



## **Resposta a les consultes formulades per veïnes i veïns de La Miranda en relació a qüestions de mobilitat a la zona**

En aquest document podeu consultar la resposta del regidor de Mobilitat i Seguretat Viària, Josep Maria Rañé Blasco, a les preguntes formulades per veïns i veïnes de La Miranda en relació a qüestions relacionades amb la mobilitat de la zona.

En el document es responen qüestions sobre l'estudi de mobilitat vinculat a l'ampliació de l'Escola La Miranda, el funcionament de l'espai Kiss&Ride, els canvis de circulació i aparcament als carrers Dos de Maig, Batista i Roca, Sant Josep, Bruc i Canigó, i les sancions de circulació.

### **1. SOBRE L'ESTUDI**

#### **1.1. Quant costen totes les actuacions previstes en aquest pla de millora?**

El cost aproximat d'aquestes actuacions és de 140.000€. Distribuït de la següent manera al voltant de 100.000€ corresponents a la millora de l'espai destinant al K&R; 30.000€ al pintat i senyalització; i 10.000€ per la instal·lació de la càmera del Carrer Dos de Maig.

#### **1.2. Qui se'n fa càrrec?**

D'aquestes actuacions se'n fa càrrec la Institució la Miranda, perquè son carregues urbanístiques que s'han incorporat a la llicència d'obres que tramita a l'Ajuntament.

#### **1.3. Les dades en què s'ha basat l'Ajuntament per implementar aquest pla de millora es basen només en l'estudi de mobilitat encarregat i finançat per Belmuti XXI, vinculada a l'escola La Miranda?**

No. El procés d'elaboració de la proposta de l'Ajuntament s'ha basat en els informes i projectes elaborats pels tècnics municipals i molt especialment per l'anterior tècnic de mobilitat. Així com els estudis que acompanyaven el Pla de Mobilitat Sostenible de Sant Just Desvern pel període 2018-2024.

#### **1.4. Si s'han contrastat aquestes dades amb algun altre estudi, quin és aquest estudi i com es pot consultar?**

L'Ajuntament també ha conegut el informe sobre "l'Estudi de mobilitat generada de l'Escola de la Miranda", que l'empresa va haver d'elaborar per completar la documentació que se l'hi va requerir per la tramitació de la llicència d'obres per la construcció d'un edifici aïllat per usos docents al c/Canigó, 1-3, ja que en el moment de la implantació del citat centre escolar en la seva ubicació actual la legislació vigent en aquell moment no requeria aquests estudis sobre la mobilitat generada.

Aquest estudi es troba penjat a la web de mobilitat i seguretat ciutadana de l'Ajuntament de Sant Just Desvern en l'apartat de la mateixa notícia on s'explica de forma més



extensa el conjunt d'actuacions per a la millora de la mobilitat de la Miranda i el plànol de les actuacions.

Per consultar l'estudi, es pot baixar accedint al següent enllaç:

<https://mobilitat.santjust.net/wp-content/uploads/2020/11/Estudi-d%E2%80%99avaluaci%C3%B3-de-mobilitat-generada-per-la-sol%C2%B7licitud-de-lic%C3%A8ncia-d%E2%80%99obres-per-la-construcci%C3%B3-d%E2%80%99un-edifici-a%C3%AFlat-per-usos-docents-al-c.Canig%C3%B3-1-3.pdf>

En data 10 de Novembre d'enguany es va aprovar la incoació de l'expedient d'aprovació del mateix, i es va obrir el termini d'exposició pública, mitjançant la corresponent publicació en el BOPB el dia 17 de novembre de 2020. I en el mateix també es demana el parer de la Autoritat Metropolitana del Transport (ATM)

## 2. SOSTENIBILITAT

2.1. Quina mesura inclouen totes aquestes actuacions encarades a reduir l'ús del transport individual i a impulsar l'ús del transport col·lectiu i no contaminant per tal d'assolir els objectius del Pla d'Actuació Municipal 2019-2023?

