² = 17.200,00€

Total: 95.716,15€

Escola Mare de Déu del Roser:

- Manca de pas de vianants c. Barcelona: 1 ut x 967,20 €/ut = 967,20€
- Manca guals de vianants c. Jaume I: 3 ut x 544,05€/ut = 1.632,15€
- Manca guals de vianants c. Barcelona: 1 ut x 544,05€/ut = 544,05€
- Ampliació vorera c. Jaume I (sud i nord): 57,6 m² x 215,00€/m² = 12.384,00€
- Ampliació vorera c. Barcelona (sud i nord): 57,6 m² x 215,00€/m² = 12.384,00€
- Ampliació vorera c. Biblioteca (est i oest): 160 m² x 215,00€/m² = 34.400,00€
- Ampliació vorera c. Mar (est): 80 m² x 215,00€/m² = 17.200,00€

Total: 79.511,40€

Escola Els Alocs:

- Ampliació vorera c. Girona (sud i nord): 80,4 m² x 215,00€/m² = 17.286,00€
- Ampliació vorera c. Progrés (sud i nord): 80,4 m² x 215,00€/m² = 17.286,00€
- Ampliació vorera c. Sant Jordi (est i oest): 84 m² x 215,00€/m² = 18.060,00€
- Ampliació vorera c. Illes Canàries (est i oest): 84 m² x 215,00€/m² = 18.060,00€

Total: 70.692,00€

Escola Jaume I:

- Manca de pas de vianants c. Muntaner: 2 ut x 967,20 €/ut = 1.934,40€
- Manca de pas de vianants lateral N-II: 4 ut x 967,20 €/ut = 3.868,80€
- Manca guals de vianants c. Muntaner: 15 ut x 544,05€/ut = 8.160,75€
- Manca guals de vianants lateral N-II: 8 ut x 544,05€/ut = 4.352,40€
- Ampliació vorera c. Muntaner (sud i nord): 280 m² x 215,00€/m² = 60.200,00€
- Ampliació vorera c. Ors (sud i nord): 89,6 m² x 215,00€/m² = 19.264,00€
- Ampliació vorera c. Rasa Vella (est i oest): 51,2 m² x 215,00€/m² = 11.008,00€

Total: 108.788,35€

Així mateix, amb l'objectiu d'afavorir els desplaçaments en modes sostenibles (preferentment a peu o en bicicleta) es proposa que la resta d'equipaments disposin d'uns entorns amables al vial d'accés de cada equipament.

Els criteris que defineixen si un equipament disposa d'un entorn amable són els següents:

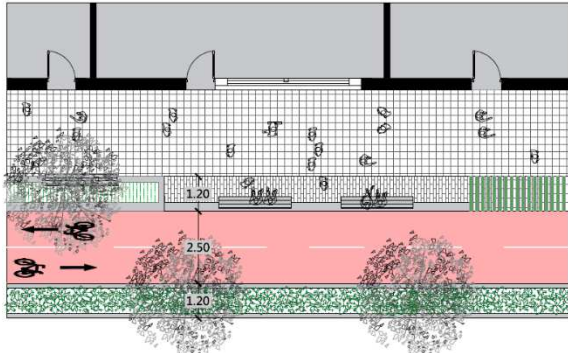
- Les voreres amb de disposar d'una amplada mínima lliure d'obstacles d'1,8m. En els casos que sigui possible és recomana habilitar un espai amb la màxima superfície possible als punts d'espera (entrades – sortides).
- Les interseccions han de disposar de passos de vianants amb guals accessibles.
- Garantir el desplaçament segur amb bicicleta (ja sigui amb carril bici, regulació de la via a zona 30 / ciclocarrer o carrer de prioritat invertida).
- Aparcament per a bicicletes.
- L'eix viari ha d'estar regulat a una velocitat màxima de 30 km/h o prioritat invertida. Si algun equipament s'ubica a la xarxa viària principal es dotarà als passos de vianants de bandes sonores o els passos de vianants seran elevats.
- Si l'eix viari disposa d'aparcament en calçada, construir voreres amb "orella" en la banda del cordó d'estacionament, per tal de millorar la visibilitat dels vianants en relació als vehicles que s'aproximen.
- Seria interessant incloure aquestes actuacions sota una "imatge de marca", com per exemple a Barcelona amb "protegim les escoles".

Cost

- Institut Euclides: 52.270,60€
- IES Joan Coromines: 108.267,35€
- IES Pineda de Mar – Escola Mediterrània: 100.054,95€
- Escola Antoni Doltra: 19.320,10€
- Escoles Poblenou i Montpalau: 197.478,06€
- Escola Sant Jordi: 95.716,15€
- Escola Mare de Déu del Roser: 79.511,40€
- Escola Alocs: 70.692,00€
- Escola Jaume I: 108.788,35€

El cost total de les actuacions als centres educatius és de 832.098,96€. Es proposa invertir un 25% en la 1a fase (208.024,74€), un 25% a la 2a fase (208.024,74€) i un 50% a la 3a fase (416.049,48€).

Fase	Prioritat
1a, 2a i 3a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona i Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB4, MOB5, P1, P2, P3, P4, P1b, P2b, P3b, P4b, B1, B2, VP2, AP1, AP2, AP3, AP4, AP5, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

V.6 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
- Aconseguir una millora de la qualitat de vida de la ciutadania mitjançant una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. - Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).		
Descripció de l'actuació		
Es proposa instar a la Generalitat de Catalunya l'execució del projecte constructiu d'integració urbana de l'N-II pel seu pas per Pineda de Mar. En aquest sentit el projecte va encaminat a dotar d'una menor capacitat viària el traçat de la carretera i busca aprofitar la situació per incrementar la dotació del espai públic i l'espai per a la circulació dels vianants i les bicicletes. D'aquesta manera es proposen actuacions específiques a l'entorn de les estacions del ferrocarril per millorar l'accessibilitat i enfortir les centralitats locals intermodals i dotar-les d'elements bàsics com estacionament per a bicicletes, mobiliari urbà, vegetació, punts de contenidors...		
  		
Model proposta de l'N-II a l'alçada de Premià de Mar. Font. Mcrit		
Cost		
Costos associats a la Generalitat de Catalunya		
Fase	Prioritat	
2a i 3a fase	Alta	
Agent responsable		

Ajuntament de Pineda de Mar
Possibles fonts de finançament
Generalitat de Catalunya
Indicadors d'avaluació de les actuacions
MOB4, MOB5, P1, P2, P3, P4, P1b, P2b, P3b, P4b, B1, B2, AP1, AP2, AP3, AP4, AP5, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6

V.7 Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella

Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

Actuacions de dissuasió:



Actuacions d'impuls:



Potencial de canvi modal:



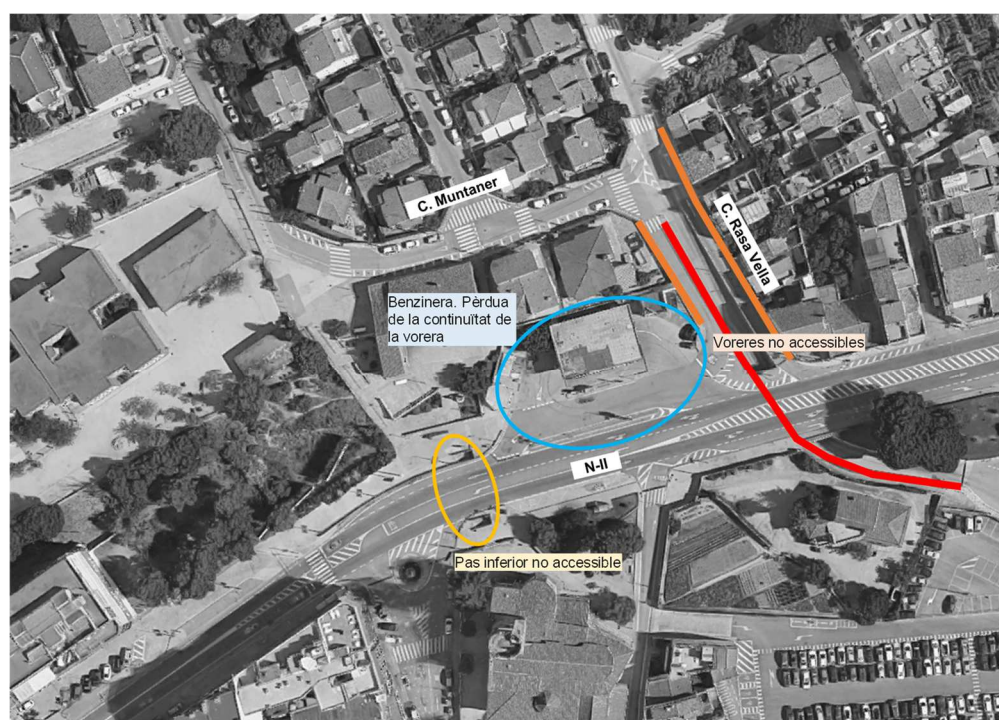
Objectius abordats

- Aconseguir una millora de la qualitat de vida de la ciutadania mitjançant una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals y també promovent una mobilitat més activa.
- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

Descripció de l'actuació

El carrer de la Rasa Vella i el seu entorn presenten diferents problemes d'accessibilitats. Aquests són:

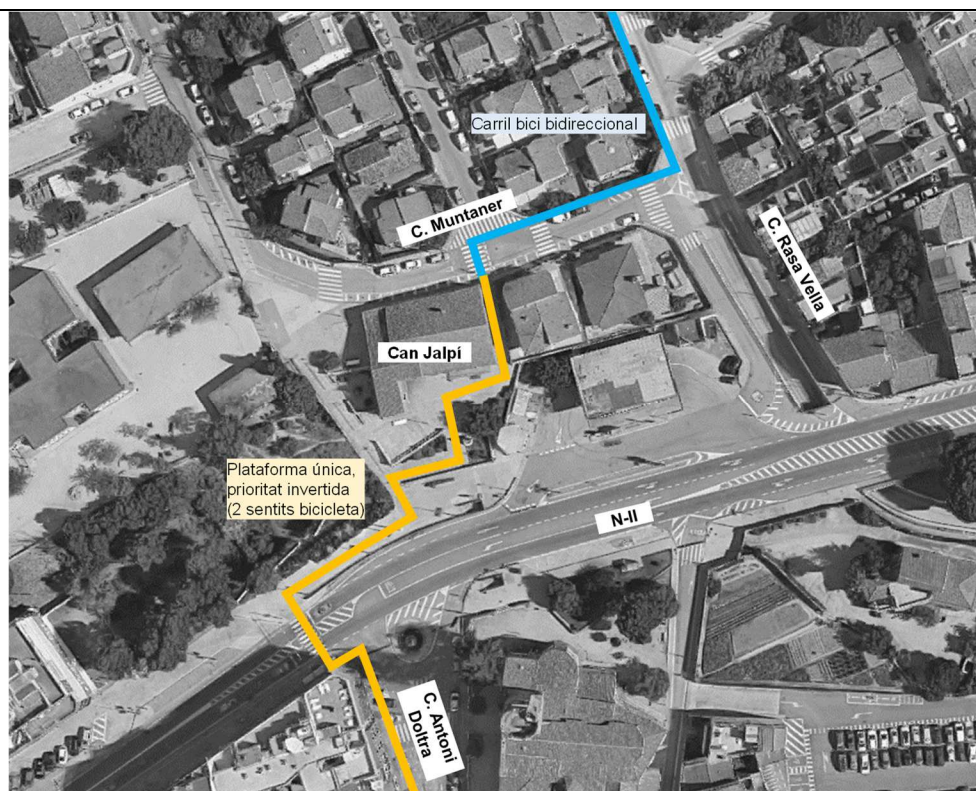
- Voreres estretes als laterals del c. Rasa Vella (inferior a 0,9m)
- Vorera molt estreta (0,5m) al pas inferior del c. Rasa Vella que no permet el desplaçament d'una persona de mobilitat reduïda.
- Presència d'una benzinera a la intersecció de c. Rasa Vella amb l'N-II que dificulta el desplaçament dels vianants (pèrdua de la continuïtat).
- Pas inferior no accessible (només escales) per creuar l'N-II a l'alçada del c. Antoni Doltra



Problemàtiques d'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella.

En el moment de la redacció del present PMUS s'està executant l'actuació d'un carril bici que connecti amb la zona escolar del nord (Escola Mediterrània i Institut Pineda de Mar). Aquesta actuació consisteix en:

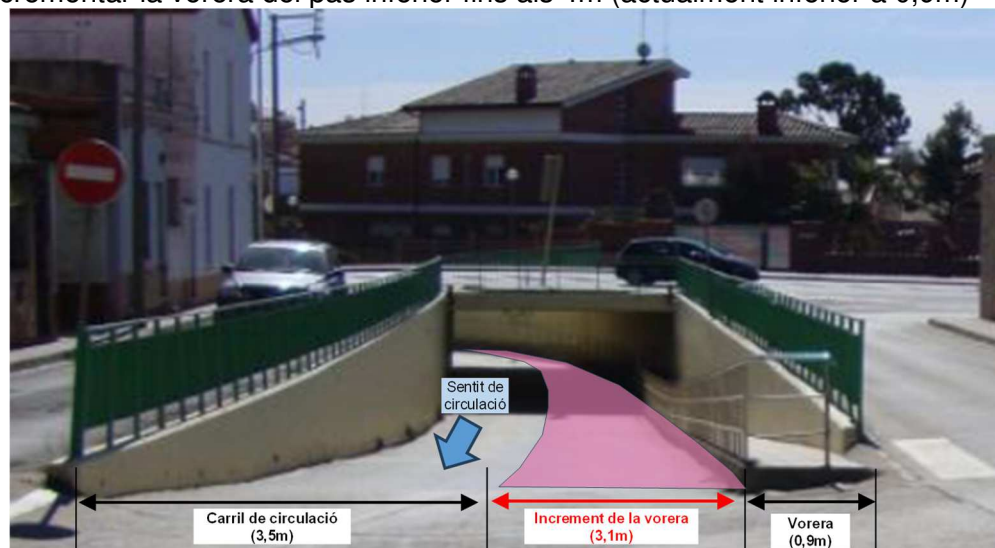
- Carril bici bidireccional als carrers Muntaner – Rasa Vella – Ramón Casas
- Itinerari de plataforma única amb prioritat invertida (2 sentits bicicleta) al carrer Antoni Doltra i entorn de Can Jalpí.



Proposta accessibilitat en bicicleta

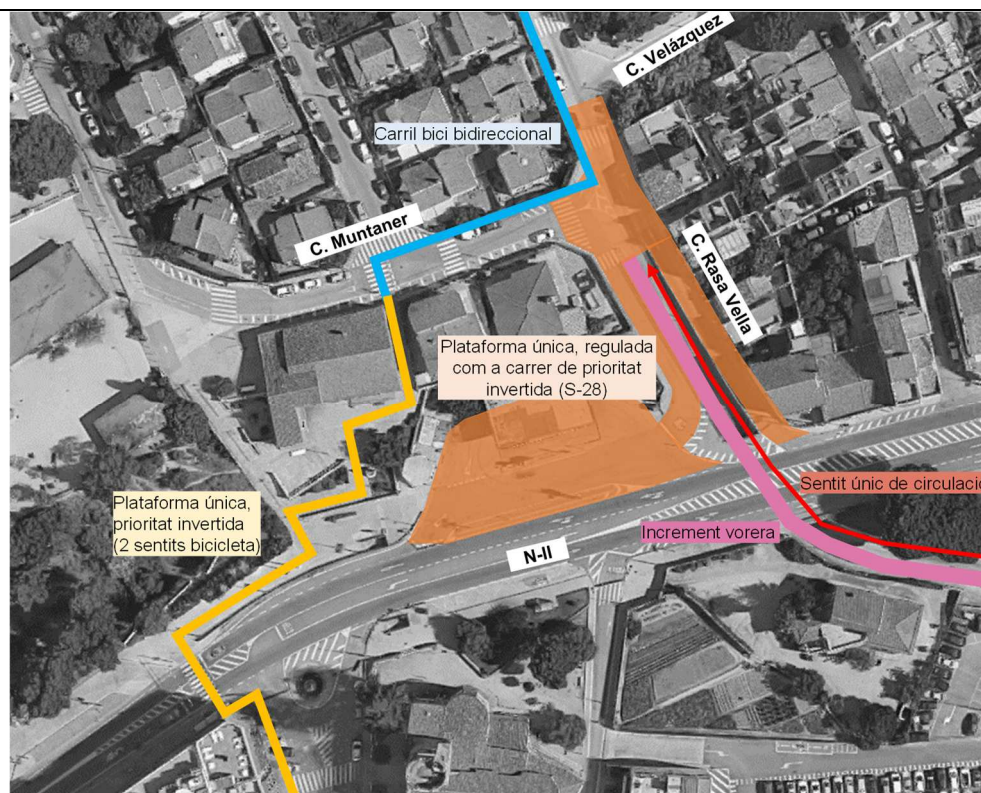
Així doncs, per tal de millorar l'accessibilitat en mobilitat activa a l'entorn de la Rasa Vella es proposa realitzar l'actuació de carril bici indicada anteriorment i, complementàriament, realitzar les següents actuacions:

- Reconvertir en direcció única (sentit Pinemar) el pas inferior de c. Rasa Vella.
- Incrementar la vorera del pas inferior fins als 4m (actualment inferior a 0,9m)



Proposta secció transversal pas inferior c. Rasa Vella amb l'N-II

- Plataforma única als laterals del c. Rasa Vella, entre l'N-II i el c. Muntaner.
- Plataforma única als vials interns de la benzinera.



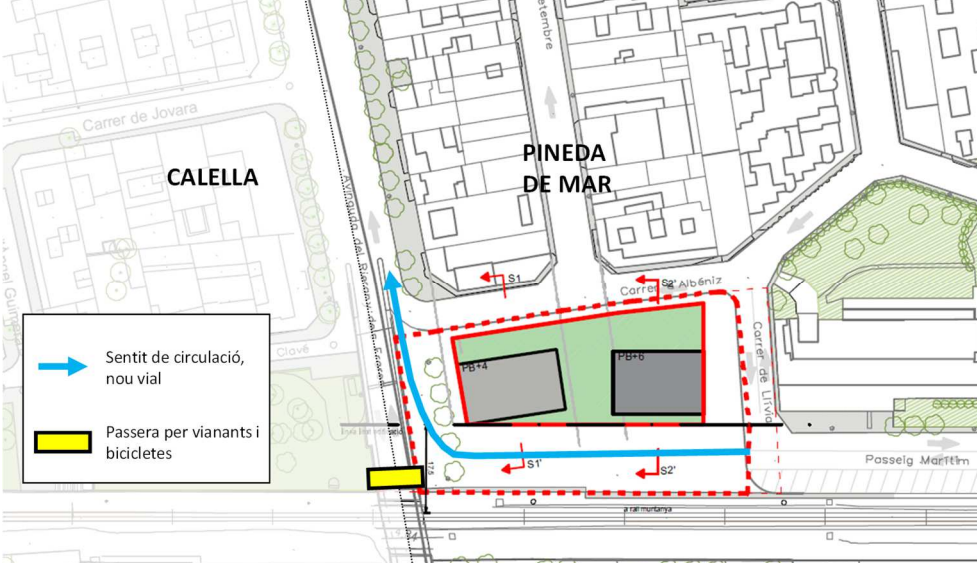
Proposta conjunt d'actuacions a l'entorn de la Rasa Vella

Cost

- Ampliació vorera pas inferior: $341\text{m}^2 \times 215 \text{ €/m}^2 = 73.315\text{€}$
- Plataforma única laterals c. Rasa Vella i intersecció: $619\text{m}^2 \times 215 \text{ €/m}^2 = 133.085\text{€}$
- Plataforma única benzinera: $1.000\text{m}^2 \times 215 \text{ €/m}^2 = 215.000\text{€}$
- Senyalització vertical: $4\text{ut} \times 259,94 \text{ €/ut} = 1.039,74\text{€}$

El cost total de l'actuació és de 422.439,74€

Fase	Prioritat
1a fase	Mitjana
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Generalitat de Catalunya	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB4, MOB5, P1, P2, P3, P4, P1b, P2b, P3b, P4b, B1, B2, AP1, AP2, AP3, AP4, AP5, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

V.8	Execució de la MP del POUM a l'àmbit de l'illa compresa entre el Pg. Marítim i els carrers Onze de setembre, Isaac Albéniz i Llúvia
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en vehicle privat	
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 
Potencial de canvi modal:	
	
Objectius abordats	
Redistribuir l'espai del diversos usuaris de la via pública, simplificant la circulació i millorant la seguretat a les cruïlles, en alguns dels eixos principals de Poble Nou.	
Descripció de l'actuació	
El passeig Marítim (costat muntanya) connecta cap al nord-est amb Santa Susanna però al costat sud-oest no està connectat amb Calella degut a la presència d'un pas inferior per a vehicles que permet creuar la via del tren.	
Amb l'objectiu de promoure els desplaçaments interurbans a peu i bicicleta i un ús més racional del vehicle privat el PMUS proposa l'execució de la Modificació Puntual del POUM a l'àmbit de l'illa compresa entre el pg. Marítim i els carrers Onze de Setembre, Isaac Albéniz i Llúvia (actualment en redacció).	
Aquesta MP implicarà la construcció d'una passera per vianants i bicicletes que permetrà connectar Calella i Pineda de Mar en mobilitat activa.	
Així mateix, aquesta actuació permetrà connectar, en vehicle privat, els eixos del pg. Marítim i Rierany dels Frares, facilitant la connexió entre dos vials de la xarxa urbana secundària distribuïdora perimetrals del municipi els quals ajudaran a reduir el nombre de vehicles en vials veïnals interns de l'entorn com el c. Onze de Setembre o Isaac Albéniz, entre d'altres.	
	
