

# CRÈDITS

## Direcció facultativa



### **Carmelo Rivero**

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat V. Local  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat  
Diputació de Barcelona

### **Roger Torrell**

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat V. Local  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat  
Diputació de Barcelona



### **Jordi Porta**

Regidor de Mobilitat  
Ajuntament de Sant Just Desvern

### **Jordi Tornay**

Tècnic de Mobilitat  
Ajuntament de Sant Just Desvern

### **Joan Fabra**

Tècnic de Mobilitat  
Ajuntament de Sant Just Desvern

## **Equip redactor**



### **Jordi Castelló**

Ambientòleg Urbanista. Director

### **Carlos Domínguez**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

### **Gerard Fernández**

Arquitecte

### **Marc Nadal**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

# ÍNDEX

<b>1. INTRODUCCIÓ.....</b>	<b>5</b>
1.1. Justificació de la redacció de la revisió del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible	5
1.2. Antecedents .....	5
1.3. Objectius generals del Pla.....	6
1.4. L'entorn normatiu dels PMU .....	6
1.5. Principis directors de la planificació de la mobilitat .....	8
1.6. Normativa, plans i programes relacionats .....	15
<b>2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL .....</b>	<b>18</b>
2.1. Situació geogràfica .....	18
2.2. Estructura territorial .....	18
2.3. Estructura i distribució de la població .....	24
2.4. Anàlisi econòmica.....	26
2.5. Centres d'atracció i generació de viatges .....	27
2.6. Parc de vehicles i dades de motorització .....	28
2.7. Demanda global.....	29
2.8. Mobilitat a peu .....	31
2.9. Mobilitat en bicicleta .....	32
2.10. Mobilitat amb transport públic .....	36
2.11. Distribució urbana de mercaderies .....	50
2.12. Mobilitat amb vehicle privat motoritzat.....	51
2.13. L'aparcament .....	53
2.14. Diagnosi participada de la mobilitat .....	54
<b>3. VALORACIÓ DEL PMUS 2008-2014.....</b>	<b>54</b>

3.1. Valoració de les mesures proposades en el PMUS 2008-2014 .....	55
<b>4. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMU .....</b>	<b>63</b>
4.1. Objectius estratègics del PMUS 2018-2024 .....	63
4.2. Reptes identificats per al PMUS 2018-2024 .....	65
4.3. Objectius de repartiment modal .....	66
<b>5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ .....</b>	<b>69</b>
1. Facilitar que el mode a peu sigui el mode prioritari en tot el casc urbà .....	70
2. Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes .....	82
3. Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la riera de Sant Just .....	108
4. Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial .....	116
5. Potenciar la mobilitat sostenible en l'accés als polígons industrials .....	127
6. Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió .....	136
7. Racionalitzar i pacificar la xarxa viària .....	152
8. Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre .....	163
9. Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients .....	174
10. Comunicar positivament les alternatives al cotxe .....	181
<b>6. SEGUIMENT DEL PLA .....</b>	<b>186</b>
6.1. Estructura organitzativa de seguiment del pla .....	186
6.2. Indicadors de seguiment del pla .....	188
<b>7. PLÀNOLS .....</b>	<b>193</b>
7.1. Anàlisi .....	193
7.2. Proposta .....	194

# 1. INTRODUCCIÓ

## 1.1. Justificació de la redacció de la revisió del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. D'acord amb el que preveu la Llei 9/2003 de la Mobilitat, els seus continguts s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla Director de Mobilitat del seu àmbit.

L'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

Segons el Pla d'Actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), s'estableix l'obligatorietat de redactar un PMU per als municipis de més de 20.000 habitants dins l'RMB, i de més de 50.000 habitants fora de l'RMB. Tanmateix, cal que els municipis pertanyents a les zones de protecció prenguin determinades mesures per millorar la mobilitat.

Per tant, a Sant Just Desvern és altament recomanable la revisió del PMUS del municipi, establint-se el 2024 com a any horitzó del Pla. Segons la Llei municipal i de règim local de Catalunya<sup>1</sup>, aquest PMU haurà de ser revisat cada sis anys.

## 1.2. Antecedents

Sant Just Desvern, com la resta de pobles i ciutats del món desenvolupat, ha viscut en les darreres dècades un procés evolutiu de la seva mobilitat basat en paràmetres no sostenibles al llarg del temps. La popularització de l'ús del vehicle privat, concebut fins ara com a símbol de la llibertat individual de moviment, ha comportat una pèrdua de l'equilibri tradicional en l'ús de l'espai públic, acotat físicament per definició.

Aquest fet ha comportat el desplaçament i marginalització d'altres usos tradicionals de la Via Pública. El carrer ha estat durant generacions, alhora que una via de transport, un espai de

---

<sup>1</sup> Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya.

trobada i d'interrelació social: lloc d'intercanvis comercials, de relació entre veïns i visitants, de manifestacions lúdiques i culturals, de jocs i de conversa.

L'evolució tecnològica ha comportat, però, des de la segona meitat del segle XX, una veritable revolució en els mitjans de transport utilitzats per la nostra població, popularitzant l'ús del cotxe, i destinant per al seu ús (circulació i estacionament) la major part de l'espai públic.

Com a municipi integrant de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, Sant Just Desvern vol modificar aquesta tendència, que ha comportat una pèrdua del caràcter social del carrer, adoptant les mesures necessàries per tal de definir un model de mobilitat d'acord amb el nostre caràcter de vila mediterrània i oberta a l'espai públic.

Sant Just Desvern va redactar el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2008-2014, del qual l'actual document n'és una revisió.

### **1.3. Objectius generals del Pla**

Els objectius que persegueix un Pla de Mobilitat Urbana són els següents:

- Realitzar una diagnosi actualitzada de les disfuncions del sistema de mobilitat a l'àrea urbana de Sant Just Desvern, incorporant específicament les percepcions dels problemes per part de la ciutadania.
- Proposar els objectius i estratègies que han de guiar la planificació de la mobilitat al municipi, d'acord amb els principis directors de la mobilitat establerts per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i buscant el major consens possible entre la ciutadania, les entitats i representants sectorials, les forces polítiques i els tècnics municipals de Sant Just Desvern.
- Proposar actuacions concretes que desenvolupin els objectius i estratègies del pla, i formular un programa d'actuació a 6 anys.
- Establir els indicadors i mecanismes de seguiment i avaluació del pla, així com realitzar l'avaluació ambiental estratègica del pla d'acord amb el Departament de Medi Ambient i el que estableix la legislació comunitària.

### **1.4. L'entorn normatiu dels PMU**

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques. El pla de mobilitat urbana és l'instrument de planificació de la mobilitat d'àmbit local (article 9). A continuació s'esmenten els principals aspectes relacionats amb l'àmbit territorial, la iniciativa i obligatorietat, la participació ciutadana, la tramitació del pla i l'avaluació ambiental estratègica.

### **1.4.1 Àmbit territorial**

L'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el del municipi o, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats, el de diversos municipis amb un esquema de mobilitat interdependent, tant si integren una àrea urbana contínua com si no n'integren cap. L'àmbit del present estudi correspon amb el municipi de Sant Just Desvern, i bàsicament amb l'àrea urbana del municipi.

El contingut dels plans de mobilitat urbana s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directors de mobilitat de llur àmbit i, si escau, als plans específics, i ha d'incloure un pla d'accés als sectors industrials de llur àmbit territorial. En aquest sentit, el pla de mobilitat urbana de Sant Just Desvern s'haurà d'adequar als criteris i orientacions que estableixi el pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

### **1.4.2 Iniciativa i obligatorietat**

La iniciativa per a elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments, i la seva elaboració i l'aprovació són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. Segons la Llei municipal i de règim local de Catalunya (Decret legislatiu 2/2003), actualment estan obligats a aprovar un pla de mobilitat urbana tots els municipis que siguin capital de comarca o tinguin més de 50.000 habitants (en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona, el pla director de mobilitat de la RMB amplia l'obligatorietat d'elaborar i aprovar plans de mobilitat urbana a tots els municipis de més de 20.000 habitants). A més a més, el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire recomana als 40 municipis inclosos dins les zones de protecció especial per mitjà del Decret 226/2006 (entre els quals es troba Sant Just Desvern) a elaborar un Pla de Mobilitat Urbana atenent les indicacions del Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

### **1.4.3 Participació ciutadana**

La complexitat, les contradiccions i la variabilitat de la mobilitat fan que no hi hagi solucions úniques ni generals per a planificar-la, per la qual cosa és necessari implicar els ciutadans a través de fórmules participatives amb què puguin aportar els seus punts de vista i participar en la presa de decisions.

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.

A més a més, tot i no ser obligatori, també es convenient obrir mecanismes de participació directa de la ciutadania, en paral·lel al procés esmentat en el punt anterior. Segons la Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana, els tres moments especialment rellevants per a la participació directa són:

- En el moment de formular la diagnosi de la mobilitat per tal de recollir les percepcions i valoracions sobre l'estat actual de la mobilitat.
- En el moment de formular els objectius del PMU, tot just després de comunicar els resultats de la diagnosi.
- A l'inici del període durant el qual es puguin proposar mesures per a desenvolupar els objectius.

## **1.5. Principis directors de la planificació de la mobilitat**

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, també estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana. El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. El present apartat és una adaptació del text de la "Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana", editada el juliol de 2006 pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

La Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

- a) Competitivitat
- b) Integració social
- c) Qualitat de vida
- d) Salut
- e) Seguretat
- f) Sostenibilitat

Aquests sis elements, que es desenvolupen tot seguit, agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de Mobilitat Urbana de Sant Just Desvern s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:



- 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

### 1.5.1 Competitivitat

La competitivitat del sistema productiu està molt vinculada a l'existència d'un sistema de transport eficient, és a dir, que aporti la màxima funcionalitat amb el menor cost global (individual i social) possible. Com a element fonamental de suport del sistema productiu, el transport ha de permetre:

- Distribuir eficaçment les matèries primeres i manufacturades, en un temps i uns preus raonables.
- Accedir, els treballadors, als seus centres de treball amb la menor incertesa possible i en unes condicions de seguretat acceptables, tenint en compte la pèrdua de productivitat derivada dels accidents in itinere.

Al conjunt de Catalunya hi ha dos factors que en l'actualitat posen de manifest que el sistema de transport no disposa d'una organització prou eficient per a implantar-lo com l'element potenciador de la competitivitat que hauria de ser:

- La congestió habitual dels principals corredors viaris i accessos als nuclis urbans, la qual cosa provoca un increment notable del temps exigut per als desplaçaments (veure Figura 1).
- El fet que el preu del transport (és a dir, el cost individual) estigui bastant per sota del seu cost real (el cost global) de manera que no s'estimula la reducció dels costos diferits a la societat.



**Figura 1. Congestió en els accessos a Barcelona**  
**Font: Cristina Calderer**

Tots dos factors són esmentats també al Llibre blanc del transport de la Unió Europea com a principals amenaces a la competitivitat dels sectors econòmics dependents del transport. El mateix Llibre blanc estudia diverses estratègies aplicables per a invertir la situació actual, i és un factor comú en cadascuna la necessitat d'establir una tarifació adequada del transport, especialment per carretera.

En aquest sentit, la utilització del preu del transport com a instrument per a modular la demanda del sistema ha de permetre incrementar l'eficiència, a més d'intervenir sobre l'equilibri entre funcionalitat i cost:

- Un sistema de transport excessivament barat incentiva que se'n faci un ús indiscriminat (ineficient) i dona peu als episodis recurrents de congestió, és a dir, a una pèrdua de funcionalitat que al seu torn reverteix en el balanç de costos de tots els usuaris.
- I a l'inrevés, un preu massa elevat restringeix el nombre d'usuaris que poden accedir al sistema de tal manera que no se n'aprofita la capacitat.

### **1.5.2 Integració social**

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

Però al mateix temps hi ha diferències entre territoris en la dotació de serveis de transport col·lectiu, que és el mode de transport amb un accés més universal. En aquells indrets on

l'oferta és escassa, el fenomen d'exclusió generat tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menys renda a causa de la dificultat particular que tenen per disposar de vehicle privat, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social.

A més de les conseqüències personals i socials, la manca d'accessibilitat té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu per dos mecanismes diferents:

- Redueix el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses i limita alhora la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.
- Comporta un increment de la despesa pública en protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.

Cal vetllar, doncs, perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, cosa que implica prioritzar les actuacions per a millorar l'abast i el servei dels modes de transport d'accés més universal, i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en l'assignació de recursos als diferents modes de transport i territoris. En particular, cal posar un especial èmfasi en la idea d'universalitzar l'accés al treball com a principal mecanisme d'integració en la societat moderna (veure Figura 2).



**Figura 2. Vehicle per a persona amb mobilitat reduïda en els autobusos de TMB**  
Font: TMB

### 1.5.3 Qualitat de vida

El sistema de transport és un element que tant pot aportar com sostreure allò que coneixem com a qualitat de vida:

- D'una banda, habilita la possibilitat de desplaçar-se i, per tant, de dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o volen fer. Desplaçar-se és un fet quotidià per als ciutadans (i també un dret) però no és una finalitat en si mateix (tret de casos molt particulars), sinó una activitat "pont" entre altres que realment es vol dur a terme. Així, s'espera realitzar els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista: en termes d'horaris, freqüència, seguretat, etc.
- D'altra banda, les infraestructures i els serveis de transport generen un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge: fraccionen el territori i acoten la disponibilitat d'espais lliures per a l'ús social (veure Figura 3). Però aquesta degradació també es produeix en les àrees pròpiament urbanes, principalment a causa del soroll i altres elements contaminants. Aquests impactes negatius afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina.



**Figura 3. Fractura territorial de les infraestructures**  
**Font: El Periódico**

Tot el que s'ha exposat comporta que la planificació dels sistemes de transport consideri simultàniament els impactes positius i negatius. Si només s'atén a un dels dos tipus d'impacte, les demandes per a la seva millora tendeixen a esdevenir infinites. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta

indefugiblement enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials implicats

#### 1.5.4 Salut

El funcionament dels mitjans de transport motoritzats produeix emissions gasoses i sonores que poden ser nocives per a la salut. Encara que les persones afectades per malalties imputables a la contaminació generada pel transport no sempre puguin percebre una relació directa amb la causa, es calcula que aquestes malalties poden tenir un impacte equiparable al que causen els accidents viaris.

Els perjudicis que causen en la salut i el benestar de les persones i, de retruc, en la productivitat de les empreses, així com la pressió més gran sobre el sistema sanitari que se'n deriva, fan necessari abordar la reducció de les emissions del transport. En línia amb aquest propòsit, pot ser útil l'aplicació d'instruments econòmics que, d'una banda, estimulin l'ús de vehicles amb menor poder contaminant i, de l'altra, permetin la internalització dels costos socials i ambientals esmentats.



**Figura 4. Anar a la feina en modes actius augmenta la salut de la ciutadania**  
Font: Huffington Post

També cal tenir present l'efecte positiu sobre la salut que es deriva de caminar i utilitzar la bicicleta i, per tant, la conveniència d'estimular-ne l'ús mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes.

#### 1.5.5 Seguretat

Els accidents de trànsit són avui en dia un cost social de primer ordre. La reducció de l'accidentalitat ha esdevingut una línia d'acció prioritària, tal com es fa palès en el Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya (amb un objectiu de reducció del 50% del nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit per al període 2014-2020) i en el Llibre blanc del transport de la Unió Europea (on es marca l'objectiu d'aconseguir una reducció del 50% del nombre de víctimes d'accidents de trànsit en el període 2011- 2020).

El nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris-quilòmetre, mentre que la gravetat dels accidents és inversament proporcional a la velocitat. Aquesta constatació perfila les dues línies d'acció possibles per a reduir l'accidentalitat dels mitjans de transport:

- La primera implica el traspàs de desplaçaments cap a mitjans amb una menor accidentalitat, o sigui, cap al transport col·lectiu i els mitjans no motoritzats (veure Figura 5).
- La segona es fonamenta en l'adequació de la velocitat i la millora de les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i d'aquells punts on conflueix l'ús de diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat.



**Figura 5. Camí escolar a la ciutat de Barcelona**  
Font: Ajuntament de Barcelona

### 1.5.6 Sostenibilitat

Els criteris de sostenibilitat són integrats pel Llibre blanc del transport de la UE on s'emfasitza la necessitat d'aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral·lel dels fluxos del transport que actualment s'experimenta. Això permetria assolir un sistema de transport més eficient, és a dir, que impulsi més treball per unitat d'extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics. Al mateix temps, aquest desacoblament

aporta al teixit productiu un avantatge competitiu en vista d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle establerts al Protocol de Kyoto, que en el cas espanyol suposen un increment d'aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990 per al període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest llindar se superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients. Per a convergir cap als objectius apuntats i per a assolir, per tant, una equitat intergeneracional, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori (veure Figura 6).



Figura 6. Combinació bicicleta i transport públic com a alternativa al vehicle privat  
Font: BiTiBi.cat

## 1.6. Normativa, plans i programes relacionats

Les **DNM (Directrius Nacionals de Mobilitat)**, plantegen l'estratègia general "més accessibilitat, menys impactes", orientada a maximitzar l'accessibilitat, la qualitat i la competitivitat, i a minimitzar els impactes socials, ambientals i territorials. Aquesta estratègia es desplega en tres grans objectius principals :

- Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments, és a dir, que calguin desplaçaments de menor distància per satisfer totes les funcions socials i econòmiques: Reduir pax-km, t-km.

- Traspasar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, entenent que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i generen uns impactes socials i ambientals més petits: Traspasar pax·km, t·km entre modes de transport.
- Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport, o sigui, reduir els seus costos externs unitaris: Reduir l'impacte de cada pax·km, t·km realitzat.

**El PDI (Pla Director d'Infraestructures) del transport públic col·lectiu 2011-2020** a la regió metropolitana de Barcelona, vol aconseguir els següents objectius:

- Augmentar significativament el volum de desplaçaments en transport públic col·lectiu i fer guanyar quota al transport públic enfront del vehicle privat a tots els àmbits de l'RMB: dins de la ciutat central, als seus accessos, a les connexions entre les polaritats metropolitanes, etc., a través d'una política d'oferta de gran volum.
- Aconseguir que la disponibilitat de transport públic col·lectiu amb infraestructura fixa no sigui un factor limitatiu del funcionament metropolità, de la implantació d'activitats a l'RMB ni de la competitivitat internacional de Barcelona.
- Garantir la major eficàcia econòmica i social de les inversions públiques destinades al sistema metropolità de transport, mitjançant la seva planificació integral i l'adequació del mode de transport al volum previst de demanda.
- Emprendre un conjunt d'actuacions de xoc que remarquin la decidida voluntat de les Administracions de potenciar el transport públic a la regió metropolitana.

El PDI 2011-2020 contempla la unió dels tramvies per Laureà Miró i l'ampliació de la línia 3 de metro fins a Sant Feliu de Llobregat.

**El PGM-76 (Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana)**, aprovat per la Comisió Provincial de Urbanismo de Barcelona el 14 de juliol de 1976, l'objecte del qual és l'ordenació urbanística del territori que integrava l'extingida Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona, i que comprenia un total de 27 municipis, Sant Just Desvern entre ells.

**El PDM (Pla Director de Mobilitat) de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB)** té per objecte planificar la mobilitat de la regió tot tenint present tots els modes de transport, el passatge i les mercaderies i fomentant els desplaçaments dels modes no motoritzats, d'acord amb els principis i objectius emanats dels articles 2 i 3 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat i desenvolupant 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 vigent a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). El PDM no planteja noves infraestructures viàries ni ferroviàries en l'àmbit de l'RMB, sinó que proposa mesures d'optimització del seu ús i millora de la seva rendibilitat (en canvi, sí que planteja les infraestructures que calen per a millorar l'ús de



la bicicleta i la marxa a peu en l'àmbit interurbà). Els Plans de Mobilitat Urbana es situen per sota del PDM i s'ha d'elaborar en coordinació amb ell.

**El PTVC (Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020)** es defineix com un pla territorial sectorial que ha d'establir les línies d'actuació generals per millorar l'oferta dels serveis de transport públic col·lectiu per carretera i ferroviari en l'àmbit interurbà a Catalunya, amb l'horitzó temporal del 2012.

**El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)** és el pla territorial sectorial que defineix la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries necessàries per a Catalunya, en coherència amb les directrius del planejament territorial vigent i amb una visió sostenible de la mobilitat. El PITC té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat

## 2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

### 2.1. Situació geogràfica

El municipi de Sant Just Desvern es troba situat a uns 10 Km a l'oest de Barcelona a la comarca del Baix Llobregat formant part de l'àrea metropolitana. Ocupa una extensió de 7,85 Km<sup>2</sup>, i tal i com s'observa a la Figura 7, geogràficament limita al nord amb pel Parc de Collserola. Els pobles veïns dels santjustencs són Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat i Sant Joan Despí (veure plànol AA1).

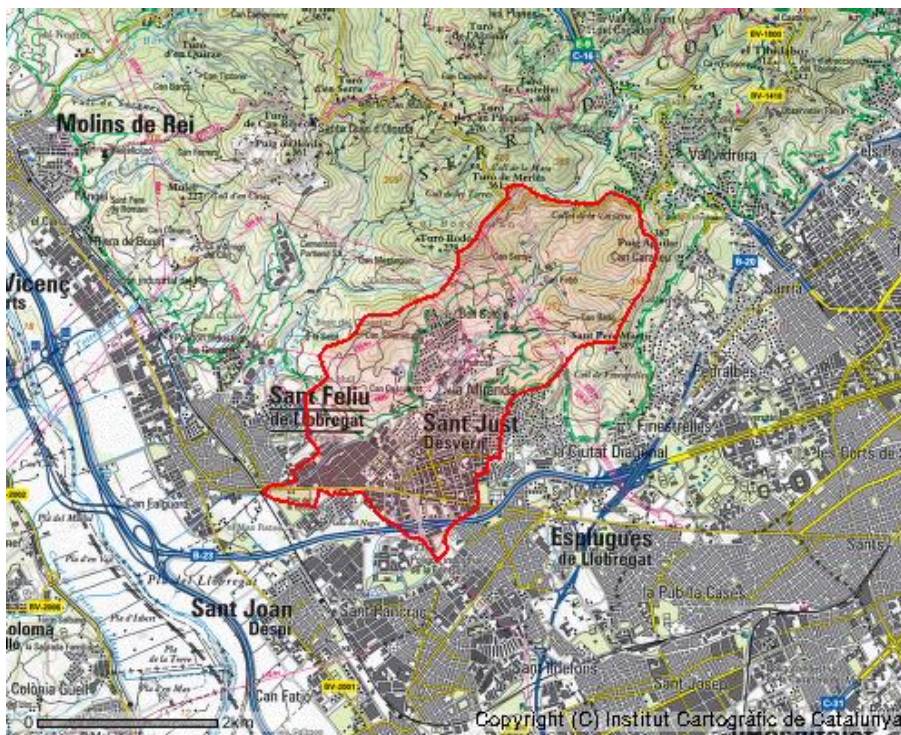


Figura 7. Situació Sant Just Desvern  
Font: PMUS 2008-2014

### 2.2. Estructura territorial

La planificació de la mobilitat en el Sant Just Desvern del futur es basa en l'anàlisi dels fluxos de mobilitat entre els possibles orígens i destinacions actuals. En aquest sentit, pren especial rellevància l'anàlisi dels nous projectes urbanístics, tant pel que fa a la generació de nous orígens i destinacions (localització de la nova població resident, nous centres de treball, activitats logístiques, nous equipaments, etc.), com pel que fa a la coherència dels nous vials i serveis amb les xarxes de transport existents.

En el present apartat es descriuen les principals zones residencials, equipaments i zones industrials existents, i s'analitza el potencial de desenvolupament d'acord amb el planejament vigent.

### 2.2.1 Principals infraestructures lineals

Les principals vies que travessen el municipi de Sant Just Desvern són:

- Autovia B-23: La B-23 es la principal porta d'entrada a Barcelona per l'oest de la ciutat. Neix a la ciutat de Barcelona i avança cap al oest per connectar amb l'autopista AP-7, el gran eix de comunicació amb les capitals de la costa Mediterrània. Travessa el municipi de Sant Just Desvern per la seva part més meridional durant uns escassos 600 metres.
- Carretera N-340: o també coneguda amb el nom de carretera del Mediterrani, connectava les poblacions de Barcelona, Tarragona, Castelló, València, Alacant, Múrcia, Almeria, Màlaga i Cadis. El tram que discorre per Sant Just Desvern ha deixat de ser una travessera urbana i s'ha reconvertit en una gran avinguda (Carretera Reial), amb dos carrils per sentit de circulació, espai segregat per al tramvia i amples voreres (veure Figura 8 i Figura 9). La seva longitud dins del municipi es de dos quilòmetres i el seu traçat discorre pel nord de la B-23, amb una direcció eminentment est-oest.

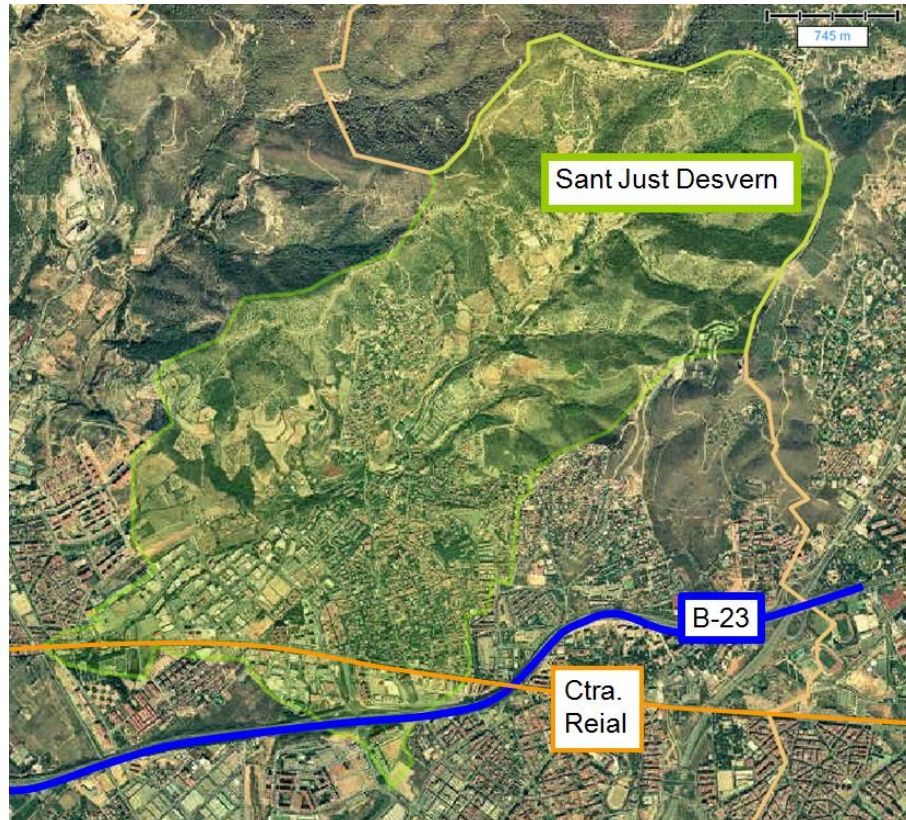


Figura 8. Principals infraestructures lineals  
Font: PMUS 2008-2014



**Figura 9. Carretera Reial (N-340)**  
**Font: elaboració pròpia**

## 2.2.2 Usos del sòl i planejament urbanístic

El municipi de Sant Just Desvern està dividit en diferents seccions censals que es presenten en la Taula 1:

SECCIONS CENSALS I BARRIS		
Secció Censal	Barris que agrupa	Superfície
Secció 1	Barri Centre	0,28 km <sup>2</sup>
Secció 2	Barri Nord	0,03 km <sup>2</sup>
Secció 3	Casc Antic	0,24 km <sup>2</sup>
Secció 4	Barri Sud–Polígon	0,25 km <sup>2</sup>
Secció 5	La Miranda–Can Candeler–Polígon	2,83 km <sup>2</sup>
Secció 6	Can Sagrera–Camp Roig	0,38 km <sup>2</sup>
Secció 7	Basses de Sant Pere–Can Modolell	0,25 km <sup>2</sup>
Secció 8	Illa Walden	0,07 km <sup>2</sup>
Secció 9	La Plana–Bellssoleig–Polígon	3,54 km <sup>2</sup>

**Taula 1- Seccions censals**  
**Font: Elaboració pròpia en base a dades de l'Ajuntament de Sant Just Desvern**

En aquestes zones hi trobem sectors residencials ja desenvolupats, polígons industrials i sectors a desenvolupar segons el planejament. A continuació es fa una descripció de cadascun d'ells. El plànol AA2 també grafia la posició de cada secció censal dins del municipi.

### 2.2.2.1 Zones residencials

- Barri Centre: Es troba delimitat al sud per la Carretera Reial, a l'est pel límit del municipi, al nord pel C/ Marquès de Monistrol - C/ Font i a l'est pel C/ Santa Teresa. Predominen les edificacions unifamiliars (amb alguns blocs de pisos de poca alçada). Els vials estan distribuïts formant una quadrícula, són carrers d'un sol sentit de circulació (amb la excepció de la Rambla de Sant Just) amb espai per a vianants segregat de la calçada.
- Barri Nord: Una petita porció de territori (200x200m. aprox.), a l'est del municipi, per sota del C/ de la Creu i a l'esquerra del C/ Nord. Les edificacions corresponen a grans blocs de pisos.
- Casc Antic: Està format per un entramat de vials no perpendiculars, propis de nuclis antics de població. En aquesta zona es troba el mercat i els eixos comercial importants, tret que fa que els vianants predominin per sobre les vehicles, trobant diferents carrers de plataforma única. Limiten aquest barri per l'oest el C/ Miquel Reverter, pel sud el C/ de la Creu, per l'est el C/ Creu del Padró i pel nord el Passeig de la Muntanya.
- Barri Sud: amb les mateixes característiques de vialitat que el barri Centre, limita amb aquest per l'est i amb l'illa Walden per l'oest. Els habitatges corresponen a una tipologia d'edificacions plurifamiliars.
- La Miranda i Can Candeler: El relleu d'aquesta zona es troba marcat pels pendents de la falda de Collserola i del Turó d'en Ramoneda (per l'est i pel nord), de manera que els vials que formen el teixit urbà estan disposats de manera que la seva traça pugui salvar els desnivells (amb un recorregut sinuós). Es una zona molt extensa, al nord-est del municipi, i engloba la meitat de la falda de Collserola que es troba dins al municipi de Sant Just Desvern, per sota la carretera de Vallvidrera, i limitant al sud amb el Casc Antic. La major part de la població d'aquest barri es troba en aquest límit sud. Les edificacions de la zona de la Miranda són habitatges unifamiliars, mentre que a Can Candeler són blocs de pisos de recent creació.
- Can Sagrera i Camp Roig: a l'oest del casc antic, Can Sagrera i Can Roig conformen l'última corona del nucli urbà residencial de Sant Just Desvern. Hi predominen les edificacions unifamiliars al nord (Can Sagrera) però van guanyant importància els blocs de pisos a mesura que avancem cap al sud del Barri (Camp Roig).
- Les Basses de Sant Pere i Can Modolell: Al sud del municipi, el barri de les basses de Sant Pere i Can Modolell, està situat per sota la Carretera Reial (N-340). Amb predominança de edificacions plurifamiliars, és un dels barris més recents de Sant Just Desvern.

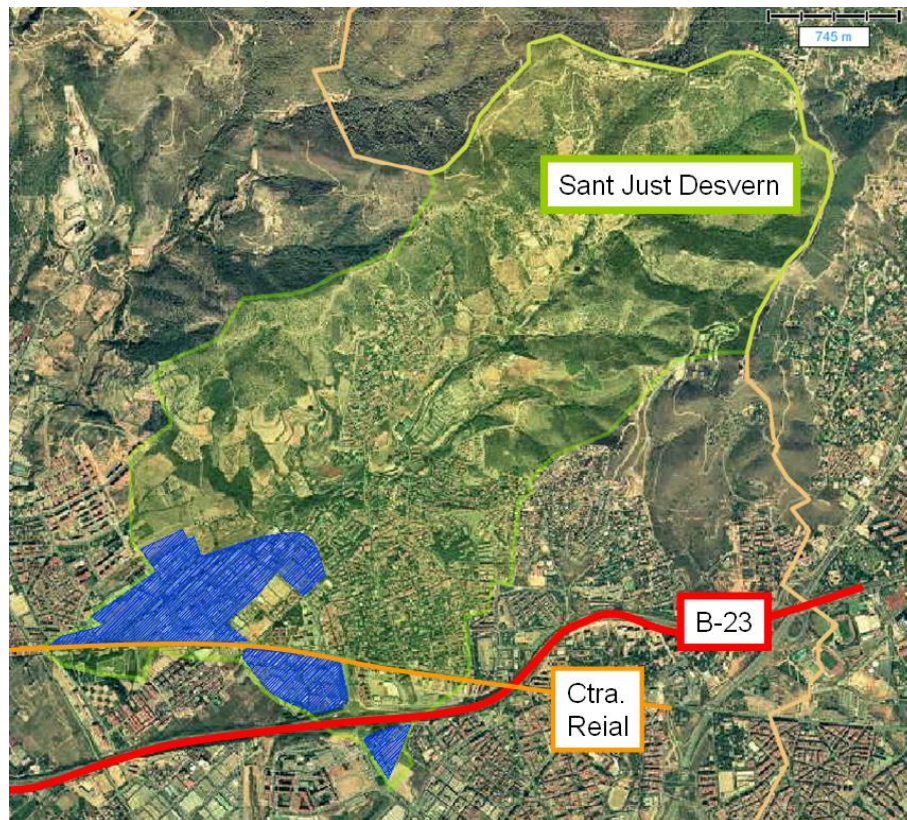
- Illa Walden: Una illa delimitada per tres vials (Carretera Reial, C/ Indústria i C/ Salvador Espriu) limita aquesta zona, la qual té com a imatge representativa un gran bloc de pisos que contrasta amb el teixit d'habitatges unifamiliars d'altres barriades de Sant Just Desvern. És la secció censal amb més densitat de població de Sant Just Desvern.
- La Plana i Bellsolieg: De la mateixa manera que la Miranda i Can Candeler, aquesta zona es troba a la falda de Collserola, a l'oest de la carretera de Vallvidrera i al nord de la riera de Sant Just Desvern (riera de Pahissa). És un nucli de població separat del continu urbà de Sant Just Desvern, format per edificacions unifamiliars.

