

PLA DE MOBILITAT

URBANA SOSTENIBLE DE BADALONA



HORITZÓ 2030

Juny 2023



Ajuntament de Badalona



**Diputació
Barcelona**



Desarrollo
Organización
Movilidad

ÍNDEX

- 1** MARC DE REFERÈNCIA
- 2** MOBILITAT A PEU
- 3** MOBILITAT EN BICICLETA I VMP
- 4** MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC
- 5** MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT
- 6** APARCAMENT
- 7** DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES
- 8** MEDI AMBIENT
- 9** SEGURETAT VIÀRIA
- 10** SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ
- 11** DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DEL PMUS



1. MARC DE REFERÈNCIA

ACORD GOV/92/2020, de 14 de Juliol, pel qual s'aprova el Pla director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025.



Model de mobilitat. Dades clau.

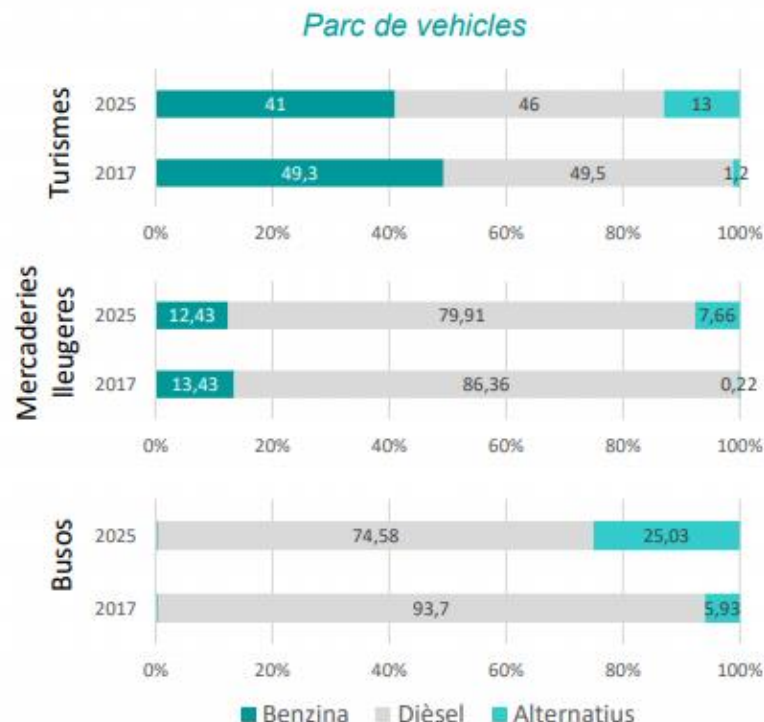
	Repartiment modal		Nre. Desplaçaments	
	2017	2025	2017	2025
	46,4% → 46,9%		8.636.788 → 9.278.712	
	17,6% → 20,0%		3.275.736 → 3.961.339	
	36,1% → 33,1%		6.719.026 → 6.564.276	

Ocupació del vehicle privat: 1,14 → 1,20

Número de víctimes mortals en accident de trànsit: - 51%

Indicadors ambientals (2017 → 2025)

CO2	-6,6%	NOx	-31,5%
PM10	-19,1%	NO2	-24,8%



Ajuntament de Badalona



Diputació
Barcelona



1. MARC DE REFERÈNCIA

La proposta del Pla



Pla director de Mobilitat
2020 - 2025

ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

EA00.

Governança, planificació i digitalització de la mobilitat

Aspectes reguladors (planificació, gestió de dades i digitalització de la mobilitat)

EA01.

Eines per a una mobilitat saludable

Reduir emissions de GEH i contaminants

EA02.

Xarxes de mobilitat accessibles i segures

Intercanviadors entre modes de transport, i presència de modes elèctrics i sostenibles

EA03.

Servei de transport públic inclusiu i de qualitat

Incrementar l'ús del transport públic i reduir efectes del canvi climàtic

EA04.

Altres formes de mobilitat responsables i eficients

Taxis, VTC, VMP, serveis discrecionals...

EA05.

Nova gestió de la DUM i la logística

Ús de modes sostenibles, eficiència en els sistemes existents i noves tecnologies

EA06.

Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica i pols de mobilitat

Transvasament modal a modes sostenibles

EA07.

Transició energètica i economia circular

Introducció de tecnologia a vehicles i infraestructures

EA08.

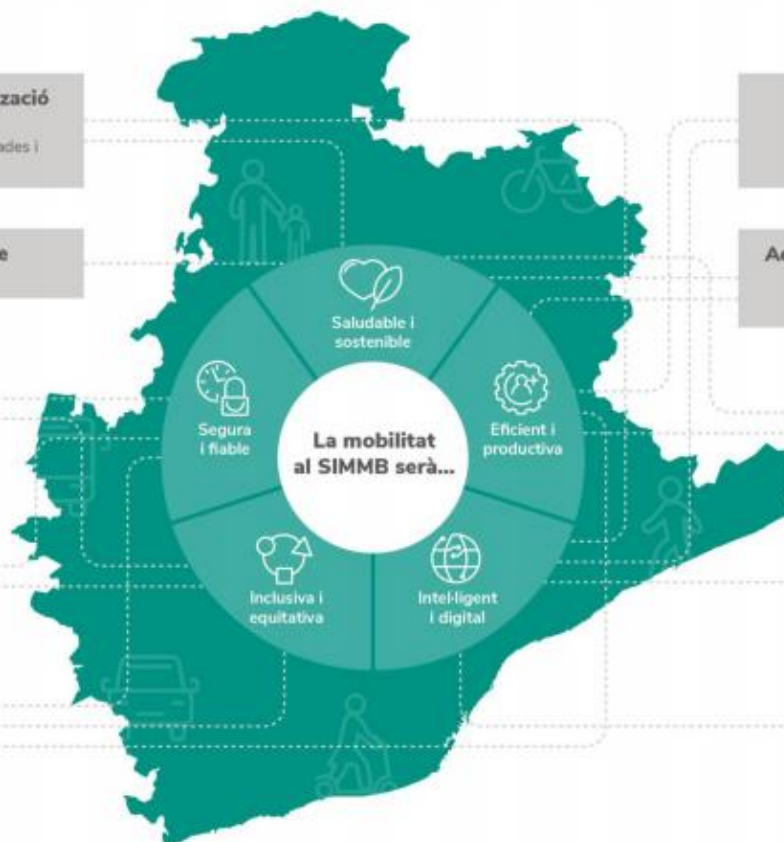
Eines per la millora continua de la mobilitat

Corresponsabilitat de la població, el coneixement, l'educació i la comunicació

EA09.

Innovació de la mobilitat

Noves energies, nous models de mobilitat i nous vehicles



Ajuntament de Badalona



Diputació
Barcelona



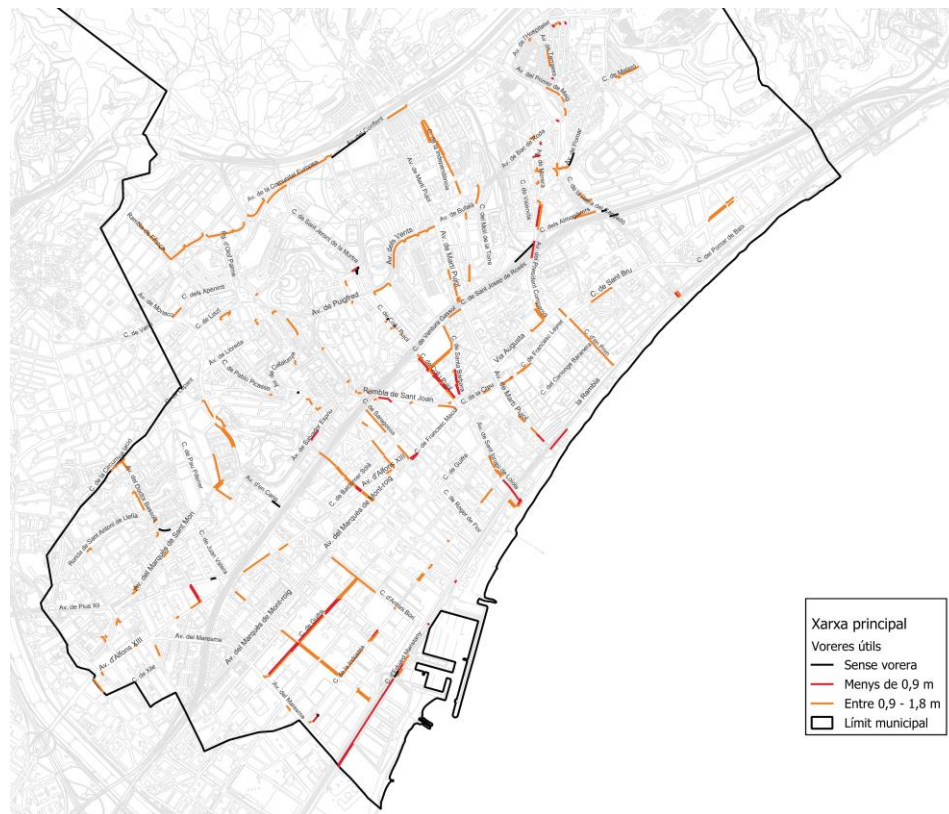
Desarrollo
Organización
Movilidad

2. MOBILITAT A PEU

OFERTA

- La xarxa bàsica per a vianants de Badalona té una longitud de **115,58 km**, dels quals el **15,89%** no compleixen amb l'ordre **TMA/851/2021** (amplada útil mínima d'1,8 m).
- El **4,7%** dels passos de vianants de la xarxa bàsica **no es troben rebaixats**.
- Hi ha **23** passos soterrats i **5** elevats al llarg de la C-31 i la línia ferroviària. Alguns presenten problemes de neteja i il·luminació.

Voreres inaccessibles de la xarxa bàsica de vianants



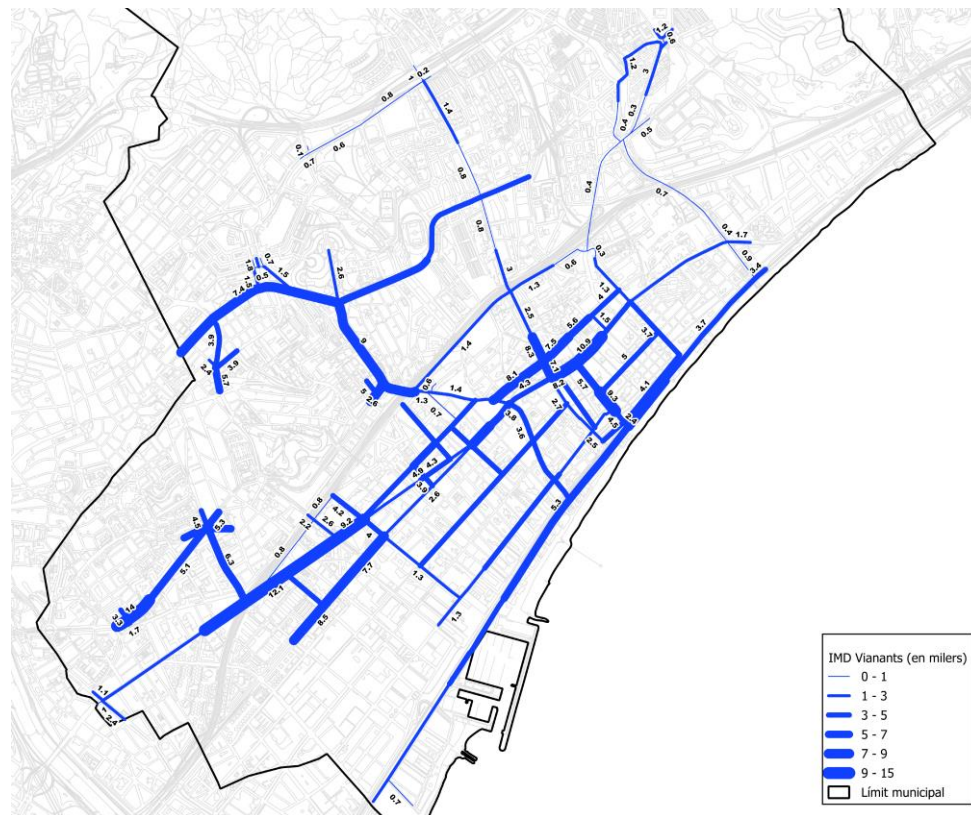
2. MOBILITAT A PEU

DEMANDA

- Els residents a Badalona realitzen cada dia **283.904 desplaçaments** a peu (48,5% del repartiment modal).
- La major afluència de vianants es produeix al **front marítim**, a vies cèntriques com el **C. de Francesc Layret** i a artèries que connecten el Centre amb la resta de barris, com **l'Av. d'Alfons XIII** o la **Rbla. de Sant Joan**.
- L'afluència de vianants al Pg. Marítim (a l'altura del C/ d'en Prim) **creix un 60% els dissabtes**.

S'han realitzat 42 aforaments de vianants.

Intensitats mitjanes diàries de vianants (en milers)



Ajuntament de Badalona



Diputació
Barcelona



Desarrollo
Organización
Movilidad

2. MOBILITAT A PEU

PARTICIPACIÓ PÚBLICA

Les aportacions que es van repetir amb major freqüència són les següents:

- S'identifiquen nombroses **barreres arquitectòniques**, sobretot a les vies que no formen part de la xarxa bàsica de vianants, com pals elèctrics, pilones, senyals de trànsit, escocells, fanals i altres elements de mobiliari urbà.
- S'exposa que **hi ha voreres massa estretes** que no compleixen amb la normativa i no permeten la correcta circulació dels vianants. A més, el **manteniment del paviment tampoc és l'adient** i els panots no queden ben fixos.
- S'exposa que **hi ha passos de vianants que no disposen de guals rebaixats**, dificultant l'accessibilitat universal.
- Es destaca la impossibilitat d'arribar a **l'Hospital de Can Ruti** a peu mitjançant un itinerari segregat, segur i accessible.
- Es manifesten problemes de **seguretat viària** a nombrosos passos de vianants degut a la possibilitat d'estacionar turismes i furgonetes a tocar de la senyalització horitzontal. És a dir, l'oferta formal d'aparcament perjudica la visibilitat tant dels conductors com dels vianants.



2. MOBILITAT A PEU

PARTICIPACIÓ PÚBLICA

- S'assenyala una **manca d'encaminaments** per a persones amb diversitat funcional visual.
- S'insisteix en la **manca de permeabilitat de la C-31**, que divideix el nucli urbà en dues parts. A més, es denuncia que els **passos soterrats** no compleixen unes **condicions mínimes de confort i manteniment**, i que presenten problemes d'accessibilitat, neteja, mals olors i il·luminació.
- Als barris més muntanyosos, on els desnivells són majors, **no sempre es garanteix l'accessibilitat universal** perquè hi ha trams exclusius d'escaleres o amb pendents elevats.