El Pla d'Actuació Municipal (PAM) 2019-2023, recull com objectius aquells que estan contemplats en el Pla de Mobilitat Sostenible de Sant Just Desvern (PMUS) 2018-2024, per això l'Ajuntament té previst implantar en el conjunt del municipi el màxim de les mesures possibles que contempla.

Si es vol consultar el PMUS tant la memòria con les principals actuacions les trobareu en el següent enllaç:

[https://santjust.net/media/uploads/transport/20180704\\_revisio\\_PMUS\\_stjust\\_propostes.pdf](https://santjust.net/media/uploads/transport/20180704_revisio_PMUS_stjust_propostes.pdf)

Un PMUS que té com a objectiu principals afavorir una mobilitat sostenible al municipi.

Per aconseguir-ho cerca, en primer terme, fomentar els desplaçaments a peu a Sant Just, en segon terme en bicicleta o en vehicles de mobilitat personal (VMP) a tracció elèctrica i en tercer ordre el transport públic mitjançant el manteniment del servei de transport públic urbà que presten el JT i el JM, a més perseguir la millora de les línies interurbanes que són responsabilitat de l'AMB o la Generalitat de Catalunya que donen servei al conjunt dels municipis metropolitans.

El PMUS busca un equilibri en l'ús de l'espai urbà i estructuració i jerarquia entre tots els modes de desplaçament i usos urbans per assolir un nou model de mobilitat sostenible que reverteixi en una bona connectivitat de tot el municipi i en la millora de la qualitat urbana, globalment.

Tanmateix, les actuacions de millora de la mobilitat del Barri de la Miranda, que no formen part ni del PAM ni del PMUS, estan orientades a abordar la concentració de transit de vehicles que es produeix en hores punta i que està produïda per l'accés i sortida del centre escolar situat en el barri, ja que en termes generals aquest gaudeix d'una mobilitat molt millor que la mitjana del municipi on sí que existeixen vies urbanes que de forma continuada ratllen un nivell de saturació molt important.



D'altra banda, l'estudi de mobilitat generada de la Miranda exposa la predisposició de la Institució respecte d'afavorir el transvasament de desplaçaments des del vehicle privat cap a modes sostenibles per part de l'alumnat i també del professorat, sostingut en una enquesta elaborada en què es manifesta que hi ha una certa predisposició cap a un canvi modal en l'ús de vehicle compartit, transport públic o escolar o bé ús d'algun vehicle de mobilitat personal (VMP), com es recull a la pàgines 9 – 10 de l'estudi. En aquest sentit, es considera posar en marxa un apartat a la web per a facilitar el contacte de persones amb els mateixos hàbits de mobilitat i l'ampliació de noves rutes de transport escolar.

Paral·lelament, les actuacions previstes en els carrers de l'entorn del centre escolar, esmentades més endavant, contempen la millora de la mobilitat a peu, per la qual cosa també s'afavoreixen aquest tipus de desplaçaments i es fa més segura i confortable, en comparació a la situació actual, en què varies de les voreres disposen de menys de 1,5 metres útils i presenten deficiències.

### **3. KISS @ RIDE**

#### **3.1. En quina franja horària s'obrirà l'espai de Kiss&Ride.**

Inicialment està previst que les franges horàries de funcionament l'aparcament K&R siguin des de 8:00 a 9:30 i des de 16:00 a 17:30 hores.

Aquest horari de funcionament del K&R equival a que funcioni com a zona d'aparcament per deixar o recollir als nens i nenes que estudien a la Miranda en franges de mitja hora, per davant i darrera dels horaris d'entrada i sortida del centre escolar. La durada de l'estacionament temporal, per tant, no podrà superar els 15 minuts per dur a terme aquesta activitat i garantir, dins de l'horari de funcionament del K&R, la rotació de vehicles segons el torn horari de cada grup classe.