El plànol AA3 permet visualitzar la densitat de població per parcel·la en els diferents barris.

#### 2.2.2.2 Altres zones: polígons industrials i centre de negocis

- Polígon industrial Sud-Oest: al nord de la Carretera Reial, limitant a l'oest per la riera i el límit municipal i a l'est per l'illa Walden.
- Polígon industrial del Pont Reixat: al sud de la Carretera Reial i a l'oest de l'Avinguda del Baix Llobregat, al límit del municipi.
- Centre de Negocis Sant Just–Porta Diagonal: Situat a l'extrem sud del municipi, per sota la B-23.

La Figura 10 permet visualitzar la superfície dels polígons industrials (zones blaves) en el municipi de Sant Just Desvern.



**Figura 10. Superfícies de polígons industrials i centre de negocis**  
**Font: PMUS 2008-2014**

### 2.2.2.3 Nous desenvolupaments

Des de la redacció del PMUS anterior (2008-2014), s'han realitzat els següents desenvolupaments (veure Taula 2 i plànol AA7):

- Omi Enthone: Sòl industrial que ha passat a ser habitatge, a la zona del Camp Roig.
- Raval: Una petita actuació que ha aportat habitatges al casc antic de Sant Just Desvern.

Estan previstos els següents desenvolupaments a Sant Just Desvern (veure Taula 2 i plànol AA7):

- Sector Mas Lluí: l'actuació més gran de tot el municipi. Es troba al sector censal 9, al nord de la Riera de Pahissa i en continuïtat amb el teixit urbà de Sant Feliu de Llobregat. Actualment s'estan construint els habitatges, en format de pisos plurifamiliars.
- La Bonaigua: tres actuacions contigües a la secció censal 9, entre el barri de La Plana-Bellsolieg i al nord del camí a Vallvidrera.
- La Vall: Tres actuacions disperses pel territori: una a Can Candeler (habitatges unifamiliars), una al sud de Camp Roig i l'última a les Basses de Sant Pere.

NOUS DESENVOLUPAMENTS			
Nom	Seccions Censals	M <sup>2</sup> Sostre	Habitatges
Mas Lluí	Secció Censal 9	143.242*	1.048
La Bonaigua	Secció Censal 9	18.833+12.006+3.960	129+102+36
La Vall	Secció Censal 5	4.176+585	46
La Vall	Secció Censal 7	5.200	52
La Vall	Secció Censal 6	24.600**	246
Omi Enthone	Secció Censal 6	18.277***	169
Raval	Secció Censal 3	4.463****	44
<p>* Mas Lluí: 7.671 m<sup>2</sup> són de sostre comercial</p> <p>** La vall: 10 locals</p> <p>*** Omi Enthone: 900 m<sup>2</sup> són de sostre comercial i 2.377 m<sup>2</sup> són de terciari</p> <p>**** Raval: 30% del sostre de planta baixa serà comercial</p>			

**Taula 2. Nous Desenvolupaments**  
**Font: PMUS 2008-2014**

Aquest planejament suposa un total de 1.872 habitatges nous.

### 2.2.3 Morfologia del terreny i pendents

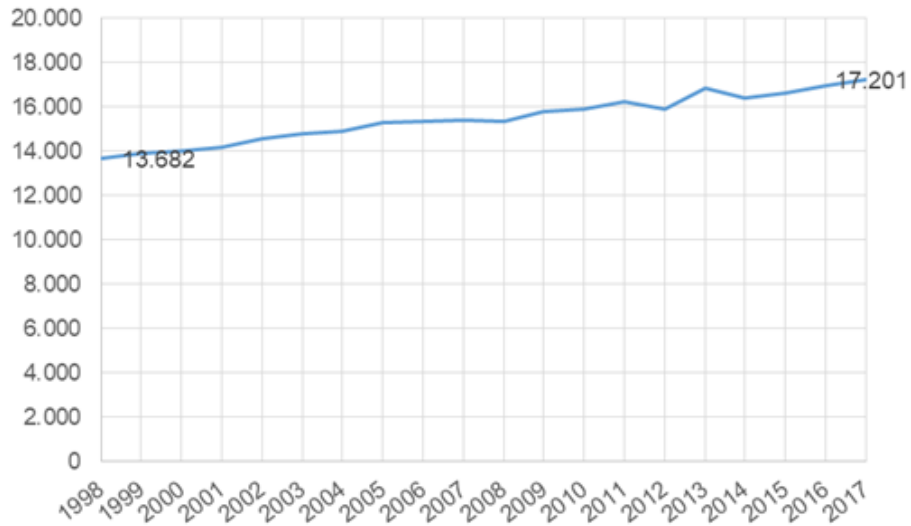
El municipi de Sant Just Desvern es troba situat a la falda de Collserola, motiu pel qual presenta una zona d'importants pendents, especialment pel que fa als barris de la Miranda, Can Candeler i la Plana i el Bellsolieg (veure plànol AA6). Aquests condicionants orogràfics s'han tingut en compte a l'hora de preveure polítiques de mobilitat en aquests barris.

## 2.3. Estructura i distribució de la població

### 2.3.1 Evolució de la població

Sant Just Desvern compta amb 17.201 habitants (Idescat, 2017). Des de 1998 fins al 2017 la població empadronada al municipi ha experimentat un creixement constant, tal i com s'observa a la Figura 11, que ha estat del 26% en 19 anys.



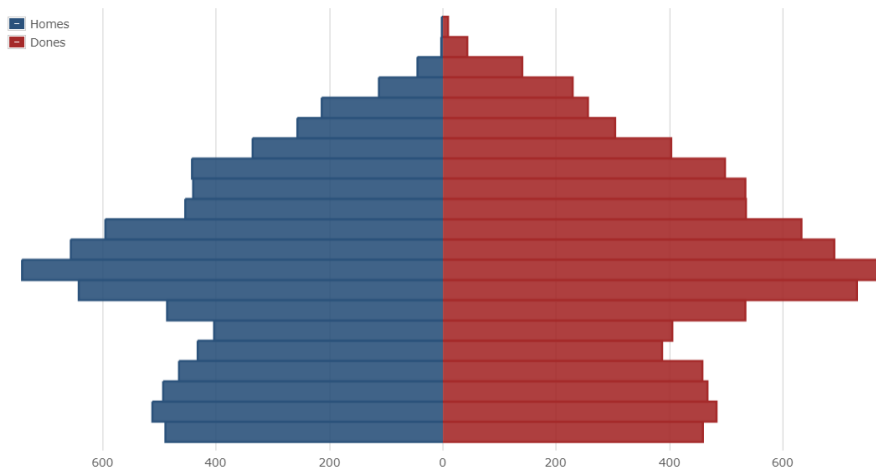


**Figura 11. Evolució de la població (1998 - 2017)**

Font: elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT i Ajuntament de Sant Just Desvern

### 2.3.2 Piràmide demogràfica

La piràmide de població de Sant Just Desvern s'ajusta a l'estructura de Catalunya (veure Figura 12): Una base de població entre 0 i 19 anys, un estrenyiment entre 20 i 29 anys, el major volum de població concentrat en la franja d'edat de 35 a 49 anys, i a partir dels 54 la piràmide es va tancant poc a poc de forma asimètrica tenint més proporció el sexe femení que el masculí.



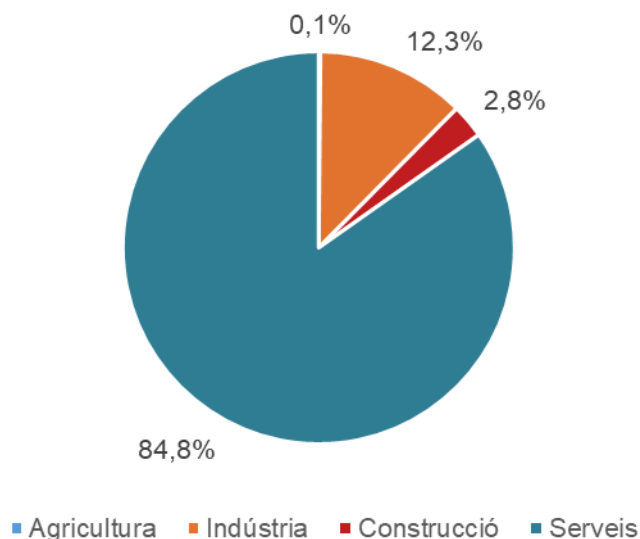
**Figura 12. Estructura de la població de Sant Just Desvern (2017)**

Font: Idescat

## 2.4. Anàlisi econòmica

### 2.4.1 Sectors d'ocupació

Segons les dades facilitades per l'Idescat (2018), el principal motor econòmic a Sant Just Desvern són els serveis, que ocupen el 84,8% de la població, seguit per la indústria amb un 12,3% i la construcció amb un 2,8%. L'agricultura només representa el 0,1% (veure Figura 13).



**Figura 13. Sectors d'ocupació (2018)**  
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades IDESCAT

### 2.4.2 Dades d'autocontenció i autosuficiència

L'Índex d'autocontenció representa el percentatge de treballadors del municipi que desenvolupen la seva feina al propi municipi. En el cas de Sant Just, és del 24,2% l'any 2011 (veure Taula 3).

D'altra banda, l'autosuficiència és el tant per cent de llocs de treball del municipi ocupats per a treballadors que resideixen en el mateix municipi. En el cas de Sant Just, és del 22,6% l'any 2011 (veure Taula 3).

<b>AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA AL MUNICIPI DE SANT JUST DESVERN</b>	
<b>Indicadors</b>	<b>Any 2011</b>
Població que hi viu i hi treballa	1.684
Població ocupada resident	6.974
Llocs de treball al municipi	7.453
<b>AUTOCONTENCIÓ</b>	<b>24,2%</b>
<b>AUTOSUFICIÈNCIA</b>	<b>22,6%</b>

**Taula 3. Autocontenci3 i Autosuficiència.**  
**Font: Elaboraci3 pr3pia a partir de les dades IDESCAT**

Ambd3s valors son molt baixos, degut a que bona part dels habitants de Sant Just Desvern va a treballar fora del municipi (baixa autocontenci3), i en segon lloc, un elevat percentatge dels llocs de treball al municipi de Sant Just estan ocupats amb residents d'altres municipis (baixa autosuficiència). Aquests s3n valors normals tenint en compte la forta polaritat que exerceix la ciutat de Barcelona i altres municipis de l'àrea metropolitana, que fan que Sant Just tingui un caràcter majoritàriament residencial.

## **2.5. Centres d'atracci3 i generaci3 de viatges**

### **2.5.1 Equipaments**

El plànol AA4 recull els principals equipaments de Sant Just Desvern:

- Equipaments administratius (Ajuntament, Policia Local...).
- Equipaments educatius (CEIPs, IES...).
- Equipaments culturals, socials i comercials (la biblioteca i casa de cultura de "Can Ginestar", el centre cultura i de Lleure "La Vagoneta", el mercat municipal, Centres Cívics, Casals de Joves...).
- Equipaments esportius (el camp de futbol, el complex esportiu municipal de "La Bonaigua"...).
- Equipaments sanitaris (l'Àrea Bàsica de Salut).

## 2.5.2 Eixos i zones comercials

L'oferta comercial del municipi de Sant Just Desvern es concentra en alguns dels carrers del casc antic (Bonavista, Creu) i la zona de l'illa Walden. La resta del teixit urbà del municipi presenta un caràcter eminentment residencial.

Amb els nous sectors de desenvolupament està previst de crear-se uns 9.000 m<sup>2</sup> de sostre comercial.

## 2.5.3 Zones verdes i espais lliures

El municipi de Sant Just Desvern gaudeix de 27 zones d'espais verds dins del continu urbà, més la gran àrea del Parc de Collserola que conté el nord del municipi (veure Figura 14).

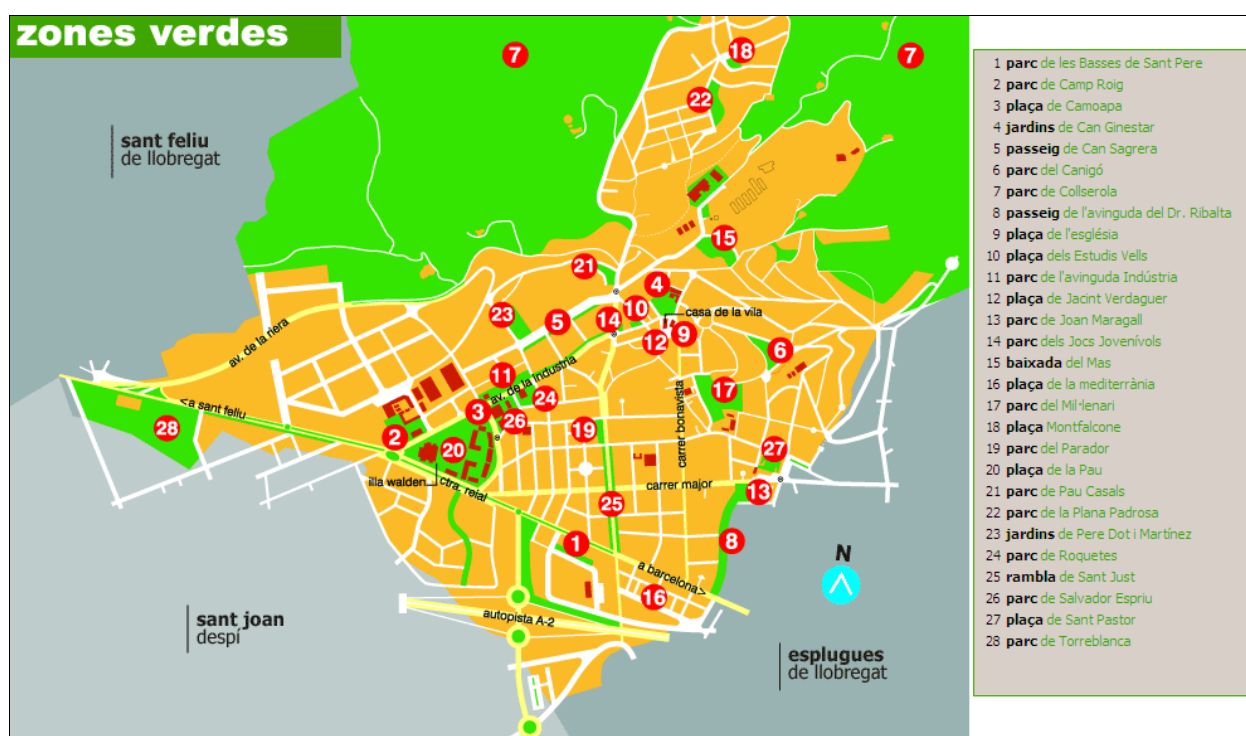


Figura 14. Zones verdes de Sant Just Desvern  
Font: PMUS 2008-2014

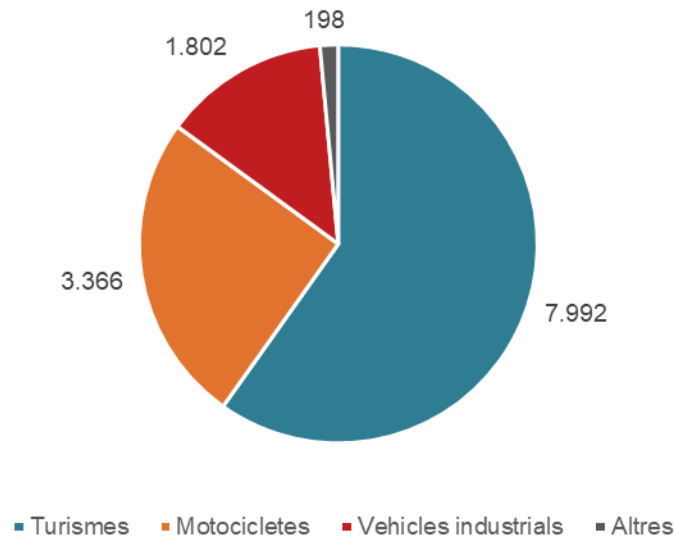
## 2.6. Parc de vehicles i dades de motorització

### 2.6.1 Índex de motorització

Segons les darreres dades facilitades per IDESCAT, el 2016 el municipi de Sant Just Desvern comptava amb 0,789 vehicles per habitant, valor que se situa notablement per sobre del de la mitjana de la comarca (0,643) i del conjunt de Catalunya (0,694).

## 2.6.2 Parc de vehicles

La Figura 15 mostra la distribució del parc de vehicles al municipi de Sant Just Desvern l'any 2016.



**Figura 15. Parc de vehicles (2016)**  
Font: elaboració pròpia a partir d'Idescat

## 2.7. Demanda global

Tot seguit es presenten les dades de demanda global de mobilitat i per a cadascun dels modes de transport.

### 2.7.1 Fonts d'informació utilitzades

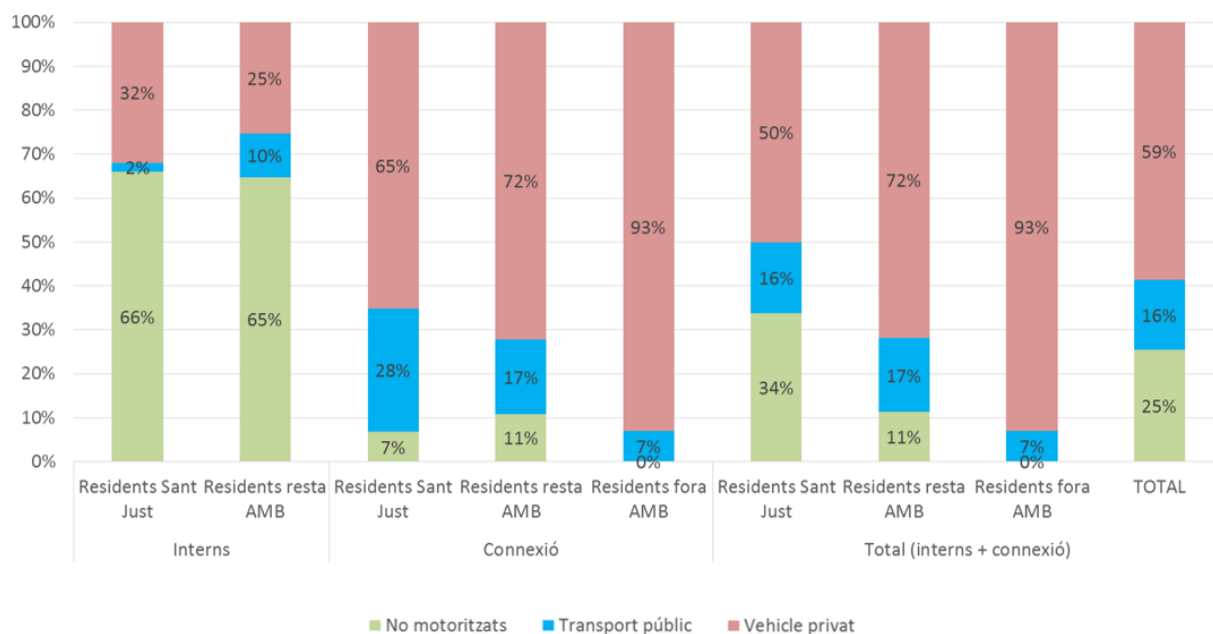
Per a l'anàlisi general de desplaçaments s'han utilitzat tres fonts:

- Quadern de la Mobilitat de Sant Just Desvern 2011.
- Enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006 (EMQ'2006).
- Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001 (EMO'2001).

L'anàlisi de la demanda global de mobilitat s'ha dut a terme en base a l'Enquesta de Mobilitat 2011, elaborada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, ja que són les dades de mobilitat més recents de què es disposa. Tanmateix, aquesta enquesta no inclou els municipis de fora l'AMB. Per aquest motiu, s'ha estimat el nombre de desplaçaments i el repartiment modal d'aquests fluxos de forma proporcional a les dades de l'EMO 2001 i l'EMQ 2006.

## 2.7.2 Repartiment modal

El repartiment modal dels desplaçaments de Sant Just Desvern és d'un 25% en modes no motoritzats, un 18% en transport públic i un 59% en vehicle privat motoritzat (veure Figura 16 i Taula 4).



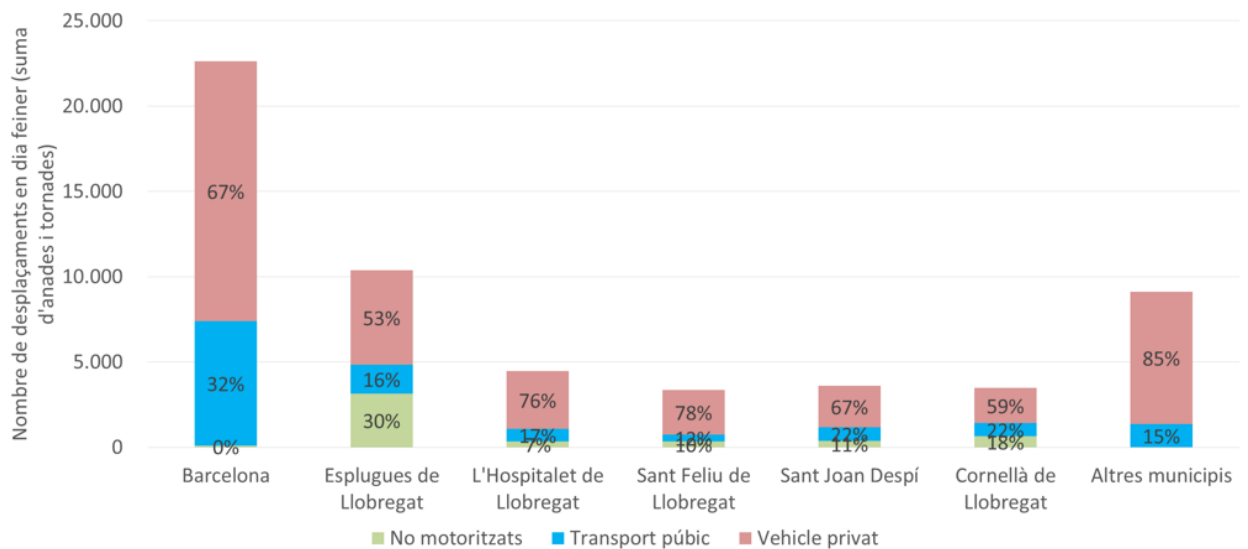
**Figura 16. Repartiment modal dels desplaçaments de Sant Just Desvern**  
**Font: elaboració pròpia en base al Quadern de Mobilitat 2011, EMQ 2006 i EMO 2001**

Lloc de residència	Interns				Connexió				Total			
	PB	TP	VPM	TOT	PB	TP	VPM	TOT	PB	TP	VPM	TOT
Residents Sant Just	16.883	496	8.191	25.571	2.053	8.559	19.848	30.461	18.937	9.055	28.040	56.032
Residents resta AMB	140	22	55	217	2.872	4.486	19.172	26.531	3.013	4.508	19.227	26.748
Residents fora AMB	ND	ND	ND	ND	0	252	3.407	3.659	0	252	3.407	3.659
<b>TOTAL</b>	<b>17.024</b>	<b>517</b>	<b>8.246</b>	<b>25.788</b>	<b>4.926</b>	<b>13.298</b>	<b>42.427</b>	<b>60.651</b>	<b>21.950</b>	<b>13.815</b>	<b>50.674</b>	<b>86.439</b>

**Taula 4. Repartiment modal dels desplaçaments de Sant Just Desvern**  
**Font: elaboració pròpia en base al Quadern de Mobilitat 2011, EMQ 2006 i EMO 2001**

Tal com es mostra a la Figura 16, existeixen diferències significatives entre el repartiment modal dels desplaçaments interns i els de connexió. En aquest sentit, en els desplaçaments interns hi predomina l'ús dels vehicles no motoritzats, amb una utilització de l'ordre del 65-66%. Tanmateix, aquest paper de mode principal de transport l'assoleix el vehicle privat motoritzat en els desplaçaments de connexió. Addicionalment, s'observa que els residents de la resta de l'Àrea Metropolitana fan un ús més intensiu del vehicle privat que els residents de Sant Just en els desplaçaments de connexió.

Quant al repartiment modal en relació a la tipologia de flux, la Figura 17 presenta el repartiment modal dels principals fluxos de connexió de Sant Just Desvern amb els municipis amb els quals manté una major relació.



**Figura 17. Repartiment modal dels desplaçaments de connexió. Relacions principals**  
**Font: elaboració pròpia en base al Quadern de Mobilitat 2011, EMQ 2006 i EMO 2001**

Com es pot apreciar a la figura anterior, els principals fluxos de connexió de Sant Just Desvern són amb Barcelona, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat. En aquest sentit, el vehicle privat predomina en repartiment modal de tots els fluxos esmentats, especialment amb les connexions amb l'Hospitalet i Sant Feliu, amb un percentatge superior al 75%. En el cas de Barcelona, tot i predominar l'ús del vehicle privat (67%), és la relació amb un major per del transport públic (32%). En el cas d'Esplugues de Llobregat hi ha un pes important dels modes no motoritzats (30%), degut a la continuïtat del teixit urbà dels dos municipis limítrofs.

Aquest repartiment modal, fortament protagonitzat pel vehicle privat motoritzat, és degut en part a l'orografia del municipi (amb forts pendents que dificulten l'accés en modes no motoritzats), a la baixa densitat del teixit residencial (que dificulta la cobertura dels serveis de transport públic i garanteix estacionament en origen) i a la manca d'oferta de transport públic ferroviari més enllà del tramvia, que no té una connexió directa amb la ciutat de Barcelona, ciutat que aglutina més d'un terç del total de desplaçaments de connexió.

## 2.8. Mobilitat a peu

### 2.8.1 Itineraris principals

L'anàlisi de la mobilitat actual a peu s'ha basat en la quantificació dels fluxos actuals en diferents cruïlles per tal d'identificar els itineraris més habituals d'aquests usuaris de la via pública.

La metodologia ha consistit en realitzar comptatges en els vials del nucli urbà: en els punts d'accés al casc antic, els itineraris principals entre els barris... En cada punt de comptatge s'ha

quantificat el nombre de vianants per cada sentit. Els aforaments realitzats han estat (consultar plànol AP1):

- 1 comptatge de 12 hores de durada al c/ Bonavista per tal d'obtenir un patró de l'evolució diària del flux de vianants.
- 24 comptatges de 60 minuts de durada, que després s'han extrapolat a partir de les dades obtingudes en el comptatge de 12 hores.

En l'Annex 1 es poden consultar els punts exactes d'aquests aforaments i els resultats dels comptatges.

En el plànol AP2 es poden observar les intensitats de trànsit de vianants obtingudes a partir dels aforaments. Els vials més transitats són:

- Carretera Reial.
- Avinguda Indústria.
- C/ Salvador Espriu.
- Rambla Sant Just (part nord) - C/Miquel Reverter.
- C/Bonavista (entre Freixes i Creu) i Creu (entre Bonavista i Rambla).

## 2.9. Mobilitat en bicicleta

### 2.9.1 Itineraris ciclables

La xarxa ciclable actual de Sant Just Desvern es centra en algunes vies bàsiques de circulació per al vehicle privat, així com en alguns vials exclusius per a vianants o bé de prioritat invertida. El plànol AB3 recull aquests itineraris ciclables.

- Carrils bici segregats: carrer de Miquel Reverter (només en sentit ascendent, cap al sud).
- Carrils bici trepitjables: carrer de Miquel Reverter (en sentit descendent, cap al nord) i Carretera Reial, entre Rambla Sant Just i Salvador Espriu (en sentit descendent, cap a Sant Feliu).
- Carrils bici en vorera: Avinguda Indústria, Carretera Reial i Rambla Modolell.
- Carrers de vianants: carrer Bonavista, Raval de la Creu i Avinguda Dr. Ribalta.
- Carrers de prioritat invertida: eix format pels carrers Marquès de Monistrol i Font, carrer Creu entre Verge del Pilar i Bonavista, carrer Ateneu entre el carrer Major i el carrer Creu.



### 2.9.2 Aparcaments per a bicicletes

El municipi de Sant Just Desvern disposa de 36 punts d'aparcament per a bicicletes i de 2 aparcaments Bicibox. La seva ubicació ve reflectida està recollida en el plànol AB4.

Adicionalment, Sant Just Desvern disposa d'un punt d'auto reparació de bicicletes, a la cruïlla entre la Rambla Sant Just i el carrer Font (veure Figura 18).



**Figura 18. Punt d'auto reparació de bicicletes**  
Font: elaboració pròpia

### 2.9.3 Intensitats de circulació de bicicletes

S'han realitzat 24 aforaments manuals de bicicletes de 60 minuts de durada en diferents punts del nucli urbà de Sant Just Desvern per tal de detectar els vials emprats pels usuaris de la bicicleta per circular per Sant Just Desvern. Adicionalment, s'han dut a terme dos aforaments automàtics de bicicletes, a la Carretera Reial amb Rambla Sant Just i a l'Illa Walden, de 5 i 11 dies de durada, respectivament. Els punts d'aforament venen recollits al plànol AB1. Els principals vials utilitzats per a la circulació de bicicletes són (veure plànol AB2):

- Carretera Reial:
  - o A l'est de la Rambla: més de 600 bicicletes/dia.
  - o A l'Illa Walden: +300 bicicletes/dia (85% carril bici, 15% calçada).

Cal recordar que els aforaments de bicicletes a la Carretera Reial daten de Febrer de 2018, 1 mes abans de l'obertura de la connexió per a vianants i bicicletes a per sobre de l'Avinguda Diagonal de Barcelona. D'aquesta manera, és altament probable que la Intensitat Mitjana Diària de bicicletes a la Carretera Reial hagi augmentat degut a aquesta millora de la connectivitat amb la ciutat de Barcelona.

- Rambla de Sant Just: més de 150 bicicletes/dia.
- Avinguda Indústria: més 100 bicicletes/dia.

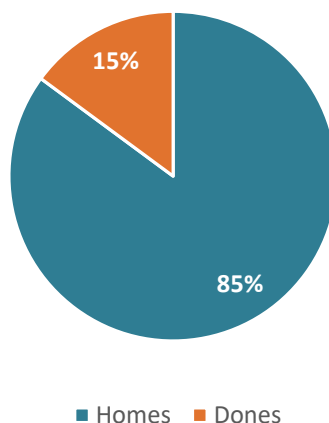
Les dades concretes de cadascun dels aforaments realitzats es poden consultar a l'Annex 2.

#### 2.9.4 Perfil de la persona usuària de la bicicleta

Els aforaments duts a terme en el marc de la present revisió del PMUS (veure Annex 2) permeten definir el perfil de la persona usuària de la bicicleta:

##### 2.9.4.1 Gènere

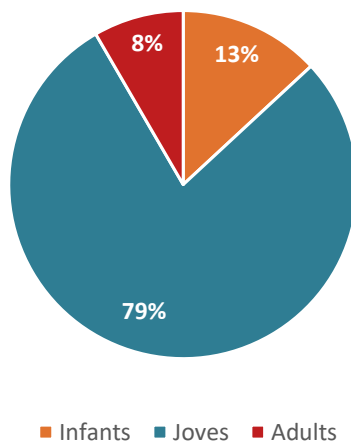
Les persones que circulen en bicicleta a Sant Just Desvern en dia feiner són majoritàriament homes (85%, veure Figura 19).



**Figura 19. Perfil de persona usuària de la bicicleta. Gènere**  
Font: elaboració pròpia

##### 2.9.4.2 Edat

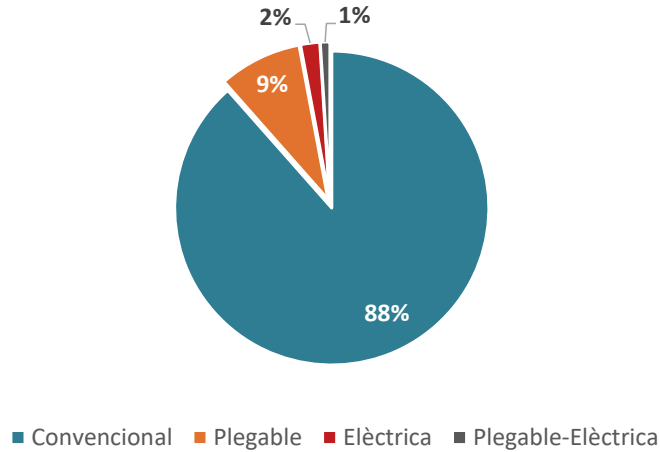
Gairebé el 80% de les persones que circulen en bicicleta a Sant Just Desvern en dia feiner són joves d'entre 18 i 30 anys (veure Figura 20).



