

Pla de mobilitat urbana

Pineda de Mar

Document VIII: Resum de l'EAE

Octubre 2025



**Diputació
Barcelona**



Ajuntament
de Pineda de Mar



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

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Hugo 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

ÍNDEX

DOCUMENT VIII. RESUM DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC	4
1. INTRODUCCIÓ	5
2. PRINCIPALS PROPOSTES I DETERMINACIONS DEL PMUS DE PINEDA DE MAR	6
2.1. OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT DE PINEDA DE MAR	6
2.2. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA DE MOBILITAT DE PINEDA DE MAR	6
3. VALORACIONS DEL DIE, L'EAE I INTEGRACIÓ DE LES APORTACIONS AMBIENTALS	12
3.1. PROCÉS DE CONSULTES DEL DIE	12
3.1.1. <i>Valoració global del Document d'Abast.....</i>	<i>12</i>
<i>S'ha afegit a l'aparat 6.4.2 Consums energètics i emissions contaminants i de GEH, la contribució del sector de la mobilitat en termes d'emissions de GEH a la demarcació Barcelona per a l'any 2019 (any de referència pre Covid.)</i>	<i>13</i>
3.2. PROCÉS DE CONSULTES A L'APROVACIÓ INICIAL DE L'EAE.....	15
3.2.1. <i>Informe ATM.....</i>	<i>15</i>
3.2.2. <i>Comentaris de la Generalitat</i>	<i>17</i>
3.3. AL·LEGACIONS DEL PERÍODE D'INFORMACIÓ PÚBLICA.....	18
4. CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PMUS DE PINEDA DE MAR	20
4.1. AVALUACIÓ GLOBAL DE LA INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS	20
4.2. AVALUACIÓ GLOBAL DEL TRACTAMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS EN LA PROPOSTA DE PMUS	21
4.3. PRINCIPALS IMPACTES DESTACATS SOBRE EL MEDI AMBIENT DE LA PROPOSTA DEL PMUS	26
5. DETERMINACIONS FINALS	27

DOCUMENT VIII. RESUM DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC

1. INTRODUCCIÓ

El PMUS és l'instrument per planificar la mobilitat del municipi de Pineda tenint present tots els modes de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies, amb un horitzó de com a mínim 6 anys (ja que cal revisar-los com a mínim cada 6 anys). El Pla vol aconseguir que els desplaçaments siguin el màxim de sostenibles, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania, d'acord amb els principis i objectius que estableixen els articles 2 i 3 de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat, i desenvolupar al territori el que determinen les Directrius Nacionals de Mobilitat (art. 7.1 de la Llei), i en coherència i subordinat a les directrius del planejament territorial que li afecten.

En els plans de mobilitat urbana s'hauran d'establir aquelles mesures que van en la línia següent:

- a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la **competitivitat** del sistema productiu.
- b) Augmenten la **integració social** tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la **qualitat de vida** dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de **salut** dels ciutadans.
- e) Aporten més **seguretat** en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més **sostenibles**.

Ha d'incloure, doncs, una anàlisi de l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i de béns (públic i privat). Així mateix, també cal avaluar la circulació i seguretat viària, el transport públic de viatgers, els aparcaments, les activitats econòmiques, el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, entre d'altres aspectes. Així, el PMUS programa les actuacions a realitzar a la ciutat en matèria de mobilitat, però també esdevé una eina gairebé imprescindible per paucar i donar coherència als estudis d'avaluació de la mobilitat generada (que fixa el Decret 344/2006) tant del planejament general de la ciutat com del derivat.

2. PRINCIPALS PROPOSTES I DETERMINACIONS DEL PMUS DE PINEDA DE MAR

2.1. OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT DE PINEDA DE MAR

Per assolir aquests reptes el PMU recull 9 propostes d'actuació:

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.

2.2. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA DE MOBILITAT DE PINEDA DE MAR

La taula inferior mostra un conjunt de 4 objectius general en els quals s'emmarca el PMUS amb la finalitat d'assolir una mobilitat

- Segura
- Sostenible
- Equitativa
- Eficient

Dins de cada objectiu general s'identifiquen un o diversos objectius ambientals específics (8) que ha d'assolir el present PMUS.

Per cada objectiu ambiental específic es detallen alguns indicadors que permetran valorar l'assoliment els objectius indicats.

OA 1: Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat

L'accidentalitat continua essent un dels principals efectes negatius de la mobilitat. Caldrà, doncs, que les mesures del PMUS vagin encaminades a aconseguir una reducció de l'accidentalitat d'acord el que preveuen els altres plans.

Pineda de Mar disposa d'un Pla local de seguretat viària. L'objectiu d'aquest és assolir una reducció en el nombre d'accidents i de víctimes respecte la mitjana dels anys anteriors.

OA 2: Augmentar la quota modal dels modes sostenibles

El PMUS ha de promoure i realitzar mesures a favor de l'increment de la mobilitat, tant urbana com interurbana, en modes sostenibles (principalment a peu i en bicicleta) amb l'objectiu d'incrementar la quota modal amb aquests modes.

Una ciutat més accessible en modes sostenibles (creant xarxes de bicicleta i de vianants segures, connectades i accessibles, ampliació de l'illa de vianants, etc.) i accions complementàries en la racionalització de l'ús del vehicle privat (amb accions com una nova jerarquia viària o la regulació de l'aparcament) han de facilitar aquest increment de la quota modal dels modes sostenibles.

OA 3: Reduir les emissions de CO₂

Per assolir aquest objectiu és necessari aconseguir un canvi modal, així com buscar alternatives a l'ús de combustibles fòssils com a fonts d'energia, així com fomentar mesures d'augment de l'eficiència dels vehicles motoritzats.

El transport és un dels principals emissors de gasos d'efecte hivernacle i, per tant, la reducció d'aquests gasos és un dels objectius del PMUS.

OA 4: Reduir les emissions de contaminants NO_x i PM₁₀

Els paràmetres més rellevants a l'hora de determinar la qualitat de l'aire són les partícules en suspensió (PM₁₀) i els òxids de nitrogen (NO_x), ambdós provinents principalment del trànsit rodat a la ciutat.

OA 5: Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica

El trànsit en les zones urbanes suposa un dels principals factors del soroll ambiental. Pineda de Mar disposa d'un Mapa de Capacitat Acústica, per tant, s'estableix com a objectiu el no sobrepassar els valors fixats per l'Annex A del Decret 176/2009, on s'estableixen els valors límits d'immissió per al període de dia, vespre i nit per a les diferents zones de sensibilitat acústica (A, B i C).

OA 6: Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor

Per assolir aquest objectiu és necessari aconseguir un canvi modal, així com estudiar la possibilitat d'aplicar mesures de gestió d'aparcament, càrrega i descàrrega o establir zones de prioritat preferent per a vianants i ciclistes, a més a més, d'estudiar els traçats de les noves infraestructures de transport.

Indicadors:

OA 7: Impulsar una mobilitat universal i accessible

El disseny de la ciutat ha de tenir en compte criteris d'accessibilitat que atenguin les necessitats de tota la població i eviti situacions de discriminació per problemes de mobilitat universal. Les mesures necessàries per aconseguir aquest objectiu estan relacionades amb la reducció de les barreres arquitectòniques i en un disseny urbà i dels modes de transport que tingui en compte la mobilitat universal.

OA 8: Reduir el consum de combustibles associats al transport

Per tal d'assolir aquest objectiu és necessari aconseguir un canvi modal: disminució en termes absoluts de la utilització del transport privat motoritzat, i augment del percentatge d'utilització del transport col·lectiu i els desplaçaments a peu i en bicicleta.