2. MOBILITAT A PEU

PROPOSTES

Títol:	Ampliar les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica de vianants i eliminar barreres arquitectòniques. Establir directrius per a les noves actuacions urbanístiques
Línia estratègica:	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu
Breu descripció:	Gairebé el 16% de la longitud de la xarxa bàsica de vianants de Badalona no compleix amb l'amplada útil mínima fixada per la normativa (1,8 m). A més, en ocasions l'amplada de la vorera es veu penalitzada per la col·locació d'elements de mobiliari urbà i arbrat que redueixen encara més l'espai disponible per caminar. Per això, es proposa ampliar les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica de vianants i eliminar barreres arquitectòniques. A més, cal establir directrius per a les noves actuacions urbanístiques per evitar que es construeixin nous espais urbanitzats inaccessibles.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



2. MOBILITAT A PEU

PROPOSTES

Títol:	Impulsar la Ciutat dels 15 Minuts mitjançant la creació d'àrees de centralitat als diferents barris (ciutat policèntrica)
Línia estratègica:	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu
Breu descripció:	Per reduir la dependència del vehicle privat i aconseguir una mobilitat sostenible és fonamental apostar per la mixtura d'usos i facilitar que la població pugui satisfer les seves necessitats quotidianes a màxim 15 minuts de casa a peu o en bicicleta. La creació de noves àrees de centralitat als diferents barris és un procés llarg i complex que ha d'estar acompanyat per la intervenció pública, encarregada de regular els usos i activitats existents a cada àmbit per aconseguir un equilibri municipal.
Prioritat:	Baixa
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, agents econòmics
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



2. MOBILITAT A PEU

PROPOSTES

Títol:	Actualitzar el Pla d'Accessibilitat
Línia estratègica:	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu
Breu descripció:	L'article 42 de la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, estableix que les administracions públiques han d'elaborar plans d'accessibilitat en l'àmbit de les pròpies competències per tal d'adaptar, entre d'altres, l'espai públic a les normes d'accessibilitat. L'actual Pla d'Accessibilitat de Badalona és de l'any 2006. Es proposa materialitzar l'actualització prevista per adaptar el Pla d'Accessibilitat de Badalona a la normativa vigent.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme
Fase:	1 (0-3 anys)



2. MOBILITAT A PEU

PROPOSTES

Títol:	Pacificar el C/ de Francesc Layret
Línia estratègica:	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu
Breu descripció:	El C/ de Francesc Layret, tot i ser una via cèntrica i un eix comercial destacat, suporta una intensitat de trànsit de 6.500-6.800 vehicles diaris en el tram comprès entre Pompeu Fabra i Sant Bru. A més, registra entre 12 i 15 autobusos cada hora durant els dies feiners. Per aquest motiu, es planteja la pacificació del C/ de Francesc Layret per convertir-lo en una via més amable amb els vianants i reduir la contaminació atmosfèrica i acústica, millorant així la qualitat de vida dels veïns de l'entorn.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



2. MOBILITAT A PEU

PROPOSTES

Títol:	Ampliar la presència de semàfors amb elements sonors per a persones amb diversitat funcional visual
Línia estratègica:	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu
Breu descripció:	Les persones amb diversitat funcional visual poden tenir problemes a l'hora de creuar el carrer, especialment si es tracta d'una cruïlla molt transitada on es regula la prioritat de pas mitjançant semàfors, ja que els conductors incrementen la velocitat i redueixen l'atenció durant la fase de verd. En conseqüència, es proposa ampliar la presència d'elements sonors en semàfors per facilitar els desplaçaments a peu de les persones invidents. L'àmbit prioritari d'actuació ha de ser la xarxa bàsica de vianants, i posteriorment la resta de carrers i avingudes.
Prioritat:	Baixa
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



2. MOBILITAT A PEU

PROPOSTES

Títol:	Millorar la xarxa bàsica de vianants a partir de l'adequació de guals i passos de vianants perquè siguin accessibles
Línia estratègica:	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu
Breu descripció:	Actualment, el 5% dels passos de vianants de la xarxa bàsica no disposen de gual rebaixat, és a dir, no salven el desnivell entre la vorera i la calçada. En aquest sentit, el PMUS identifica fins a 1.183 punts on el gual presenta problemes de disseny. En conseqüència, es proposa millorar la xarxa bàsica de vianants a partir de l'adequació de guals i passos de vianants perquè garanteixin l'accessibilitat universal.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



2. MOBILITAT A PEU

PROPOSTES

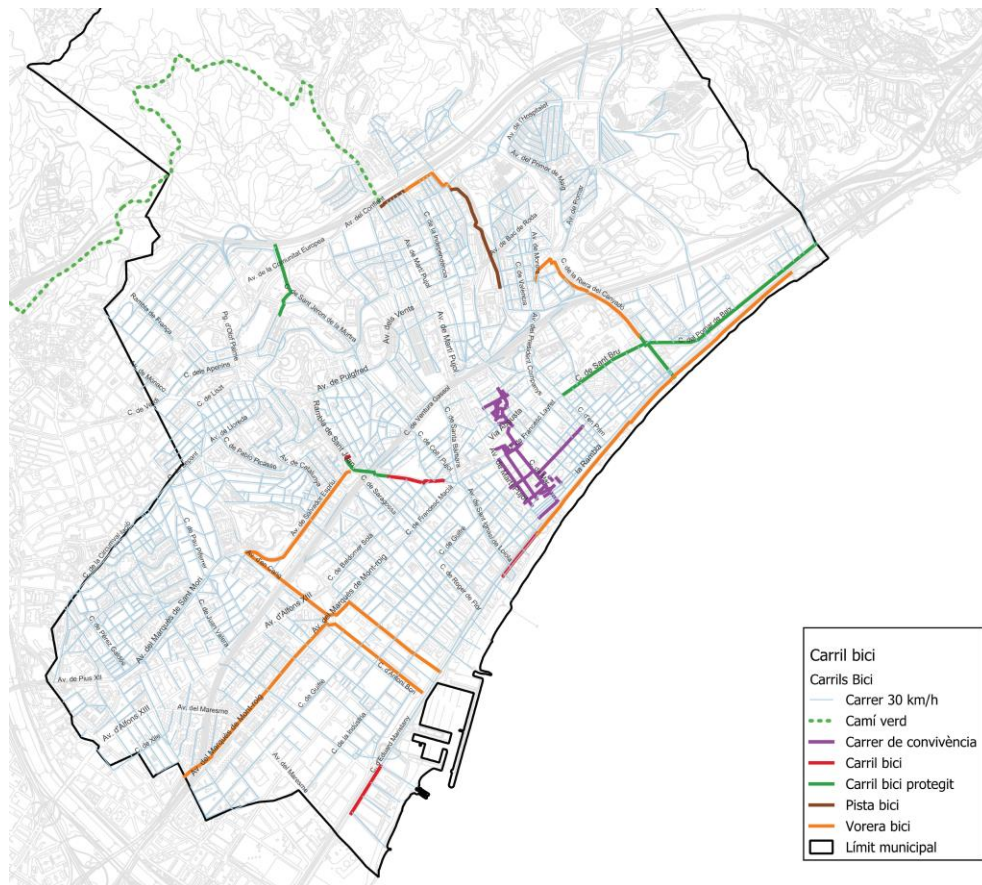
Títol:	Crear espais pacificats als barris de Casagemes i Progrés per tal d'ampliar l'àmbit de pacificació del Centre
Línia estratègica:	Augmentar els espais amb prioritat per a vianants i millorar la seva gestió
Breu descripció:	Els centres urbans avancen cada vegada més cap a la creació d'entorns pacificats on els vehicles motoritzats són un convidat més a l'espai públic i no l'element protagonista. En aquest sentit, Badalona ja disposa d'un àmbit pacificat al Centre amb un gran potencial per expandir-se i arribar fins als barris adjacents, com Casagemes i Progrés. Per aquest motiu, es proposa continuar estenent l'àmbit de pacificació central de Badalona.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

OFERTA

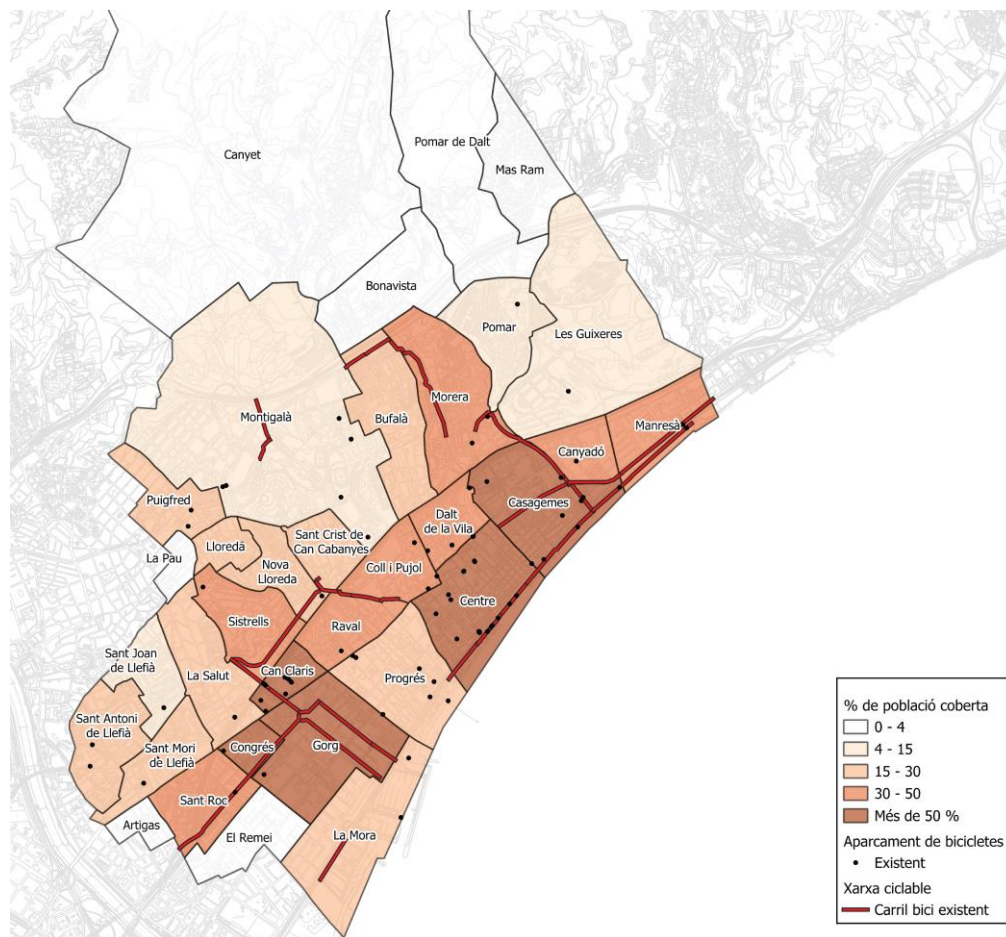
- La xarxa ciclable de Badalona té una longitud de **194,6 km**, però únicament **12,2 km** corresponen a carrils bici.
- La xarxa de carrils bici presenta **problemes de connectivitat**.
- La ciutat disposa de **89 punts d'aparcament** per a bicicletes i **2 estacions Bicibox**.
- La ciutat formarà part del sistema de lloguer metropolità **AMBici**.



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

OFERTA

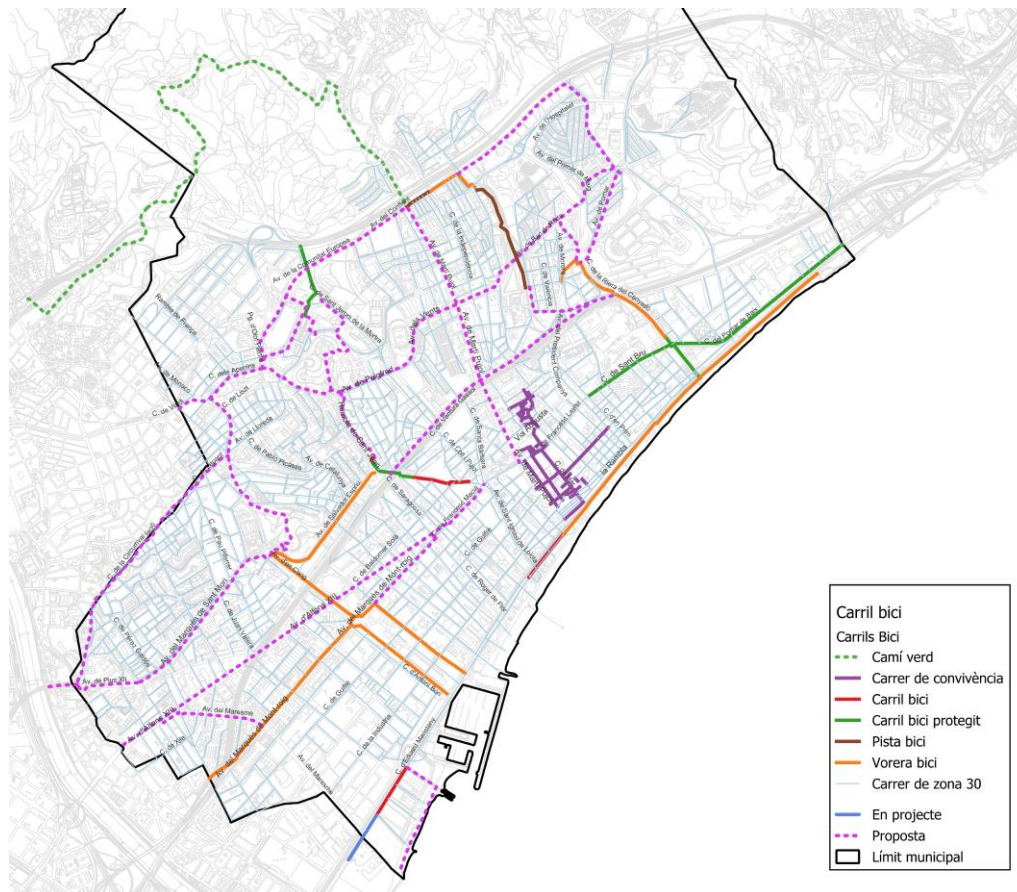
- El percentatge de població coberta per infraestructura ciclable (carril bici o aparcament) en un radi de 100 m **varia en funció del barri.**
- A Gorg, Congrés, Can Claris, Centre i Casagemes **supera el 50%**. A Canyet, Pomar de Dalt, Mas Ram, La Pau, El Remei o Bonavista **és del 0%**. A Montigalà, Sant Joan de Llefià, Pomar i Les Guixeres **no supera el 15%.**



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

OFERTA

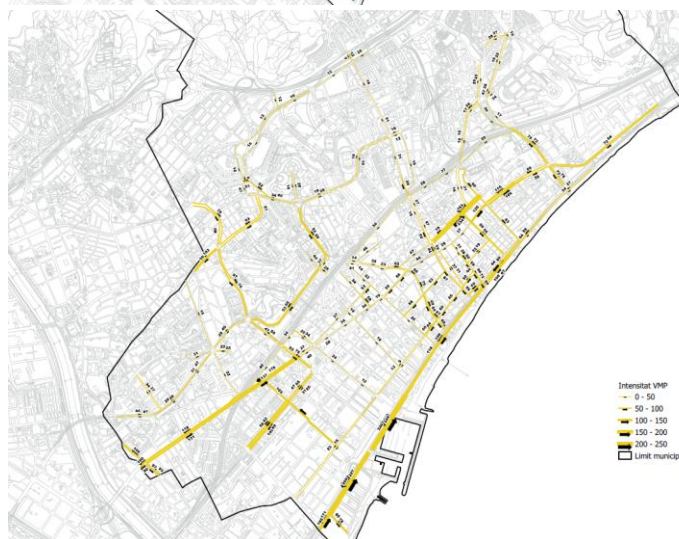
- En un futur, es preveu la incorporació de **300 m de carril bici al C/ d'Eduard Maristany**.
- S'han realitzat propostes per afegir fins a **23,35 km de carril bici** a vies com **l'Av. de la Comunitat Europea, l'Av. de Martí Pujol, l'Av. dels Vents, l'Av. de Puigfred o l'Av. del Marquès de Sant Mori, entre d'altres**.