Tanmateix aquest funcionament del K&R no s'implantarà íntegrament fins que no hagin finalitzat les obres del Carrer Dos de Maig, ja què ara aquest espai està funcionant com aparcament alternatiu pel veïnat d'aquest carrer.

#### **3.2. Si algun cotxe queda aparcat al matí o a la tarda després que s'acabi aquesta franja horària, podrà ser sancionat?**

Després d'un període informatiu a partir del moment en que es posi en funcionament exclusivament com a K&R, aquells vehicles que restin estacionats fora de les hores autoritzades seran sancionats perquè estaran incomplint la senyalització prevista.

#### **3.3. Si pot ser sancionat, té prou efectius la Policia Local per fer-ho?**

Sí. Cal recordar que cada mati a l'hora d'entrada i sortida del centre educatiu hi ha presència de la Policia Local, així que un cop acabin aquest servei comprovaran si l'aparcament és buit i, en cas contrari, multaran als vehicles que restin estacionats, el mateix podrà succeir al llarg del dia si la Policia Local, observa que hi ha cotxes aparcats. La resta del dia es mantindrà l'actuació de la Policia Local, que en aquest dos últims anys està reforçant els seus recursos operatius.



#### 3.4. Quanta estona podrà estar cada cotxe a dins del Kiss&Ride?

El temps imprescindible per complir la funció de K&R, que no és altre que de deixar o recollir els nens i nenes que estudien en el centre educatiu corresponent. S'ha estimat que aquest temps pot situar-se en 15 minuts com a màxim.

#### 3.5. Si efectivament hi ha una limitació de temps, com es controlarà quanta estona passa cada cotxe a dins?

No és previsible que els pares i mares o adults que acompanyin als nens i nenes estiguin més temps del necessari per complir aquesta funció, perquè venen a deixar-los o recollir-los i en la zona tampoc hi ha activitats que justifiquessin allargar innecessàriament la seva estada. En tot cas, com ja s'ha dit, un cop superat el límit horari permès, podran ser multats si fan un ús extensiu de la possibilitat d'aparcament.

#### 3.6. Si només hi ha barrera a l'entrada del Kiss&Ride, i no a la sortida, què impedeix als cotxes aparcats quedar-s'hi tanta estona com vulguin, tenint en compte que la sortida estarà sempre oberta?

Inicialment, no està previst que hi hagi barrera ni a la entrada ni a la sortida. Com s'ha esmentat, es preveu un control regular per part de la Policia Local.

#### 3.7. Si la sortida està oberta sempre, com es garantirà que els cotxes no la facin servir d'entrada a qualsevol hora del dia?

De forma similar a la que s'exerceix en qualsevol altre punt del municipi de Sant Just Desvern on un vial està senyalitzat com a direcció prohibida i a més que no es permès l'aparcament, mitjançant la vigilància, control i si s'escau la sanció per part de la Policia Local.

#### 3.8. Com funcionarà la barrera? L'obrirà manualment algú?

Inicialment, no està previst que hi hagi barrera ni a la entrada ni a la sortida.

#### 3.9. Si l'obre manualment algú, qui serà?

Inicialment, no està previst que hi hagi barrera ni a la entrada ni a la sortida.

#### 3.10. Si s'obre amb algun sistema telemàtic, quin sistema serà?

Inicialment, no està previst que hi hagi barrera ni a la entrada ni a la sortida



3.11. S'ha reclamat a l'escola que implementi algun sistema –per exemple un bus llançadora– per tal que els treballadors del centre que ara omplen pràcticament tot el dia el descampat no acabin ocupant les places d'aparcament que suposadament es guanyen als carrers?

No, no s'ha reclamat aquesta opció. Sí que s'ha reclamant a la direcció del centre educatiu que optimitzi i amplii dins de les seves instal·lacions i espai de la seva propietat la capacitat d'aparcament pels seu personal treballador, que com s'explica en el punt 5.5 de la contesta s'incrementa fins les 40 places.