Així mateix, la disminució de l'ús de l'energia en el transport passa per millorar l'eficiència dels vehicles, ja sigui augmentant-ne l'ocupació (i per tant disminuint el nombre de vehicles que circulen) i millorant l'eficiència energètica d'aquests, tenint especial consideració sobre els possibles efectes contraproductius que aquestes mesures poden suposar (per exemple, una millora de l'eficiència pot provocar un augment de l'ús degut a la baixada del preu del kilòmetre per l'augment de l'eficiència).

2.3 PRINCIPALS PROPOSTES DEL PMUS

El PMUS planteja 3 escenaris, el tendencial i l'objectiu:

Escenari Tendencial: continuant amb la tendència actual, i a partir de les hipòtesis que se'n deriven, es projecta un escenari per l'any 2030 en el qual el tipus de combustible del parc de vehicles és determinant perquè en els vectors ambientals s'observi una millora. En cas que no es produís cap millora tecnològica en el parc de vehicles, totes les emissions contaminants s'incrementarien.

La prognosi de mobilitat fins a l'any horitzó del pla es realitza a partir de l'evolució de la població, la motorització, dels aforaments i demanda del transport públic.

Alternativa 1: en síntesi, l'escenari desitjat busca millorar la mobilitat activa, incrementant voreres, carrers de prioritat invertida, carrils bicicleta... En relació amb el conjunt de la mobilitat, en el transport en vehicle privat s'estableix una reducció de 2,7 punts percentuals (reducció de 3,9 punts en els desplaçaments urbans i 2 punts en els interurbans). En relació als modes actius, s'estableix un increment de 2,7 punts percentuals (augment de 3,9 punts en els desplaçaments urbans i 2 punts en els interurbans). En l'ús del transport públic es mantenen els mateixos valors que en l'escenari tendencial.

Alternativa 2 (escenari objectiu): en síntesi, l'escenari desitjat busca aconseguir una reorganització de la distribució modal, en què els modes de transport no motoritzats i el transport públic adquireixin més rellevància. En relació amb el conjunt de la mobilitat, en el transport en vehicle privat s'estableix una reducció de 5,2 punts percentuals (reducció de 6,3 punts en els desplaçaments urbans i 4,5 punts en els interurbans). En relació als modes actius, s'estableix un increment de 2,7 punts percentuals (augment de 3,9 punts en els desplaçaments urbans i 2 punts en els interurbans). En l'ús del transport públic s'estableix un creixement global de 2,4 punts percentuals (augment de 2,4 punts en els desplaçaments urbans i 2,5 punts en els interurbans). Aquests valors són coherents amb els objectius del PMMU 2019-2024 i del pdM 2020-2025.

A continuació, es resumeixen les principals propostes per cada un dels diferents àmbits de la mobilitat.

La mobilitat a peu

El Pla preveu diferents mesures referents a aquest objectiu, tant d'expansió com de reducció de diferents infraestructures de mobilitat. Es centra majoritàriament amb l'increment de la mobilitat a peu o bici, mentre que força a decreixer l'ús del cotxe, reduint superfície de circulació, restringint velocitats i restringint zones de la ciutat:

- Adequar els passos a nivell de l'N-II i la via del ferrocarril
- Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants
- Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants
- Ampliar l'espai pacificat del centre històric de Pineda de Mar
- Millorar de la mobilitat i accessibilitat als entorns educatius
- Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de la N-II
- Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella
- 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

La mobilitat en bicicleta

El Pla preveu l'execució de diferents nous carrils ciclistes que permetran millorar la connectivitat entre barris, en un municipi amb molt poca infraestructura ciclable:

- 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
- Nou carril bici al passeig d'Hortsavinyà
- Reconvertir a ciclocarrers la xarxa secundària de Pineda de Mar
- Dotar d'aparcaments tots els equipaments
- Aparcaments segurs als principals pols de mobilitat
- Unificar la tipologia d'aparcament per a bicicletes existents a la ciutat
- Aparcament tancat i registrat per bicicletes elèctriques
- Estudiar i implementar un sistema de bicicletes públiques

La mobilitat en transport públic

Per millorar i augmentar la competitivitat del transport públic i el seu atractiu es proposa millorar l'oferta de transport públic per carretera, millorant l'entorn i l'accessibilitat a les estacions de transport públic col·lectiu i l'oferta de bus nocturn i durant dies festius, cap de setmana. Es proposen les següents actuacions:

- Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat
- Millorar la confortabilitat a les parades d'autobús
- Modificar el recorregut de la línia interurbana 603 per donar servei a la façana costanera de Pineda de Mar
- Fomentar la intermodalitat
- Estudiar i millorar l'eficiència del bus urbà de Pineda de Mar

- Millorar la flota de transport públic per carretera
- Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya un estudi de millora de transport públic nocturn interurbà a Pineda de Mar

La mobilitat en vehicle privat

La prioritat del PMUS en referència al transport privat és la de disminuir el vehicle privat i millorar el funcionament de la xarxa de la ciutat.

- Definir una jerarquia viària que afavoreixi un ús més racional del vehicle privat
- Sol·licitar una nova rotonda entre el carrer Illes Canàries i l'N-II
- Implantar la creació d'una Zona de Baixes Emissions
- Estudiar mesures pacificadores pels carrers més transitats
- 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)
- Reorganitzar els sentits de circulació (sentits únics)
- Incrementar la pacificació de l'a. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l'av. de Puerto Rico
- Fomentar l'ús del carpooling i implantar el servei de cotxe multiusuari
- Millorar la senyalització vertical d'orientació als equipaments amb dèficits

L'aparcament

Pel que fa a la gestió de l'aparcament i a partir de l'estudi de rotació i d'ocupació de l'estacionament diürn, el PMU recull les següents propostes de millora:

- Reconvertir a Zona Verda durant tot l'any les places que es troben pròximes a l'estació
- Instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
- Promoció de les bosses d'aparcament (senyalització d'orientació)
- Millorar l'accessibilitat a les places de persones de mobilitat reduïda (PMR)

La distribució urbana de mercaderies

Analitzar les noves tendències existents i garantir que el sistema integri el concepte d'eficiència, sostenibilitat i seguretat, entre d'altres. En aquest aspecte, el PMUS aposta per la potenciació de processos de digitalització i sistemes sostenibles d'última milla que afavoreixin un sistema logístic eficient i sostenible.

- Millorar els dèficits en els punts de càrrega i descàrrega
- Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades de l'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies
- Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies
- Realitzar enquestes al comerç per conèixer la DUM a nivell local
- Auditar punts de conveniència al municipi

Polígons d'activitat econòmica

Per promoure una mobilitat més sostenible i eficient i que aquesta no vagi en contra del progrés econòmic a la zona de PAE, les proposen les següents actuacions:

- Millorar l'accés al polígon Mas Roger des del c. Torrent dels Frares
- Crear la figura del gestor de mobilitat al polígon industrial
- Construir una taula de mobilitat entre les empreses i treballadors/es del polígon industrial
- Bonificar les empreses que disposin d'un pla de desplaçament d'empresa

Educació, sensibilització i informació

A nivell d'educació, sensibilització i informació a la ciutadania de promoure us hàbits de desplaçament més saludables es proposa:

- Fomentar i promoure els desplaçaments a peu o bicicleta
- Promoure tècniques de conducció eficient
- Projecte "camins escolars de Pineda"
- Mantenir la introducció de la mobilitat sostenible i segura en l'activitat curricular dels centres educatius
- Mantenir l'adhesió a la setmana de la mobilitat sostenible
- Establir mecanismes de coordinació amb els municipis veïns
- Creació del metrominut

Gestió de la mobilitat

Finalment, a nivell de gestió de la mobilitat es proposa:

- Aplicar el Pla Local de Seguretat Viària
- Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles

3. VALORACIONS DEL DIE, L'EAE I INTEGRACIÓ DE LES APORTACIONS AMBIENTALS

3.1. PROCÉS DE CONSULTES DEL DIE

El juliol de 2023, l'Ajuntament de Pineda de Mar va sol·licitar a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, l'emissió del Document d'Abast (DA) del PMU d'aquest municipi. La sol·licitud s'acompanyava del corresponent Document Inicial Estratègic (DIE) i la memòria del Pla.