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

DEMANDA

- Els residents a Badalona realitzen **1.291 desplaçaments diaris** en bicicleta i VMP (**0,2% del repartiment modal**).
- La major **afluència** de ciclistes i usuaris d'VMP es produeix a la **façana litoral**, al Pg. Marítim i a Eduard Maristany.
- També destaca la IMD registrada a altres vies com **l'Av. d'Alfons XIII** o la **Via Augusta**.



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

PARTICIPACIÓ PÚBLICA

- S'adverteix que la xarxa de carrils bici presenta una manca de connectivitat latent i problemes de seguretat relacionats amb el disseny, l'amplada i la presència d'obstacles que dificulten el desplaçament.
- Es manifesta que alguns equipaments públics, com l'edifici El Viver, disposen d'aparcament per a bicicletes però està reservat per als usuaris habituals i no tenen cabuda els visitants.
- S'afirma que els vehicles de mobilitat personal circulen de forma recurrent per les voreres.
- S'identifiquen problemes de convivència amb el trànsit rodat, sobretot per l'excés de velocitat dels vehicles.
- S'assenyala una manca d'aparcaments segurs per a bicicletes i VMP.



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

PROPOSTES

Títol:	Expandir i millorar la infraestructura de carrils bici a la ciutat amb la finalitat d'aconseguir una xarxa coherent, connexa i còmoda
Línia estratègica:	Incrementar la mobilitat en bicicleta i VMP i garantir la seguretat dels usuaris
Breu descripció:	Per fomentar l'ús de la bicicleta cal disposar d'una xarxa de carrils bici connexa i segura que permeti als ciclistes i usuaris d'VMP desplaçar-se per la ciutat. Per aquest motiu, es proposa expandir i millorar la infraestructura existent d'acord amb la xarxa de carrils bici prevista per l'administració pública, que inclou 300 metres a curt termini i fins a 23,35 km a mig i llarg termini. A més, també és important traslladar els carrils bici en vorera a la calçada, vetllar perquè els recorreguts siguin segurs i incorporar elements de protecció envers el trànsit rodat.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Àrea Metropolitana de Barcelona
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

PROPOSTES

Títol:	Implantar comptadors de bicicletes en els eixos Bicivia i elements de sincronització semafòrica per a la bicicleta
Línia estratègica:	Incrementar la mobilitat en bicicleta i VMP i garantir la seguretat dels usuaris
Breu descripció:	Davant l'increment de la popularitat de la bicicleta i els VMP en la mobilitat urbana, cada vegada és més important disposar de dades que permetin gestionar i ordenar els desplaçaments en aquest mode de transport. Per aquest motiu, es proposa implantar comptadors de bicicletes en els eixos Bicivia per obtenir informació que contribueixi a millorar la gestió de la mobilitat. A més, es proposa afegir elements de sincronització semafòrica per a la bicicleta per evitar que tingui un paper secundari respecte al trànsit rodat a les cruïlles semaforitzades.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

PROPOSTES

Títol:	Ampliar el sistema públic de lloguer de bicicletes elèctriques i mecàniques de caire metropolità
Línia estratègica:	Potenciar l'ús de la bicicleta a pedals i elèctrica
Breu descripció:	Per potenciar l'ús de la bicicleta i expandir la cobertura del servei metropolità, es proposa ampliar-lo progressivament a mesura que es consolidi l'operativa actual, incrementant el nombre d'estacions, la dotació de bicicletes i, si s'escau, incorporant vehicles de tracció mecànica. Per poder dur a terme aquesta proposta serà necessària la col·laboració entre l'Ajuntament de Badalona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
Fase:	3 (+6 anys)



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

PROPOSTES

Títol:	Redactar i implementar l'ordenança de bicicletes i VMP
Línia estratègica:	Potenciar l'ús de la bicicleta a pedals i elèctrica
Breu descripció:	L'Ordenança municipal de circulació de vehicles va ser aprovada al 2006 i dedica la Secció 6ª a la circulació de bicicletes i altres mitjans sense motor. La normativa considera a la bicicleta com un mode de transport que ha de limitar-se a l'espai sobrant no ocupat pel trànsit rodat ni els vianants. Es considera que la normativa ha quedat desfasada i que cal una actualització que potenciï l'ús de la bicicleta, facilitant per exemple la circulació en contra-direcció, com ja es fa a altres municipis. L'objectiu principal és que l'ordenança municipal no consideri la bicicleta com un mode de transport secundari que ha de limitar-se als espais sobrants.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, agents implicats a la Taula de Mobilitat, Serveis Jurídics, Guàrdia Urbana
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

PROPOSTES

Títol:	Fer aparcaments per a bicicletes que siguin segurs i de caràcter municipal a un cost reduït per a la ciutat
Línia estratègica:	Millorar l'aparcament i les connexions
Breu descripció:	Per tal de promoure l'ús de la bicicleta és necessari disposar d'una xarxa pedalable extensa però també d'una oferta d'aparcament que doni resposta a la demanda. En aquest sentit, l'Ajuntament de Badalona té previst incorporar a curt termini 21 llocs d'aparcament, als que s'afegiran 104 més a llarg termini. Malgrat l'expansió progressiva de la infraestructura, encara hi haurà parts del nucli urbà que no quedin cobertes en un radi de 100 m per un aparcament de cap tipus. L'objectiu d'aquesta proposta és que la ciutat desenvolupi una xarxa d'aparcaments per a bicicletes a cost reduït, identificant les zones on hi ha majors mancances per actuar-hi de forma prioritària.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



3. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

PROPOSTES

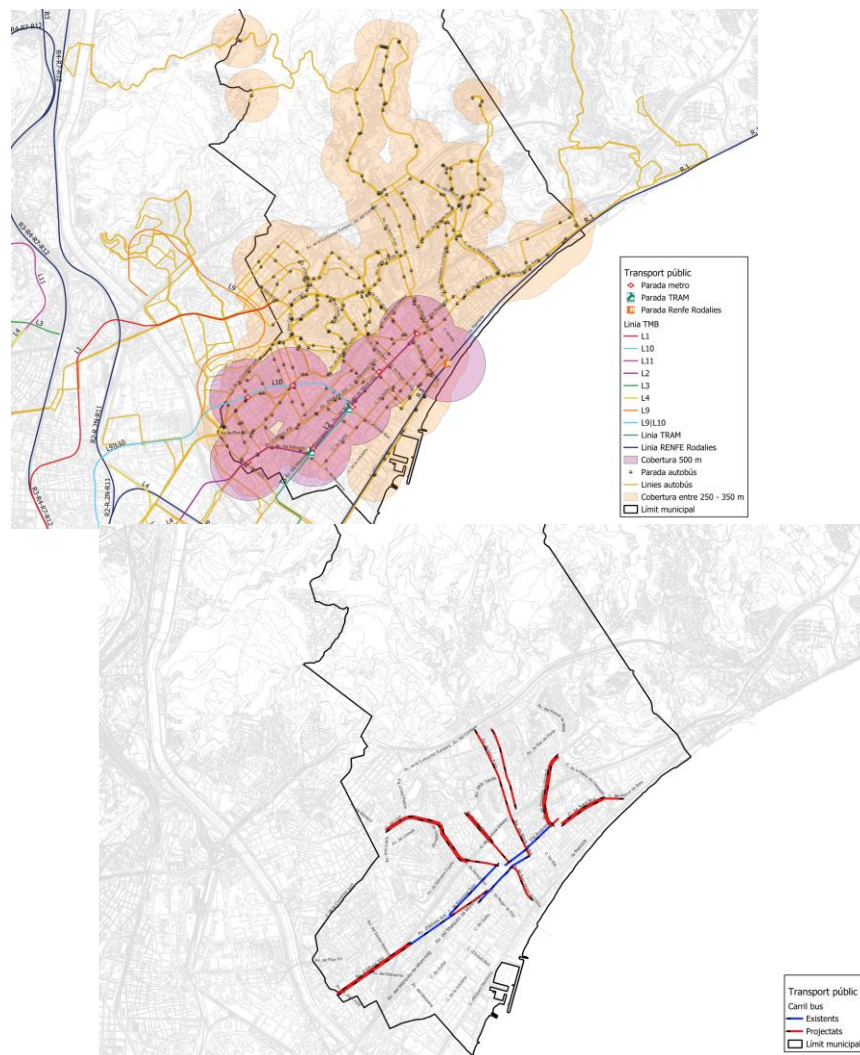
Títol:	Crear aparcaments segurs per a bicicletes als equipaments que no en disposen, als eixos terciaris i comercials, a les estacions ferroviàries i a les zones industrials
Línia estratègica:	Millorar l'aparcament i les connexions
Breu descripció:	L'ús de la bicicleta està estretament condicionat per la presència d'aparcaments i, en concret, per la seguretat dels mateixos. En reiterades ocasions els ciclistes són víctimes de robatoris o situacions d'inseguretat ocasionades per la manca de seguretat als aparcaments. Per això, es proposa incrementar el nombre d'aparcaments segurs als principals equipaments públics, eixos terciaris i comercials, estacions ferroviàries i zones industrials. Un exemple a seguir és la instal·lació de Bicibox a les estacions de Pompeu Fabra i Rodalies.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat, Urbanisme, Àrea Metropolitana de Barcelona, associacions de comerciants, empreses instal·lades als polígons
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

OFERTA

- L'oferta de transport públic al municipi està formada per **2 línies de metro** (L2 i L10N), **1 línia de tramvia** (T5), **6 línies d'autobús urbà**, **27 línies d'autobús interurbà** i **4 línies de bus nocturn**.
- Hi ha **12 parades de taxi** amb capacitat per a **63 vehicles**.
- En un futur es preveu l'arribada a Badalona de **l'L1 de metro**, així com el perllongament de la **T4 de Trambesòs** fins al Port de Badalona.
- La xarxa de **carrils bus** té una longitud de **3,1 km**, tot i que hi ha propostes per incrementar-la en fins a **20,8 km** més.
- Hi ha vies que registren entre **12 i 15 expedicions** d'autobús cada hora.



Ajuntament de Badalona



Diputació
Barcelona



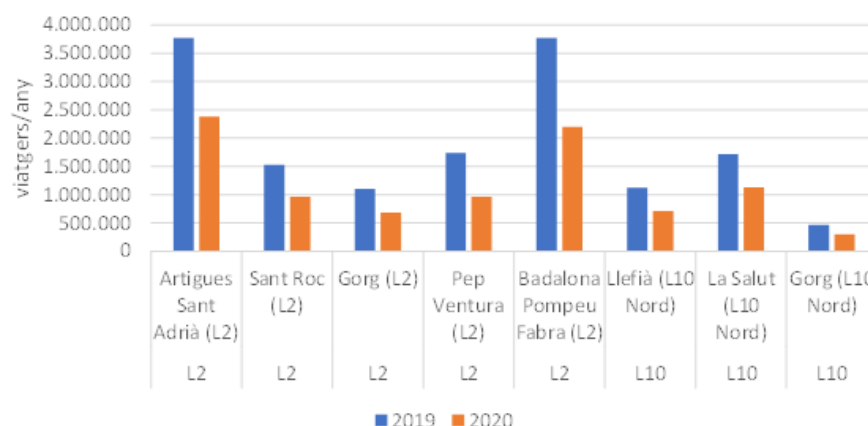
Desarrollo
Organización
Movilidad

4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

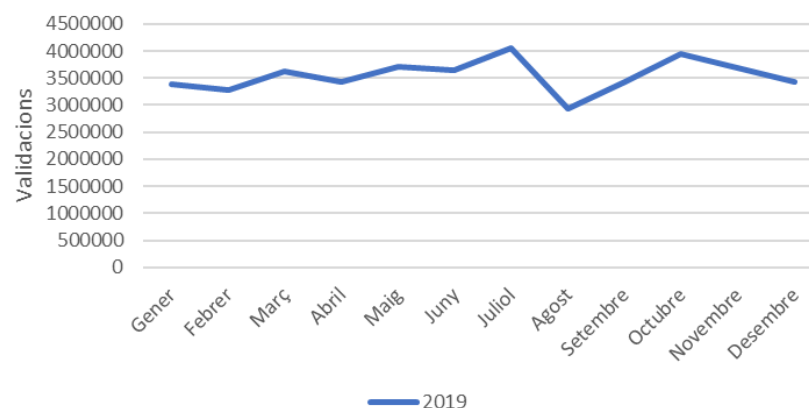
DEMANDA

- Els residents a Badalona realitzen **106.704 desplaçaments** diaris en transport públic (**18,2% del repartiment modal**).
- La xarxa d'autobusos urbans va registrar al 2019 un total de **43.402.231 validacions**.
- La parada de metro amb major afluència de viatgers al 2019 va ser la de **Badalona-Pompeu Fabra** amb **3.767.839 validacions**.
- La parada de Trambesòs de **Gorg** va registrar al 2019 un total de **198.632 validacions**.
- Les validacions a l'estació de Renfe van créixer un **28% en 6 anys (2012-2018)**.