**Figura 20. Perfil de persona usuària de la bicicleta. Edat**  
Font: elaboració pròpia

### 2.9.4.3 Tipologia de bicicleta en circulació

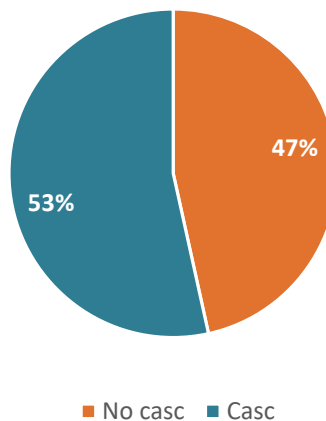
La tipologia de bicicleta més utilitzada en dia feiner és la bicicleta convencional (88%), seguit de la bicicleta plegable (9%), tal com es mostra a la Figura 21. A la ciutat de Barcelona, la bicicleta plegable té una quota del 25%. Destaca un 2% d'ús de la bicicleta elèctrica, tipologia amb un gran marge d'augment en una població com Sant Just Desvern, amb una orografia complicada.



**Figura 21. Perfil de persona usuària de la bicicleta. Tipologia de bicicleta en circulació**  
Font: elaboració pròpia

### 2.9.4.4 Ús del casc

El 53% de les persones usuàries de la bicicleta en dia feiner a Sant Just Desvern fan ús del casc (veure Figura 22).



**Figura 22. Perfil de persona usuària de la bicicleta. Ús del casc**  
Font: elaboració pròpia

## 2.10. Mobilitat amb transport públic

### 2.10.1 Serveis d'autobusos

Sant Just Desvern rep el servei de 19 línies d'autobús. Aquestes línies es poden classificar en quatre tipus:

- Servei d'autobús urbà: Si la línia discorre per l'interior del municipi.
- Servei d'autobús interurbà: en el cas que la línia d'autobús connecti Sant Just Desvern amb altres municipis.
- Servei d'autobús de municipis veïns: línies d'autobús que no recorren per Sant Just Desvern, però ho fan molt a prop dels límits municipals, de manera que són susceptibles de ser emprades pels seus habitants.
- Servei d'autobús nocturn: línies d'autobús que ofereixen un servei nocturn

A continuació es presenta un resum de les característiques de cadascuna d'elles. El plànol AT1 reuneix el traçat de les línies d'autobús.

#### 2.10.1.1 Servei d'autobús urbà (JT)

Només hi ha una línia d'autobús que doni servei únicament al municipi de Sant Just Desvern. Es tracta de la línia Just Tram (JT). Principalment circula pel centre-est del municipi, passant pels carrers de la Rambla de Gaspar Modolell, la Rambla de Sant Just, la Carretera Reial, el C/ de Sant Josep, C/ Sant Ferran i el C/ Bonavista. Circula només de dilluns a dissabte, de 7 a 22h aproximadament i amb un total de 23 sortides al dia. La freqüència de pas en hora punta és d'un bus cada 30 minuts.



**Figura 23. Recorregut de la línia Just Tram**  
**Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)**

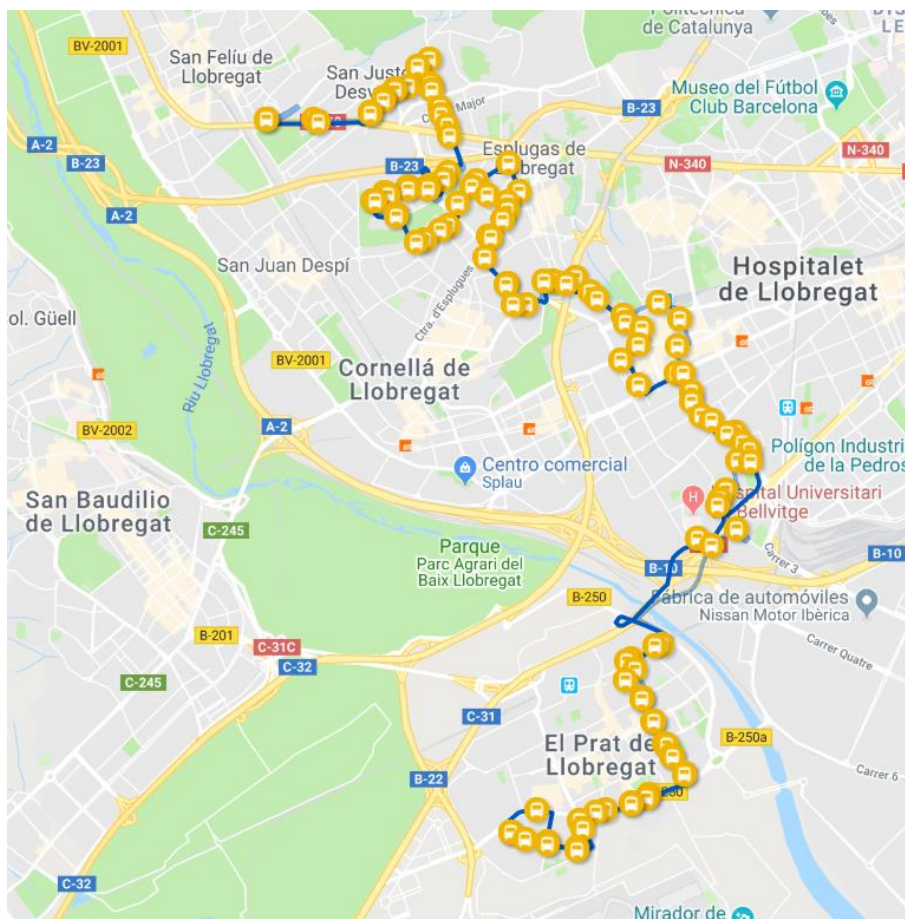
#### 2.10.1.2 Serveis d'autobusos interurbans

S'ha fet un inventari de les diferents línies de transport públic que donen servei a Sant Just Desvern.

##### **L10**

El recorregut d'aquesta línia transcorre pels municipis de Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Esplugues, Cornellà, l'Hospitalet i el Prat del Llobregat. En el seu pas per Sant Just Desvern circula pels carrers principals de l'Avinguda de la Indústria i la Rambla de Sant Just, així com també, coincideix amb el Trambaix al C/ de Sant Martí de l'Erm, la Rambla de Sant Just i la Rambla Modolell (veure Figura 24).

El servei s'inicia a les 5:20 de dilluns a divendres, a les 5:25 en dissabtes i a les 7:50 en festius finalitzant a les 22:45 de dilluns a divendres, a les 22:25 els dissabtes i a les 21:40 els festius. De dilluns a divendres presenta 53 expedicions per sentit, els dissabtes 35 expedicions per sentit i els festius 29 expedicions/sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 20 minuts.

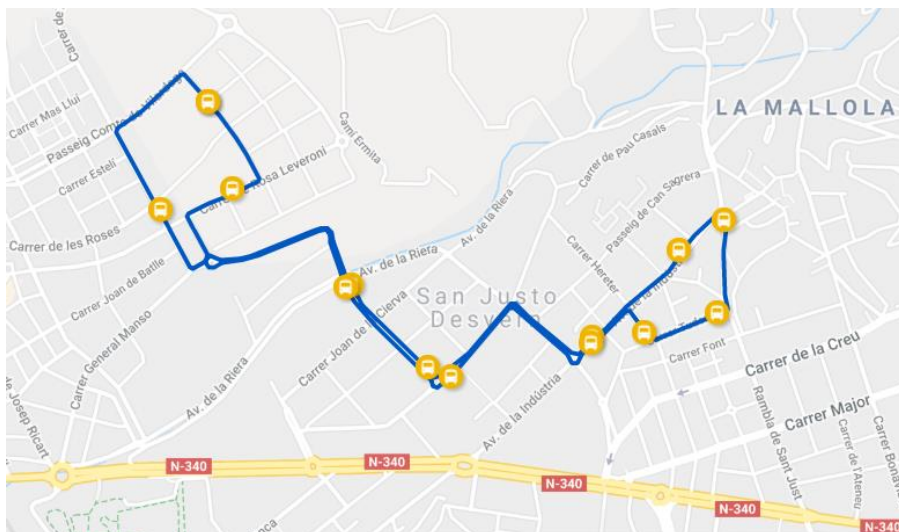


**Figura 24. Recorregut de la línia L10**  
**Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)**

### L30

Circula pels municipis de Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat. A Sant Just Desvern circula per la Plaça del Parador, Tudona, Miquel Reverter, Avinguda Indústria, el carrer Ramon i Cajal, Narcís Monturiol, Ponce de León, Rosa Leveroni, Rosa Luxemburg, Comte de Vilardaga i Frederica Montseny (veure Figura 25).

El servei s'inicia a les 5:20 de dilluns a divendres, a les 5:25 en dissabtes i a les 8:20 en festius finalitzant a les 22:40 de dilluns a divendres, a les 22:25 els dissabtes i a les 21:50 els festius. De dilluns a divendres presenta 53 expedicions per sentit, els dissabtes 35 expedicions per sentit i els festius 28 expedicions/sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 20 minuts.

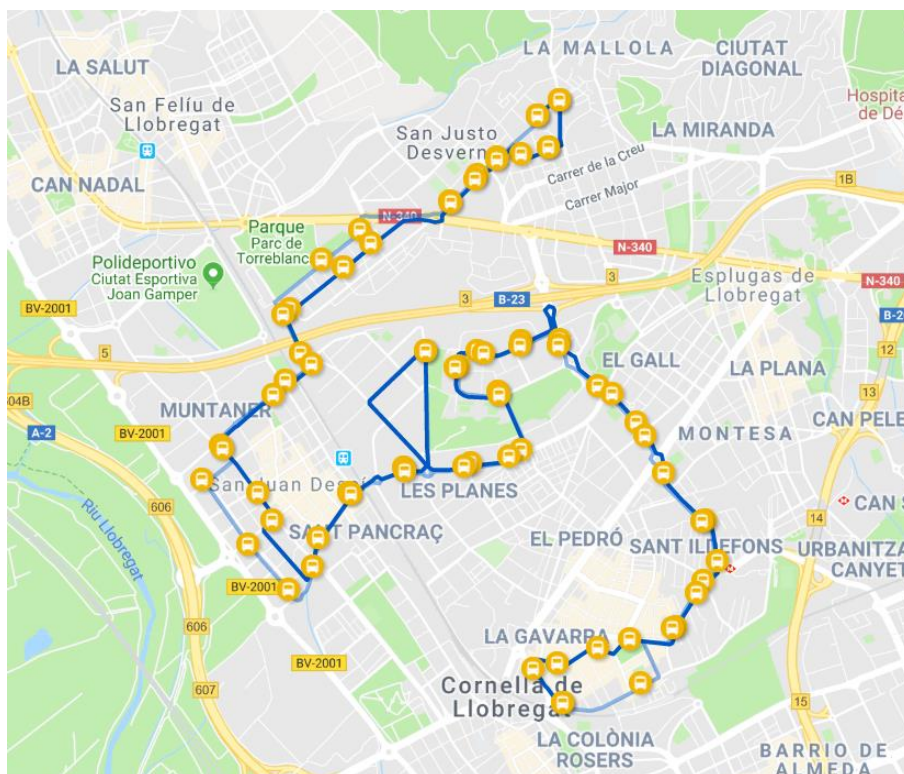


**Figura 25. Recorregut de la línia L30**  
**Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)**

### L46

Circula pels municipis de Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Cornellà del Llobregat. En arribar al municipi d'estudi travessa l'Avinguda Indústria fins arribar a la plaça del Parador (veure Figura 26).

De dilluns a divendres excepte el mes d'agost, hi ha un total de 64 sortides al dia circulant aproximadament de les 5:30 a les 21:50. En dissabtes (exceptuant al mes d'agost) hi ha 48 sortides de 5:30 a 21:30, finalment, en festius el número de sortides disminueix a 28 començant a les 8:15 del matí i finalitzant a les 21:45. Presenta un interval de pas en hora punta de 15 minuts.



**Figura 26. Recorregut de la línia L46**  
**Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)**

## L52

La línia L52 connecta amb els municipis de Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat. A Sant Just Desvern, circula tangencialment per la Carretera Reial (veure Figura 27).

El servei s'inicia a les 4:55 de dilluns a divendres, a les 4:55 en dissabtes i a les 6:30 en festius finalitzant a les 22:35 en tots els casos. De dilluns a divendres presenta 51 expedicions per sentit, els dissabtes 36 expedicions per sentit i els festius 33 expedicions/sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 20 minuts.





**Figura 27. Recorregut de la línia L52**  
**Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)**

### **63**

L'autobús 63 circula pels municipis de Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Esplugues de Llobregat i Barcelona. A Sant Just Desvern passa per la Carretera Reial, l'Avinguda Indústria, la plaça del Parador i la Rambla de Sant Just (veure Figura 28).

El servei s'inicia a les 5:00 de dilluns a divendres, a les 6:00 en dissabtes i a les 7:00 en festius finalitzant en tots els casos a les 22:15. De dilluns a divendres presenta 40 expedicions per sentit, els dissabtes 35 expedicions per sentit i els festius 26 expedicions/sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 25 minuts.

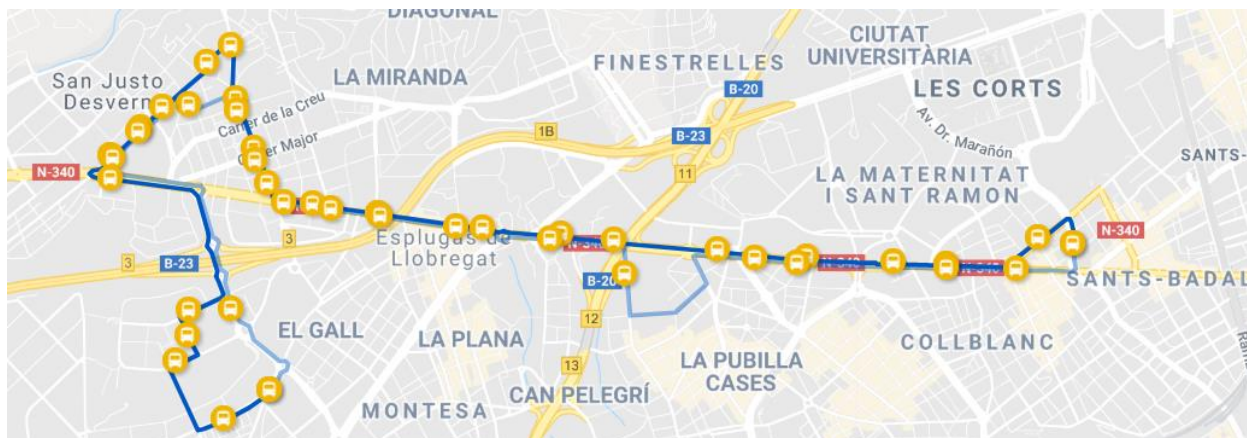


**Figura 28. Recorregut de la línia 63**  
**Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)**

### **157**

El recorregut travessa els municipis de Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Esplugues de Llobregat, Hospitalet de Llobregat i Barcelona. Un cop al municipi entra per l'Avinguda del Baix Llobregat, passant per la Carretera Reial, l'Avinguda Indústria i la Rambla de Sant Just (veure Figura 29).

El servei s'inicia a les 5:40 de dilluns a divendres, a les 5:40 en dissabtes i a les 6:30 en festius finalitzant en tots els casos a les 23:00. De dilluns a divendres presenta 49 expedicions per sentit, els dissabtes 46 expedicions per sentit i els festius 29 expedicions/sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 22 minuts.

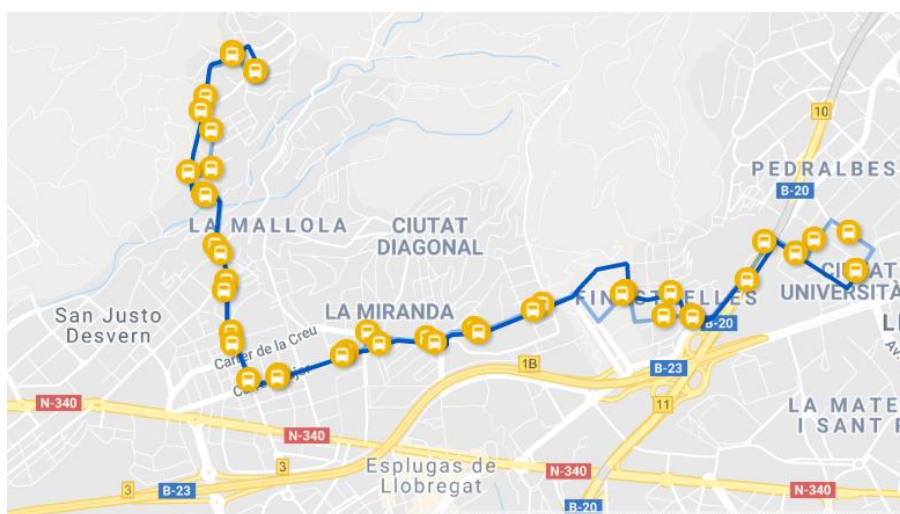


**Figura 29. Recorregut la línia 157**  
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)

### **JM**

El Just Metro (JM) travessa els municipis de Barcelona, Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern. Aquest autobús enllaça la part nord-est de Sant Just Desvern amb la centre-est, passant pels carrers de l'Onze de Setembre, Can Solanes, Rambla de Sant Just i el C/ Major (veure Figura 30).

El servei s'inicia a les 6:40 de dilluns a divendres, a les 8:55 en dissabtes els festius no circula. El servei es finalitza a les 21:40 de dilluns a divendres i a les 20:55 els dissabtes. Des dilluns a divendres presenta 61 expedicions per sentit i els dissabtes 37 expedicions per sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 15 minuts.



**Figura 30. Recorregut de la línia JM**  
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)

**L50, L51, L57, L60, L61, L62, L64, L65**

Aquest conjunt de línies connecta Sant Just Desvern amb altres municipis del Barcelonès, el Baix Llobregat i el Penedès, tal com es mostra a la Taula 5.

MUNICIPIS	LÍNIES							
	L50	L51	L57	L60	L61	L62	L64	L65
Martorell							x	x
Sant Andreu de la Barca							x	x
Pallejà							x	x
Sant Boi de Llobregat					x			
Santa Coloma de Cervelló					x			
Torrelles de Llobregat						x		
Avinyonet del Penedès	x		x					
Subirats	x		x					
Vallirana	x		x					
Cervelló	x		x					
Sant Vicenç dels Horts			x	x	x	x		
Molins de Rei	x		x	x	x	x	x	x
Sant Feliu de Llobregat	x	x	x	x	x	x	x	x
Sant Just Desvern	x	x	x	x	x	x	x	x
Sant Joan Despí				x				
Esplugues de Llobregat	x	x	x			x		
L'Hospitalet de Llobregat	x					x		
Barcelona	x	x	x		x	x	x	

**Taula 5. Línies d'autobús amb els municipis per on circulen.**  
**Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'empresa Soler i Sauret**

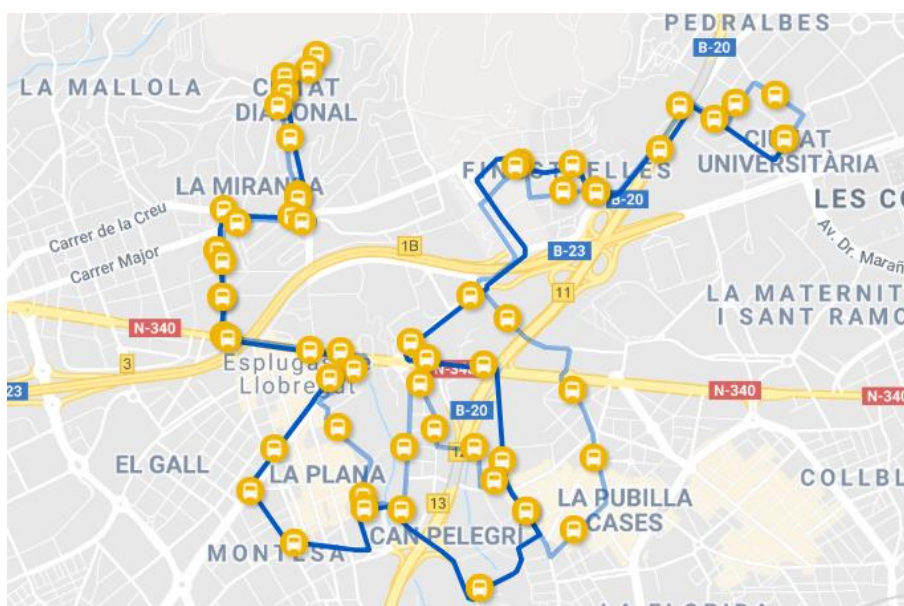
Totes elles travessen el municipi de Sant Just Desvern per la Carretera Reial amb un total de 3 parades, donen servei entre les 5:25 i les 22:20 de dilluns a divendres, amb una freqüència de pas d'un bus cada 9 minuts en hora punta i un total de 140 expedicions diàries per sentit. Els dissabtes i festius donen servei entre les 6:55 i les 23:15 i un total de 59 expedicions diàries per sentit.

### 2.10.1.3 Serveis d'autobusos de municipis veïns (EP1, EP2)

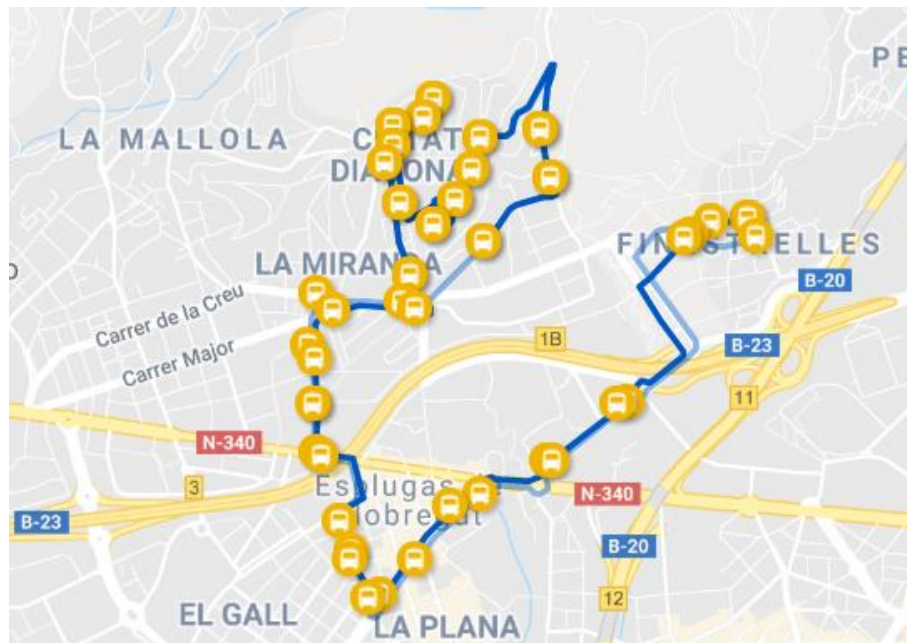
Les línies EP1 i EP2 ofereixen un servei d'autobusos pels municipis d'Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona. El pas per Sant Just Desvern és tangencial (avinguda de la Miranda i carrer del Nord), però les parades les tenen al límit del municipi d'Esplugues amb el de Sant Just Desvern (veure Figura 31 i Figura 32).

El servei de la línia EP1 s'inicia a les 6:30 de dilluns a divendres, a les 8:45 en dissabtes els festius no circula. El servei es finalitza a les 21:40 de dilluns a divendres i a les 21:00 els dissabtes. Des dilluns a divendres presenta 32 expedicions per sentit i els dissabtes 25 expedicions per sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 30 minuts.

El servei de la línia EP2 s'inicia a les 6:55 de dilluns a divendres, a les 8:25 en dissabtes els festius no circula. El servei es finalitza a les 21:55 de dilluns a divendres i a les 21:55 els dissabtes. Des dilluns a divendres presenta 31 expedicions per sentit i els dissabtes 28 expedicions per sentit. Té una freqüència en hora punta d'un bus cada 30 minuts.



**Figura 31. Recorregut de la línia EP1**  
**Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)**

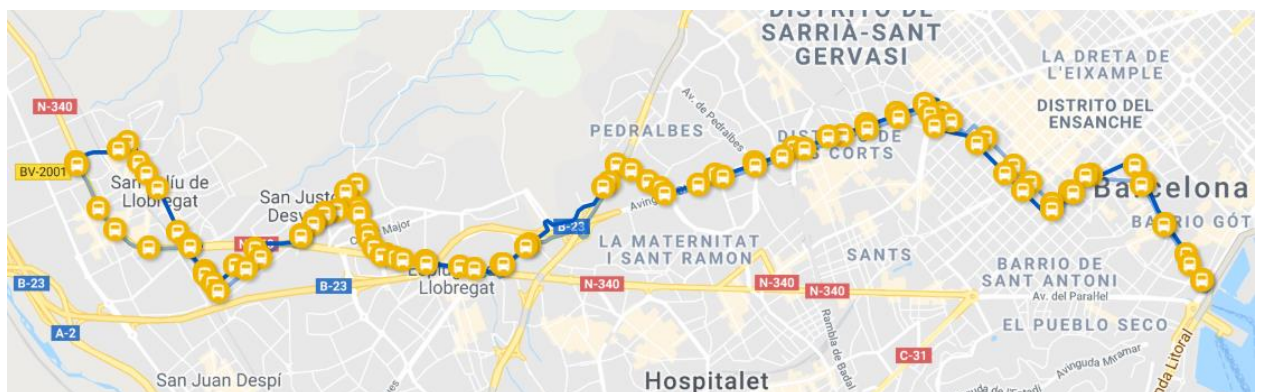


**Figura 32. Recorregut de la línia EP2**  
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)

#### 2.10.1.4 Servei d'autobús nocturn (N12)

El recorregut de l'autobús nocturn N12 passa pels municipis de Barcelona, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat (veure Figura 33). En el pas pel municipi d'estudi circula per la Carretera Reial, la Rambla de Sant Just, la plaça del Parador i l'Avinguda Indústria.

Inicia el recorregut a les 22:25 i l'acaba a les 5 del matí, amb un total de 20 sortides i un bus cada 20 minuts.



**Figura 33. Recorregut de la línia N12**  
Font: Àrea Metropolitana de Barcelona (2018)

#### 2.10.1.5 Resum de l'estat del servei d'autobusos

Sant Just disposa d'una oferta total de 18 línies de bus diürnes i una línia de bus nocturna. Pel que fa a les principals relacions de connexió (veure apartat 2.7), els principals municipis amb desplaçaments de connexió amb Sant Just Desvern són Barcelona, Esplugues de Llobregat,

l'Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat. Tot seguit es recullen el nombre d'expedicions per sentit i l'interval de pas mitjà que connecten Sant Just Desvern amb aquests municipis en dia feiner (de dilluns a divendres; veure Taula 6).

Municipi de connexió	Expedicions/dia i sentit en dia laborable	Interval de pas mitjà (min) en hora punta dia laborable
Barcelona	202	5
Esplugues de Llobregat	356	3
L'Hospitalet de Llobregat	220	4
Sant Feliu de Llobregat	264	3
Sant Joan Despí	295	3
Cornellà de Llobregat	168	6

**Taula 6. Nombre d'expedicions/diàries per sentit i interval de pas mitjà en hora punta del conjunt de serveis de bus amb els principals fluxos de connexió amb Sant Just**  
**Font: elaboració pròpia en base a la informació dels diferents operadors**

Tal com es pot apreciar a la taula anterior, l'oferta de transport públic viari que connecta Sant Just Desvern amb els municipis que aglutinen la major part dels desplaçaments de connexió és adequada, amb intervals de pas mitjans en dia laborable entre 3 i 6 minuts. Tanmateix, el temps de viatge en molts casos és de l'ordre del doble que en vehicle privat, i a més a més cal considerar que no totes les línies de bus donen cobertura a les mateixes parades, ni donen servei a totes les possibles relacions territorials entre municipis, fet que augmenta el temps de trajecte (per exemple, les línies JM i 157 connecten amb Barcelona però no entren al centre de la ciutat i és necessari realitzar com a mínim un transbordament).

### 2.10.2 Serveis de tramvia

El recorregut de la línia T3 circula pels municipis de Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona.

A Sant Just Desvern hi té 4 parades repartides al llarg de la Carretera Reial. El servei comença a les 5 i finalitza a les 00:30 de dilluns a dijous i diumenge, mentre que divendres i dissabte comença a la mateixa hora i finalitza a les 2:30. La freqüència d'espera entre tramvies és d'uns 12 minuts en feiners i d'uns 20 minuts al cap de setmana.

En el AT1 es pot veure el traçat de la línia tramviària juntament amb la resta de línies de transport públic.

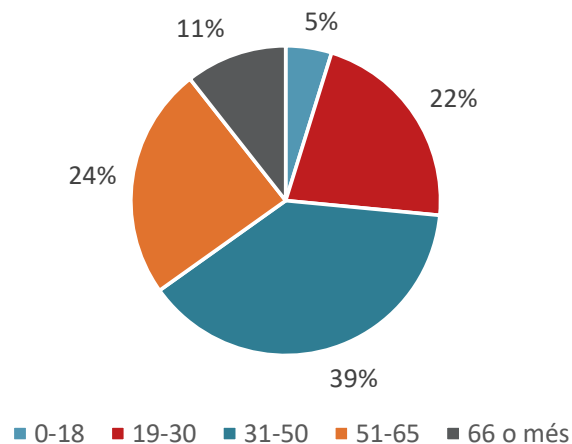
### 2.10.3 Necessitats d'aparcament a les parades de tramvia i autobusos interurbans

#### 2.10.3.1 Mostra

Durant el mes de febrer de 2018 s'ha realitzat una enquesta a 393 persones usuàries del tramvia o bus interurbà (el contingut de la qual es pot consultar a l'annex 4), repartides en les 4 parades de tramvia i bus que pertanyen al terme municipal de Sant Just Desvern:

- Rambla de Sant Just: 104 respostes.
- Walden: 102 respostes.
- Torreblanca: 50 respostes.
- Sant Feliu | Consell Comarcal: 137 respostes.

Un 64% de les persones enquestades són dones. Quant a l'edat, la franja d'edat majoritària és la de 31 a 50 anys (veure Figura 34).



**Figura 34. Distribució per edat de la mostra de les enquestes a persones usuàries del tramvia/bus interurbà. Base 393 respostes**

#### 2.10.3.2 Servei de transport públic utilitzat

El 74% de les persones entrevistades són usuàries del tramvia. El 26% restant són usuàries del bus interurbà.

#### 2.10.3.3 Parades utilitzades segons municipi de residència

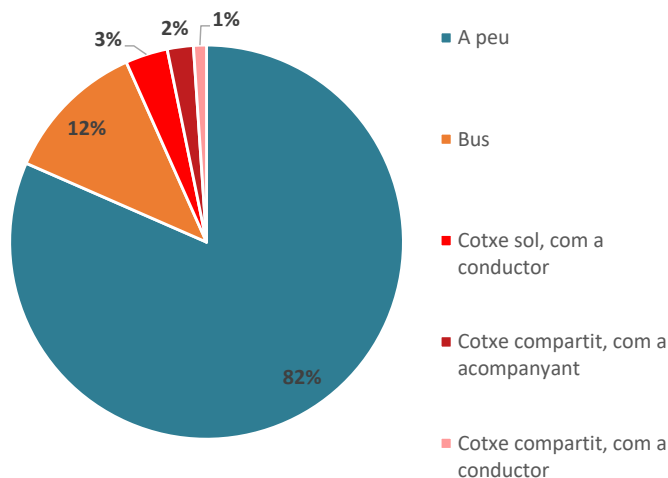
Tot seguit es detallen les parades més utilitzades pels residents de Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat i Sant Joan Despí:

- Sant Just Desvern: les parades més utilitzades pels residents de Sant Just Desvern són Rambla de Sant Just (52%) i Walden (43%).
- Sant Feliu de Llobregat: la parada més utilitzada pels residents de Sant Feliu de Llobregat és Sant Feliu Consell Comarcal (86%).
- Sant Joan Despí: la parada més utilitzada pels residents a Sant Joan Despí és Torreblanca (54%).

#### 2.10.3.4 Mode de transport per accedir a la parada de tramvia/bus interurbà

La majoria de les persones enquestades (82%) accedeixen a peu a les parades de tramvia o bus interurbà. Un 12% hi accedeix en bus i un 6% hi accedeix amb cotxe, tot i que només el 4%

necessita aparcar. No s'ha enquestat cap persona que hi accedeixi en bicicleta (veure Figura 35).



**Figura 35. Mode de transport d'accés a les parades de tramvia i bus interurbà.  
Base 374: respostes**

El 89% de les persones enquestades accedeixen a la parada sempre amb el mateix mode de transport.

Tot seguit es presenten dades sobre les persones que accedeixen en cotxe (base 25 respostes):

- De les persones que hi accedeixen en cotxe, més de la meitat (el 56%) són residents de Sant Feliu de Llobregat, i el 36% d'aquests residents provenen del barri de Mas Lluí. Només un 8% de les persones que accedeixen en cotxe a les parades provenen de Sant Just Desvern.
- Les parades més utilitzades per les persones que accedeixen en cotxe són Torreblanca (44%) i Sant Feliu | Consell Comarcal (24%).
- El 71% de les persones que accedeixen en cotxe i aparquen (base 17 respostes) ho fan a menys de 100 metres de la parada de tramvia/bus interurbà.
- El 53% de les persones que accedeixen en cotxe i aparquen (base 17 respostes) ho fan en una zona no regulada en calçada.

