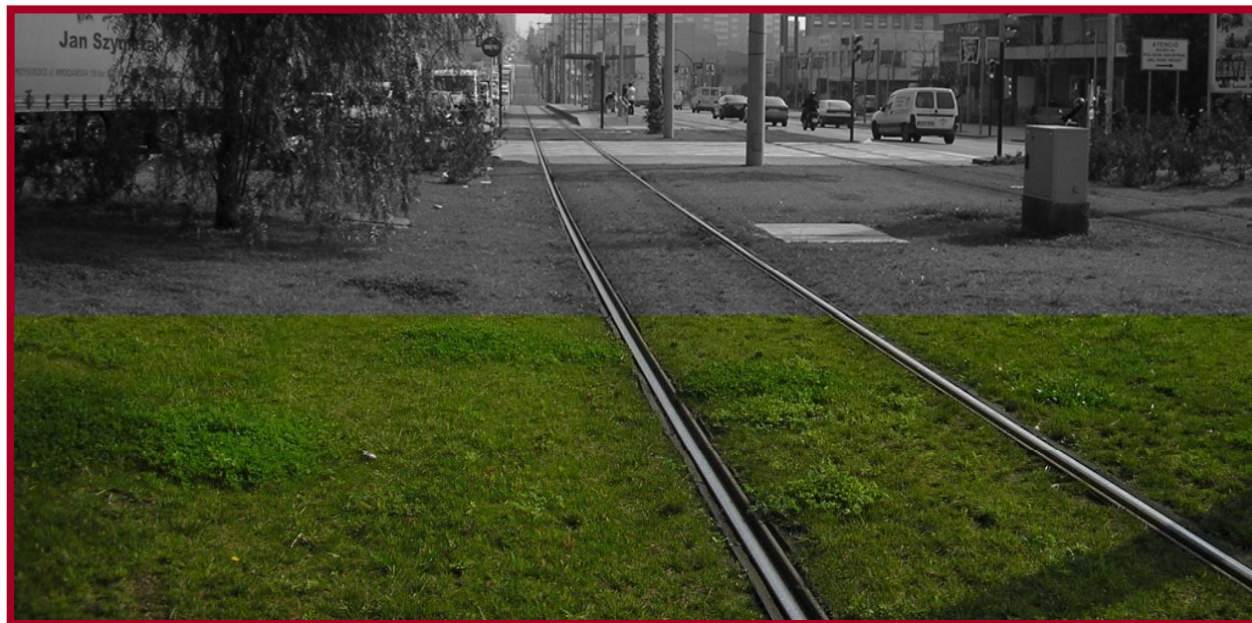




Pla de mobilitat urbana de Sant Just Desvern

Document IV. Document de Síntesi



Setembre de 2009



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



Ajuntament de
Sant Just Desvern



assessoria
d'infraestructures
i mobilitat



ÍNDIX DEL DOCUMENT

- 1. Introducció**
- 2. Anàlisi territorial i socioeconòmic**
- 3. Anàlisi de la mobilitat actual**
- 4. Anàlisi de la demanda**
- 5. Externalitats del sistema de transports**
- 6. Principis i Directrius del PMU**
- 7. Objectius del PMU. Estudi d'alternatives**
- 8. Propostes participades d'actuació**
- 9. Seguiment**

1. Introducció



JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DEL PMU

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

És doncs l'instrument de planificació de la mobilitat **d'àmbit local** i ha de servir de guia per a la presa de les actuacions municipals

OBLIGATORIETAT DEL PMU

L'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers (capitals de comarca; municipis amb més de 20.000 habitants).

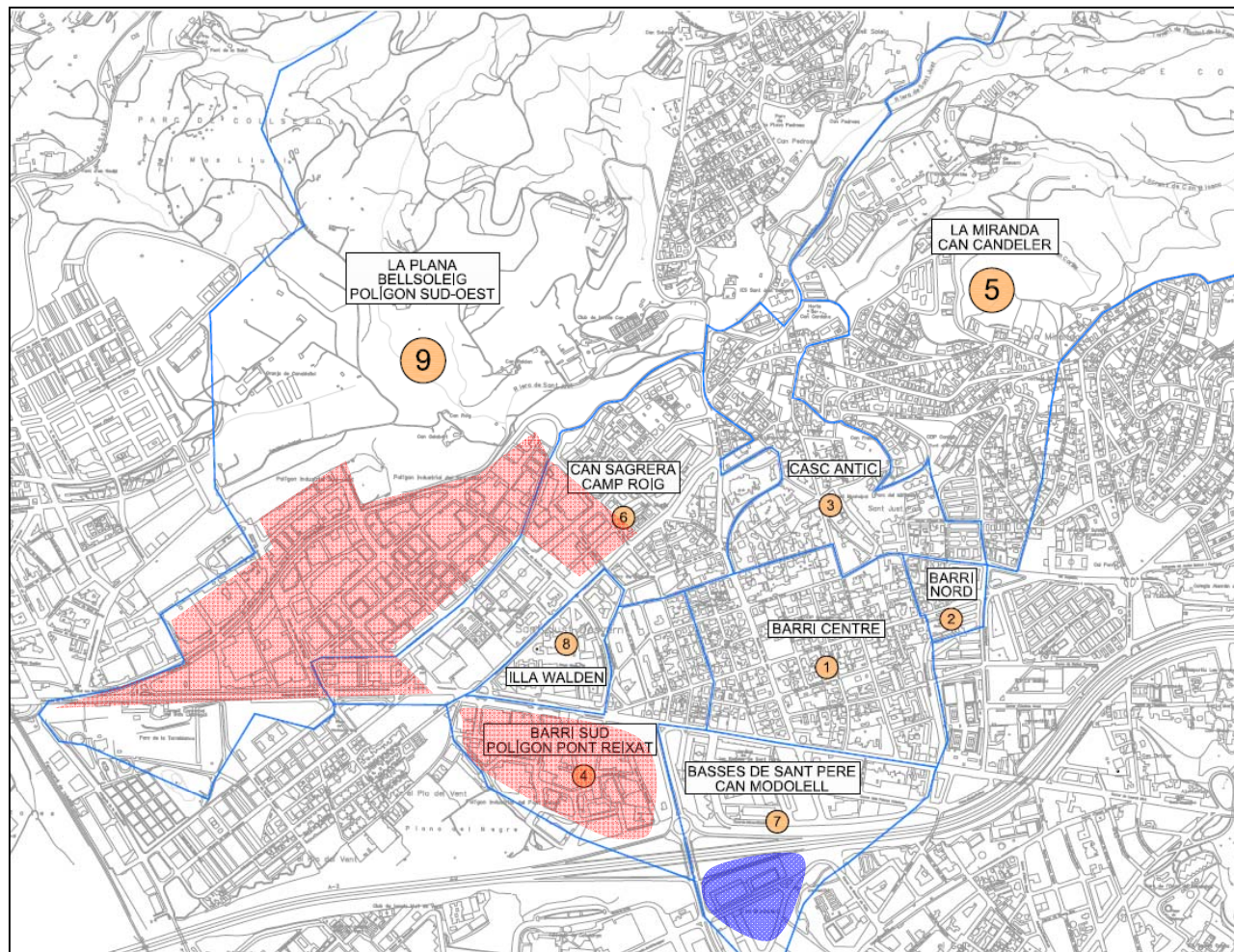
Segons el Pla d'Actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), s'estableix l'obligatorietat, en tots els municipis inclosos dins les Zones de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric (ZPEAA), de redactar un PMU per als seus municipis.