Posteriorment, la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental ha dut a terme les consultes a les administracions públiques afectades i a les persones interessades (d'acord amb l'article 19 de la Llei 21/2013, de 9 desembre) que es relacionen a continuació:

ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES	
Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, Departament de Territori (DTER)	Oficina Catalana de Canvi Climàtic, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (DACC)
Direcció General de Transports i Mobilitat, DTER	Subdirecció General de Prevenció i Control de la Contaminació Atmosfèrica, DACC
Ajuntament de Tordera	Diputació de Barcelona, Àrea d'Acció Climàtica
Ajuntament de Calella	Autoritat del Transport Metropolità
Ajuntament de Santa Susanna	Consell Comarcal del Maresme
PERSONES INTERESSADES	
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya	Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya
Col·legi de Geògrafs de Catalunya	Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
Ecologistes en Acció de Catalunya	Catalunya Camina
Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)	Fundació RACC
Fundació Mobilitat Sostenible i Segura	Bicicleta Club de Catalunya (BACC)
ADENC	Agrupació Catalana d'Enginyeries i Consultories Mediambientals (ACECMA)

3.1.1. Valoració global del Document d'Abast

La Direcció General de de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat va emetre amb data 13 de novembre de 2023 el Document de d'abast del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Pineda de Mar 2024-2030 (número d'expedient: OAA20230049). Aquest document té com a objecte determinar l'abast de l'Estudi Ambiental Estratègic i els requeriments d'integració ambiental del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Pineda de Mar 2024-2029 (en endavant PMUS), als efectes que determina l'apartat d de l'article 13 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els articles 17 i 19 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

A continuació es presenta una relació de les determinacions fixades en el Document de d'Abast i com han estat introduïdes en el present EAE.

Document d'Abast	Resposta
Analitzar els principals centres generadors i atractors de mobilitat i incorpori un estudi dels principals fluxos intramunicipals i intermunicipals (quantificar quins dels principals fluxos associats als nodes disposen d'un potencial de canvi modal més rellevant i quins objectius es pretén assolir amb cadascun d'ells)	<i>S'ha incorporat el capítol 6.5 Anàlisi de fluxos, on s'analitzen els fluxos intramunicipals i intermunicipals per tal d'associar-los amb un potencial de canvi modal.</i>
Incorporar els següents instruments de planificació: EAMG; PDE; PMUS municipis veïns; Acords de millora de la qualitat de l'aire aprovat al març 2022; Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya)	<i>No es disposa d'informació dels EAMG. Els municipis veïns no tenen PMUS.</i>
Completar la diagnosi: 1. Incloure una anàlisi de la mobilitat laboral al municipi 2. Distingir per corredors de transport els veh·km 3. Emissions dels km 4. Perspectiva de gènere en la mobilitat 5. Dades MITMA, els patrons horaris	<i>S'incorpora a l'EAE:</i> <i>1. Anàlisi de la mobilitat laboral al municipi: Apartat 6.6 Mobilitat laboral</i> <i>2. Distingir per corredors de transport els veh·km: Apartat 6.5 Anàlisi de fluxos (es distingeixen els desplaçaments)</i> <i>3. Emissions dels km: Apartat 8. Descripció de les alternatives.</i> <i>4. Perspectiva de gènere en la mobilitat: S'incorpora a l'apartat 6.2 Mobilitat</i> <i>5. Dades MITMA, patrons horaris: 6.6 Mobilitat laboral</i>
Establir objectius i indicadors ambientals (pg 8-9)	<i>S'ha afegit a l'apartat 10. Seguiment i supervisió</i>
Descripció i avaluació d'alternatives (veh·km; GEH, etc.)	<i>S'ha afegit a l'apartat 8. Descripció i avaluació de les alternatives</i>
Viabilitat econòmica	<i>El document de propostes incorpora el pressupost de l'execució de totes les mesures del PMUS.</i>
Informe Oficina Catalana del Canvi Climàtic	
Incloure entre els objectius de referència: - COM (2019) 640 final: The European Green Deal - COM (2020) 562 final: Objectius climàtics de la UE pel 2030.	<i>S'ha afegit a l'EAE i a la diagnosi a l'apartat d'antecedents</i>
Incloure els objectius de reducció de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) definits al document Horitzó 2030 INDC i els objectius de referència definits al pdM 2020-2025.	<i>Els objectius de reducció de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) definits al document Horitzó 2030 IND s'han afegit a l'apartat 9. Avaluació ambiental del PMUS.</i> <i>Els objectius de referència definits al pdM 2020-2025 s'han afegit a l'apartat 10. Seguiment i supervisió</i>
Presentar les emissions per cadascuna de les alternatives.	<i>S'ha afegit a l'apartat 8. Descripció i avaluació de les alternatives</i>
Incorporar mesures de mitigació dels GEH	<i>El document de propostes incorpora mesures que mitigen els GEH com ara Fomentar la intermodalitat o fomentar l'ús del car pooling i implantar el servei de cotxe multiusuari</i>
Afegir un apartat dedicat a l'avaluació de la vulnerabilitat dels impactes del canvi climàtic i fer referència a les projeccions climàtiques 2030-2025 projecte ESCAT 2020.	<i>S'ha afegit a l'apartat 9. Avaluació ambiental del PMUS</i>
Fer referència a la nova Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2021-2030.	<i>S'ha afegit a l'apartat 4. Antecedents, a l'àmbit 4.4 Àmbit català.</i>
Caldria incloure les dades de la contribució del sector de la mobilitat en termes d'emissions de GEH a la demarcació Barcelona	<i>S'ha afegit a l'aparat 6.4.2 Consums energètics i emissions contaminants i de GEH, la contribució del sector de la mobilitat en termes d'emissions de GEH a la demarcació Barcelona per a l'any 2019 (any de referència pre Covid.)</i>
Informe ATM Barcelona	
En relació amb altres plans i programes caldrà analitzar les determinacions del pdM del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) per al període 2020-2025 i adequar-s'hi per tal de complir amb els objectius i les mesures que siguin d'aplicació al Pla.	<i>S'ha revisat el pdM del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) per al període 2020-2025 per tal d'adequar amb els objectius i les mesures que siguin d'aplicació al Pla</i>
Donar compliment a les determinacions específiques per als PMUS que s'estableixen al corresponent Document	<i>En tot el PMUS es dona compliment a les determinacions específiques del pdM</i>