Per altra banda, es recomanarà al centre educatiu l'elaboració d'un Pla de Desplaçament d'Empresa en què s'estudiï en detall els desplaçaments del professorat i personal auxiliar i es contempli opcions de mobilitat sostenible per als seus trajectes quotidians (vehicle compartit, bicicleta o vehicles de mobilitat personal elèctrica) i s'informarà sobre possibles subvencions per part de l'AMB en relació a la disposició d'una petita flota de bicicletes elèctriques que permetin fer una prova pilot al centre.

3.12. Per què no s'ha contemplat la possibilitat que el transport escolar es faci amb busos més curts que puguin fer el gir a Lourdes – Balmes, de manera que el kiss&ride es pugui fer a la vorera de Canigó de la banda de mar?

Com es pot observar en el plànol al que es pot accedir des de la web de mobilitat i seguretat viària de l'Ajuntament de Sant Just Desvern: [https://mobilitat.santjust.net/wp-content/uploads/2020/11/Mapa\\_La\\_Miranda-1.pdf](https://mobilitat.santjust.net/wp-content/uploads/2020/11/Mapa_La_Miranda-1.pdf) precisament està previst que els busos disposin d'una zona d'estacionament, que funcioni a l'estil d'un K&R col·lectiu, en el carrer Canigó banda mar. Donat el benefici a la mobilitat que aporta aquest sistema de transport col·lectiu, considerem el camí que hagin de seguir és menys rellevant que el fet d'aconseguir la màxima aportació de nenes i nenes transportades amb el menor nombre de vehicles. En aquest sentit, és més, el centre està disposat a incrementar el número de serveis d'autobusos escolar en la mesura que aconseguixi fer-ne efectiva la demanda potencial existent.

Complementàriament, des de la Institució la Miranda s'està valorant facilitar la maniobrabilitat dels autocars intercanviant dues de les rutes escolars entre els dos punts d'encotxament / desencotxament de l'alumnat al carrer Canigó i Nostra Sra. de Lourdes.

3.13. Atès que l'ús del Kiss&Ride per part dels pares de La Miranda només es fa en determinades franges diürnes, per què no es pot fer servir aquest espai perquè hi aparquin els veïns entre les 19.00 i les 8.00 i es compensa així la manca d'espais d'aparcament al barri, que a mesura que es vagin reurbanitzant els carrers i adaptant-los a l'actual normativa de ben segur s'anirà agreujant?

Aquest aparcament es troba en un solar que forma part del Parc Natural de Collserola i no està previst, més enllà del període en què durin les obres del carrer Dos de Maig, destinar-ho a aparcament nocturn. Com s'ha comentat anteriorment, el funcionament i regulació horària escolar del K&R es farà a partir del moment en què acabin les obres i, entretant, aquest funcionarà com aparcament alternatiu pel veïnat d'aquest carrer. En



tot cas, les mesures de reorganització que es contemplen en el plànol tenen com a un de les seves principals finalitats ampliar el nombre de places d'aparcament de la zona

#### 4. APARCAMENTS AL CARRER I SANCIONS

4.2. S'ha previst reservar places d'aparcament per a residents als carrers? Si no s'ha previst, quin incentiu tenen els pares per fer servir el Kiss&Ride en lloc d'ocupar els carrers?

No, en aquesta proposta no està previst reservar espai d'aparcament als residents però sí la generació de més oferta ja que aquesta era una demanda que se'ns havia plantejat.

Com es pot comprovar al plànol abans esmentat, està previst ampliar en 33 places d'aparcament per a vehicles a la via pública - des de les 39 actuals a les 72 futures - i 24 motos en calçada per que no ocupin les voreres i al mateix temps se situen en un punt per millorar la visibilitat en els passos de vianants per al trànsit rodat, incrementant així la seguretat en creuar a peu.