Validacions Metro



Validacions autobús urbà



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PARTICIPACIÓ PÚBLICA

- Es considera que hi ha una manca de carrils bus en comparació amb altres ciutats de l'entorn.
- Es percep que molts dels autobusos circulen relativament buits i que el seus recorreguts transcorren pels mateixos carrers.
- Es defineix la xarxa d'autobusos urbans com poc intel·ligible i amb recorreguts massa llargs.
- Es considera que la freqüència d'autobusos urbans és baixa durant els caps de setmana i els dies festius.
- S'assenyala una manca d'informació a l'usuari a les parades d'autobús.
- S'exposa que no hi ha un servei de transport públic adaptat a les persones amb mobilitat reduïda per arribar fins al tanatori.



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Sol·licitar a l'òrgan competent el perllongament de les línies T4 i T5 de tramvia i realitzar el seguiment del procés
Línia estratègica:	Incrementar la mobilitat en transport públic
Breu descripció:	L'increment de l'oferta de transport públic és fonamental per impulsar un transvasament modal que redueixi el protagonisme del vehicle privat. El PDI 2021-2030 contempla el perllongament de la línia de Trambesòs T4 fins al Port de Badalona, incorporant dues noves estacions: Tres Xemeneies i Port de Badalona. En una segona fase arribaria fins a l'estació de Renfe amb dues parades més: CACI i Rodalies. D'altra banda, des de l'Ajuntament de Badalona es planteja la prolongació de la línia T5 fins a Pep Ventura. Es proposa sol·licitar a l'òrgan competent el perllongament de les línies de Trambesòs a Badalona.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, TRAM, AMB, Generalitat de Catalunya
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Execució per part de la Generalitat de Catalunya de l'ampliació de l'L1 de Metro programada al PDI per fer-la arribar fins a Badalona
Línia estratègica:	Incrementar la mobilitat en transport públic
Breu descripció:	El programa d'actuació AX del PDI 2021-2030 contempla el perllongament de l'L1 de metro fins a l'estació de Badalona amb 5 noves estacions. Actualment, ja s'han iniciat els estudis tècnics previs i es preveu l'inici de les obres el 2025. Tot i així, es tracta d'una actuació pendent des de fa més d'una dècada que s'ha endarrerit per motius diversos. En conseqüència, el seu desenvolupament requereix un compromís polític elevat, i és per això que es proposa instar al Govern a complir amb els terminis previstos per executar el perllongament i realitzar un seguiment del projecte.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Obres Públiques, Generalitat de Catalunya
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Instar a l'AGE i la Generalitat a estudiar i invertir en la desviació de la línia ferroviària entre Barcelona i Mataró
Línia estratègica:	Incrementar la mobilitat en transport públic
Breu descripció:	La línia de tren que connecta Barcelona amb el Maresme travessa Badalona pel litoral. Si bé permet acostar el transport públic al centre del municipi, condiciona la permeabilitat entre el centre urbà i la franja costanera. A més, creua longitudinalment l'àmbit de major creixement demogràfic de Badalona. D'altra banda, la línia ferroviària s'ha vist afectada en reiterades ocasions pels efectes dels temporals marítims. Per aquest motiu, el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (2006-2026) contempla el trasllat de la línia per l'interior. Es proposa instar a l'AGE i la Generalitat de Catalunya a estudiar i invertir en el desviament del traçat de l'R1 per l'interior.
Prioritat:	Baixa
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, ADIF, AGE, Generalitat de Catalunya
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Impulsar un estudi integral de la xarxa de transport públic urbà de Badalona
Línia estratègica:	Millorar la xarxa d'autobús: parades, cobertura, connectivitat i velocitat
Breu descripció:	Durant el procés de participació pública els ciutadans van definir la xarxa d'autobusos urbans com a poc intel·ligible i amb recorreguts massa llargs. Amb l'objectiu de millorar la seva competitivitat i incrementar el pes del transport públic en el repartiment modal, es proposa realitzar un estudi integral de la xarxa de transport públic urbà per optimitzar recorreguts i recursos, evitant solapaments i vies sobrecarregades d'autobusos. L'optimització de recursos ha de servir per millorar el servei a àmbits on hi hagi mancances.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Comunicació, TUSGAL, Àrea Metropolitana de Barcelona
Fase:	1 (0-3 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Elaborar un Pla de Parades on es realitzi un inventari associat a l'estat de les mateixes
Línia estratègica:	Millorar la xarxa d'autobús: parades, cobertura, connectivitat i velocitat
Breu descripció:	Per tal de poder actuar i millorar la infraestructura dedicada al transport públic és necessari conèixer la situació actual de les parades. Per consegüent, es proposa elaborar un Pla de Parades on es realitzi un inventari associat a l'estat de les mateixes (localització, presència de marquesina, encaminaments, espais per seure, il·luminació, plataforma d'accés, itinerari fins a la parada, informació per a l'usuari, etc.). El Pla de Parades ajudarà a ordenar-les en funció del seu estat i jerarquitzar les actuacions de millora segons prioritat.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, Àrea Metropolitana de Barcelona, operadors de transport públic, associacions veïnals, associacions de persones amb diversitat funcional
Fase:	1 (0-3 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Millorar el confort de les parades de transport públic a través de la col·locació de marquesines. Incorporar nous elements que millorin l'accessibilitat a les parades
Línia estratègica:	Millorar la xarxa d'autobús: parades, cobertura, connectivitat i velocitat
Breu descripció:	Hi ha parades d'autobús que no disposen de marquesina, encaminaments per a persones invidents o plataformes d'accés al vehicle. Per aquest motiu, es proposa col·locar marquesines a les parades d'autobús i millorar les condicions d'accessibilitat a les mateixes. Ara bé, les competències no corresponen només a l'Ajuntament de Badalona, sinó que hi intervenen altres actors com l'AMB, de manera que el desenvolupament de la proposta requerirà la coordinació entre diferents administracions.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, Obres Públiques, AMB
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Impulsar un nou contracte de tecnificació de les marquesines de les parades d'autobús per afegir sensorització i connexió 5G
Línia estratègica:	Millorar la xarxa d'autobús: parades, cobertura, connectivitat i velocitat
Breu descripció:	Es proposa impulsar un nou contracte de tecnificació de les marquesines de les parades d'autobús per afegir sensorització i connexió 5G. Les noves marquesines també poden incorporar sistemes d'il·luminació LED i de comunicació amb Bluetooth. L'impuls del nou contracte coincideix amb la renovació de l'adjudicació anterior, que es troba propera a la finalització del seu termini.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, empresa adjudicatària, AMB
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Millorar la velocitat comercial del servei d'autobús mitjançant la creació de nous carrils exclusius
Línia estratègica:	Millorar la xarxa d'autobús: parades, cobertura, connectivitat i velocitat
Breu descripció:	Actualment, la xarxa de carrils bus a la ciutat té una longitud de 3,1 km. En conseqüència, el servei es veu penalitzat a la majoria de les vies perquè els autobusos circulen en les mateixes condicions que la resta del trànsit rodat. L'Ajuntament de Badalona preveu la creació de fins a 20,8 km de carrils bus, estenent la xarxa a vies com Rbla. de Sant Joan, Av. de Sant Ignasi de Loiola o Av. de Martí Pujol. Es proposa executar les actuacions previstes i estendre la xarxa a altres vies que tot i no formar part de la xarxa projectada registren una elevada afluència d'autobusos (Av. Bufalà, Pg. d'Olof Palme, etc).
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, TUSGAL, Moventis, Sagalès, AMB
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Augmentar la implementació de semàfors que prioritzin el transport públic
Línia estratègica:	Millorar la xarxa d'autobús: parades, cobertura, connectivitat i velocitat
Breu descripció:	Els autobusos es veuen condicionats per la situació del trànsit i pel comportament de la resta dels conductors. En ocasions, poden tenir problemes per incorporar-se a vies molt transitades, canviar-se de carril o girar a determinades cantonades on necessiten un major angle d'obertura. Per aquest motiu, es proposa augmentar la implementació de semàfors que donin prioritat al transport públic, especialment en aquelles cruïlles on els conductors d'autobús ho reclamin. L'objectiu és que el transport públic s'avanci a la resta del trànsit i pugui realitzar les maniobres necessàries.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, TUSGAL, Moventis, Sagalès
Fase:	1 (0-3 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Impulsar mesures per a millorar la seguretat en els carrers, potenciant la il·luminació, els itineraris segurs i el transport públic amb perspectiva de gènere
Línia estratègica:	Millorar la xarxa d'autobús: parades, cobertura, connectivitat i velocitat
Breu descripció:	La sensació de seguretat dels usuaris del transport públic és clau per potenciar la seva utilització. En ocasions, les parades i estacions es troben a llocs foscos, apartats o de difícil accés, condicionant negativament l'experiència dels usuaris i influint en l'elecció modal. La present proposta contempla impulsar mesures per millorar la seguretat en els carrers, potenciant la il·luminació, els itineraris segurs i el transport públic amb perspectiva de gènere (ex: permetre la parada a demanda per a les dones que viatgen soles de nit).
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, AMB, TUSGAL, Moventis, Sagalès, usuaris de transport públic
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Millorar la informació a l'usuari a través de l'aplicació per a l'ús d'<i>smartphones</i>. <i>Mobility as a Service</i>.
Línia estratègica:	Millorar la informació a l'usuari, al conductor i a l'administració pública
Breu descripció:	Els usuaris del transport públic a Badalona poden utilitzar l' <i>app</i> d'AMB Mobilitat, on es pot consultar l'hora d'arribada en temps real, el recorregut de la ruta, els horaris o la disponibilitat del servei. Tot i així, les ressenyes dels usuaris afirmen que el servei podria ser més intuïtiu i la informació més acurada. A més, l'aplicació no permet l'adquisició de títols en línia, una funció que actualment s'està desenvolupant a través de la plataforma de la T-Mobilitat. Es proposa sol·licitar a l'AMB realitzar les millores necessàries perquè l'aplicació mòbil sigui més útil i fiable i evolucionar cap a un sistema integrat que profunditzi en el model <i>Mobility as a Service</i> .
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, AMB, operadors de transport públic
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Augmentar la captació de dades del servei de TP. Implementar una plataforma de distribució d'informació i dades compartida entre els operadors i l'administració
Línia estratègica:	Millorar la informació a l'usuari, al conductor i a l'administració pública
Breu descripció:	A dia d'avui no hi ha una plataforma de distribució de dades compartida que permeti l'intercanvi d'informació de forma ràpida entre els operadors de transport públic i l'administració. Un dels aspectes on cal incidir és en el nombre de passatgers que pugen i baixen a cada parada d'autobús. Es proposa augmentar la captació de dades del servei de transport públic i compartir-les en una plataforma conjunta amb l'administració pública per tal de realitzar un anàlisi precís de la situació del transport públic al municipi.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, AMB, operadors de transport públic, Serveis Informàtics
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

Títol:	Renovar la flota d'autobusos urbans per vehicles elèctrics o híbrids
Línia estratègica:	Reduir l'impacte ambiental
Breu descripció:	L'any 2018 es va posar en marxa el Pla de renovació de la flota d'autobusos de gestió indirecta de l'AMB 2018-2019, que va suposar la incorporació de 76 nous vehicles a la flota de TUSGAL, 33 híbrids, 12 elèctrics i 8 microbusos dièsel Euro VI. Es proposa continuar amb la renovació de la flota d'autobusos urbans per vehicles elèctrics o híbrids amb l'objectiu de reduir la contaminació acústica i ambiental causada pel transport públic.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Àrea Metropolitana de Barcelona, TUSGAL
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

PROPOSTES

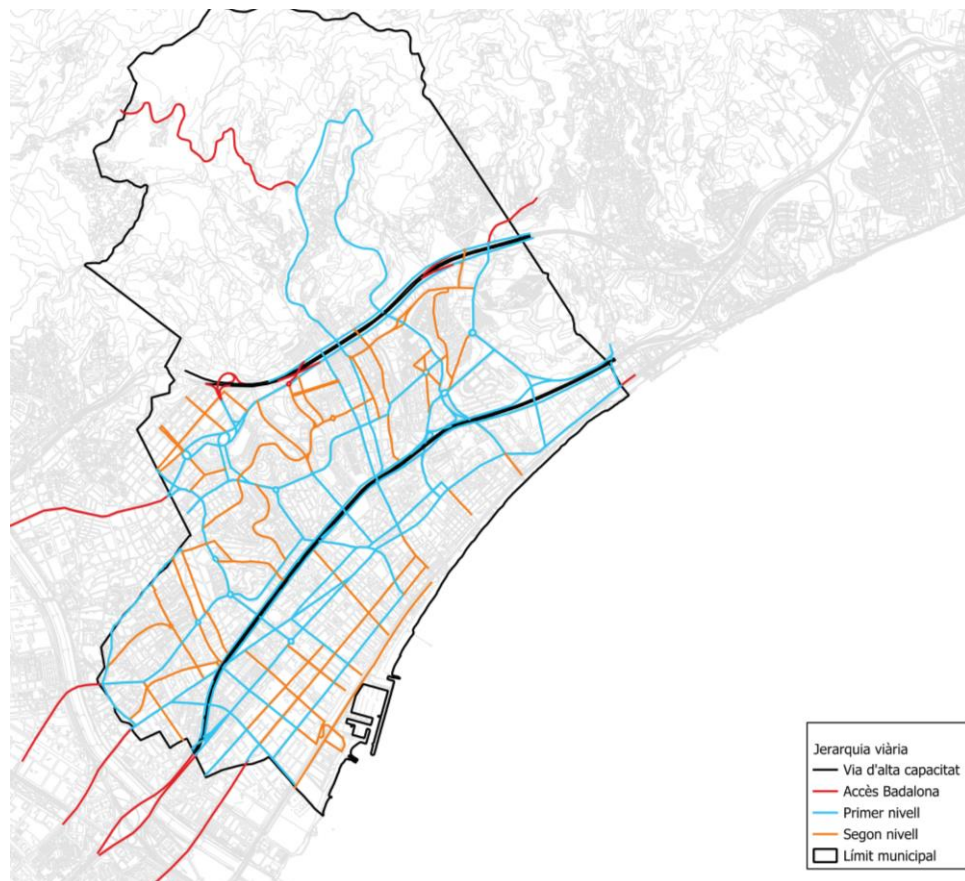
Títol:	Facilitar la transformació de la flota de taxi en vehicles elèctrics
Línia estratègica:	Reduir l'impacte ambiental
Breu descripció:	És important disposar d'una flota de taxis que sigui menys contaminant, substituint progressivament els vehicles més antics per models híbrids o elèctrics. Per facilitar la transformació de la flota de taxis, es proposa que l'Ajuntament de Badalona doni a conèixer les diferents iniciatives per promoure aquest canvi, com les ajudes IDEA, les de l'Institut Català d'Energia, les bonificacions en l'IVTM per als vehicles sostenibles o la situació dels punts de recàrrega elèctrica a la ciutat.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Institut Metropolità del Taxi, Generalitat de Catalunya, Govern d'Espanya
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

OFERTA

- La ciutat disposa d'una **extensa xarxa viària** que facilita els desplaçaments en vehicle privat.
- El trànsit rodat únicament es troba **restringit** a determinats àmbits com **l'illa de vianants del Centre**.
- Les principals **vies interurbanes** són la **B-20 i la C-31**. A més, les **calçades laterals** de la C-31 són una de les infraestructures clau per segregar el flux de **trànsit local** d'aquell interurbà.



