



Horitzó 2030

Document de Síntesi

Juny 2023

ÍNDEX

1.	Mobilitat a peu.....	3
2.	Mobilitat en bicicleta i VMP	6
3.	Mobilitat en transport públic.....	9
4.	Mobilitat en vehicle privat	11
5.	Aparcament.....	14
6.	Distribució Urbana de Mercaderies	15
7.	Medi Ambient	17
8.	Seguretat viària	18

1. Mobilitat a peu

La piràmide de mobilitat urbana ha invertit l'ordre dels seus components i actualment els vianants es troben al capdamunt de l'estructura. Per aquest motiu, el principal repte del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Badalona rau en posar com a prioritat la mobilitat dels vianants i dels col·lectius més vulnerables. L'objectiu és que una vegada definida, jerarquitzada i analitzada la xarxa s'actui de forma sistemàtica en aquells trams i interseccions on s'identifiqui un greuge per al vianant respecte als altres modes de transport.

Aquest nou esquema de mobilitat ha de suposar un increment en la qualitat de vida dels habitants de tots els districtes, especialment d'aquells on la connectivitat a peu està compromesa, tant a nivell intern com amb la resta de la ciutat. A dia d'avui, els desplaçaments a peu suposen el 48,5% del repartiment modal dels residents (283.904 desplaçaments diaris).

Actualment, la xarxa bàsica per a vianants de Badalona té una longitud de 115,58 kilòmetres, dels quals el 15,89% no compleixen amb l'ordre TMA/851/2021, que fixa l'amplada útil mínima en 1,8 metres. Així mateix, la xarxa esmentada disposa de 2.444 passos de vianants, dels quals el 92,6% es troben rebaixats i a més de la meitat (52,4%) hi ha semàfors per regular la prioritat de pas. Ara bé, el 4,7% dels passos de vianants de la xarxa bàsica de Badalona no es troben rebaixats, és a dir, no salven el desnivell entre la vorera i la calçada amb una rampa o plataforma elevada.

Per tant, amb l'objectiu de potenciar la mobilitat a peu, cal destinar als vianants una major superfície d'espai públic i de millor qualitat, tant en termes d'accessibilitat com de seguretat.

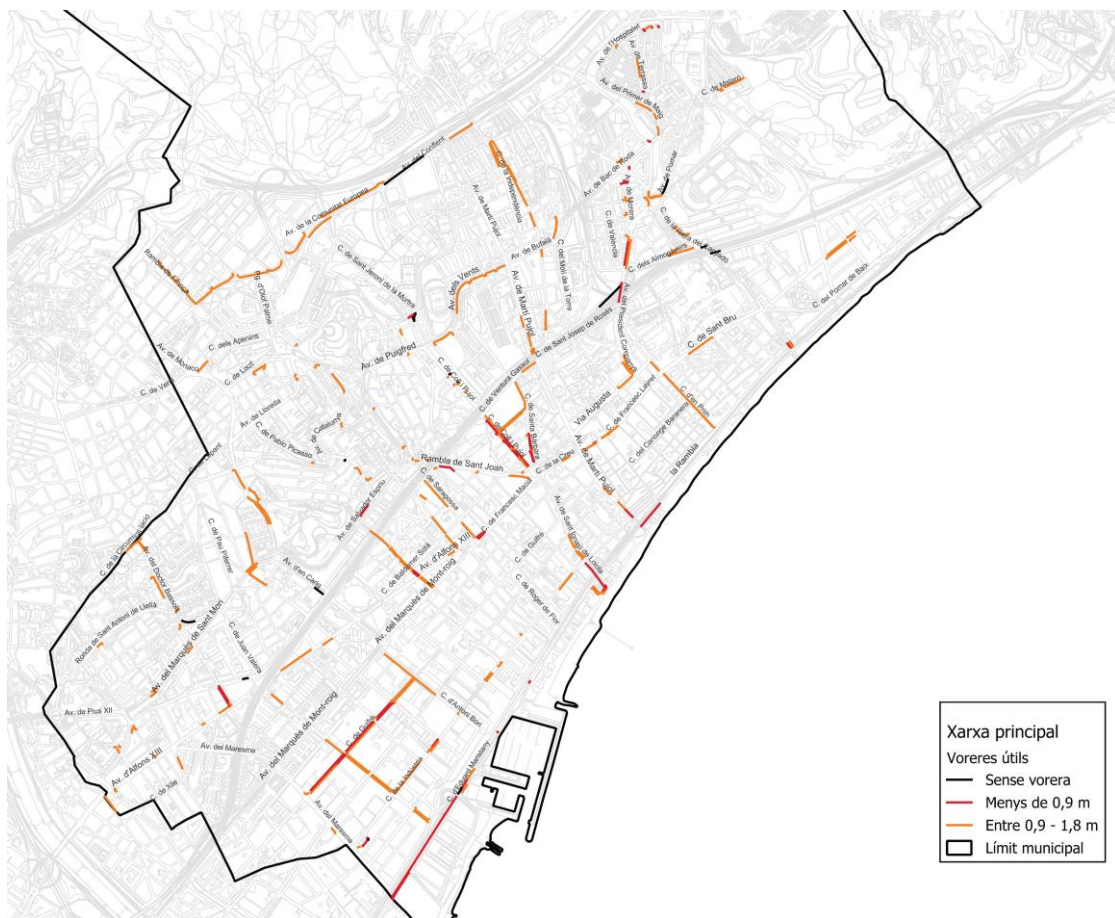


Fig. Trams de voreres inaccessibles de la xarxa bàsica de vianants

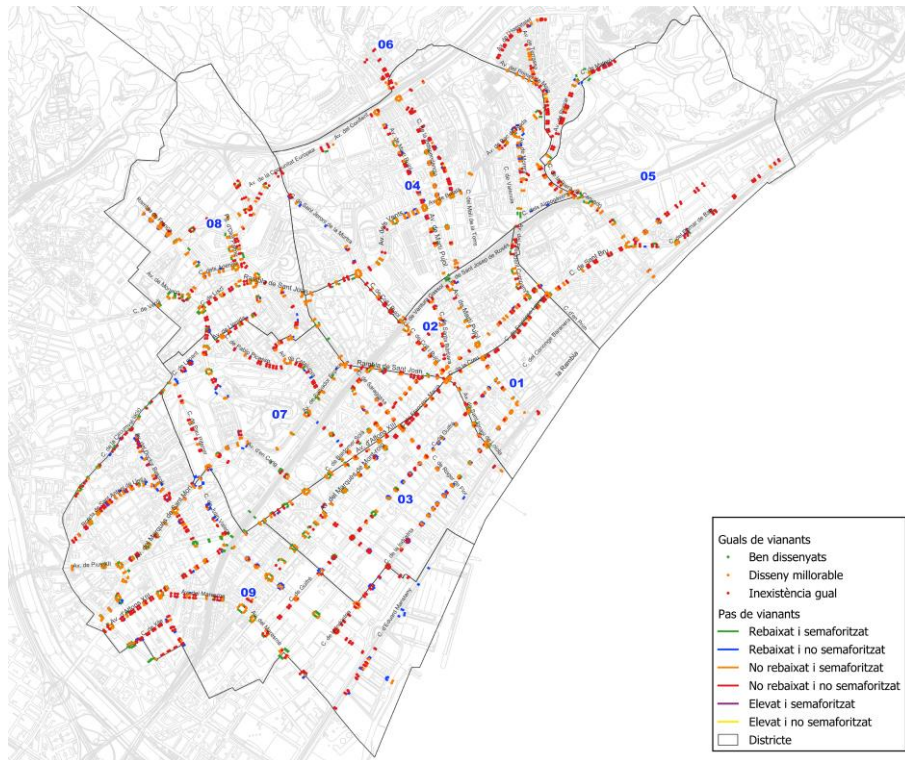


Fig. Situació dels passos de vianants i dels guals de la xarxa principal

En termes de demanda, 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. Al Pg. Marítim l'afluència de vianants el dissabte s'incrementa de l'ordre del 60%. Degut a l'orografia i la presència de barreres com la C-31, els fluxos de mobilitat a peu tenen un caràcter longitudinal.