#### 2.10.3.5 Canvi modal

Abans de la posada en servei de la línia de tramvia T3, el 16% de les persones que avui en dia utilitzen el tramvia, utilitzaven el cotxe.

#### 2.10.4 -Estat de les infraestructures de transport públic

Sobre la infraestructura d'autobusos, podem parlar de parades i reserves en calçada. Pel que fa les parades distingim dues zones a analitzar:



- Grans eixos de comunicació: són la Carretera Reial, la Rambla de Sant Just i l'Avinguda Indústria. Aquest eixos tenen voreres amples i per tant hi cap la possibilitat d'implantar-hi parades amb marquesina. La majoria de les parades d'aquestes vies ja compten amb marquesina (veure Figura 36).
- Eixos de comunicació secundaris: la resta de vies per on recorren els autobusos són vies de comunicació de segon ordre o veïnal, caracteritzats per no tenir l'amplada de vorera suficient per a implantar-hi marquesines i per tant la parada està senyalitzada amb un pal amb banderola (puntualment, es troben marquesines en places o punts on l'amplada de la vorera ho permet; veure Figura 37).



Figura 36. Marquesina que senyalitza la parada a la Rambla de Sant Just



**Figura 37. Marquesina per a la parada del bus al carrer Bonavista**

Respecte la reserva de carrils bus en la calçada, Sant Just Desvern no disposa d'espai exclusiu reservat per a la circulació d'aquest mode de transport. No obstant, disposa d'espais reservats en calçada per a la parada en els punts on s'acumulen més autobusos.

Finalment, pel que fa la infraestructura de la línia de tramvia, es troba en excel·lent estat. La connexió entre voreres i andanes és bona (amb passos de vianants ambdós costats de l'andana), andanes amb seients i marquesina de protecció contra el sol i la pluja, i accessibles per a persones de mobilitat reduïda

### **2.10.5 Cobertura del municipi amb transport públic**

Es constata el fet que Sant Just Desvern té una bona cobertura amb transport públic. No obstant, tal i com es mostra al plànol AT2, els barris de Can Candeler i la Miranda tenen una cobertura deficient, ja sigui per la distància a peu a les parades de bus més properes, o a la manca de servei de bus els dies festius del JT. D'altra banda, la zona de polígons (Pont Reixat i Polígon Sud-Oest) tampoc tenen cobertura de servei de bus.

## **2.11. Distribució urbana de mercaderies**

Sant Just Desvern presenta un caràcter eminentment residencial i el seu teixit comercial es concentra en alguns carrers del casc antic i de l'illa Walden. No s'han desenvolupat grans superfícies comercials i la presència del petit comerç és escassa (la major part dels habitatges han aprofitat la planta baixa com a jardí o gual particular), concentrant-se en el nucli antic i en segon lloc en les zones de nou desenvolupament.

Degut a aquesta modesta activitat comercial, no s'han observat problemes relacionats amb la càrrega o descàrrega de mercaderies.

## 2.12. Mobilitat amb vehicle privat motoritzat

### 2.12.1 Descripció de les vies

#### 2.12.1.1 Vies de comunicació entre municipis

- Autovia B-23: La B-23 travessa el municipi de Sant Just Desvern. S'hi pot accedir a través de l'Avinguda del Baix Llobregat (sortida 4 de l'autopista). En sentit est, aquesta via condueix a Esplugues i a la ciutat de Barcelona (Avinguda Diagonal). En sentit oest avança travessant les municipis veïns de Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i segueix fins connectar amb l'autopista AP-7, el gran eix de comunicació amb les capitals de la costa Mediterrània. La seva IMD és de 105.994 vehicles/dia, amb un 3% de vehicles pesants (Font: Ministeri de Fomento, 2014). Consta de dues calçades separades (una per sentit) amb tres carrils de circulació per calçada.
- L'Avinguda del Baix Llobregat: Una via amb més aparença de carretera que no pas de via urbana (sense voreres, amb una mitjana que separa calçades, etc. veure Figura 38). Connecta la Carretera Reial amb la B-23 i més enllà segueix cap al sud fins a Sant Joan Despí.



**Figura 38. Avinguda del Baix Llobregat**

- Rambla de Gaspar Modolell: Prolongació de la Rambla de Sant Just per sota la B-23, connecta amb Sant Joan Despí. Els vehicles disposen d'un carril per cada sentit i comparteixen la calçada amb el tramvia (tram de via única).
- Passeig de la Muntanya: connecta la part nord del municipi amb la carretera BV-1468 que enllaça amb Vallvidrera i Molins de Rei. Tanmateix no es concep com a via bàsica de comunicació entre municipis, i se li atorga un caràcter de connexió de segon ordre.
- C/ Major: El carrer Major uneix el centre de Sant Just Desvern amb el municipi d'Esplugues de Llobregat. Ambdós municipis formen part del mateix teixit urbà, de manera que el carrer major passa a anomenar-se Via Augusta un cop entra al terme municipal d'Esplugues. Tal com es mostra a l'Annex 3 i el plànol AV2, la IMD del carrer major és d'uns 5.000 vehicles/dia.

### 2.12.1.2 Principals vies de comunicació interna

Les principals vies de comunicació interna de Sant Just pel que fa al trànsit de vehicles motoritzats són les següents estan grafiades per jerarquies en el plànol AV4. Les principals d'elles són les següents:

- Rambla de Sant Just – C/ Miquel Reverter – C/ Onze de Setembre: l'eix definit per aquests tres carrers facilita la comunicació nord-sud del municipi, sent la principal entrada al nucli urbà. A mesura que la via avança cap al nord, l'espai del vianant va perdent importància a favor del vehicle privat (disminució de voreres, desaparició de semàfors...)
- Avinguda de la Indústria: eix diagonal que uneix la Carretera Reial amb el centre de Sant Just Desvern (C/ Miquel Reverter).
- Avinguda de la Riera – C/ Ramón y Cajal – C/ Narcís Monturiol: El conjunt d'aquests tres carrers defineix el perímetre del polígon industrial del sud-oest.
- Carrer Ponce de León: és la via de connexió amb el barri del Mas Lluí, que s'està desenvolupant a l'altre costat de la Riera Pahissa.

La resta de vials del municipi reben o aporten trànsit a aquests eixos

### 2.12.2 Intensitats de circulació

S'ha realitzat una campanya d'aforaments de trànsit per tal d'avaluar els fluxos de vehicles en els principals vials de Sant Just Desvern. La campanya ha consistit en realitzar:

- 10 aforaments de 7 dies de durada que permeten obtenir un patró diari de l'evolució del trànsit (veure plànol AV1).
- 16 aforaments manuals en interseccions d'una hora de durada, on es comptabilitza tant el volum de vehicles com la direcció i els girs executats pel vehicle (veure plànol AV1). Amb el patró diari de l'evolució del trànsit obtingut en els aforaments automàtics continus, es pot estimar el volum de trànsit diari en aquests 16 punts.

Amb els resultats d'aquests comptatges, s'ha pogut elaborar una aranya de trànsit que mostra de forma gràfica el volum de vehicles dels principals vies de Sant Just Desvern (veure plànol AV2). En aquest sentit, les principals vies de circulació per al vehicle privat són:

- Carretera Reial: costat Esplugues: 12.000 veh/dia; costat Sant Feliu: 27.000 veh/dia.
- Rambla de Sant Just: 6.000 vehicles/dia.
- Avinguda Indústria: 7.000 vehicles/dia.

- Carrer Major (a partir de Rambla): 5.000 vehicles/dia.
- Carrer Nord: 5.000 vehicles/dia.

Quant a les principals vies de circulació de vehicles pesants (camions i autobusos), aquestes són:

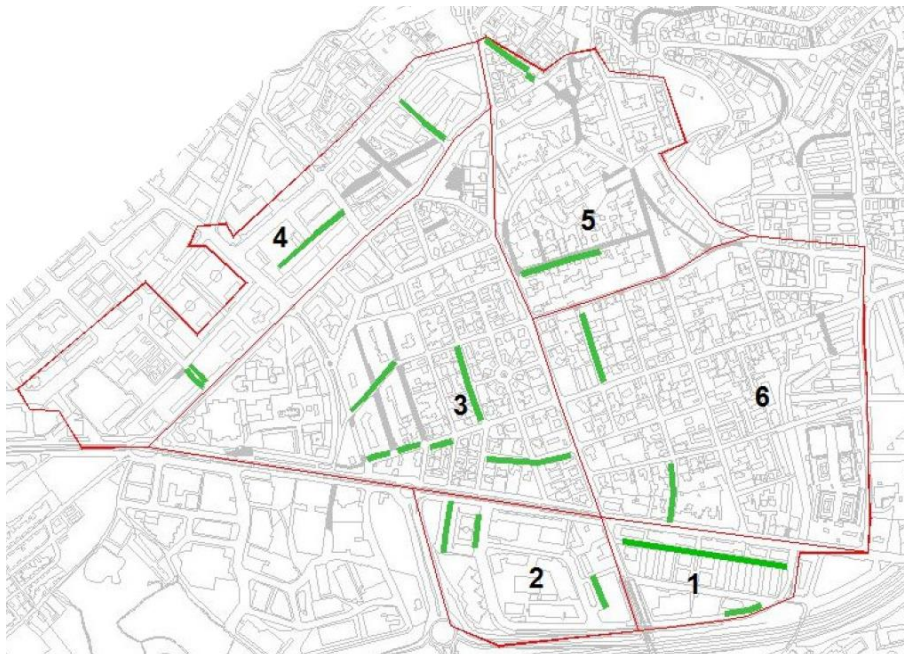
- Carretera Reial (costat Sant Feliu a partir de l'enllaç amb la B-23): 5.000 veh pesants/dia.
- Avinguda Indústria: 1.000 veh pesants/dia.
- Rambla de Sant Just: 1.000 veh pesants/dia (inclou 350 autobusos/dia).
- Avinguda de la Riera: 500 veh pesants/dia

El resultat dels comptatges, tant automàtics com manuals, es pot consultar en l'Annex 3.

## 2.13. L'aparcament

### 2.13.1 Aparcament per a residents

En el període 2008-2014 s'ha dut a terme un estudi sobre l'aparcament residencial al municipi de Sant Just Desvern. S'ha dividit el municipi en 6 zones (veure Figura 39), i s'ha analitzat l'oferta i la demanda d'aparcament a cadascuna de les zones.



**Figura 39. Zones de divisió del municipi per al balanç d'aparcament residencial.**  
**Font: Ajuntament de Sant Just Desvern**

Tenint en compte l'oferta i la demanda d'aparcament per zones (veure Figura 40), es conclou que no s'observen problemes d'aparcament per als residents censats. De fet, en totes les

zones a excepció de la zona 3, tota la demanda censada podria aparcar en garatge sense necessitat d'utilitzar la calçada.

AREA	TOTAL_PLACES CALÇADA	NUM GUALS	TOTAL_PLACES FORA CALÇADA*	TOTAL PLACES	VEHICLES CENSATS	TURISMES CENSATS (61%)	BALANÇ TOTAL	BALANÇ FORA CALÇADA
1	252	409	532	784	782	477	-307	-55
2	332	430	559	891	130	79	-812	-480
3	656	573	860	1516	2148	1310	-205	451
4	563	316	411	974	603	368	-606	-43
5	189	517	672	861	974	594	-267	-78
6	374	529	794	1168	1171	714	-453	-79
	2.366	2.774	3.827	6.193	5.808	3.543	-2650	-284

**Figura 40. Balanç d'aparcament residencial per zones**  
Font: Ajuntament de Sant Just Desvern

Tanmateix, es detecta un elevat nivell d'ocupació de l'oferta d'aparcament en calçada, superior al 80% tant de dia com de nit, tot i que amb places disponibles gairebé a totes les zones i períodes (a excepció de la zona 5, en la qual l'ocupació es troba al voltant del 100% durant tot el dia i nit).

Es detecta una part rellevant d'usuaris forans (no censats) estacionats a la nit, que superen el 50% dels vehicles estacionats en calçada. És probable que aquests usuaris siguin residents que no tenen censat el seu vehicle al municipi degut a diferents circumstàncies relacionades amb l'alt nivell de renda (vehicles censats a nom d'empresa, segons residències, residents amb molta mobilitat...).

### 2.13.2 Aparcaments Park-and-Ride (P&R)

No existeixen aparcaments en el municipi de Sant Just Desvern que funcionin com a P&R.

## 2.14. Diagnosi participada de la mobilitat

S'han realitzat dues jornades de participació ciutadana en el marc de la present revisió del PMUS, una vinculada a la diagnosi (19 de juliol de 2017) i una altra a la proposta (4 de juliol de 2018). Aquestes sessions tenien com objectiu fomentar el debat i la deliberació col·lectiva i recollir l'opinió de la ciutadania entorn els temes fonamentals que afecten a la mobilitat a Sant Just Desvern. L'annex 5 recull les principals conclusions de la sessió participativa del 4 de juliol de 2018.

## 3. VALORACIÓ DEL PMUS 2008-2014

L'actual document es tracta d'una revisió i actualització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2008-2014 als anys 2018-2024. En aquest sentit, tot seguit es procedeix a avaluar el grau d'execució i eficàcia de les mesures proposades per l'anterior pla.

El present apartat avalua l'estat de la planificació de les actuacions:

- Actuacions executades, que es preveien al PMUS 2008-2014 o que han estat reconduïdes.
- Actuacions previstes, que actualment es troben aprovades o en discussió amb independència que haguessin estat recollides al PMUS 2008-2014.

Per a cadascuna de les actuacions, s'avalua:

- El grau d'execució de cadascuna de les actuacions.
- L'impacte de cadascuna de les actuacions: contribució esperada de l'actuació a la millora de la línia estratègica corresponent (a peu, bicicleta, transport públic, vehicle privat, aparcament i altres).

### **3.1. Valoració de les mesures proposades en el PMUS 2008-2014**

#### **3.1.1 Mode a peu**

##### **Mesures realitzades**

- Actuacions de millora de la visibilitat i de l'accessibilitat dels passos de vianants.
- Actuacions per ampliar la zona de prioritat de vianants del nucli urbà (C/Font).
- Instal·lació de plataformes d'accés als autobusos.
- Actuacions d'adaptació dels itineraris escolars: s'han dut a terme de forma aïllada.
- S'ha realitzat l'estudi d'un itinerari per a vianants per travessar la B-23.

##### **Mesures previstes**

- Continuar avançant en l'ampliació de la zona de vianants del nucli urbà.
- Seguir actuant en la millora dels passos de vianants.
- Esforç addicional en itineraris d'accés a les parades de bus i camins escolars.

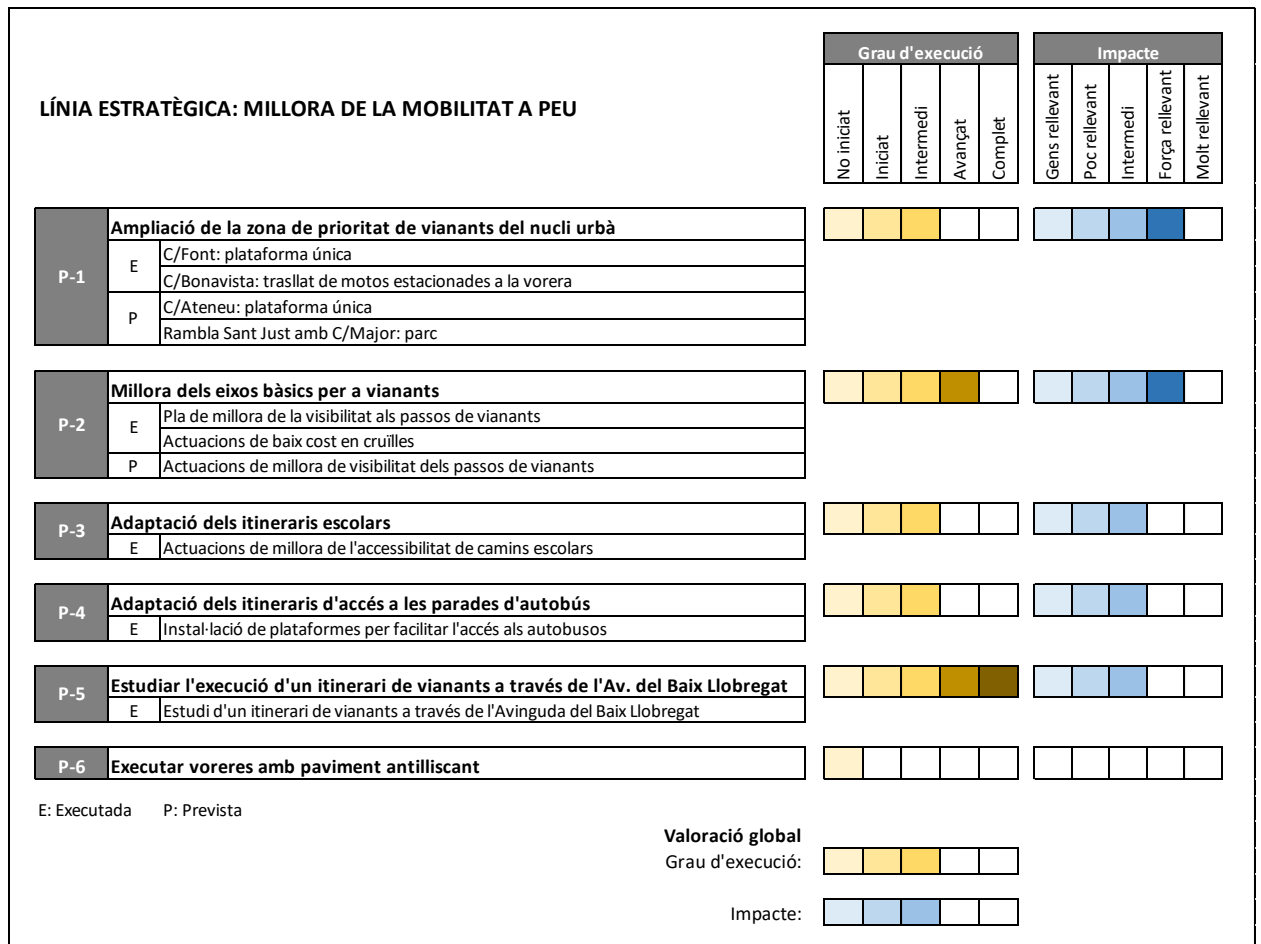


Figura 41. Resum d'actuacions relacionades amb la mobilitat a peu  
Font: elaboració pròpia

### 3.1.2 Bicicleta

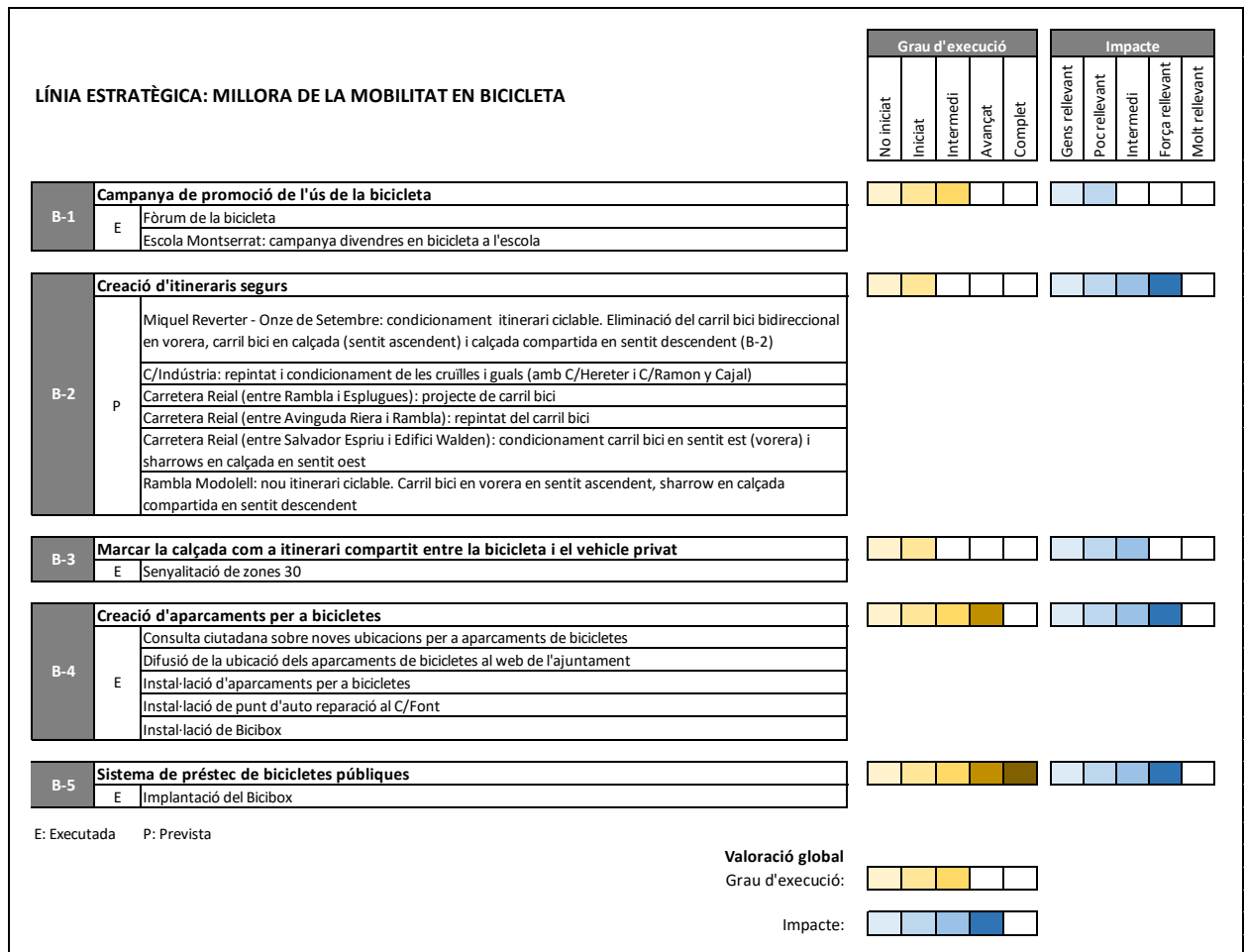
#### Mesures realitzades

- Accions de promoció: fòrum de la bicicleta i iniciativa escola Montserrat (divendres).
- Projecte itineraris segurs.
- Senyalització de zones 30.
- Instal·lació de nous aparcaments, punt d'auto reparació i geolocalització al web.
- Implantació de Bicibox

#### Mesures previstes

- Executar els projectes previstos i condicionar els carrils bici existents.
- Senyalització de zones 30 i calçades compartides.





**Figura 42. Resum d'actuacions relacionades amb la mobilitat en bicicleta**  
Font: elaboració pròpia

### 3.1.3 Transport públic

#### Mesures realitzades

- Augment de la freqüència del servei Just Tram (1/40 min a 1/30 min).
- Difusió de l'oferta de transport públic al web de l'ajuntament.
- Augment del servei (Mas Lluí, Hospital Broggi i Sant Joan Despí).
- Estudi de diagnosi i proposta de parades de bus.

#### Mesures previstes

- Increment dels horaris dels serveis Just Metro i Just Tram els dies festius.
- Augment de les connexions directes amb Sant Joan Despí, Cornellà i l'Hospitalet.
- Perllongament del tramvia per Laureà Miró.

LÍNIA ESTRATÈGICA: MILLORA DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC		Grau d'execució					Impacte				
		No iniciat	Iniciat	Intermedi	Avançat	Complet	Gens rellevant	Poc rellevant	Intermedi	Força rellevant	Molt rellevant
TP-1	<b>Augment de les freqüències</b>										
E	Augment de la freqüència del servei JustTram a 1 bus cada 30 minuts										
TP-2	<b>Increment dels horaris</b>										
TP-3	<b>Augmentar el servei de bus</b>										
E	Desdoblament de l'extrem nord de la línia L10 per donar servei a Mas Lluí										
	Reestructuració del recorregut de la línia JustTram per donar servei a l'hospital										
	Reestructuració del recorregut de la línia L46, que arriba fins a Sant Joan										
TP-4	<b>Millora de la informació</b>										
E	Instal·lació de panells SAE a les parades amb marquesina (Rambla, Av. Indústria i Ctra. Reial)										
TP-5	<b>Millorar les condicions de circulació del bus</b>										
TP-6	<b>Millores amb el servei de taxi</b>										
TP-7	<b>Millores amb el transport ferroviari</b>										
TP-8	<b>Difusió de les possibilitats en transport públic des de Sant Just Desvern</b>										
E	Difusió al web de l'ajuntament de l'oferta de transport públic										
Altres	E Estudi de diagnosi i proposta de parades de bus a Sant Just Desvern										

E: Executada P: Prevista

Valoració global  
Grau d'execució: 

--	--	--	--	--

Impacte: 

--	--	--	--	--

Figura 43. Resum d'actuacions relacionades amb la mobilitat en transport públic  
Font: elaboració pròpia

### 3.1.4 Vehicle privat motoritzat

#### Mesures realitzades

- Estudi d'implantació de zones 30.
- Anàlisi capacitat accés Mas Lluí.
- Entrada en funcionament de l'oferta de car sharing.

#### Mesures previstes

- Condicionament Pg. Muntanya, sense incentivar el trànsit de pas.
- Estudi obertura C/Salvador Espriu.
- Estudi connexió B-23 amb el sector Bellavista (St. Joan Despí).
- Impuls estudi carril bus-VAO B-23.

LÍNIA ESTRATÈGICA: MILLORA DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT		Grau d'execució					Impacte				
		No iniciat	Iniciat	Intermedi	Avançat	Complet	Gens rellevant	Poc rellevant	Intermedi	Força rellevant	Molt rellevant
V-1	<b>Implantació de criteris de jerarquització viària</b>										
	E Estudi d'implantació de zones 30										
	Anàlisi de capacitat de l'accés a Mas Lluí										
	P Estudi de l'obertura del C/Salvador Espriu										
	P Condicionament del Passeig Muntanya										
V-2	<b>Creació d'una zona de trànsit pacificat</b>										
E	Estudi d'implantació de zones 30										
V-3	<b>Creació de zones 30</b>										
E	Estudi d'implantació de zones 30										
V-4	<b>Foment de l'Ús del "carpooling" (vehicle compartit)</b>										
V-5	<b>Implantar el servei de "carsharing" (vehicle compartit)</b>										
E	Inici dels serveis de car sharing en aparcaments en superfície										
V-6	<b>Elaborar un estudi per a la implantació d'una rotonda a la cruïlla de la Ctra Reial amb Rambla Sant Just</b>										
V-7	<b>Proposta d'una nova connexió amb la B-23 en el nou desenvolupament del sector Bellavista a Sant Joan Despí</b>										
V-8	<b>Impuls de l'estudi de calçades laterals i carrils VAO a la B-23</b>										

E: Executada P: Prevista

Valoració global  
Grau d'execució:

Impacte:

Figura 44. Resum d'actuacions relacionades amb la mobilitat en vehicle privat  
Font: elaboració pròpia

### 3.1.5 Aparcament

#### Mesures realitzades

- Noves places d'aparcament a Bellavista i a la Miranda.
- Trasllat motocicletes en vorera a calçada.
- Controls estacionaments i càrrega i descàrrega.
- Normes urbanístiques de dotació de places d'aparcament fora de la via pública.
- Estudi àrea verda.

#### Mesures previstes

- Estudi aparcaments dissuasius Torreblanca i Rambla.
- Estudi per ampliar l'oferta d'aparcament fora de calçada al centre del municipi.

LÍNIA ESTRATÈGICA: APARCAMENT		Grau d'execució					Impacte				
		No iniciat	Iniciat	Intermedi	Avançat	Complet	Gens rellevant	Poc rellevant	Intermedi	Força rellevant	Molt rellevant
AP-1	<b>Nous aparcaments públics</b> E Nou aparcament en superfície a la Miranda Noves places d'aparcament provisionals al sector Bellavista										
AP-2	<b>Redacció d'un Pla d'aparcaments Municipal</b> P Estudi de l'àrea verda al municipi (C/Ateneu, solar C/Major amb Rambla) Estudi d'ubicació d'aparcaments dissuasius a Torreblanca i a Rambla amb Ctra. Reial										
AP-3	<b>Estudiar el trasllat de l'aparcament de motocicletes de les voreres a la calçada</b> E Traslats de l'aparcament de motos del C/Bonavista al C/Mercat Altres trasllats d'aparcament de motos (de vorera a calçada) Aparcament de motos de forma continua als passos de vianants per garantir la visibilitat										
AP-4	<b>Minimitzar els estacionaments indeguts</b> E Augment del control dels estacionaments indeguts (AP-4)										
AP-5	<b>Regulació dels horaris de càrrega i descàrrega</b> E Regulació dels horaris de càrrega i descàrrega										
AP-6	<b>Realitzar un estudi en detall de les necessitats d'aparcament de rotació en les zones de treball</b> E Zona verda a la zona de Sant Just Diagonal (Hesperia)										
AP-7	<b>Garantir l'aparcament fora de calçada en els nous desenvolupaments</b> E Modificació de les normes urbanístiques del Pla General Metropolità relatives a les disposicions sobre estacionaments i aparcaments										

E: Executada P: Prevista

Valoració global  
Grau d'execució:

Impacte:

Figura 45. Resum d'actuacions relacionades amb l'aparcament  
Font: elaboració pròpia

### 3.1.6 Altres mesures

#### Mesures realitzades

- Pla Local de Seguretat Viària.
- Mapa estratègic del soroll i de capacitat acústica.
- Promoció vehicles ecològics en les flotes municipals.
- Pla de Desplaçaments d'Empresa de l'Ajuntament de Sant Just Desvern
- Pla de mobilitat a llarg termini.
- Controls periòdics de la velocitat.

#### Mesures previstes

- Fiscalitat verda en relació a l'impost de vehicles de tracció mecànica.
- Priorització semafòrica per al transport públic.

AM-9	<b>Realitzar un estudi acústic i mapa estratègic del soroll</b>		
E	Revisió del mapa estratègic del soroll		
AM-10	<b>Realitzar un control periòdic del soroll dels vehicles motoritzats</b>		
AM-11	<b>Incorporar paviments sonoreductors dins els plans de reasfaltats i manteniment del viari segons els nivells sonors detectats</b>		
AM-12	<b>Pla d'Acció per a la reducció del percentatge de població exposada a nivells sonors per sobre dels valors límit que marca el mapa estratègic de soroll</b>		
AM-13	<b>Realitzar un control periòdic de la velocitat</b>		
E	Realització de controls periòdics de la velocitat		
AM-14	<b>Elaboració d'estudis per tal de millorar la semaforització del municipi</b>		
E	Canvi de semàfors convencionals per LED		
P	Estudi de prioritització semafòrica del transport públic		
AM-15	<b>Revisió de l'ordenança de circulació</b>		
AM-16	<b>Realitzar un Pla d'Acció a les zones industrials i als centres de treball</b>		
E	Conversió de vials del polígon Pont Reixat a un sol sentit, a excepció del C/Foment i C/Pont Reixat		

E: Executada    P: Prevista

**Valoració global**  
Grau d'execució:

Impacte:

LÍNIA ESTRATÈGICA: ALTRES MESURES		Grau d'execució					Impacte				
		No iniciat	Iniciat	Intermedi	Avançat	Complet	Gens rellevant	Poc rellevant	Intermedi	Força rellevant	Molt rellevant
AM-1	<b>Servei d'informació de la mobilitat</b>										
AM-2	<b>Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)</b>										
E	Redacció del Pla Local de Seguretat Viària										
AM-3	<b>Promoure l'ús de vehicles més ecològics en el transport urbà</b>										
E	Incorporació als plecs de condicions de clàusules que afavoreixen l'ús de vehicles més ecològics en el transport										
AM-4	<b>Promoure l'ús de vehicles més ecològics en la flota de vehicles municipals</b>										
E	Incorporació als plecs de condicions de clàusules que afavoreixen l'ús de vehicles més ecològics en la flota de vehicles municipals (AM-4)										
AM-5	<b>Realitzar un estudi per tal d'avaluar la idoneïtat d'implantar punts de recàrrega de vehicles elèctrics i gas natural</b>										
AM-6	<b>Implantar mesures de fiscalitat verda</b>										
E	Bonificació a l'impost de vehicles de tracció mecànica per als vehicles més eficients (AM-6)										
P	Proposta de bonificació progressiva de l'impost de vehicles de tracció mecànica en funció de la tipologia de vehicle (actualment no hi ha progressivitat) (AM-6)										
AM-7	<b>Pla de comunicació i informació en matèria de mobilitat a la ciutadania. Campanyes de mobilitat sostenible</b>										
AM-8	<b>Promoure la redacció de Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)</b>										
E	Redacció del Pla de Desplaçaments de l'Ajuntament										

**Figura 46. Resum d'actuacions relacionades amb altres mesures**  
Font: elaboració pròpia

### 3.1.7 Síntesi

Tot seguit es presenta una síntesi del grau d'execució i de l'eficàcia de les mesures relacionades amb cadascun dels modes de transport:

- Mode a peu: s'han realitzat mesures de millores d'accessibilitat i visibilitat en passos de vianants, s'estan realitzant mesures per ampliar la zona de vianants del nucli urbà i queden pendents algunes mesures de millora de l'accessibilitat dels itineraris escolars i d'accés a les parades de bus.
- Mode bicicleta: s'han realitzat projectes de condicionament de carrils bici i instal·lació d'aparcaments i punt d'auto reparació. Manca materialització d'alguns projectes de vies ciclables.
- Mode transport públic: s'ha augmentat el servei a algunes zones (Mas Lluí, Broggi, Sant Joan), però manquen connexions directes amb Cornellà i l'Hospitalet, així com ampliar els horaris dels serveis JT i JM. Queda pendent la prioritat semafòrica per al transport públic i el perllongament del tramvia per Laureà Miró.
- Mode vehicle privat: s'ha dut a terme una jerarquització de la xarxa viària i un estudi de zones 30 i entrada en funcionament del *car sharing*.
- Aparcament: s'han creat places a la Miranda i Bellavista i s'han traslladat motos de la vorera a la calçada. S'ha dut a terme un estudi sobre l'àrea verda. Queda pendent un estudi d'aparcaments dissuasius (Torreblanca, Rambla) i la possible ampliació de l'oferta d'aparcament al centre del municipi.
- Altres mesures: s'ha redactat el PLSV, mapa estratègic del soroll i de capacitat acústica, i queden pendents polítiques de fiscalitat verda.