Carrer	Situació actual		Situació futura		Balanç	
	Cotxes	Motos	Cotxes	Motos	Cotxes	Motos
Canigó	11	0	12	8	1	8
Batista i Roca	13	0	25	9	12	9
Sant Josep	15	0	35	7	20	7
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>24</b>	<b>33</b>	<b>24</b>

De fet, és per aconseguir aquest creixement del número de places d'aparcament en la via pública que cal variar l'aparcament en cordó a un aparcament en bateria, generant d'aquesta manera la necessitat de restringir de dos a un els sentits de circulació dels carrers on s'obtenen i al mateix temps potenciar la reducció de la velocitat de circulació, a la que també col·labora la disminució de l'amplada de calçada útil al generar el conegut com "efecte túnel".

Els incentius que tenen les persones que accedeixin en cotxe per deixar o recollir els nens i nenes fent servir l'aparcament K&R en lloc d'ocupar els carrers, són:

- els aparcaments obtinguts al carrer estan a distàncies superiors que el K&R, en conseqüència han de caminar més aparcant al carrer.
- els aparcaments del K&R estan situats al mateix nivell que el centre educatiu, per tant no han de superar les diferències de cota entre el lloc on deixin el cotxe.
- l'ordenació del K&R està dissenyada per fer més fàcil les maniobres d'aparcar i desaparcar que en les places de la via pública, pel que inverteixen menys temps en fer aquesta operació.

Aquest factors ens semblen uns incentius prou "atractius" per utilitzar el K&R enlloc dels aparcaments situats al carrer.



4.3. Si els pares continuen fent com sempre i aparcant el cotxe on volen perquè l'Ajuntament no té prou efectius per sancionar – com reconeix la mateixa Policia Local–, com es garantirà que els cotxes no aparquin a la zona de Canigó que tindrà dos sentits? S'ha previst la instal·lació de càmeres?

L'habilitació del K&R està pensada per canviar aquest hàbits. No està previst col·locar càmeres.

4.4. Si els pares continuen fent com sempre i aparcant el cotxe on volen perquè l'Ajuntament no té prou efectius per sancionar – com reconeix la mateixa Policia Local–, com es garantirà que no hi hagi en cap moment del dia cotxes aturats a la confluència entre Sant Josep i Canigó que impedeixen fer el gir? S'ha previst la instal·lació de càmeres?

L'habilitació del K&R està pensada per canviar aquest hàbit.

És tot el contrari. Com es pot observar en el plànol abans esmentat, està previst que en el carrer Sant Josep (abans de la cruïlla amb Canigó) hi hagi durant tot el dia unes places d'aparcament en la banda dreta seguint el sentit de circulació.

Això és així perquè al estar previst que per aquest tram del carrer només es circuli en sentit ascendent, els cotxes que ho facin podran girar amb més comoditat que en l'actualitat cap a la dreta si volen dirigir-se pel Carrer Canigó fins al Carrer Balmes o el Carrer de la Creu del Pedró, afavorint d'aquesta manera la fluïdesa de la circulació.

No està previst col·locar càmeres.

4.5. Quantes sancions per estacionament indegut s'han posat al carrer Canigó i al tram de Sant Josep que va de Bruc a Canigó en els últims cinc anys?

4.6. Si el registre no abasta aquest període, quantes se n'han imposat durant el període que abasta el registre?

De la informació facilitada per la Policia Local es desprèn el següent quadre:

<b>Carrer</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Canigó	39	8
Batista i Roca	6	1
Sant Josep	38	9
Bruc	1	1
Dos de Maig	3	5
Sant Ferran	24	4
Rosa Sensat	1	0
Creu del Pedró	10	3
<b>Total</b>	<b>122</b>	<b>31</b>





La gran diferència entre ambdues quantitats és perquè durant l'any 2020 la Institució de la Miranda ha estat tancada molts mesos per la Covid-19, i en general, hem tingut menys trànsit i moviment de vehicles per la zona degut a la pandèmia.