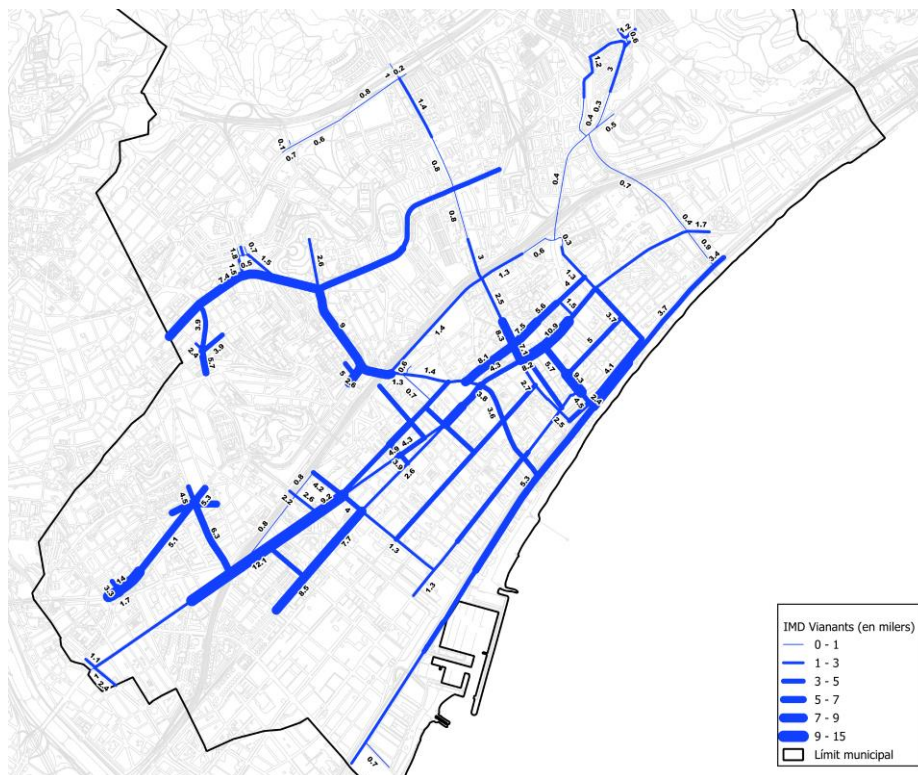


Fig. IMD de vianants en dia feiner

La concreció de les propostes inclou també aquelles aportacions sorgides del procés de participació ciutadana; en general, les opinions recollides donen suport a l'estratègia de mobilitat a peu adoptada pel PMUS. 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, especialment fora de la xarxa bàsica, 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, especialment fora de la xarxa bàsica, 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.
- S'assenyala una manca d'encaminaments per a persones amb diversitat funcional visual.
- S'exposen problemes de seguretat en els desplaçaments a peu fins als centres escolars degut al comportament incívic d'alguns conductors. Es considera que cal actualitzar i completar el projecte de camins amics.
- 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'escales o amb pendents elevats.

Amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu i augmentar els espais amb prioritat per a vianants i millorar la seva gestió es proposa:

1. Ampliar les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica de vianants i eliminar barreres arquitectòniques (desnivells, escales sense adaptació, senyals, semàfors, fanals, pals elèctrics, paviments discontinus...). Establir directrius per a les noves actuacions urbanístiques.
2. Impulsar la Ciutat dels 15 minuts mitjançant la creació d'àrees de centralitat als diferents barris (ciutat policèntrica).
3. Actualitzar el Pla d'Accessibilitat.
4. Pacificar el C/ de Francesc Layret.
5. Millorar la xarxa bàsica de vianants a partir de l'adequació de guals i passos de vianants perquè siguin accessibles.
6. Crear espais pacificats als barris de Casagemes i Progrés per tal d'ampliar l'àmbit de pacificació del Centre.

En resum, tenint en compte que gairebé la meitat dels desplaçaments realitzats a diari pels badalonins es porten a terme a peu, cal millorar les condicions dels itineraris per a vianants.

2. Mobilitat en bicicleta i VMP

Els desplaçaments en bicicleta i VMP representen el 0,2% del repartiment modal dels residents a Badalona (1.291 viatges diaris).

El desenvolupament de la xarxa de carril bici als nuclis urbans no només requereix l'existència d'un espai segregat sinó que també comporta la necessitat d'integrar la nova infraestructura en les xarxes de mobilitat preexistents. La ciutat de Badalona disposa d'una xarxa pedalable o ciclable de 194,6 km de longitud, però únicament el 6,3% (12,2 km) corresponen a carrils bici i aquests transcorren majoritàriament en vorera (Av. del Marquès de Mont-roig, C. de Ponent, C. de Pau Claris, Av. d'en Caritg, Av. de Salvador Espriu, etc.). En contraposició, el 89,1% (173,4 km) són carrers on la velocitat està limitada a 30 km/h i les bicicletes i VMP poden circular per la calçada gràcies a l'entrada en vigor del RD 970/2020. Al marge de la reduïda proporció que suposen els carrils bici respecte a la xarxa ciclable en conjunt, el principal problema rau en la manca de connectivitat dels carrils bici existents, el que complica el seu ús i condiona la seguretat dels ciclistes.

Pel que fa a l'estacionament, la ciutat disposa de 89 punts d'aparcament per a bicicletes i 2 estacions Bicibox, un a la parada de metro de Pompeu Fabra (L2) i un altre a la Pl. de Roca i Pi, a les immediacions de l'estació de Renfe.