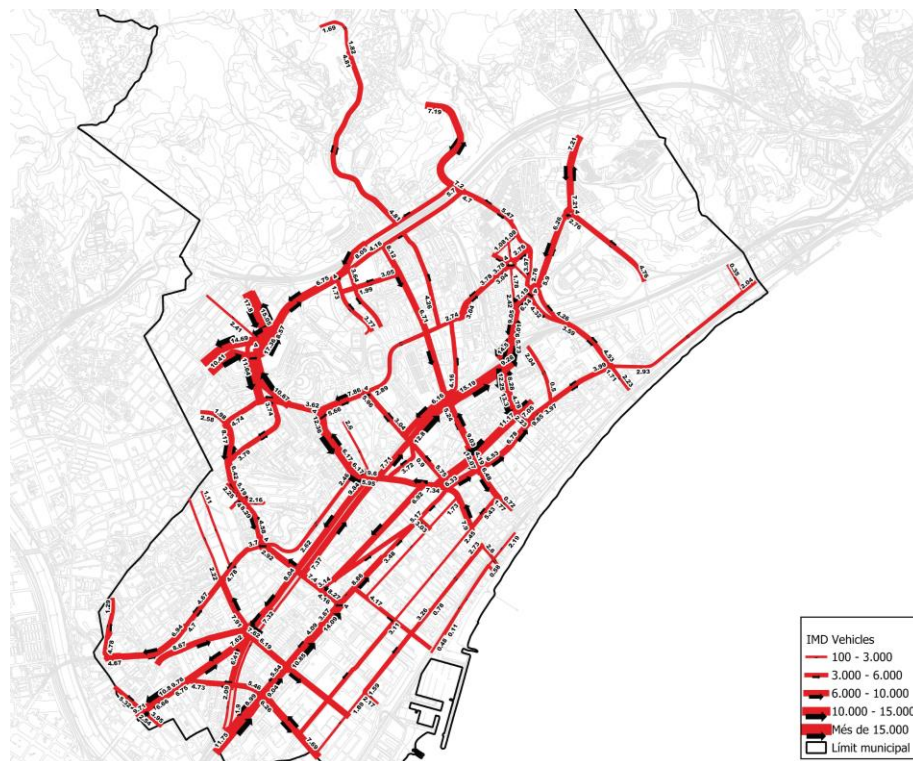
5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

DEMANDA

Les vies que registren un **major volum de trànsit** són:

- Aquelles pròximes a la **B-20** i a **Montigalà** (C/de Dinamarca, Pg. d'Olof Palme i Av. de la Comunitat Europea).
- Aquelles pròximes a la **C-31** (Ventura Gassol).
- Les que distribueixen el trànsit de **forma transversal i longitudinal** (Martí Pujol, Via Augusta, Marqués de Mont-Roig, Rbla. de Sant Joan, President Companys).

S'han realitzat 82 aforaments automàtics i 14 manuals de 8 h.



Ajuntament de Badalona



Diputació
Barcelona



Desarrollo
Organización
Movilidad

5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PARTICIPACIÓ PÚBLICA

- Es manifesta que l'accés als polígons industrials per part dels vehicles industrials i camions de gran tonatge es realitza a través de la trama urbana, el que comporta problemes de seguretat i fluïdesa del trànsit.
- S'exposa que els laterals de l'autovia C-31 no es troben finalitzats i aquesta situació dificulta l'endregament del trànsit.
- S'assenyala una manca d'elements reductors de velocitat als entorns escolars.
- Es creu que el disseny de les vies no és adequat perquè els vehicles vagin a 30 km/h, ja que la xarxa viària està pensada en moltes ocasions per assolir velocitats majors.

5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Elaborar un Pla de Circulació que serveixi com a eina per reorientar els problemes de trànsit a la ciutat i ordenar la xarxa viària
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	L'actual PMUS ofereix una gran quantitat d'informació relacionada amb la xarxa viària local com la IMD de trànsit rodat, el model de simulació amb nivells de servei en hora punta, els sentits de circulació o la jerarquia de les vies. La present proposta planteja elaborar un Pla de Circulació que serveixi com a eina bàsica per reorientar els reptes de trànsit existents a la ciutat i ordenar la xarxa viària tenint en compte la informació disponible i relacionant-la amb les illes ambientals. L'objectiu és disposar d'un document tècnic que recolzi les modificacions que es portin a terme a la xarxa viària local.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana
Fase:	1 (0-3 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Optimitzar la funcionalitat de la xarxa viària (simplificació de sentits, reducció de carrils, modificació de les seccions...)
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	Es proposa optimitzar la xarxa viària amb l'objectiu de pacificar-la i integrar-la en el nou model de mobilitat sostenible. A partir del Pla de Circulació es treballarà en la simplificació de sentits de circulació, creant circuits que redueixin el trànsit de pas i la velocitat dels vehicles. També es planteja la reducció de la secció viària dedicada a la circulació disminuint el nombre de carrils i l'amplada dels mateixos, així com la incorporació d'elements reductors de velocitat i el trencament de la linealitat en la trajectòria dels carrers amb tècniques com l'aparcament altern, per exemple.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Donar suport a la finalització de les obres vinculades a la construcció de les calçades laterals de la C-31 en sentit BCN
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	Des de l'any 1992 s'han construït diversos trams de calçades laterals a la C-31 amb l'objectiu de segregar el trànsit urbà de l'interurbà, millorant els nivells de servei i la mobilitat longitudinal al municipi. Tot i així, encara queden nombrosos trams pendents d'execució, com el que transcorre entre Coll i Pujol i Rbla. de Sant Joan (sentit Barcelona). Al gener de 2023 l'AMB va anunciar un pla de 500 milions d'euros per regenerar, cohesionar i impulsar l'eix del Besòs que contempla la finalització de les calçades laterals a Badalona. Es proposa donar suport a la finalització de les obres vinculades a les calçades laterals i agilitzar els tràmits que depenen de l'Ajuntament de Badalona.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, Obres Públiques, AMB
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Impulsar la ciutat a 30 km/h. Finalitzar la implementació de les zones 30 a la ciutat i redefinir els elements necessaris per garantir la pacificació d'aquestes zones
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	Amb l'entrada en vigor del RD 970/2020 es redueix el límit de velocitat de 50 a 30 km/h en les vies urbanes d'un únic carril per sentit de circulació. Es proposa impulsar les actuacions necessàries perquè la ciutat 30 sigui una realitat. Els tres grans àmbits de treball són: control, pedagogia i comunicació i infraestructura. A més, es proposa limitar progressivament la velocitat a 30 km/h també en vies de 2 carrils per sentit o més i estudiar si les zones que anteriorment ja eren a 30 km/h poden esdevenir àmbits de prioritat per als vianants.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, Comunicació de l'Ajuntament
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Crear zones restringides al trànsit a la xarxa no bàsica del centre urbà i dels diferents barris
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	Les vies que no formen part de la xarxa bàsica no tenen la funció de canalitzar el trànsit de pas, de manera que el vehicle privat no ha de ser el protagonista de la via. Per aquest motiu, la present proposta planteja la creació de zones restringides al trànsit a la xarxa no bàsica del centre urbà i dels diferents barris on únicament puguin accedir-hi veïns i serveis, sent el cotxe un convidat. La zona restringida haurà d'indicar-se amb senyalització vertical i horitzontal i, si s'escau, es poden incorporar càmeres de control d'accés per comprovar que els vehicles que hi circulen tenen permís per fer-ho.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, associacions veïnals, associacions de comerciants
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Millorar la integració de la gestió semafòrica de les interseccions actuals: creació del centre de control del trànsit
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	Els sistemes intel·ligents de gestió del trànsit (ITS) permeten l'obtenció de dades de circulació i el seu processament per a la millora de la gestió de la circulació, així com la detecció d'incidències en temps real. Es proposa impulsar un projecte per centralitzar els principals eixos semafòrics en un únic sistema de gestió intel·ligent connectat mitjançant fibra òptica. Paral·lelament, serà necessari habilitar una sala de centralització semafòrica i un centre de control per monitoritzar en temps real l'estat del trànsit i intervenir amb celeritat en cas d'urgència.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, Serveis Informàtics
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Modificar la classificació tècnica de la C-31 per considerar-la com a Via preferent i no com a Autopista
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	Actualment la C-31 està classificada a nivell tècnic com a “Autopista”. Segons el Departament de Territori, les autopistes es caracteritzen per no tenir accés directe des de les propietats confrontants, disposar de carrils d’acceleració i desacceleració, no creuar ni ser creuades a nivell per cap via de comunicació i tenir calçades diferents per a cada sentit de circulació, separades per una franja de terreny. Amb l’objectiu de millorar la integració de la C-31 al seu pas per Badalona, es proposa col·laborar amb la Generalitat de Catalunya per modificar la classificació tècnica de la via, convertint-la en Via preferent.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat, Departament de Territori (Generalitat de Catalunya)
Fase:	1 (0-3 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Iniciar el procés de transformació de la C-31 a via urbana
Línia estratègica:	Optimitzar el funcionament de la xarxa
Breu descripció:	L'autopista C-31 és la barrera física que condiciona en major mesura la mobilitat interna al municipi de Badalona. Ara bé, la titular de la via és la Generalitat de Catalunya. Durant el mes de març de 2023 es va presentar al Centre Cívic de La Salut l'estudi sobre el Pla Director Urbanístic (PDU) Transformació de la C-31, que té com a propòsit reduir la contaminació atmosfèrica i acústica i millorar la integració paisatgística de la infraestructura. Tot i així, cal iniciar el procés de transformació de la C-31 perquè esdevingui una via urbana i els ajuntaments dels municipis per on transcorre puguin decidir sobre el seu futur.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Ajuntament de Badalona (Mobilitat i Via Pública), Ajuntament de Sant Adrià, Departament de Territori (Generalitat de Catalunya)
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Potenciar els sistemes de vehicle compartit: <i>motosharing</i> i <i>carsharing</i> . <i>Carsharing</i> administratiu
Línia estratègica:	Fomentar el vehicle compartit
Breu descripció:	Les empreses de <i>carsharing</i> i <i>motosharing</i> ofereixen el servei mitjançant plataformes web i aplicacions mòbils on es dona l'opció de buscar el vehicle més pròxim per poder realitzar el desplaçament. Així doncs, es proposa potenciar els sistemes de vehicle compartit entre els residents a Badalona i crear un <i>carsharing</i> per als treballadors de l'administració pública. Les actuacions previstes passen per determinar la viabilitat d'implantar un sistema de vehicle compartit a la ciutat, difondre a través dels canals disponibles les iniciatives de <i>carsharing</i> , <i>motosharing</i> i <i>carpooling</i> existents a Badalona i regular la implantació d'aquests sistemes al municipi.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, empreses de vehicle compartit
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Introduir a l'Ordenança fiscal mesures a favor de l'extensió del vehicle elèctric: bonificació de la zona blava i de l'impost municipal sobre els vehicles de tracció mecànica
Línia estratègica:	Fomentar el vehicle elèctric
Breu descripció:	Es proposa modificar l'Ordenança fiscal per introduir mesures a favor del vehicle elèctric com la bonificació de l'estacionament regulat o de l'impost municipal sobre vehicles de tracció mecànica. Actualment, a Badalona es bonifica el 50% d'aquest impost als vehicles híbrids o de benzina amb homologació Euro 6 o superior i el 75% als vehicles elèctrics. Així doncs, l'àmbit prioritari d'actuació és la bonificació de l'estacionament regulat (zona blava).
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, Serveis Jurídics, Hisenda, Comunicació
Fase:	1 (0-3 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

Títol:	Introduir càmeres OCR per al control d'accessos, control d'indisciplina, realització d'aforaments, establiment de rutes
Línia estratègica:	Implementar progressivament sistemes intel·ligents i innovadors en la gestió del trànsit
Breu descripció:	Un dels sistemes que està guanyant popularitat a molts municipis són les càmeres OCR (Reconeixement Òptic de Caràcters), les quals poden llegir i identificar les matrícules dels vehicles tant en moviment com en estàtic i tramitar la sanció si s'escau. Es proposa introduir càmeres OCR per al control d'accessos tant al nucli urbà (quan entri en vigor la ZBE) com a les zones restringides del centre i la resta de barris. A més, també es planteja utilitzar aquest sistema per controlar la indisciplina a les zones d'aparcament regulat i realitzar aforaments periòdics de trànsit.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

PROPOSTES

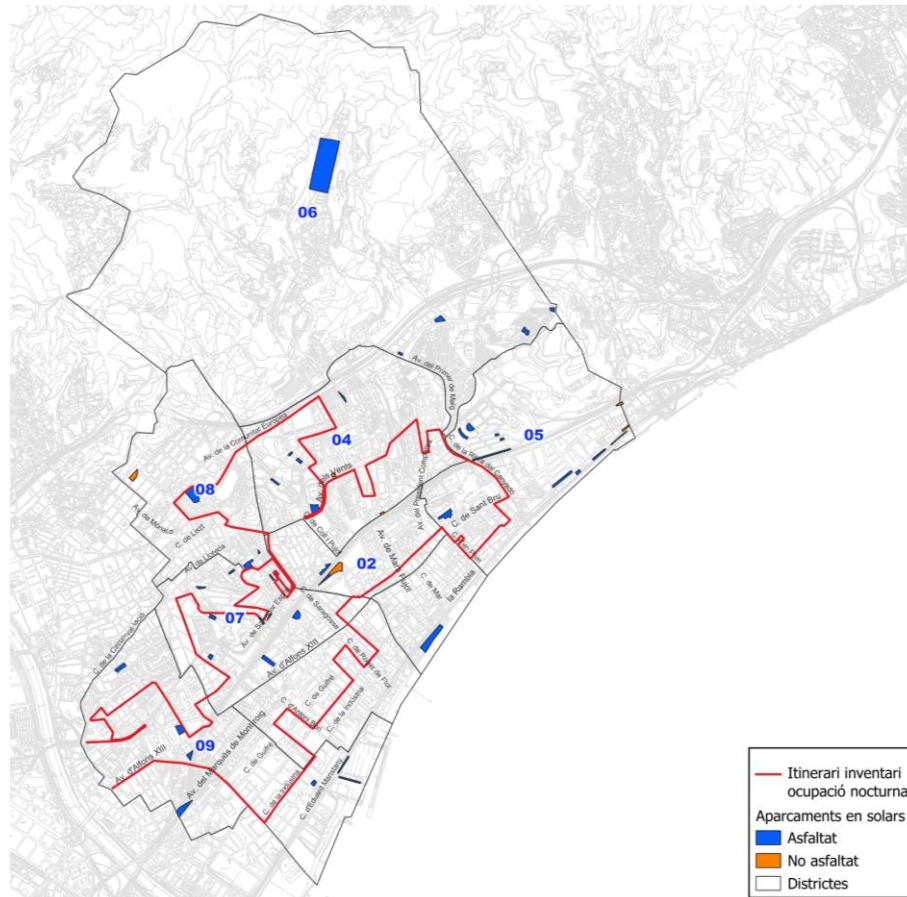
Títol:	Implementar progressivament sistemes intel·ligents i innovadors en la gestió del trànsit
Línia estratègica:	Implementar progressivament sistemes intel·ligents i innovadors en la gestió del trànsit
Breu descripció:	Els sistemes d'informació en temps real per als conductors són fonamentals a l'hora de decidir els seus itineraris i gestionar la circulació en funció d'incidències o esdeveniments. Es proposa potenciar el seu ús i incloure-hi missatges per als conductors i ocupants del vehicle sobre l'estat general de la xarxa viària o l'entrada en vigor de la futura ZBE. En qualsevol cas, els panells han de quedar ben integrats en el conjunt urbà, tenir un únic suport i evitar posar-los a sobre de voreres si són estretes.
Prioritat:	Baixa
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, Carreteres
Fase:	1 (0-3 anys)