Document d'Abast	Resposta
<i>resum del procediment d'avaluació ambiental del pdM 2020-2025.</i>	
Caldrà incorporar en la fase propositiva aquelles indicacions vinculades a l'aprovació de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, especialment d'aquelles que fan referència als PMUS (article 14).	<i>En el document de propostes s'incorporen mesures com ara una zona de baixes emissions o mesures per facilitar els desplaçaments a peu, entre d'altres, en consonància amb el que es descriu a l'article 14 de la Llei 7/2021.</i>
Confecció d'una llista d'indicadors tenint en compte els continguts a les Directrius Nacionals de Mobilitat que afecten l'àmbit urbà i els proposats al pdM.	<i>Incorporats a l'apartat 10 de l'EAE.</i>
Presentar per tots els escenaris analitzats, les dades de vehicles*km per cada un dels modes de transport.	<i>S'ha afegit a l'EAE, apartat 8. Descripció i avaluació de les alternatives.</i>
En relació als objectius ambientals i els corresponents indicadors, partint dels valors objectiu indicats al pdM 2020-2025, cal estar alineat amb la normativa de reducció de descarbonització i adaptació al canvi climàtic d'aplicació en l'horitzó temporal del PMUS.	<i>En l'apartat 8.6 Avaluació del compliment dels objectius ambientals s'indiquen els objectius indicats al pdM 2020-2025 i el seu compliment per a l'objectiu del Pla</i>
Cal que el DIE porti a terme una avaluació de les diferents alternatives plantejades. Aquest exercici és fonamental per poder analitzar l'impacte de les propostes i mesures a desenvolupar i així complir amb els objectius ambientals establerts.	<i>S'incorpora aquesta informació a l'apartat 8.4 Avaluació d'alternatives.</i>
Regulació i restriccions a la circulació del vehicle privat, especialment aquells més contaminants (implementació de ZBE).	<i>En el document II, Programa d'actuacions, la proposta VP3.- Implantar la creació d'una Zona de Baixes Emissions contempla aquesta consideració.</i>
Identificació de zones especialment sensibles pel que fa a l'impacte de la mobilitat (zones escolars, zones amb molta població exposada...).	<i>En el document II, Programa d'actuacions, la proposta V5.-Millora de la mobilitat i accessibilitat als entorns escolars contempla aquesta consideració.</i>
Definir una xarxa pròpia d'itineraris segurs per a bicicleta.	<i>En el document II, Programa d'actuacions, les propostes B1, B2, contemplen aquesta consideració.</i>
Apostar per itineraris de vianants segurs i saludables i actuacions per a la pacificació i generació d'espais públics saludables.	<i>En el document II, Programa d'actuacions, les propostes V1, V2, V5, V6, V7 contemplen aquesta consideració.</i>
Anàlisi de l'impacte i regulació dels nous ginyes de mobilitat personal.	<i>En el document II, Programa d'actuacions, la proposta, GM2.- Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles contempla aquesta consideració.</i>
Articular una bona xarxa de transport públic en cobertura, freqüència i comoditat	<i>En el document II, Programa d'actuacions, les propostes TP2, TP3, TP5 i TP7, contemplen aquesta consideració.</i>
Integració del concepte de MaaS i potenciació de la digitalització de la informació a l'usuari.	<i>En el document II, Programa d'actuacions, les propostes TP2 i TP4 contemplen aquesta consideració.</i>
Potenciació de la sensibilització ciutadana sobre els impactes de la mobilitat en la salut.	<i>En el document II, Programa d'actuacions, la proposta, GM2.- Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles contempla aquesta consideració.</i>
Treball en l'àmbit de la mobilitat laboral i foment de la participació de les empreses i organitzacions en les polítiques de mobilitat sostenible	<i>En el document II, Programa d'actuacions, les propostes PAE2, PAE3,i PAE4, contemplen aquesta consideració.</i>
Regulació i racionalització de la Distribució Urbana de Mercaderies.	<i>En el document II, Programa d'actuacions, les propostes DUM1, DUM2 i DUM3 contemplen aquesta consideració.</i>
Caldrà garantir un bon alineament entre les mesures del PMUS i les del pdM, tenint en compte especialment les que tenen una major incidència sobre el municipi, que són: - EA2.3. Construir o millorar els camins de vianants entre Pineda de Mar i els municipis veïns. - EA2.4. Creació d'un carril bici interurbà entre Pineda de Mar i Santa Susana. - EA2.7. Introducció d'un estacionament de bicicletes - aparcament de dissuasió P+R al costat de l'estació de tren de Pineda. - EA3.12. Millora del transport públic nocturn interurbà.	<i>La proposta V2.- Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants es relaciona amb la mesura EA2.3 del pdM.</i> <i>La proposta V6.- Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II es projecta un carril bici per la N-II que connecta amb Santa Susanna es relaciona amb la mesura EA2.4 del pdM.</i> <i>La proposta B4.- Dotar d'aparcaments tots els equipaments es relaciona amb la mesura EA 2.7 del pdM.</i>

Document d'Abast	Resposta
	<i>La proposta TP7.- Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya un estudi de millora del transport públic nocturn interurbà a Pineda de Mar es relacional amb la mesura EA3.12 del pdM.</i>
Aconseguir uns objectius de reducció de carboni alineats amb la normativa catalana, estatal i europea (com per exemple l'Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2021-2030).	<i>Aquestes determinacions es tenen en compte a l'apartat 8.6. Avaluació del compliment dels objectius ambientals.</i>
Pineda de Mar s'inclou com a corredor de tipologia 4a. En aquest sentit, caldrà que es tinguin en compte les actuacions que el pdM determina que cal prioritzar per a aquesta tipologia (indicativament, veure taula que segueix), si més no de manera preliminar fins que no es disposi d'un Pla d'acció per al desplegament del pdM en aquest corredor.	<i>En l'apartat d'antecedents s'indica les mesures que proposa el pdM per a Pineda de Mar.</i>

3.2. PROCÉS DE CONSULTES A L'APROVACIÓ INICIAL DE L'EAE

S'han rebut dos informes en resposta a l'aprovació inicial del PMUS Horitzó 2030, un de l'ATM maig de 2025, i l'altre per part de la Generalitat de Catalunya es van rebre uns comentaris, a través de correu electrònic, el juny de 2025, i que s'exposen al capítol següent.

3.2.1. Informe ATM

El maig de 2025 l'ATM va emetre l'Informe relatiu a l'adequació del PMUS de Pineda de Mar als criteris i a les orientacions establertes en el Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025. Aquest informe té per objectiu comprovar l'adequació del PMUS de Pineda de Mar, als continguts de la Llei 9/2003, de 13 juny, de la mobilitat i de les Directrius nacionals de mobilitat i la seva adequació als criteris i orientacions establerts en el pdM, donant compliment a l'article 9.5 de la Llei:

Article 9.5.- En el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació del consell territorial de la mobilitat o bé, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, la consulta al consell comarcal corresponent i als organismes, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat. Abans d'aprovar-los, cal l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat de llur àmbit territorial o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, del departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport. En aquest informe, l'ens corresponent s'ha de pronunciar sobre la coherència del pla amb els criteris i les orientacions establerts pel corresponent pla director de mobilitat i hi ha de vetllar.