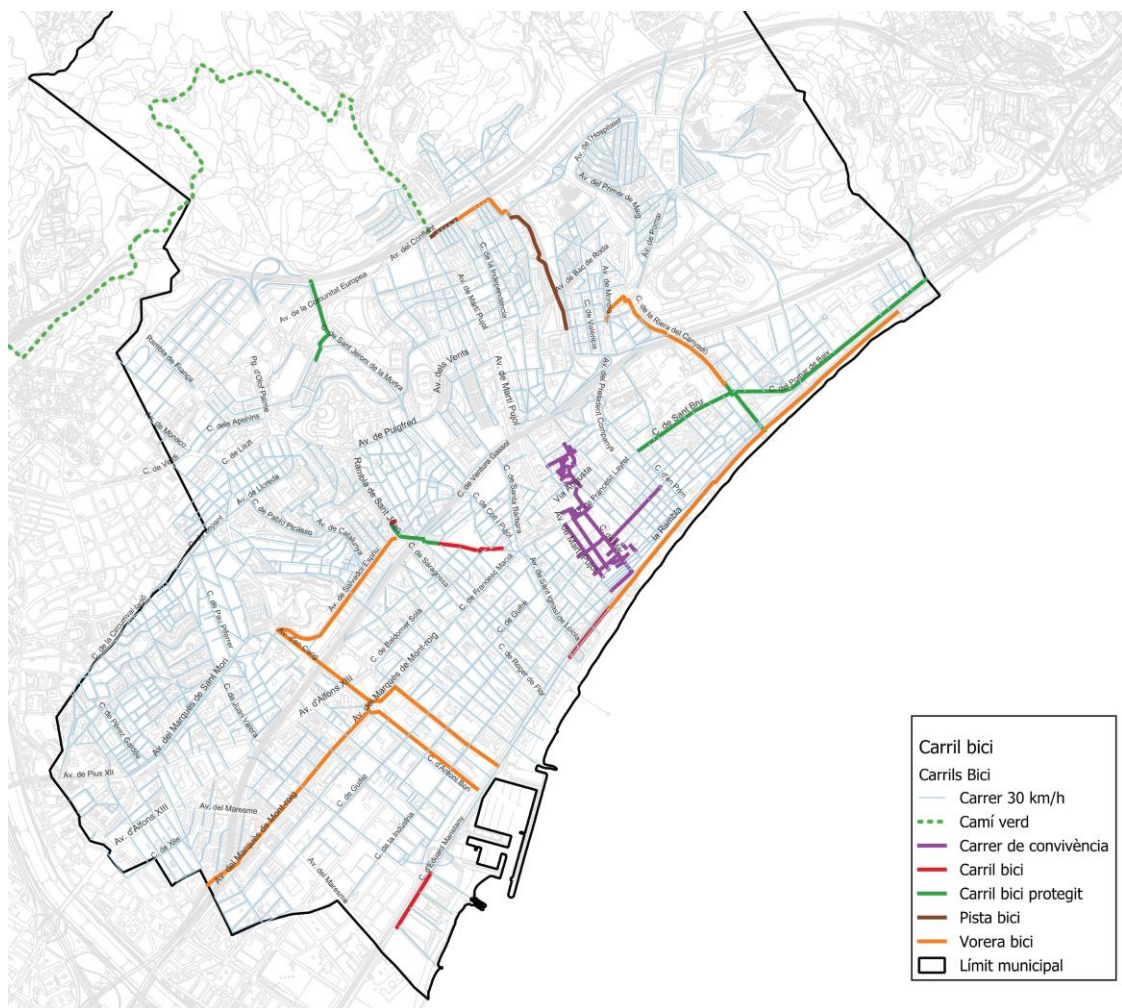


Fig. Xarxa ciclable i aparcaments per a bicicletes a Badalona

Així doncs, el marge de millora de la mobilitat en bicicleta a la ciutat és ampli. És viable apostar per expandir la infraestructura dedicada a aquest mitjà de transport amb l'objectiu d'incrementar el seu pes en el repartiment modal i reduir la dependència del vehicle privat motoritzat. De fet, l'Ajuntament de Badalona té previst afegir 300 metres de carril bici a curt termini i es proposa incorporar fins a 23,35 km a mig i llarg termini, arribant a vies principals 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.

Actualment, hi ha zones de la ciutat on més del 50% de la població està coberta en un radi de 100 metres per al menys 1 infraestructura ciclable (carril bici o aparcament), com Congrés, Gorg, Can Claris, Centre o Casagemes. En canvi, a d'altres àrees de la ciutat com Canyet, Pomar de Dalt, Mas Ram, La Pau, El Remei o Bonavista el percentatge de població coberta és del 0%. A Les Guixeres, Pomar, Montigalà i Sant Joan de Llefià es cobreix com a màxim el 15% dels habitants.

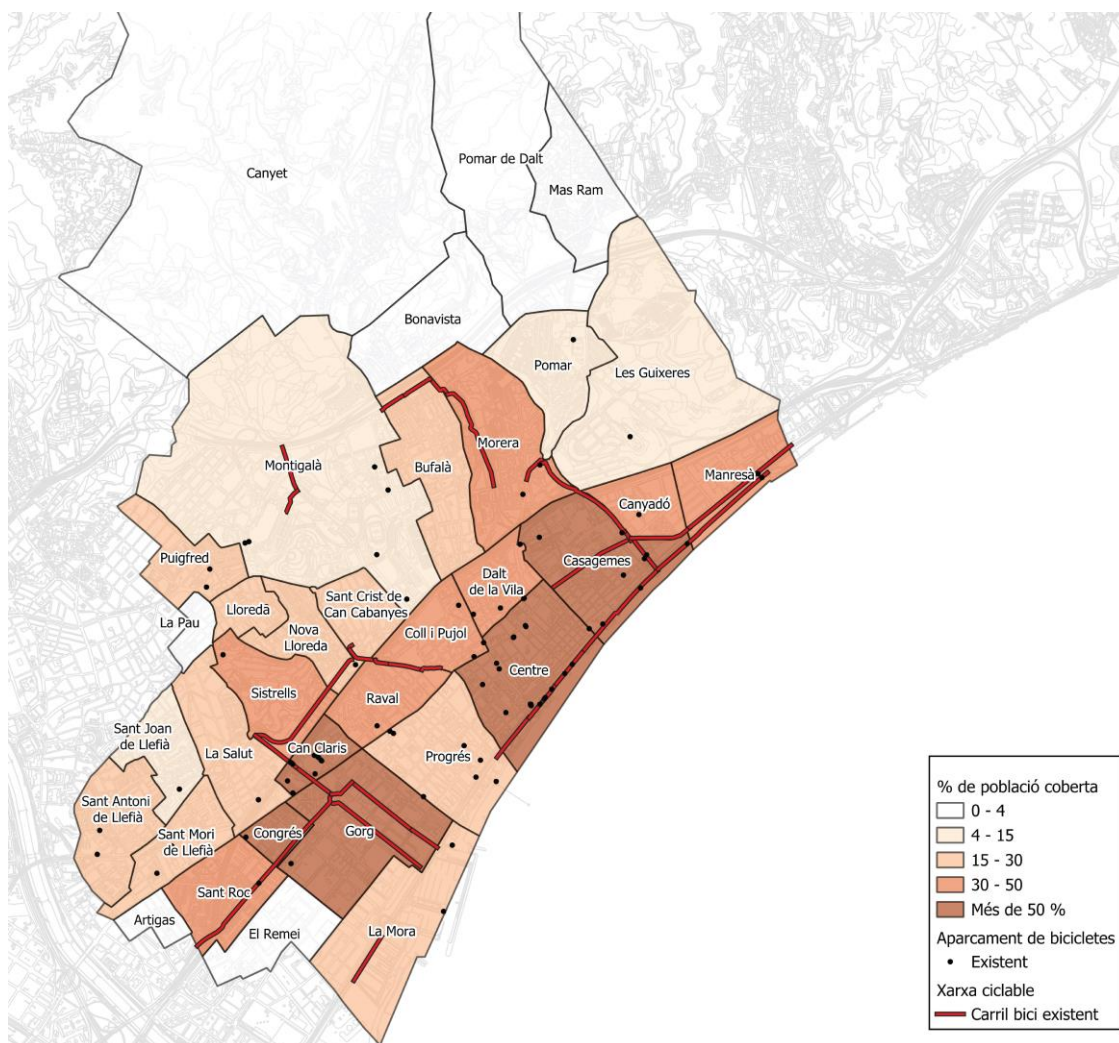


Fig. Infraestructura actual i futura (xarxa ciclable i aparcaments per a bicicletes)

D'altra banda, cal destacar que està prevista la posada en marxa a l'abril de 2023 del sistema de lloguer metropolitana de bicicletes, anomenat AMBici. Inicialment, a Badalona hi haurà 31 estacions i 341 bicicletes completament elèctriques, concretament del model e-SMARTbike 2.0. Les estacions estaran ubicades a indrets on es potèncii al intermodalitat amb el transport públic, com les parades de metro o l'estació de Renfe.

A nivell de demanda, la major aflluència de bicicletes i VMP es produeix a la façana litoral, al Pg. Marítim i a Eduard Maristany. No obstant això, també cal destacar la IMD assolida a altres vies com l'Av. d'Alfons XIII o la Via Augusta. Novament, al igual que en el cas dels vianants, els desplaçaments amb bicicleta i VMP tenen un marcat caràcter longitudinal degut a l'orografia i la presència de barreres com la C-31.