Per tant, a Sant Just Desvern és obligatòria la redacció del PMU del municipi, establint-se el 2014 com a any horitzó del Pla. Segons la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aquest PMU haurà de ser revisat cada sis anys (Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya).

2. Anàlisi territorial i socioeconòmic



ESTRUCTURA URBANA



9 Seccions Censals

2 Polígons Industrials

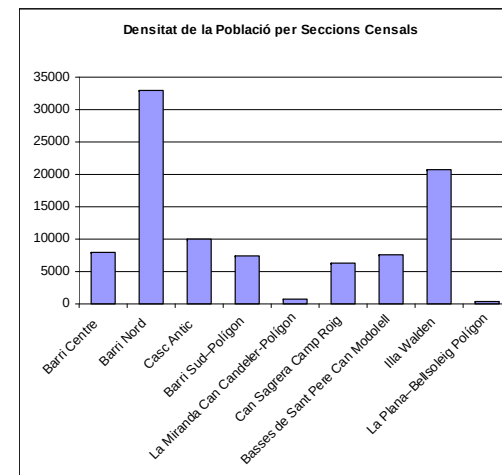
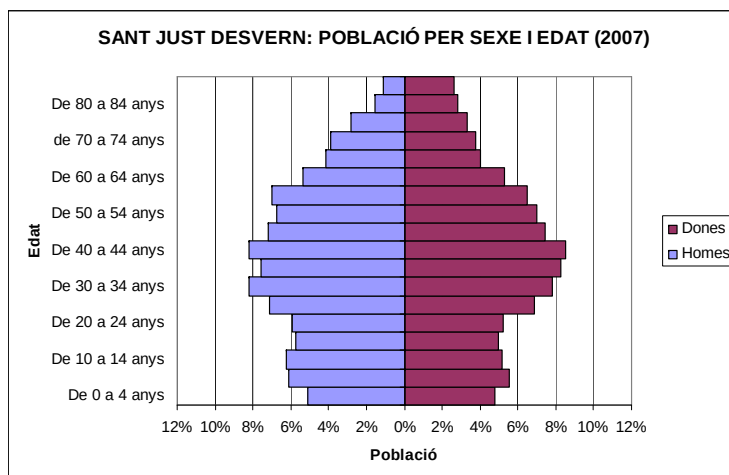
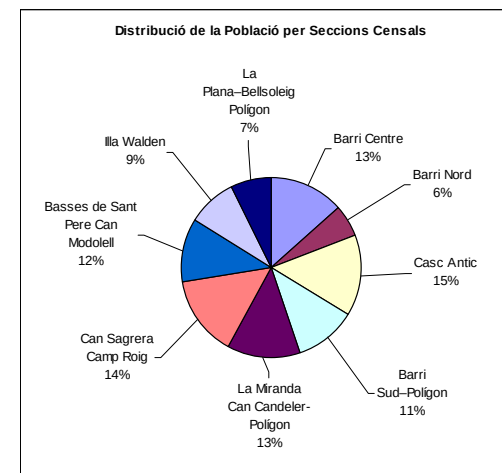
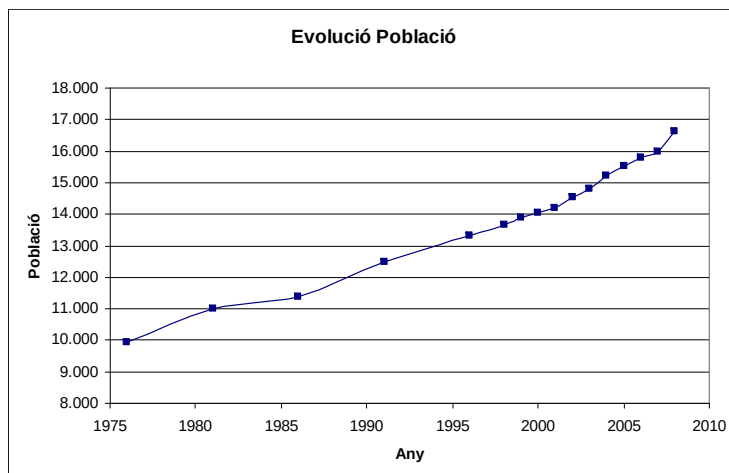
1 Centre de Negocis
(Sant Just-Porta Diagonal)