Cost	
<u>Cost de les actuacions de mobilitat en l'àmbit de la MP:</u>	

- Passera per vianants i bicicletes: 10 m longitud x 1.600 €/ml = 16.000€
- Voreres accessibles: 1,8m amplada x 2 costats x 80m llargada x 215 €/m² = 61.920€
- Pavimentació eix viari: 520m llargada x 260 €/m² = 135.000€
- Senyalització vertical i horitzontal: 1.300€

El cost total és de 214.220,00€

Fase	Prioritat
2a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona i Ajuntament.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, P1, P2, P3, P4, B1, B2, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

1.2 MOBILITAT EN BICICLETA

B.1	Creació de nous carrils bici. Dissenyar una xarxa que connecti els futurs carrils bici de l'N-II i el carrer de l'Església amb tots els barris i PAE.		
Àmbit d'actuació			
Mobilitat en bicicleta			
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:	
			
Objectius abordats			
• Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades			
Descripció de l'actuació			
Es proposa implementar progressivament la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes com a xarxa prioritària de desplaçament per a bicicletes. Aquesta xarxa té com objectiu garantir una connexió segura entre tots els barris, els polígons industrials del municipi i la connexió amb la xarxa de camins rurals principals i els carrils bici interurbans. En aquestes vies es reconvertirà el viari en funció dels següents criteris: • Les vies de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes que s'ubiquin dins de la xarxa viària principal estaran dotades de carril bici bidireccional (en vorera o en calçada en funció de les característiques del trams). • Garantir un eix mar-muntanya al Poblenou i Pineda Centre en carril bici bidireccional • La resta de vies de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes es convertiran en ciclocarrers. • Totes les interseccions estaran dotades de senyalització horitzontal i vertical. Així doncs, a la fase 1 es proposa: • Carril bici bidireccional al passeig Marítim, proposta que va en consonància amb l'actuació EA2.4 del Pla Director de Mobilitat 2020 - 2025 • Carril bici bidireccional a l'N-II, proposta que va en consonància amb l'actuació EA2.4 del Pla Director de Mobilitat 2020 – 2025 • Carril bici bidireccional a l'eix nord-est del municipi, proposta que va en consonància amb l'actuació EA2.4 del Pla Director de Mobilitat 2020 – 2025 • Carril bici al c. Església – c. Ramón y Cajal – c. Botticelli • Carril bici al passeig d'Europa – c. Noguera En la fase 2 es proposa: • Reconvertir a ciclocarrers (senyalització, elements reductors de velocitat i millora de la visibilitat a les interseccions) en els eixos: ○ C. Illes Canàries ○ C. St. Antoni (entre c. Illes Canàries i c. Santiago Rusiñol) ○ Av. M. Déu de Montserrat (entre c. Jaume Balmes i c. Justícia) ○ Rbla. Catalunya (entre c. Barcelona i c. Jaume Balmes) ○ Av. Tarongers (entre c. N. Monturiol i pg. Marítim) ○ Av. Tarongers (entre N-II i c. Llevant) ○ Pg. Marina (entre N-II i pg. Marítim) ○ Av. Mediterrani (entre N-II i pg. Diputació) ○ Av. Mediterrani (entre pg. Diputació i pg. Marítim)			

- C. Rierany dels Frares (entre N-II i av. Hispanitat)
- Av. Hispanitat (entre c. Rierany dels Frares i pg. Costa Brava)
- Pg. Diputació (entre c. Rierany dels Frares i pg. Costa Brava)
- C. Pintor Fortuny (entre pg. Marítim i c. Justícia)
- C. Justícia - c. Girona (entre c. Pintor Fortuny i c. Illes Canàries)
- C. Jaume Balmes - c. Jaume I (entre Rbla. Catalunya i c. Illes Canàries)

En cas de no finalitzar aquestes actuacions en la fase 1 i 2, es continuarien en la fase 3.

Així mateix, tal i com recull la proposta B3, es proposa regular com a Zona 30 tot el municipi, amb l'objectiu de pacificar el trànsit urbà i potenciar l'ús d'altres mitjans de transport com ara les bicicletes.

L'actuació elimina un total de 295 places d'aparcament, de les quals 273 places són zona verda, 13 places per motos i 9 places PMR.

En l'àmbit del Pla Parcial 1 (PP1) serà el propi Pla Urbanístic el que detallarà les diverses xarxes de mobilitat. El PMUS indica a nivell orientatiu i estratègic els criteris que hauria d'incorporar el planejament urbanístic pel que fa a la mobilitat en bicicleta dins del sector PP1. Aquests són:

- Garantir uns eixos de connexió ràpida en bicicleta, tant est – oest, com nord – sud. Aquests eixos poden ser els actuals (C. Narcís Monturiol i Avda. Tarongers) o d'altres que es planifiquin en un futur dins del PP1.
- Facilitar la mobilitat en bicicleta i VMP als nous eixos que es planifiquin a través d'un model de trànsit pacificat, que faci compatible el trànsit de vehicles amb el de bicicletes i VMP.

Cost

- Construcció carril bici en calçada: $7.488 \text{ ml} \times 42,32 \text{ €/ml} = 316.854 \text{ €}$ (Fase 1= 175.522,62€; fase 2= 141.332,10€).
- Senyalització vertical: $82 \text{ ut} \times 259,94 \text{ €/ut} = 21.314,64 \text{ €}$ (Fase 1= 15.986,00€; fase 2= 5.328,67€)
- Senyalització horitzontal: $1.102 \text{ m}^2 \times 33,85 \text{ €/m}^2 = 37.304,90 \text{ €}$ (Fase 1= 27.978,68€; fase 2= 9.326,23€)
- Elements reductors de velocitat: $50 \text{ ut} \times 2.720,25 \text{ €/ut} = 136.012,50 \text{ €}$ (Fase 1= 102.009,38€; fase 2= 34.003,13€)

El cost total de l'actuació és de 511.486,79€, dels quals s'estima que 321.486€ es realitzaran a la fase 1 i 189.990,12€ en la fase 2.

En el conjunt de les actuacions no s'ha tingut en compte el cost del carril bici de l'N-II que depèn de la Generalitat de Catalunya.

Fase	Prioritat
1a, 2a i 3a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
MITMA, Diputació de Barcelona i Ajuntament.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

B.2 Nou carril bici al passeig d'Hortsavinyà		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
  	  	  
Objectius abordats		
Definir la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes actual i futura del municipi		
Descripció de l'actuació		
Amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat en bicicleta i VMP a cap al nord del municipi i el CEE Horitzó, es proposa: Fase 1 Degut a la secció reduïda del passeig d'Hortsavinyà es proposa convertir en un cicoclarrer aquesta carretera des de l'N-II fins al CEE Horitzó. Així doncs, es proposa reforçar la senyalització vertical i horitzontal al llarg de l'itinerari i instal·lar elements reductors de velocitat. Fase 2 A llarg termini, amb el desenvolupament de la pacificació de l'N-II (proposta V.7) es proposa que l'Ajuntament de Pineda de Mar sol·liciti adequar un carril bici bidireccional segregat al passeig d'Hortsavinyà, entre l'N-II i el CEE Horitzó.		
Cost		
Fase 1 <u>Senyalització vertical</u>: 259,94€/ut x 5ut = 1.299,68€ <u>Senyalització horitzontal</u>: 33,85€/ut x 5ut = 169,26€ <u>Elements reductors de velocitat</u>: 2.720,25€/ut x 5ut = 13.601,25€ El cost total de l'actuació és de 15.070,19€ Fase 2: costos associats a la Generalitat de Catalunya		
Fase		Prioritat
1a i 2a fase		Alta
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
MITMA i Diputació de Barcelona		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

B.3 Reconvertir a ciclocarrers la xarxa secundària de Pineda de Mar

Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

Actuacions de dissuasió:



Actuacions d'impuls:



Potencial de canvi modal:



Objectius abordats

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual
- Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades
- Fomentar l'ús racional del cotxe.
- Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats.

Descripció de l'actuació

Amb l'objectiu de millorar la seguretat viària de ciclistes i conductors de vehicle privat es proposa, en una segona fase i un cop desenvolupada la proposta B.1 del present PMUS, la reconversió en ciclocarrers la xarxa secundària distribuïdora i local del municipi (excepte els carrers de prioritat invertida).

En aquests eixos la velocitat màxima és de 30 km/h i tant el vehicle privat com les bicicletes i VMP comparteixen calçada. Així doncs, es proposa reforçar la senyalització vertical i horitzontal en aquests vials.

La senyalització vertical es proposa un senyal on s'indiqui que el vial és un ciclocarrer i informar que la velocitat màxima és de 30 Km/h pels vehicles, com per exemple l'emprada a Viladecans. En el cas de la senyalització horitzontal es proposa pintar un carril d'1m d'amplada, de línies discontinues cada 5 metres, just al centre de la calçada.

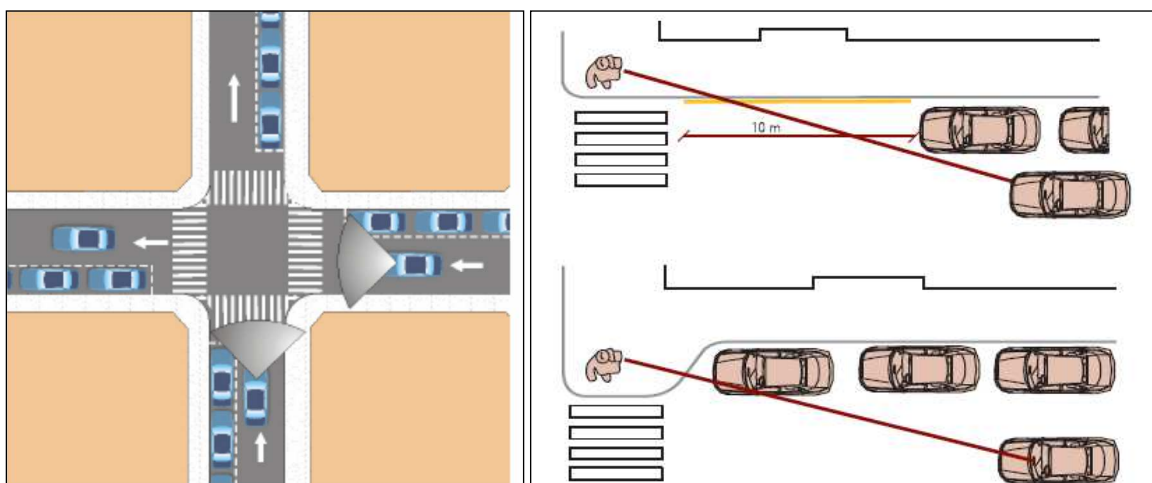


Exemple senyalització vertical de ciclocarrers a Viladecans (esquerra) i senyalització horitzontal a Reus (dreta)

A més a més, es proposen mesures complementàries per garantir el límit de velocitat i millorar la seguretat viària. Sempre que el vial ho permeti es realitzaran les següents actuacions:

- Aparcament en zig-zag (desviació de l'eix de la trajectòria) per fer complir la velocitat màxima.
- Localització de l'estacionament al costat contrari al d'entrada dels vehicles que venen pel carrer perpendicular, permetent d'aquesta forma una major visibilitat a la cruïlla.

- Voreres amb “orella” en la banda del cordó d'estacionament, per tal de millorar la visibilitat del vianants en relació als vehicles que s'aproximen (per tal de millorar la visibilitat als passos de vianants es recomana aquesta mesura en lloc de la prohibició de l'estacionament en els 10 m anterior al pas ja que es podrien donar casos d'estacionaments indeguts que afectarien a la visibilitat del vianants).
- Instal·lar elements reductors de velocitat a les interseccions amb un elevada intensitat de vianants o davant d'equipaments o punts atractius o generadors de mobilitat (escoles, CAP, centres esportius, etc.).



Aparcament en zig-zag (esquerra) i voreres amb orella que faciliten la visualització a les cruïlles.

Cost

- Senyalització vertical: 250 senyals x 259,94 €/ut = 64.983,75€
- Senyalització horitzontal: 14.800ml x 10,00 €/ut = 148.000,00€

El cost de la senyalització és de 212.983,75€

- Actuacions complementàries de reducció de velocitats: 15.000 €/any x 6 anys = 90.000€

El cost total és de 302.983,75€ (s'estima que un 50% de l'actuació es realitzarà en la fase 2 i un 50% en la fase 3).

Fase	Prioritat
2a i 3a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
MITMA i Diputació de Barcelona	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

B.4 Dotar d'aparcaments tots els equipaments		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
		
Objectius abordats		
Garantir la demanda d'aparcament per a bicicletes actual i futura		
Descripció de l'actuació		
Tal i com s'ha indicat en la memòria, a una distància de 100m d'un aparcament situat a la via pública no estan servits els següents equipaments: Bombers, Mossos d'Esquadra, CPEE Horitzó, IES Pineda de Mar, CEIP Mediterrània, Zona esportiva Pinemar, Oficina de benestar social i família i la Pista poliesportiva Can Carreras. Per tant, es proposa dotar d'aparcaments de bicicletes (tipologia barres d'”U” invertida) a cada equipament. Per cada un dels punts es proposa fer una inversió inicial 3 barres (6 places).		
Cost		
Cost instal·lació de barra “U” invertida d'aparcament per a bicicletes: 9 emplaçaments x 3 ut/emplaçament x 139,04€ = 3.753,95 €. S'estima un 50% en la fase 1 (1.876,97€) i un 50% en la fase 2 (1.876,97€).		
Fase	Prioritat	
1a i 2a fase	Alta	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, B3, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

B.5 Aparcaments segurs als principals pols de mobilitat		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Garantir la demanda d'aparcament per a bicicletes actual i futura		
Descripció de l'actuació		
Es proposa instal·lar un aparcament per a bicicletes segur a l'estació de ferrocarril. Per garantir la intermodalitat entre ambdós modes de transport es considera apropiat disposar d'un punt d'aparcament cobert a les instal·lacions de l'estació. Es recomana habilitar un espai dins de l'edifici de l'estació o molt proper a aquest per tal de disposar d'un lloc visible pels usuaris de l'estació i que alhora estigui protegit de les condicions meteorològiques. Si aquest sistema d'aparcament funciona es proposa instal·lar aparcaments coberts similars en altres punts del nucli urbà. En aquest sentit es recomana prioritzar els punts més concorreguts, com per exemple: - El centre de Pineda (entorn de la plaça de les Mèlies). - El centre del Poblenou (a l'entorn de l'av. Hispanitat)		
Cost		
Construcció d'un aparcament especialment segur (armaris, espai tancat, etc.) de 25 places (15.000€/ut): 3 ut x 15.000€/ut = 45.000 €		
Fase	Prioritat	
2a fase	Alta	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona.		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, B3, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

B.6 Unificar la tipologia d'aparcament per a bicicletes existents a la ciutat		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Garantir la demanda d'aparcament per a bicicletes actual i futura		
Descripció de l'actuació		
La tipologia d'aparcament per a bicicletes existent a Pineda de Mar és diversa. Es proposa unificar el disseny i característiques dels punts d'aparcament per tal de facilitar-ne el reconeixement i utilització dels usuaris. En aquest sentit, es recomana escollir el model d'aparcament del tipus “U” invertida, essent el model més recomanat actualment a nivell europeu pel seu nivell de seguretat i comoditat. Es tracta d'un aparcament format per un suport constituït per una peça metàl·lica que permet amarrar dues bicicletes, una a cada costat. El principal avantatge d'aquest tipus de suport és que permet subjectar la bicicleta amb dos antirobatoris, fixant el quadre de les dues rodes, un a cada extrem de la “U” invertida. En aquests moments es disposa de 45 punts d'aparcament per a bicicletes dels quals 8 compten amb una tipologia d'aparcament totalment diferent al proposat. Es tracta doncs, de 60 places d'aparcament per a bicicletes d'una tipologia diferent a la “U” invertida. El model d'aparcament predominant en aquests casos és l'ancoratge de la roda. Es proposa substituir aquests punts d'ancoratge per “U” invertides, respectant el nombre de places que hi ha actualment a cada punt. - Can Xaubet (zona esportiva). 10 places. - CEIP Montpalau (Av. de la Generalitat). 5 places (es converteixen en 6). - Pati CEIP C. Canàries. 4 places. - Platja dels pescadors (davant RENFE). (10 places) - CEIP Jaume I. 10 places - Carrefour. 9 places (es converteixen en 10). - Biblioteca de Pineda. 6 places. - Oficina Policia local. 6 places.		
Cost		
Cost instal·lació de barra “U” invertida d'aparcament per a bicicletes: 31 ut x 139,04€ = 4.310,09€		
Fase	Prioritat	
2a fase	Alta	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona.		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, B3, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

B.7 Ajut econòmic per la compra d'una bicicleta elèctrica		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Descripció de l'actuació		
Cost		
Fase	Prioritat	
1a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona.		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, B3, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

B.8 Aparcament tancat i registrat per bicicletes elèctriques	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 
Potencial de canvi modal: 	
Objectius abordats	
Garantitzar l'ús real i segur de les bicicletes subvencionades.	
Descripció de l'actuació	
Es proposa instal·lar un pàrquing tancat i segur per bicicletes, amb accés controlat i places habilitades específicament per bicicletes elèctriques. L'accés es gestionarà mitjançant un sistema de registre d'usuaris, d'aquesta manera cada persona beneficiària de l'ajuda a la compra de bicicletes elèctriques haurà d'inscriure's i utilitzar aquest espai d'estacionament. Així, es garanteix l'ús real de la bicicleta per part de les persones subvencionades i es reforça la seguretat davant de possibles actes vandàlics. En aquest sentit es recomana prioritzar els punts de transbord o intermodals, com per exemple: - L'estació Pineda de Mar - El centre de Poblenou (a l'entorn de l'av. Hispanitat) - Parada St. Joan - Església de Sta. Maria (a l'entorn Parròquia de Santa Maria)	
Cost	
45.000€ (a raó de 15.000€/punt)	
Fase	Prioritat
1a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB5, MOB10, MOB15, B1, B2, B3, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

B.9 Estudi d'implementar un sistema de bicicletes públiques		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Descripció de l'actuació		
<		

1.3 MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

TP.1 Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
  	  	  
Objectius abordats		
- Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, públic i privat - Fer més competitiu el transport públic respecte el transport privat - Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades		
Descripció de l'actuació		
La diagnosi indica que hi ha dèficit d'accessibilitat en diverses parades de bus, tant urbà com interurbà. Bus interurbà <u>Accessibilitat regular</u> <u>Garbí – Av. Tarongers – Veïnat Les Creus (sentit Calella)</u>: es proposa rebaixar els guals pròxims a la parada (2 guals) <u>Garbí – Pg. Costa Brava</u>: es proposa rebaixar els guals pròxims a la parada (2 guals) <u>Riera - Església de Santa Maria</u>: es proposa ampliar la vorera fins 1,8 metres Bus urbà <u>Accessibilitat regular</u> <u>Urb. Pinemar - Nonell – Velázquez</u>: es proposa ampliar la vorera fins 1,8 metres <u>Mèxic – Noguera- Centre Innova</u>: es proposa ampliar la vorera fins a 1,8 metres. <u>Av. Montserrat – Pl. De les Palmeres</u>: es proposa rebaixar els guals pròxims a la parada (2 guals) <u>Accessibilitat dolenta</u> <u>Urb. Pinemar – Nonell – Miquel Àngel</u>: es proposa ampliar la vorera fins a 1,8 metres i senyalitzar 8 passos de vianants i construir 6 guals rebaixats. <u>Urb. Pinemar – Rodin – Nonell</u>: es proposa ampliar la vorera fins 1,8 metres i fer guals rebaixats pròxims a la parada (2 guals) <u>Martí Alsina – Reinor</u>: es proposa ampliar la vorera fins a 1,8 metres i senyalitzar els passos de vianants pròxims a la parada i fer guals rebaixats (2 passos de vianants i 4 guals) <u>Riera – Empedrat</u>: es proposa es proposa ampliar la vorera fins a 1,5 metres i senyalitzar pas de vianants amb guals rebaixats per poder creuar la N-II (1 pas de vianants i 2 guals) <u>Sevilla-Castella</u>: es proposa ampliar la vorera fins a 1,8 metres i senyalitzar els passos de vianants pròxims a la parada i fer guals rebaixats (2 passos de vianants i 4 guals) Compartides bus urbà/interurbà <u>Garbí - Av. Sant Jaume - Veïnat les Creus (sentit Malgrat)</u>: es proposa ampliar la vorera fins a 1,8 metres i senyalitzar els passos de vianants pròxims a la parada i fer guals rebaixats (1 pas de vianants i 2 guals)		



Cost

- Pas de vianants: 14 ut x 967 €/ut = 13.541 € (Fase 1= 6.770€; fase 2= 6.770€)
- Gual de vianants: 26 ut x 544 €/ut = 14.145 € (Fase 1= 7.073€; fase 2= 7.073€)
- Ampliació de les voreres: 147m² x 215 €/m² = 31.605 € (Fase 1= 15.803€; fase 2= 15.803€)

El cost total de l'actuació és de 59.291€.

Fase	Prioritat
1a i 2 fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS6, MOB6, MOB11, MOB16, TP1, TP2, TP3, TP4, TP12, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

TP.2 Millorar la confortabilitat a les parades d'autobús

Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

Actuacions de dissuasió:



Actuacions d'impuls:



Potencial de canvi modal:



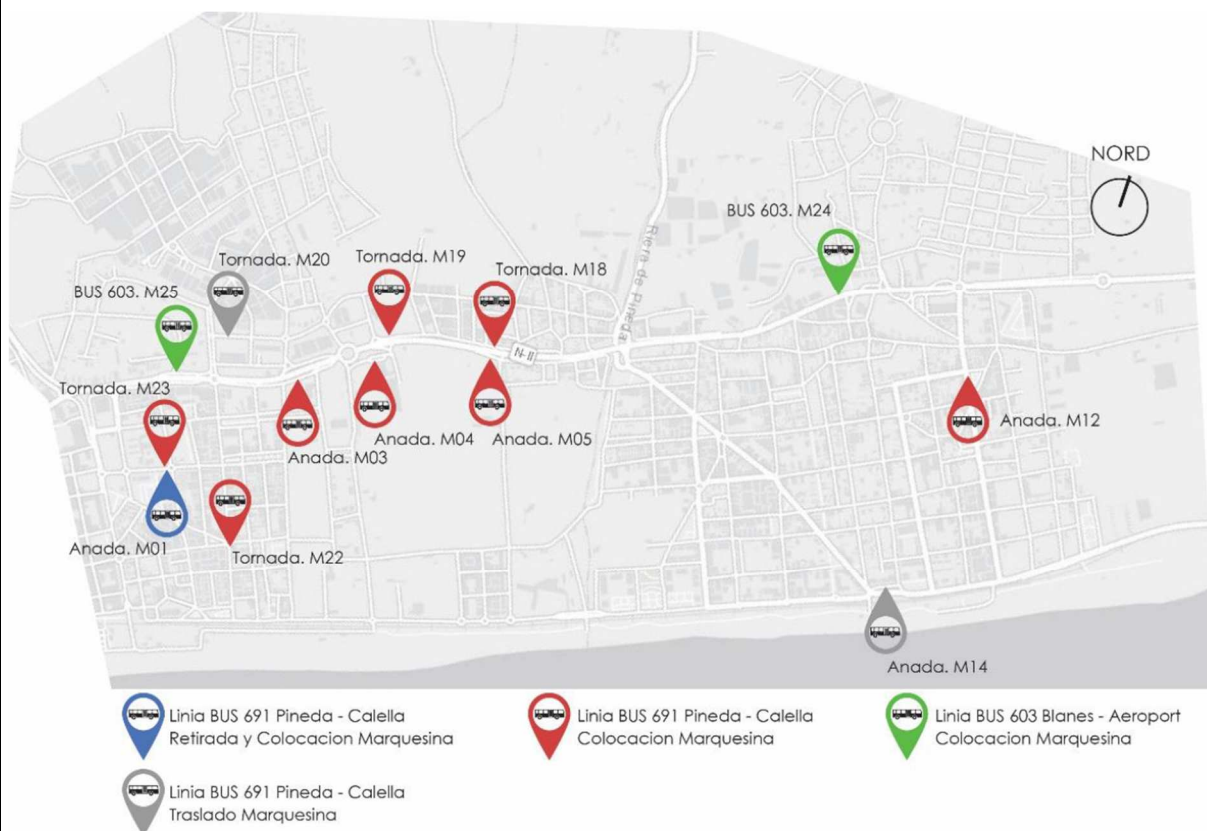
Objectius abordats

- Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, públic i privat
- Fer més competitiu el transport públic respecte el transport privat
- Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades

Descripció de l'actuació

Amb l'objectiu de promoure l'ús del transport públic es proposa millorar la confortabilitat de les parades de bus del municipi.