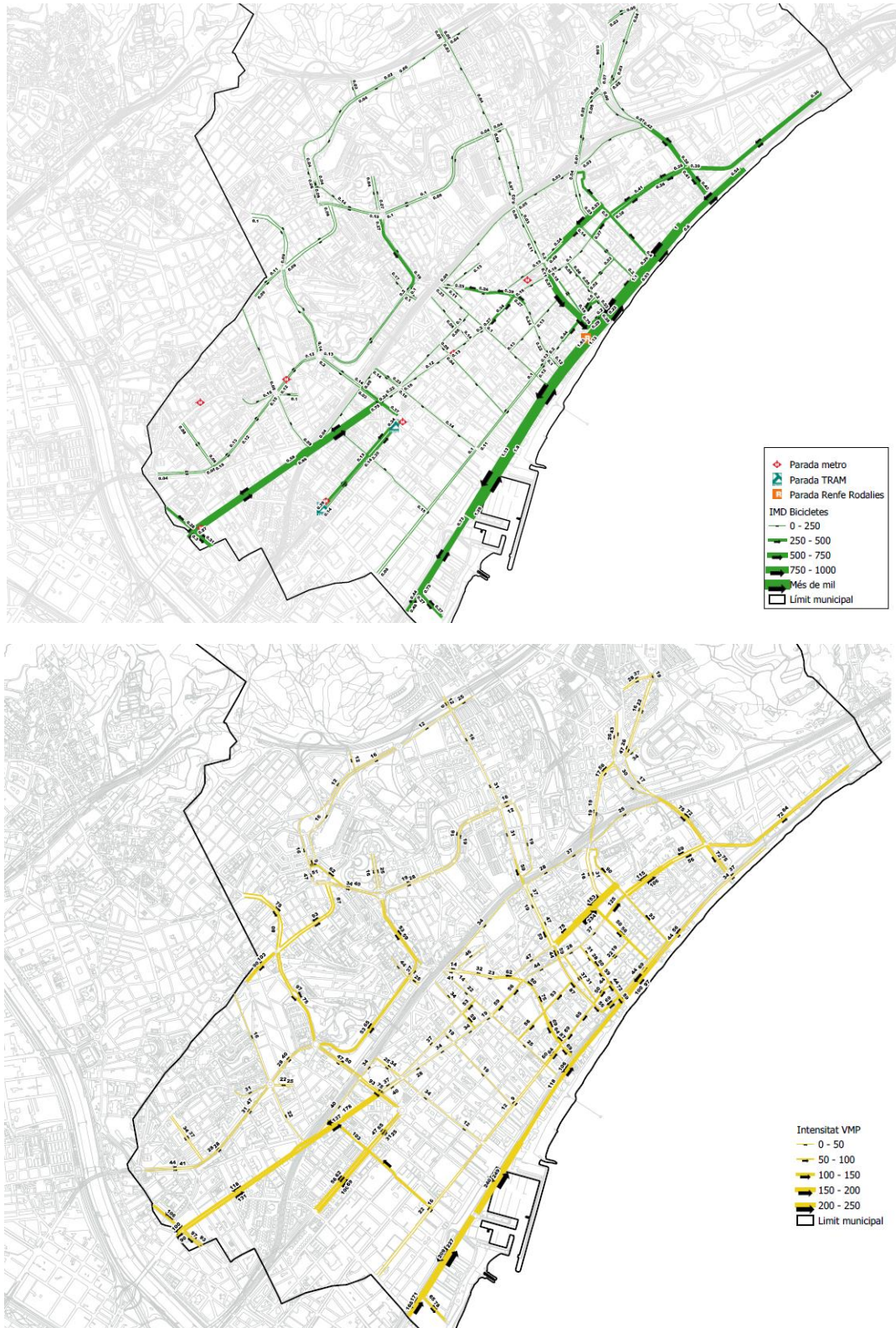


Fig. IMD de bicicletes i VMP a Badalona

La concreció de les propostes inclou també aquelles aportacions sorgides del procés de participació ciutadana; en general, les opinions recollides donen suport a l'estratègia de mobilitat a peu adoptada pel PMUS. Les aportacions que es van repetir amb major freqüència són les següents:

- 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.

Amb l'objectiu d'incrementar la mobilitat en bicicleta i VMP, garantir la seguretat dels usuaris, potenciar i regular l'ús de la bicicleta a pedals i elèctrica i millorar l'aparcament i les connexions es proposa:

1. Expandir i millorar la infraestructura de carrils bici a la ciutat amb la finalitat d'aconseguir una xarxa coherent, connexa i còmoda, evitant interferències amb la resta de modes de transport.
2. Implantar comptadors de bicicletes en els eixos Bicivia i elements de sincronització semafòrica per a la bicicleta.
3. Ampliar el sistema públic de lloguer de bicicletes elèctriques i mecàniques de caire metropolità.
4. Redactar i implementar l'ordenança de bicicletes i VMP.
5. Incrementar el nombre d'aparcaments per a bicicletes, especialment a les zones on actualment hi ha mancances relacionades amb aquest tipus d'infraestructures.
6. Crear aparcaments segurs per a bicicletes als equipaments que no en disposen, als eixos terciaris i comercials, estacions ferroviàries i a les zones industrials.

3. Mobilitat en transport públic

El transport públic té un gran potencial per incrementar el seu pes en el repartiment modal dels badalonins, tant per viatges interns com de connexió. Actualment, els residents a Badalona porten a terme 106.704 desplaçaments diaris en transport públic, el que representa el 18,2% del repartiment modal. Ara bé, el pes del transport públic queda per darrera del vehicle privat tant en els desplaçaments interns com de connexió.

L'oferta de transport públic al municipi està formada per 2 línies de metro (L2 i L10N), 1 línia de tramvia (T5), 2 línies de tren (R1 i RG1), servei de taxi, 6 línies d'autobús urbà, 27 línies d'autobús interurbà i 4 línies de bus nocturn. En un futur, està previst que s'incrementi l'oferta de transport públic amb l'arribada de l'L1 de metro fins a l'Estació de Rodalies i el perllongament de la T4 de tramvia fins al Port de Badalona.

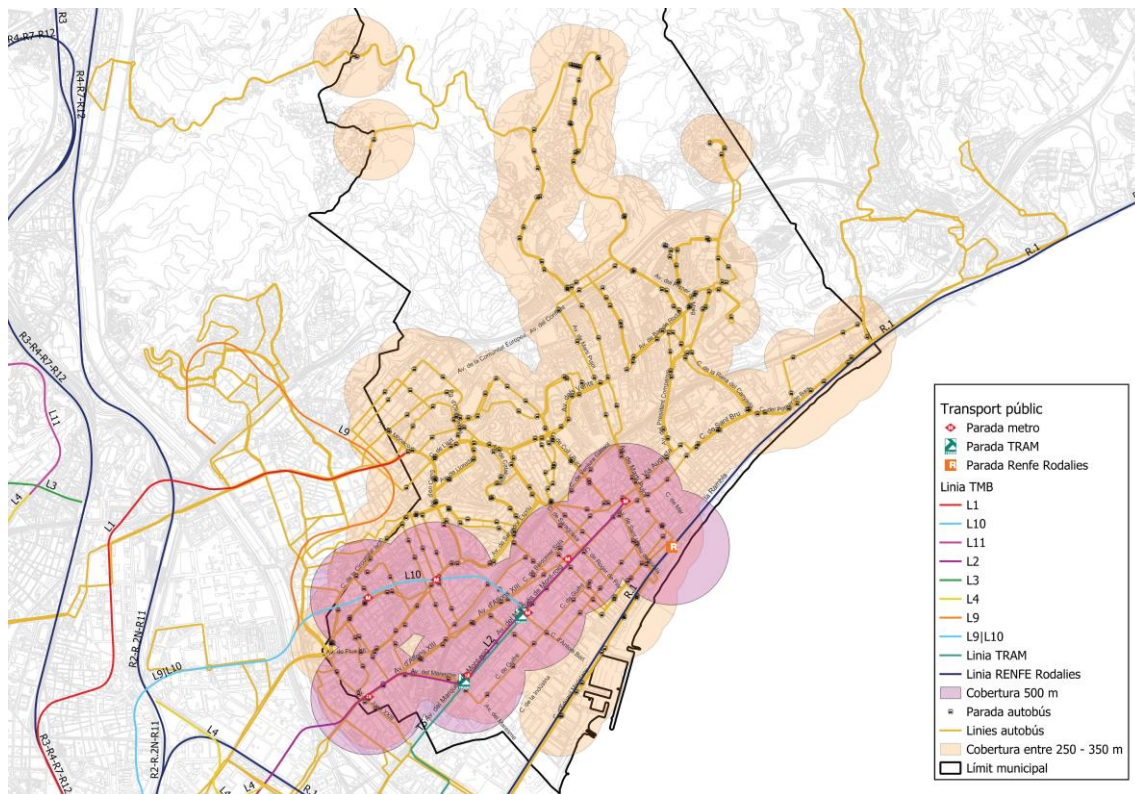


Fig. Cobertura del transport públic a Badalona

Pel que fa a la infraestructura auxiliar, actualment la xarxa de carrils bus de Badalona té una longitud de 3,1 km i transcorre per les següents vies: l'Av. d'Alfons XIII (entre la C-31 i el C/ de Poniente), el C/ de Baldomer Solà, el C/ de Francesc Macià (entre Roger de Flor i Martí Pujol) i la Via Augusta (entre la B-500 i Alcalde Xifré). En un futur està previst que la xarxa de carrils bus s'incrementi en 20,8 km i s'estengui a vies com la Rbla. de Sant Joan, l'Av. de Sant Ignasi de Loiola o el C/ de Coll i Pujol, entre d'altres. En aquest sentit, vies com l'Av. d'Alfons XIII, el C/ de Francesc Macià, el C/ de Sant Bru, la Rbla. de Sant Joan o el C/ de Francesc Layret registren entre 12 i 15 autobusos per hora, el que denota una concentració de les expedicions a les vies principals.