6. APARCAMENT

OFERTA

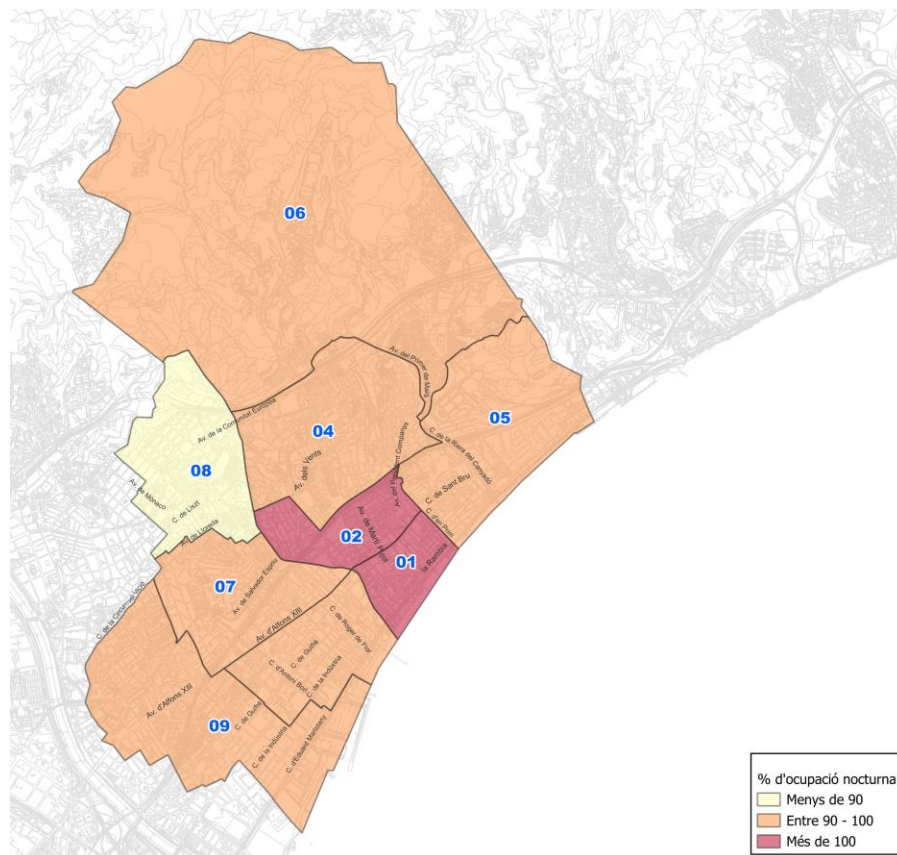
- S'han comptabilitzat **38.899 places d'aparcament en superfície**, de les quals aprox. 12.000 es localitzen al Districte 9.
- S'han localitzat **48 solars** destinats a aparcament els quals equivalen a 5.543 places. El 86,8% d'aquests solars són asfaltats.
- Es localitzen **9.792 places soterrades** d'aparcament públic. El 39% s'ubiquen al Districte 9.
- Es localitzen **711 places de PMR** a tot el municipi, però només 66 són d'ús públic.
- Es localitzen **1.218 places de zona blava** concentrades al Centre i a la zona de platges.



6. APARCAMENT

DEMANDA

- Hi ha **97.588 turismes i furgonetes censats al municipi**. Els districtes amb major densitat de vehicles per hectàrea són el 9 (133) i el 2 (115).
- L'ocupació diürna de l'aparcament no regulat **supera el 85% a Montigalà (99,5%), La Salut (98,6%), Lloreda (96,4%), Llefia (91,3%) i Bufalà (86,2%)**.
- L'ocupació nocturna de l'aparcament **supera el 90% a tots els districtes censals excepte el 8**.
- S'han detectat **110 indisciplines** durant el període d'observació nocturn. La major part de les indisciplines corresponen a **vehicles estacionats a sobre de les voreres o a l'entrada de guals**.



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Establir polítiques d'aparcament que afavoreixin l'ús dels estacionaments soterrats. Tarificació municipal de l'aparcament en funció del potencial contaminador del vehicle
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	Actualment, el preu per estacionar a la zona blava a Badalona és inferior al dels aparcaments públics situats fora de la calçada. En conseqüència, la demanda forana opta per estacionar el vehicle a la calçada. Es proposa establir polítiques d'aparcament que afavoreixin l'ús dels estacionaments soterrats i que apliquin diverses tarifes segons el potencial contaminador del vehicle (ex: en funció de l'etiqueta ambiental atorgada per la DGT).
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, empreses gestores dels aparcaments públics
Fase:	1 (0-3 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Estudiar la possibilitat de construir un aparcament dissuasiu a l'entorn de l'Hospital de Can Ruti i connectar ambdós emplaçaments a través d'un bus llançadora
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	L'oferta d'estacionament a l'entorn de l'Hospital de Can Ruti és limitada i la demanda és molt elevada, ja que hi ha una gran quantitat de treballadors i pacients que arriben en vehicle privat. En conseqüència, la demanda desborda l'oferta existent de forma recurrent. La situació podria empitjorar si es porten a terme els plans d'expansió previstos per a l'hospital. En conseqüència, es proposa estudiar la construcció d'un nou estacionament dissuasiu al nucli urbà i connectar-lo amb l'hospital mitjançant autobusos llançadora.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i V.P, Urbanisme, Obres Públiques, Hospital G. Trias i Pujol
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Implementar mesures per a la gestió de l'aparcament a l'Hospital de Can Ruti
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	A dia d'avui, tota l'oferta d'estacionament a l'entorn de Can Ruti és de tipus no regulada (gratuïta). En conseqüència, la demanda desborda l'oferta de forma recurrent. Per això es proposa implementar mesures per a la gestió de l'aparcament. Aquestes mesures poden incloure, entre d'altres, el control d'accessos, la col·locació de panells a l'exterior indicant si l'aparcament és complert o inclús la tarificació de l'estacionament. Aquesta proposta ha d'anar en sintonia amb la construcció de l'aparcament dissuasiu, és a dir, oferir una alternativa viable als usuaris del vehicle privat.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i V.P, Urbanisme, Obres Públiques, Hospital G. Trias i Pujol
Fase:	2 (3-6 anys), 3 (+6 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Donar un nou ús a l'aparcament situat a l'entorn de l'estació de Rodalies
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	A l'entorn de l'estació de Rodalies de Badalona hi ha un estacionament regulat de zona blava amb 139 places. Tot i tenir potencial com a aparcament intermodal, s'ubica a tocar del Centre de Badalona, entre la línia ferroviària i la platja, en un entorn de difícil accés des de les principals vies interurbanes (C-31 / B-20). En conseqüència, actualment es troba ocupat per usuaris de les platges i visitants del Centre. Es proposa estudiar quins nous usos podria acollir aquest solar i iniciar la transformació de l'espai atenent a les reclamacions veïnals i les necessitats del barri on s'ubica.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i V.P, Urbanisme, associacions de veïns i comerciants
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys), 3 (+6 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Estudiar la implantació i regulació integral de l'estacionament als districtes amb major pressió d'aparcament per a residents
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	A tot el municipi de Badalona l'oferta d'estacionament regulat es limita a 1.218 places de zona blava concentrades al Centre i a les zones costaneres. En contraposició, s'han identificat més de 38.000 places no regulades en calçada. Durant l'horari diürn s'han obtingut factors d'ocupació molt elevats a zones d'aparcament no regulades com Montigalà (99,5%), La Salut (98,6%), Lloreda (96,4%), Llefià (91,3%) o Bufalà (86,2%). Per aquest motiu, es proposa estudiar la regulació integral de l'aparcament als districtes amb major pressió d'estacionament per a residents.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, associacions de veïns, associacions de comerciants
Fase:	1 (0-3 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Estudiar la implantació d'un sistema d'aparcaments dissuasius perimetral per promoure els desplaçaments multimodals
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	La diagnosi identifica una manca d'infraestructura relacionada amb els estacionaments P+R. Per aquest motiu, es proposa estudiar la implantació d'un sistema d'aparcaments dissuasius perimetral que promoguin la multimodalitat. Caldrà que l'estudi analitzi exhaustivament les possibles ubicacions i característiques dels aparcaments tenint en compte les actuacions previstes en matèria de transport públic (perllongament de L'1, de les línies de tramvia, transformació de la C-31...). Caldrà col·laborar amb l'AMB.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, Àrea Metropolitana de Barcelona
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Potenciar o ampliar els plans de control de la Guàrdia Urbana per evitar la indisciplina en l'aparcament
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	Les indisciplines en matèria d'aparcament són freqüents a Badalona i aquestes actituds incíviques poden condicionar la mobilitat d'altres usuaris de la via pública. Per aquest motiu, es proposa potenciar o ampliar els plans de control de la Guàrdia Urbana dotant de més recursos la tasca esmentada. Aquesta actuació pot vincular-se a l'activació dels sistemes foto-multa als cotxes patrulles. A partir del març de 2023 es preveu que els agents de la Guàrdia Urbana estiguin equipats amb dispositius electrònics per tramitar les actes i imprimir sancions a l'instant.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Continuar implantant territorialment les aplicacions mòbils de gestió de l'estacionament: zona blava, DUM i residents
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	Les aplicacions mòbils faciliten la gestió i/o pagament de l'estacionament per part dels usuaris segons l'ús (resident, professional o visitant). Mitjançant aquestes aplicacions s'obté de manera fàcil i immediata un tiquet digital que pot ser comprovat amb seguretat i en temps real pel dispositiu dels vigilants de l'estacionament regulat. Per tant, no és necessària la col·locació de tiquet al vehicle. Es proposa continuar implantant territorialment les aplicacions mòbils per facilitar les operacions als usuaris i millorar l'agilitat i eficiència dels mecanismes de control.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i V.P, Serveis informàtics, Àrea Metropolitana de Barcelona
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

Títol:	Incloure elements de gestió de les reserves d'estacionament per a PMR. Inclusió de taxa de regulació/execució per evitar l'abús i frau. Revisar els requisits de sol·licitud
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	El procés de sol·licitud d'una plaça per a PMR a Badalona és gratuït. L'ajuntament assumeix el cost de tramitació i senyalització (horitzontal i vertical) de la plaça. Això comporta un gran nombre de sol·licituds i, en ocasions, un ús indegut del servei (demanar plaça i disposar d'aparcament particular o frau de padró, per exemple). Per consegüent, es proposa incloure elements de gestió de les places PMR i l'abonament d'una taxa de regulació/execució. A més, també es proposa revisar els requisits per sol·licitar la plaça esmentada.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Serveis jurídics
Fase:	1 (0-3 anys)



6. APARCAMENT

PROPOSTES

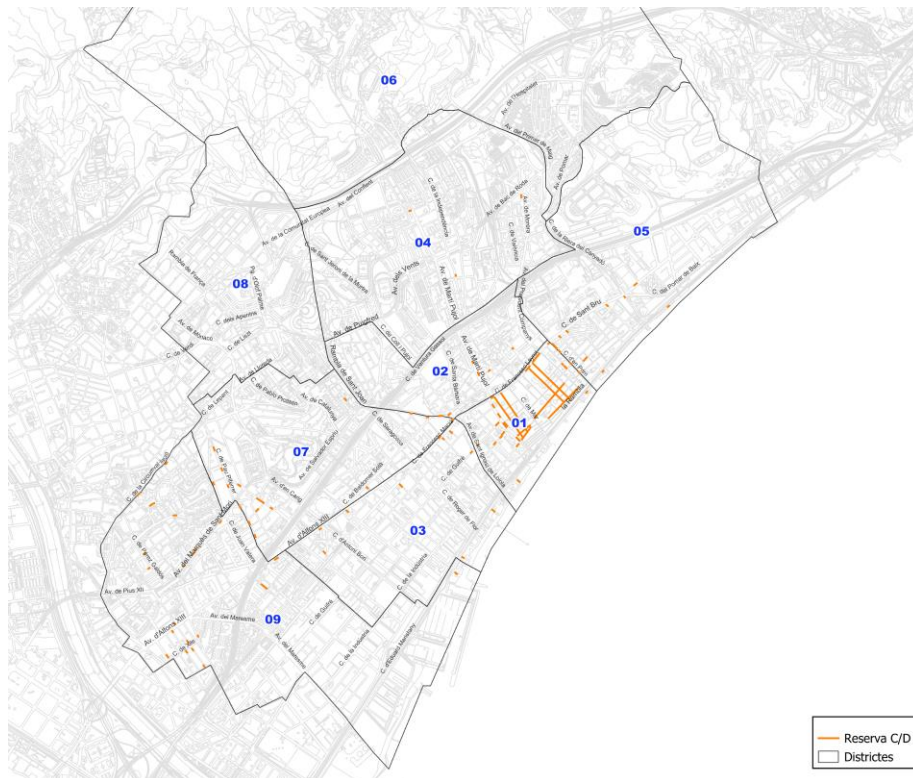
Títol:	Ampliar la presència de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a la via pública i els aparcaments públics
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament
Breu descripció:	Actualment, la ciutat disposa únicament d'1 punt de recàrrega per a vehicles elèctrics a la via pública, situat a la cruïlla entre el Pg. d'Olof Palme i el C. d'Anna Tugas. En conseqüència, es proposa ampliar la xarxa de punts de recàrrega a la via pública, estudiant diferents sistemes de gestió que permetin la implantació de serveis en concessió. Paral·lelament, es proposa abastir aquells aparcaments públics que actualment no disposin de la infraestructura necessària de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, Engestur, altres empreses que gestionin aparcaments públics
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