En una primera fase es proposa la instal·lació de 13 marquesines intel·ligents amb plaques fotovoltaïques a les següents parades:



Parades de bus on es proposa instal·lar marquesines intel·ligents amb plaques fotovoltaïques. Font: Projecte de subministrament i instal·lació de marquesines de parada d'autobús intel·ligent amb plaques fotovoltaïques

En una segona fase es proposa incrementar la dotació de parades amb marquesines intel·ligents a la resta de parades de bus del municipi. Així doncs es proposa instal·lar-la a les parades amb major demanda i on les condicions de l'entorn ho permetin, garantint l'accessibilitat de tots els modes de transport.

Cost



Ajuntament
de Pineda de Mar



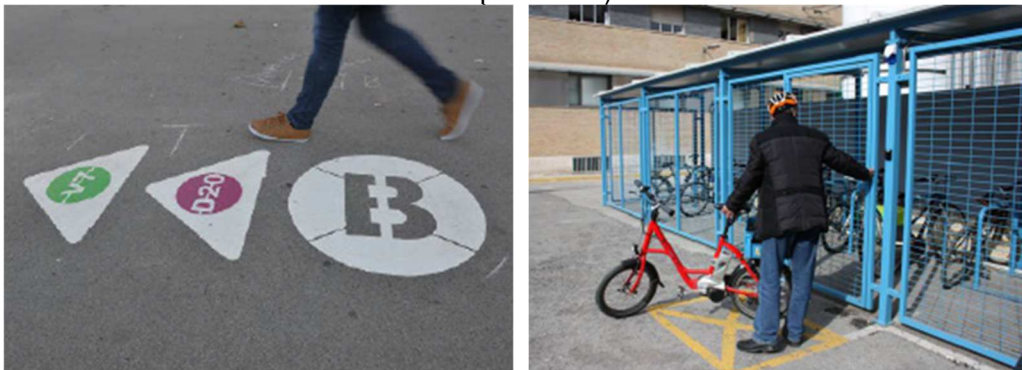
Diputació
Barcelona



Fase 1	
Instal·lació de 13 marquesines intel·ligents: 697.677,49€ (font: <i>Projecte de Subministrament de marquesines de parada d'autobús intel·ligent amb plaques fotovoltaiques</i>)	
Fase 2:	
Instal·lació de 13 marquesines intel·ligents: 697.677,49€	
Fase	Prioritat
1a i 2 fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Ministeri de transports, mobilitat i Agenda Urbana	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS6, MOB6, MOB11, MOB16, TP1, TP2, TP3, TP4, TP12, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

TP.3 Modificar el recorregut de la línia interurbana 603 per donar servei a la façana costanera de Pineda de Mar		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal: 
Objectius abordats		
- Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, públic i privat - Fer més competitiu el transport públic respecte el transport privat - Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades		
Descripció de l'actuació		
Amb l'objectiu de millorar la cobertura del transport interurbà es proposa modificar el recorregut de la línia 603 (Blanes – Aeroport del Prat) de la ctra. N-II al pg. Marítim, a l'alçada de Pineda centre. La modificació del recorregut implicarà noves parades a Can Bel, Tanatori, Centre Atenció Primària, Sara Llorenç i Can Pelai-Platja.		
		
Caldria fer un seguiment actiu per tal de monitoritzar i vetllar pel compliment de les actuacions previstes per part de les administracions competents.		
En temporada alta, dels mesos de juny al setembre, s'hauria de reforçar i augmentar la freqüència de pas de la línia 603.		
Cost		
Costos associats a altres administracions		
Fase		Prioritat
1a fase		Mitjana
Agent responsable		
Generalitat de Catalunya		

Possibles fonts de finançament
Generalitat de Catalunya
Indicadors d'avaluació de les actuacions
TCS1, TCS2, TCS6, MOB6, MOB11, MOB16, TP9, TP12, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6

TP.4 Fomentar la intermodalitat		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
		
Objectius abordats		
• Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, públic i privat. • Fer més competitiu el transport públic respecte el transport privat. • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport		
Descripció de l'actuació		
La mesura té com a objectiu afavorir la intermodalitat dels usuaris del transport públic en base a un conjunt d'actuacions: ➤ Senyalitzar l'intercanviador en superfície (tren/autobús). ➤ Localitzar aparcaments tancats per a bicicletes a l'estació de tren Complementàriament, es proposa estudiar la revisió dels horaris de la línia de bus urbà per tal de millorar el temps d'espera, especialment en hora punta de matí i tarda (on actualment només hi ha una bona coordinació en un 50% de les expedicions).		
		
Cost		
• <u>Senyalització vertical</u>: 2 ut x 259,94 €/ut = 519,87€ • <u>Senyalització horitzontal</u>: 10 ut x 33,85 €/ut = 338,52€ • <u>Plafons informatius</u>: 2 ut x 1.000 €/ut = 2.000€ • <u>Estudi revisió coordinació horària</u>: 8.000€ • <u>Localitzar aparcaments tancats per a bicicletes a l'estació de tren</u>: costos associats a la proposta B.5		
El cost total de l'actuació és de 10.858,39€.		
Fase	Prioritat	
1a fase	Alta	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Generalitat de Catalunya i Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
TCS1, TCS2, TCS6, MOB6, MOB7, MOB11, MOB12, MOB16, MOB17, TP9, MA11, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

TP.5 Estudar millorar l'eficiència del bus urbà de Pineda de Mar		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Descripció de l'actuació		

TP.6 Millorar la flota de transport públic per carretera		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Fer més competitiu el transport públic respecte el transport privat.		
Descripció de l'actuació		
Amb l'objectiu de reduir les emissions atmosfèriques i acústics dins del terme municipal (directrius de la Unió Europea) es proposa que a mesura que es vagi renovant la flota de bus urbans, la nova adquisició sigui un vehicle híbrid o elèctric.		
Cost		
Autobús híbrid/elèctric:1 ut x 320.000€/ut = 320.000€ (Servei compartit amb Calella, per tant, a nivell pressupostari el cost s'estima en 160.000€).		
Fase	Prioritat	
2a fase	Alta	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar i Calella		
Possibles fonts de finançament		
Generalitat de Catalunya, operador del servei i Ajuntament.		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
TCS1, TCS2, TCS6, MOB6, MOB11, MOB16, TP8, MA11, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

TP.7 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya un estudi de millora del transport públic nocturn interurbà a Pineda de Mar		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
- Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, públic i privat - Fer més competitiu el transport públic respecte el transport privat - Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades		
Descripció de l'actuació		
Pineda de Mar disposa d'una línia de bus interurbà nocturna (N82.- Barcelona – Malgrat de Mar) amb una oferta de 8 exp/dia per sentit entre les 22h58 i les 6h15, tots els dies de l'any. Aquesta línia fa parada a Barcelona, Mataró, Sant Andreu de Llavaneres, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna i Malgrat de Mar, és a dir els municipis de la façana costanera del nord del Maresme. Així doncs, per tal de promoure un increment de la quota modal en transport públic interurbà en els desplaçaments nocturns es proposa que l'ajuntament de Pineda de Mar sol·liciti a la Generalitat de Catalunya un estudi per millorar l'oferta de transport públic col·lectiu nocturn amb especial atenció a: - Millorar l'oferta de la línia existent - Nous serveis amb municipis de l'entorn amb els quals hi ha una relació de desplaçaments però manca d'oferta en transport públic (com per exemple Palafolls, Tordera o Sant Cebrià de Vallalta, entre d'altres). Cal tenir en compte que el pdM ja proposa per l'àmbit d'estudi <i>Millora del transport públic nocturn interurbà (actuació EA.3.12)</i>. També caldria fer un seguiment actiu per tal de monitoritzar i vetllar pel compliment de les actuacions previstes per part de les administracions competents.		
Cost		
Costos associats a altres administracions		
Fase	Prioritat	
1a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Generalitat de Catalunya		
Possibles fonts de finançament		
Generalitat de Catalunya		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
TCS1, TCS2, TCS6, MOB6, MOB11, MOB16, TP9, TP12, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

1.4 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

VP.1 Definir una jerarquia viària que afavoreixi un ús més racional del vehicle privat			
Àmbit d'actuació			
Mobilitat en vehicle privat			
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:	
Objectius abordats			
- Fomentar l'ús racional del cotxe. - Evitar la sobreprotecció del cotxe. - Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats.			
Descripció de l'actuació			
Es proposa una nova jerarquia viària amb l'objectiu de fomentar un ús més racional del cotxe, millorar la seguretat viària tant dels conductors com vianants i bicicletes i adaptada a les propostes del present Pla (xarxa principal de vianants, xarxa per a bicicletes, la ZBE o increment de l'illa de vianants, entre d'altres mesures). Aquesta nova jerarquia defineix una xarxa viària primària pels carrers perimetrals del Centre i Poblenou, una xarxa secundària distribuïdora que connecta ens barris entre si i amb els principals pols d'atracció i generació de mobilitat i una xarxa secundària local formada per la resta de vies (veure plànol VP.1). Els criteris que han de complir els eixos viaris en funció de la seva jerarquia són els següents: <u>La xarxa viària primària o bàsica</u> proposada en el present Pla s'ha identificat en base als següents criteris: - Vies d'accés a la xarxa interurbana. - Vies que garanteixen la connexió entre els diferents sectors del municipi. - Vials de major capacitat. - De doble sentit de circulació (o vials paral·lels de sentit únic). - La velocitat estarà regulada a 30 km/h (proposta VP.2). Excepcionalment podran estar regulats a 50 km/h en funció de les característiques de l'entorn. - Vies sense oferta d'aparcament en calçada (preferentment). Ja que l'estacionament acostuma a suposar un fre a la fluïdesa del trànsit. - La senyalització d'orientació dirigeix cap a aquestes vies. <u>La xarxa viària secundària distribuïdora</u> proposada en el present Pla s'ha identificat en base als següents criteris: - Vies que comuniquen barris i sectors amb la xarxa primària. - De sentit únic o de doble sentit de circulació. - La velocitat està regulada a 30 km/h (proposta VP.2). - Oferta d'aparcament en calçada. - En un futur es podrien convertir en xarxa secundària local. <u>La xarxa secundària local</u> proposada en el present Pla s'ha identificat en base als següents criteris: - Vies de circulació pels veïns de l'entorn.			

- De sentit únic.
- La velocitat està regulada a 30 km/h, excepte els carrers de prioritat invertida on la velocitat màxima serà de 20 km/h
- Poden tenir oferta d'aparcament en calçada (en funció de la secció del carrer).

Cal tenir en compte, que la jerarquia viària definitiva podrà ser modificada si estudis de mobilitat posteriors recomanen fer-ho per algun motiu justificat.

Així mateix, si algun àmbit del planejament previst en el POUM es desenvolupa en els propers 6 anys, la jerarquia viària pot ser modificada (per exemple els sectors PP1 i PP3).

Per exemple, amb la xarxa viària actual es projecte com a xarxa viària primària de sortida del Poblenou el pg. Costa Brava i d'entrada l'av. del Mediterrani. En el cas que es desenvolupin els sectors PP1 i PP3, el pg. Costa Brava s'acabarà d'urbanitzar permeten el doble sentit de circulació, i permetrà reconvertir l'av. del Mediterrani en xarxa secundària distribuïdora.

Cal tenir en compte que la jerarquia viària proposada, i els límits de velocitats, van en consonància al Real Decret 970/2020, del 10 de novembre, per el que es modifica el Reglament General de Circulació. En ell s'indica que en les plataformes úniques la velocitat estarà regulada a 20 km/h, les vies d'un únic carril de circulació a 30 km/h i les vies de dos o més carrils de circulació per sentit a 50 km/h.

Així mateix, el reglament també indica que l'Autoritat Municipal podrà augmentar fins a 50km/h les vies de sentit únic, prèvia senyalització específica.

En l'àmbit del Pla Parcial 1 (PP1) serà el propi Pla Urbanístic el que detallarà les diverses xarxes de mobilitat. El PMUS indica a nivell orientatiu i estratègic els criteris que hauria d'incorporar el planejament urbanístic pel que fa a la mobilitat en vehicle privat dins del sector PP1. Aquests són:

- Garantir la continuïtat del trànsit, tant en sentit est-oest com oest-est. Aquesta continuïtat s'haurà de materialitzar en vials amb trànsit pacificat, evitant el trànsit de pas pel centre urbà, ja que aquest tipus de trànsit es preveu canalitzar-lo cap als vials perimetrals de la xarxa primària, principalment l'N-II i, en menor mesura, el Passeig Marítim.
- Tal i com s'ha explicat en la proposta V.2 de vianants, es preveu el desenvolupament d'un eix molt pacificat que connecti amb C. Hispanitat i C. Barcelona. Per tant, en aquest eix, el trànsit viari caldria que fos limitat.
- Per tal de completar la xarxa viària primària perimetral, el PP1 hauria de tenir en compte l'ampliació de l'avinguda Costa Brava per tal que aquest vial pogués complir amb la funció de pròpia de la xarxa primària de trànsit.

Cost	
Costos associats a altres actuacions del present Pla.	
Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Mitjana
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

VP.2 Sol·licitar una nova rotonda entre el carrer Illes Canàries i la N-II		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓
Objectius abordats		
Fer un ús més racional del vehicle privat mitjançant l'estalvi en els desplaçaments Millorar la seguretat viària		
Descripció de l'actuació		
En el marc de l'estudi d'execució de la pacificació de l'N-II es proposa sol·licitar a la Generalitat de Catalunya la construcció d'una rotonda entre l'N-II i el c. Illes Canàries. Aquesta actuació permetrà l'accés i sortida directe del c. Illes Canàries, vial estructurant bàsic que es convertirà en xarxa viària principal del municipi i garantirà el model de "ronda" projectat en el present PMUS.		
		
Cost		
Estudi de viabilitat i el projecte executiu: 30.000€ Construcció nova rotonda diàmetre 40m: 300.000€ Els costos de la mesura estan associat a altres Administracions Públiques.		
Fase	Prioritat	
1a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
MITMA, Diputació de Barcelona i Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7. MA1. MA2. MA3. MA4. MA5. MA6		

VP.3 Implantar la creació d'una Zona de Baixes Emissions		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal: 
Objectius abordats		
• Millorar la qualitat de l'aire i la salut dels residents (contaminants i soroll) • Contribuir a mitigar el canvi climàtic (gasos efecte hivernacle) • Canvi modal cap a modes de transport més sostenibles (transport públic, mobilitat activa) • Impulsar l'eficiència energètica en el transport (impuls de l'electrificació)		
Descripció de l'actuació		
Una Zona de Baixes Emissions (ZBE) s'entén com l'àmbit delimitat per una administració pública, en l'exercici de les seves competències, dins d'un territori de caràcter continu, en el que s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, conforme a la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions d'acord amb l'establert en el Reglament General de Vehicles vigent (article 14.3 de la Llei 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica). Així mateix, la normativa que obliga la creació d'una ZBE a Pineda de Mar és el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027 (en fase d'aprovació en el moment de la redacció del present PMUS). El PQA obliga abans de gener de 2026 les restriccions d'accés a la ZBE a tots els vehicles sense etiqueta i abans del gener de 2028 incrementar la restricció als vehicles dièsel Euro 4 amb etiqueta B ampliant aquesta restricció a tots els vehicles amb etiqueta B quan s'activi el nivell 1 reforçat o el nivell 2 del Pla d'acció a curt termini pel contaminant NO₂. El PQA indica excepcions a la restricció d'accés a la ZBE per raons socioeconòmiques i un accés de fins a 24 dies/any als residents i furgonetes i camions en la distribució urbana de mercaderia. <u>Perquè és necessària una zona de baixes emissions?</u> La contaminació atmosfèrica genera efectes negatius a: • <u>La salut de les persones:</u> organització Mundial de la Salut (OMS) defineix la contaminació atmosfèrica com un dels majors riscos per a la salut ambiental indica que mitjançant la disminució dels nivells de contaminació de l'aire els països poden reduir la càrrega de morbiditat derivada d'accidents cerebrovasculars, càncer de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, entre elles l'asma. • <u>Ecosistemes:</u> la contaminació de l'aire condueix a la degradació ambiental i té impactes en els ecosistemes naturals i la biodiversitat. L'ozó a nivell del terra (O₃) pot danyar els cultius, els boscos i una altra vegetació, cosa que perjudicaria la seva creixement i afectaria la biodiversitat. • <u>Canvi climàtic:</u> la contaminació de l'aire i el canvi climàtic estan entrellaçats. Alguns contaminants de l'aire, com l'ozó troposfèric i alguns components de les partícules, també tenen un impacte potencial sobre el clima i l'escalfament global a curt i llarg termini. D'altra banda, els canvis en els patrons climàtics deguts al canvi climàtic poden alterar el transport, dispersió, la deposició i la formació de contaminants de l'aire a l'atmosfera, i les temperatures més altes comportaran una formació més gran d'O₃.		

- Entorn construït i patrimoni històric: la contaminació de l'aire pot fer malbé materials, propietats, edificis i obres d'art, provocant la pèrdua de parts de la història i la cultura del territori. Els danys inclouen corrosió, biodegradació, brutícia i desgast, així com decoloració de pigments.
- Economia: tots els efectes anteriorment esmentats, és a dir, salut, ecosistemes, patrimoni històric i canvi climàtic, impliquen un impacte sever sobre l'economia, per exemple, a la producció laboral, la restauració del patrimoni i, d'una manera més directa, en despeses al sistema sanitari a causa de l'augment de les consultes mèdiques, ingressos hospitalaris i augment de la mortalitat i morbiditat.

El principal benefici esperat de la implementació d'una ZBE és la reducció de les emissions de contaminants a l'àmbit d'aplicació i, consegüentment, una millora de la qualitat de l'aire i una millora de la salut pública. Aquesta reducció d'emissions té origen en la reducció del nombre de vehicles amb gran potencial contaminador que circulen per la zona com a conseqüència de les restriccions selectives que es plantegen.

A més de la reducció directa de la quantitat de contaminants emesos a la zona, el fet de restringir l'accés de certs vehicles a la ZBE comporta una reducció de la intensitat del trànsit com a conseqüència d'un traspàs modal cap a mitjans de transport sostenibles a causa de les mesures complementàries que acompanyaran a la ZBE.

Objectius d'una zona de baixes emissions:

- Assolir una reducció en l'ús del vehicle privat
- Millorar la qualitat de l'aire i la salut dels residents
- Contribuir a mitigar el canvi climàtic
- Reformar l'espai públic per avançar cap a una mobilitat més sostenible, segura i neta
- Canvi modal cap a modes de transport més sostenibles
- Impulsar l'eficiència energètica en el transport

En el marc del PMUS es proposa desenvolupar un estudi específic que concreti la creació d'una zona de baixes emissions (ZBE) a Pineda centre amb la finalitat d'assolir els objectius indicats anteriorment.

Aquest estudi s'estructura en 4 fases:

- Fase 1. Planificació: on es detallaran les mesures de planificació de la mobilitat; acords institucionals, estudis de caracterització del parc de vehicles; inventari d'emissions causades per la mobilitat; estudi d'avaluació de l'impacte ambiental; estudis d'opinió i acceptació.
- Fase 2. Disseny operatiu: aprovació del marc jurídic; mesures complementàries; campanya de comunicació i sensibilització; disseny, fabricació i instal·lació de la senyalització; disseny del sistema de gestió i control.
- Fase 3. Posada en marxa: inici del règim sancionador; control de vehicles; registre de vehicles; campanya de comunicació.
- Fase 4. Seguiment: càlcul dels indicadors de seguiment; vigilància i observació del compliment dels objectius de la mesura; disseny i proposta de mesures correctores, en cas de ser necessàries.

En el marc del PMUS, i d'acord amb les mesures indicades en el mateix, es proposa estudiar la creació d'una ZBE.

Es planteja actuar en dues fases:

En la primera fase l'àmbit de la ZBE seria l'entorn dels carrers N-II – Vall d'Aran – Santiago Rusiñol – Jaume I – Jaume Balmes – Nostra Senyora de Montserrat. Dins d'aquest àmbit la major part dels eixos ja estan pacificats o es pacificaran i l'aparcament en calçada ja està regulat.

Els vials perimetrals de la ZBE són vies que formaran part de la xarxa viària principal (per exemple l'N-II) o de la xarxa secundària distribuïdora (per exemple el c. Jaume Balmes – Jaume I) fet que permetrà canalitzar els vehicles que no puguin entrar a la ZBE pels vials adequats (proposta VP.1) Així mateix, a l'entorn de la ZBE hi haurà aparcaments en superfície per l'estacionament de vehicles, com el del carrer Vall d'Aran o un nou que es proposa a l'entorn de la plaça del Rei.



Proposta de ZBE en la fase 1

Un cop consolidada la ZBE en la fase 1, es proposa estendre l'àmbit al perímetre format pels carrers N-II – Vall d'Aran – Santiago Rusiñol – Passeig Marítim – Tribala – Nostra Senyora de Montserrat.

Els vials perimetrals de la ZBE fase 2 són vies que formaran part de la xarxa viària principal (per exemple l'N-II o passeig Marítim) o de la xarxa secundària distribuïdora (per exemple el c. Tribala) fet que permetrà canalitzar els vehicles que no puguin entrar a la ZBE pels vials adequats (proposta VP.1)

Així mateix, a l'entorn de la ZBE hi haurà aparcaments en superfície per l'estacionament de vehicles, com el del carrer Vall d'Aran, c. Sant Jordi plaça del Rei.



Proposta de ZBE en la fase 2

La superfície de sòl urbà residencial de la ZBE en la fase 1 representa el 13,4% i en la fase 2 el 28,0%.

L'estudi, i posterior ordenança, haurà d'indicar:

- Període de restricció: el qual es proposa que sigui els dies feiners de dilluns a divendres entre les 8h-20h.
- Vehicles que no tenen restricció: vehicles dedicats al transport de persones de mobilitat reduïda (PMR); vehicles de serveis d'emergència i essencials; vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic; vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixen fer tractaments mèdics de manera periòdica en centres sanitaris ubicats en municipis amb ZBE o en centres sanitaris de referència d'aquests municipis; vehicles que prestin un servei o activitat singular; vehicles que disposin de matrícula estrangera i compleixin els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE; vehicles que constitueixin un instrument necessari per a l'exercici de l'activitat professional les persones titulars dels quals estiguin pròximes a l'edat de jubilació; vehicles en moratòria per reposició.
- Moratòria de sancions als residents dins de la ZBE, que s'haurà de concretar en l'estudi específic que desenvolupi la ZBE, amb l'objectiu de donar temps als residents per renovar el parc de vehicles.
- Regulació de l'aparcament: tot l'aparcament de l'àmbit de la ZBE ja està regular.
- Vehicles que tenen restricció: l'estudi, i posterior ordenança, haurà el grau de restricció dels vehicles. Com a mínim, el grau de restricció haurà de ser pels vehicles de fora de l'àmbit i l'etiquetatge dels vehicles (segons l'Ordre PCI/810/2018 de la Direcció General de Trànsit) amb restricció als vehicles que no tenen distintiu i progressivament estendre aquesta restricció a altres categories. Des del PMUS es proposa que l'estudi estableixi un calendari.