## 4. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMU

Donat el fet que el present document es tracta d'una revisió del PMUS 2008-2014, els objectius coincideixen amb els del PMUS 2008-2014. En aquest sentit, els objectius de la present revisió del PMUS per al període 2018-2024 es centren en l'establiment i assoliment dels principals reptes identificats per a la mobilitat del municipi en els propers 6 anys.

### 4.1. Objectius estratègics del PMUS 2018-2024

Els objectius del PMUS 2018-2024 estan relacionats amb la garantia de la mobilitat com a dret universal per a tota la ciutadania, mitjançant la inversió de la piràmide clàssica de la mobilitat, posant en primer lloc el mode a peu i la resta de modes no motoritzats, seguits del transport públic, les opcions de vehicle compartit i per últim el vehicle privat motoritzat individual (veure Figura 47):

- Foment de l'equitat social mitjançant el dret universal a la mobilitat
- Reducció de l'accidentalitat
- Millora de la qualitat de l'aire i la salut
- Reducció de la contaminació acústica
- Reducció de l'efecte hivernacle i el canvi climàtic
- Reducció del consum energètic
- Guany d'espai públic per a les persones
- Garantir una bona accessibilitat a l'activitat econòmica

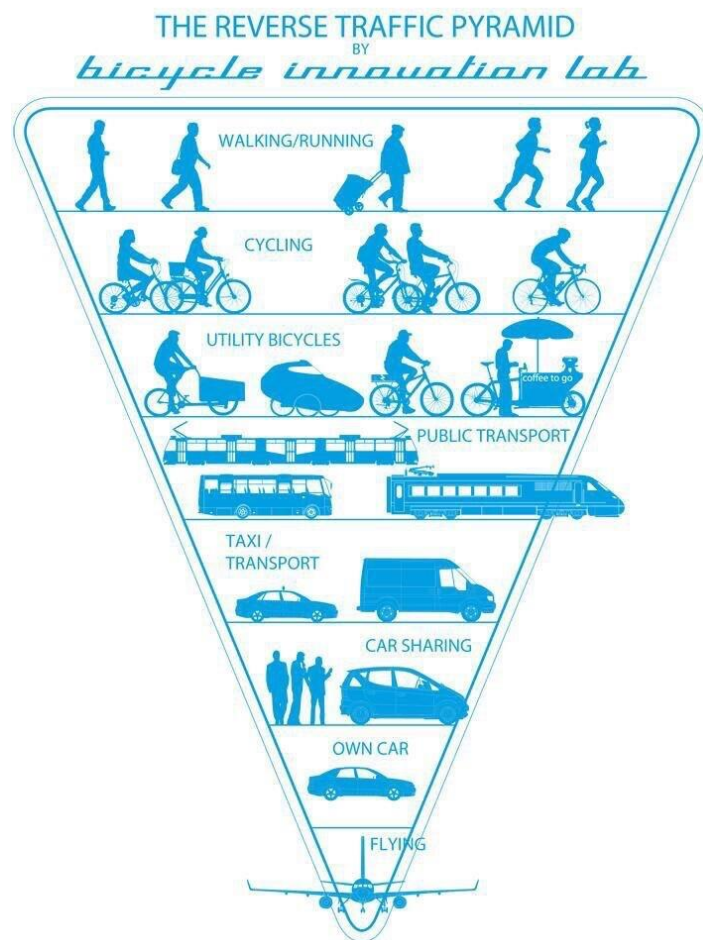


Figura 47. Piràmide inversa de la mobilitat



## 4.2. Reptes identificats per al PMUS 2018-2024

L'actual revisió del PMUS per al període 2018-2024 es basa en l'establiment de 10 reptes principals, basats en la identificació de les principals problemàtiques a resoldre en matèria de mobilitat en el període 2018-2024:

1. Facilitar que el mode a peu sigui el mode prioritari en tot el casc urbà
2. Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes
3. Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la Riera de Sant Just
4. Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial
5. Potenciar la mobilitat sostenible en l'accés als polígons industrials
6. Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió
7. Racionalitzar i pacificar la xarxa viària
8. Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre
9. Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients
10. Comunicar positivament les alternatives al cotxe

### 4.3. Objectius de repartiment modal

Sant Just és un dels municipis de l'àrea metropolitana amb una major quota modal del vehicle privat motoritzat. En aquest sentit, la present revisió del PMUS per al període 2018-2024 estableix objectius de canvi modal, diferenciant entre desplaçaments interns i de connexió, i fent èmfasi sobre aquests segons, donada la rellevància de l'ús del vehicle privat en aquesta tipologia de fluxos.

Quan als desplaçaments interns, la Taula 7 mostra el repartiment modal actual:

Desplaçaments interns	Repartiment modal actual		
	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
	66%	2%	32%

**Taula 7. Repartiment modal actual dels desplaçaments interns**  
Font: elaboració pròpia

En aquest sentit, la Taula 8 mostra les actuacions relacionades amb el transvasament modal cap a modes alternatius al vehicle privat (a peu, bicicleta i transport públic) corresponents als desplaçaments interns.

Actuacions relacionades amb el transvasament modal	A peu	Bicicleta	Transport públic
Desplaçaments interns	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 3.1, 3.2, 4.2, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 8.1	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 3.1, 3.2, 5.2	6.2, 6.3

**Taula 8. Actuacions amb efecte sobre el repartiment modal dels desplaçaments interns**  
Font: elaboració pròpia

Tenint en compte la informació de la taula anterior, la Taula 9 mostra les l'increment objectiu de quota modal dels modes alternatius al vehicle privat per als desplaçaments interns.

Canvi modal esperat (increment en termes relatius)	A peu (95% dels no motoritzats)	Bicicleta (5% dels no motoritzats)	Transport públic
Desplaçaments interns	10,0%	20,0%	2,0%

**Taula 9. Increment objectiu de quota modal per als desplaçaments interns**  
Font: elaboració pròpia

En conseqüència, la quota modal objectiu per als desplaçaments interns és la que s'observa a la Taula 10.

Tipologia de desplaçaments	Repartiment modal actual			Repartiment modal objectiu		
	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
Interns	66%	2%	32%	73%	2%	25%

**Taula 10. Repartiment modal objectiu per als desplaçaments interns**

**Font: elaboració pròpia**

Pel que fa als desplaçaments de connexió, la Taula 11 i la Taula 12 mostren el repartiment modal actual dels fluxos de connexió, així com el repartiment modal dels principals fluxos de connexió (amb Barcelona, Esplugues, l'Hospitalet, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Cornellà), així com el nombre de desplaçaments corresponents a cada flux en dia feiner.

Desplaçaments de connexió	Repartiment modal actual		
	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
	8%	22%	70%

**Taula 11. Repartiment modal actual dels desplaçaments de connexió**  
Font: elaboració pròpia

Desplaçaments de connexió	Repartiment modal actual			Total despla. en dia feiner
	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat	
Barcelona	0%	32%	68%	22.627
Esplugues	30%	16%	54%	10.368
L'Hospitalet	7%	17%	76%	4.453
Sant Feliu	10%	12%	78%	3.366
Sant Joan	11%	22%	67%	3.588
Cornellà	18%	22%	60%	3.464

**Taula 12. Repartiment modal actual dels principals desplaçaments de connexió**  
Font: elaboració pròpia

La Taula 13 mostra les actuacions relacionades amb el transvasament modal cap a modes alternatius al vehicle privat (a peu, bicicleta i transport públic) corresponents als principals desplaçaments de connexió.

Actuacions relacionades amb el transvasament modal	A peu	Bicicleta	Transport públic
Barcelona	-	2.1	4.1, 6.2, 6.7
Esplugues	1.2, 1.4	2.1	4.1, 6.2
L'Hospitalet	-	-	4.1, 6.5
Sant Feliu	3.1, 3.2	2.1, 3.2, 4.5	-
Sant Joan	4.5	2.2	6.3, 6.5
Cornellà	-	2.2	6.5

**Taula 13. Actuacions amb efecte sobre el repartiment modal dels principals desplaçaments de connexió**  
Font: elaboració pròpia

Tenint en compte la informació de la taula anterior, la Taula 14 mostra l'increment objectiu de quota modal per als modes alternatius al vehicle privat per als principals desplaçaments de connexió.

Canvi modal esperat (increment en termes relatius)	A peu	Bicicleta	Transport públic
Barcelona	0%	20%	25%
Esplugues	5%	20%	25%
L'Hospitalet	0%	0%	15%
Sant Feliu	10%	20%	0%
Sant Joan	10%	10%	10%
Cornellà	0%	10%	10%

**Taula 14. Increment objectiu de quota modal per als principals desplaçaments de connexió**  
Font: elaboració pròpia

En aquest sentit, tenint en compte la importància ponderada de cadascun dels fluxos principals de connexió, la Taula 15 mostra l'increment relatiu de quota modal per als desplaçaments de connexió

Canvi modal esperat (increment en termes relatius)	A peu (95% dels no motoritzats)	Bicicleta (5% dels no motoritzats)	Transport públic
Desplaçaments de connexió	2,5%	16,7%	20,0%

**Taula 15. Increments objectius de quota modal dels modes alternatius al vehicle privat**  
Font: elaboració pròpia

En conseqüència, la quota modal objectiu per als desplaçaments interns és la que s'observa a la Taula 16.

Tipologia de desplaçaments	Repartiment modal actual			Repartiment modal objectiu		
	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
Connexió	8%	22%	70%	9%	26%	65%

**Taula 16. Repartiment modal objectiu per als desplaçaments de connexió**  
Font: elaboració pròpia

Finalment, tenint en compte tota la informació anterior, es plantegen els següents objectius de canvi modal (veure Taula 17):

Tipologia de desplaçaments	Repartiment modal actual			Repartiment modal objectiu		
	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat	No motoritzats	Transport públic	Vehicle privat motoritzat
Interns	66%	2%	32%	73%	2%	25%
Connexió	8%	22%	70%	9%	26%	65%

**Taula 17. Objectius de canvi modal per a l'escenari 2024**  
Font: elaboració pròpia







## 5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Per desenvolupar l'escenari de futur desitjat és necessària l'aplicació de diferents propostes d'actuació o mesures. Les propostes són la peça clau del PMU per a poder assolir els objectius marcats.

Les actuacions definides en aquest PMUS s'han agrupat segons els 10 reptes definits a l'apartat 4.2:

1. Facilitar que el mode a peu sigui el mode prioritari en tot el casc urbà
2. Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes
3. Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la Riera de Sant Just
4. Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial
5. Potenciar la mobilitat sostenible en l'accés als polígons industrials
6. Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió
7. Racionalitzar i pacificar la xarxa viària
8. Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre
9. Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients
10. Comunicar positivament les alternatives al cotxe

## 1. Facilitar que el mode a peu sigui el mode prioritari en tot el casc urbà

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
1. Facilitar que el mode a peu sigui el mode prioritari al nucli urbà					
<b>2. Descripció</b>					
<p>El següent paquet d'actuacions dona resposta a l'objectiu de donar prioritat al mode a peu a tot el nucli urbà. Per això la primera proposta fa referència a la <b>xarxa bàsica de vianants</b> que ha de servir perquè el conjunt d'actuacions de l'espai públic s'orientin a consolidar aquesta xarxa bàsica.</p> <p>A partir d'aquí s'estableixen uns <b>criteris bàsics de disseny de la xarxa de vianants</b> que han d'orientar les futures actuacions a l'espai públic.</p> <p>S'estableixen tot un seguit d'actuacions de millora dels itineraris de vianants als barris de muntanya, on s'han detectat més mancances en la mobilitat a peu (val a dir que aquestes no són les úniques actuacions referents a vianants del PMUS, sinó que la resta s'engloben en altres paquets d'actuacions).</p> <p>Per últim es recullen actuacions d'abast més global al municipi, com poden ser la compleció del pla de passos de vianants, actualització del pla de camins escolars i comunicació de la mobilitat a peu.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)			
1.1	Definir la xarxa bàsica de vianants	Permanent			
1.2	Establir els criteris de disseny de la xarxa de vianants,	Permanent			
1.3	Millora dels itineraris de vianants als barris residencials de muntanya	< 6 anys			
1.4	Compleció del pla de passos de vianants a tota la xarxa de vianants	< 6 anys			
1.5	Actualització del pla de camins escolars	< 6 anys			
1.6	Comunicació i promoció de la mobilitat a peu	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

Els beneficis de promoure la mobilitat a peu, especialment entre la població infantil i jove, són obvis: s'afavoreix el **canvi modal** cap a modes més sostenible, per tant, es redueix la contaminació, ús de l'espai públic, etc. Es contribueix a millorar la **salut** de les persona ja que fan més activitat física.

Val a dir, també, que a nivell de rapidesa, el mode a peu també és força competitiu per trajectes urbans, especialment a Sant Just Desvern, on les distàncies dels viatges dins l'àmbit urbà són relativament curtes (menys d'un quilòmetre del centre a la resta de punts del municipi)

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

L'element clau per al desenvolupament d'aquestes actuacions és la definició de la xarxa bàsica de vianants.

A partir d'aquesta xarxa l'Ajuntament pot planificar i implementar diverses actuacions de millora, segons els criteris que s'estableixen en l'actuació 1.2.

Seria convenient que la xarxa bàsica de vianants fos coneguda i divulgada per tal que totes les actuacions a la via pública la tinguin en compte.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
V2	Percentatge modal a peu en els desplaçaments urbans	
V3	IMD vianants en el punt de control	

## 1.1. Definició de la xarxa bàsica de vianants

### Descripció

La xarxa bàsica de vianants permet explicar quin són els principals carrers que estructuraven la mobilitat a peu dins del nucli urbà.

Aquests carrers caldrà que tinguin un especial tractament per millorar les condicions de mobilitat dels vianants i que es defineixen en la següent actuació de criteris de disseny de la xarxa bàsica per a vianants (actuació 1.2).

La xarxa bàsica de vianants hauria de ser pública i s'hauria de poder consultar i divulgar per tal que la resta de serveis de l'Ajuntament la puguin tenir de referència per a la seva presa de decisions.

En aquest sentit seria recomanable que aquesta s'integrés en el SIG municipal i que estigués clarament consultable a través dels canals que l'Ajuntament consideri oportuns.

Per definir la xarxa bàsica de vianants s'ha tingut en compte diferents aspectes:

- Ubicació dels principals equipaments de la ciutat (escoles, centres cívics, CAP, etc.).
- Ubicació de les parades de transport públic.
- Ubicació d'establiments comercials.
- Intensitat de vianants.

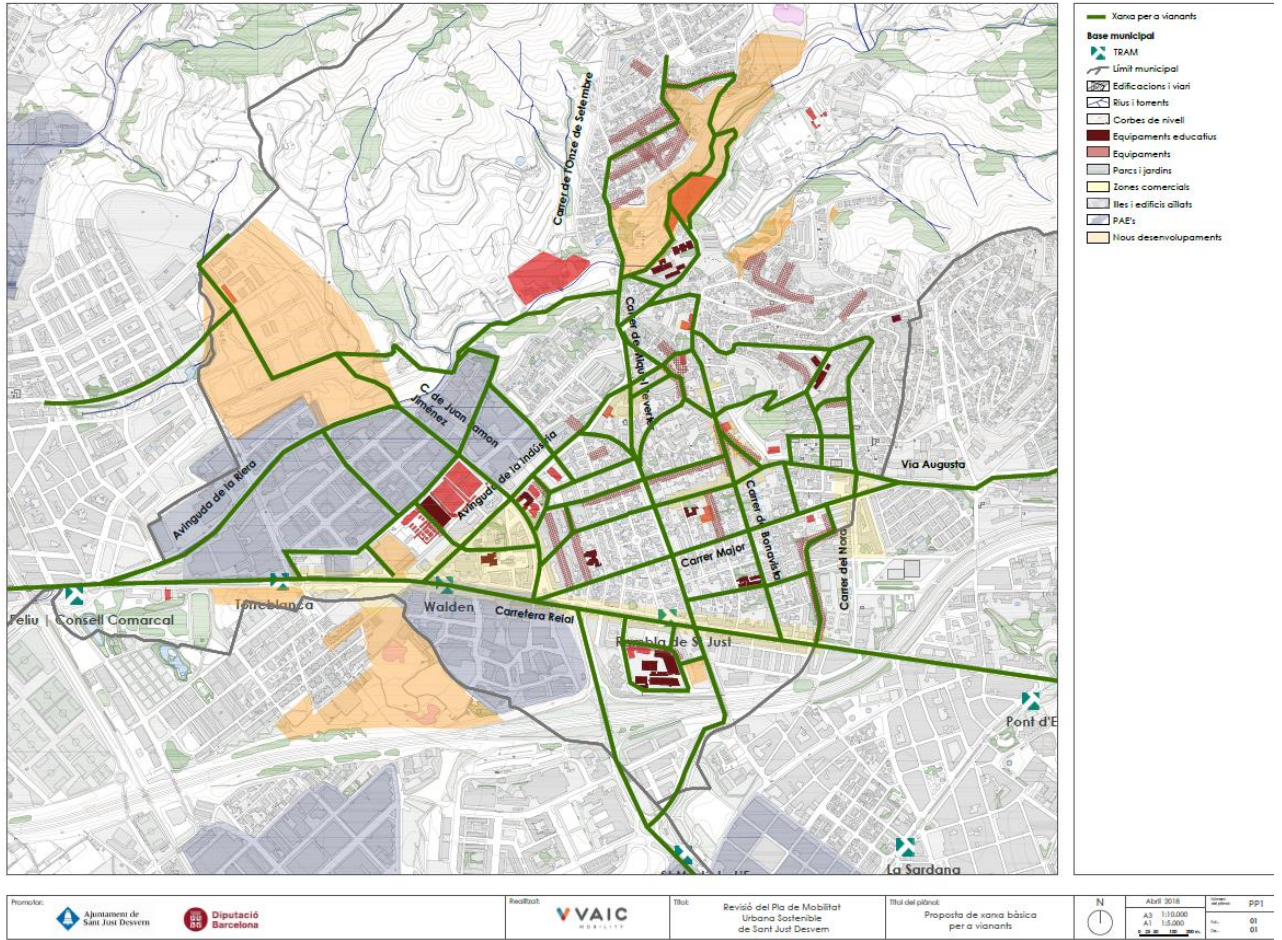
A partir d'aquests criteris s'ha definit la xarxa bàsica de vianants que es pot veure en el plànol PP1.

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
---	Permanent



**Plànol**

PP1. Proposta de xarxa bàsica per a vianants



## 1.2. Criteris de disseny de la xarxa bàsica de vianants

### Descripció

Els criteris que ha de complir la xarxa bàsica de vianants definida a l'actuació anterior (actuació 1.1) són:

- Garantir l'accessibilitat (Ordre VIV/561/2010).
- Garantir la seguretat creuaments.
- Oferir continuïtat d'itineraris de vianants.
- Oferir espais d'estada (bancs, etc.).
- Protegir especialment del soroll.
- Oferir un alt nivell de confort i una sensació de calidesa en tot l'espai del carrer.
- Garantir ombra prioritàriament en zones d'estada i relació/intercanvi durant l'estiu.
- Afavorir l'assolellament de les zones d'estada i esbarjo durant l'hivern.
- Reduir l'efecte illa de calor degut als paviments.
- Complir els nivells de concentració de contaminants mitjans anuals en la zona.

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
---	Permanent

### 1.3. Millora dels itineraris de vianants als barris residencials de muntanya

#### Descripció

Els barris residencials de muntanya (la Miranda i la Plana – Bellssoleig) presenten unes condicions d'accessibilitat complicades per a la mobilitat a peu, degut a la seva orografia. En aquest sentit, cal garantir l'accessibilitat de totes els carrers pertanyents a aquests barris, especialment els que estan inclosos a la xarxa bàsica de vianants (actuació 1.1).

Es proposa l'ampliació de voreres i construcció de plataformes úniques als barris de la Miranda i La Plana – Bellssoleig amb l'objectiu de fer el mode a peu un mode agradable (veure Figura 48).



Figura 48. Carrer Sant Josep

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
2.094.960€	De 4 a 6 anys



## 1.4. Compleció pla de passos de vianants a tota la xarxa de vianants

### Descripció

El PMUS 2008-2014 ja preveia l'execució d'un Pla de millora dels passos de vianants de la xarxa viària de Sant Just.

Tal com s'explica a l'apartat 3.1, durant els anys 2008-2018 s'han dut a terme actuacions de millora de la visibilitat i accessibilitat d'alguns dels passos de vianants del municipi.

Per al període 2018-2024 es proposa la compleció del Pla de passos de vianants ja iniciat en el PMUS 2008-2014 (veure Figura 49).



Figura 49. Cruïlla dels carrers Creu – Bonavista

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Escenaris: 2.1 (102.024€) 2.2 (400.248€) 3.1 (45.500€) 3.2 (133.000€) 4.1 (31.392€) 4.2 (66.078€)	De 0 a 6 anys

## 1.5. Actualització del pla de camins escolars

### Descripció

Actualització de les mesures proposades a l'estudi de 2007 (veure Figura 50).



**Figura 50. Mares i infants creuant un pas de vianants per accedir a l'escola**

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
15.000€	De 0 a 3 anys

## 1.6. Difusió plànol de la xarxa de mobilitat activa

### Descripció

Difusió del plànol de la xarxa mobilitat activa a la ciutadania (format paper i online; veure Figura 51).

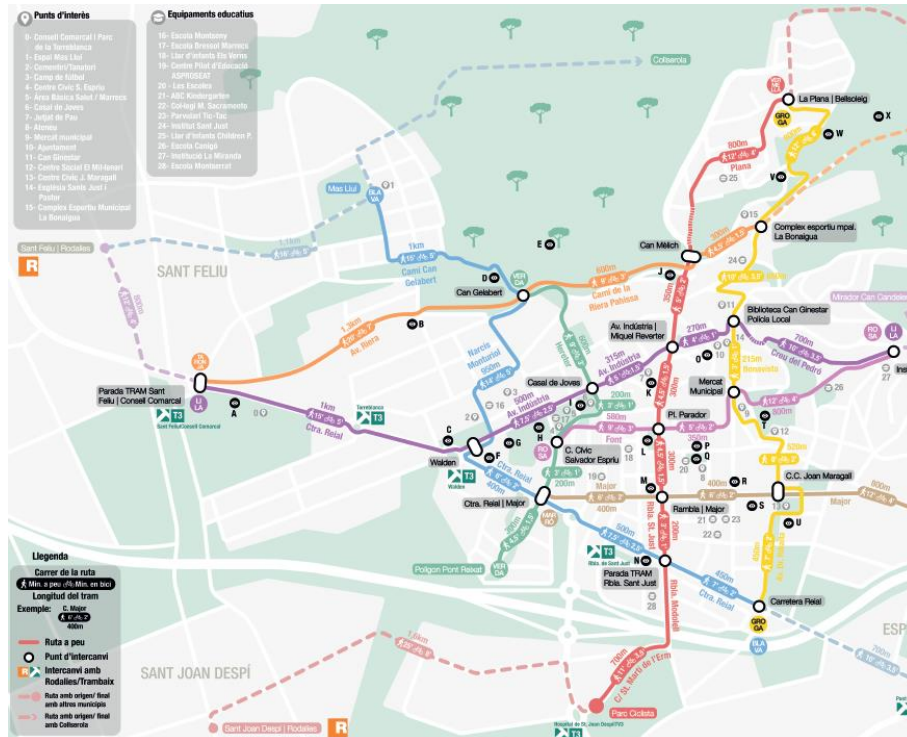


Figura 51. Plànol de la xarxa de mobilitat activa

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
2.500€	De 0 a 3 anys

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>1</b> Facilitar que el mode a peu sigui prioritari al nucli urbà	Definir la xarxa bàsica de vianants	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Establir els criteris de disseny de la xarxa de vianants,	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Millora dels itineraris de vianants als barris residencials de muntanya	Ajuntament	Alt	Mig	Mig
	Compleció del pla de passos de vianants a tota la xarxa de vianants	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Actualització del pla de camins escolars	Ajuntament	Mig	Mig	Mig
	Comunicació i promoció de la mobilitat a peu	Ajuntament	Alt	Baix	Baix

## Cronograma d'implementació

A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes







Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>1</b> Facilitar que el mode a peu sigui prioritari al nucli urbà	Definir la xarxa bàsica de vianants			
	Establir els criteris de disseny de la xarxa de vianants,			
	Millora dels itineraris de vianants als barris residencials de muntanya			
	Compleció del pla de passos de vianants a tota la xarxa de vianants			
	Actualització del pla de camins escolars			
	Comunicació i promoció de la mobilitat a peu			



## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<b>1</b> Facilitar que el mode a peu sigui prioritari al nucli urbà	Definir la xarxa bàsica de vianants	-		
	Establir els criteris de disseny de la xarxa de vianants,	-		
	Millora dels itineraris de vianants als barris residencials de muntanya	2.094.960€		
	Compleció del pla de passos de vianants a tota la xarxa de vianants	Escenaris: 2.1 (102.024€) 2.2 (400.248€) 3.1 (45.500€) 3.2 (133.000€) 4.1 (31.392€) 4.2 (66.078€)		
	Actualització del pla de camins escolars	15.000€		
	Comunicació i promoció de la mobilitat a peu	2.500€		

## 2. Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
2. Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes					
<b>2. Descripció</b>					
<p>La bicicleta (i el patinet) cal que sigui un vehicle porta a porta. Es constata un gran potencial de creixement de la bicicleta i, sobretot, de la bicicleta i el patinet elèctrics, especialment en distàncies inferiors als 5 km. Els criteris d'actuació per assolir aquest repte són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aconseguir que el 100% de la xarxa viària urbana sigui ciclable</li> <li>- Reforçar el disseny i senyalització dels espais on la bicicleta conviu amb el vehicle privat motoritzat</li> <li>- Garantir una xarxa mínima ben connectada d'itineraris més segurs (principiants) tant a dins el casc urbà com en els principals itineraris de connexió (especialment Bicivia).</li> </ul>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)			
2.1	Definició de la xarxa ciclable bàsica	Permanent			
2.2	Criteris de definició de la xarxa ciclable bàsica	< 6 anys			
2.3	Construcció de carrils bici a la xarxa Bicivia principal	< 6 anys			
2.4	Arranjament d'itineraris ciclables a la xarxa Bicivia secundària	< 6 anys			
2.5	Arranjament d'altres itineraris ciclables al casc urbà	< 6 anys			
2.6	Compleció de la xarxa d'aparcaments de bicicletes	< 6 anys			
2.7	Distintiu Edificis Amics de la Bicicleta	< 6 anys			
2.8	Posada en funcionament de servei de bicicleta elèctrica compartida	< 6 anys			
2.9	Cessió de bicicletes elèctriques a persones treballadores	< 6 anys			
2.10	Revisió de l'ordenança de circulació	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

La xarxa ciclable bàsica esdevé una eina per ajudar a vèncer les primeres barreres per a la utilització de la bicicleta, amb l'objectiu d'acollir un creixement sostingut de la utilització de la bicicleta que permeti anar condicionant la resta de la xarxa per a aquest mode de transport.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

El concepte de xarxa ciclable bàsica neix de la necessitat de definir una xarxa prioritària per fomentar l'ús de la bicicleta, especialment durant les etapes inicials de la utilització d'aquest mode de transport com a eina de mobilitat quotidiana. D'aquesta manera, malgrat l'escenari final desitjable és que el 100% de la xarxa viària de Sant Just sigui ciclable i que la bicicleta tingui un tractament prioritari en tota la xarxa viària, cal iniciar la intervenció per crear una xarxa ciclable bàsica que vertebrï el municipi i ofereixi a la persona usuària novell en un termini raonable de temps, un xarxa fàcil de comprendre, coherent, ràpida, segura, confortable i atractiva.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
B1	Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint entre itineraris segregats, compartit amb vehicles motoritzats, compartit amb vianants	
B3	Oferta aparcaments segurs	
B4	Ús dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	
B5	Usuaris dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	
B6	Usuaris del servei de bicicleta pública	
B7	Ús del servei de bicicleta pública	
B8	Quota modal de la bicicleta en els desplaçaments urbans	

## 2.1. Definició de la xarxa ciclable bàsica

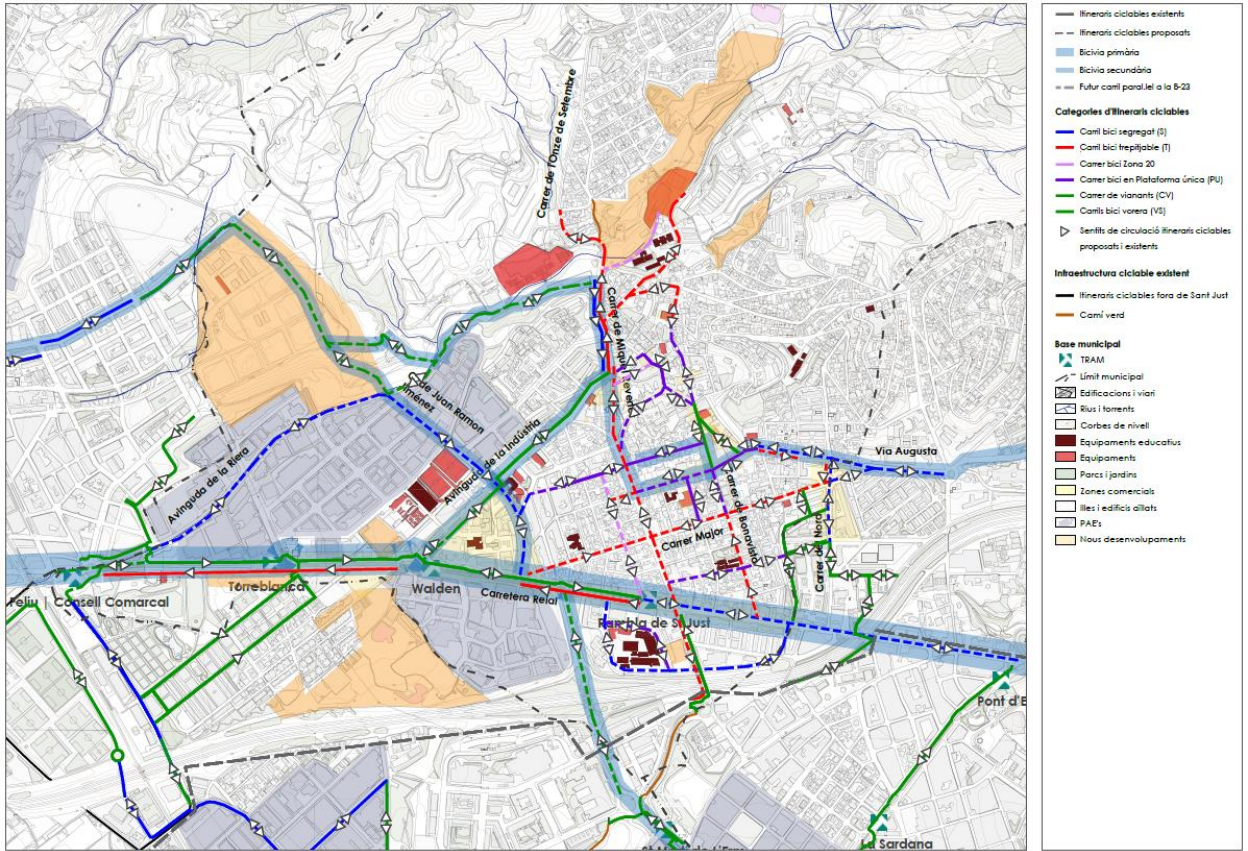
### Descripció

El concepte de xarxa ciclable bàsica neix de la necessitat de definir una xarxa prioritària per fomentar l'ús de la bicicleta, especialment durant les etapes inicials de la utilització d'aquest mode de transport com a eina de mobilitat quotidiana. D'aquesta manera, malgrat l'escenari final desitjable és que el 100% de la xarxa viària de Sant Just sigui ciclable i que la bicicleta tingui un tractament prioritari en tota la xarxa viària, cal iniciar la intervenció per crear una xarxa ciclable bàsica que vertebrí el municipi i ofereixi a la persona usuària novell en un termini raonable de temps, un xarxa fàcil de comprendre, coherent, ràpida, segura, confortable i atractiva.