Pel que fa a la demanda, el major volum d'usuaris es registra a la xarxa d'autobús urbà (43.402.231 validacions al 2019). Tot i així, es registren valors rellevants a la resta d'alternatives de transport públic, com la parada de metro de Pompeu Fabra (3.767.839 validacions al 2019), la d'Artigues | Sant Adrià (3.767.761 validacions al 2019) o la de TRAM de Gorg (198.632 validacions).

La concreció de les propostes inclouen també aquelles aportacions sorgides del procés de participació ciutadana; en general, les opinions recollides donen suport a l'estratègia de mobilitat a peu adoptada pel PMUS. Les aportacions que es van repetir amb major freqüència són les següents:

- Es considera que hi ha una manca de carrils bus en comparació d'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 manifesta que, a diferència de Santa Coloma de Gramenet o Barcelona, algunes de les línies nocturnes que donen servei a Badalona (com l'N11) no permeten les parades a demanda.

- 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.

Amb l'objectiu d'incrementar la mobilitat en transport públic, millorar la xarxa d'autobús (parades, cobertura, connectivitat i velocitat), millorar la informació a l'usuari, al conductor i a l'administració pública i reduir l'impacte ambiental es proposa:

1. Sol·licitar a l'òrgan competent el perllongament de les línies T4 i T5 de tramvia i realitzar el seguiment del procés.
2. 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.
3. Instar a l'Administració General de l'Estat i a la Generalitat de Catalunya a estudiar i invertir en la desviació de la línia ferroviària entre Barcelona i Mataró.
4. Impulsar un estudi integral de la xarxa de transport públic urbà de Badalona.
5. Elaborar un Pla de Parades on es realitzi un inventari associat a l'estat de les mateixes (presència de marquesina, plataforma, encaminaments, amplada de la vorera, itineraris d'accés...).
6. Millorar el confort de les parades de transport públic a través de la col·locació de marquesines. També es proposa incorporar nous elements que millorin l'accessibilitat de les persones amb diversitat funcional, com encaminaments o plataformes.
7. Impulsar un nou contracte de tecnificació de les marquesines de les parades d'autobús per afegir sensorització i connexió 5G.
8. Millorar la velocitat comercial del servei d'autobús mitjançant la creació de nous carrils exclusius per al transport públic.
9. Augmentar la implementació de semàfors que prioritzin el transport públic.
10. 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.
11. Millorar la informació a l'usuari a través de l'aplicació per a l'ús *d'smartphones*. Integració amb altres serveis de Mobilitat. *Mobility as a Service*.
12. Augmentar la captació de dades del servei de transport públic. Implementar una plataforma de distribució d'informació i dades compartida entre els operadors del transport públic i l'administració pública.
13. Renovar la flota d'autobusos urbans per vehicles elèctrics o híbrids.
14. Facilitar la transformació de la flota de taxi en vehicles elèctrics.

4. Mobilitat en vehicle privat

Actualment, els residents a Badalona efectuen 193.621 desplaçaments amb vehicle privat motoritzat, el que suposa el 33,1% del repartiment modal. Es tracta del segon mitjà de transport més utilitzat, després dels desplaçaments a peu.

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Badalona jerarquitzava la xarxa viària en base a les característiques (capacitat, intensitat de trànsit...) i funcions de les vies (via d'accés, de pas, residencial...), però també es tenen en compte les xarxes de vianants, bicicletes i transport públic, adaptant el transport privat a l'espai-temps disponible i garantint l'accessibilitat continua del veïnat als aparcaments i a l'activitat econòmica. A

dia d'avui, el trànsit rodat únicament es troba restringit a determinats àmbits com l'illa de vianants del Centre.

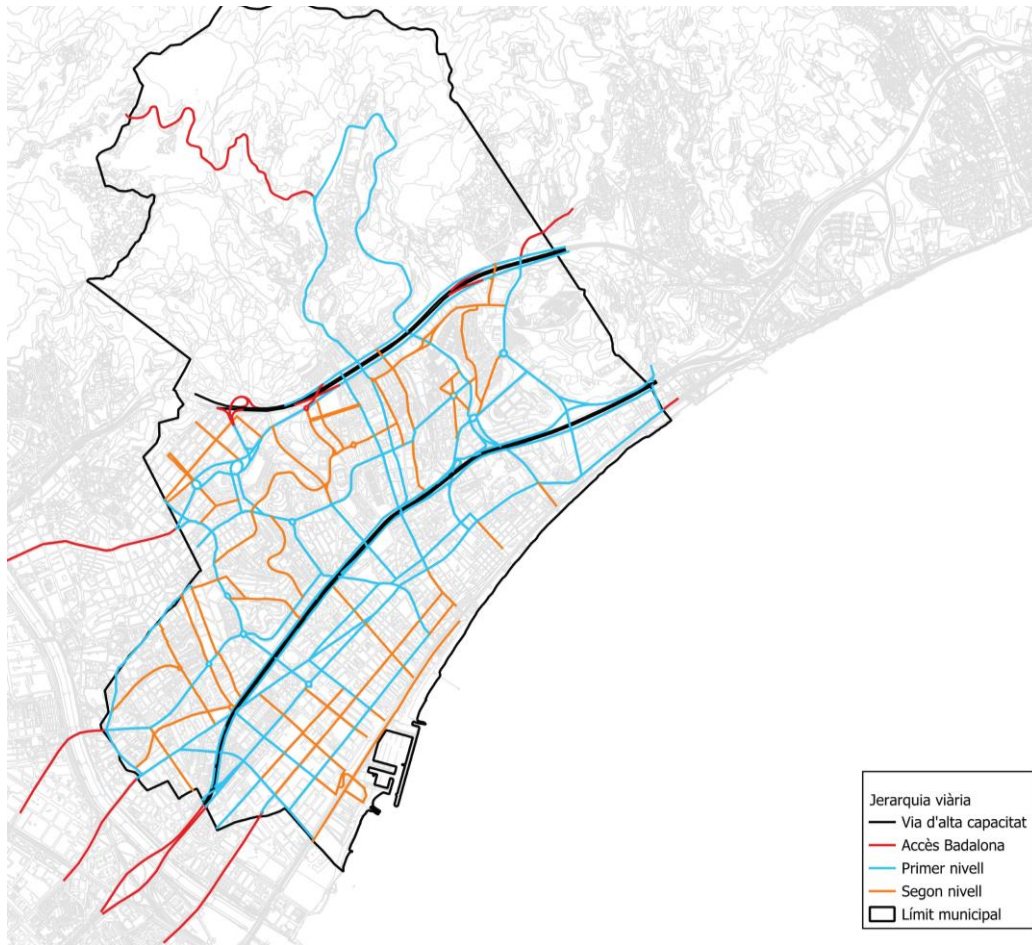


Fig. Jerarquia de la xarxa viària

Pel que fa a les principals vies interurbanes, destaquen la B-20 i la C-31. En aquest sentit, una de les infraestructures clau per a la mobilitat en vehicle privat es la finalització de les calçades laterals de la C-31, que han de segregar el flux de trànsit local de l'interurbà i optimitzar la circulació a la ciutat.