SIN DISTINTIVO



Distintius ambientals de la DGT. Font: DGT

La senyalització de l'àmbit de la ZBE és una acció rellevant pel bon coneixement de l'àrea protegida. Per tant, es proposa instal·lar senyalització física (senyalització vertical) en tots els vials d'entrada a la ZBE. En ella s'ha d'indicar que s'entra en una ZBE, en quin període està vigent la restricció i quins vehicles no tenen restringit l'accés.

Així mateix, si hi ha control d'accés per càmeres també s'haurà indicar.



Exemple de senyalització vertical d'una ZBE a Esplugues de Llobregat

Per tal de garantir un bon compliment de les restriccions de la ZBE cal la creació de sistemes per detectar els vehicles no autoritzats a circular i poder sancionar-los. El sistema més emprat és el control per càmeres de lector de matrícula i un sistema de gestió que permet enregistrar les dades i fer les accions pertinents (amonestacions, sancions, etc.) i extreure indicadors per analitzar el bon funcionament de la ZBE.

La implantació d'una ZBE suposa la restricció de l'accés o la circulació de vehicles, és a dir, una modificació de la normativa municipal de circulació, degut a que és una mesura considerada de rellevància ciutadana especial. Per tant, és altament recomanable establir un procés participatiu que permeti apropar-s'hi a la població i recollir les diferents visions.

Així mateix, la nova Ordenança s'adaptarà a la legislació de rang superior i vigent en el moment de la seva redacció i aprovació.

En el procés de participació han d'existir les fases següents:

- A. Fase d'informació: difusió de les mesures entre el conjunt de la ciutadania i els agents interessats la participació dels quals es vol fomentar.
- B. Fase de debat: foment del diàleg i el contrast d'arguments i recollida de les aportacions de les persones participants.
- C. Fase de retorn: trasllat a les persones participants i al conjunt de la ciutadania dels resultats del procés.
- D. Fase de seguiment: seguiment del desenvolupament dels resultats del procés.

Així mateix, en el moment d'implantació de la ZBE caldrà realitzar campanyes de sensibilització i informació del projecte, les fases, els objectius, els reptes i les finalitats.

Cost

- Estudi implementació d'una zona de baixes emissions: 15.000€
- Senyalització vertical (259,94€/ut): Fase 1: 10 ut x 259,94€/ut = 2.599,35€; Fase 2: 5 ut x 259,94€/ut = 1.299,68€
- Instal·lació de 10 càmeres de control d'accés i instal·lació del software (fase 1): 120.000€
- Sistema de gestió: 15.000€ (pagament únic en la fase 1).
- Instal·lació de 5 càmeres de control d'accés i manteniment del software (fase 1): 50.000€

El cost total de 203.899,68€. En la 1a fase és de 152.599,35€ i en la 2a fase de 51.299,68€.

Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Mitjana
Agent responsable	

Ajuntament de Pineda de Mar
Possibles fonts de finançament
MITMA, Diputació de Barcelona i Ajuntament
Indicadors d'avaluació de les actuacions
MOB4, MOB5, P1, P2, P3, P4, P1b, P2b, P3b, P4b, B1, B2, VP2, AP1, AP2, AP3, AP4, AP5, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6

VP.4 Estudiar mesures pacificadores pels carrers més transitats

Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

Actuacions de dissuasió:



Actuacions d'impuls:



Potencial de canvi modal:



Objectius abordats

- Fer un ús més racional del vehicle privat mitjançant l'estalvi en els desplaçaments
- Millorar la seguretat viària

Descripció de l'actuació

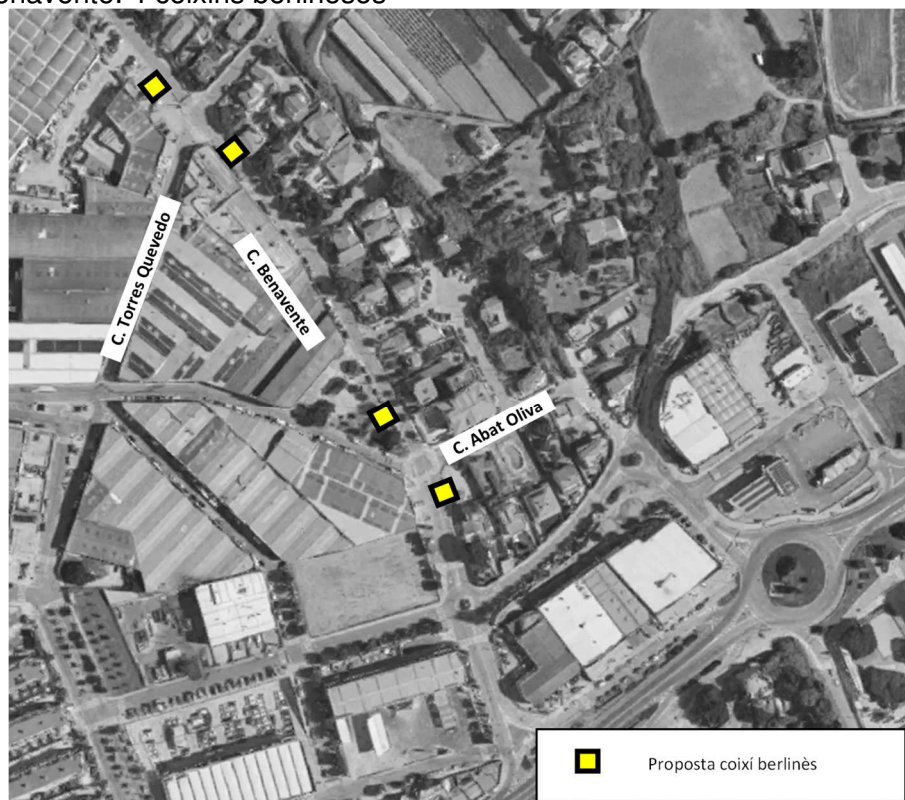
La diagnosi del PMUS indica que en alguns eixos més del 50% dels vehicles superen el límit de velocitat.

Amb l'objectiu de fer complir els límits de velocitat i millorar la seguretat viària, es proposa instal·lar elements reductors de velocitat a:

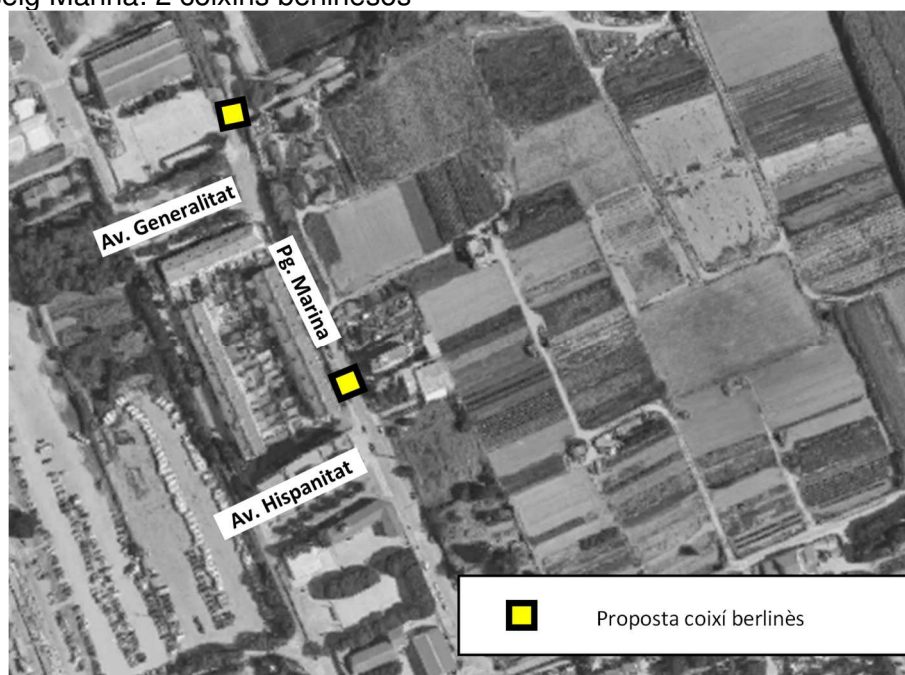
- Consolat del Mar: 3 coixins berlinesos i 1 pas de vianants elevat



➤ C. Benavente: 4 coixins berlinesos



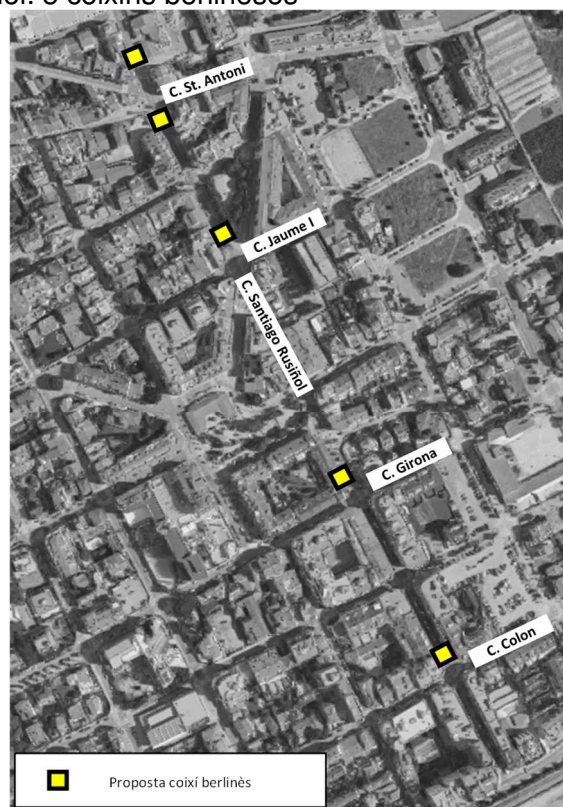
➤ Passeig Marina: 2 coixins berlinesos



➤ C. Barcelona: 2 coixins berlinesos



➤ C. Santiago Rusiñol: 5 coixins berlinesos



Cost

- Coixí berlinès: 2.720,25€/ut
- Construcció pas de vianants elevat: 6.045,00€/ut€

Consolat del Mar: 3 coixins berlinesos i 1 pas de vianants elevat = 14.205,75€

C. Benavente: 4 coixins berlinesos = 10.881,00€

Passeig Marina: 2 coixins berlinesos = 5.440,50€

C. Barcelona: 2 coixins berlinesos = 5.440,50€

C. Santiago Rusiñol: 5 coixins berlinesos = 13.601,25€

Els costos total de les actuacions és de 49.569,00€.

Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Alta

Agent responsable
Ajuntament de Pineda de Mar
Possibles fonts de finançament
MITMA, Diputació de Barcelona i Ajuntament
Indicadors d'avaluació de les actuacions
MOB1 al MOB18, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6

VP.5	Sol·licitar accessos en direcció Barcelona a la C-32 que connectin amb la ctra. d'Hortsavinyà (evitar itineraris de pas per l'N-II)		
Àmbit d'actuació			
Mobilitat en vehicle privat			
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:	
Objectius abordats			
Descripció de l'actuació			
La diagnosi del PUMS indica un grau de saturació de l'N-II a l'estiu del 90%. Una part d'aquest vehicles són cotxes que tenen com origen o destinació la C-32 des del centre de Pineda i no tenen altra alternativa que creuar tot el nucli urbà, especialment els barris de Poblenou i les Creus, fins al Torrent dels Frares, per accedir a l'autopista. En el marc de l'estudi d'execució de la pacificació de l'N-II es proposa sol·licitar a la Generalitat de Catalunya la construcció de dos vials laterals d'accés des de la ctra. d'Hortsavinyà a la C-32 en direcció Barcelona (vials marcats en taronja en la imatge inferior). Aquesta actuació permetrà l'accés i sortida a l'autopista C-32, en direcció Barcelona, des del centre de Pineda, i afavorirà la reducció del trànsit de pas per l'N-II dins del nucli urbà de Pineda de Mar (veure itinerari en fermall en la imatge inferior). Així mateix, caldrà tenir en compte que la transformació de la ctra. d'Hortsavinyà en un vial de connexió ha de respectar el fet que actualment és, també, un vial pacificat que connecta el municipi amb la muntanya i aquesta funció s'ha de mantenir.			
			
Cost			

• <u>Estudi de viabilitat i el projecte executiu</u>: 30.000€ • <u>Cost reurbanització del carrer</u>: 300ml x 6ma x 200 €/m² x 2 ut = 720.000€	
Els costos de la mesura estan associat a altres Administracions Públiques.	
Fase	Prioritat
2a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
MITMA i Generalitat de Catalunya	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

VP.6 Reorganitzar els sentits de circulació (sentits únics)		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal: 
Objectius abordats		
• Simplificar la xarxa viària • Millora de la seguretat viària		
Descripció de l'actuació		
La nova proposta de sentits de circulació estan grafats al plànol de proposta VP.5. La proposta de sentits s'ha realitzat a partir de la jerarquització viària proposada (veure plànol proposta VP.1) amb l'objectiu que la xarxa veïnal o local sigui utilitzada principalment per arribar a la destinació desitjada, mentre que la viària principal i distribuïdora s'utilitza per accedir i dispersar-se pels nuclis urbans. Així, es treballa amb la premissa de realitzar la major part dels itineraris per la xarxa viària principal i distribuïdora, a la que es proposa un accés directe i ràpid des de les vies locals o veïnals. D'altra banda, s'ha treballat amb l'objectiu de simplificar la xarxa viària i eliminar molts dels girs a l'esquerra. Amb aquest objectiu, hi ha diverses propostes de transformar vials que actualment són de doble sentit en sentit únic. A continuació es descriuen els principals canvis proposats. <u>Poblenou</u> En general es proposa que tots els carrers de doble sentit del Poblenou es converteixin en sentit únic. Un com es realitzin els desenvolupaments urbanístics dels sectors PP1 i PP3 es proposa que l'avinguda Hispanitat i el passeig Diputació, que actualment són dos eixos de doble sentit, es converteixin en sentit únic, convertint-se en els dos eixos per creuar Poblenou: Av. Hispanitat en sentit est (amb l'objectiu a llarg termini de connectar-se amb el c. Barcelona) i Pg. Diputació en sentit oest (amb l'objectiu a llarg termini de connectar-se amb el c. Jaume Balmes). No obstant, en una fase inicial es el PMUS proposa reconvertir en sentit única l'av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i av. Puerto rico, com una de les alternatives a la proposa <i>VP.8 Incrementar la pacificació de l'av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l'av. de Puerto Rico</i> El passeig Europa és un altre vial de doble sentit, que també es proposa modificar a sentit únic, direcció muntanya, i dotar d'un carril bici l'eix (veure mesura B.1). Tots tres carrers tenen unes característiques especials que fan que la proposta, a llarg termini, es tradueixi en reforma urbanística on cada mode de desplaçament disposi del seu espai (veure proposta d'actuació VP.6 del document). A curt termini, la proposta de sentit únic també es podria dur a terme sense modificar la secció, simplement aplicant senyalització. En la proposta de sentits de circulació cal tenir en compte que el carrer Costa Brava, un cop es desenvolupi el Pla Parcial PP3, es reconvertirà en una via de doble sentit de circulació i formarà part de la xarxa viària principal.		

Pineda Centre

Els principals canvis de sentit proposats són:

Carrer Santiago Rusiñol: es proposa que fins al carrer Jaume I sigui de doble sentit (convertint a doble sentit el tram de la plaça del Carme), com a principal entrada i sortida al barri del Carme. No obstant, entre el pg. Marítim i el carrer Jaume I es proposa que només sigui de pujada, per tant vial de sortida del barri. L'entrada al barri es proposa mitjançant el carrer de les Illes Canàries.

La resta de canvis s'observen al plànol VP.5, amb l'objectiu de garantir la connectivitat de la xarxa viària principal i distribuïdora a la vegada que s'evita la continuïtat de la xarxa veïnal (de forma que els vehicles són expulsats a la xarxa principal i distribuïdora).

Les Creus

En el barri de les Creus es proposa un important canvi en els sentits de circulació a partir de modificar les entrades i sortides actuals. D'aquesta forma, es proposa que el carrer Extremadura passi a ser d'entrada al barri (des del pg. d'Hortsavinyà) i el carrer Sevilla de sortida. Aquest canvi suposa l'alteració del sentit de circulació d'altres vials del barri per tal de garantir la continuïtat dels recorreguts d'accés.

A Can Feliu de Manola - Santa Anna

Actualment tots els carrers de la urbanització de Can Feliu de Manola i Santa Anna són de doble sentit. Per tal de simplificar la circulació, disminuir la perillositat d'algunes cruïlles i millorar la seguretat en general es proposa el canvi a sentit únic en els següents carrers:

Carrer Rosselló: sentit únic direcció carrer Cerdanya en el tram entre el carrer Garraf i el carrer Cerdanya, i sentit únic direcció carrer Cerdanya en el tram entre el carrer Segrià i el carrer Cerdanya.

Carrer Ripollès: sentit únic direcció Montesol – Can Carreres en el tram Cerdanya – Segrià i sentit únic direcció N-II en el tram Cerdanya – Garraf.

Carrer Berguedà: sentit únic direcció Montesol – Can Carreres.

Carrer Garraf: sentit únic direcció carrer Berguedà.

Carrer Pallars: sentit únic direcció carrer Benavente.

Carrer Cerdanya: doble sentit entre Benavente i Rosselló i sentit únic direcció carrer Berguedà entre Rosselló i Berguedà.

Carrer Solsonès: sentit únic direcció carrer Rosselló.

Carrer Segrià: sentit únic direcció carrer Rosselló.

Cost

- Senyalització vertical: 112 cruïlles x 8 senyals x 259,94 €/ut = 232.906,24€
- Senyalització horitzontal: 11.000 ml x 10,00€/ml = 110.000,00€

El cost total de l'actuació és de 342.906,24€. S'estima que un 33,% per fase, és a dir 114.302,07€/fase.	
Fase	Prioritat
1a, 2a 3a fase	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona i Ajuntament.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

VP.7 Incrementar la pacificació de l'av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l'av. de Puerto Rico

Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

Actuacions de dissuasió:



Actuacions d'impuls:



Potencial de canvi modal:



Objectius abordats

- Redistribuir l'espai del diversos usuaris de la via pública, simplificant la circulació i millorant la seguretat a les cruïlles, en alguns dels eixos principals de Poble Nou.

Descripció de l'actuació

L'avinguda Hispanitat, principalment entre Riera del Frares i pg. d'Europa, es caracteritza per una elevada activitat comercial i presència d'equipaments en un entorn proper que atrauen una gran mobilitat.

En la diagnosi del present PMUS es destaca la intersecció entre l'av. Hispanitat – pg. d'Europa com el punt del municipi amb major intensitat de vianants amb 4.400 entre les 8h-20h d'un dia feiner.

Així doncs, aquesta via presenta una elevada demanda amb mobilitat activa, no obstant la secció transversal presenta un disseny pensat per la mobilitat en vehicle privat.

La secció transversal de l'av. Hispanitat és de 19m d'ampla amb voreres (2m) a cada un dels extrems, seguit d'un carril de circulació (3m), un aparcament en semibateria (4,3m) i una petita jardinera al centre de la calçada (0,4m). Així doncs, actualment el 79% de la via està pensada i dissenyada per la mobilitat en vehicle privat.



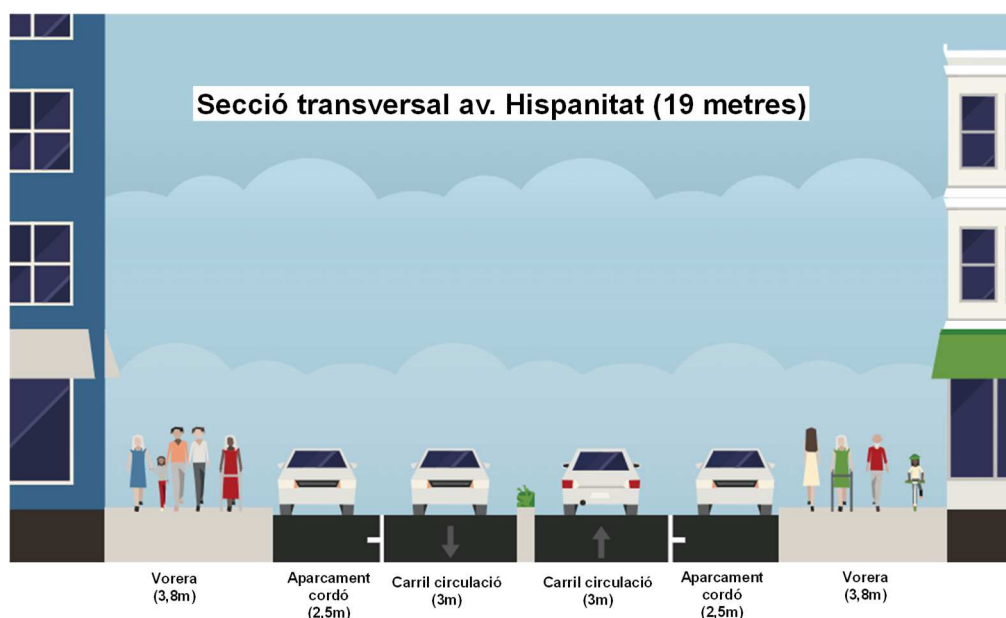
Amb l'objectiu de millorar la seguretat viària i l'accessibilitat en mobilitat activa en l'eix amb major nombre de vianants es proposen diferents alternatives d'actuació per assolir aquests objectius:

1.- Reconvertir a cordó d'aparcament l'aparcament en semibateria i incrementar l'amplada de les voreres

En l'alternativa 1 es proposa reconvertir els dos eixos d'aparcament en semibateria (4,3m per costat) en cordó d'aparcament (2,5m per costat) i incrementar l'amplada de les voreres de 3m a 3,8m per costat. Així doncs, l'espai per la mobilitat a peu gairebé es duplicaria i un 40% de la secció transversal del carrer estaria reservat a aquest mode de desplaçament.

Complementàriament, i d'acord amb la proposta B.1, els dos sentits de circulació s'haurien de fer actuacions de reconvertir en ciclocarrer, ja que aquest eix forma part de la xarxa ciclable principal.

La modificació del disseny de les places d'aparcament (de semibateria a cordó) implica una reducció del 33,3% de les places. En el tram objecte d'estudi s'han comptabilitzat 100 places regulades com a zona verda, per tant en la nova configuració el nombre es reduirien fins a les 66 places.