#### 4.7. Quantes multes per estacionament indegut s'ha imposat al conjunt del municipi en el mateix període de temps?

La informació que ens transfereix la Policia Local és que el total de multes imposades per la Policia Local en el mateixos períodes ha estat de:

Any	2019	2020
<b>Total</b>	<b>2.793</b>	<b>2.243</b>

## 5. CARRER CANIGÓ

### 5.1. El tram compès entre Dos de Maig i Lourdes serà unidireccional durant tot el dia?

Sí, així està previst.

Per contra el Carrer Canigó mantindrà durant tot el dia el seu disseny bidireccional oferint així una via de sortida addicional als vehicles que circulin per Sant Josep i no vulguin o necessitin accedir a la rotonda en el moment de més volum circulatori.

5.2. S'ha contemplat fer el tram de Canigó entre Lourdes i Sant Josep de dos sentits, excepte a les hores d'entrada i sortida de l'escola, com fins ara? Aquesta opció alleugeriria el trànsit pel carrer Bruc, que no hauria d'absorbir els vehicles que es dirigeixen cap a Dos de Maig i cap a l'escola Canigó. D'altra banda, és l'únic itinerari amb un desnivell relativament assequible per als veïns que pugen amb patinet o bici venint de Barcelona. Quan arribin pel carrer J. Marco estaran obligats a baixar fins a Bruc i pujar per Sant Josep per entrar a Dos de Maig o continuar pel tram de dos sentits de Canigó.

Si prenem l'horari actual de senyalització d'aparcament excepcional a Sant Josep i Canigó (8.45-9-15 i 16.30-17.30), això són 60 minuts dels 1.440 que té un dia. Un càlcul ràpid aproximat ens diu que limitar la unidireccionalitat només a aquestes franges facilitaria el trànsit del veïnat del barri durant el 95% del temps (sense incloure els períodes de vacances de l'escola).

Com ja s'ha dit, s'ha previst no mantenir la situació actual, perquè aquesta actuació aniria en contra de l'objectiu perseguit d'incrementar la fluïdesa del trànsit en la zona, i especialment en la rotonda superior, al evitar els encreuaments, els girs a l'esquerra i maniobres que alenteixen la circulació i fomenten la congestió.

Les persones que circulin en direcció Dos de Maig o l'Escola Canigó evidentment poden escollir el camí que s'esmenta en la pregunta, però hem considerat que és més previsible que si provenen d'Esplugues de Llobregat i/o Barcelona per accedir a l'Escola Canigó optin per utilitzar el carrer Sant Ferran, d'altra banda aquelles persones que es dirigeixen al carrer Dos de Maig, també tindran l'opció de fer-ho per Sant Josep.





5.3. Si la banda de muntanya del tram de Canigó que va de Sant Josep a Lourdes és plena de cotxes aparcats, i a la banda de mar hi ha autobusos aturats, quan els cotxes s'aturin per desencotjar nens prou grans per caminar fins a la porta, el pas quedarà taponat i els cotxes que hi hagi al darrere hauran d'esperar que la criatura baixi. Com s'evitarà?

Precisament per això s'ha dissenyat i executat el K&R.

5.4. Es farà alguna actuació a la Rotonda per tal que la maniobra per girar cap a Lourdes venint de J. Marco es pugui fer seguint el sentit circular de la rotonda?

Aquest gir no és produirà perquè Esplugues de Llobregat, ja que està en el seu terme municipal, ens ha comunicat la seva previsió d'anular el sentit d'entrada a la Rotonda de Canigó des del Carrer Jaume Marco. Això farà que es mantingui el sentit de sortida de la rotonda cap Jaume Marco, fet que col·laborarà a treure pressió a la rotonda.

5.5 S'ha exigit al centre que al solar que està edificant actualment hi hagi un nombre mínim de places d'aparcament?

Sí, el centre educatiu incrementa el número de places d'aparcament en les seves instal·lacions.