En termes de demanda, és a dir, d'afluència de vehicles, destaquen els següents exemples:

Vies pròximes a la B-20 i a la zona comercial de Montigalà:

- C/ de Dinamarca, amb 15.000-17.000 vehicles per sentit.
- Pg. d'Olof Palme amb 10.000-11.600 vehicles diaris per sentit.
- Av. de la Comunitat Europea (entre Dinamarca i Av. d'Itàlia) amb 14.690 vehicles en direcció Av. d'Itàlia i 10.410 en sentit Dinamarca.

Vies pròximes a la C-31:

- C/ de Ventura Gassol amb 12.800 vehicles entre Coll i Pujol i Martí Pujol i 15.190 entre Martí Pujol i la B-500.

Vies que distribueixen els fluxos de trànsit de forma transversal i longitudinal:

- Av. de Martí Pujol en sentit Francesc Layret, amb 12.000 vehicles al dia entre Via Augusta i C/ de la Creu.
- Via Augusta amb 11.170 vehicles diaris entre la B-500 i Martí Pujol.
- Av. del Marquès de Mont-Roig en sentit Gorg amb 10.800 vehicles diaris entre l'Av. del Congrés Eucarístic i Tortosa i 14.090 vehicles diaris entre Tortosa i Antoni Bori.
- Rbla. de Sant Joan en sentit Centre, amb més 12.360 vehicles.
- Av. President Companys amb 12.000-13.000 vehicles entre la C-31 i la Via Augusta en direcció Centre.

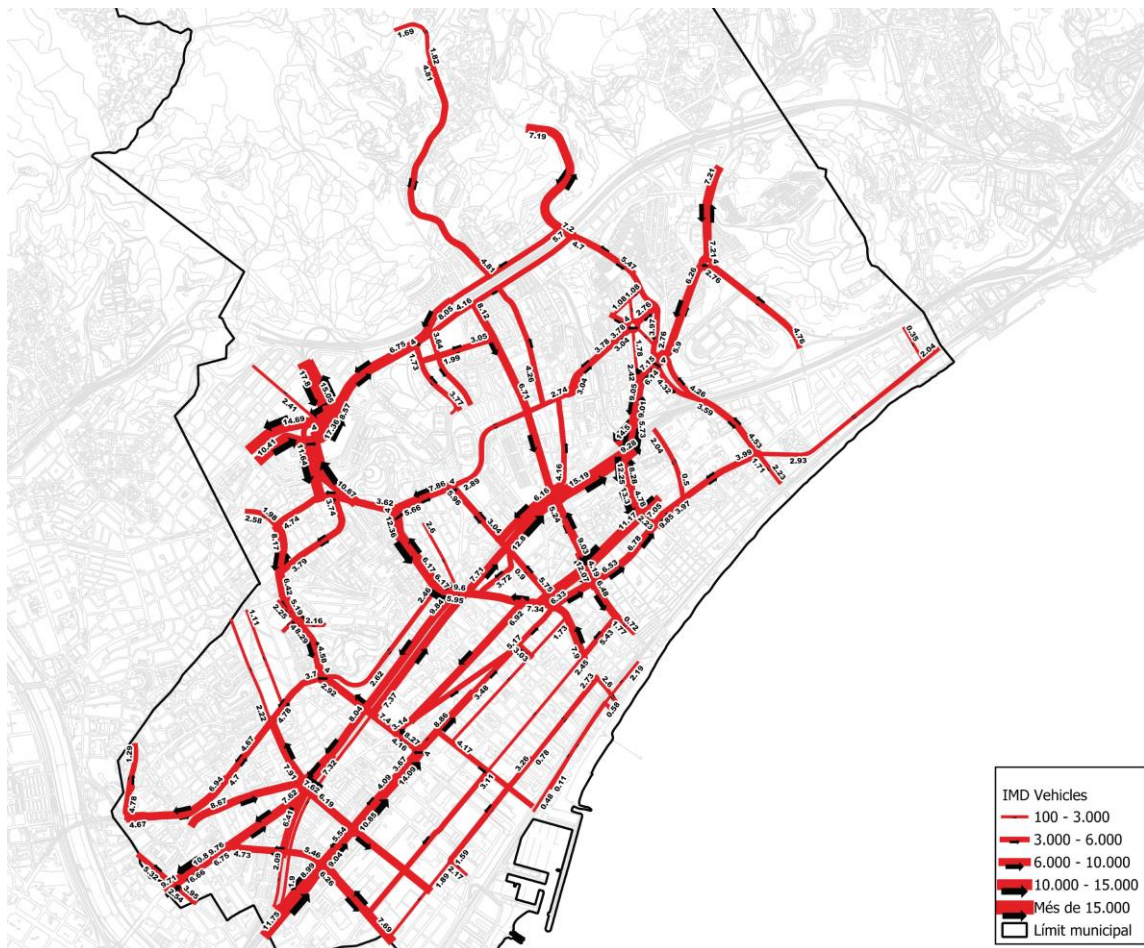


Fig. IMD de trànsit motoritzat

La concreció de les propostes inclouen també aquelles aportacions sorgides del procés de participació ciutadana; en general, les opinions recollides donen suport a l'estratègia de mobilitat a peu adoptada pel PMUS. Les aportacions que es van repetir amb major freqüència són les següents:

- 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'endrecament 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.

Amb l'objectiu d'optimitzar el funcionament de la xarxa, fomentar el vehicle compartit i el vehicle elèctric i implementar progressivament sistemes intel·ligents i innovadors en la gestió del trànsit, es proposa:

1. Elaborar un Pla de Circulació que serveixi com a eina per reorientar els problemes de trànsit a la ciutat i ordenar la xarxa viària.
2. Optimitzar la funcionalitat de la xarxa viària (simplificació de sentits, reducció de carrils, modificació de les seccions, implantació de mesures de reducció de velocitat, etc.).
3. Donar suport a la finalització de les obres vinculades a la construcció de les calçades laterals de la C-31 en sentit Barcelona.
4. 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.
5. Crear zones restringides al trànsit a la xarxa no bàsica del centre urbà i dels diferents barris.
6. Millorar la integració de la gestió semafòrica de les interseccions actuals: creació del centre de control del trànsit.
7. Modificar la classificació tècnica de la C-31 per considerar-la com a Via preferent i no com a Autopista.
8. Iniciar el procés de transformació de la C-31 perquè esdevingui una via urbana.
9. Potenciar els sistemes de vehicle compartit: *motosharing* i *carsharing*. *Carsharing* administratiu.
10. Introduir a l'Ordenança fiscal mesures a favor de l'extensió del vehicle elèctric
11. Introduir càmeres OCR per al control d'accessos, control d'indisciplina, realització d'aforaments, establiment de rutes...
12. Incloure missatges específics als panells informatius de *leds* situats als accessos a la vila per tal d'orientar, informar o desviar als usuaris.

5. Aparcament

S'han comptabilitzat a Badalona 38.899 places d'aparcament en superfície, de les quals aproximadament 12.000 es localitzen al Districte 9. Així mateix, s'han identificat 48 solars destinats a aparcament, els quals equivalen a 5.543 places. Gairebé el 90% (86,8%) d'aquests solars són asfaltats. En canvi, l'oferta regulada de zona blava es limita a 1.218 places concentrades al Centre i a les zones costaneres properes a les platges.

D'altra banda, s'han comptabilitzat 711 places de PMR a tot el municipi, però només 66 són d'ús públic, és a dir, poden ser utilitzades per qualsevol persona amb mobilitat reduïda. La resta estan associades a matrícules concretes de manera que només les pot utilitzar un únic vehicle.

Respecte a l'estacionament soterrat, es calcula que a la ciutat hi ha 9.792 places d'aparcament subterrani, el 39% de les quals s'ubiquen al Districte 9.