Secció transversal de l'av. Hispanitat (alternativa 1)

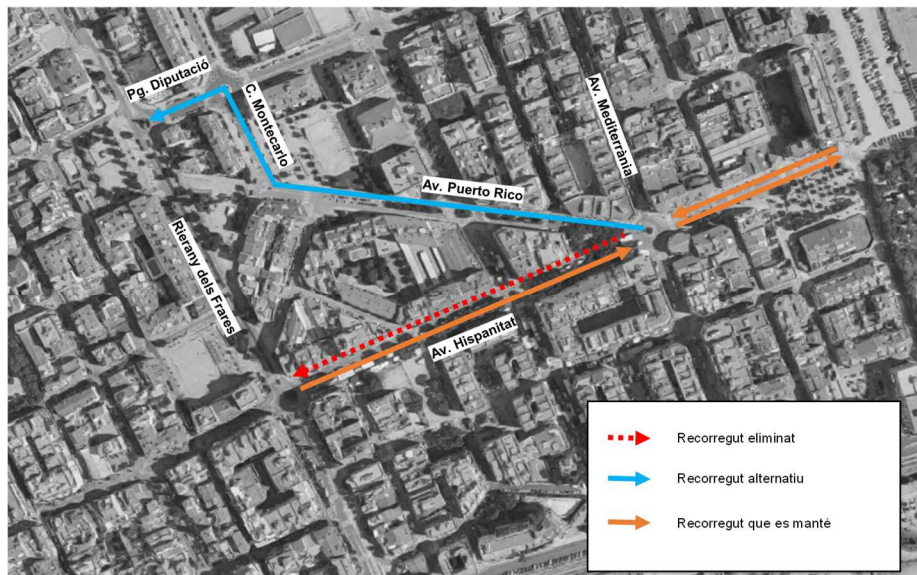
2.- Reconvertir en sentit únic l'av. Hispanitat i incrementar l'amplada de les voreres

Un altra alternativa consisteix en:

- Reconvertir en sentit únic (direcció Pineda Centre) l'av. Hispanitat, entre Rierany dels Frares i l'av. Puerto Rico.
- Reconvertir en aparcament el cordó l'aparcament en semibateria del costat nord.
- Instal·lar un carril bici unidireccional en calçada, al costat nord. Aquest carril és pels desplaçaments contrasentit (direcció Calella), en direcció Pineda Centre les bicicletes i VMP comparteixen calçada amb el vehicle privat convertint l'eix en un ciclocarrers.
- Incrementar les voreres fins a 3,8m a cada extrem del carrer.

Aquesta actuació permet incrementar l'espai pel vianant però implica una modificació de l'itinerari de sortida dels vehicles del Poblenou que volen anar cap al Rierany dels Frares i una reducció de l'oferta d'aparcament en 17 places.

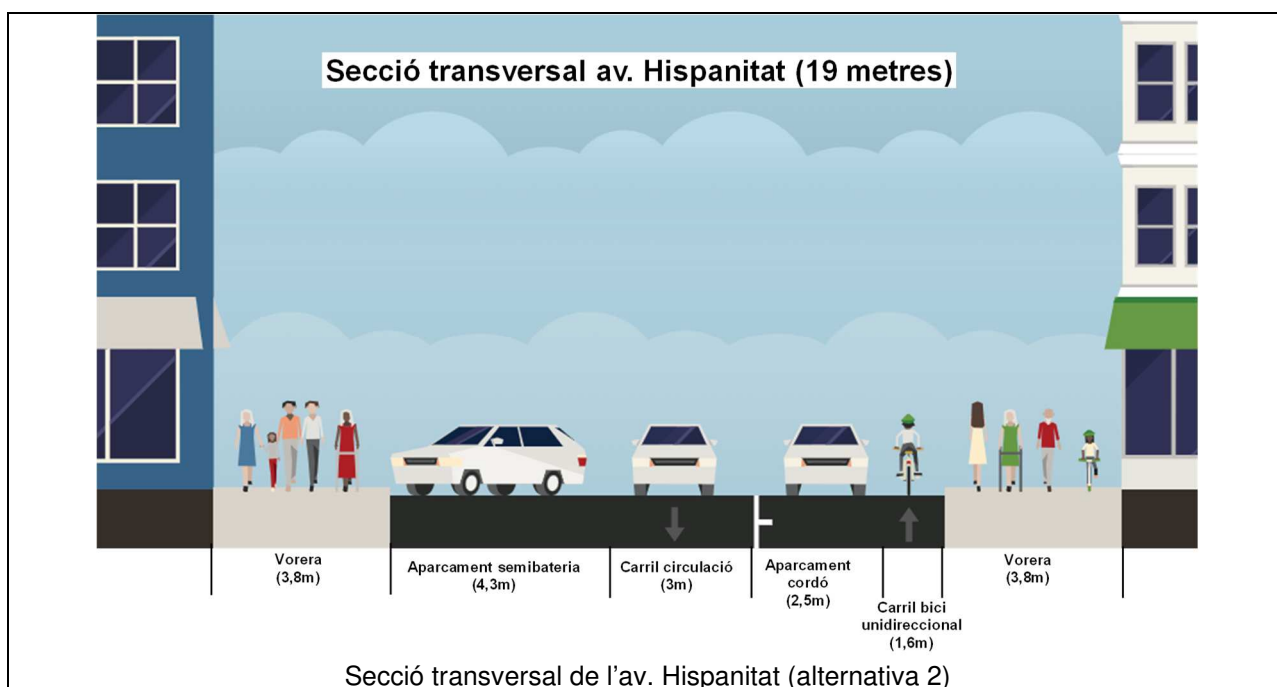
L'itinerari alternatiu és per l'av. Puerto Rico – c. Montecarlo – pg. Diputació (veure figura inferior).



Itineraris de circulació (alternativa 2)

Degut a que aquesta actuació implica un canvi en els hàbits de circulació dels residents, principalment, com a mesura de gestió es proposa realitzar durant un temps una prova pilot de tallar el sentit de circulació en direcció Calella durant un dia a la setmana i valorar la resposta d'aquesta actuació. Si aquesta actuació és satisfactòria, posteriorment es proposa la realització de l'alternativa 2.

Així doncs, la secció transversal de l'av. Hispanitat seria de 3,8m per costat, seguit d'aparcament en semibateria (4,3m) per costat mar, un carril de circulació (3m), un aparcament en cordó (2,5m) i un carril bici unidireccional en calçada (1,6m).



Valoració de les alternatives

- Les dues alternatives presenten una millora en l'accessibilitat per a la mobilitat activa (a peu, bicicleta i VMP)
- La circulació en vehicle privat es manté igual en l'alternativa 1 però implica un increment dels km recorreguts en l'alternativa 2 en direcció Calella.
- L'oferta d'aparcament en calçada es redueix en un 16,7% en l'alternativa (es mantenen 83 places del total de 100) i en un 33,3% en l'alternativa 1 (es mantenen 66 places del total de 100).
- Els costos d'inversió en l'alternativa 1 són menor (increment de vorera i senyalització horitzontal en calçada) en canvi a l'alternativa 2 són més elevats (increment de vorera, carril bici unidireccional en calçada, senyalització horitzontal i vertical i eliminació de la jardinera central).

Alternativa	Accessibilitat a peu	Accessibilitat en bicicleta i VMP	Circulació vehicle privat	Oferta d'aparcament	Costos d'actuació
Alternativa 1.- Reconvertir a cordó d'aparcament l'aparcament en semibateria i incrementar l'amplada de les voreres	Increment de l'espai	Es garanteix amb la regulació com a ciclocarrer	Es manté	Reducció de l'oferta en un 33,3%	Costos menys elevats
Alternativa 2.- Reconvertir en sentit únic l'av. Hispanitat i incrementar l'amplada de les voreres	Increment de l'espai	Es garanteix amb la regulació com a ciclocarrer i carril bici unidireccional	Increment dels desplaçament en direcció Calella	Reducció de l'oferta en un 16,7%	Costos més elevats

Cost

Alternativa 1

- Ampliació de les voreres av. Hispanitat: 1,8m amplada x 2 costats x 240m llargada x 215 €/m² = 185.760€
- Senyalització horitzontal en calçada: x 2 costats x 240m llargada x 10 €/m² = 4.800€

Alternativa 2

- Ampliació de les voreres av. Hispanitat: 1,7m amplada x 2 costats x 240m llargada x 215 €/m² = 175.440€
- Senyalització horitzontal en calçada: 2 costats x 240m llargada x 10 €/m² = 4.800€
- Senyalització vertical: 4ut x 259,94 €/m² = 1.039,76€
- Carril bici unidireccional en calçada: 240ml x 35,00 €/ml = 8.400,00€
- Demolició jardineria central i pavimentació: 240ml x 190,00 €/ml = 45.600€

El cost de l'alternativa 1 és de 190.560€ i de l'alternativa 2 de 235.279,76€

Fase	Prioritat
2a fase	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona i Ajuntament.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, P1, P2, P3, P4, B1, B2, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

VP.8 Fomentar l'ús del carpooling i implantar el servei de cotxe multiusuari		
Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Fer un ús més racional del vehicle privat mitjançant l'increment de l'ocupació i l'estalvi de desplaçaments		
Descripció de l'actuació		
El carsharing és un sistema en el que el vehicle és propietat d'una empresa, però l'ús és compartit per aquells clients que el reservin. Usualment, a partir d'una aplicació, es reserva un cotxe les hores que es desitgin i quan finalitza la reserva es torna a deixar el vehicle en el mateix aparcament (aquests aparcaments s'ubiquen en diferents pàrquings del municipi). La gran avantatja d'aquest sistema és que només pagues pel temps en el que utilitzes el cotxe, pel que estalvies tots els costos i despeses que comporta ser propietari d'un vehicle (compraventa, impostos, manteniment, reparacions...etc) Es proposa que l'Ajuntament busqui un acord amb una companya de carsharing, com per exemple Som Mobilitat, i que el servei estigui disponible pel matí per als treballadors de l'Ajuntament i per la tarda a l'ús en general.		
Cost		
<u>Cost inserció motor de cerca en web ajuntament (1.800€/ut):</u> 1.800€ <u>Cost adhesió a una xarxa:</u> 1.000€/any El cost total de la proposta és de 7.800€		
Fase	Prioritat	
1a fase	Baixa	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

VP.9 Millorar la senyalització vertical d'orientació als equipaments amb dèficit	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en vehicle privat	
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 
Potencial de canvi modal: 	
Objectius abordats	
• Millorar la qualitat de l'aire i la salut dels residents (contaminants i soroll) • Contribuir a mitigar el canvi climàtic (gasos efecte hivernacle)	
Descripció de l'actuació	
El PMUS ha realitzat un anàlisi de senyalització vertical d'orientació a diferents equipaments del municipi. D'aquests, s'ha identificat que l'Auditori i el Tanatori presenten manca de senyalització, fet que dificulta l'accés a vehicles de fora del municipi que podrien portar com a conseqüència un increment de la mobilitat en vehicle privat i de la seguretat viària. Així doncs, per suplir aquesta mancança de senyalització, es proposa dotar de senyalització vertical d'orientació les següents interseccions: • <u>Senyalització per l'Auditori</u>: intersecció c. Rusiñol- c. Cristòfor Colom (1 senyal) i intersecció c. Cristòfor Colom – c. Roger de Llúria (1 senyal). • <u>Senyalització pel Tanatori</u>: intersecció c. Rusiñol- c. Consolat de Mar (1 senyal)	
Cost	
• <u>Senyalització vertical d'orientació</u>: 3 ut x 560€/ut = 1.680,00€ El cost total és de 1.680,00€	
Fase	Prioritat
1a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona i Ajuntament.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
TCS1, TCS2, TCS3, TCS5, TCS6, MOB1 al MOB18, P1, P2, P3, P4, B1, B2, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP6, VP7, SV1 al SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

1.5 APARCAMENT

A.1				Reconvertir a Zona Verda durant tot l'any les places que es troben pròximes a l'estació											
Àmbit d'actuació															
Aparcament															
Actuacions de dissuasió:				Actuacions d'impuls:				Potencial de canvi modal:							
Objectius abordats															
Fomentar la intermodalitat entre el vehicle privat i el transport públic col·lectiu: ferrocarril i busos interurbans															
Descripció de l'actuació															
Actualment a Pineda existeixen diferents tipologies de regulacions per a les places d'aparcament en calçada, una d'aquestes tipologies és la Zona Verda, la qual s'estableix per l'atorgament de la deguda prioritat d'aparcament als veïns i veïnes de Pineda de Mar davant de les persones procedents d'altres municipis. Existeixen un total de 3.662 places regulades com zona verda tot l'any i 1.818 places regulades coma zona verda d'estiu (la resta de l'any són places lliures). Es proposa reconvertir a Zona Verda per a tot l'any les places que es troben pròximes a l'estació de tren (entorn 250m) i que actualment estan regulades com zona Verda només durant la temporada d'estiu. Aquesta actuació facilitarà l'aparcament a l'entorn de l'estació als residents i promourà la intermodalitat amb el tren, en els trajectes interurbans. Es proposa reconvertir a l'entorn de 120 places.															
Estat actual 															



Les places, actualment, ja estan regulades com a zona verda d'estiu, per tant només caldrà canviar la senyalització vertical dels trams de carrer indicats (17 senyals).

Cost

- Senyalització vertical: 259,94€/ut x 17 ut = 4.418,90€

Cost total de l'actuació és de 4.418,90€

Fase	Prioritat
1a fase	Mitjana
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
MITMA, Diputació de Barcelona i Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
AP1, AP2, AP3	

A.2 Instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics

Àmbit d'actuació

Aparcament

Actuacions de dissuasió:



Actuacions d'impuls:



Potencial de canvi modal:



Objectius abordats

- Fomentar el canvi de vehicle privat cap a combustibles no fòssils

Descripció de l'actuació

El municipi compta amb 5 punts de recàrrega de vehicles elèctrics d'accés públic amb un capacitat total per a 13 vehicles, que presenten servei les 24 hores del dia.

Es proposa ampliar aquesta xarxa, potenciant sobretot aquest tipus d'infraestructura pròxims als equipaments municipals i en entorns encara no coberts per l'oferta actual.

A continuació es proposen equipaments on en el seu entorn proper es proposa dotar de punts de recàrrega de vehicles elèctrics:

- CAP Pineda
- CAP Poblenou
- Casal d'avis de Poblenou
- Estació de Rodalies
- Entorn polígon activitat econòmica (parc de bombers)

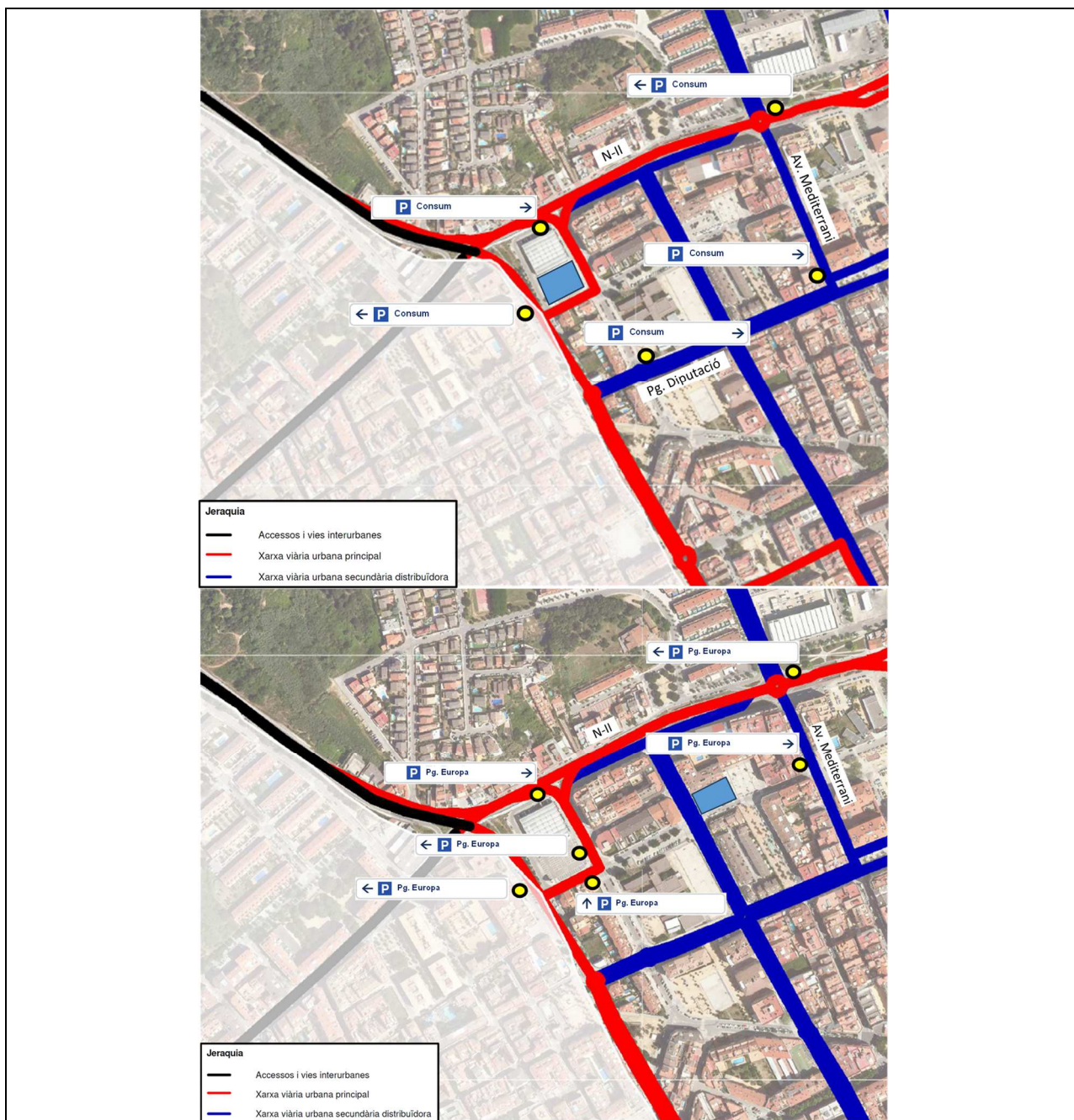
També es recomana ubicar els punts de recàrrega d'accés públic fora de la via pública, en bosses d'aparcament existents.

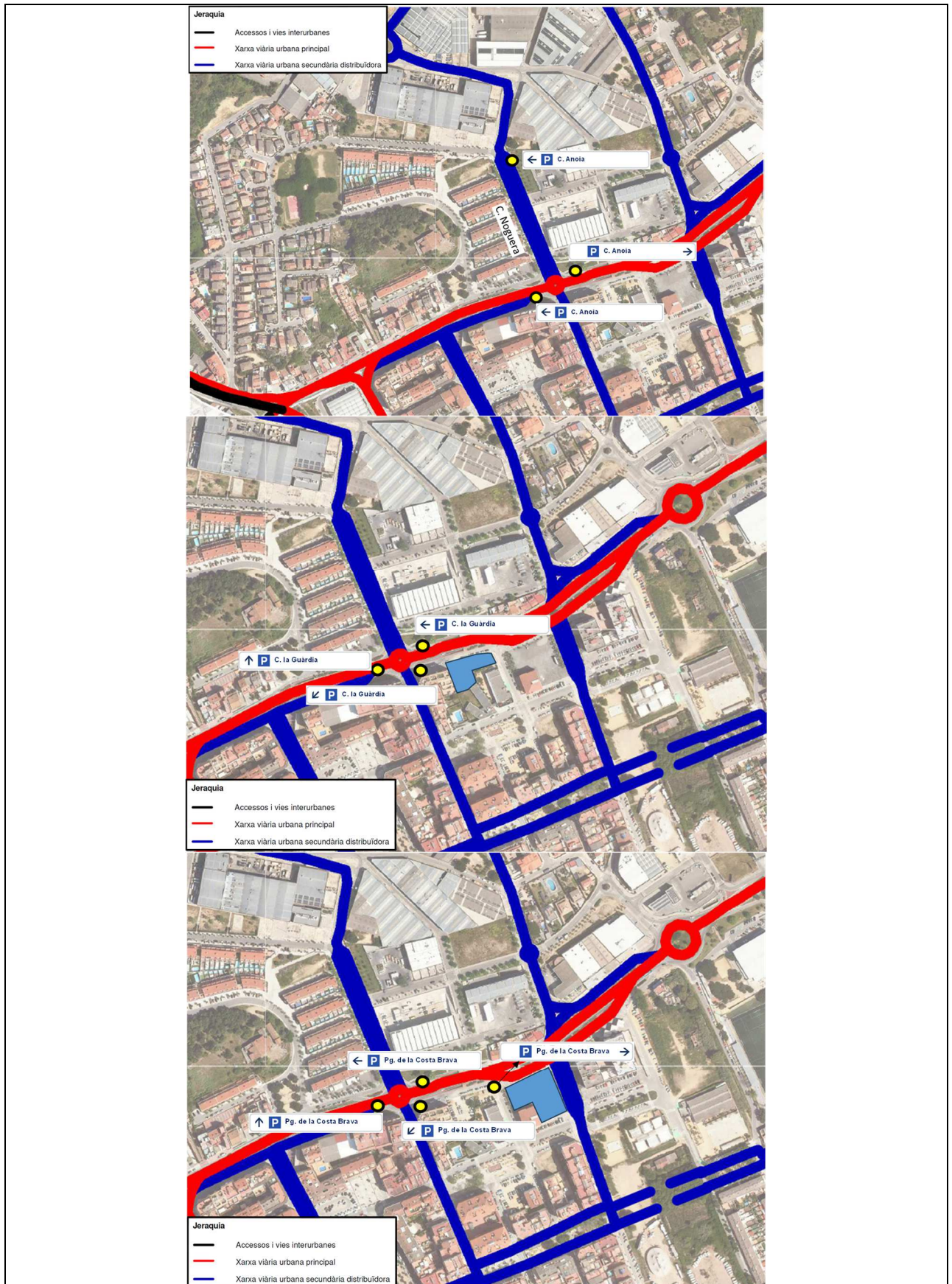
En el cas que calgui que sigui a la via pública, ubicar-lo com una plaça d'estacionament en les que ja existeixin a les proximitats.