La previsió mínima és que el nombre total de places d'aparcament sigui de 32, és a dir, 12 places més que en la actualitat. D'aquestes, 6 places es guanyen reordenant un espai propietat del centre i 6 places més és el número mínim que segons la normativa vigent està obligat a instal·lar en el nou edifici.

Tanmateix, com s'explica a la pàgina 35 de l'estudi, l'espai destinat a aparcament dins de l'edifici no serà de 6 places sinó que hi ha espai per a 14 places d'aparcament. Això suposa que podria arribar fins a un total de 40 places dintre d'instal·lacions pròpies.

Tot i això, el centre estima que si tenen èxit els seus programes per fomentar el canvi en el model de desplaçament del seu personal a un medi de transport més sostenible com ara bicicletes assistides, motocicletes o patinets elèctrics aleshores destinaria una part d'aquest diferencial de 8 places en què depassa el mínim legal exigible a estacionar els vehicles de mobilitat personal (VPM) en un número superior al de places amortitzades.

L'estudi complet es pot consultar a: <https://mobilitat.santjust.net/wp-content/uploads/2020/11/Estudi-d%E2%80%99avaluaci%C3%B3-de-mobilitat-generada-per-la-sol%C2%B7licitud-de-llic%C3%A8ncia-d%E2%80%99obres-per-la-construcci%C3%B3-d%E2%80%99un-edifici-a%C3%AFilat-per-usos-docents-al-c.Canig%C3%B3-1-3.pdf>

5.6 A les hores punta, hi haurà només un policia local a la minirotonda i un altre al pas de vianants de Canigó, com fins ara?

La presència de la Policia Local, que en aquells moments del dia també atén a les necessitats derivades de l'entrada i sortida del conjunt de centres educatius de la ciutat, serà la mateixa que ja s'està fent ara.



5.7 S'ha plantejat l'Ajuntament fer servir agents cívics per controlar els passos de vianants i utilitzar els agents locals per sancionar els comportaments incívics?

La regulació del transit és una competència exclusiva dels agents de la Policia Local, els agents cívics poden ajudar a les persones que circulen a peu i col·laborar amb els agents de la policia però no substituir-los ni envair les seves funcions.

5.8 S'ha plantejat l'Ajuntament demanar a l'escola que posi a disposició personal propi per controlar els passos de vianants I utilitzar els agents locals per sancionar els comportaments incívics?

En l'actualitat ja s'està fent així, però tenim present que les seves capacitats estan restringides a les expressades anteriorment.

5.9 La zona d'aparcament que es crearà a la vorera de la banda de Collserola, serà blanca, verda, blava?

Totes les places d'aparcament que hi haurà en el Barri de la Miranda continuaran essent lliures, és a dir, no formaran part de cap de les formules d'aparcament regulat que contempla l'ordenança del municipi (blava, taronja, verda o P&R). En la terminologia de la pregunta podríem dir que seran blanques.

## 6. CARRER BRUC

6.1. Al projecte que es va presentar al veïnat al 2018, molt semblant al que s'ha difós ara i que aleshores va topar amb el rebuig de la gent, el carrer Bruc s'havia de reurbanitzar. Ara no hem sabut trobar cap referència a aquesta eventual reurbanització. Quina actuació hi ha prevista al carrer Bruc?

El projecte de reurbanització del carrer Bruc està previst efectuar-lo amb els recursos habilitats en el pressupost pel 2021 que ha estat recentment aprovat amb caràcter inicial. És a dir, s'han reservat els diners però encara no està aprovat el projecte que s'executarà, per això no l'han pogut trobar.

Tant aviat com estigui acabat l'avantprojecte d'urbanització (de la mateixa forma que es va fer amb el carrer Dos de Maig) s'establirà el corresponent procés de presentació al veïnat del carrer afectat per escoltar els seus suggeriments i/o propostes, incorporant posteriorment les adequacions del projecte que calgui fer-ne i executant-se posteriorment.