A continuació s'exposen els principals comentaris i la resposta del PMUS:

Diagnosi

Esmena	Resposta	Observació
Es recomana incorporar informació del parc mòbil elèctric i de baixes emissions censat al conjunt del municipi, les estacions de recàrrega a l'espai públic existents, així com informació del parc de vehicles per etiquetes de la DGT.	Acceptada	S'ha incorporat les dades disponibles de vehicles elèctrics (apartat 2.4). S'ha incorporat projeccions de punts de recàrrega de vehicle elèctric (font ICAEN) a l'apartat 5.1.1
Des de l'equip redactor del present informe es recomana tenir en compte la proposta de xarxa pedalable del PDM 2020-2025 (EA2.4 Desenvolupant una xarxa pedalable, segura i equipada).	Acceptada	S'ha incorporat el Pla Director de Mobilitat 2020-2025 a la proposta EA2.4, ja que el PMUS va en consonància amb el PDM.
En futures revisions o actualitzacions del PMUS es recomana aportar informació referent al transport col·lectiu, així com si es disposa de transport escolar.	Dades no disponibles	No es disposa de dades actuals
No s'analitza si es disposa de senyalització vertical d'orientació per identificar pols d'atracció del municipi i/o sortides cap a altres municipis.	Acceptada	S'ha incorporat un apartat de senyalització (4.4.1) on es descriuen 3 itineraris
Es recomana incorpora informació referent als costos unitaris del transport públic, privat i de mercaderies, segons les dades publicades per l'ATM.	Acceptada	S'ha incorporat l'apartat 7.2 Costos unitaris del transport amb les dades sol·licitades
Es recomana que l'anàlisi de l'accidentalitat incorpori en clau de gènere i també segons el mode de transport.	Dades no disponibles	El Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) de Pineda de Mar no disposa de dades desagregades per gènere ni mode de transport
Es reflexiona si les mesures considerades pel vehicle privat permetran donar resposta a l'objectiu de reduir-ne un 17,9% la quota modal	Acceptada	S'han revisat i actualitzat les dades. Error en la suma d'actuacions complementaries en el repartiment modal. En l'escenari objectiu la mobilitat activa s'incrementa un 7,6%, el transport públic un 36,9% i el vehicle privat es redueix en un 8,9%
No incorpora dades específiques del municipi, ni preveu un objectiu respecte els costos externs del transport	Acceptada	S'ha incorporat l'apartat 7.2 Costos unitaris del transport amb les dades sol·licitades referent als costos externs

Emissions

Esmena	Resposta	Observació
Des de l'equip redactor es recomana quantificar les emissions actuals i futures de PM2,5	Acceptada	S'ha incorporat les dades obtingudes del càlcul de les emissions actuals i futures de PM2,5 al l'apartat 8 i subapartats 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.6 i 8.7.

Propostes

Esmena	Resposta	Observació
Adaptar xarxa ciclable al PDM	Acceptada	S'ha incorporat a la 1a fase de la proposta B.1 la proposta de xarxa ciclable que proposa el PMUS i que va en consonància a la proposta del PDM.
Promoure les bicicletes elèctriques	Acceptada	S'ha incorporat la proposta B.7 i la proposta B.8 on es descriuen actuacions referides a la mobilitat en bicicleta elèctrica
DUM (mirar que diu el Decret 132/2024) per redactar alguna proposta	Acceptada	S'ha incorporat la proposta DUM.4 i la proposta DUM.5 on es descriuen actuacions referides a la distribució urbana de mercaderies a partir del Decret 132/2024
Proposta de renovació de furgonetes del parc municipal	Dades no disponibles	No es disposa de dades de previsió futura
Es considera que cal establir un objectiu d'incrementar el nombre de PDE aprovats d'acord amb el PDM i amb la directiva del Pla de Qualitat de l'Aire 2027	Acceptada	S'ha incorporat la proposta GM.18 Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE).
Es considera que cal concretar més la proposta TP3. Modificar el recorregut de la línia interurbana 603 per donar servei a la façana costanera de Pineda de Mar, ja que caldria valorar l'increment de temps de la proposta de nou recorregut, tant a nivell de costos com per l'allargament del temps de viatge pels clients que hi pugen més enllà de Pineda. Alhora, s'hauria de consensuar la mesura amb el titular del servei.	Acceptada	Aquesta proposta estava en estudi i execució per part de l'Ajuntament de Pineda de Mar i la Generalitat de Catalunya en el moment de la redacció del PMUS.

3.2.2. Comentaris de la Generalitat

Amb data juny de 2025, el Departament de Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural la Generalitat va emetre els següents comentaris relatius a la versió aprovada inicialment del PMUS de Pineda de Mar

Altres plans i programes de referència

Esmena	Resposta	Observació
Fer referència i integrar els objectius del nou Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027.	Acceptada	S'ha incorporat el Decret 132/2024 del Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027 amb els articles, mesures i actuacions relacionades amb el PMUS Pineda de Mar.
Identificar el potencial de creixement en termes de mobilitat dels creixements urbanístics previstos dins l'horitzó temporal del pla.	Acceptada	S'ha tingut en compte el desenvolupament del sector PP1

Temporada alta

Esmena	Resposta	Observació
Pel que fa a la diagnosi: atès que els desplaçaments augmenten en un 37% i això pot suposar augments en paràmetres ambientals no desitjats que dificultin l'assoliment dels objectius ambientals, caldrà una diagnosi específica que visualitzi els fluxos de mobilitat que es potencien durant aquesta època i el seu repartiment modal.	Acceptada	S'ha incorporat un mapa amb percentatges de fluxos interns i externs del municipi, i una taula amb les dades del repartiment modal a l'apartat 3.4 Mobilitat territorial (dades telefonia mòbil del MITMA).
Pel que fa a les actuacions: caldrà reforçar les actuacions específiques en temporada alta, atenent a la pressió turística i l'increment significatiu de desplaçaments durant aquest període.	Acceptada	S'ha incorporat la proposta B.9 on es descriu l'implementació d'un sistema de bicicletes públiques al municipi i la proposta ED.7 on es descriu l'elaboració d'un metrominut. S'ha reforçat la proposta TP.3 en la que s'augmenta el servei de la línia 603 en temporada alta.

ACTUACIONS

Esmena	Resposta	Observació
Caldrà que les actuacions proposades s'articulin de manera explícita amb els principals fluxos de mobilitat identificats com a prioritaris a l'EAE, especialment aquells amb major potencial de canvi modal. Aquesta interrelació ha de permetre vincular de manera operativa la diagnosi estratègica de l'EAE amb les actuacions programades, millorant-ne la coherència interna i facilitant-ne el seguiment i l'avaluació.	Acceptada	S'ha incorporat un mapa amb els fluxos de mobilitat

Mobilitat a peu i bicicleta

Esmena	Resposta	Observació
Millorar la definició de l'actuació B1. Creació de nous carrils bici. Dissenyar una xarxa que connecti els futurs carrils bici de la N-II i el carrer de L'Església amb tots els barris i PAE. Caldrà establir una jerarquització clara de les diferents intervencions previstes dins la mateixa actuació, per tal de prioritzar els trams estratègics i garantir una planificació coherent	Acceptada	S'ha definit una jerarquització més clara i una planificació més coherent de les diferents intervencions futures.

Transport públic

Esmena	Resposta	Observació
En els casos en què les actuacions no depenguin directament de l'Ajuntament, caldrà, d'una banda, incorporar una actuació de competència municipal que contribueixi a donar resposta a la problemàtica plantejada. D'altra banda, serà necessari fer un seguiment actiu per tal de monitoritzar i vetllar pel compliment de les actuacions previstes per part de les administracions competents.	Acceptada	S'ha incorporat la informació indicada a les propostes TP.3 i TP.7 ja que l'agent responsable es la Generalitat de Catalunya.

Aparcament

Esmena	Resposta	Observació
Caldrà considerar com a "prioritària" o "molt prioritària" l'actuació referida A2. Instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctric, atès l'objectiu de reduir les emissions mitjançant la transició cap a una flota de vehicles elèctrics.	Acceptada	S'ha modificat el nivell de prioritat a la proposta A.2 de "prioritària" a "molt prioritària".
S'haurà de detallar quantitativament el nombre de places d'aparcament que es transformen o s'eliminen, indicant-ne la localització concreta dins l'àmbit d'actuació. Cal assegurar que les actuacions no comportin un increment net en el nombre total de places d'aparcament disponibles.	Acceptada	S'ha incorporat un nou indicador amb el nombre de places en via pública en situació actual i en l'escenari futur d'implantació del PMUS

3.3. AL·LEGACIONS DEL PERÍODE D'INFORMACIÓ PÚBLICA

Un cop s'ha elaborat l'EAE, i tant aquest com el propi Pla incorporen les aportacions del DA, es realitza l'aprovació inicial i es sotmet el conjunt al procés d'informació pública.