Segregació per seccions censals

2. Anàlisi territorial i socioeconòmic



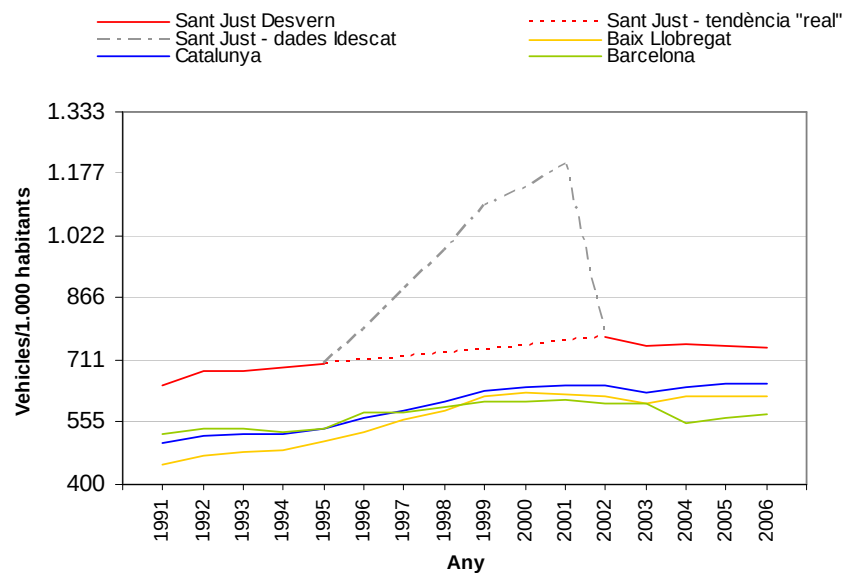
ESTRUCTURA SOCIODEMOGRÀFICA



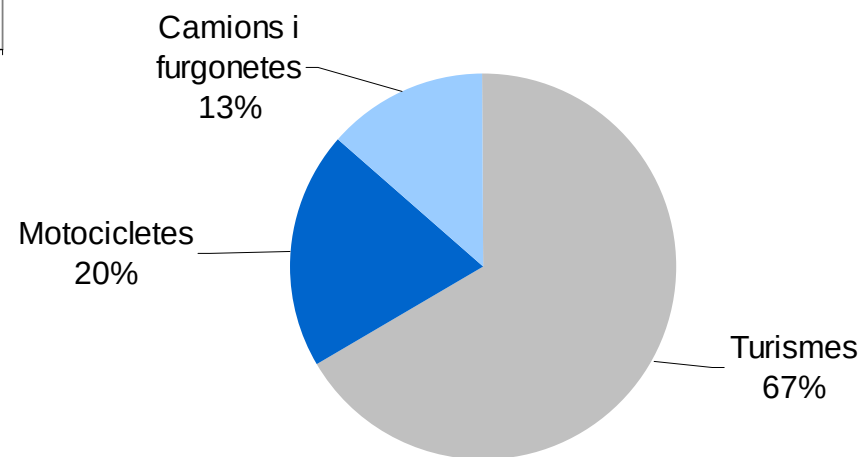


MOTORITZACIÓ

Evolució de l'índex de motorització



Distribució del Parc de Vehicles



3. Anàlisi de la mobilitat actual



PLANEJAMENT VIGENT

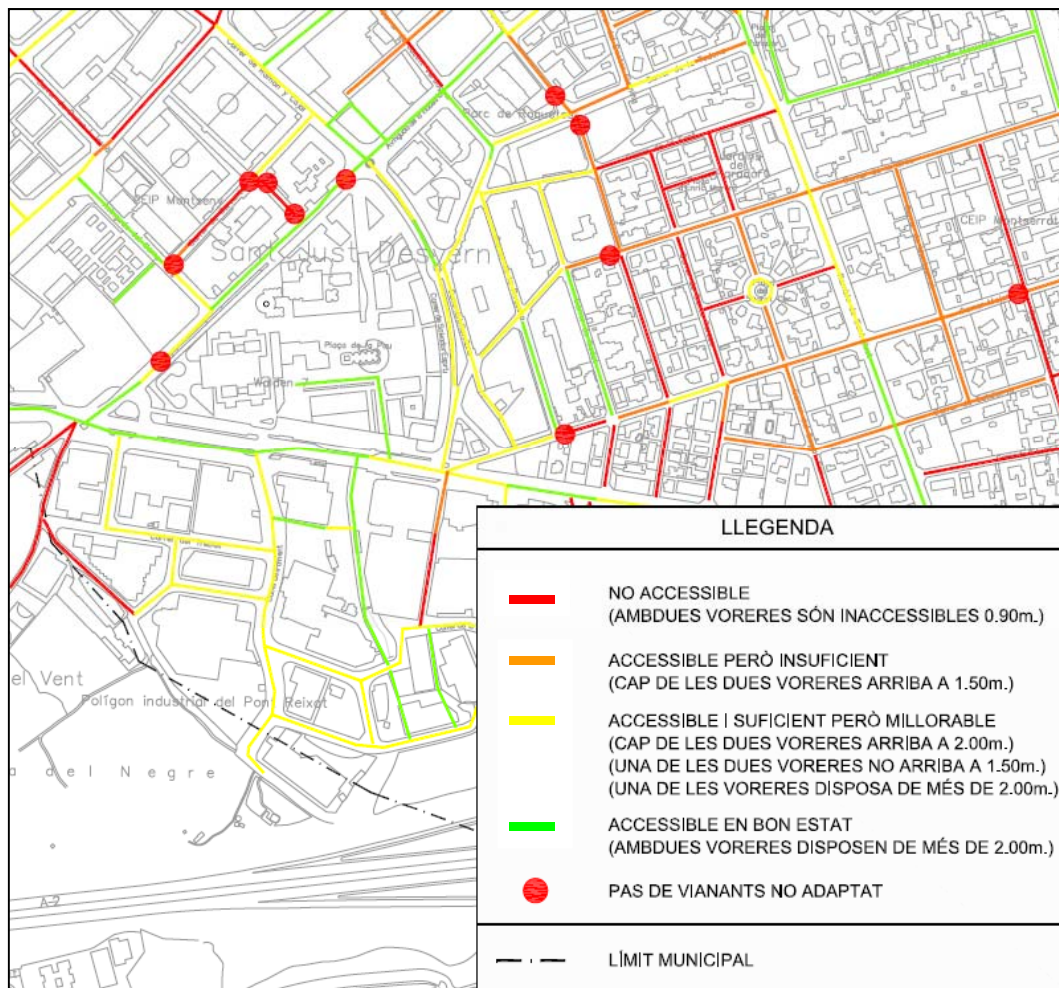
Per a la redacció del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Sant Just Desvern s'han seguit els següents plans:

- Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM).
- El Pla Director d'Infraestructures (PDI 2001-2010).
- El Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana (PGM-76).
- El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM 2012).
- El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC 2008-2012).
- El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC 2006-2026).