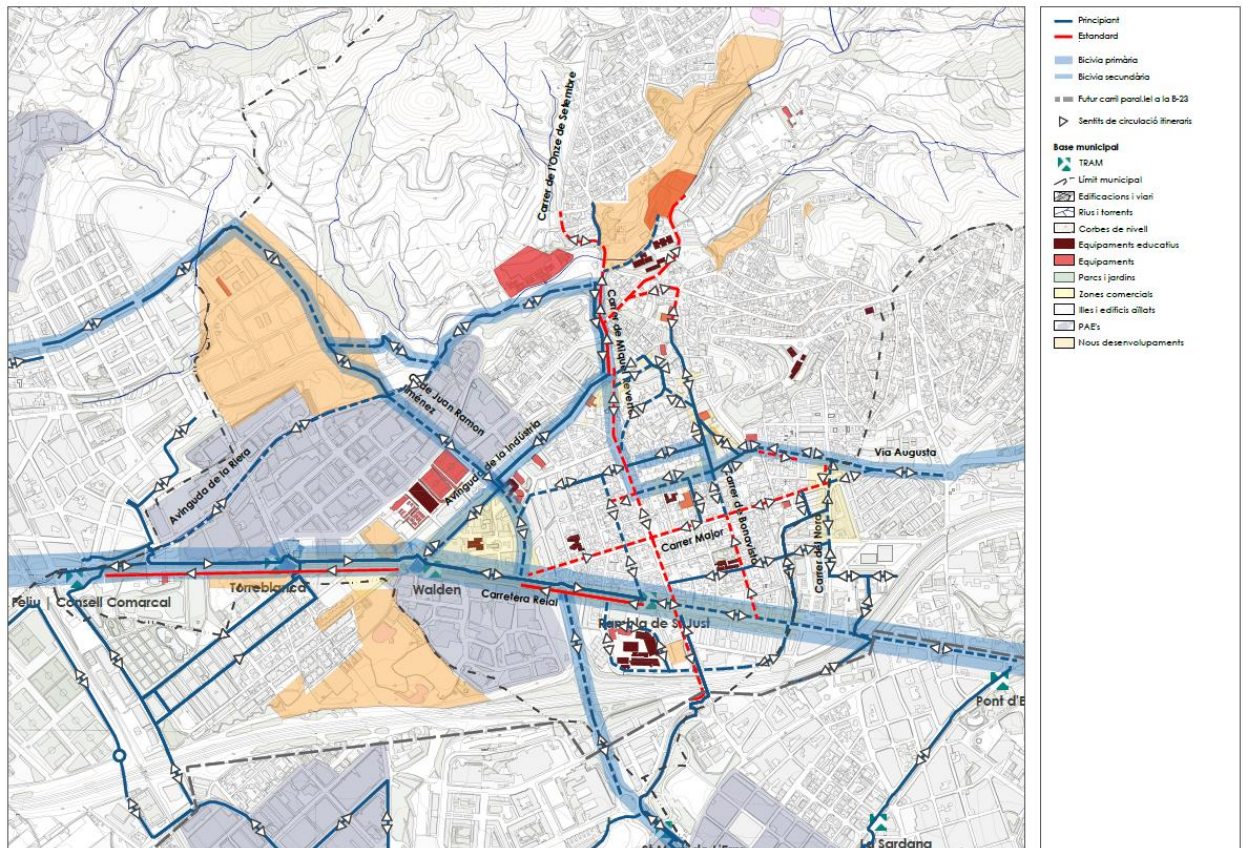
<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
---	Permanent

### Plànols

#### PB1. Proposta de xarxa bàsica per a bicicletes segons tipologia de solució



## PB5. Proposta de xarxa bàsica per a bicicletes segons nivell de seguretat



## 2.2. Criteris de definició de la xarxa ciclable bàsica

### Tipologies de disseny de la xarxa ciclable bàsica

Es distingeixen diferents tipologies de disseny de xarxa ciclable bàsica en funció de la tipologia d'usuari/a de la bicicleta:

- Usuari/ària principiant:
  - “Carrils bici”, segregats del trànsit en vies bàsiques, preferentment en calçada i amb separadors físics. O bé puntualment sobre vorera o tipus pista bici.
  - “Carrers bici”, compartits amb els vehicles amb prioritat invertida, bicicleta en dos sentits i velocitat màxima de 20 km/h, preferentment amb plataforma única.
- Usuari/ària estàndard:
  - Carrils bici inscrits en calçada, en trams regulats a velocitat 30 km/h o dins de zones 30.
  - La resta de la xarxa viària urbana ha de ser zona 30 per a poder ser també circulable amb seguretat.

### **Carrils bici segregats en calçada**

Solució segregada en vies bàsiques de circulació de trànsit motoritzat (veure Figura 52).



**Figura 52. Carril bici segregat en calçada al Pg. Pujades a Barcelona**

### Carrils bici en vorera / pista bici

Solució en vorera o en itineraris per a vianants i bicicletes (veure Figura 53).



Figura 53. Pista bici

### Carrers bici en plataforma única

Solució compartida amb vianants i vehicles motoritzats, amb prioritat per a vianants. Bicicletes permeses en els dos sentits de la marxa (veure Figura 54).



Figura 54. Carrer bici en plataforma única que permet la circulació de bicicletes en tots dos sentits



## Carrers bici en zona 20

Solució compartida amb vehicles privats motoritzats en carrers veïnals en zona 20 sense plataforma única. Les bicicletes permeses en els dos sentits de la marxa (Figura 55).



Figura 55. Carrer bici en zona 20

## Carrils bici inscrits en calçada

Solució compartida amb vehicles motoritzats en calçada amb prioritat per a les bicicletes davant dels vehicles motoritzats (veure Figura 56).



Figura 56. Carril bici inscrit en calçada

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
---	Permanent

### 2.3. Construcció de carrils bici a la xarxa Bivicia principal

#### Descripció

Es tracta de construir els itineraris ciclables inclosos a la xarxa primària Bivicia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (veure Figura 57).

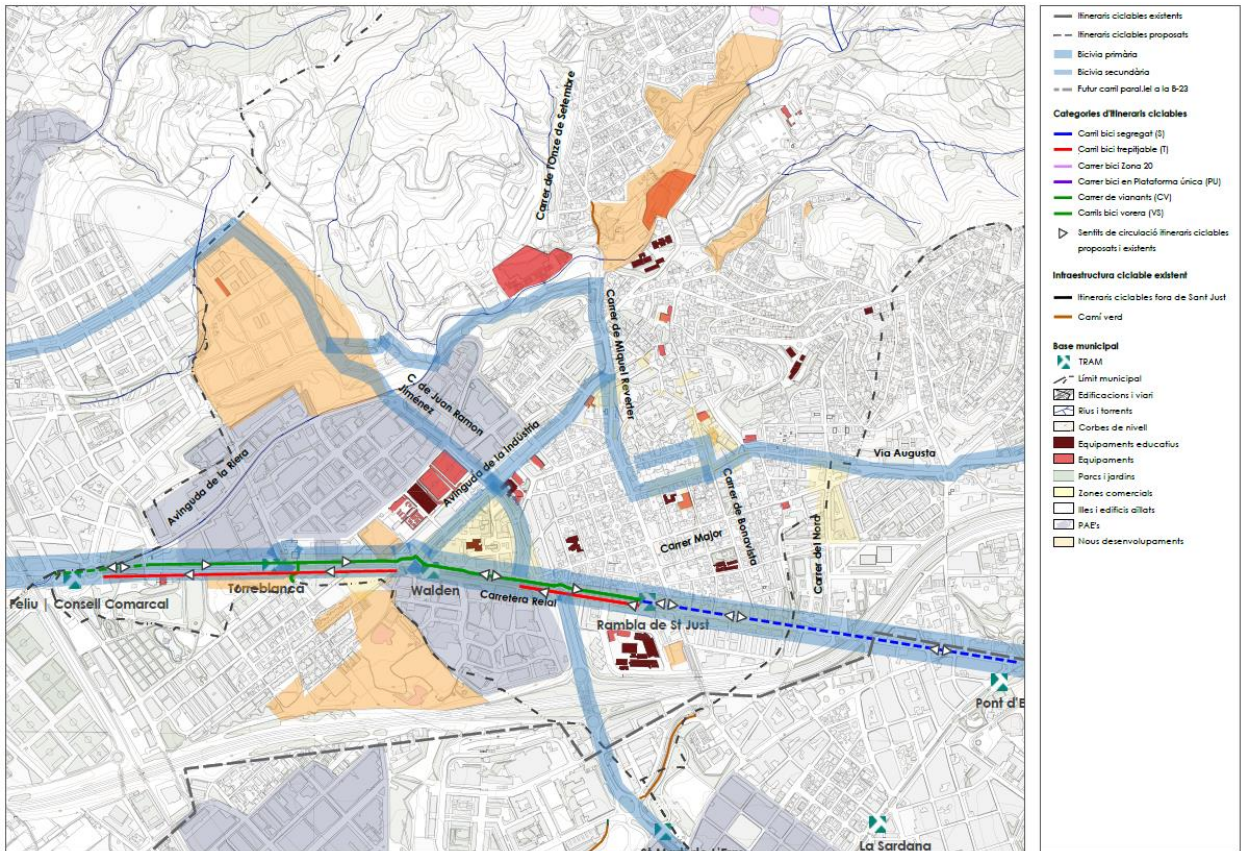


Figura 57. Vorera bici a l'Avinguda Indústria, itinerari principal de la Bivicia a Sant Just

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern i Àrea Metropolitana de Barcelona	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
158.250 €	De 0 a 6 anys

**Plànol**

**PB2. Proposta de xarxa bàsica de bicicletes. Bicivía principal**



## 2.4. Arranjament d'itineraris ciclables a la xarxa Bicivia secundària

### Descripció

Es tracta de construir els itineraris ciclables inclosos a la xarxa secundària de la Bicivia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (veure Figura 58).



**Figura 58. Carrer bici de prioritat invertida al carrer Bonavista, itinerari secundari de la Bicivia a Sant Just**

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern i Àrea Metropolitana de Barcelona	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
229.380 €	De 0 a 6 anys



## 2.5. Arranjament d'altres itineraris ciclables al casc urbà

### Descripció

Es tracta de completar la xarxa Bicivia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb altes itineraris prioritaris per a la bicicleta a nivell intern a Sant Just Desvern (veure Figura 59).

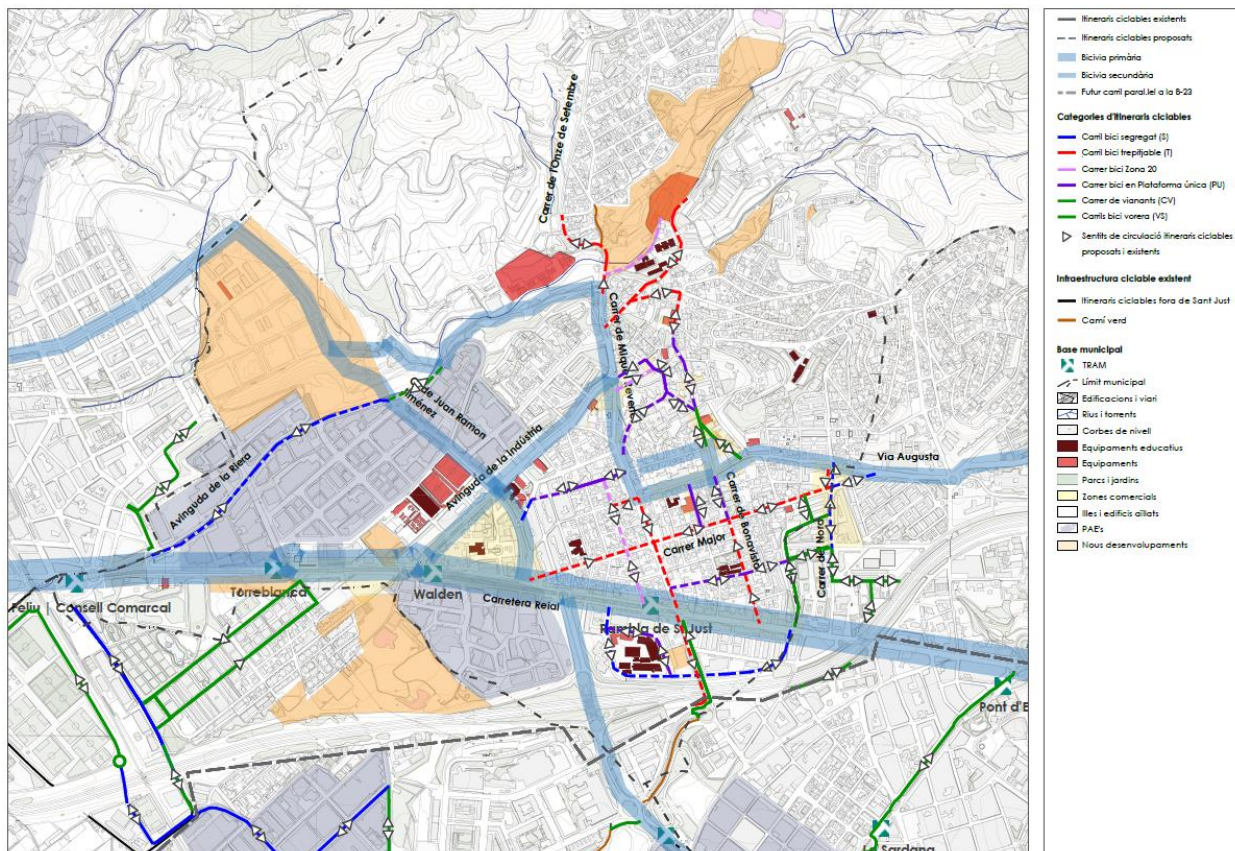


Figura 59. Itinerari bici en carrer de prioritat invertida al carrer Font

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
614.670 €	De 0 a 6 anys

**Plànol**

**PB3. Proposta de xarxa bàsica de bicicletes. Resta d'itineraris**





## 2.6. Compleció de la xarxa d'aparcaments de bicicletes

### Descripció

Es proposa dur a terme un estudi d'aparcaments de bicicletes en via pública i seguir amb la instal·lació de mòduls Bicibox (veure Figura 60).



Figura 60. Mòdul Bicibox

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern i Àrea Metropolitana de Barcelona	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Estudi d'aparcaments: 6.000 € Instal·lació i gestió de mòduls Bicibox: 25.000 €/any	De 0 a 3 anys



## 2.7. Distintiu Edificis Amics de la Bicicleta

### Descripció

Es proposa promoure la distinció dels edificis municipals com a Edificis Amics de la Bici, prèvia auditoria i execució de les millores d'accessibilitat en bicicleta corresponents (veure Figura 61).

La metodologia considera 38 requisits relacionats amb:

- Accessibilitat amb bicicleta fins a l'edifici.
- Aparcaments interiors o tancats per a bicicletes.
- Aparcaments exteriors per a bicicletes i proximitat als accessos en relació a la resta de modes de transport.
- Senyalització sobre l'accés amb bicicleta a l'edifici.
- Serveis complementaris per al ciclista.
- Polítiques de promoció de la bicicleta a la feina.

Una bona referència per a aquesta actuació és el projecte que està duent a terme l'Ajuntament de Barcelona en el mar del Programa Ajuntament + Sostenible<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> [http://www.ajsosteniblebcn.cat/ca/edificis-certificats\\_90538](http://www.ajsosteniblebcn.cat/ca/edificis-certificats_90538)



**Figura 61. Distintiu d'Edificis Amics de la Bicicleta**

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Auditoria 5 edificis: 6.250 € Milliores 5 edificis: 17.500 €	De 0 a 3 anys

## 2.8. Posada en funcionament de servei de bicicleta elèctrica compartida

### Descripció

Es proposa col·laborar amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona en la posada en funcionament del sistema de bicicletes elèctriques compartides vinculades al servei Bicibox (veure Figura 62). Previsió orientativa de 2 estacions (Parador i Walden), i 15 bicicletes.



Figura 62. Servei de bicicleta elèctrica pública compartida a la ciutat de Copenhague

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Àrea Metropolitana de Barcelona	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
30.000 €	De 0 a 6 anys

## 2.9. Cessió de bicicletes elèctriques a persones treballadores

### Descripció

Es proposa la cessió de bicicletes a persones treballadores, estudiants i altres persones potencialment usuàries (incloent polígons; veure Figura 63). Un exemple d'aquesta actuació és la prova pilot de Sant Quirze del Vallès.



Figura 63. Bicicletes elèctriques a disposició de les persones treballadores de l'Ajuntament de Sant Just Desvern

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern i Àrea Metropolitana de Barcelona	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Pendent de determinar	De 0 a 3 anys

## 2.10. Revisió de l'ordenança de circulació

### Descripció

Es proposa la revisió de l'ordenança de circulació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP) per adequar-la als criteris del PMUS i als de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Alguns dels elements a revisar serien la inclusió dels vehicles de mobilitat personal, permetre el contrasentit de la bicicleta en tots els carrers de prioritat invertida (veure Figura 64), permetre el transport de més d'un passatger menor d'edat en bicicletes homologades a tal efecte, permetre el transport de carretons, etc. En són bones referències tant l'ordenança de la ciutat de Barcelona com les recomanacions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per als vehicles de mobilitat personal i els cicles de més de dues rodes.



**Figura 64. Carrer Badó, amb vocació d'esdevenir un carrer de prioritat invertida que permeti el contrasentit per a la bicicleta**

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern i Àrea Metropolitana de Barcelona	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
-	De 0 a 3 anys



## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<p style="text-align: center;"><b>2</b></p> <p>Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes</p>	Definició de la xarxa ciclable bàsica	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Criteris de definició de la xarxa ciclable bàsica	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Construcció de carrils bici a la xarxa Bicipia principal	Ajuntament i AMB	Alt	Mig	Alt
	Arranjament d'itineraris ciclables a la xarxa Bicipia secundària	Ajuntament i AMB	Alt	Mig	Alt
	Arranjament d'altres itineraris ciclables al casc urbà	Ajuntament i AMB	Alt	Baix	Mig
	Compleció de la xarxa d'aparcaments de bicicletes	Ajuntament i AMB	Alt	Baix	Mig
	Distintiu Edificis Amics de la Bicicleta	Ajuntament	Mig	Baix	Mig
	Posada en funcionament de servei de bicicleta elèctrica compartida	AMB	Alt	Baix	Alt
	Cessió de bicicletes elèctriques a persones treballadores	Ajuntament i AMB	Alt	Baix	Alt
	Revisió de l'ordenança de circulació	Ajuntament i AMB	Mig	Baix	Baix

## Cronograma d'implementació







A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<p style="text-align: center;"><b>2</b></p> <p>Facilitar que Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes</p>	Definició de la xarxa ciclable bàsica			
	Criteris de definició de la xarxa ciclable bàsica			
	Construcció de carrils bici a la xarxa Bicivia principal			
	Arranjament d'itineraris ciclables a la xarxa Bicivia secundària			
	Arranjament d'altres itineraris ciclables al casc urbà			
	Compleció de la xarxa d'aparcaments de bicicletes			
	Distintiu Edificis Amics de la Bicicleta			
	Posada en funcionament de servei de bicicleta elèctrica compartida			
	Cessió de bicicletes elèctriques a persones treballadores			
	Revisió de l'ordenança de circulació			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<p style="text-align: center;"><b>2</b></p> <p>Facilitar la integració de la bicicleta en el trànsit urbà i potenciar-la en les connexions interurbanes</p>	Definició de la xarxa ciclable bàsica	-		
	Criteris de definició de la xarxa ciclable bàsica	-		
	Construcció de carrils bici a la xarxa Bicivia principal	158.250 €		
	Arranjament d'itineraris ciclables a la xarxa Bicivia secundària	229.380 €		
	Arranjament d'altres itineraris ciclables al casc urbà	614.670 €		
	Compleció de la xarxa d'aparcaments de bicicletes	Estudi d'aparcaments: 6.000 € Instal·lació i gestió de mòduls Bicibox: 25.000 €/any		
	Distintiu Edificis Amics de la Bici	Auditoria 5 edificis: 6.250 €  Millores 5 edificis: 17.500 €		
	Posada en funcionament de servei de bicicleta elèctrica compartida		30.000 €	
	Cessió de bicicletes elèctriques a persones treballadores	Pendent de determinar		
	Revisió de l'ordenança de circulació	-		

### 3. Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la riera de Sant Just

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
3. Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la riera de Sant Just					
<b>2. Descripció</b>					
<p>La Riera de Sant Just esdevé un connector natural que uneix el parc de Collserola amb a llera del riu Llobregat. Connecta els barris residencials de muntanya de Sant Just Desvern amb l'eix de la Carretera Reial.</p> <p>En aquest sentit, Sant Just té l'oportunitat de crear un itinerari i corredor verd seguint el traçat de la Riera, entre el parc de Torreblanca al parc de Collserola, convertint-la en un passeig verd.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)			
3.1	Millora de l'accessibilitat a l'avinguda de la Riera	< 6 anys			
3.2	Millora dels itineraris de connexió amb el Mas Lluí	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

Apostar per la mobilitat més sostenible aporta beneficis a nivell de salut, d'accidentalitat i d'ús de l'espai públic.

A nivell de mobilitat és una oportunitat per connectar el Sant Feliu, la carretera Reial, el tramvia, el polígon Sud-Est, el Mas Lluí, els equipaments de la Bonaigua, l'Institut la Plana – Bellsolieg, així com generar noves connexions transversals.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Donat que aquesta actuació requereix de la supressió parcial o total d'algunes zones d'aparcament, cal conscienciar a la població dels beneficis que aporta apostar per la mobilitat sostenible i recuperar espai públic. En aquest sentit, es fa necessari comptar amb la participació ciutadana en la presa de decisions per tal d'obtenir lideratges socials i conscienciar l'entorn.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
VP5	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments urbans	
VP4	IMD (de les vies amb aforaments)	
V1	Xarxa de prioritat per a vianants	
B1	Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint entre itineraris segregats, compartit amb vehicles motoritzats, compartit amb vianants	

### 3.1. Millora de l'accessibilitat a l'avinguda de la Riera

El tram sud del corredor verd al llarg de la riera de connexió entre Sant Just i Sant Feliu (tram de Torreblanca) suposarà una millora de l'accessibilitat per a vianants i bicicletes de l'avinguda de la Riera (veure Figura 65).



**Figura 65. Recreació virtual de la renaturalització de la Riera de Sant Just**

Quant a l'afectació sobre l'oferta d'estacionament en superfície, s'han tingut en compte tres opcions:

- Opció A. Potencialitat màxima. Elimina tota l'oferta d'aparcament en el tram sud de l'Avinguda de la Riera (des de la ITV fins a la Carretera Reial; veure Figura 66).



**Figura 66. Opció A. Potencialitat màxima**

- Opció B. Potencialitat parcial. Elimina un 50% de l'oferta d'aparcament en el tram sud de l'Avinguda de la Riera (des de la ITV fins a la Carretera Reial; veure Figura 67).



**Figura 67. Potencialitat parcial**

- Opció C. Cobertura de la Riera. No elimina cap plaça d'aparcament.

La Taula 18 resumeix l'afectació sobre l'oferta de places d'aparcament considerant un radi de 300 metres al voltant de l'Avinguda de la Riera.

<b>Afectació aparcament en calçada (radi 300m)</b>	<b>Situació actual</b>	<b>Opció A Potencialitat màxima</b>	<b>Opció B Potencialitat parcial</b>	<b>Opció C Cobertura Riera</b>
Places en calçada	1.148	878	998	1.148
Variació relativa	-	-24%	-13%	0%
Variació absoluta	-	-270	-150	0

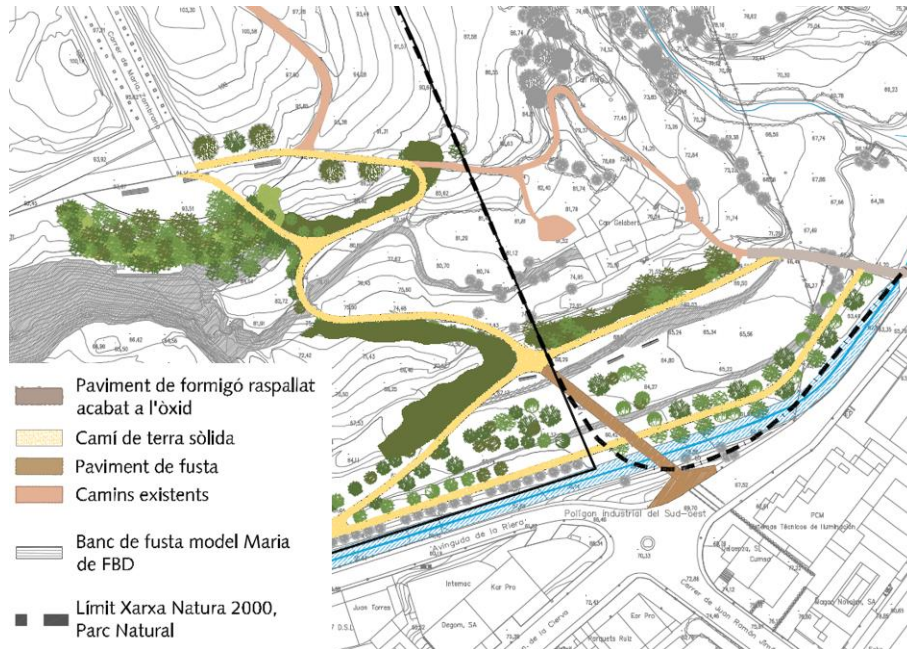
**Taula 18. Afectació sobre l'oferta d'aparcament de les 3 opcions de renaturalització del tram sud de l'Avinguda de la Riera (ITV – Carretera Reial)**

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Opció A: 13.654.000 € Opció B: 4.802.000 €	De 3 a 6 anys



### 3.2. Millora dels itineraris de connexió amb el Mas Lluí

El projecte de corredor verd inclou una passera i camí d'enllaç amb el Mas Lluí a través de la riera (veure Figura 68).



**Figura 68. Millora dels itineraris de connexió amb el Mas Lluí**

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Pendent de determinar	De 3 a 6 anys

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>3</b> Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la riera de Sant Just	Millora de l'accessibilitat a l'avinguda de la Riera	Ajuntament	Mig	Alt	Mig
	Millora dels itineraris de connexió amb el Mas Lluí	Ajuntament	Mig	Baix	Mig

## Cronograma d'implementació







A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>3</b> Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la riera de Sant Just	Millora de l'accessibilitat a l'avinguda de la Riera			
	Millora dels itineraris de connexió amb el Mas Lluí			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<b>3</b> Potenciar la mobilitat sostenible al corredor verd de la riera de Sant Just	Millora de l'accessibilitat a l'avinguda de la Riera	Opció A: 13.654.000 €  Opció B: 4.802.000 €		
	Millora dels itineraris de connexió amb el Mas Lluí	Pendent de determinar		

## 4. Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
4. Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial					
<b>2. Descripció</b>					
<p>La carretera Reial ha estat històricament l'element clau d'estructuració de la mobilitat i l'accés a les activitats de Sant Just.</p> <p>La previsió a futur de nous sectors de desenvolupament en els espais encara sense ocupar o pendents de reforma fan preveure un increment del seu paper de centralitat, tant per a Sant Just com per part de Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat.</p> <p>Cal aprofitar aquesta oportunitat per situar la mobilitat sostenible al centre d'aquesta transformació.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
<b>Nº</b>	<b>Actuació</b>	<b>Termini (&lt;6 anys, &gt;6 anys)</b>			
1.1	Perllongament del tramvia per Laureà Miró	< 6 anys			
1.2	Estudi interseccions vianants Carretera Reial	< 6 anys			
1.3	Estudi d'aparcaments dissuasius a les parades del tramvia i bus interurbà	< 6 anys			
1.4	Treballar conjuntament amb el Ministerio de Fomento per fomentar la pacificació i integració de la B-23 en la trama urbana metropolitana	< 6 anys			
1.5	Connexió per a vianants a través de la B-23	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

La transformació de la carretera Reial d'una via pensada per al vehicle privat a una via multimodal fomentarà el canvi modal en els desplaçaments urbans i interurbans, especialment derivat del perllongament del tramvia.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

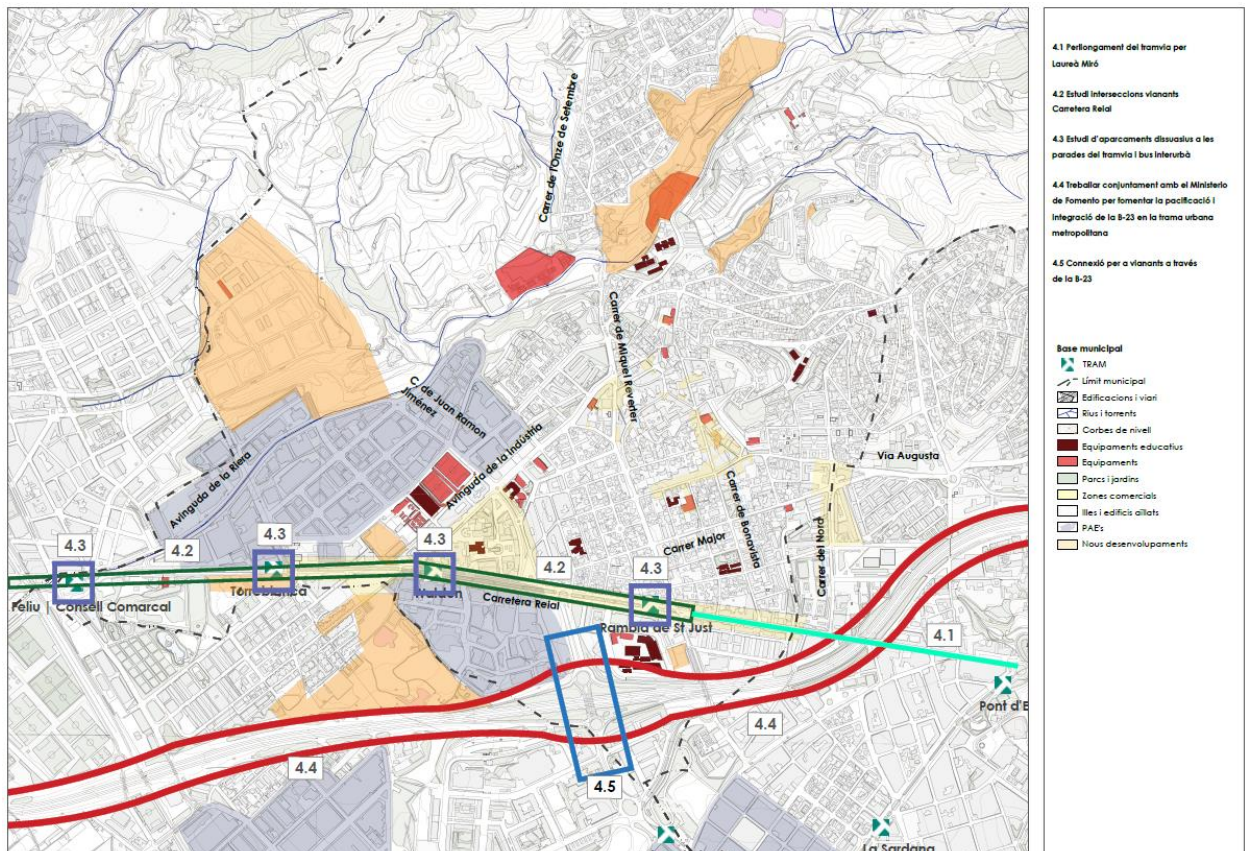
Es preveu reduir l'espai destinat al vehicle privat, convertint la carretera reial en una via multimodal, on hi hagi espai destinat als vianants, a la bicicleta, una plataforma segregada per al tramvia i per al vehicle privat.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
VP4	IMD (de les vies amb aforaments)	
VP5	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments urbans	
TP1	Viatges anuals del transport públic (distingint els diferents operadors)	
TP4	Viatges anuals del transport públic interurbà (distingint els diferents operadors)	
B1	Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint entre itineraris segregats, compartit amb vehicles motoritzats, compartit amb vianants	
A1	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.)	

## Plànol

### P1. Foment de la mobilitat sostenible en la transformació de la Carretera Reial



#### 4.1. Perllongament del tramvia per Laureà Miró

Extensió de la línia del tramvia per Laureà Miró. Estudi de les afectacions en matèria de mobilitat i nous usos urbanístics a l'entorn de la Carretera Reial (veure Figura 69 i Figura 70).



Figura 69. Perllongament del tramvia per Laureà Miró



Figura 70. Perllongament del tramvia per Laureà Miró

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern, Ajuntament d'Esplugues de Llobregat i ATM	Ajuntament d'Esplugues
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Pendent de determinar	De 3 a 6 anys



## 4.2. Estudi interseccions vianants Carretera Reial

Estudi per a la millora dels creuaments de vianants a la Carretera Reial (veure Figura 71).



**Figura 71. Creuament de vianants a la Carretera Reial**

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
15.000 €	De 0 a 6 anys

### 4.3. Estudi d'aparcaments dissuasius a les parades del tramvia i bus interurbà

Estudi per a la regulació dels aparcaments vinculats a l'ús del tramvia i busos interurbans un cop inaugurat el pas del tramvia per Laureà Miró.