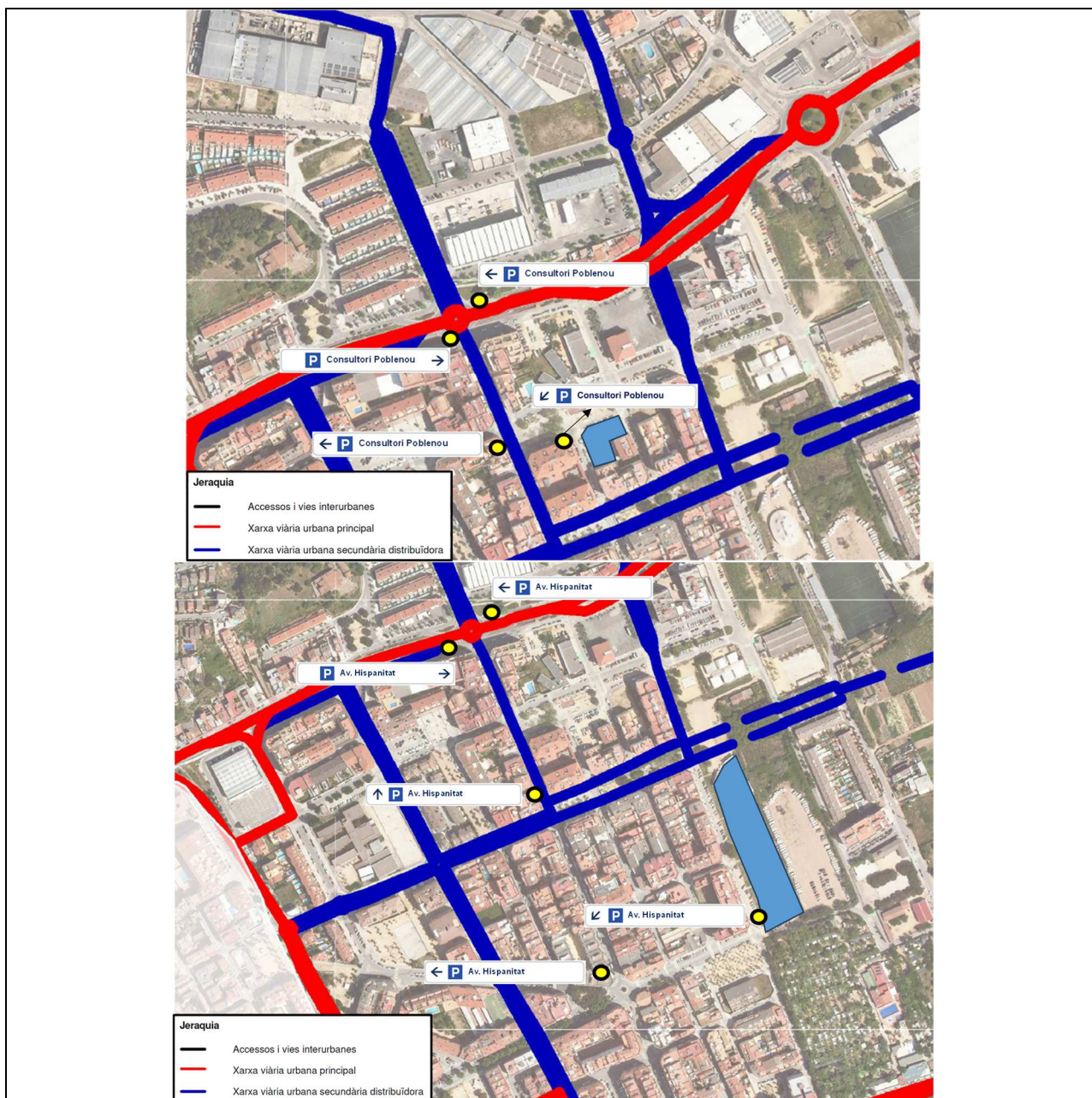


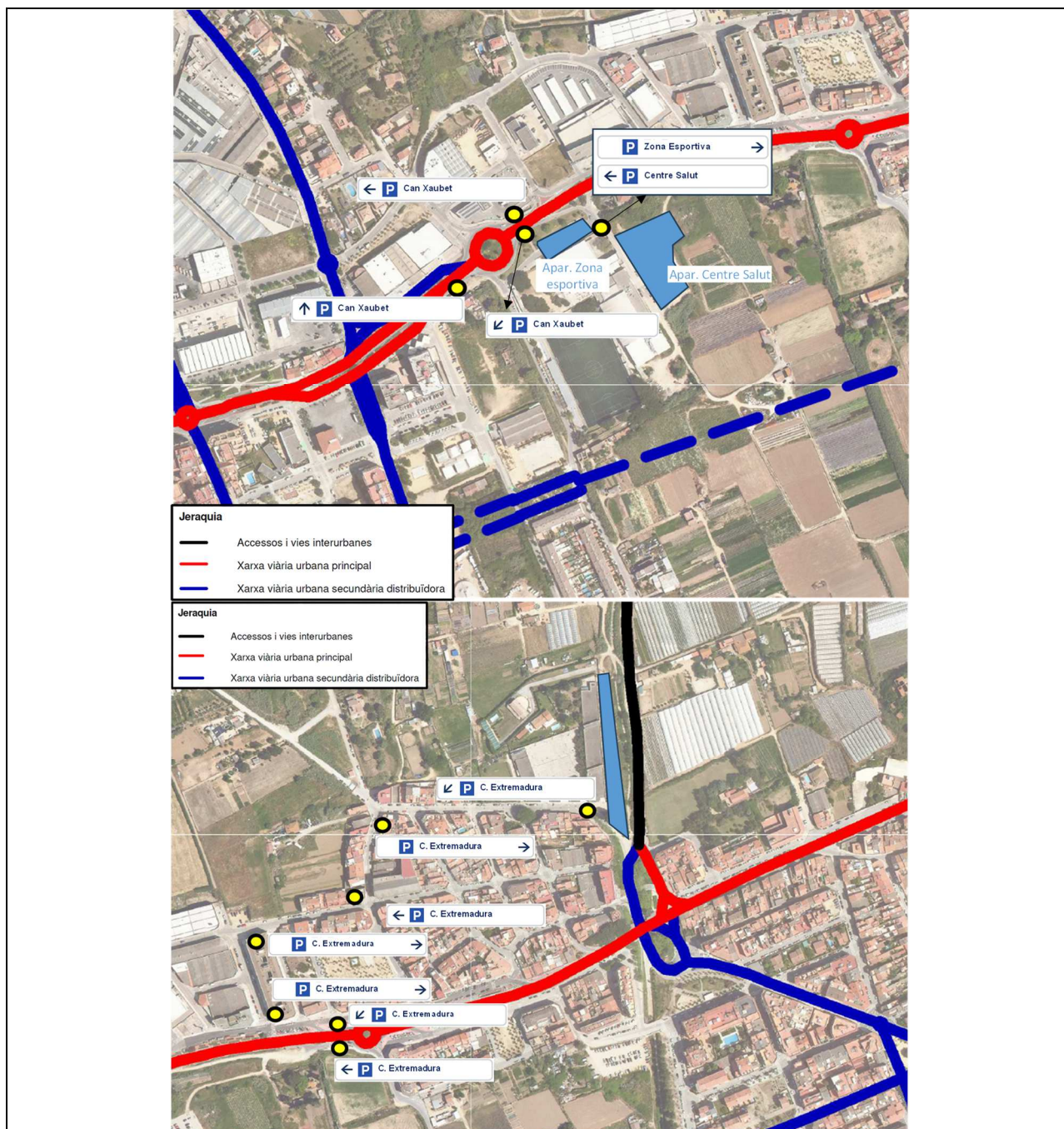
Cost	
• <u>Punt de recàrrega</u>: 6.000 €/ut x 5 ut = 30.000€ • <u>Instal·lació punt de recàrrega</u>: 700 €/ut 5 ut = 3.500€ El cost total de la proposta és de 33.500€. S'estima 3 punts en la fase 1 (20.100€) i 2 punts en la fase 2 (13.400€).	
Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
MITMA, Diputació de Barcelona i Ajuntament.	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
AP1, AP2, AP3, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

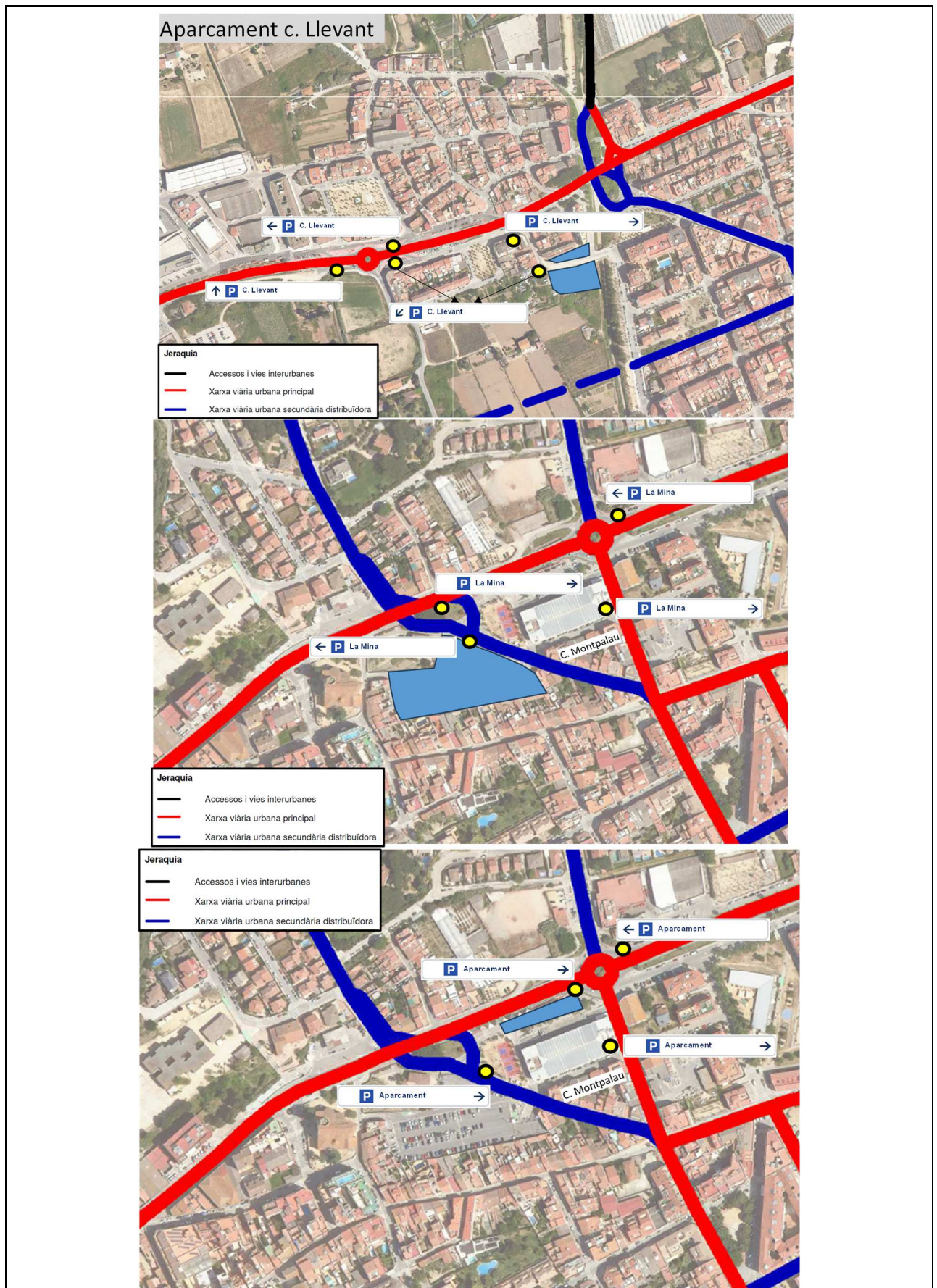
A.3	Promoció de les bosses d'aparcament (senyalització d'orientació)		
Àmbit d'actuació			
Aparcament			
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:	
Objectius abordats			
Facilitar l'accés a les bosses d'aparcament directament des de la xarxa principal			
Descripció de l'actuació			
En previsió de la reducció de l'oferta d'aparcament al centre degut a les actuacions de millora en la xarxa de vianants i bicicletes es proposa potenciar les bosses d'aparcaments perimetrals fora de calçada. Hi ha un total de 1.445 places d'aparcament repartides en 18. Amb l'objectiu d'evitar el trànsit d'agitació pel nucli urbà generat per la cerca d'una plaça d'aparcament es proposa la instal·lació de senyalització als vials d'accés al municipi i en les principals interseccions on calgui un canvi de direcció que indiqui l'aparcament fora de calçada més proper. La proposta tracta de senyalitzar les diverses bosses d'aparcament des de les vies d'accés a Pineda, conduint el trànsit per les vies definides com a xarxa principal. Aquesta senyalització serà de tipus vertical, que informi de l'existència d'un aparcament i que orienti en la seva direcció. A continuació es mostra exemple de senyalització d'accés a una zona d'aparcament.			

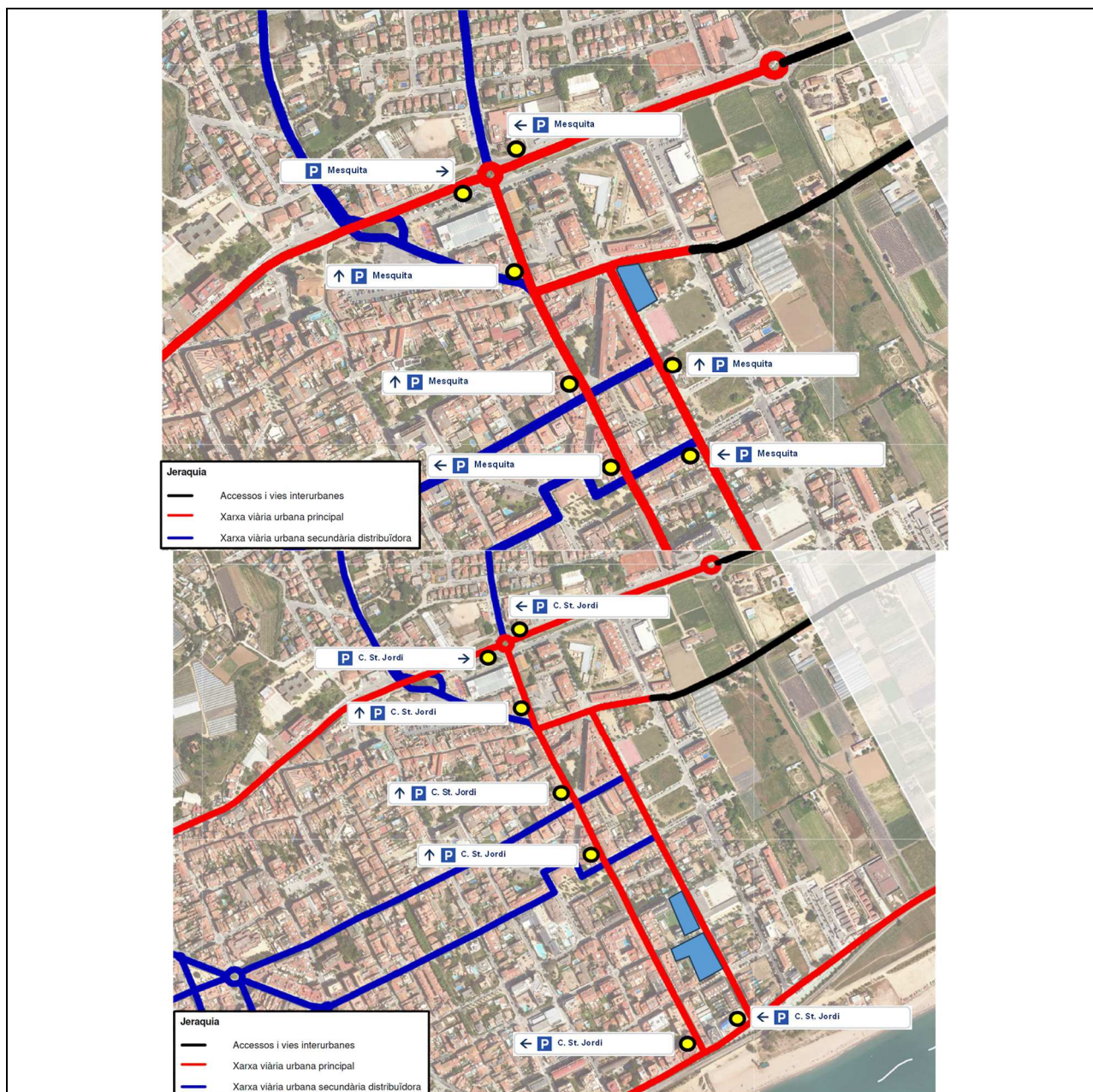














Cost

- Senyalització vertical d'orientació: 259,94€/ut x 75 ut = 19.495,13
 - Aparc. Cosum: 5 ut
 - Aparc. Les Euclides: 6 ut
 - Aparc. Pg. Europa: 6 ut
 - Aparc. C. Anoia: 3 ut
 - Aparc. Av. Hispanitat: 5 ut
 - Aparc. C. Guàrdia: 3 ut
 - Aparc. Pg. Costa Brava: 4 ut
 - Aparc. Consultori Poblenou: 4 ut
 - Aparc. Zona Esportiva i Can Xaubet: 5 ut
 - Aparc. C. Extremadura: 7 ut
 - Aparc. C. Llevant: 4 ut
 - Aparc. La Mina: 4 ut
 - Aparc. davant Carrefour: 4 ut
 - Aparc. Mesquita: 7 ut
 - Aparc. Sant Jordi: 7 ut
 - Aparc. Platja dels Pins: 1 ut
 - Total: 75 ut**

El cost total de la proposta és de 20.794,80€.

Fase	Prioritat
2a fase	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona i Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
AP4, AP5, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

A.4 Millorar l'accessibilitat a les places de persones de mobilitat reduïda (PMR)		
Àmbit d'actuació		
Aparcament		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Descripció de l'actuació		

1.6 DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

DUM.1 Millorar els déficits detectats en els punts de càrrega i descàrrega	
Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:
  	  
Potencial de canvi modal:	
  	
Objectius abordats	
- Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada. - Millorar l'eficiència de la DUM	
Descripció de l'actuació	
El diagnòstic dels punts de càrrega i descàrrega del municipi han indicat un conjunt de déficits que cal millorar. Aquests són: 13 punts tenen manca d'accessibilitat a la vorera més pròxima. Es proposa dotar d'un gual a la intersecció més pròxima al punt de càrrega i descàrrega. 5 punts tenen déficit de senyalització vertical (manca d'informació del temps màxim o que cal emprar un disc manual com a sistema de control). Es proposa que en aquests punts la senyalització sigui la mateixa que en la resta de punts. 3 nous punts de CiD als carrers amb déficit d'oferta (c. Jaume Balmes; c. Barcelona; c. Àngel Guimerà) - Reubicació de 12 punts CiD degut a l'impacte visual en el pas de vianants més pròxim	
Cost	
<u>Gual per a vianants en la intersecció més pròxima al punt CiD</u>: 544,05 €/ut x 13 ut = 7.072,65€ <u>Senyalització vertical per a punts CiD</u>: 259,94 €/ut x 5 ut = 1.299,68€ 3 nous punts CiD als carrers Jaume Balmes, Barcelona i Àngel Guimerà: <u>Senyalització vertical per a punts CiD</u>: 259,94 €/ut x 3 ut = 779,81€ <u>Senyalització horitzontal per a punts CiD</u>: 10,00 €/ml x 10 ml x 3 ut = 300€ Reubicació 12 nous punts CiD degut a l'impacte visual: <u>Senyalització vertical per a punts CiD</u>: mantenir el mateix senyal que en la ubicació prèvia <u>Senyalització horitzontal per a punts CiD</u>: 10,00 €/ml x 10 ml x 12 ut = 1.200€ El cost total de la proposta és de 10.652,13€. S'estima un 50% en la fase 1 (5.326,07€) i un 50% en la fase 2 (5.326,07€).	
Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
M3, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7	

DUM.2 Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies		
Àmbit d'actuació		
Distribució Urbana de Mercaderies		
Actuacions de dissuasió:   	Actuacions d'impuls:   	Potencial de canvi modal:   
Objectius abordats		
- Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada. - Millorar l'eficiència de la DUM		
Descripció de l'actuació		
Es proposa implantar un sistema de gestió de l'aparcament destinat a la distribució de mercaderies similar al de Barcelona que permeti incrementar la rotació de les reserves de distribució urbana de mercaderies. L'acció pot consistir en: - Sol·licitar col·laboració o disponibilitat del sistema APP implantat a BCN. - Crear la difusió prèvia del sistema. - Implantar el sistema de gestió. - Fer un seguiment del resultat i implantar-lo a dins el protocol de seguiment previst. Una altra opció podria ser desenvolupar el sistema de les zones DUMA (distribució urbana de mercaderies i altres) de Vic. En aquests punts podrien estacionar els vehicles que fan distribució urbana de mercaderies així com altres col·lectius acreditats com PMR o veïns de l'àmbit. Aquestes zones d'estacionament estarien regulades a través d'una APP que permet obtenir un tiquet virtual que regula el temps d'estacionament en funció del tipus de col·lectiu i la zona. Els dos sistemes generen un conjunt d'informació (Bigdata) el qual permet analitzar les ocupacions dels punts CiD. Per tant, es proposa que un cop implementat el sistema s'analitzi l'ús dels punts CiD a fi de millorar l'eficiència del servei en cada punt. Aquesta eficiència pot ser la d'incrementar l'oferta en un punt, reduir l'horari de regulació, etc. Així mateix caldria valorar que aquest sistema pugui ser compatible amb Calella, degut a la proximitat dels dos municipis i que segurament els vehicles que fessin ús de la càrrega i descàrrega també ho faran de Calella. Les dues opcions es podrien integrar en l'App que ja utilitza Pineda de Mar (aparcare).		
Cost		
- Projecte específic App: 10.000€ - Cost senyal vertical: 215€/ut x 76 ut = 16.340€ - Difusió del sistema: 2.500€ - Seguiment: 1.500€/any El cost total és de 30.840€		
Fase		Prioritat
2a fase		Mitjana
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		

Possibles fonts de finançament
Diputació de Barcelona i Ajuntament.
Indicadors d'avaluació de les actuacions
M3, M4, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6

DUM.3 Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecol·lida de mercaderies		
Àmbit d'actuació		
Distribució Urbana de Mercaderies		
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal: 
Objectius abordats		
- Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada. - Millorar l'eficiència de la DUM		
Descripció de l'actuació		
El fort increment de l'e-commerce i la creixent generalització de les entregues a domicili com servei de valor afegit (factor de competitivitat) de molts establiments han contribuït al continu augment de les operacions B2C (Business to Client) amb el consegüent augment de la DUM i les seves conseqüències més visibles (trànsit, pol·lució, etc.). A més, les característiques d'aquestes operacions impacten negativament en l'organització logística dels operadors de transport afectats (menys predictibles, major rapidesa de resposta, complexitat en l'organització de rutes i horaris, etc.), la qual cosa, encara que es tracti d'un clar benefici per a l'usuari final, comporta una sèrie de problemes afegits, inexistents no fa molts anys. Per tal de reduir l'impacte que genera l'e-commerce, i en general la distribució de mercaderies a domicili del petit i mitjà comerç, es proposa impulsar l'aparició de punts d'entrega de proximitat o sistemes d'autorecol·lida de mercaderies que ofereixen flexibilitat al transportista i al consumidor. Algunes ubicacions possibles podrien ser les següents: - Intercanviadors de la xarxa de transport públic - Aparcaments (amb amplis horaris d'obertura) - Alguns equipaments públics La proposta consisteix en que l'administració fes de facilitador a la iniciativa privada per possibilitar la implantació de sistemes d'autorecol·lida de mercaderies, assessorant sobre possibles punts d'ubicació i normativa, entre d'altres.		
		