L'Associació Municipal Bici Baix Llobregat, en data 10 de juny de 2023 exposa les següents al·legacions perquè siguin incorporades al PMU:

Xarxa viària

Esmena	Observació
Incoherència entre el PMUS i el Pla Parcial 1 (PP1) respecte el carrer B: El PP1 proposa connectar l'Av. Generalitat (est) amb el c. Mossèn Cinto Verdaguer (oest) a través del carrer B, però el PMUS proposa que l'Av. Generalitat connecti amb el c. Jaume Balmes i no amb Mossèn Cinto Verdaguer.	El PMUS és un document estratègic que defineix de forma indicativa les actuacions en mobilitat a desenvolupar en el PP1, però és aquest darrer el que defineix de forma detalla l'actuació en concret. Aquesta esmena no contradiu el model estratègic de mobilitat definit en el el PMUS, no obstant s'accepta l'al·legació i es modifica el plànol de jerarquia viària proposada (Plànol VP.0 i VP.1 i actuació VP.1)
Incoherència entre el PMUS i el Pla Parcial 1 (PP1): El PP1 proposa un vial pacificat (carrer D) que connecta l'Av. Hispanitat amb el c. Barcelona, seguint la proposta gràfica de l'Ajuntament i del PGOU. No obstant, el PMUS proposa iniciar el carrer D uns 60 metres més al nord, connectant-lo amb un tram discontinu de l'Av. Hispanitat, que queda desconnectat de l'eix principal.	El PMUS és un document estratègic que defineix de forma indicativa les actuacions en mobilitat a desenvolupar en el PP1, però és aquest darrer el que defineix de forma detalla l'actuació en concret. Aquesta esmena no contradiu el model estratègic de mobilitat definit en el el PMUS, no obstant s'accepta l'al·legació i es modifica el plànol de jerarquia viària proposada (Plànol VP.0 i VP.1 i actuació VP.1)

Carrils bici i ciclovies

Esmena	Observació
Carrer Narcís Monturiol: El PMUS indica una ciclovía existent que el PP1 elimina	El PP1 defineix un conjunt de carrils bici, identificats també en el PMUS, dis del sector. En el cas del c. Narcís Monturiol, carrer perimetral del sector, el PMUS proposa mantenir com a ciclovía, garantint el desplaçament segur de bicicletes.
Carrer B (continuació de l'Avinguda de la Generalitat): el PMUS indica, per aquest carrer, una proposta d'ampliació de la xarxa de ciclovies. El PP1 proposa la creació d'un carril bici segregat de dues direccions atenent al caràcter de "rambla" o "passeig" que prendrà aquest carrer.	El PMUS és un document estratègic que defineix de forma indicativa les actuacions en mobilitat a desenvolupar en el PP1, però és aquest darrer el que defineix de forma detalla l'actuació en concret. Aquesta esmena no contradiu el model estratègic de mobilitat definit en el el PMUS, no obstant s'accepta l'al·legació i es modifica el plànol de jerarquia viària proposada (Plànol B.0 i B.1 i actuació B.1)
Carrer 6 (Avinguda des Tarongers): el PMUS indica una ciclovía existent. El PP1 proposa la creació d'un carril bici segregat de dues direccions que potenciï la connexió ciclista entre el Passeig Marítim i la N-II.	El PMUS és un document estratègic que defineix de forma indicativa les actuacions en mobilitat a desenvolupar en el PP1, però és aquest darrer el que defineix de forma detalla l'actuació en concret. Aquesta esmena no contradiu el model estratègic de mobilitat definit en el el PMUS, no obstant s'accepta l'al·legació i es modifica el plànol de jerarquia viària proposada (Plànol B.0 i B.1 i actuació B.1)
El PP1 considera una via de convivència en espai pacificat als carrers D, 2, 3, 5 i 7, així com vies de convivència bicicleta-vehicle privat als carrers 4 i 8	El PMUS és un document estratègic que defineix de forma indicativa les actuacions en mobilitat a desenvolupar en el PP1, però és aquest darrer el que defineix de forma detalla l'actuació en concret.

Incompliment objectius de l’article 3 de la Llei 9/2003 de mobilitat

Esmena	Observació
El traçat viari proposat al PMUS fragmenta la continuïtat dels eixos pacificats i de la xarxa de carril bici segregat del PP1, incomplint l'objectiu C de la Llei de mobilitat	L'acceptació de les al·legacions presentades a la xarxa viària i ciclable donen compliment a l'objectiu indicat
El PMUS manté alguns ciclocarrers compartit amb el trànsit motoritzat, en lloc de promoure els carrils bici segregats com proposa el PP1, incomplint l'objectiu E de la Llei de Mobilitat	L'acceptació de les al·legacions presentades a la xarxa viària i ciclable donen compliment a l'objectiu indicat

4. CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PMUS DE PINEDA DE MAR

Després de detallar exhaustivament el procés d'Avaluació Ambiental i les contribucions que ha generat en el marc del PMUS, el present apartat representa la culminació de l'avaluació ambiental estratègica. S'integren de manera concisa els aspectes ambientals més rellevants que el PMUS ha incorporat a les seves propostes, així com s'avalua el nivell de consideració i les expectatives establertes pel PMUS per aconseguir els seus objectius ambientals. Es destaquen també les principals amenaces que cal tenir en compte durant el desenvolupament del projecte, juntament amb una explicació de les dificultats que s'han presentat al llarg de tot el procés.

4.1. AVALUACIÓ GLOBAL DE LA INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS

A partir de l'anàlisi de la contribució de les diferents actuacions proposades en el PMUS a l'assoliment dels objectius ambientals proposats en el present EAE s'observa que tots els objectius ambientals estan associats a més d'una acció concreta en el PMUS.

Degut a què moltes accions fan referència, amb major nombre, a alguns dels objectius ambientals, es pot concloure que el seu compliment serà molt satisfactori a:

- OA.1.- Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat
- OA.2.- Augmentar la quota modal dels modes sostenibles
- OA.3.- Reduir les emissions de CO₂
- OA.4.- Reduir les emissions de contaminants NO_x i PM₁₀
- OA.5.- Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica
- OA.6.- Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat de motor
- OA.7.- Impulsar una mobilitat universal i accessible
- AO.8.- Reduir el consum de combustibles associats al transport

El fet que es doni un alt nivell de compliment dels objectius ambientals té una transcendència molt clara en la repercussió ambiental del model de mobilitat al qual es pretén tendir, de manera que es pot concloure que el PMUS comporta una millora dels objectius ambientals.