3. Anàlisi de la mobilitat actual



XARXA DE VIANANTS



Xarxa de per al vianant: classificació dels vials per la seva amplada útils

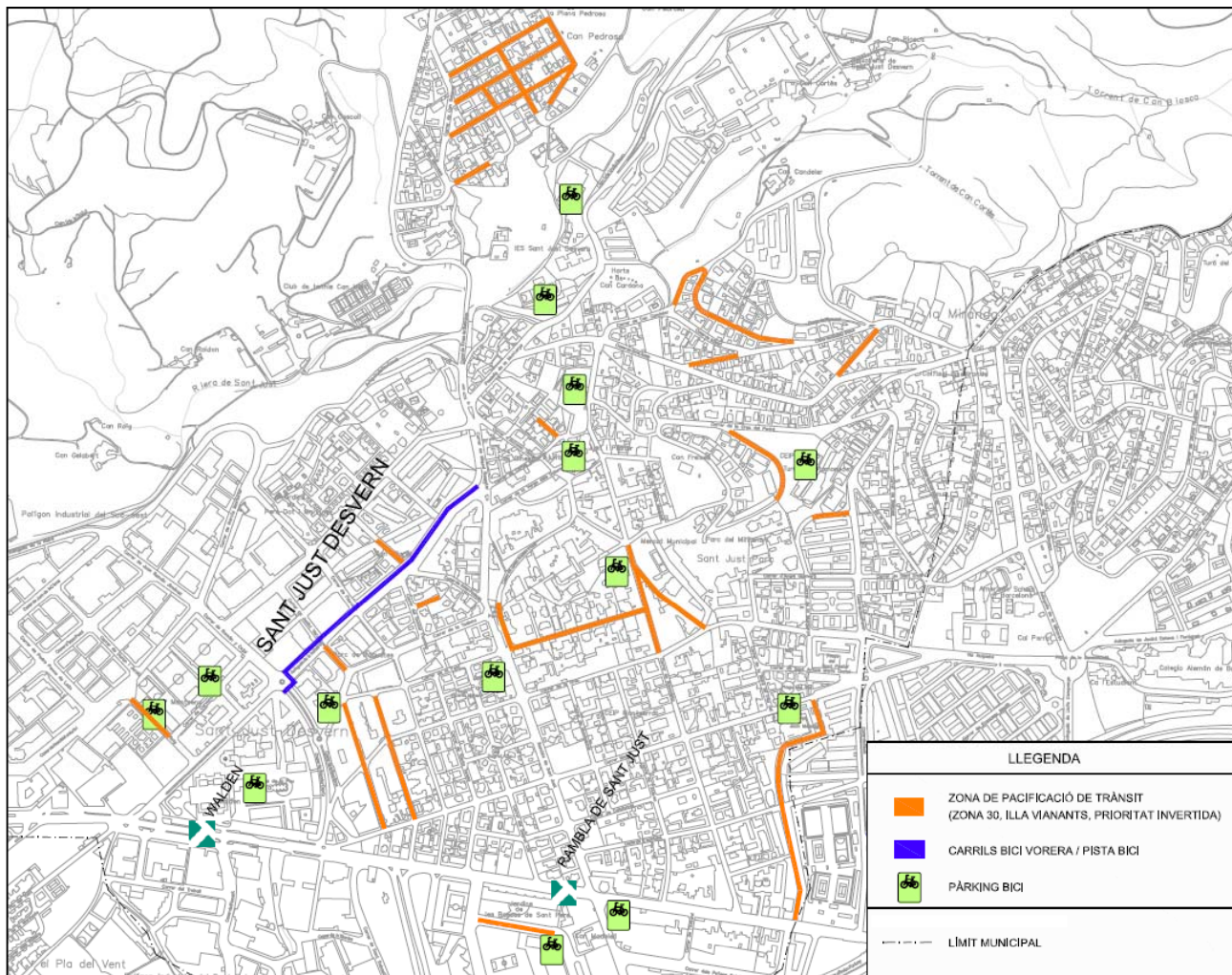
ESTAT:

- 22% dels vials amb amplades útils no accessibles.
- 27% dels vials amb amplada accessible però insuficient per a ser bones.
- 34% dels vials amb amplades de vorera bones però millorables.
- 23% dels vials amb molt bona amplada de voreres.
- En general passos de vianants accessibles.
- Existència de cruïlles sense passos de vianants senyalitzats.

3. Anàlisi de la mobilitat actual



XARXA DE CICLISTES



ESTAT:

1 carril bici.

15 aparcaments



Xarxa inconnexa.