Cal tenir en compte la possibilitat del desenvolupament del polígon 3 del sector del Pont Reixat com a espai per a Park & Ride i el possible accés des de l'Av. Baix Llobregat sense passar per la Ctra. Reial



Figura 72. Parada del TramBaix de Torreblanca

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern i ATM	---
Cost aproximat	Període d'implementació
10.000 €	De 0 a 6 anys

#### 4.4. Treballar conjuntament amb el Ministerio de Fomento per fomentar la pacificació i integració de la B-23 en la trama urbana metropolitana

Treballar amb el Ministerio de Fomento per a la integració de la B-23 a la trama urbana metropolitana. Aquesta actuació permetrà evitar gran part del trànsit de pas que circula pel cantó oest del Carretera Reial (veure Figura 73).



Figura 73. Projecte d'integració urbana de la B-23

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern i Ministerio de Fomento	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	De 0 a 6 anys

#### 4.5. Connexió per a vianants a través de la B-23

Connexió per a vianants i bicicletes entre Sant Just i Sant Joan per sobre de la B-23. Cal tenir en compte la configuració urbanística i de mobilitat de l'articulació formada al voltant de la rotonda de l'Av. Baix Llobregat amb Ctra. Reial, donant continuïtat al pas de vianants i bicicletes (veure Figura 74).

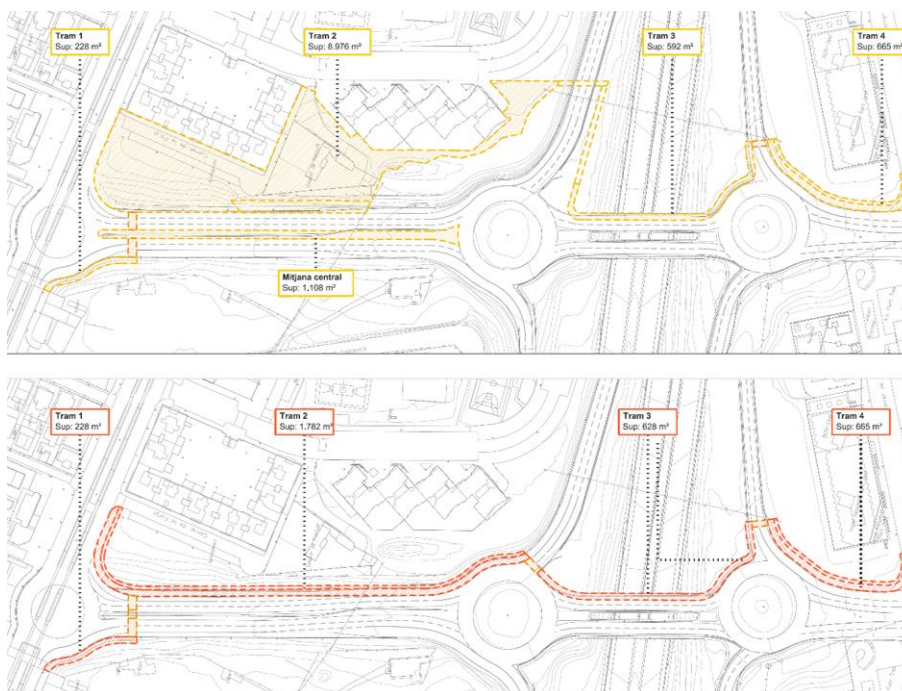


Figura 74. Alternatives de connexió per a vianants i bicicletes a través de la B-23

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern i Ministerio de Fomento	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Alternativa A: 2.571.265 € Alternativa B: 662.910 € Alternativa C: 710.122 € Possibilitat d'actuació tàctica	De 0 a 6 anys

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>4</b> Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial	Perllongament del tramvia per Laureà Miró	Ajuntament de Sant Just, Esplugues i ATM	Alt	Mig	Alt
	Estudi interseccions vianants Carretera Reial	Ajuntament	Baix	Baix	Baix
	Estudi d'aparcaments dissuasius a les parades del tramvia i bus interurbà	Ajuntament i ATM	Mig	Baix	Mig
	Treballar conjuntament amb el Ministerio de Fomento per fomentar la pacificació i integració de la B-23 en la trama urbana metropolitana	Ajuntament i Ministerio de Fomento	Alt	Mig	Alt
	Connexió per a vianants a través de la B-23	Ajuntament i Ministerio de Fomento	Mig	Baix	Mig

## Cronograma d'implementació







A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>4</b> Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial	Perllongament del tramvia per Laureà Miró			
	Estudi interseccions vianants Carretera Reial			
	Estudi d'aparcaments dissuasius a les parades del tramvia i bus interurbà			
	Treballar conjuntament amb el Ministerio de Fomento per fomentar la pacificació i integració de la B-23 en la trama urbana metropolitana			
	Connexió per a vianants a través de la B-23			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament Sant Just	Ajuntament Esplugues	ATM	Ministerio de Fomento
<p style="text-align: center;"><b>4</b></p> <p>Potenciar la mobilitat sostenible en la transformació de la carretera Reial</p>	Perllongament del tramvia per Laureà Miró	Pendent de determinar			
	Estudi interseccions vianants Carretera Reial	15.000€			
	Estudi d'aparcaments dissuasius a les parades del tramvia i bus interurbà	5.000€		5.000€	
	Treballar conjuntament amb el Ministerio de Fomento per fomentar la pacificació i integració de la B-23 en la trama urbana metropolitana	Pendent de determinar			Pendent de determinar
	Connexió per a vianants a través de la B-23	Possibilitat d'actuació tàctica			Alternativa A: 2.571.265 €  Alternativa B: 662.910 €  Alternativa C: 710.122 €

## 5. Potenciar la mobilitat sostenible en l'accés als polígons industrials

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
5. Potenciar la mobilitat sostenible en l'accés als polígons industrials					
<b>2. Descripció</b>					
<p>Afrontar la reducció dels impactes de la mobilitat de Sant Just requereix aconseguir reduir progressivament els importants fluxos de connexió que es realitzen diàriament en cotxe. Els polígons industrials tenen un pes específic rellevant en aquest sentit.</p> <p>A més a més, el seu disseny i urbanització tampoc ha facilitat que tinguin un accés còmode i atractiu amb els modes de mobilitat activa.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
<b>Nº</b>	<b>Actuació</b>	<b>Termini (&lt;6 anys, &gt;6 anys)</b>			
5.1	Millora de la seguretat viària als polígons Sud-oest i Pont Reixat	< 6 anys			
5.2	Millora dels itineraris de vianants al polígon Sud-Oest	< 6 anys			
5.3	Regulació de l'aparcament als polígons Pont Reixat i Sud-Oest	< 6 anys			
5.4	Millora de la informació sobre l'oferta de transport públic als treballadors de les empreses ubicades als polígons	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

Millora del confort i de la seguretat dels itineraris de vianants als polígons i foment canvi modal del vehicle privat cap al transport públic i els modes de mobilitat activa.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Actuacions de millora de les voreres als polígons, regulació de l'aparcament i finançar campanyes de foment de modes de transport alternatius i campanyes informatives sobre l'oferta de transport públic als polígons.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
V2	Percentatge modal a peu en els desplaçaments urbans	
B1	Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint entre itineraris segregats, compartit amb vehicles motoritzats, compartit amb vianants	
VP4	IMD (de les vies amb aforaments)	
VP5	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments urbans	
TP1	Viatges anuals del transport públic (distingint els diferents operadors)	
A1	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.)	
A2	Ingressos aparcament regulat	



### 5.1. Millora de la seguretat viària als polígons Sud-oest i Pont Reixat

Estudiar la creació i millora de passos de vianants a les interseccions dels polígons Sud-oest i Pont Reixat (veure Figura 75). Addicionalment, i com a mesura complementària, es proposa la conversió a sentits únics per pacificar els àmbits.



Figura 75. Calçada de gran amplada al carrer Narcís Monturiol

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
12.000 €	De 0 a 3 anys

## 5.2. Millora dels itineraris de vianants al polígon Sud-Oest

Ampliació de voreres en els vials del polígon Sud-oest (sense comptar Av. de la Riera inclosa en corredor verd; veure Figura 76). Caldria prioritzar els carrers que formen part de la xarxa bàsica de vianants (carrer de Blasco de Garay, Cadenes, Av. Camp Roig, Narcís Monturiol, Ponce de León, Joan Ramon Jiménez, Ramon i Cajal i Hereter).



Figura 76. Voreres estretes al carrer Narcís Monturiol

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
360.000 €	De 0 a 3 anys



### 5.3. Regulació de l'aparcament als polígons Pont Reixat i Sud-Oest

Estudi d'actuacions de regulació de l'aparcament als polígons que serveixin per finançar altres actuacions de foment de modes alternatius més sostenibles (per exemple, cessió de bicicletes a persones treballadores, actuació 2.9). Aquesta actuació hauria d'estar vinculada al perllongament del tramvia per Laureà Miró, que milloraria el temps de viatge des de Barcelona i Esplugues de Llobregat. A la Figura 77 es mostra la indisciplina d'aparcament a l'Avinguda de la Riera.



Figura 77. Estacionament irregular a l'Avinguda de la Riera

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
12.000 €	De 0 a 3 anys

#### 5.4. Millora de la informació sobre l'oferta de transport públic als treballadors de les empreses ubicades als polígons

Dur a terme una campanya d'informació a les persones treballadores dels polígons de Pont Reixat i Sud-Oest sobre l'oferta de transport públic amb l'objectiu d'incentivar el canvi modal en els desplaçaments d'accés a la feina.

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
2.000 €	De 0 a 3 anys

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>5</b> Facilitar que el mode a peu sigui prioritari al nucli urbà	Millora de la seguretat viària als polígons Sud-oest i Pont Reixat	Ajuntament	Baix	Mig	Baix
	Millora dels itineraris de vianants al polígon Sud-Oest	Ajuntament	Mig	Alt	Mig
	Regulació de l'aparcament als polígons Pont Reixat i Sud-Oest	Ajuntament	Mig	Alt	Alt
	Millora de la informació sobre l'oferta de transport públic als treballadors de les empreses ubicades als polígons	Ajuntament	Mig	Baix	Baix

## Cronograma d'implementació







A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>5</b> Facilitar que el mode a peu sigui prioritari al nucli urbà	Millora de la seguretat viària als polígons Sud-oest i Pont Reixat			
	Millora dels itineraris de vianants al polígon Sud-Oest			
	Regulació de l'aparcament als polígons Pont Reixat i Sud-Oest			
	Millora de la informació sobre l'oferta de transport públic als treballadors de les empreses ubicades als polígons			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<b>5</b> Facilitar que el mode a peu sigui prioritari al nucli urbà	Millora de la seguretat viària als polígons Sud-oest i Pont Reixat	12.000 €		
	Millora dels itineraris de vianants al polígon Sud-Oest	360.000 €		
	Regulació de l'aparcament als polígons Pont Reixat i Sud-Oest	12.000 €		
	Millora de la informació sobre l'oferta de transport públic als treballadors de les empreses ubicades als polígons	2.000 €		

## 6. Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
6. Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió					
<b>2. Descripció</b>					
<p>Barcelona, Esplugues i l'Hospitalet concentren el 67% de tots els desplaçaments que els residents realitzen al dia en cotxe. Una bona oferta de transport públic que optimitza les connexions entre línies i la intermodalitat resulta clau per a disposar d'una alternativa atractiva al cotxe.</p> <p>Sant Just Desvern té una oferta variada de transport públic, amb un total de 19 línies de bus i una de tramvia. Tanmateix, presenta unes connexions inadequades amb la xarxa de Rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)			
6.1	Continuar amb la instal·lació de marquesines amb informació dinàmica sobre el servei	< 6 anys			
6.2	Augment de dels horaris de les línies JM i JT	< 6 anys			
6.3	Augment de la freqüència del Just Tram	< 6 anys			
6.4	Estudi de la millora de cobertura del transport públic a la zona de Can Candeler i la Bonaigua	< 6 anys			
6.5	Millora de les connexions directes amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet	< 6 anys			
6.6	Com Instar a Rodalies de Catalunya per a l'arribada de la línia R1 fins a la UAB ubicació i promoció de la mobilitat a peu	< 6 anys			
6.7	Ampliació del recorregut de la línia L30	< 6 anys			
6.8	Facilitar el transport de la bicicleta plegable, patinet o altres ginys en el transport públic	< 6 anys			



#### 4. Beneficis

La millora de les prestacions del transport públic a nivell d'increment de freqüències, noves connexions, més i millor informació, etc. ha de permetre primerament fidelitzar els usuaris actuals del transport públic i captar-ne de nous.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Cal dur a terme, conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la Generalitat de Catalunya, actuacions per a la millora de les connexions urbanes i interurbanes amb transport públic. En aquest sentit, és necessària la coordinació entre les diferents administracions.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
TP1	Viatges anuals del transport públic (distingint els diferents operadors)	
TP2	Oferta de transport públic urbà en dia feiner (distingint els diferents operadors)	
TP3	Adaptació dels vehicles a PMR	
TP4	Viatges anuals del transport públic interurbà (distingint els diferents operadors)	
TP5	Oferta de transport públic interurbà en dia feiner (distingint els diferents operadors)	
TP6	Adaptació dels vehicles a PMR del transport públic interurbà (distingint diferents operadors)	

## 6.1. Continuar amb la instal·lació de marquesines amb informació dinàmica sobre el servei

Continuar amb la instal·lació de marquesines amb instal·lació dinàmica sobre el temps d'espera per a cada línia de bus (veure Figura 78).



Figura 78. Marquesines a les parades de bus a la Carretera Reial

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern i Àrea Metropolitana de Barcelona	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Pendent de determinar	De 0 a 6 anys

## 6.2. Augment dels horaris de les línies JM i JT

Ampliació dels horaris de servei per adequar-se als del Tram, especialment a les nits a partir de les 22h i els dies festius (veure Figura 79).



Figura 79. Bus Just Metro

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	De 0 a 6 anys

### 6.3. Augment de la freqüència del Just Tram

Augment de la freqüència actual (1/30 min) fins a 1/20 min (veure Figura 80).



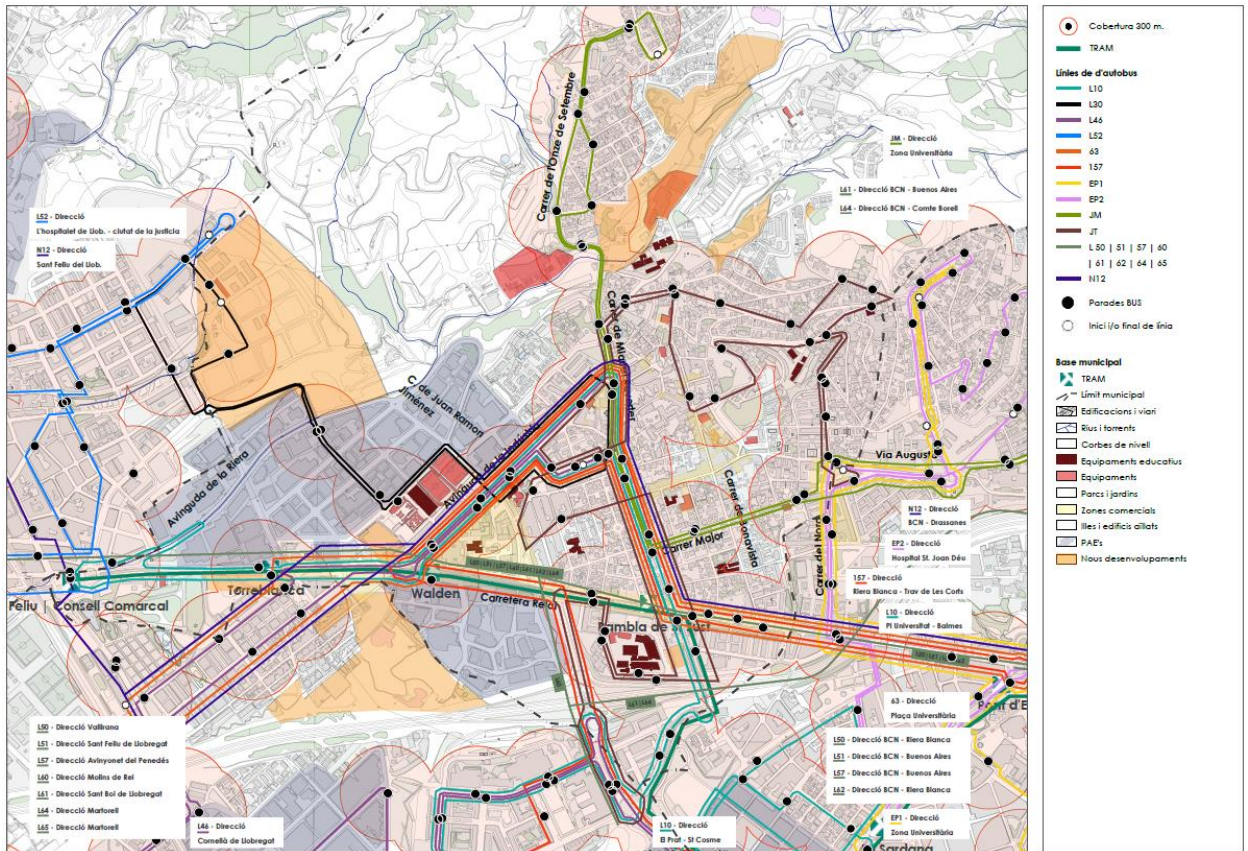
Figura 80. Bus Just Tram

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	De 0 a 6 anys



**Plànol**

**AT2. Oferta de transport públic existent. Cobertura parades 300 m**



## 6.5. Millora de les connexions directes amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet

Treballar conjuntament amb l'AMB per a la posada en marxa de serveis exprés de connexió amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet, aprofitant les connexions ferroviàries (veure Figura 82).

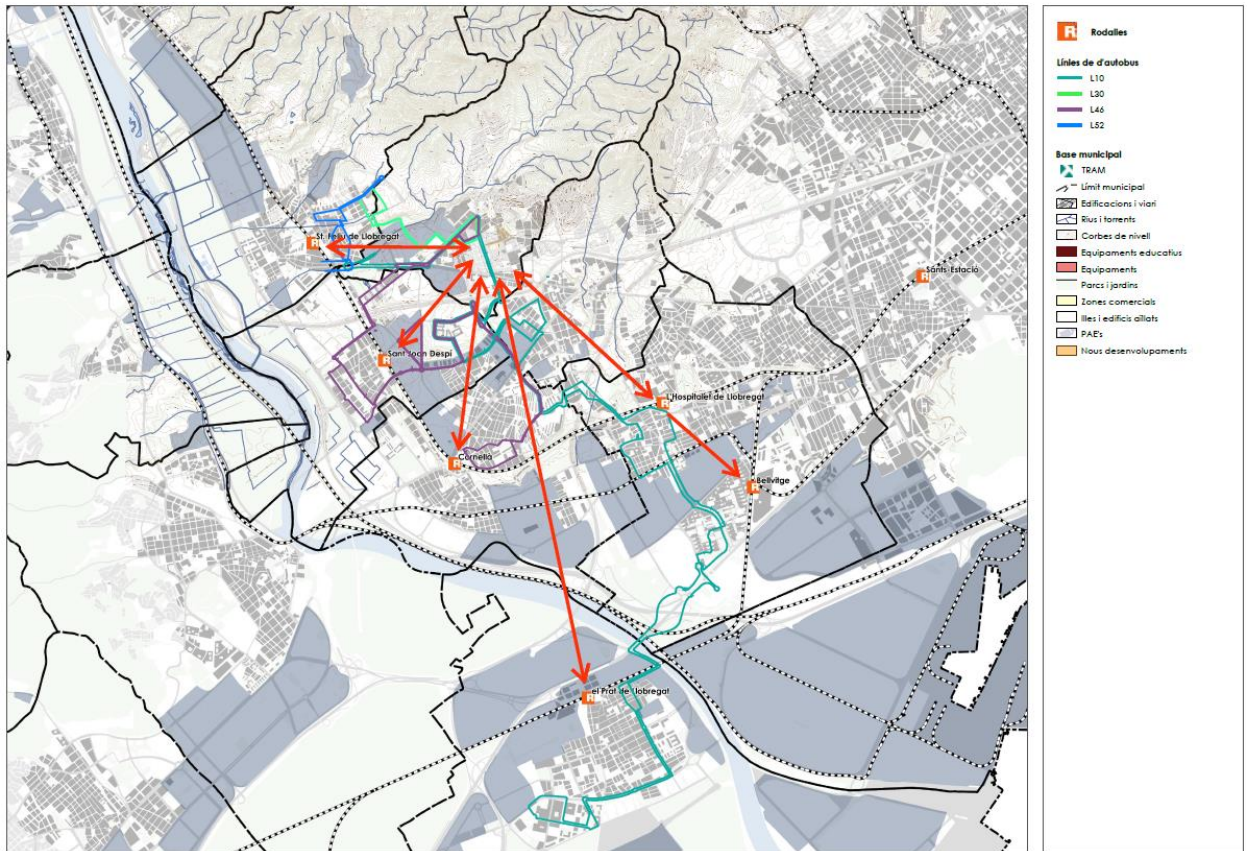


Figura 82. Bus L46

Responsables	Altres agents implicats
Àrea Metropolitana de Barcelona	Ajuntament de Sant Just Desvern
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	De 0 a 3 anys

## Plànol

### PT1. Millora de les connexions directes amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet





## 6.6. Instar a Rodalies de Catalunya per a l'arribada de la línia R1 fins a la UAB

Perllongament de la línia R1 des de l'Hospitalet fins a la UAB passant per Sant Joan i Sant Feliu (veure Figura 83).



Figura 83. Tren de la línia de rodalies R1

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Generalitat de Catalunya	Ajuntament de Sant Just Desvern
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Pendent de determinar	De 0 a 3 anys

## 6.7. Ampliació del recorregut de la línia L30

La línia 30 actualment ja arriba fins al Mas Lluí. Es proposa l'ampliació del recorregut de la línia L30 fins a Renfe Sant Feliu i fins a Zona Universitària (per la B-23; veure Figura 84).

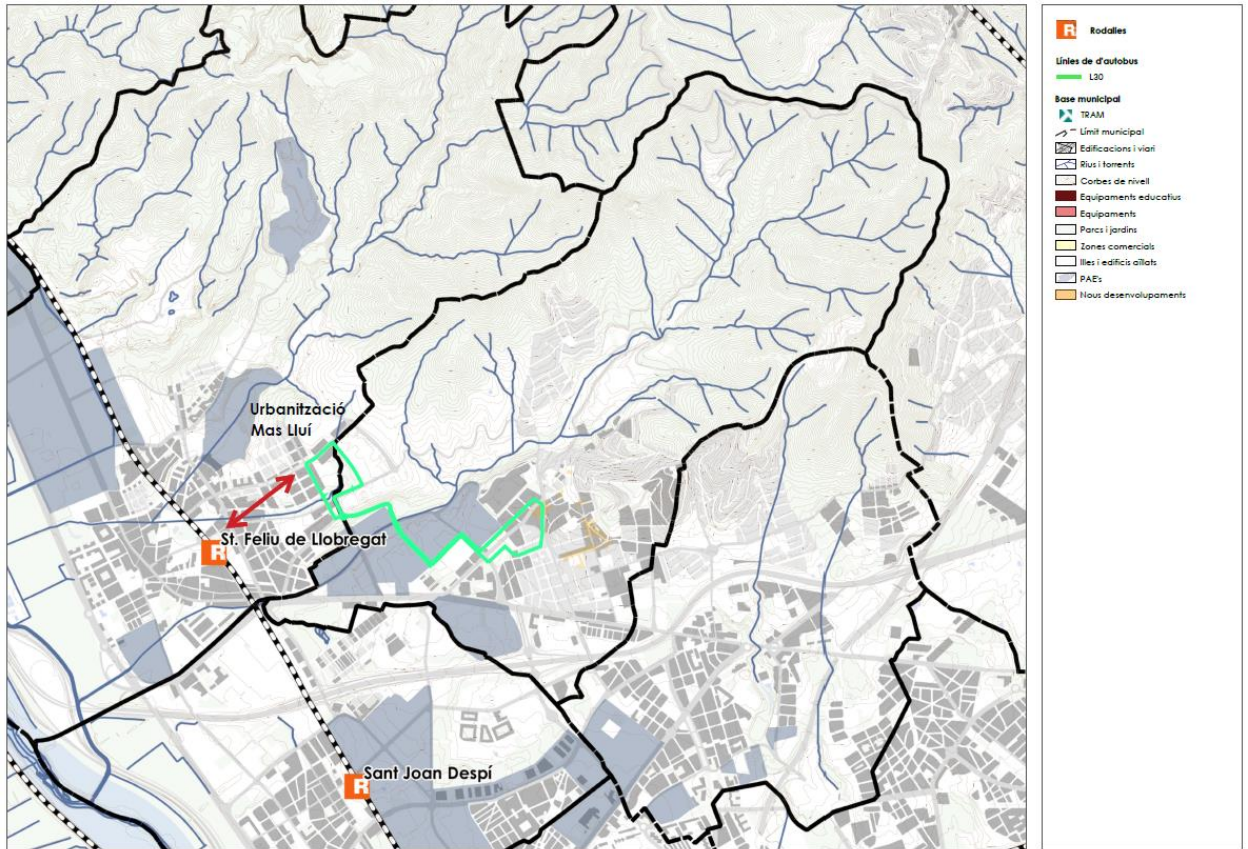


Figura 84. Bus L30 al Mas Lluí

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Àrea Metropolitana de Barcelona	Ajuntaments de Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Pendent de determinar	De 0 a 3 anys

### Plànol

#### AT2. Ampliació del recorregut de la línia L30



## 6.8. Facilitar el transport de la bicicleta plegable, patinet o altres ginys en el transport públic

Preveure i senyalitzar vehicles i espais específics on transportar vehicles per a persones amb mobilitat reduïda, bicicletes plegables, patinets i altres ginys (veure Figura 85).



Figura 85. Vehicle per a persona amb mobilitat reduïda en els autobusos de TMB

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
2.500 €	De 0 a 3 anys

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>6</b> Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió	Continuar amb la instal·lació de marquesines amb informació dinàmica sobre el servei	Ajuntament i AMB	Mig	Baix	Baix
	Augment dels horaris de les línies JM i JT	Ajuntament	Alt	Baix	Mig
	Augment de la freqüència del Just Tram	Ajuntament	Alt	Baix	Mig
	Estudi de la millora de cobertura del transport públic a la zona de Can Candeler i la Bonaigua	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Millora de les connexions directes amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet	AMB	Alt	Baix	Alt
	Com Instar a Rodalies de Catalunya per a l'arribada de la línia R1 fins a la UAB ubicació i promoció de la mobilitat a peu	Generalitat	Alt	Baix	Alt
	Ampliació del recorregut de la línia L30	AMB	Alt	Baix	Alt
	Facilitar el transport de la bicicleta plegable, patinet o altres ginys en el transport públic	Ajuntament	Mig	Baix	Mig

## Cronograma d'implementació







A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>6</b> Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió	Continuar amb la instal·lació de marquesines amb informació dinàmica sobre el servei			
	Augment de dels horaris de les línies JM i JT			
	Augment de la freqüència del Just Tram			
	Estudi de la millora de cobertura del transport públic a la zona de Can Candeler i la Bonaigua			
	Millora de les connexions directes amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet			
	Com Instar a Rodalies de Catalunya per a l'arribada de la línia R1 fins a la UAB ubicació i promoció de la mobilitat a peu			
	Ampliació del recorregut de la línia L30			
	Facilitar el transport de la bicicleta plegable, patinet o altres ginys en el transport públic			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<b>6</b> Optimitzar les xarxes de bus en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió	Continuar amb la instal·lació de marquesines amb informació dinàmica sobre el servei	Pendent de determinar		
	Augment de dels horaris de les línies JM i JT	Pendent de determinar		
	Augment de la freqüència del Just Tram	Pendent de determinar		
	Estudi de la millora de cobertura del transport públic a la zona de Can Candeler i la Bonaigua	10.000 €		
	Millora de les connexions directes amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet		Pendent de determinar	
	Com Instar a Rodalies de Catalunya per a l'arribada de la línia R1 fins a la UAB ubicació i promoció de la mobilitat a peu			Pendent de determinar
	Ampliació del recorregut de la línia L30		Pendent de determinar	
	Facilitar el transport de la bicicleta plegable, patinet o altres ginys en el transport públic	2.500 €		

## 7. Racionalitzar i pacificar la xarxa viària

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
7. Racionalitzar i pacificar la xarxa viària					
<b>2. Descripció</b>					
<p>El PMU 2008-2014 va aprovar un model de jerarquitització viària que s'ha desenvolupat amb major detall a partir d'un estudi de zones 30 al municipi.</p> <p>En tot cas es detecten alguns aspectes de fluïdesa i comprensió de la xarxa que fan replantejar alguns aspectes del model.</p> <p>En aquest sentit, es planteja redefinir la categorització de la xarxa viària i fer les accions que siguin necessàries per que cada via tingui un nivell de trànsit adequat a la seva categoria funcional.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)			
7.1	Jerarquitització de la xarxa viària	Permanent			
7.2	Elaboració de criteris funcionals per a cada tipologia de via	Permanent			
7.3	Obertura del carrer Salvador Espriu	< 6 anys			
7.4	Disseny del Pg. Muntanya	< 6 anys			
7.5	Estudi per a la conversió a sentit únic dels carrers Sant Josep, Batista Roca, Can Candeler i Salut	< 6 anys			



#### 4. Beneficis

Reducció del trànsit a les vies veïnals i redistribució del trànsit amb l'obertura de noves vies locals.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Primerament cal definir la jerarquia de la xarxa viària, detectar quins carrers no estan funcionant com s'espera de la seva categoria funcional i dur a terme les actuacions necessàries per adequar el nivell de trànsit de cada carrer a la seva categoria funcional.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
VP4	IMD (de les vies amb aforaments)	
VP5	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments urbans	
B9	IMD (de les vies amb aforaments)	
V3	IMD de vianants en punt de control	

## 7.1. Jerarquització de la xarxa viària

Definició de la jerarquia de la xarxa viària, en funció de les característiques de cada tipologia de carrer i segons els criteris que s'expliquen a l'actuació 7.2. Cal assignar una tipologia funcional a cada un dels carrers de la xarxa viària del municipi.

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Per determinar	Permanent



## 7.2. Elaboració de criteris funcionals per a cada tipologia de via

Criteris funcionals per a vies bàsiques, locals i veïnals (veure Taula 19 i PV1).

TIPUS DE VIA	CODI	Xarxa funcional que suporta	Tipus de connexió	Tipus de percepció ciutadana
VIA BÀSICA	VB	Vianants Pas de bus Carrils bici segregats Vehicle privat	Màxima continuïtat Trànsit de pas	Nivell ciutat
VIA LOCAL	VL	Vianants Pas de bus Carrils bici en convivència, segregades pujada i contrasentit Vehicle privat	Continuïtat parcial Trànsit local i d'accés districte i/o barri	Nivell barri o districte
VIA VEÏNAL	VV	Convivència entre vianants, bicicletes i vehicle privat, amb prioritat del vianant	Continuïtat fraccionada Trànsit origen-destí	Nivell veïnal

**Taula 19. Criteris funcionals per a cada tipologia de via**

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
-	Permanent

### 7.3. Obertura del carrer Salvador Espriu

Obertura del carrer Salvador Espriu per articular la mobilitat motoritzada del municipi, limitant l'accés a vehicles de gran tonatge (veure Figura 86).

- Fase 1. Obertura de la plataforma. Sortida des de Salvador Espriu cap a la Carretera Reial
- Fase 2 (pendent de decisió). Entrada des de la Carretera Reial cap a Salvador Espriu

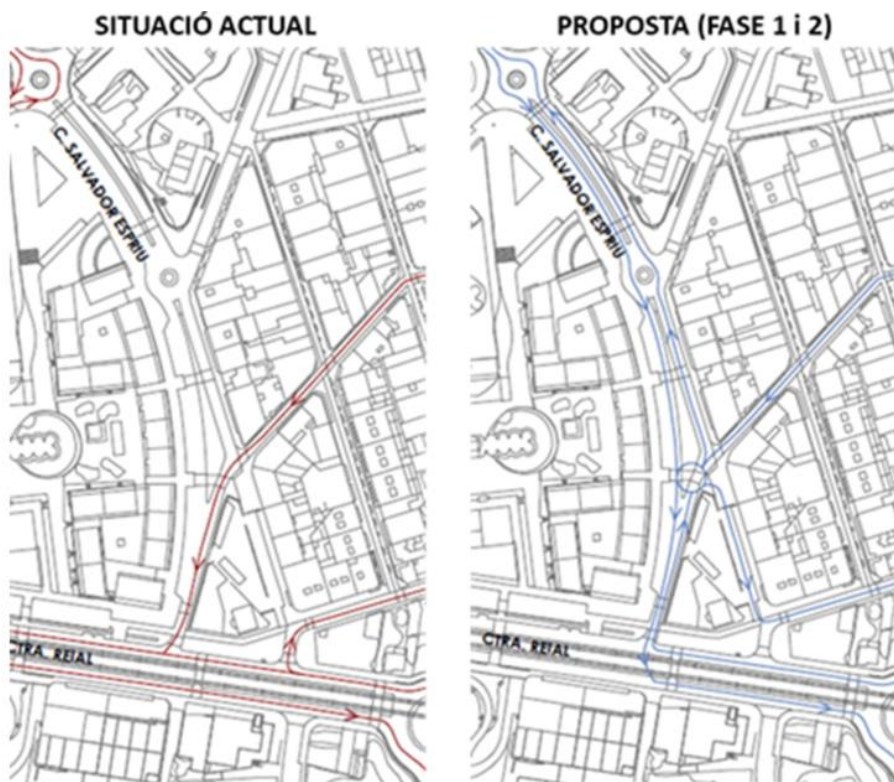


Figura 86. Obertura del carrer Salvador Espriu

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	De 0 a 6 anys

## 7.4. Disseny del Pg. Muntanya

Disseny del Pg. Muntanya perquè no provoqui un increment de trànsit de connexió amb la carretera BV-1468 (Barcelona i Vallès; veure Figura 87).