A mode de resum, es duu a terme a continuació una valoració global del Pla a partir de la identificació de les principals àrees d'atenció i els punts forts que es considera que incorpora:

PUNTS FORTS:

- Es preveu que l'execució de les mesures proposades en termes de millora de les infraestructures per a modes no motoritzats, la millora del transport públic i la regulació de la circulació en vehicle privat, suposaran un **increment** de 5,7 punts percentuals de la quota del **modes no motoritzats** i de 4,7 punts la **del transport públic**.
- El PMUS recull diverses mesures que poden ajudar a **reduir les externalitats associades a la mobilitat**. Cal destacar que l'alternativa 2 comporta una important reducció del consum energètic (-21,7%) i de les emissions de CO₂ (-22,1%), així com de

les PM₁₀ (-37,2%). També s'aprecien reduccions importants en el NO_x (-28,4%) i el NO₂ (-22,8%); aquesta millora tant considerable respon també a la millora del parc de vehicles

- El pla preveu implantar diverses mesures de **restricció del vehicle privat** (destaca incrementar l'espai exclusiu o amb prioritat al vianant, o la implementació d'una xarxa de bicicletes continua a per tot el municipi que es preveu que tinguin un efecte directe amb el canvi modal i per tant amb la reducció del consum i la intensitat energètica.

ÀREES D'ATENCIÓ:

- Cal tenir en compte i fer seguiment dels valors d'emissions del parc circulant, amb l'objectiu de validar i actualitzar, si fos necessari, els factors unitaris utilitzats pel càlcul d'emissions..
- Les dinàmiques canviants del marc social general, com per exemple la pandèmia de COVID viscuda els anys 2020 i 2021, impliquen afectacions en el sistema de mobilitat. És per això que seran necessaris processos d'actualització continua i seguiment dels resultats per tal d'ajustar les mesures a prioritzar.

4.2. AVALUACIÓ GLOBAL DEL TRACTAMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS EN LA PROPOSTA DE PMUS

En aquest apartat s'avalua, finalment, com les mesures proposades pel PMUS 2025 faciliten l'assoliment dels objectius ambientals, i quines són les amenaces existents que caldrà considerar i resoldre adequadament durant l'horitzó temporal del Pla per no comprometre'ls. Per tal de fer aquesta avaluació, s'analitzen de forma seqüencial cadascun dels objectius ambientals. En molts casos les mesures incideixen en més d'un objectiu ambiental.

Les actuacions proposades pel PMUS que contribueixen a l'assoliment d'aquest objectiu són:

OBJECTIU AMBIENTAL 1: Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat

- V.1 Adequar els passos a nivell de l'N-II i la via del ferrocarril
- V.2 Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants
- V.3 Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants
- V.6 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II
- V.7 Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella
- V.8 Execució de la MP del POUM a l'àmbit de l'illa compresa entre el Pg. Marítim
- 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
- TP.6 Millorar la flota de transport públic per carretera
- VP.1 Definir una jerarquia viària que afavoreixi un ús més racional del vehicle privat
- VP.2 Sol·licitar una nova rotonda entre el carrer Illes Canàries i la N-II
- VP.4 Estudiar mesures pacificadoras pels carrers més transitats
- VP.6 Reorganitzar els sentits de circulació (sentits únics)

- VP.7 Incrementar la pacificació de l'av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l'av. Puerto Rico.
- DUM.5 Auditar punts de conveniència de la ciutat
- PAE.1 Millorar l'accés al polígon Mas Roger des de c.Torrent dels Frares
- ED.2 Promoure tècniques de conducció eficient
- ED.7 Creació del metrominut
- GM.1 Aplicar el Pla Local de Seguretat Viària
- GM 2. Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles
- GM 3. Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)

OBJECTIU AMBIENTAL 2: Augmentar la quota modal dels modes sostenibles

- V.2 Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants
- V.3 Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants
- V.4 Ampliar l'espai pacificat del centre històric de Pineda de Mar
- V.6 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II
- V.7 Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella
- V.8 Execució de la MP del POUM a l'àmbit de l'illa compresa entre el Pg. Marítim
- 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
- B.2 Nou carril bici al passeig d'Hortsavinyà
- B.4 Dotar d'aparcaments tots els equipaments
- B.5 Aparcaments segurs als principals pols de mobilitat
- B.7 Ajut econòmic per la compra d'una bicicleta elèctrica
- B.8 Aparcament tancat i registrat per bicicletes elèctriques
- B.9 Implementar un sistema de bicicletes públiques
- TP.1 Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat
- TP.2 Millorar la confortabilitat a les parades d'autobús
- TP.3 Modificar el recorregut de la línia interurbana 603 per donar servei a la façana costanera de Pineda de Mar
- TP.4 Fomentar la intermodalitat
- TP.5 Estudiar millorar l'eficiència del bus de Pineda de Mar
- TP.6 Millorar la flota de transport públic per carretera
- TP.7 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya un estudi de millora del transport públic nocturn interurbà a Pineda de Mar
- VP.4 Estudiar mesures pacificadoras pels carrers més transitats
- VP.7 Incrementar la pacificació de l'av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l'av. Puerto Rico.
- A.2 Instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
- PAE.4 Bonificar les empreses que disposen d'un pla de desplaçament d'empresa
- ED.1 Fomentar i promoure els desplaçaments a peu o bicicleta
- ED.3 Projecte "camins escolars de Pineda"
- ED.4 Mantenir la introducció de la mobilitat sostenible i segura en l'activitat curricular dels centres educatius
- ED.5 Mantenir l'adhesió a la setmana de la mobilitat sostenible
- ED.7 Creació del metrominut
- GM.2 Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles
- GM.3 Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)

OBJECTIU AMBIENTAL 3: Reduir les emissions de CO2

- V.6 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II
- V.7 Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella
- 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
- B.4 Dotar d'aparcaments tots els equipaments
- B.5 Aparcaments segurs als principals pols de mobilitat
- B.7 Ajut econòmic per la compra d'una bicicleta elèctrica
- B.9 Implementar un sistema de bicicletes públiques
- TP.4 Fomentar la intermodalitat
- TP.5 Estudiar millorar l'eficiència del bus de Pineda de Mar
- TP.6 Millorar la flota de transport públic per carretera
- VP.1 Definir una jerarquia viària que afavoreixi un ús més racional del vehicle privat
- VP.3 Implantar la creació d'una Zona de Baixes Emissions
- 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)
- DUM.3 Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies
- PAE.4 Bonificar les empreses que disposen d'un pla de desplaçament d'empresa
- ED.2 Promoure tècniques de conducció eficient
- ED.3 Projecte "camins escolars de Pineda"
- ED.4 Mantenir la introducció de la mobilitat sostenible i segura en l'activitat curricular dels centres educatius
- ED.5 Mantenir l'adhesió a la setmana de la mobilitat sostenible
- ED.7 Creació del metrominut
- GM2 Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles
- GM3 Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)

OBJECTIU AMBIENTAL 4: Reduir les emissions de contaminants NOx i PM10

- V.6 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II
- V.7 Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella
- 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
- B.4 Dotar d'aparcaments tots els equipaments
- B.5 Aparcaments segurs als principals pols de mobilitat
- B.7 Ajut econòmic per la compra d'una bicicleta elèctrica
- B.9 Implementar un sistema de bicicletes públiques
- TP.4 Fomentar la intermodalitat
- TP.5 Estudiar millorar l'eficiència del bus de Pineda de Mar
- TP.6 Millorar la flota de transport públic per carretera
- VP.1 Definir una jerarquia viària que afavoreixi un ús més racional del vehicle privat
- VP.3 Implantar la creació d'una Zona de Baixes Emissions
- 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)
- DUM.3 Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies
- PAE.4 Bonificar les empreses que disposen d'un pla de desplaçament d'empresa

- ED.2 Promoure tècniques de conducció eficient
- ED.3 Projecte “camins escolars de Pineda”
- ED.4 Mantenir la introducció de la mobilitat sostenible i segura en l’activitat curricular dels centres educatius
- ED.5 Mantenir l’adhesió a la setmana de la mobilitat sostenible
- ED.7 Creació del metrominut
- GM2 Adaptació de l’ordenança de circulació de vianants i vehicles
- GM3 Promoció dels Plans de Desplaçament d’Empresa (PDE)