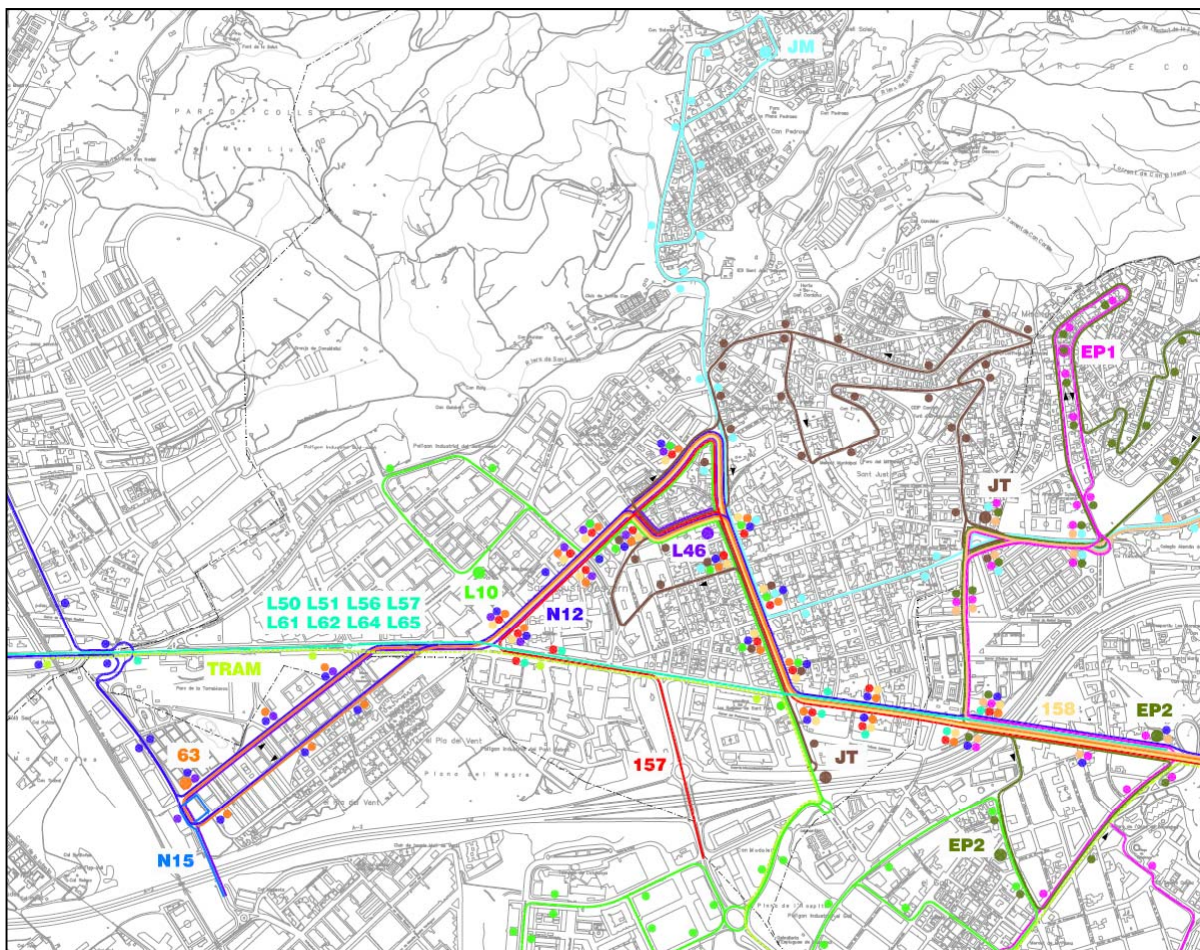
No afavoreix l'ús d'aquest mode

Itineraris especialment segurs per a les bicicletes

3. Anàlisi de la mobilitat actual



XARXA I SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC



Xarxa de transport públic col·lectiu

20 LÍNIES:

- 1 línia de bus urbà
- 14 línies de busos interurbans
- 3 línies de bus de municipis veïns
- 1 línia de servei de bus nocturn
- 1 línia de tramvia

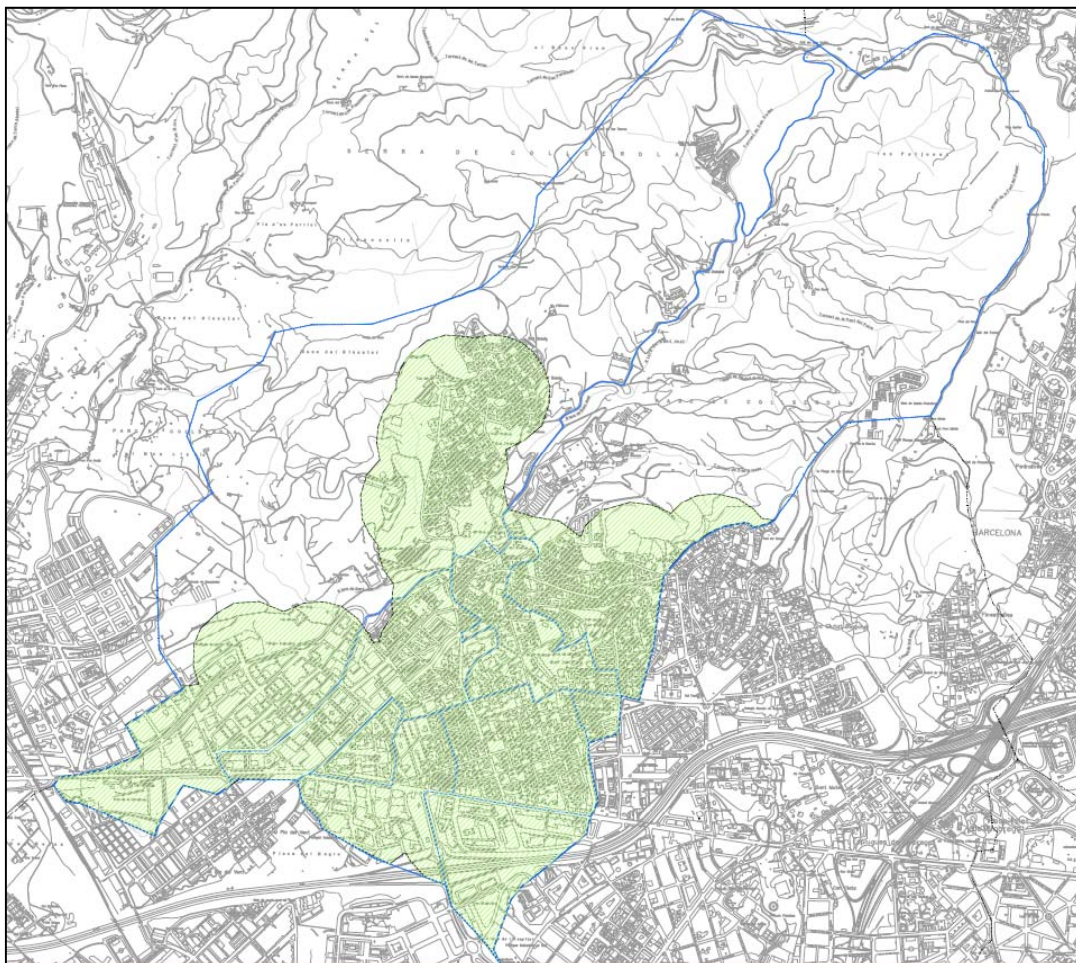
Bona comunicació amb Barcelona i els municipis veïns.