<i>Exemple taquilla intel·ligents</i>		
Cost		
Cost associat a la iniciativa privada		
Fase	Prioritat	
1a i 2a fase	Baixa	

Agent responsable
Ajuntament de Pineda de Mar
Possibles fonts de finançament
Ajuntament.
Indicadors d'avaluació de les actuacions
M1, M2, M3, M4, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6

DUM.4 Realitzar enquestes al comerç per conèixer la DUM a nivell local		
Àmbit d'actuació		
Distribució Urbana de Mercaderies		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
- Identificar problemes i necessitats dels comerciants en relació amb la càrrega i descàrrega (espai, accessibilitat, temps d'espera). - Recollir propostes i valoracions dels comerços per plantejar millores en la gestió municipal de la DUM.		
Descripció de l'actuació		
L'actuació consisteix a dissenyar i aplicar un qüestionari online dirigit als comerços de l'àmbit per obtenir informació detallada sobre la recepció de les mercaderies. En aquesta proposta s'analitzarà les característiques de la recepció de mercaderies als comerços locals (freqüència, volum, tipus de vehicles, horaris) i els impactes de distribució de mercaderies en la mobilitat urbana (congestió, emissions, sorolls). Les preguntes es centraran en: - Tipus i mida del comerç - Nombre i freqüència de les entregues - Tipus de vehicle utilitzats pels proveïdors - Franges horàries i temps de càrrega/descàrrega - Dificultats trobades (espai, accessibilitat, normativa) - Percepció de l'impacte de la distribució en la seva activitat - Propostes de millorar per a la logística urbana		
Cost		
Enquesta i informe: 5.000€		
Fase	Prioritat	
1a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
M1, M2, M3, M4, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

DUM.5 Auditar punts de conveniència al municipi		
Àmbit d'actuació		
Distribució Urbana de Mercaderies		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
  	  	  
Objectius abordats		
• Optimitzar la DUM • Millorar l'accessibilitat per a l'usuari • Dinamitzar el comerç local		
Descripció de l'actuació		
La proposta consisteix en realitzar una auditoria per conèixer la situació de cada establiment on es distribueixen mercaderies. Per realitzar l'auditoria s'identifiquen quins punts existeixen i on son ubicats, s'avaluen com funcionen en termes d'accessibilitat, es detecten possibles problemes com el nivell de saturació, la cobertura en els diferents barris i els horaris estipulats. Analitzant la situació es podrien proposar millores com nous punts o millor distribució territorial.		
Cost		
• Auditoria: 5.000€		
Fase	Prioritat	
1a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Ajuntament.		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
M1, M2, M3, M4, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

1.7 POLÍGONS D'ACTIVITAT ECONÒMICA

PAE.1 Millorar l'accés al polígon Mas Roger des del c. Torrent dels Frares		
Àmbit d'actuació		
Polígons d'activitat econòmica		
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal: 
Objectius abordats		
Millorar l'accés al polígon dels vehicles procedents de la carretera C-32		
Descripció de l'actuació		
Es proposa la millora de l'accés cap al polígon des del carrer Torrent dels Frares (vial que connecta amb la carretera C-32). Actualment hi ha una via que connecta al carrer de Watt (P.I Mas Roger), i es proposa que l'accés a aquesta via des del carrer Torrent dels Frares s'efectuï per mitjà d'una rotonda, fet que facilitaria l'entrada i sortida dels vehicles del polígon industrial. Aquesta actuació afecta al terme municipal de Calella i correspon a l'ajuntament de Calella desenvolupar-la. D'altra banda, paral·lelament, es proposa reurbanitzar aquest vial d'accés al polígon per tal que el traçat sigui el més rectilini i més ample. D'aquesta forma, la via serà més fàcilment transitable pels vehicles pesants. Aquesta actuació recau a l'Ajuntament de Pineda de Mar.		
		
Cost		
<u>Construcció d'una rotonda de 60m de diàmetre:</u> 400.000€ <u>Cost reurbanització del carrer:</u> 460mm x 7m x 200 €/m² = 644.000€ <u>Cost de senyalització vertical:</u> 6 ut x 259,94 €/ut = 1.559,61€ <u>Cost senyalització horitzontal:</u> 460 ml x 10€/ml = 4.600€ El cost total de l'actuació és d'1.050.159,61€. S'estima un 50% en la fase 2 (525.079,81€) i un 50% en la fase 2 (525.079,81€).		
Fase	Prioritat	

2a i 3a fase	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona i Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

PAE.2 Crear la figura del gestor de mobilitat al polígon industrial		
Àmbit d'actuació		
Polígons d'activitat econòmica		
Actuacions de dissuasió: ✓ ✓ ✓	Actuacions d'impuls: ✓ ✓ ✓	Potencial de canvi modal: ✓ ✓ ✓
Objectius abordats		
Disposar d'un gestor de mobilitat al polígon que vetlli per la promoció de la mobilitat sostenible		
Descripció de l'actuació		
Es proposa la creació d'un ens de gestió del propi polígon i vinculat a l'existència d'associacions d'empreses del mateix. A partir d'aquest ens de gestió es poden anar incorporant serveis propis del polígon, com pot ser la mobilitat. En funció de la càrrega de feina i de les possibilitats econòmiques de l'ens gestor es pot valorar la possibilitat de disposar d'un tècnic específic de mobilitat o, quan no es pugui, d'un tècnic genèric que faci les funcions de gestió de la mobilitat, entre d'altres.		
Cost		
10.000€. Manteniment del personal de la mobilitat durant el primer període d'impuls del Pla de Mobilitat (30% de la dedicació d'un assalariat)		
Fase	Prioritat	
2a fase	Baixa	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
TCS7, TCS8		

PAE.3 Construir una taula de mobilitat entre les empreses i treballadors/es del polígon industrial		
Àmbit d'actuació		
Polígons d'activitat econòmica		
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Fomentar la mobilitat sostenible en els desplaçaments laborals		
Descripció de l'actuació		
Per tal de vetllar per la mobilitat sostenible en els desplaçaments laborals del polígon industrial Mas Roger, es proposa constituir una mesa de mobilitat. D'aquesta forma es disposarà d'un òrgan gestor de les actuacions, acords i convenis a realitzar en matèria de mobilitat entre l'ajuntament, les empreses i els treballadors/es. El gestor de la mobilitat també formarà part d'aquesta mesa i actuarà com mitjà d'enllaç i comunicació entre tots els implicats. Les funcions de la mesa són: - Ajuntar a detectar conjuntament les mancances i els problemes que afecten el polígon. - Definir estratègies fruit del consens amb vista al futur.		
Cost		
Costos organitzatius i tècnics associats als recursos propis de l'Ajuntament		
Fase	Prioritat	
2a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
ICAEN		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB1 al MOB18, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7		

PAE.4 Bonificar les empreses que disposen d'un pla de desplaçament d'empresa		
Àmbit d'actuació		
Polígons d'activitat econòmica		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓
Objectius abordats		
• Fomentar una mobilitat in itinere i in labore més sostenible		
Descripció de l'actuació		
Per tal d'incentivar una mobilitat més sostenible tant en l'accés al lloc de treball com durant la jornada laboral, l'Ajuntament de Pineda de Mar aplicarà una bonificació en l'impost d'activitats econòmiques (IAE), o algun impost similar, en aquelles empreses de més de 50 treballadors/es que disposin i apliquin un Pla de desplaçament d'empresa tant per la mobilitat in itinere com in labore. Aquelles empreses que vulguin acollir-se a aquestes bonificacions hauran de disposar d'un pla aprovat i facilitar a l'Ajuntament les mesures implantades i una estimació dels beneficis aconseguits.		
Cost		
Costos organitzatius i tècnics associats als recursos propis de l'Ajuntament.		
Fase	Prioritat	
1a i 2a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
ICAEN		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB1 al MOB18, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

1.8 EDUCACIÓ, SENSIBILITZACIÓ I INFORMACIÓ

ED.1 Fomentar i promoure els desplaçaments a peu o bicicleta		
Àmbit d'actuació		
Educació, sensibilització i informació		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Descripció de l'actuació		

ED.2 Promoure tècniques de conducció eficient		
Àmbit d'actuació		
Educació, sensibilització i informació		
Actuacions de dissuasió:   	Actuacions d'impuls:   	Potencial de canvi modal:   
Objectius abordats		
- Foment de sistemes de transport, combustibles i tecnologies menys contaminants - Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura		
Descripció de l'actuació		
Es proposa impulsar una estratègia per a difondre la conducció eficient que abasti: - Difondre les bones pràctiques relacionades amb la conducció eficient al conjunt de la població. - Incorporar els conceptes bàsics de la conducció eficient a les autoescoles del municipi. - Promoure que les empreses facin formació de conducció eficient (aprofitant la Fundació Tripartita o bé subvencions d'altres organismes). - Difondre aquestes tècniques al conjunt de la plantilla de l'Ajuntament de Pineda de Mar. - Realitzar cursos de conducció eficient entre aquells treballadors/es de l'Ajuntament que compten amb una major mobilitat associada a la seva jornada laboral. - Exigir la realització d'un programa de formació en relació a la conducció eficient en aquells serveis externalitzats per l'Ajuntament de Pineda de Mar (almenys en aquells que comportin una mobilitat associada).		
Cost		
El cost total és de 12.000€ (conjunt dels 6 anys). S'estima una inversió de 2.000€/any		
Fase		Prioritat
1a i 2a fase		Mitjana
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Generalitat de Catalunya, IDAE		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

ED.3 Projecte “camins escolars de Pineda”	
Àmbit d'actuació	
Educació, sensibilització i informació	
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:
	
Potencial de canvi modal:	
	
Objectius abordats	
• Millorar l'accés no motoritzat als centres educatius.	
Descripció de l'actuació	
Es proposa implantar aquest projecte a diferents escoles que es vulguin adherir. Cal buscar sinèrgies amb les respectives comunitats escolars. Es recomana iniciar el projecte amb aquelles escoles que mostrin un interès especial i siguin proactives durant totes les fases del projecte. En el marc dels estudis de camins escolars es recomana entre d'altres: • Realitzar de forma participativa amb les escoles un anàlisi dels principals problemes de seguretat i mobilitat per accedir a les escoles. Aprofitar l'estudi per realitzar un reconeixement amb els alumnes de l'entorn de l'escola. • Educar en la seguretat viària i la mobilitat sostenible. Realitzar les actuacions pertinents, especialment aquelles relacionades amb la seguretat i l'accessibilitat, i implicar a les escoles i les associacions de mares i pares en la promoció dels modes més sostenibles per accedir al centre d'estudis. • Estudiar la possibilitat d'impulsar iniciatives com el “Bus a peu” • A més a més es proposen diferents mesures en els entorns d'aquells equipaments educatius del municipi que presentin dèficits.	
Cost	
• <u>Dissenyar la imatge de senyalització dels itineraris</u>: 500€. • <u>Senyalitzar el recorregut a les voreres dels itineraris principals</u>: 35.000€ • <u>Elaboració de material de difusió</u>: 2.000€ • Costos tècnics i organitzatius per parlar amb els comerços, les escoles i les AFA. El cost total de la proposta és de 37.500€. S'estima un 50% en la fase 1 (18.750€ i un 50% en la fase 2 (18.750€).	
Fase	Prioritat
1a i 2a fase	Mitjana
Agent responsable	
Ajuntament de Pineda de Mar	
Possibles fonts de finançament	
Diputació de Barcelona i Ajuntament	
Indicadors d'avaluació de les actuacions	
MOB1 al MOB18, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6	

ED.4 Mantenir la introducció de la mobilitat sostenible i segura en l'activitat curricular dels centres educatius		
Àmbit d'actuació		
Educació, sensibilització i informació		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Incrementar l'ús dels modes no motoritzats en l'accés al centre escolar i sensibilitzar a alumnes, pares i mares, i al professorat.		
Descripció de l'actuació		
A Pineda de Mar actualment es destina el mes de maig a treballar la mobilitat sostenible i segura als centres educatius del municipi. Així mateix durant la setmana de la mobilitat sostenible i segura es realitzen diverses activitats on hi col·labora la comunitat educativa.		
Amb l'objectiu de sensibilitzar a pares/mares, professorat i alumnat es proposa mantenir aquestes activitats i implicació en l'educació per a la mobilitat sostenible i segura.		
A banda de les actuacions que actualment ja es realitzen es proposa portar a terme les accions següents:		
Regular el trànsit a davant de l'escola per part de diferents voluntaris de l'AFA durant un període de temps determinat (per exemple durant la setmana de la mobilitat sostenible ampliable a les setmanes amb una climatologia més favorable). En aquells centres on ja es desenvolupen proteccions escolars es proposa actuar a l'entorn d'aquestes per implicar. Evitar l'aparcament il·legal a les proximitats de l'escola, per mitjà de tanques mòbils o jardineres que incorporin diferents missatges, les quals hauran realitzat alumnes durant la classe.		
Cost		
Costos organitzatius i tècnics dels recursos propis de l'ajuntament.		
Fase	Prioritat	
1a i 2a fase	Alta	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona i Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB1 al MOB18, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

ED.5 Mantenir l'adhesió a la setmana de la mobilitat sostenible		
Àmbit d'actuació		
Educació, sensibilització i informació		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
  	  	  
Objectius abordats		
Incrementar i difondre l'ús dels modes de transport més sostenibles en les activitats i actes organitzats per l'ajuntament.		
Descripció de l'actuació		
Es proposa mantenir la realització de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. Així mateix, es proposa incorporar una visió més holística, i que realitzi una visió de la mobilitat sostenible tenint en compte les seves externalitats (consum de sòl, contaminació acústica, contaminació atmosfèrica, consum energètic...). Aprofitar la Setmana Europea de la Mobilitat sostenible per a: - Informar del conceptes del PMUS i les accions a realitzar. - Difondre totes les actuacions desenvolupades i el resultats. - Generar debats públic de temes d'interès per tal de involucrar a la població o entitats socials i disposar de recepció sobre l'acceptació de les accions iniciades. - Realitzar accions puntuals de difusió de nous serveis o infraestructures: eixos prioritaris de modes no motoritzats.		
Cost		
Costos organitzatius i tècnics associats als recursos propis de l'Ajuntament.		
Fase	Prioritat	
1a, 2a i 3a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona i Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB1 al MOB18, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

ED.6 Establir mecanismes de coordinació amb els municipis veïns		
Àmbit d'actuació		
Educació, sensibilització i informació		
Actuacions de dissuasió:   	Actuacions d'impuls:   	Potencial de canvi modal:   
Objectius abordats		
Establir mecanismes de col·laboració entre municipis en tots aquells aspectes relacionats amb la mobilitat		
Descripció de l'actuació		
Hi ha diferents actuacions de l'estratègia de mobilitat d'un municipi que interfereixen amb la dels municipis veïns. En el cas de Pineda de Mar hi ha actuacions que afecten a les diferents xarxes de transport que tenen incidència sobre els municipis veïns, i en especial sobre Santa Susanna i Calella. Per tal d'unificar criteris de continuïtat entre les xarxes dels diferents municipis es proposa establir un mecanisme de coordinació entre aquests municipis. En aquest sentit es proposa que com a mínim un cop a l'any es facin reunions de coordinació entre aquests municipis per tal de coordinar aquelles actuacions amb una major incidència supramunicipal i donar coherència i continuïtat en les xarxes de transport entre els diferents municipis, en especial pel que fa referència a: - Continuïtat de la xarxa de vianants. - Continuïtat de la xarxa de bicicletes, i molt especialment en l'itinerari que ressegueix la façana marítima. - Ajust, coordinació i millores a la xarxa de transport públic. - Coordinació en les polítiques d'aparcament. - Encaix en la jerarquització de la xarxa viària entre municipis.		
Cost		
Organitzatius. Recursos propis de l'Ajuntament		
Fase	Prioritat	
1a fase	Alta	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB1 al MOB18, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

ED.7 Creació del metrominut		
Àmbit d'actuació		
Educació, sensibilització i informació		
Actuacions de dissuasió: 	Actuacions d'impuls: 	Potencial de canvi modal: 
Objectius abordats		
- Fomentar una mobilitat més saludable reduint les externalitats ambientals i promovent una mobilitat més activa - Conscienciar i sensibilitzar a la ciutadania sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.		
Descripció de l'actuació		
El metrominut és un mapa esquemàtic que mesura les distàncies i el temps caminant entre els principals punts d'una ciutat. Es compon per codis visuals similars als sinòptics de la xarxa de metro, si bé també es pot aplicar a ciutats de qualsevol mida. El que es pretén amb el metrominut és incrementar els desplaçaments a peu, i per tant promoure la mobilitat activa, posant en evidència la proximitat entre llocs d'interès de la ciutat. Com a mitjà de comunicació publicitari tendeix a desmitificar el temps que habitualment es triga a caminar entre dos punts més o menys propers. Es proposa que l'ajuntament de Pineda de Mar desenvolupi un metrominut i l'instal·li als principals pols de mobilitat com les estacions de tren o les zones de vianants de la ciutat.		
Cost		
Plafó metrominut: 5.000€ (1.000/ut)		
Fase		Prioritat
1a fase		Mitjana
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB1, MOB 2, MOB 3, MOB 4, P1, P1b,		

1.9 GESTIÓ DE LA MOBILITAT

GM.1 Aplicar el Pla Local de Seguretat Viària

Àmbit d'actuació

Gestió de la mobilitat

Actuacions de dissuasió:



Actuacions d'impuls:



Potencial de canvi modal:



Objectius abordats

- Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades.
- Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats.
- Millorar la seguretat viària

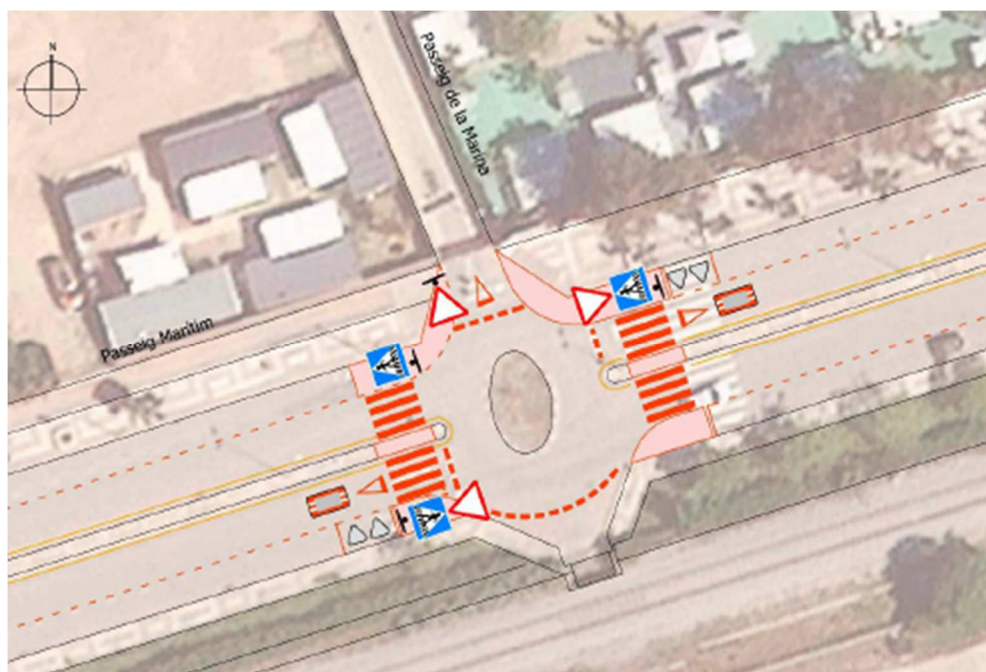
Descripció de l'actuació

Des del PMUS es proposa aplicar el Pla Local de Seguretat Viària 2021-2024. En el PLSV es defineixen les següents actuacions:

P1. Intersecció del passeig de la Marina amb el passeig Marítim

El PLSV detecta disfuncions de seguretat a la intersecció entre el passeig de la Marina i el passeig Marítim: es proposen les següents actuacions:

- Establir elements reductors en les aproximacions a la cruïlla. Per la freqüentació d'autocars, es suggereix l'ús de coixins berlinesos, els quals afecten sols a vehicles lleugers i no a vehicles pesants.
- Establir el pas de vianants que falta a l'oest de la rotonda i per travessar el passeig de la Marina sortint del carreró.
- Acostar el pas existent a l'est cap a la zona més pròxima a la rotonda i aprofitar per a fer-lo accessibles tot enderrocant la vorada i mitjana que separa els carrils



Intersecció passeig de la Marina amb el passeig Marítim (PLSV 21-24)

P2. Intersecció dels carrers de Santiago Rusiñol, Vall d'Aran i Sant Antoni

El PLSV detecta disfuncions de seguretat a la intersecció dels carrers Santiago Rusiñol, Vall d'Aran, i Sant Antoni; es proposen les següents actuacions:

- Ampliar les voreres sortint de carrer de la Vall d'Aran definint un angle més accentuat per forçar la reducció. Aquestes ampliacions deixaran sols un carril de sortida del carrer Vall d'Aran a Santiago Rusiñol (actualment amb xamfrà a banda i banda).
- Pavimentar com a vorera el tram ample sortint de Sant Antoni a la dreta fins just abans del pas de vianants actual al nord de la cruïlla. Així s'evita de manera efectiva l'estacionament obstructiu de la visibilitat. En aquest tram hi ha un gual privat, però sols cal tenir present la necessitat d'establir una rampa d'entrada i pas sobre la vorera.
- Desplaçar el pas de vianants de Vall d'Aran i de Sant Antoni més a prop de la cruïlla i desplaçar cap al nord el pas existent al sud d'aquesta.
- Amb l'ampliació de la vorera sud sortint de Vall d'Aran serà possible també establir un pas de vianants directe més alineat amb l'itinerari natural a peu.



Intersecció dels carrers de Santiago Rusiñol, Vall d'Aran i Sant Antoni (PLSV 21-24)

P3. Intersecció dels carrers d'Àngel Guimerà i Ignasi Iglesias

El PLSV detecta disfuncions de seguretat a la intersecció entre els carrers d'àngel Guimerà i Ignasi Iglesias; es proposen les següents actuacions:

- Establir un canvi de costat d'aparcament entre el ramal nord i el ramal sud d'Àngel Guimerà per a fer un trencament horitzontal de la trajectòria i reduir la velocitat de pas per la cruïlla. El ramal nord es queda com està actualment, amb aparcament a la banda oest – dreta en el sentit de la circulació - i en el costat esquerre passada la cruïlla.

- Reduir l'amplada del carril de circulació a Àngel Guimerà ampliant la filera d'estacionament i, si cal, pintant una banda blanca junt a la vorada del costat on no hi hagi aparcament.
- Crear orelles a les 4 cantonades. Inicialment poden ser pintades i reforçades amb elements físics (pilones o jardineres) però, a mig termini, cal plantejar-se la reforma amb obres d'urbanització i creació de vorera en forma d'orella.
- Establir a Ignasi Iglesias, costat oest, un lot de 5 places d'estacionament de motos (a banda i banda) just abans del pas de vianants per tal de millorar la visibilitat conductor-vianant.