En termes de demanda, hi ha 97.588 turismes i furgonetes censats al municipi, sent els districtes 9 (133) i 2 (115) els que presenten una major densitat de vehicles per hectàrea. En aquest sentit, l'ocupació diürna de l'aparcament no regulat supera el 85% a Montigalà, La Salut, Lloreda, Llefia i Bufalà. Pel que fa a l'ocupació nocturna, aquesta supera el 90% a tots els districtes censals de Badalona excepte el 8. En conseqüència,

s'han detectat fins a 110 indisciplines durant el període d'observació nocturn, la majoria corresponents a vehicles estacionats a sobre de les voreres o a l'entrada de guals.

L'estratègia d'aparcament a Badalona va dirigida a optimitzar l'oferta existent a la ciutat i a reduir l'espai públic ocupat per vehicles privats, derivant progressivament la demanda forana als estacionaments soterrats.

Amb l'objectiu de millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament es proposa:

1. Establir polítiques d'aparcament que afavoreixin l'ús dels estacionaments soterrats. Tarificació municipal de l'aparcament en funció del potencial contaminador dels vehicles.
2. 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.
3. Implementar mesures per a la gestió de l'aparcament a l'Hospital de Can Ruti.
4. Donar un nou ús a l'aparcament situat a l'entorn de l'estació de Rodalies.
5. Estudiar la implantació i regulació integral de l'estacionament als districtes amb major pressió d'aparcament per a residents.
6. Implementar un sistema d'aparcaments dissuasius perimetrals per promoure la interconnectivitat amb altres modes de transport. *Park&Ride*.
7. Potenciar o ampliar els plans de control de la Guàrdia Urbana per evitar la indisciplina en l'aparcament.
8. Continuar implantant territorialment les aplicacions mòbils de gestió de l'estacionament: zona blava, DUM i de residents.
9. Incloure elements de gestió de les reserves d'estacionament per a PMR. Inclusió de taxa de regulació/execució per evitar l'abús i el frau. Revisar els requisits per a sol·licitar una plaça PMR.
10. Ampliar la presència de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a la via pública i els aparcaments públics.

6. Distribució Urbana de Mercaderies

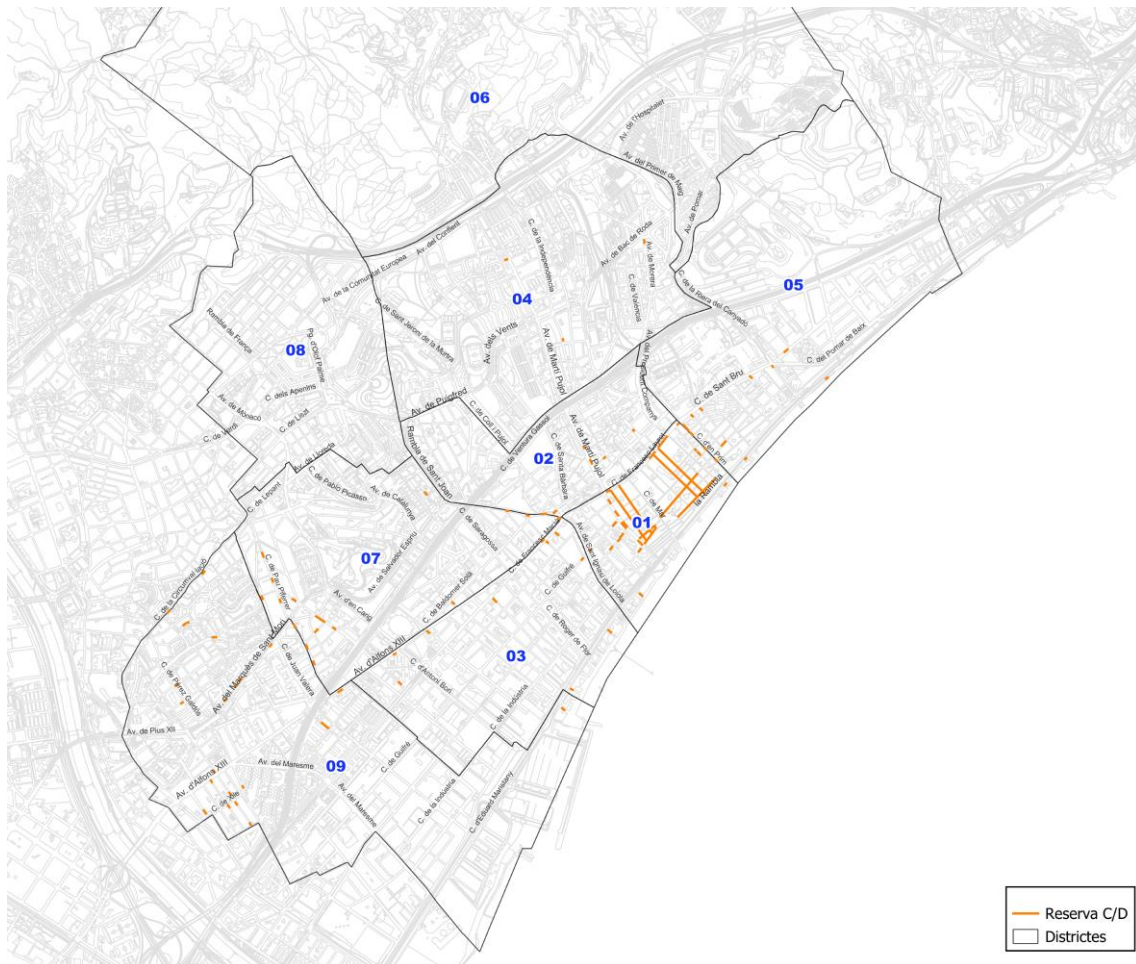
La distribució urbana de mercaderies (DUM) és fonamental per a l'activitat econòmica de la ciutat, especialment per al comerç (tant tradicional com *online*). Per aquest motiu, la seva ordenació és clau per a la millora de la mobilitat general.

A la ciutat de Badalona s'han comptabilitzat 285 places per realitzar la càrrega i descàrrega, la majoria concentrades als districtes censals 1 i 9. Ara bé, hi ha una manca d'uniformitat en els horaris, els quals varien en funció de la localització i de la tipologia de plaça (si és pública o pertany a un negoci particular). A zones com l'illa de vianants del Centre es permet la càrrega i descàrrega tot i no haver-hi espais habilitats per a aquesta activitat. Així doncs, s'identifiquen disfuncions en la distribució urbana de mercaderies.

Tot i així, l'any 2021 es van realitzar 61.537 operacions de càrrega i descàrrega a Badalona a través de la plataforma de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Per tant, cal consolidar aquesta tendència en la que s'utilitzen cada vegada més els

aplicatius informàtics de tipus *app* de control de places per afavorir la màxima eficiència i rotació.

Aquest PMUS té com a objectiu impulsar un canvi de model que deixi enrere el sistema tradicional amb vehicles contaminants i d'alt impacte a la via pública i avanci cap a un més sostenible i que generi menys friccions amb els modes de desplaçament tous. En conseqüència, s'aposta per habilitar microplataformes al perímetre de les zones amb major demanda, impulsar l'ús de la ciclo-logística i fomentar que els destinataris es desplacin per recollir la paqueteria implementant una xarxa de consignes.



Paral·lelament, mentre es desenvolupa aquest canvi de model, el sistema tradicional de càrrega i descàrrega haurà d'endregar-se per reduir les externalitats negatives que genera actualment.

Amb l'objectiu de millorar i optimitzar l'oferta de places DUM per zones i fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient al centre de la ciutat es proposa:

1. Unificar els horaris operatius de les places DUM en funció de l'activitat, habilitant nous espais a les zones més sol·licitades.
2. Convertir les àrees DUM privatives en zones de gestió pública.
3. Fomentar el desenvolupament de *lockers* per centralitzar l'entrega de paquets.
4. Analitzar la viabilitat per a crear una microplataforma de mercaderies que doni servei a l'illa de vianants central.
5. Potenciar la DUM amb "cargobicis", és a dir, amb tricicles o bicicletes amb recolzament elèctric.