Mala comunicació intermunicipal

3. Anàlisi de la mobilitat actual



XARXA I SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC



Mapa de cobertura geogràfica dels serveis de transport públic

COBERTURA

Radi d'influència de cada parada:

- Bus = 250 m.
- Tramvia = 400 m.

96 % de cobertura al nucli urbà.



Sant Just Desvern disposa de BONA cobertura.

INFRAESTRUCTURA

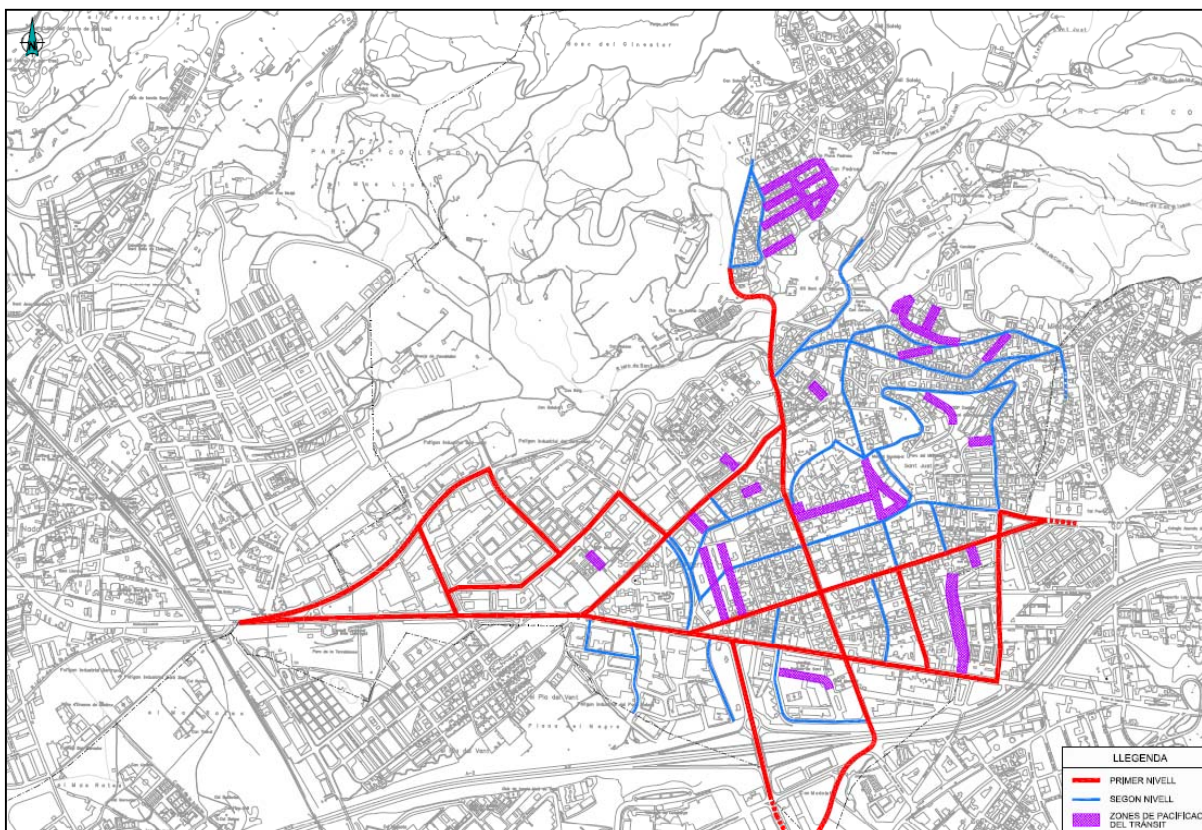
Bona infraestructura del transport públic:

- Elevat nombre de marquesines (75% de les parades).
- Espais reservats en calçada per a la parada del bus (plataformes de formigó, reclaus) en els punts on s'acumulen més busos.