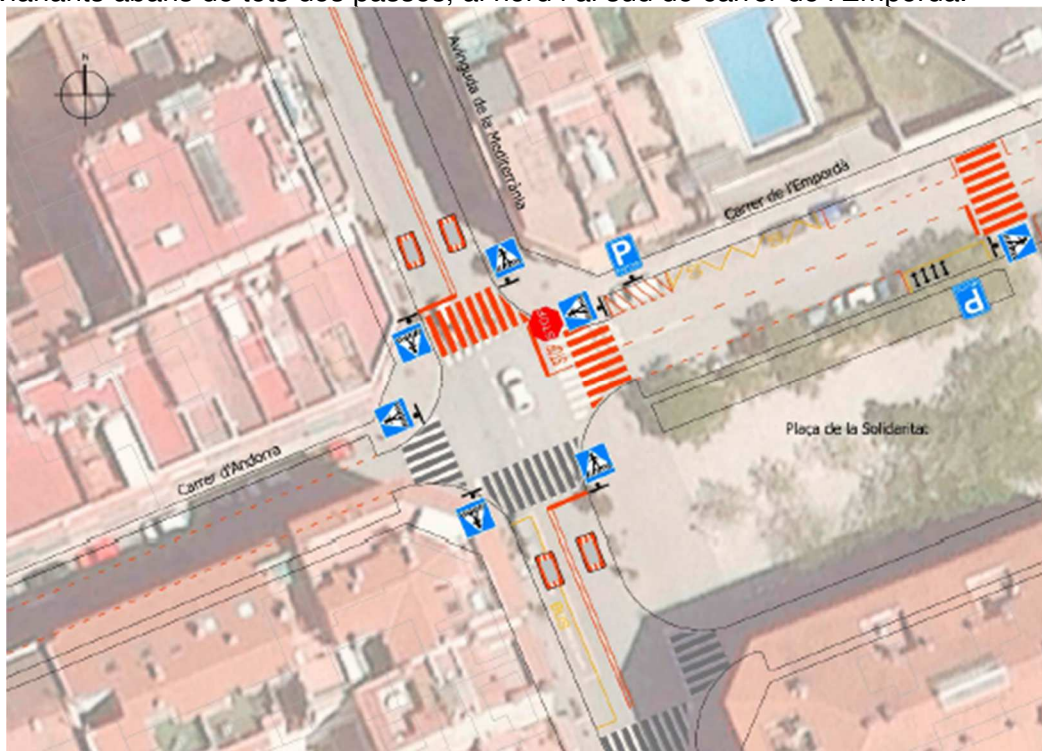
Intersecció dels carrers d'Àngel Guimerà i Ignasi Iglesias (PLSV 21-24)

P4. Intersecció de l'av. del Mediterrani i carrer de l'Empordà

- Establir reductors tipus coixí berlinès en les aproximacions per l'av. del mediterrani. Per a evitar les maniobres d'elusió dels coixins envaint la calçada en sentit contrari, es proposa la instal·lació en tots dos carrils. La doble ratlla contínua no permetrà avançar el bus si es troba a la parada, però evitarà també riscos d'atropellament en el pas de vianants al sud de la plaça, davant de la finca número 89 de l'avinguda.
- Com que els carrils són prou amples i indueixen a velocitats inadequades, es proposa doble ratlla contínua separant els sentits de circulació en les dues aproximacions; no així en el centre de la cruïlla ja que està permès de travessar el carrer des del costat Empordà cap a carrer d'Andorra.
- Per a millorar la visibilitat conductor-vianant en el pas que travessa el carrer d'Empordà, es recomana instal·lar un lot d'aparcament de motos de 5 places abans del pas. Aquesta mesura és important ja que la zona de C/D abans del pas és un risc de destorb visual

encara major que si aparquen turismes. Es proposa no suprimir places de C/D, sinó l'enretirada (el desplaçament) respecte del pas de vianants d'aquesta zona.

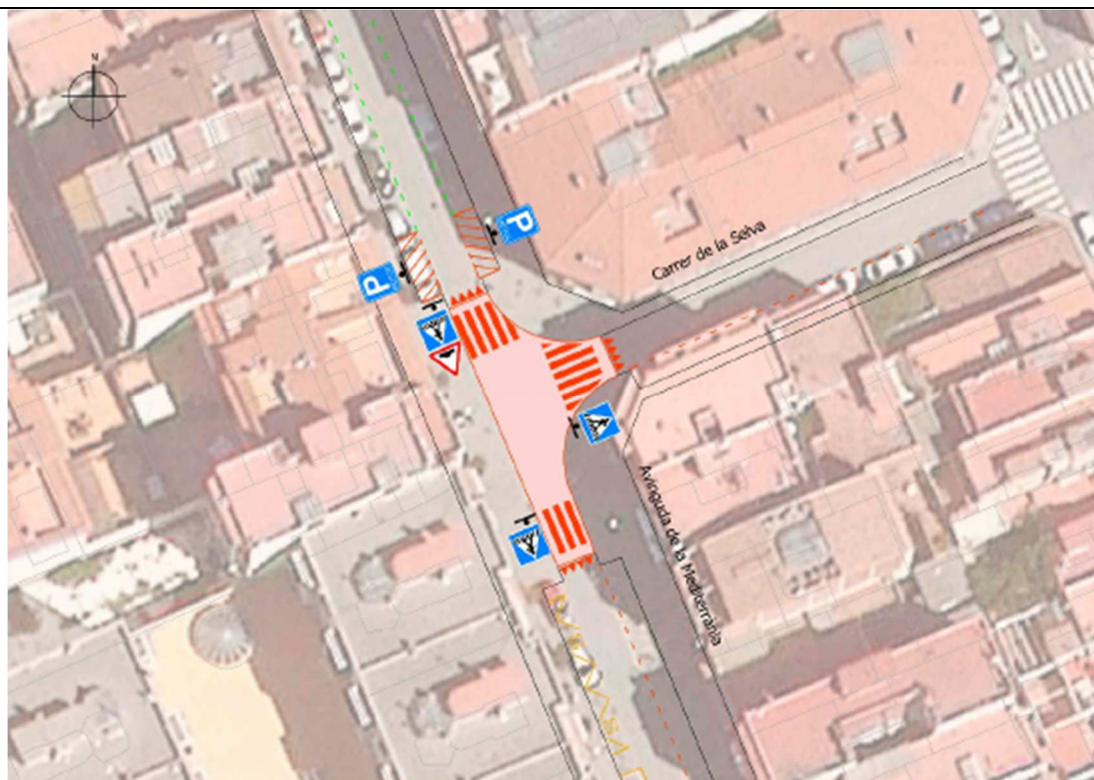
- Establir la línia de detenció de l'estop sortint d'Empordà just abans d'entrar a l'av. del Mediterrani per recordar al conductor la necessitat d'aturar-se.
- Finalment, com a reforç, es proposa d'establir senyals S-13 d'avertiment de pas de vianants abans de tots dos passos, al nord i al sud de carrer de l'Empordà.



Intersecció de l'av. del Mediterrani i carrer de l'Empordà (PLSV 21-24)

P5. Intersecció de l'av. del Mediterrani i carrer de la Selva

- Sols es proposa, per a millorar la visibilitat conductor-vianant, l'intercanvi de les places de motocicletes de la seva posició actual a les dues places (a dreta i a esquerra) just abans del pas de vianants arribant a la cruïlla des del nord. D'aquesta manera no s'han de perdre oferta de places d'aparcament de cotxes a la zona, important tenint en compte la demanda que hi ha.



Intersecció de l'av. del Mediterrani i carrer de la Selva (PLSV 21-24)

Cost

Costos previstos en el PLSV

Fase

1a i 2a fase

Prioritat

Mitjana

Agent responsable

Ajuntament de Pineda de Mar

Possibles fonts de finançament

Diputació de Barcelona i Ajuntament.

Indicadors d'avaluació de les actuacions

SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6

GM.2 Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles		
Àmbit d'actuació		
Gestió de la mobilitat		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
Objectius abordats		
Disposar d'una ordenança de circulació que incorpori tots els modes de desplaçament		
Descripció de l'actuació		
Es proposa revisar l'ordenança de mobilitat a fi d'integrar algunes de les propostes presentades pel PMUS. Entre elles destaquen: - Proposta V.4.- Ampliar l'espai pacificat al centre històric de Pineda de Mar - Proposta B.1.- Creació de nous carrils bici. Dissenyar una xarxa que connecti els futurs carrils bici de l'N-II i el carrer de l'Església amb tots els barris i PAE - Proposta VP.1.- Definir una jerarquia viària que afavoreixi un ús més racional del vehicle privat. - Proposta VP.3.- Implantar la creació d'una ZBE a Pineda centre - Proposta DUM.2.- Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de la durada d'estacionament en les reserves de places de distribució urbana de mercaderies. (Definir la tipologia de regulació, el sistema de control, els horaris, etc.). - Proposta DUM.3.- Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecol·lida de mercaderies. (Definir un marc legal, punts d'ubicació, horaris, responsables, etc.). Per tal de garantir una circulació de forma adaptada i segura, que la faci compatible amb els diferents usos de la via, es proposa impulsar un article que reguli aspectes com l'edat permesa, les mesures de seguretat necessàries o les calçades autoritzades. Aquesta ordenança ha d'estar estructurada en un document únic, ha de comptar amb la regulació fiscal associada, relativa a taxes, tarifes o sancions, i sotmesa a revisió periòdica, segons es determini als protocols de seguiment.		
Cost		
Recursos propis de l'Ajuntament		
Fase	Prioritat	
2a fase	Mitjana	
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Recursos propis de l'Ajuntament		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
MOB1 al MOB18, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6		

GM.3 Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)		
Àmbit d'actuació		
Polígons industrials		
Actuacions de dissuasió:	Actuacions d'impuls:	Potencial de canvi modal:
  	  	  
Objectius abordats		
Reduir l'ús del cotxe particular i potenciar l'ús del transport públic, mobilitat activa o cotxe compartit.		
Descripció de l'actuació		
Els Plans de Desplaçament d'Empresa son projectes dirigits a millorar la qualitat de vida dels treballadors en els desplaçaments que realitzen en horari laboral: <i>in itinere</i>, (a l'anar o sortir de la feina), o <i>in labore</i> (durant l'horari laboral). Es tracta de fomentar alternatives que redueixin la dependència del cotxe privat. Això permet implantar mesures per disminuir les emissions i el consum de combustible dels desplaçaments, molts dels quals es fan amb vehicles de combustió, i, alhora, reduir els accidents laborals. Els PDE serveixen per conèixer com es desplacen habitualment els treballadors i quines mancances o problemes detecten en la seva mobilitat. També permeten identificar quins recursos utilitzen tant els treballadors com l'empresa per desplaçar-se i, a partir d'això, elaborar un pla d'acció amb uns objectius concrets. Per això, la proposta consisteix a crear mecanismes que recolzin les empreses i centres que generen mobilitat a redactar i implantar un PDE. Aquests mecanismes poden incloure: - Jornades informatives per a les empreses sobre els avantatges, tant econòmics com fiscals de tenir un PDE, amb el suport de l'Ajuntament en la redacció dels plans, la cerca de finançament o l'aplicació de mesures concretes. - Beneficis fiscals o operatius, com ara millorar el desplegament de mercaderies, per aquelles empreses que estiguin desenvolupant un PDE. Els PDE es poden elaborar per a empreses individuals que tinguin un nombre mínim de persones treballadores, o per a un grup de microempreses dins d'un polígon industrial, amb un organisme que coordini el projecte. Es pot organitzar una jornada participativa per tractar aquest tema, incloent també aspectes relacionats amb la distribució de mercaderies. A més a més, serà necessari cercar estratègies perquè les empreses assumeixin responsabilitat compartida en la millora dels objectius de mobilitat a la feina, tant en la planificació, com en la implementació de les mesures.		
Cost		
12.000€(2.000€/any)		
Fase		Prioritat
Fase 1		Alta
Agent responsable		
Ajuntament de Pineda de Mar		
Possibles fonts de finançament		
Diputació de Barcelona		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		

TCS1, TCS2, TCS5, TCS6, MOB1, MOB2, MOB4, MOB5, MOB6, MOB8, B1, B2, B3, TP8, TP11, TP12, VP1, VP2, VP3, VP4, VP5, VP7, SV1, SV2, SV3, SV4, SV5, SV6, SV7, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6



1.10 PRESSUPOST D'INVERSIÓ PER FASE

Codi	Mesura	Fase	Cost Fase 1 (€)	Cost Fase 2 (€)	Cost Fase 3 (€)	Observacions
V.1	Adequar els passos a diferent nivell de l'N-II i la via del ferrocarril	Fase 1 i 2	250.174,00	604.016,40		Els costos de la fase 1 repercuteixen en actuacions de l'Ajuntament i els de la fase 2 a ADIF
V.2	Adequar les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat a la xarxa principal de vianants	Fase 1, 2 i 3	0,00	1.457.747,30	3.162.688,70	Els costos de la fase 1 es comptabilitzen en altres actuacions (V.5, V.8 i VP6)
V.3	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	Fase 1 i 2	290.885,40	290.885,40		S'estima un 50% de les actuacions en la fase 1 i un 50% en la fase 2
V.4	Ampliar l'espai pacífic al centre històric de Pineda de Mar	Fase 1 i 2	1.433.719,55	2.370.824,35		
V.5	Millorar de la mobilitat i accessibilitat als entorns educatius	Fase 1, 2 i 3	208.024,74	208.024,74	416.049,48	
V.6	Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II	Fase 1	0,00			Sense costos associats
V.7	Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella	Fase 1	422.439,74			
V.8	Execució de la MP del POUM a l'àmbit de l'illa compresa entre el Pg. Marítim i els carrers Onze de setembre, Isaac Albéniz i Llívia	Fase 2	214.220,00	214.220,00		
B.1	Creació de nous carrils bici. Dissenyar una xarxa que connecti els futurs carrils bici de l'N-II i el carrer de l'Església amb tots els barris i PAE	Fase 1 i 2	321.496,68	189.990,12		
B.2	Nou carril bici al passeig d'Hortsavinyà	Fase 1 i 2	15.070,19	0,00		En la fase 2 els costos estan associats a la Generalitat de Catalunya
B.3	Reconvertir a ciclocarrers la xarxa secundària de Pineda de Mar	Fase 2 i 3		151.491,88	151.491,88	S'estima un 50% de les actuacions en la fase 2 i un 50% en la fase 3
B.4	Dotar d'aparcaments per a bicicletes tots els equipaments	Fase 1 i 2	1.876,97	1.876,97		S'estima un 50% de les actuacions en la fase 1 i un 50% en la fase 2
B.5	Aparcaments segurs (Estació de ferrocarril, altres equipaments, PAE)	Fase 2		30.000,00		
B.6	Unificar la tipologia d'aparcament per a bicicletes existents a la ciutat	Fase 2		4.310,09		
B.7	Ajut econòmic per la compra d'una bicicleta elèctrica	Fase 1 i 2	30.000	30.000		10.000€/any
B.8	Aparcament tancat i registrat per bicicletes elèctriques	Fase 1	45.000			15.000€/any
B.9	Implementar un sistema de bicicletes públiques	Fase 1	10.000			
TP.1	Garantir l'accessibilitat de parades al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat	Fase 1 i 2	29.645,55	29.645,55		S'estima un 50% de les actuacions en la fase 1 i un 50% en la fase 2
TP.2	Millorar la confortabilitat a les parades de bus	Fase 1 i 2	697.677,49	697.677,49		
TP.3	Modificar recorregut línia interurbana 603 per donar servei a la façana costanera de Pineda de Mar.	Fase 1	0,00			Costos associats a altres administracions
TP.4	Fomentar la intermodalitat.	Fase 1	10.619,87			
TP.5	Estudiar millorar l'eficiència del bus urbà de Pineda de Mar	Fase 1	7.500,00			
TP.6	Millorar la flota de transport públic per carretera	Fase 2		160.000,00		El cost total de l'actuació és de 320.000€ però el servei de bus urbà és compartit amb Calella, per tant s'imputa un 50% dels costos a cada un dels municipis.
TP.7	Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya un estudi de millora del transport públic nocturn interurbà a Pineda de Mar	Fase 1	0,00			Costos associats a altres administracions

Codi	Mesura	Fase	Cost Fase 1 (€)	Cost Fase 2 (€)	Cost Fase 3 (€)	Observacions
VP.1	Definir una jerarquia viària que afavoreixi un ús més racional del vehicle privat.	Fase 1 i 2	0,00			Costos associats a altres propostes del present Pla
VP.2	Sol·licitar nova rotonda entre el carrer Illes Canàries i la N-II	Fase 1				Els costos de la mesura estan associat a altres Administracions Públiques.
VP.3	Implantar la creació d'una ZBE a Pineda centre	Fase 1 i 2	152.599,35	51.299,68		
VP.4	Estudiar mesures pacificadoras pels carrers més transitats	Fase 1 i 2	25.086,75	24.482,25		En la fase 1 es realitzen les actuacions del carrer Benavente i Consolat del Mar. En la fase 2 les actuacions del pg. Marina i carrers Barcelona i Santiago Rusiñol
VP.5	Sol·licitar accessos en direcció Barcelona a la C-32 que connectin amb la ctra. d'Hortsavinyà (evitar itineraris de pas per l'N-II).	Fase 2		0,00		Els costos de la mesura estan associat a altres Administracions Públiques.
VP.6	Reorganitzar els sentits de circulació (sentits únics)	Fase 1, 2 i 3	114.302,07	114.302,07	114.302,07	S'estima un 33,3% de les actuacions en la fase 1, un 33,3% en la fase 2 i un 33,3% en la fase 3
VP.7	Incrementar la pacificació de l'av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l'av. de Puerto Rico	Fase 2		235.279,76		A nivell de cost s'ha considerat l'alternativa 2
VP.8	Fomentar l'ús del carpooling i implantar el servei de cotxe multiusuari	Fase 1	7.800,00			
VP.9	Millorar la senyalització vertical d'orientació als equipaments amb dèficit	Fase 1	1.680,00			
A.1	Reconvertir a Zona Verda durant tot l'any les places que es troben properes a l'estació	Fase 1	4.418,90			
A.2	Instal·lació de punts de subministrament elèctric per a vehicles elèctrics	Fase 1 i 2	20.100,00	13.400,00		S'estima 3 punts en la fase 1 i 2 punts en la fase 2.
A.3	Promoció de les bosses d'aparcament (senyalització d'orientació)	Fase 2		19.495,13		
A.4	Millorar l'accessibilitat a les places de persones de mobilitat reduïda (PMR)	Fase 1 i 2	3.190,00	3.190,00		S'estima un 50% de les actuacions en la fase 1 i un 50% en la fase 2
DUM.1	Millorar dels dèficits detectats en els punts CiD (manca d'informació, accessibilitat, impacte visual/seguretat viària, etc.)	Fase 1 i 2	5.326,07	5.326,07		S'estima un 50% de les actuacions en la fase 1 i un 50% en la fase 2
DUM.2	Implantar sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les places per càrrega i descàrrega	Fase 2		30.840,00		
DUM.3	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecol·lida de mercaderies.	Fase 1 i 2	0,00	0,00		Cost associat a la iniciativa privada
DUM.4	Realitzar enquestes al comerç per conèixer la DUM a nivell local	Fase 1	5.000			
DUM.5	Auditar punts de conveniència de la ciutat	Fase 1	5.000			
PAE.1	Millorar l'accés al polígon Mas Roger des del c. Torrent dels Frares	Fase 2 i 3		525.079,81	525.079,81	S'estima un 50% de les actuacions en la fase 2 i un 50% en la fase 3
PAE.2	Crear la figura del gestor/a de mobilitat als polígons	Fase 2		10.000,00		Manteniment del personal de la mobilitat durant el primer període d'impuls del Pla de Mobilitat (30% de la dedicació d'un assalariat)
PAE.3	Constituir una taula de mobilitat entre les empreses i treballadors/es del polígon	Fase 2		0,00		Costos organitzatius i tècnics associats als recursos propis de l'Ajuntament
PAE.4	Bonificar les empreses que disposen d'un pla de desplaçament d'empresa	Fase 1 i 2	0,00	0,00		Costos organitzatius i tècnics associats als recursos propis de l'Ajuntament
ED.1	Fomentar, promoure els desplaçaments a peu o bicicleta (rutes saludables, "comprar a peu", etc)	Fase 1 i 2	24.000,00	24.000,00		8.000€/any
ED.2	Promoure tècniques de conducció eficient	Fase 1 i 2	6.000,00	6.000,00		2.000€/any
ED.3	Projecte "rutes escolars de Pineda"	Fase 1 i 2	18.750,00	18.750,00		

Codi	Mesura	Fase	Cost Fase 1 (€)	Cost Fase 2 (€)	Cost Fase 3 (€)	Observacions
ED.4	Mantenir la introducció de la mobilitat sostenible i segura en l'activitat curricular dels centres educatius	Fase 1 i 2	0,00	0,00		Costos organitzatius i tècnics associats als recursos propis de l'Ajuntament.
ED.5	Mantenir l'adhesió setmana de la mobilitat sostenible i segura	Fase 1, 2 i 3	0,00	0,00	0,00	Costos organitzatius i tècnics associats als recursos propis de l'Ajuntament.
ED.6	Establir mecanismes de coordinació amb els municipis veïns	Fase 1	0,00			Recursos propis de l'Ajuntament
ED.7	Creació del metrominut	Fase 1	5.000			
GM.1	Aplicar el Pla Local de Seguretat Viària	Fase 1 i 2	0,00	0,00		Costos previstos en el PLSV
GM.2	Adaptació de l'ordenança de circulació de vehicles i vianants	Fase 2		0,00		Recursos propis de l'Ajuntament
GM.3	Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empreses	Fase 1	12.000			
Cost total per fase (€)			3.700.925,83	6.824.477,57	4.369.611,94	
Cost total (€)			14.895.015,34			

El conjunt de les propostes d'actuació definides al PMUS tenen un pressupost total de 14.895.015,34€, dels quals el 24,8% s'inverteixen en la primera fase (de 0 a 3 anys), el 45,8% a la segona fase (de 4 a 6 anys) i el 29,3% restant a la tercera fase (de 7 a 12 anys).

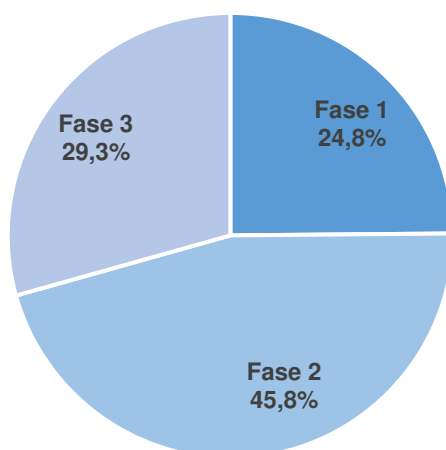


Figura 2.— Percentatge de costos del PMUS de Pineda de Mar per fases. Font: elaboració pròpia