OBJECTIU AMBIENTAL 5: Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica

- B.7 Ajut econòmic per la compra d’una bicicleta elèctrica
- B.9 Implementar un sistema de bicicletes públiques
- VP.3 Implantar la creació d’una Zona de Baixes Emissions
- 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)
- VP.7 Incrementar la pacificació de l’av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l’av. Puerto Rico.
- GM2 Adaptació de l’ordenança de circulació de vianants i vehicles

OBJECTIU AMBIENTAL 6: Reduir i optimitzar l’ocupació de l’espai públic per part del vehicle privat de motor

- V.7 Millorar l’accessibilitat a l’entorn de la Rasa Vella
- VP.7 Incrementar la pacificació de l’av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l’av. Puerto Rico.
- VP.8 Fomentar l’ús del carpooling i implantar el servei de cotxe multiusuari
- VP.9 Millorar la senyalització vertical d’orientació als equipaments amb dèficit
- A.3 Promoció de les bosses d’aparcament (senyalització d’orientació)
- DUM.4 Realitzar enquestes al comerç per conèixer la DUM a nivell local
- DUM.5 Auditar punts de conveniència de la ciutat
- GM2 Adaptació de l’ordenança de circulació de vianants i vehicles

OBJECTIU AMBIENTAL 7: Impulsar una mobilitat universal i accessible

- V.1 Adequar els passos a nivell de l’N-II i la via del ferrocarril
- V.2 Adequació de les voreres segons la normativa vigent d’accessibilitat en la xarxa principal de vianants
- V.3 Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants
- V.8 Execució de la MP del POUM a l’àmbit de l’illa compresa entre el Pg. Marítim
- B.9 Implementar un sistema de bicicletes públiques
- TP.2 Millorar la confortabilitat a les parades d’autobús
- TP.6 Millorar la flota de transport públic per carretera
- VP.8 Fomentar l’ús del carpooling i implantar el servei de cotxe multiusuari
- VP.9 Millorar la senyalització vertical d’orientació als equipaments amb dèficit
- A.4 Millorar l’accessibilitat a les places de persones de mobilitat reduïda (PMR)

- DUM.5 Auditar punts de conveniència de la ciutat
- GM2 Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles
- GM3 Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)

OBJECTIU AMBIENTAL 8: Reduir el consum de combustibles associats al transport

- V.7 Millorar l'accessibilitat a l'entorn de la Rasa Vella
- 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
- B.4 Dotar d'aparcaments tots els equipaments
- B.5 Aparcaments segurs als principals pols de mobilitat
- B.7 Ajut econòmic per la compra d'una bicicleta elèctrica
- B.9 Implementar un sistema de bicicletes públiques
- TP.5 Estudiar millorar l'eficiència del bus de Pineda de Mar
- TP.6 Millorar la flota de transport públic per carretera
- TP.7 Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya un estudi de millora del transport públic nocturn interurbà a Pineda de Ma
- VP.3 Implantar la creació d'una Zona de Baixes Emissions
- 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)
- VP.7 Incrementar la pacificació de l'av. Hispanitat entre Rierany dels Frares i l'av. Puerto Rico.
- A.2 Instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
- DUM.3 Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies
- DUM.4 Realitzar enquestes al comerç per conèixer la DUM a nivell local
- DUM.5 Auditar punts de conveniència de la ciutat
- AE.4 Bonificar les empreses que disposen d'un pla de desplaçament d'empresa Informació, promoció i sensibilització
- ED.1 Fomentar i promoure els desplaçaments a peu o bicicleta
- ED.2 Promoure tècniques de conducció eficient
- ED.3 Projecte "camins escolars de Pineda"
- ED.4 Mantenir la introducció de la mobilitat sostenible i segura en l'activitat curricular dels centres educatius
- ED.5 Mantenir l'adhesió a la setmana de la mobilitat sostenible
- ED.7 Creació del metrominut
- GM2 Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles
- GM3 Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)

4.3. PRINCIPALS IMPACTES DESTACATS SOBRE EL MEDI AMBIENT DE LA PROPOSTA DEL PMUS

En el present apartat es fa una recapitulació dels principals impactes detectats, fent un llistat dels mateixos.

Impacte 1: possible impacte positiu en la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Impacte: 2: possible impacte positiu per reducció dels contaminants atmosfèrics a la ciutat: NOX, NO2, PM10 i PM2,5.

Impacte 3: possible impacte positiu en la reducció de la contaminació acústica.

Impacte 4: possible impacte positiu en l'augment de la qualitat urbana, en tant que es redueixen els carrils de circulació de trànsit motoritzat i es possibilita l'augment del verd urbà.

Considerant els principals impactes identificats, els quals representen totes una millora ambiental per a la ciutat, la proposta del PMUS Horitzó 2030 se centra en la protecció de la salut i la seguretat dels ciutadans, en la lluita contra la crisi climàtica i en la millora de la qualitat de l'aire de Pineda de Mar. Això es realitza amb l'objectiu de garantir que la mobilitat de la ciutat esdevingui un element fonamental del model social, econòmic i cultural, constituint un pilar integrador essencial.

5. DETERMINACIONS FINALS

En el present apartat es resumeix el pla de seguiment de les mesures contemplades en el PMUS:

Seguiment ambiental del PMU Horitzó 2030

En aquest apartat es detalla el sistema de seguiment i avaluació que ha de permetre determinar els resultats de les actuacions, les possibles desviacions, i informar sobre la consecució dels objectius de gestió.

Indicadors de seguiment ambiental del PMU Horitzó 2030

- Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh*km
- Quota de modes no motoritzats (% desplaçaments).
- Emissions anuals de PM10 (tones /any).
- Emissions anuals de NOx (tones /any).
- Proporció de la població exposada a nivells diürns de soroll >65dBA.
- Proporció de la població exposada a nivells nocturns de soroll >55dBA.
- Emissions de CO2 (milers tones/any).
- % canvi de vehicles sense distintiu ambiental.
- Superfície pacificada o amb restricció a la circulació.
- Nombre total de places d'aparcament lliures.
- % places regulades sobre el total.
- Quota de transport públic (% desplaçaments).
- Parades d'autobús accessibles dins de la zona urbana (%).
- Consum energètic, en milers tep/any.

Adicionalment, l'Ajuntament de Pineda de Mar haurà de reportar anualment a l'ATM els següents indicadors:

- km lineals de carrers exclusius per a vianants o carrers de prioritat invertida.
- Xarxa pedalable de carrils segregats urbans.
- Nombre de viatgers del servei de transport urbà d'autobús.
- Nombre total de parades on s'aturen els serveis de transport urbà.

- Nombre total de places d'aparcament regulades (horària, residents, càrrega descàrrega, etc.).
- Nombre de vehicles 0 / ECO en la flota municipal.
- Nombre d'accidents amb víctimes en tram urbà.
- Nombre de datasets de mobilitat disponibles al portal de dades obertes de l'Ajuntament.

Aquests indicadors, junt amb d'altres que no són directament de caire ambiental, hauran de ser publicats periòdicament per l'Ajuntament de Pineda de Mar, conjuntament amb el detall del grau d'execució de les mesures plantejades en el Pla. El nombre d'indicadors és compacte, amb capacitat de donar gran informació i poden ser comparables entre administracions i instruments d'ordenació. Els indicadors conserven coherència amb els plans supramunicipals, el PMMUS i el pdM, així com les dades bàsiques de mobilitat.