3. Anàlisi de la mobilitat actual



XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS



Jerarquia viària de Sant Just Desvern

ESTAT

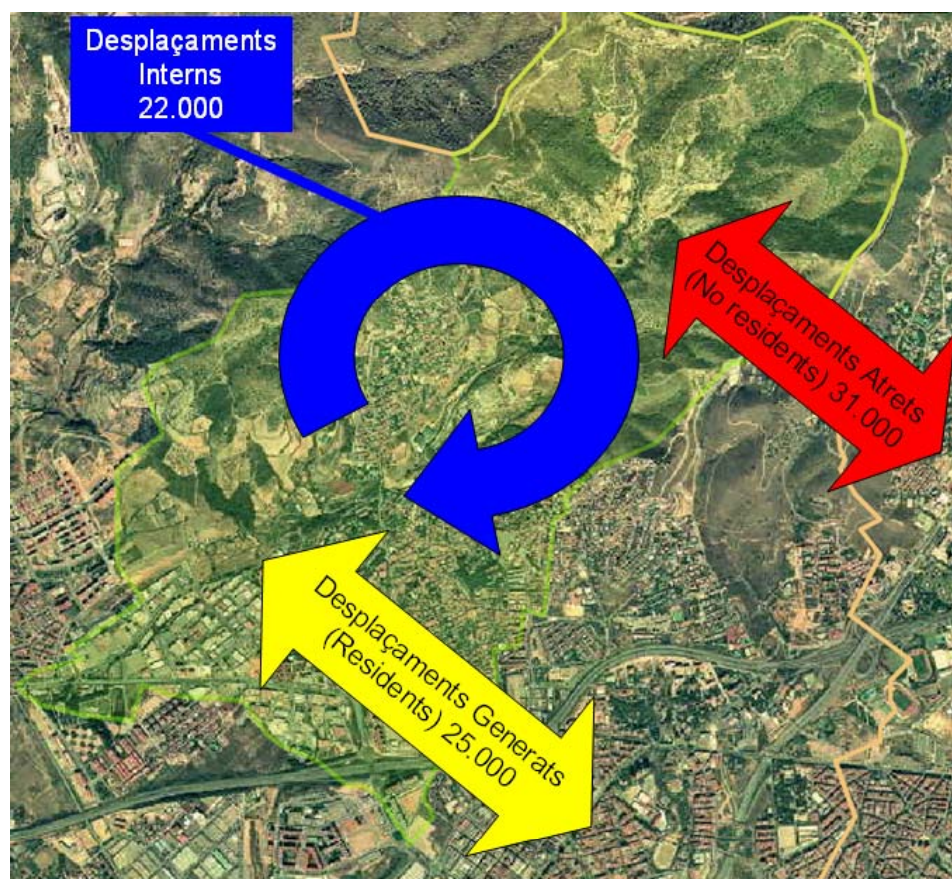
- Bona estructuració de la xarxa viària del municipi, en un triangle format per la Carretera Reial, la Rambla de Sant Just i l'avinguda Indústria.

4. Anàlisi de la demanda



MOBILITAT GLOBAL

QUANTIFICACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS



Mobilitat global any 2008

La mobilitat global s'ha analitzat mitjançant les enquestes de mobilitat obligada (EMO'01) i quotidiana (EMQ'06).

PRINCIPALS MUNICIPIS DE CONNEXIÓ

DESPLAÇAMENTS EN DIES FEINERS		
Municipi	Desplaçaments	%
Sant Just Desvern	21.000	28%
Barcelona	20.000	26%
Esplugues de Llobregat	6.700	9%
Hospitalet de Llobregat (L')	4.500	6%
Sant Feliu de Llobregat	3.800	5%
Sant Joan Despí	3.700	5%
Cornellà de Llobregat	1.800	2%
Molins de Rei	1.400	2%
Altres O/D	13.100	17%
76.000		100%

Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (any 2006)