OFERTA

- S'han comptabilitzat **285 places** per realitzar la càrrega i descàrrega, la **majoria concentrades als districtes censals 1 i 9.**
- S'identifica **una manca d'uniformitat en els horaris.** Varien en funció dels districtes i de la tipologia de plaça (pública/privada).
- Es permet la CD a l'illa de vianants del Centre **tot i no haver-hi espais habilitats** per a aquesta activitat.
- L'any 2021 es van realitzar **61.537 operacions** de CD a Badalona a través de la **plataforma de l'AMB.**



7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

PROPOSTES

Títol:	Unificar els horaris operatius de les places DUM en funció de l'activitat, habilitant nous espais a les zones més sol·licitades
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'oferta de places de C/D per zones.
Breu descripció:	L'oferta d'espais habilitats per a la DUM a Badalona combina places públiques i privades, donat que moltes d'elles han estat assignades a negocis particulars. Això comporta una manca d'uniformitat en els horaris de funcionament i una distribució territorial desequilibrada. Es proposa establir uns horaris unificats a les zones DUM per aconseguir una oferta que respongui als interessos generals de la ciutat. També es proposa habilitar nous espais a les zones més sol·licitades i adoptar un model que eviti les operacions de càrrega i descàrrega durant els moments de major afluència de vianants als carrers més cèntrics.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Comerç, Agents i activitats econòmiques, Guàrdia Urbana
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

PROPOSTES

Títol:	Convertir les àrees DUM privatives en zones de gestió pública
Línia estratègica:	Millorar i optimitzar l'oferta de places de C/D per zones.
Breu descripció:	El model de distribució urbana de mercaderies (DUM) combina espais públics i privats, el que dificulta la seva gestió i estandardització dels criteris i regles d'utilització. Per aquest motiu, es proposa convertir progressivament les àrees DUM privatives en zones de gestió pública, de manera que totes les places puguin ser utilitzades per tots els vehicles que ho necessitin. L'evolució cap al model públic permetrà fer front als reptes existents amb major celeritat i eficàcia.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Comerç, Agents i activitats econòmiques
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

PROPOSTES

Títol:	Fomentar el desenvolupament de <i>lockers</i> per centralitzar l'entrega de paquets
Línia estratègica:	Fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient al centre de la ciutat
Breu descripció:	El model actual de distribució urbana de mercaderies aposta en gran mesura per un sistema porta a porta. En conseqüència, la xarxa viària local registra una gran quantitat de desplaçaments efectuats per vehicles de grans dimensions i es produeixen nombroses entregues fallides. Per això es proposa desenvolupar una xarxa de <i>lockers</i> per tal que els veïns puguin recollir els paquets en un punt determinat. L'objectiu és evitar entregues fallides i repartir diferents paquets de forma simultània amb un únic desplaçament d'última milla.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Agents i activitats econòmiques, empreses de comerç electrònic
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

PROPOSTES

Títol:	Analitzar la viabilitat per a crear una microplataformas de mercaderies que doni servei a l'illa de vianants central
Línia estratègica:	Fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient al centre de la ciutat
Breu descripció:	Les microplataformas logístiques són magatzems de mida reduïda situats als centres urbans que permeten apropar els productes del comerç electrònic al consumidor final, reduint el termini d'entrega i facilitant les devolucions dels productes. Es troben en un punt mig entre els grans magatzems logístics i els clients. Es proposa analitzar la viabilitat de crear una microplataforma de mercaderies que doni servei a l'illa de vianants central. Aquesta microplataforma es situarà en un lloc accessible per als vehicles pesants i les bicicletes.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, Llicències d'activitats
Fase:	1 (0-3 anys)



7. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

PROPOSTES

Títol:	Potenciar la distribució urbana de mercaderies eficient al centre de la ciutat
Línia estratègica:	Fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient al centre de la ciutat
Breu descripció:	Es convenient que la distribució urbana de mercaderies (DUM) s'adapti a les característiques de l'àmbit on es porta a terme. A determinades zones de la ciutat, com al barri del Centre, els carrers són estrets, tenen un traçat sinuós i són de prioritat per als vianants, de manera que la distribució urbana de mercaderies amb vehicles motoritzats de grans dimensions pot resultar poc adient. Per aquest motiu es proposa utilitzar la nova microplataforma logística per fer el canvi de camions/furgonetes a bicicletes (cargobicis) i poder circular pels carrers més estrets.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Empreses de comerç electrònic
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)

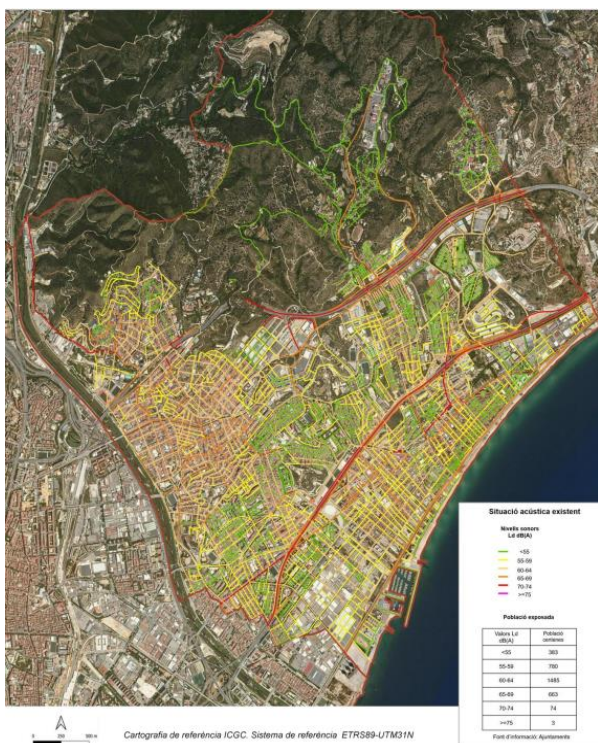


8. MEDI AMBIENT

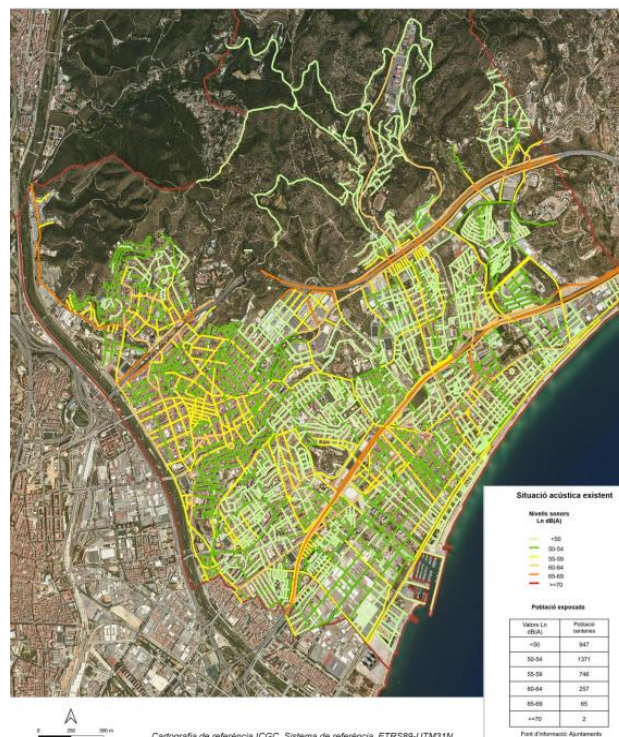
CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

- Durant el dia, l'ordenança municipal fixa uns nivells de soroll de màxim **60 Ld**, reduint-se a **55 Ld** als equipaments docents i culturals. Per la nit als entorns residencials no es poden superar els **50 Ld**. Tot i així, s'excedeixen els nivells fixats per la normativa, especialment al voltant de la C-31 i la B-20.

Mapa acústic diürn 7-21 h



Mapa acústic nocturn: 23:00 a 7:00 h



Ajuntament de Badalona



Diputació
Barcelona



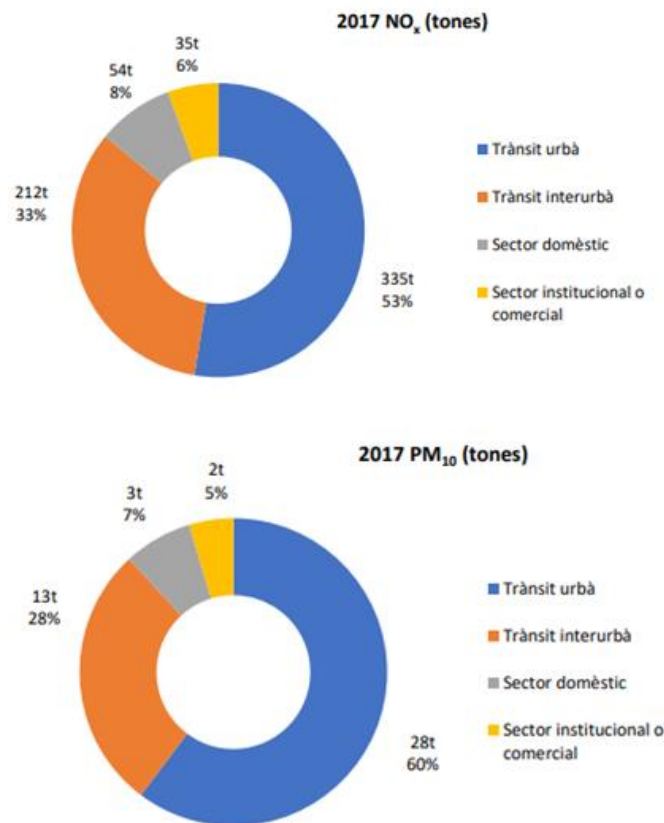
Desarrollo
Organización
Movilidad

8. MEDI AMBIENT

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

- El Pla d'Acció per a la Millora de la Qualitat de l'Aire de Badalona (2020-2025) es basa en 8 línies estratègiques per reduir les emissions dels contaminants NO₂, PM₁₀ i PM_{2,5} per assolir els límits establerts per l'OMS a través de potenciar els modes sostenibles i reduir l'ús del vehicle privat.
- A Badalona el trànsit urbà i interurbà genera més del 85% de les emissions d'NO₂ i PM₁₀.
- A partir de 2023 Badalona disposarà d'una **Zona de Baixes Emissions (ZBE)** que cobrirà pràcticament tot el municipi.

Emissions 2017 NO₂ (diòxid de nitrogen) i PM₁₀ (partícules sòlides).



8. MEDI AMBIENT

PROPOSTES

Títol:	Posar en funcionament la Zona de Baixes Emissions
Línia estratègica:	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent
Breu descripció:	La Zona de Baixes Emissions (ZBE) s'entén com un àmbit delimitat on s'apliquen restriccions d'accés i circulació de vehicles amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle. La Llei 7/2021 fixa l'obligació dels municipis de més de 50.000 habitants d'establir ZBE, de manera que Badalona ha de disposar de la seva. L'ajuntament té previst iniciar durant el mes de març de 2023 el període informatiu amb el propòsit de començar a sancionar l'1 de gener de 2024. L'àmbit d'aplicació serà tot el nucli urbà de Badalona.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, Comunicació, Serveis Jurídics, Guàrdia Urbana
Fase:	1 (0-3 anys)



8. MEDI AMBIENT

PROPOSTES

Títol:	Instar a la Generalitat de Catalunya a incloure la C-31 dins de l'àmbit de la ZBE de Badalona
Línia estratègica:	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent
Breu descripció:	Tot i que l'àmbit d'aplicació de la futura Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Badalona engloba el nucli urbà sencer, l'autopista C-31 es planteja de moment com un espai de lliure circulació. La competència de la via correspon a la Generalitat de Catalunya, i per això es proposa instar al govern català a incloure la C-31 dins de l'àmbit de la ZBE de Badalona, donant compliment a una declaració d'intencions aprovada al Parlament de Catalunya. Es considera oportú que la C-31 tingui la mateixa consideració que la Gran Via de Barcelona.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya
Fase:	1 (0-3 anys)



8. MEDI AMBIENT

PROPOSTES

Títol:	Controlar periòdicament l'evolució dels nivells dels principals contaminants provocats pel sector del transport per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMUS
Línia estratègica:	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent
Breu descripció:	Es proposa realitzar un seguiment per controlar periòdicament l'evolució dels nivells dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) i poder avaluar els efectes de les mesures fixades pel PMUS. Aquest seguiment es realitzarà mitjançant les dades proporcionades per les estacions de la XVPCA i es completarà amb la contractació d'un servei de modelització de la qualitat de l'aire en alta resolució que aportí dades en continu tram a tram de carrer.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat, Medi Ambient i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



8. MEDI AMBIENT

PROPOSTES

Títol:	Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental
Línia estratègica:	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent
Breu descripció:	El Pla de Gestió Ambiental és una eina pensada per prevenir, mitigar, controlar i compensar els possibles efectes negatius causats en el medi ambient derivats de l'activitat empresarial. Per consegüent, es proposa fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental on s'especifiquin mesures concretes per fer front a les conseqüències negatives de la seva activitat.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, empreses del sector del transport
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



8. MEDI AMBIENT

PROPOSTES

Títol:	Valorar positivament a les licitacions municipals que les empreses que hi participen fomentin la mobilitat amb vehicles nets
Línia estratègica:	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent
Breu descripció:	Les empreses que es presenten als concursos públics amb l'objectiu de ser contractades per l'Ajuntament de Badalona han de complir una sèrie de requisits tècnics, econòmics, d'implantació territorial... Ara bé, cal donar una major importància a les flotes de vehicles d'aquestes empreses. Per aquest motiu, es proposa valorar positivament a les licitacions municipals que les empreses que hi participin fomentin la mobilitat amb vehicles nets, obtenint una major puntuació respecte d'altres que utilitzin vehicles més contaminants.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, Licitacions
Fase:	1 (0-3 anys)



8. MEDI AMBIENT

PROPOSTES

Títol:	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals
Línia estratègica:	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent
Breu descripció:	D'acord amb les dades proporcionades per l'Ajuntament de Badalona, el parc mòbil municipal està format per 112 vehicles, dels quals únicament el 4,5% tenen una antiguitat inferior a 10 anys. A nivell de distintiu ambiental, el 23% disposen d'etiqueta C i l'1% són de tipus ECO. A l'hora de renovar la flota municipal de vehicles és important tenir present les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat per tal de reduir els nivells de contaminació. Per això es proposa considerar criteris ecològics durant el procés de renovació de la flota municipal de vehicles.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, Serveis Jurídics, Guàrdia Urbana, Serveis de Jardineria
Fase:	1 (0-3 anys)



8. MEDI AMBIENT

PROPOSTES

Títol:	Fer el seguiment de l'evolució de les dades del mapa acústic de la ciutat
Línia estratègica:	Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat
Breu descripció:	La contaminació acústica representa un problema greu per a la salut i la qualitat de vida de les persones, especialment per aquelles que viuen a llocs on hi ha una major concentració de trànsit. Per aquest motiu, Badalona disposa de diverses eines com el Mapa Estratègic de Soroll (MES), el Mapa de Capacitat Acústica (MCA) o el Pla d'Acció de Contaminació Acústica de l'Aglomeració Barcelonès II. Es proposa realitzar un seguiment de l'evolució de les dades del mapa acústic de la ciutat amb l'objectiu d'identificar els trams dels carrers on es superen els nivells de contaminació acústica permesos per delimitar zones d'actuació.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Medi Ambient i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



9. SEGURETAT VIÀRIA

- L'índex d'accidentalitat a Badalona (3,18/1.000 hab.) està per sobre de la mitjana de municipis catalans amb més de 100.000 habitants (2,66/ 1.000 hab.) i **per sobre de la mitjana catalana** (2,42/1.000 hab.).
- L'any 2019 es van registrar **137 atropellaments**, la xifra més alta de tota la dècada. També van haver-hi 700 accidents amb víctimes de diversa gravetat (892 lleus, 44 greus i 3 mortals).
- El 58% dels accidents de trànsit en zona urbana a Badalona **tenen implicades persones considerades com a vulnerables**.