Figura 87. Obres de millora del Passeig de la Muntanya

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
Pendent de determinar	De 0 a 3 anys

## 7.5. Estudi per a la conversió a sentit únic dels carrers Sant Josep, Batista Roca, Can Candeler i Salut

Estudi per a la conversió a sentit únic dels carrers Sant Josep, Batista Roca, Can Candeler i Salut amb l'objectiu d'ampliar voreres en aquests carrers i millorar així els itineraris de vianants tal i com es proposa a l'actuació 1.3.

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
10.000 €	De 0 a 3 anys





## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>7</b> Racionalitzar i pacificar la xarxa viària	Jerarquització de la xarxa viària	Ajuntament	Baix	Baix	Baix
	Elaboració de criteris funcionals per a cada tipologia de via	Ajuntament	Baix	Baix	Baix
	Obertura del carrer Salvador Espriu	Ajuntament	Baix	Baix	Baix
	Disseny del Pg. Muntanya	Ajuntament	Mig	Baix	Baix
	Estudi per a la conversió a sentit únic dels carrers Sant Josep, Batista Roca, Can Candeler i Salut	Ajuntament	Baix	Mig	Baix

## Cronograma d'implementació



A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>7</b> Racionalitzar i pacificar la xarxa viària	Jerarquització de la xarxa viària			
	Elaboració de criteris funcionals per a cada tipologia de via			
	Obertura del carrer Salvador Espriu			
	Disseny del Pg. Muntanya			
	Estudi per a la conversió a sentit únic dels carrers Sant Josep, Batista Roca, Can Candeler i Salut			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<b>7</b> Racionalitzar i pacificar la xarxa viària	Jerarquització de la xarxa viària	Pendent de determinar		
	Elaboració de criteris funcionals per a cada tipologia de via	-		
	Obertura del carrer Salvador Espriu	Pendent de determinar		
	Disseny del Pg. Muntanya	Pendent de determinar		
	Estudi per a la conversió a sentit únic dels carrers Sant Josep, Batista Roca, Can Candeler i Salut	10.000 €		

## 8. Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
8. Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre					
<b>2. Descripció</b>					
Més enllà de la carretera Reial, Sant Just disposa d'un centre històric que cal reforçar a nivell d'espai per a les persones per tal d'afavorir el comerç, el passeig, l'intercanvi, el joc, etc.					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
<b>Nº</b>	<b>Actuació</b>	<b>Termini (&lt;6 anys, &gt;6 anys)</b>			
1.1	Millora de l'espai públic a l'àmbit del centre	< 6 anys			
1.2	Regulació de l'aparcament (zones blava i verda) a l'àmbit del centre	< 6 anys			
1.3	Estudi de nous aparcaments soterrats a l'àmbit del centre	< 6 anys			
1.4	Campanya per fomentar l'activitat comercial al casc urbà	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

Els beneficis d'alliberar l'espai del centre de la circulació de vehicles i fomentar l'activitat comercial són l'augment del nombre de persones que fan servir el carrer com a espai d'estada, no només de trànsit, i que aquest augment signifiqui també un increment de l'activitat comercial als establiments del centre.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Primer cal dissenyar la jerarquia viària del municipi per tal d'identificar les vies veïnals a les qual es desincentivarà el trànsit de pas de vehicles i les vies bàsiques que absorbiran part d'aquest trànsit. També cal donar alternatives d'aparcament a les vies d'accés al centre per alleugerir encara més la intensitat el trànsit i finalment actuar en la morfologia dels carrers, transformant-los en plataformes úniques o semi plataformes úniques per fer-los més adequats als nous usos que se'ls hi vol donar.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
V2	Quota modal del mode a peu en els desplaçaments urbans	
V3	IMD de vianants en punt de control	
V4	Activitats en planta baixa	
A1	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.)	
A2	Ingressos aparcament regulat	
A3	Oferta aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	
A4	Ingressos aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	

### 8.1. Millora de l'espai públic a l'àmbit del centre

Propostes per al guany d'espai públic a l'àmbit del centre (plataformes úniques, semi plataformes úniques; veure Figura 88), en consonància amb les actuacions del repte 1. Facilitar que el mode a peu sigui el mode prioritari en tot el casc urbà.

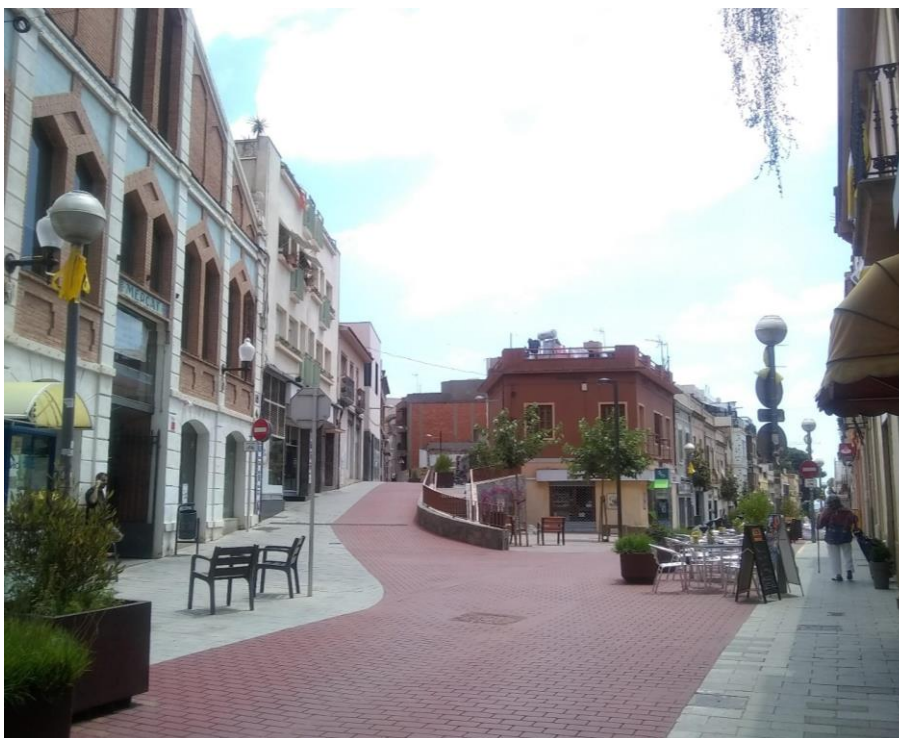


Figura 88. Plataforma única al carrer Bonavista

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
2.412.750 €	De 0 a 6 anys



## 8.2. Regulació de l'aparcament (zones blava i verda) a l'àmbit del centre

Optimitzar els recorreguts d'accés a l'àmbit del centre per maximitzar l'eficiència de l'oferta d'aparcament en calçada i fora de calçada tant pel comerç com per als veïns i veïnes (veure Figura 89).

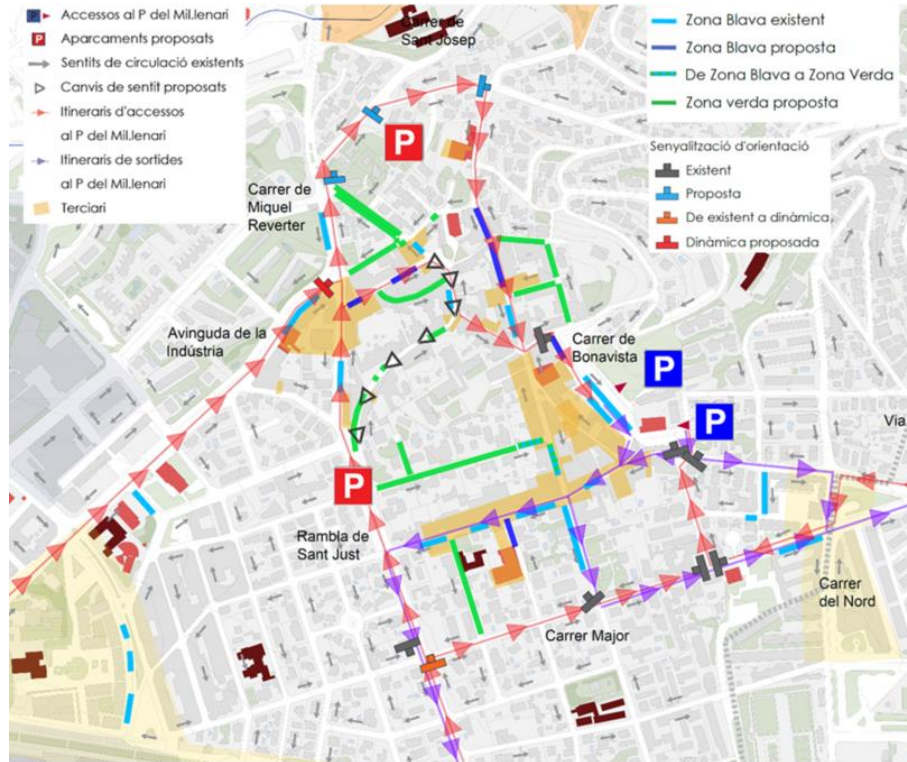


Figura 89. Proposta de mobilitat al centre de Sant Just

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
85.000 €	De 0 a 3 anys





### 8.3. Estudi de nous aparcaments soterrats a l'àmbit del centre

Es proposa estudiar nous aparcaments soterrats a la Plaça del Parador i a Can Padroseta (veure Figura 90).

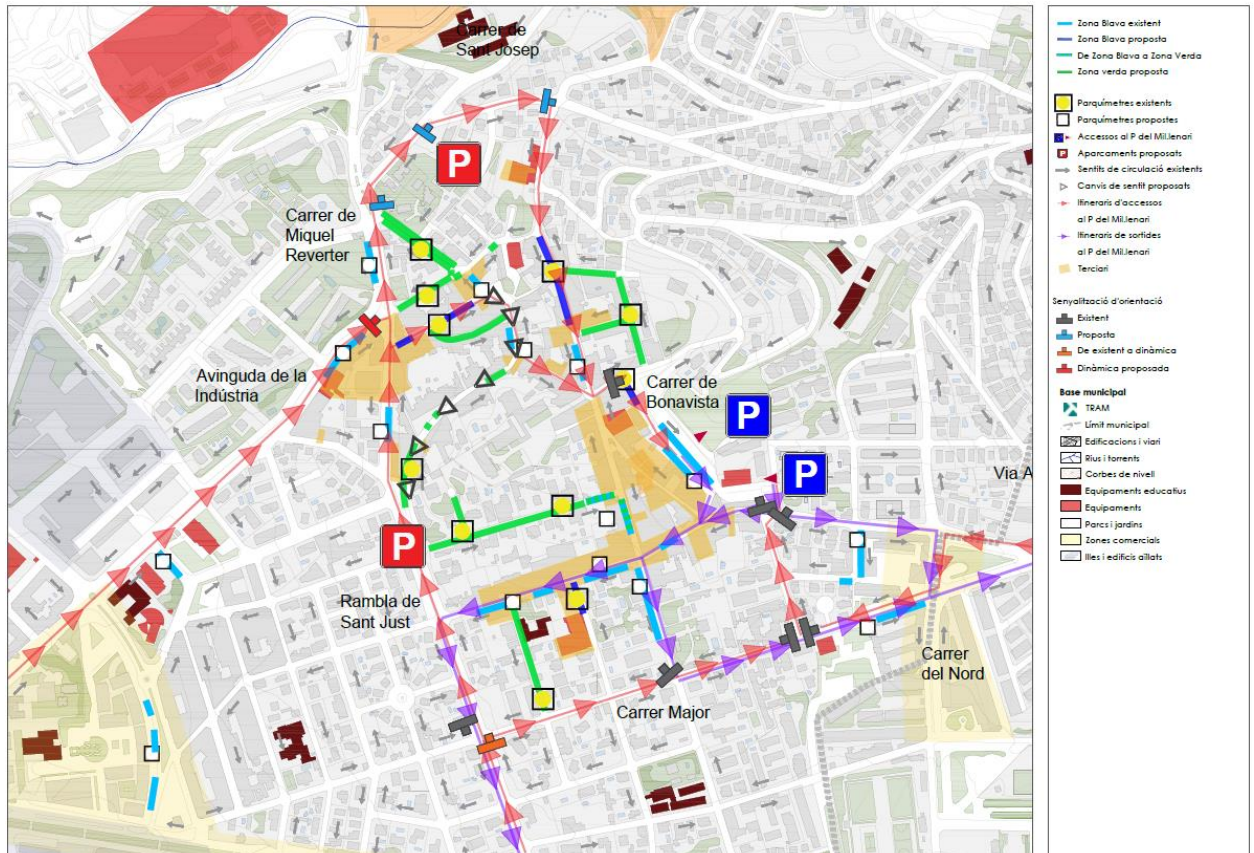


Figura 90. Aparcament de can Padroseta

<b>Responsables</b>	<b>Altres agents implicats</b>
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
<b>Cost aproximat</b>	<b>Període d'implementació</b>
Parador: 1.500.000 € (50-55 places) Can Padroseta: 1.200.000 € (80-85 places)	De 0 a 6 anys

## Plànol

### PV3. Proposta de jerarquia viària a l'àmbit del centre



#### 8.4. Campanya per fomentar l'activitat comercial al casc urbà

Realització de campanyes per atraure persones compradores al casc urbà (Centre, Carretera Reial, Salvador Espriu, etc; veure Figura 91).



Figura 91. Mercat Municipal de Sant Just

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
10.000 €	De 0 a 3 anys

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>8</b> Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre	Millora de l'espai públic a l'àmbit del centre	Ajuntament	Mig	Alt	Alt
	Regulació de l'aparcament (zones blava i verda) a l'àmbit del centre	Ajuntament	Baix	Alt	Alt
	Estudi de nous aparcaments soterrats a l'àmbit del centre	Ajuntament	Baix	Baix	Baix
	Campanya per fomentar l'activitat comercial al casc urbà	Ajuntament	Mig	Baix	Baix

## Cronograma d'implementació







A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>8</b> Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre	Millora de l'espai públic a l'àmbit del centre			
	Regulació de l'aparcament (zones blava i verda) a l'àmbit del centre			
	Estudi de nous aparcaments soterrats a l'àmbit del centre			
	Campanya per fomentar l'activitat comercial al casc urbà			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<p style="text-align: center;"><b>8</b></p> <p>Potenciar l'espai públic i l'atractivitat del centre</p>	Millora de l'espai públic a l'àmbit del centre	2.412.750 €		
	Regulació de l'aparcament (zones blava i verda) a l'àmbit del centre	85.000 €		
	Estudi de nous aparcaments soterrats a l'àmbit del centre	Parador: 1.500.000 € (50-55 places)  Can Padroseta: 1.200.000 € (80-85 places)		
	Campanya per fomentar l'activitat comercial al casc urbà	10.000 €		

## 9. Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
9. Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients					
<b>2. Descripció</b>					
<p>L'Àrea Metropolitana de Barcelona té previst instaurar un protocol pel qual els turismes i furgonetes lleugeres que no tinguin etiqueta de la DGT (dièsel matriculats abans del 2006 i gasolina matriculats abans del 2000):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre els anys 2017 i 2019: no podran entrar a l'interior del perímetre Rondes de Barcelona en episodis de contaminació.</li> <li>- A partir de 2020: no podran entrar a l'interior de l'anell Rondes de forma permanent.</li> </ul> <p>Adicionalment, altres municipis com Sant Just Desvern han adoptat mesures relacionades amb aquesta actuació d'escala metropolitana.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
<b>Nº</b>	<b>Actuació</b>	<b>Termini (&lt;6 anys, &gt;6 anys)</b>			
1.1	Estudiar ampliar la zona de baixes emissions	< 6 anys			
1.2	Estudiar l'ampliació de les places de car sharing	< 6 anys			
1.3	Ampliar els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

Discriminant positivament els vehicles motoritzats més eficients s'ajuda a visibilitzar la necessitat de reduir les emissions dels vehicles motoritzats i es fomenta la renovació del parc.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Estudiar les millors estratègies i ubicacions per implantar zones d'aparcament regulades i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
A1	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.)	
A2	Ingressos aparcament regulat	
A3	Oferta aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	
A4	Ingressos aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	
G2	Nivell d'immissió de contaminants	
VP1	Nombre de punts de càrrega de vehicle elèctric (distingint per tipus si s'escau)	
VP2	Us dels punts de càrrega	

## 9.1. Estudiar ampliar la zona de baixes emissions

Estendre la zona de baixes emissions al conjunt del nucli urbà (exceptuant els polígons).  
Limitació d'accés a no residents sense etiqueta (veure Figura 92).



Figura 92. Carrer del Raval de la Creu

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern i Àrea Metropolitana de Barcelona	---
Cost aproximat	Període d'implementació
10.000 €	De 0 a 3 anys



## 9.2. Estudiar l'ampliació de les places de car sharing

Actualment Sant Just Desvern compta amb 8 places d'aparcament per a car sharing a la via pública. Es proposa estudiar ampliar-les (veure Figura 93).



Figura 93. Plaça per a vehicles de car sharing

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
5.000 €	De 0 a 3 anys

### 9.3. Ampliar els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics

Actualment a Sant Just només hi ha un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics, situat a l'interior de l'aparcament del Mil·lenari, i un altre de previst al sector de Torreblanca. Es planteja analitzar més possibles ubicacions (veure Figura 94).



Figura 94. Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
5.000 €	De 0 a 3 anys

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>9</b> Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients	Estudiar ampliar la zona de baixes emissions	Ajuntament	Mig	Mig	Mig
	Estudiar l'ampliació de les places de car sharing	Ajuntament	Mig	Mig	Mig
	Ampliar els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	Ajuntament	Alt	Baix	Mig

## Cronograma d'implementació







A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>9</b> Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients	Estudiar ampliar la zona de baixes emissions			
	Estudiar l'ampliació de les places de car sharing			
	Ampliar els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics			

## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<b>9</b>  Discriminar positivament els vehicles motoritzats més eficients	Estudiar ampliar la zona de baixes emissions	10.000 €		
	Estudiar l'ampliació de les places de car sharing	5.000 €		
	Ampliar els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	5.000 €		

## 10. Comunicar positivament les alternatives al cotxe

Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
<b>1. Objectius específics abordats</b>					
10. Comunicar positivament les alternatives al cotxe					
<b>2. Descripció</b>					
<p>Cal promoure els modes amb menor impacte sobre la salut dels residents i amb majors beneficis per a la pròpia salut.</p> <p>Cal reforçar el guany d'espai per a les persones que pot suposar la disminució del cotxe a les ciutats, que encara acapara la gran part de l'espai públic per a la circulació o l'aparcament.</p> <p>Cal promoure actuacions i experiències que visualitzin aquest potencial de recuperació dels carrers.</p>					
<b>3. Actuacions a implementar</b>					
<b>Nº</b>	<b>Actuació</b>	<b>Termini (&lt;6 anys, &gt;6 anys)</b>			
10.1	Participació en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible	< 6 anys			

#### 4. Beneficis

Conscienciar a la societat de la necessitat del canvi modal donar a conèixer les alternatives de transport més sostenibles.

#### 5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Participació de l'ajuntament a les jornades de la mobilitat sostenible, organitzant actes públics de foment de la mobilitat sostenible.

#### 6. Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Actuació	Valor (any de càlcul)
G5	Activitats durant la setmana de la mobilitat	

### 10.1. Participació en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible

Dur a terme activitats en el marc de la setmana de la Mobilitat Sostenible. Campanyes, actes de conscienciació, caminades, pedalades, etc. (veure Figura 95).



Figura 95. Cartell de la setmana de mobilitat sostenible

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Sant Just Desvern	---
Cost aproximat	Període d'implementació
-	Permanent

## Valoració qualitativa de la capacitat de canvi modal del paquet d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Responsable	Pull	Push	Potencial de canvi modal
<b>10</b> Comunicar positivament les alternatives al cotxe	Participació en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible	Ajuntament	Mig	Baix	Mig

## Cronograma d'implementació

A partir de les fases de cada actuació, s'elabora un cronograma esquemàtic d'implementació de les propostes

Paquet d'actuacions	Actuació	0 a 3 anys	4 a 6 anys	+ 6 anys
<b>10</b> Comunicar positivament les alternatives al cotxe	Participació en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible			



## Programa d'actuacions

Paquet d'actuacions	Actuació	Ajuntament	AMB	Generalitat
<p><b>10</b></p> <p>Comunicar positivament les alternatives al cotxe</p>	<p>Participació en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible</p>	-		

## 6. SEGUIMENT DEL PLA

### 6.1. Estructura organitzativa de seguiment del pla

Atesa la importància de realitzar un seguiment acurat del pla, el PMUS haurà de definir els mecanismes de seguiment que s'estableixen en relació als següents àmbits:

- **Àmbit tècnic:** el PMUS hauria d'establir una comissió permanent del pla en la qual hi estiguin representats els diferents departaments implicats en el PMUS. En el marc d'aquesta comissió es reportarien les principals actuacions de mobilitat que es preveu desenvolupar i es coordinarien amb la resta d'actuacions municipals. El PMUS hauria de definir qui conforma aquesta comissió, qui la lidera, quines són les seves funcions i quina és la seva periodicitat de convocatòria.
- **Àmbit polític:** fora necessari delimitar quins seran els mecanismes d'informació i debat polític, tant en el si del govern com amb els grups de l'oposició.
- **Àmbit ciutadà:** cal concretar com s'articularà la Taula de Mobilitat o altres mecanismes participatius amb el seguiment del pla. Més concretament, s'activarà o es crearà la Taula de Mobilitat i s'establiran les seves funcions, reglament i periodicitat de convocatòria.

Una bona pràctica que es considera interessant és que el PMUS pugui comptar amb la figura d'un **coordinador del PMUS**, encarregat de coordinar i monitoritzar la seva implementació.

#### Informes de seguiment:

El PMUS també determinarà la periodicitat amb la qual es redactaran els informes de seguiment dels PMUS. De manera genèrica es proposen dos tipus d'informes de seguiment: el bàsic i el complet.

- **L'informe de seguiment bàsic** es recomana que tingui una periodicitat anual i consistiria en una breu memòria de les actuacions executades més rellevants i de les que estan en procés de ser executades. Pot ser un informe d'una o dues pàgines.
- **L'informe de seguiment complet** es redactaria cada 3 anys i desenvoluparia els següents continguts:
  1. Una anàlisi exhaustiva dels avenços del PMUS. Per a tal efecte, caldrà emprar la taula que es mostra a continuació.

	Grau execució				Barreres i dificultats observades	Suports generats en l'execució	Indicador de seguiment	
	No iniciada	Iniciada	Avançada	Completa			Abans	Després
<b>Paquet 1</b>								
<b>Paquet 2</b>								
<b>Paquet 3</b>								
....								

2. Un recull d'indicadors quantitius en relació a l'evolució de la mobilitat al municipi. En concret, es calcularan els indicadors de context (veure apartat 0) que estiguin disponibles en els diferents serveis municipals, operadors i altres administracions supramunicipals, i es compararan amb el valor de l'any base del pla.
3. Recomanacions finals per tal de, si s'escau, corregir les tendències que es desviïn d'allò que estava inicialment previst pel pla.

## 6.2. Indicadors de seguiment del pla

S'estableixen tres nivells d'indicadors per tal de realitzar la monitorització i avaluació del PMUS:

### 1. Indicadors obtinguts a partir de l'enquesta de mobilitat

Consisteixen en indicadors que necessiten de la prèvia elaboració d'una enquesta de mobilitat:

- Distribució modal (interna, generada, atreta i total).
- Nombre de desplaçaments per mode de transport (interns, generats, atrets i totals).
- Distància mitjana dels desplaçaments (interns, connexió).
- Nivell d'autocontenció de la mobilitat al municipi.
- Emissions de contaminants atmosfèrics i acústics, que s'obtidran mitjançant l'eina AMBIMOB 2.0 del Departament de Territori i Sostenibilitat.

Aquests indicadors s'elaboraran en el marc de la revisió del PMUS, és a dir, cada 6 anys i la font que s'utilitzarà serà la darrera enquesta de mobilitat disponible amb prou representativitat per tal de poder analitzar la mobilitat a nivell urbà.

Aquests indicadors ofereixen una visió general de les principals pautes de mobilitat d'un municipi i són indicadors que poden ser comparables amb d'altres municipis.

### 2. Indicadors de context

Consisteixen en una selecció d'indicadors que permeten monitoritzar l'evolució de la mobilitat en determinats modes de transport i àmbits de treball, essent més específics que els indicadors provinents de l'enquesta de mobilitat.

Per norma general, es tracta d'indicadors relativament fàcils de calcular i que molts d'ells es nodreixen de dades que haurien de ser fàcilment accessibles per part dels serveis tècnics municipals i/o de les empreses operadores. L'objectiu d'aquests indicadors és que siguin calculats en l'any base del pla i que s'actualitzin, com a mínim, al cap de **tres anys** de l'aprovació del PMUS, en el moment que es realitza l'infame de seguiment complet del PMUS.

En el marc de la redacció dels PMUS s'establiran els indicadors de context que es considerin necessaris, en funció de les dades disponibles i de la capacitat d'actualització dels mateixos. Per tal de seleccionar els indicadors de context es proporciona un llistat de possibles indicadors:

<b>Generals</b>			
G1	Índex de motorització per tipus de vehicle	Nº vehicles / 1.000 habitants	IDESCAT
G2	Nivell d'immissió de contaminants	Superacions diàries dels nivells màxims segons UE i segons OMS	Xarxa de Vigilància i Prevenció de la Contaminació Atmosfèrica
G3	Víctimes mortals anuals en accident de trànsit	Nº de morts / 1.000.000 habitants	Polícia Local i SCT
G4	Accidents anuals amb morts o ferits greus	Nº d'accidents / 1.000.000 habitants	Polícia Local i SCT
G5	Activitats durant la setmana de la mobilitat	Nº activitats	Ajuntament
<b>Vianants</b>			
V1	Xarxa de prioritat per a vianants	Km / habitant	Ajuntament
V2	Quota modal del mode a peu en els desplaçaments urbans	%	Ajuntament
V3	IMD de vianants en punt de control	Persones / dia	Ajuntament
V4	Activitats en planta baixa	Nº Locals comercials	Ajuntament
<b>Transport públic</b>			
TP1	Viatges anuals del transport públic (distingint els diferents operadors)	Viatgers / any	Operadors del transport públic urbà
TP2	Oferta de transport públic urbà en dia feiner (distingint els diferents operadors)	Places-km / dia	Operadors del transport públic urbà
TP3	Adaptació dels vehicles a PMR	% vehicles adaptats	Operadors del transport públic urbà
TP4	Viatges anuals del transport públic interurbà (distingint els diferents operadors)	Viatgers / any	Operadors del transport públic urbà

TP5	Oferta de transport públic interurbà en dia feiner (distingint els diferents operadors)	Places-km / dia	Operadors del transport públic urbà
TP6	Adaptació dels vehicles a PMR del transport públic interurbà (distingint diferents operadors)	% vehicles adaptats	Operadors del transport públic urbà
TP7	Oferta de taxi	Nº de taxis (llicències) / 1.000 habitants	Ajuntament
<b>Bicicleta</b>			
B1	Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint entre itineraris segregats, compartit amb vehicles motoritzats, compartit amb vianants	Km / habitant	Ajuntament
B2	Oferta total d'aparcament per a bicicletes	Nº places d'aparcament / 1.000 habitant	Ajuntament
B3	Oferta aparcaments segurs	Nº places d'aparcament / 1.000 habitant	Operador servei (Bicibox)
B4	Ús dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	Nº hores d'ús / 1.000 habitants	Operador servei (Bicibox)
B5	Usuaris dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	Nº Usuaris / 1.000 habitants	Operador servei (Bicibox)

B6	Usuaris del servei de bicicleta pública	Nº Usuaris bici pública / 1.000 habitants	Operador servei bici pública
B7	Ús del servei de bicicleta pública	Nº d'usos de bicicleta / Nº usuaris	Operador servei bici pública
B8	Quota modal de la bicicleta en els desplaçaments urbans	Bicicletes / dia	Ajuntament
B9	IMD (de les vies amb aforaments)	Bicicletes / dia	Ajuntament
<b>Vehicle privat motoritzat</b>			
VP1	Nombre de punts de càrrega de vehicle elèctric (distingint per tipus si s'escau)	Nº punts / 1.000 habitants	Ajuntament i/o operador punts de càrrega
VP2	Us dels punts de càrrega	Nº d'hores d'ús / 1.000 habitants	Ajuntament i/o operador punts de càrrega
VP3	Oferta carsharing	Nº de vehicles de carsharing / 1.000 habitants	Operador de carsharing
VP4	IMD (de les vies amb aforaments)	Mitjana IMD	Pla d'aforaments del municipi – DiBa - DTES
VP5	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments urbans	%	Ajuntament
<b>Aparcament</b>			
A1	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.)	Nº de places d'aparcament en zona blava / habitant	Operador zona blava
A2	Ingressos aparcament regulat	Euros - any / habitant	Operador zona blava
A3	Oferta aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	Nº places aparcaments soterrats / habitant	Operadors aparcaments

A4	Ingressos aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	Euros – any / habitant	
<b>Mercaderies</b>			
M1	Nº de places de C /D	Nº places CD / 1.000 habitants	Ajuntament
M2	Ús places C / D	Nº hores d'ús CD / Places CD	Ajuntament

### 3. Indicadors de seguiment de les actuacions

Tal i com s'estableix al model de fitxa de paquet d'actuacions, cada paquet d'actuacions conté un conjunt d'indicadors destinat a avaluar-lo de forma específica.

Aquests indicadors es calcularan, almenys, abans d'iniciar el paquet d'actuacions i un cop executades i transcorregut un període de temps raonable per tal que les actuacions hagin pogut incidir en el model de mobilitat (per cada paquet d'actuacions aquest període de temps pot ser diferent).

Aquests indicadors seran específics per a cada PMUS i tenen com a objectiu analitzar l'impacte de les actuacions implementades.



## **7. PLÀNOLS**

### **7.1. Anàlisi**

#### **7.1.1. Anàlisi de l'àmbit d'estudi**

AA1. Situació

AA2. Població

AA3. Densitat de població

AA4. Equipaments

AA5. Qualificació del sòl

AA6. Pendents de la xara viària

AA7. Nous desenvolupaments urbans

#### **7.1.2. Anàlisi de la mobilitat a peu**

AP1. Punts de comptatge de vianants

AP2. Intensitat de circulació de vianants

#### **7.1.3. Anàlisi de la mobilitat en bicicleta**

AB1. Punts de comptatges de bicicleta

AB2. Intensitat de circulació de bicicletes

AB3. Xarxa ciclable existent

AB4. Aparcaments per a bicicletes existents

#### **7.1.4. Anàlisi de la mobilitat en transport públic**

AT1. Oferta de transport públic existent

AT2. Cobertura de l'oferta de transport públic existent

#### **7.1.5. Anàlisi de la mobilitat en vehicle privat motoritzat**

AV1. Punts de comptatge de vehicles privats motoritzats

AV2. Intensitat de circulació de vehicles privats motoritzats

AV3. Intensitat de circulació de vehicles pesants

AV4. Jerarquia viària existent

## **7.2. Proposta**

### **7.2.1. Proposta per a la millora de la mobilitat a peu**

PP1. Proposta de xarxa bàsica per a vianants

PP2. Proposta d'actuacions a la xarxa bàsica de vianants. Zona centre

PP3. Proposta d'actuacions a la xarxa bàsica de vianants. Barris residencials de muntanya

PP4. Proposta d'actuacions a la xarxa bàsica de vianants. Polígon Sud-Oest

PP5. Proposta de guany d'espai públic

### **7.2.2. Proposta per a la millora de la mobilitat en bicicleta**

PB1. Proposta de xarxa bàsica per a bicicletes segons tipologia de solució

PB2. Proposta de xarxa bàsica de bicicletes. Bicivia principal

PB3. Proposta de xarxa bàsica de bicicletes. Bicivia secundària

PB4. Proposta de xarxa bàsica de bicicletes. Resta d'itineraris

PB5. Proposta de xarxa bàsica per a bicicletes segons nivell de seguretat

PB6. Proposta d'aparcaments per a bicicletes

### **7.2.3. Proposta per a la millora de la mobilitat en transport públic**

PT1. Millora de les connexions directes amb Cornellà, Sant Joan i l'Hospitalet

PT2. Ampliació del recorregut de la línia L30

### **7.2.4. Proposta per a la millora de la mobilitat en vehicle privat motoritzat**

PV1. Proposta de jerarquia viària

PV2. Proposta d'aparcaments en estudi a l'àmbit del centre

PV3. Proposta de jerarquia viària a l'àmbit del centre