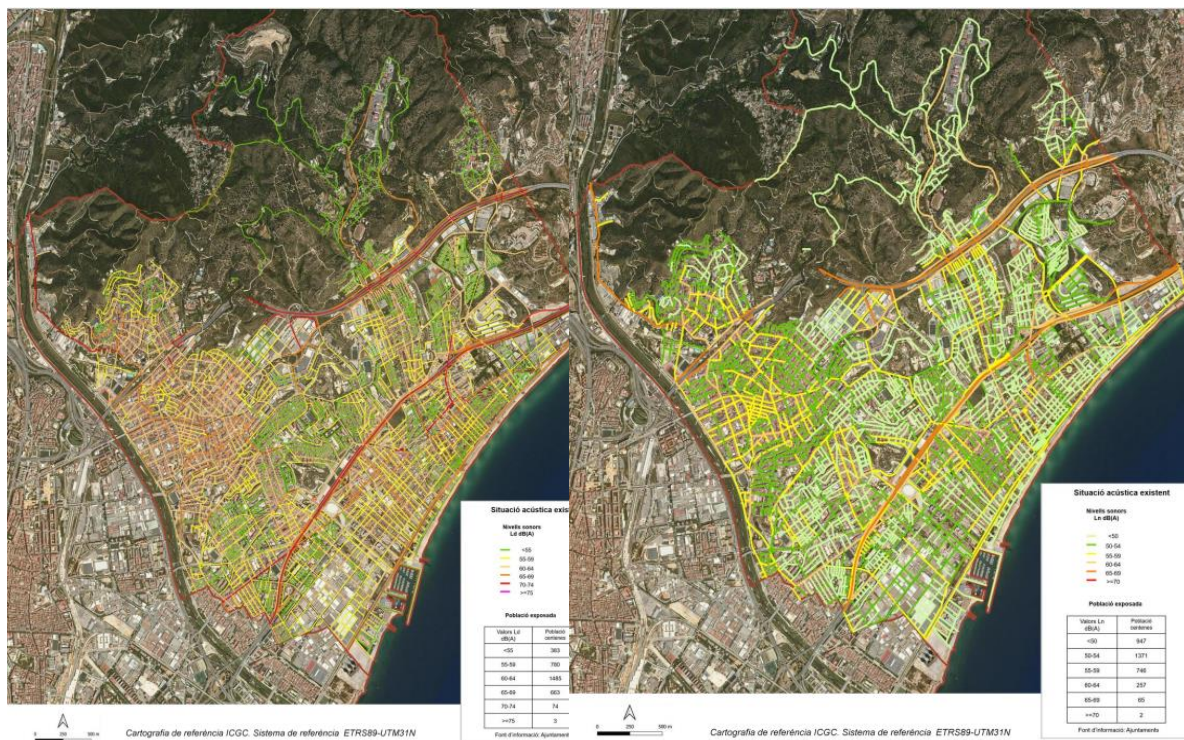
7. Medi Ambient

La contaminació atmosfèrica i acústica causada pel transport és un dels principals reptes als que s'enfronten les ciutats. En aquest sentit, Badalona es troba en un àmbit protegit degut als elevats nivells de contaminació atmosfèrica que es registren a l'entorn de Barcelona. Es calcula que el 85% de les emissions d'NO₂ i PM₁₀ provenen del trànsit urbà i interurbà. En termes de contaminació acústica, es superen els llindars fixats per la normativa municipal a nombrosos indrets, especialment al voltant de la C-31 i la B-20.

El present PMUS busca controlar i adaptar els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica als llindars fixats per la normativa vigent (europea, estatal i catalana).

Mapa acústic diürn 7-21 h

Mapa acústic nocturn: 23:00 a 7:00 h



Amb l'objectiu d'adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent i controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat es proposa:

1. Posar en funcionament la Zona de Baixes Emissions.
2. Instar a la Generalitat de Catalunya a incloure la C-31 dins de l'àmbit de la Zona de Baixes Emissions de Badalona.
3. Controlar periòdicament l'evolució dels nivells dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NO_x i PM₁₀) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMUS.
4. Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental.

5. Valorar positivament a les licitacions municipals que les empreses que hi participen fomentin la mobilitat amb vehicles nets.
6. Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota municipal de vehicles.
7. Fer el seguiment de l'evolució de les dades del mapa acústic de la ciutat.

8. Seguretat viària

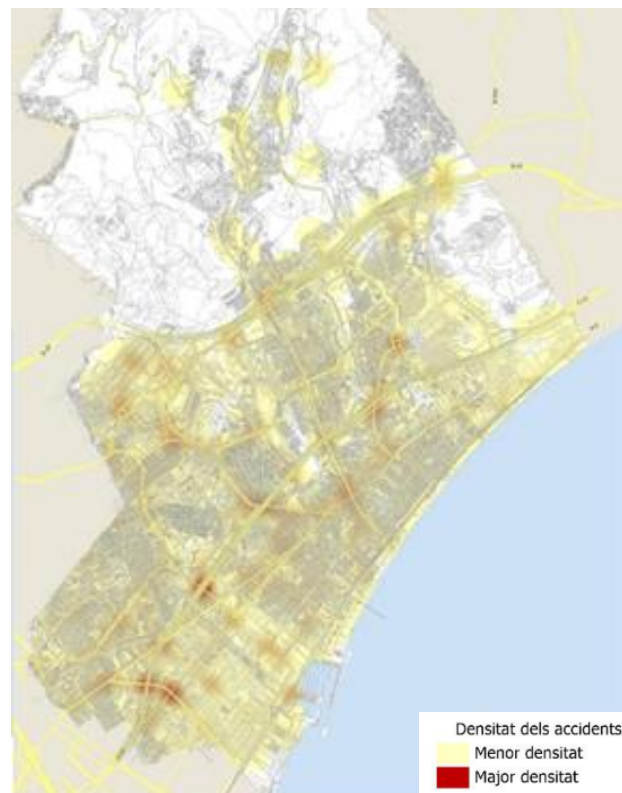
El Pla Local de Seguretat Viària de Badalona per al període 2021-2024 planteja reduir un 30% els accidents amb víctimes en zona urbana al 2024 respecte al 2019 (passar de 700 a 490), assolir els 0 morts en accidents de trànsit en zona urbana i reduir un 30% els ferits greus al 2024.

En sintonia amb el PLSV, el present PMUS té com a objectiu millorar la seguretat viària i reduir la sinistralitat a la ciutat de Badalona.

Amb el propòsit de reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà, fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport i millorar la seguretat viària als entorns escolars, es proposa:

1. Executar les accions acordades en el PLSV.
2. Establir criteris de disseny urbanístic que incloguin la Visió 0.
3. Elaborar una nova ordenança de Mobilitat.
4. Definir els criteris d'actuació als entorns escolars i les solucions a implementar.
5. Impulsar accions de millora als entorns i camins escolars per prevenir els accidents i potenciar les arribades a peu, en bicicleta i autobús urbà.

Densitat accidents



9. Sensibilització i conscienciació i seguiment del PMUS

A nivell de sensibilització i conscienciació, per tal de millorar la informació i formació de la ciutadania i les empreses respecte a la mobilitat sostenible, es proposa:

1. Continuar fent campanyes d'educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.
2. 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.
3. Continuar fent campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Setmana de la Mobilitat Sostenible.
4. Promocionar la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i Plans de Mobilitat Sectorial.
5. Realitzar un pla d'accés als PAES de Badalona (Polígons d'Activitats Econòmiques).
6. Remodelar la pàgina web municipal pel que fa a la informació referida a la mobilitat.

Per últim, per portar a terme el seguiment del PMUS es proposa:

1. Equiparar l'estructura tècnica del Departament de Mobilitat de l'Ajuntament de Badalona al d'altres ciutats catalanes de mida similar.
2. Incorporar la figura del gestor del Pla de Mobilitat de Badalona, que quedi a càrrec del control, seguiment i implantació de les mesures de mobilitat. Una de les tasques a desenvolupar serà la de coordinació entre les diferents àrees que han d'intervenir en les propostes (Mobilitat, Urbanisme, Obres Públiques...).
3. Crear una línia al pressupost municipal que inclogui les despeses anuals previstes al PMUS de Badalona.
4. Elaborar els informes anuals de seguiment intern sobre el desenvolupament del PMUS.