PLSV aprovat per al període 2021-2024

Objectius 2021-2024:

- Reduir un 30% els accidents amb víctimes en zona urbana al 2024 respecte al 2019.
- Assolir els 0 morts en accidents de trànsit en zona urbana i reduir un 30% els ferits greus al 2024.

Densitat accidents



Ajuntament de Badalona



Diputació
Barcelona



Desarrollo
Organización
Movilidad

9. SEGURETAT VIÀRIA

PROPOSTES

Títol:	Executar les accions acordades en el PLSV
Línia estratègica:	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà
Breu descripció:	L'índex d'accidentalitat a Badalona (3,18/1.000 hab.) es troba per sobre de la mitjana catalana (2,42/1.000 hab.). El PLSV és una eina de diagnosi i planificació de les actuacions en matèria de seguretat viària a la ciutat. Actualment, Badalona disposa d'un PLSV per al període 2021-2024 que recull diferents accions i propostes per garantir i millorar la seguretat viària tant al conjunt de la ciutat com en els 15 punts crítics en termes d'accidentalitat. Així doncs, es proposa executar les accions acordades en el PLSV perquè estiguin completades quan finalitzi el seu termini de vigència.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, Servei Català de Trànsit
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



9. SEGURETAT VIÀRIA

PROPOSTES

Títol:	Establir criteris de disseny urbanístic que incloguin la Visió 0
Línia estratègica:	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà
Breu descripció:	El Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya 2021-2024 té com a objectiu assolir la Visió Zero al 2050, és a dir, 0 víctimes mortals en accidents de trànsit. La configuració de la secció viària i la disposició dels elements tenen un impacte directe en la visibilitat del conductor envers l'espai públic en general i la resta d'usuaris de la via en particular. Per exemple, actualment a Badalona hi ha problemes de visibilitat a passos de vianants degut a la presència de vehicles estacionats a tocar de la senyalització horitzontal. Es proposa establir una sèrie de criteris de disseny urbanístic que incloguin la Visió 0 i permetin resoldre situacions de conflicte.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Urbanisme, Guàrdia Urbana, Servei Català de Trànsit
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



9. SEGURETAT VIÀRIA

PROPOSTES

Títol:	Elaborar una nova Ordenança de Mobilitat
Línia estratègica:	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport
Breu descripció:	La normativa local que regula actualment la mobilitat a Badalona és l'Ordenança general municipal de circulació de vehicles i quadre d'infraccions, aprovada definitivament al 2006. Des de llavors els principis que regeixen la planificació de la mobilitat han canviat i han aparegut nous mitjans de transport que han guanyat protagonisme amb rapidesa, com els VMP. Amb l'objectiu de reduir les friccions generades per la irrupció de les noves formes de mobilitat es proposa crear una nova ordenança o modificar l'actual per tal de configurar un marc normatiu on s'especifiquin els espais on poden circular, les velocitats permeses i les condicions en les que l'usuari hauria de circular.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Serveis Jurídics
Fase:	1 (0-3 anys)



9. SEGURETAT VIÀRIA

PROPOSTES

Títol:	Definir els criteris d'actuació als entorns escolars i les solucions a implementar
Línia estratègica:	Millorar la seguretat viària als entorns escolars
Breu descripció:	Els entorns dels centres educatius han de ser espais segurs i de qualitat. Per una banda, suporten una mobilitat elevada amb problemes ocasionals d'incivisme en la conducció de vehicles, i per un altra, en moltes ocasions l'espai públic destinat a la mobilitat activa és insuficient o de poca qualitat. En conseqüència, es proposa que durant la vigència de l'actual PMUS es defineixin els criteris d'actuació als entorns escolars (quines característiques han de tenir, si requereixen o no l'actuació policial per garantir el compliment...) i, per tant, les solucions a implementar (quins mecanismes s'empren per limitar o impedir la circulació de vehicles, en quins horaris s'apliquen...).
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat, Guàrdia Urbana, Centres educatius
Fase:	1 (0-3 anys)



9. SEGURETAT VIÀRIA

PROPOSTES

Títol:	Impulsar accions de millora als entorns i camins escolars per prevenir els accidents i potenciar les arribades a peu, en bicicleta i autobús urbà
Línia estratègica:	Millorar la seguretat viària als entorns escolars
Breu descripció:	Els camins escolars són projectes educatius, transversals, participatius i de transformació de l'espai públic i els hàbits de mobilitat. Per tal de promoure la mobilitat activa en els desplaçaments fins a l'escola, els Serveis d'Educació, Mobilitat i la Guàrdia Urbana oferiran recolzament a les comunitats educatives que emprenguin iniciatives de bus a peu i bici-bus i es coordinaran amb les mateixes per detectar i resoldre situacions d'inseguretat i incivisme. També es treballarà per estendre la iniciativa a altres zones de la ciutat i s'impulsaran accions de millora als entorns escolars, pacificant-los i fent-los més amables amb els vianants.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat, Guàrdia Urbana, Centres educatius, voluntaris, establiments i agrupacions comercials, entitats, empreses i serveis, Comunicació
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)



10. SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ

PROPOSTES

Títol:	Continuar fent campanyes d'educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària
Línia estratègica:	Millorar la informació i la formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública
Breu descripció:	La seguretat viària es considera una responsabilitat compartida. L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per assolir els objectius marcats en matèria de seguretat. Per aquest motiu, es proposa continuar realitzant de forma periòdica campanyes de sensibilització sobre mobilitat i la perillositat que suposa la realització d'infraccions i els mals hàbits de comportament. Els objectius principals són conscienciar a les persones sobre la importància de desplaçar-se de forma segura i respectant als altres usuaris de l'espai públic, augmentar la seguretat viària i formar als infants i joves per conèixer els seus drets i deures.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, Comunicació, Serveis Socials
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



10. SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ

PROPOSTES

Títol:	Realitzar una campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta
Línia estratègica:	Millorar la informació i la formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública
Breu descripció:	Una de les principals voluntats del PMUS és potenciar els desplaçaments en bicicleta. En aquest sentit, cal fer una tasca d'informació i conscienciació als usuaris actuals i potencials. Per això, l'Ajuntament de Badalona col·laborarà anualment en actes de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. També es proposa que la mateixa administració local organitzi i realitzi, al menys, un acte anual de sensibilització sobre la bicicleta.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, Educació, Comunicació, Salut
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



10. SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ

PROPOSTES

Títol:	Continuar fent campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Setmana de la Mobilitat Sostenible
Línia estratègica:	Millorar la informació i la formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública
Breu descripció:	L'elecció modal dels ciutadans depèn en gran mesura de la infraestructura disponible, les condicions de l'espai públic i els beneficis que obté la població amb la seva decisió. Per aquest motiu, és molt positiu realitzar campanyes i actes en favor dels desplaçaments més sostenibles i continuar treballant en la divulgació d'aquesta informació. És fonamental crear un marc mental i cultural on la població triï caminar, i per això cal portar a terme campanyes de divulgació i celebrar esdeveniments com la Setmana de la Mobilitat Sostenible.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Guàrdia Urbana, Educació, Comunicació, Salut, Entitats relacionades amb la mobilitat
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



10. SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ

PROPOSTES

Títol:	Promocionar la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i Plans de Mobilitat Sectorial
Línia estratègica:	Millorar la informació i la formació de la ciutadania i les empreses respecte a la mobilitat sostenible
Breu descripció:	El Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE) és un document on es recullen un conjunt d'actuacions que tenen com a objectiu reduir la mobilitat dels treballadors i visitants, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat i racionalitzant l'ús del cotxe. El PAMQA de l'Àrea de Barcelona determina que han d'elaborar un Pla de Desplaçament d'Empresa els centres generadors de mobilitat fixats per l'article 3.4 del Decret 344/2006. Es proposa informar a les empreses del municipi de la importància i obligació (si s'escau) d'elaborar un PDE.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Desenvolupament Econòmic, empreses implicades
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



10. SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ

PROPOSTES

Títol:	Realitzar un pla d'accés als PAES de Badalona
Línia estratègica:	Millorar la informació i la formació de la ciutadania i les empreses respecte a la mobilitat sostenible
Breu descripció:	Els Polígons d'Activitats Econòmiques (PAE) són aquelles zones destinades específicament a la instal·lació d'activitats productives, per això estan delimitades i qualificades en el planejament urbanístic per acollir aquests usos. La DIBA elabora un programa per realitzar actuacions de promoció i dinamització dels PAE i ofereix el Pla de Modernització de Polígons d'Activitat. A Badalona s'identifiquen 4 PAE (2 al llarg de la B-20, 1 al llarg de la C-31 i 1 entre la C-31 i el mar). Es proposa elaborar un Pla d'accés que contempli aquestes 4 àrees amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat universal dels treballadors als Polígons d'Activitat Econòmica.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Desenvolupament Econòmic, empreses implicades
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



10. SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ

PROPOSTES

Títol:	Remodelar la pàgina web municipal pel que fa a la informació referida a la mobilitat
Línia estratègica:	Millorar la informació i la formació de la ciutadania i les empreses respecte a la mobilitat sostenible
Breu descripció:	Actualment, la pàgina web de l'Ajuntament de Badalona incorpora informació específica relacionada amb la mobilitat. Es recullen les diferents alternatives per arribar fins al municipi i desplaçar-se dins del nucli urbà. A més, hi ha enllaç directe a les pàgines web dels operadors de transport públic i a la documentació del PMUS vigent. Per tal de mantenir aquest canal de comunicació es proposa ampliar i actualitzar la informació relacionada amb la mobilitat perquè sigui més accessible i entenedora. L'objectiu principal és disposar d'un portal web de referència sobre mobilitat i millorar la qualitat de la informació pública.
Prioritat:	Mitjana
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Comunicació, Serveis Informàtics
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



11. DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DEL PMUS

PROPOSTES

Títol:	Equiparar l'estructura tècnica del Departament de Mobilitat de l'Ajuntament de Badalona al d'altres ciutats de mida similar
Línia estratègica:	Portar a terme el seguiment del pla
Breu descripció:	D'acord amb la informació exposada a la diagnosi, l'equip de Mobilitat de l'Ajuntament de Badalona està format per 6 treballadors, una xifra inferior a la d'altres ciutats catalanes de mida similar com Terrassa (14 persones) o Sabadell (10 persones). Per tant, es considera necessari incorporar nous treballadors a l'estructura tècnica del Servei de Mobilitat de Badalona tant per portar a terme el seguiment del PMUS com per desenvolupar les tasques quotidianes del departament. D'acord amb l'organigrama d'altres ciutats com Terrassa o Sabadell, s'ha elaborat una proposta d'equip tècnic que contempla passar de 6 a 14 treballadors.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Recursos Humans
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



11. DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DEL PMUS

PROPOSTES

Títol:	Incorporar la figura del gestor del PMUS
Línia estratègica:	Portar a terme el seguiment del pla
Breu descripció:	L'Ajuntament de Badalona no disposa actualment de cap perfil professional que quedi a càrrec de les tasques que comporta la implantació del propi PMUS. Per aquest motiu, es proposa incorporar la figura del gestor del PMUS, el qual estarà vinculat al Servei de Mobilitat i Vialitat però sense acumular les tasques que es realitzen en el mateix. Això significa que no podrà encarregar-se com a tasca extra o complementaria a les persones que hi treballen actualment. Les tasques encomanades estaran relacionades amb la gestió general, la revisió i actualització del PMUS, la coordinació (entre els diferents departaments implicats en l'execució de les propostes), el seguiment del pla i les comunicacions.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Recursos Humans
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



11. DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DEL PMUS

PROPOSTES

Títol:	Crear una línia de pressupost municipal que inclogui les despeses anuals previstes al PMUS de Badalona
Línia estratègica:	Portar a terme el seguiment del pla
Breu descripció:	Per tal de desenvolupar i materialitzar les propostes contemplades al PMUS caldrà que el pressupost municipal de cada any incorpori la partida econòmica necessària per cobrir les despeses associades a les actuacions previstes. Tenint en compte el calendari i les prioritats establertes a les fitxes de les propostes, anualment s'elaborarà un llistat d'actuacions a desenvolupar amb l'objectiu d'incorporar al pressupost municipal els recursos econòmics necessaris per materialitzar-les.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Comissió de Seguiment del PMUS, Mobilitat i Via Pública, Serveis Econòmics, Altres serveis municipals implicats en les actuacions
Fase:	1 (0-3 anys) i 2 (3-6 anys)



11. DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DEL PMUS

PROPOSTES

Títol:	Elaborar els informes anuals de seguiment intern sobre el desenvolupament del PMUS
Línia estratègica:	Portar a terme el seguiment del pla
Breu descripció:	Després de l'aprovació del PMUS caldrà presentar els informes de seguiment que determinin la DAE (Declaració Ambiental Estratègica) i l'ATM amb l'objectiu de detectar i analitzar aquelles propostes que s'han realitzat i les que queden pendents. Per tal de portar un control sobre l'avenç de les mateixes, s'elaboraran informes anuals interns de seguiment sobre el seu desenvolupament. La Comissió de Seguiment elaborarà aquests informes d'acord amb la informació aportada per part dels serveis responsables de les actuacions. Aquests informes anuals es presentaran a la Taula de Mobilitat, la Generalitat i l'ATM.
Prioritat:	Alta
Agents implicats:	Mobilitat i Via Pública, Comissió de Seguiment, Altres serveis que desenvolupin propostes del PMUS
Fase:	1 (0-3 anys), 2 (3-6 anys) i 3 (+6 anys)