6.2. Quin serà el límit de velocitat al carrer?

La velocitat màxima aplicable al carrer Bruc és i serà de 20 km/h.

I això és així perquè el passat dia 10 de novembre el Govern de l'Estat ha publicat el Reial Decret 970/2020 pel qual es modifiquen el Reglament General de Circulació, que es pot trobar en: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-13969](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-13969), i en el que l'article 50 queda redactat de la següent manera:



*«Article 50. Límits de velocitat en vies urbanes i travessies.*

*1. El límit genèric de velocitat en vies urbanes serà de:*

*a) 20 km / h en vies que disposin de plataforma única de calçada i vorera.*

*b) 30 km / h en vies d'un únic carril per sentit de circulació.*

*c) 50 km / h en vies de dues o més carrils per sentit de circulació.*

*A aquests efectes, els carrils reservats per a la circulació de determinats usuaris o ús exclusiu de transport públic no seran comptabilitzats.»*

Tot i que la pròpia norma estableix un període transitori de 6 mesos per garantir-ne el ple coneixement dels conductors.

### 6.3. Com es garantirà que es respecti?

Com a la resta del municipi ja que és la velocitat màxima legal i si es necessari reforçant la senyalització vertical i horitzontal .

### 6.4. Quantes places d'aparcament hi ha ara i quantes n'hi haurà després?

El número de places d'aparcament del carrer Bruc no es modifica fruit d'aquesta actuació. A hores d'ara no resulta possible contestar quantes hi hauran després de la reurbanització perquè aquest constitueix un dels paràmetres que s'haurà de fixar en el projecte que finalment acabi realitzant-se, un cop s'hagi desenvolupat el procés de presentació i discussió amb el veïnat del carrer.

## 7. CARRER SANT JOSEP

7.1. Entenem que a partir de Bruc i fins a Bonavista serà de dues direccions. És així?

Exactament, com queda fora de l'àmbit de millora es manté amb les mateixes característiques que té actualment.

7.2. Quin serà el límit de velocitat al carrer?

La velocitat màxima permesa en aquest carrer és i serà de 30Km/h, perquè aquesta és la velocitat prevista per a les vies regulades en l'apartat 1 b) de l'article 50 del Reglament General de Circulació i que constitueixen la quasi totalitat dels carrers i avingudes de Sant Just.

7.3. Com es garantirà que es respecti?

Al no ser una norma específica per aquest carrer, sinó el resultat de l'aplicació d'una norma general de caràcter estatal es seguiran i aplicaran els mateixos mecanismes i recursos que en la resta de Sant Just Desvern, si s'escau es reforçarà la senyalització vertical i horitzontal.



## **8. CARRER BATISTA I ROCA**

### **8.1. Quin serà el límit de velocitat al carrer?**

La velocitat màxima permesa serà de 30km/h, la mateixa que al c. Sant Josep i per les mateixes raons.

### **8.2 Com es garantirà que es respecti?**

De la mateixa manera que al carrer Sant Josep.

## **9. CARRER DOS DE MAIG**

### **9.1. En quina franja horària se sancionarà els no-residents que entrin al carrer?**

Com ja s'ha informat al veïnat del carrer Dos de Maig i pactat amb aquest, en el mateix horari en que funcioni el K&R, és a dir des de 8:00 a 9:30 i de 16:00 a 17:30 hores. Així doncs, durant aquestes dues franges horàries seran sancionats tots els vehicles que no estiguin prèviament acreditats pel veïnat del carrer o que no siguin part de les flotes dels serveis públics o d'emergència.

Restem a la vostra disposició per a qualsevol altra consulta i/o aclariment.

Cordialment,

Josep Maria Rañé Blasco  
REGIDOR DE MOBILITAT I SEGURETAT VIÀRIA