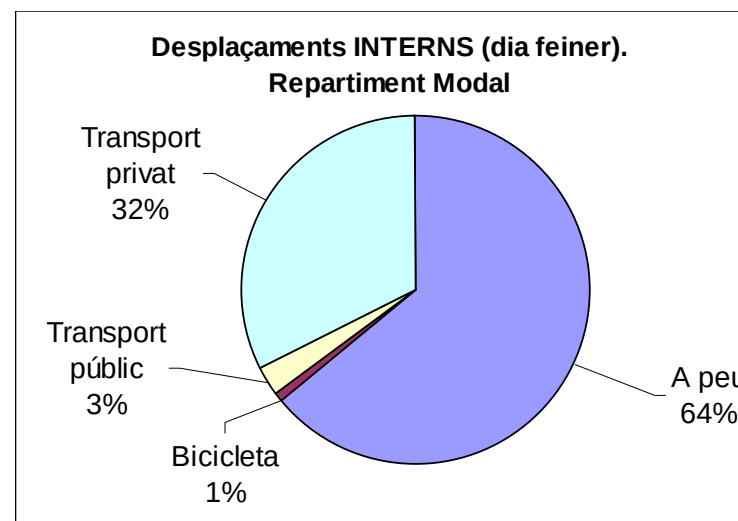
4. Anàlisi de la demanda



REPARTIMENT MODAL DELS DESPLAÇAMENTS

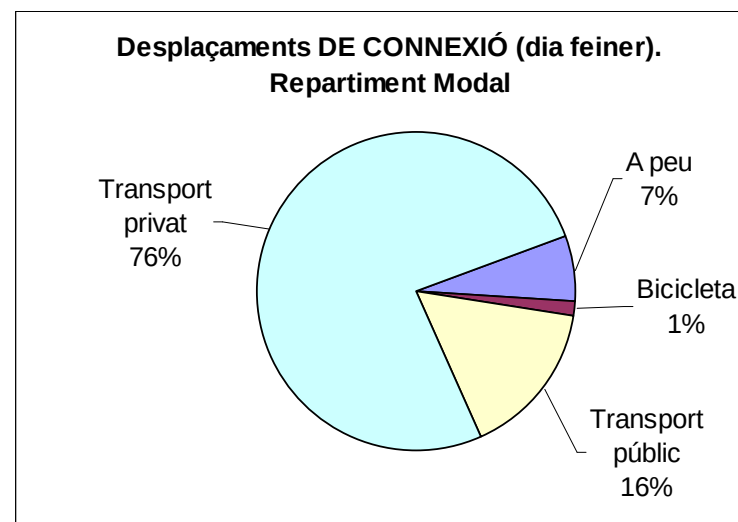
Desplaçaments interns

- Dominen els desplaçaments a peu
- Pes important del vehicle privat



Desplaçaments de connexió

- Dominen els desplaçaments en vehicle privat

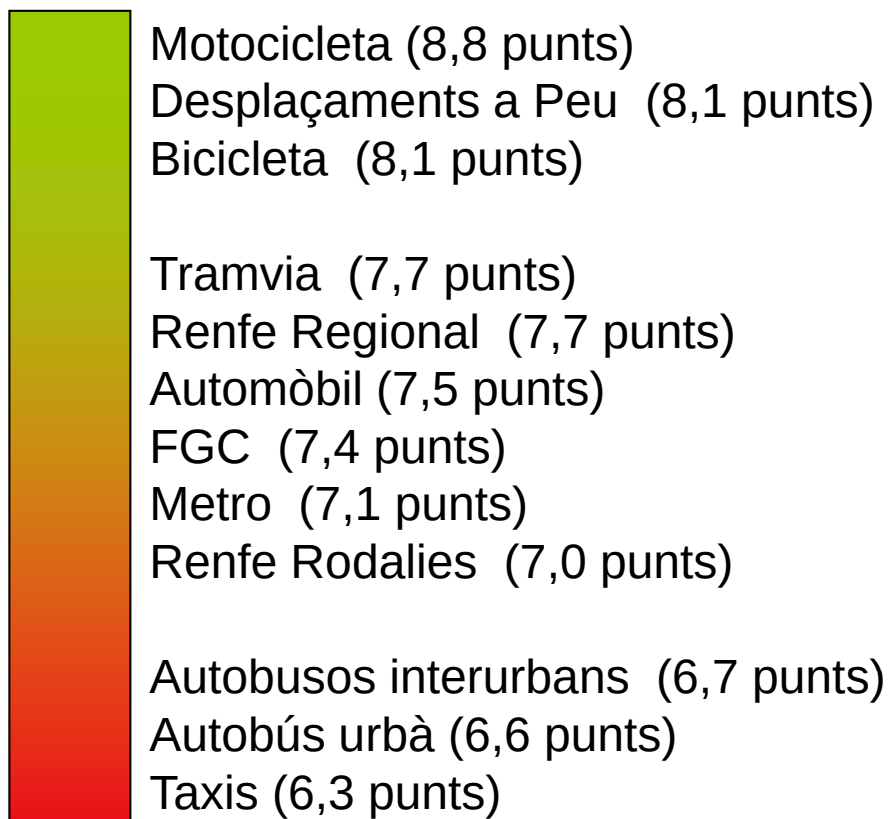


4. Anàlisi de la demanda



VALORACIÓ SUBJECTIVA DELS MODES DE TRANSPORT

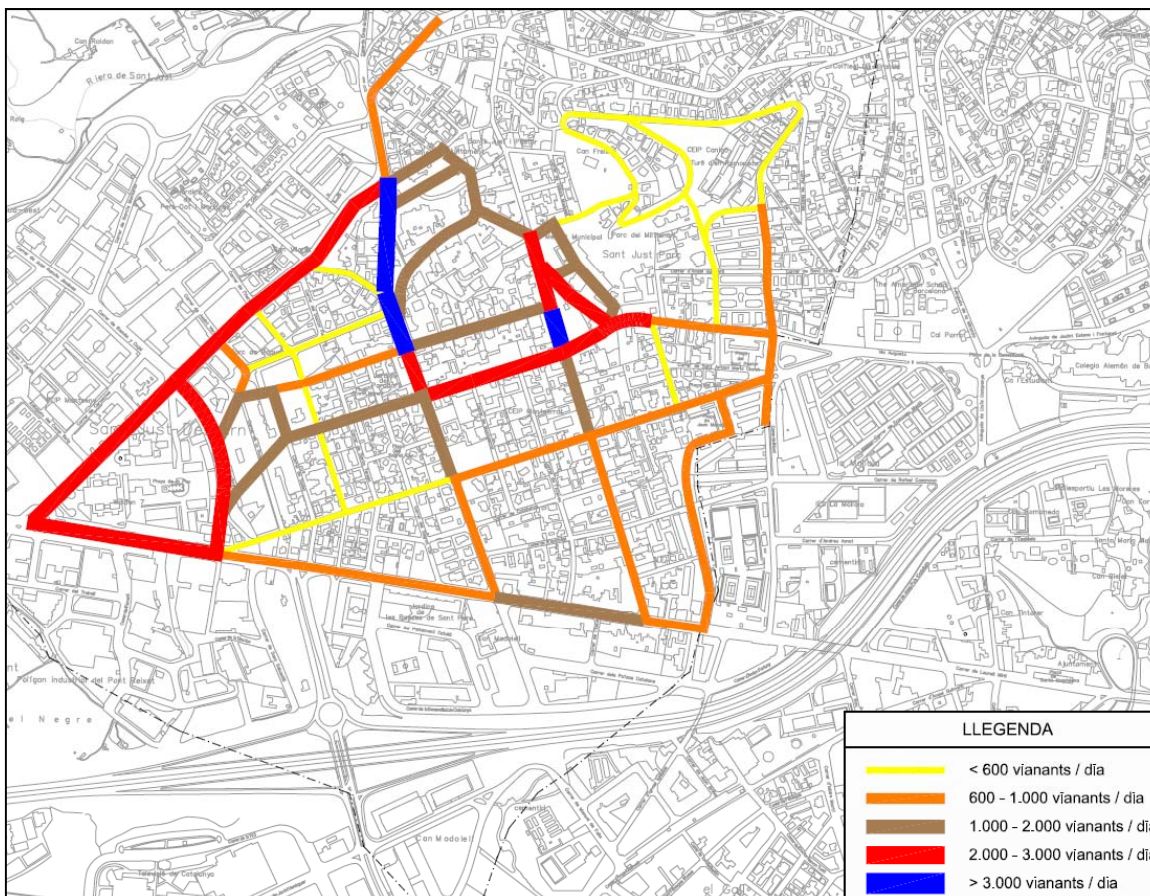
Puntuació mitjana (0 a 10)



4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA DE DESPLAÇAMENTS A PEU



Mapa d'intensitats de circulació de vianants

FLUXOS DE VIANANTS

TREBALL

Contatges de vianants

RESULTATS

Fluxos Principals:

- Entorn illa Walden
- Av. Indústria
- Nucli Antic
- Miquel Reverter/Rambla

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

DADES EXPLOTACIÓ línia urbana "JT"		
	Paràmetre	Valor
(1)	Total de Viatgers anuals	46.372 viatgers
(2)	Kilòmetres útils	51.483 km
(3)	Hores útils	3.805 hores
(4)	Productivitat (1)/(2)	0,90 viatgers/km
(5)	Velocitat comercial (2)/(3)	13,53 km/h
(6)	Vehicles adaptats	1
(7)	Total de vehicles	1
(8)	Adaptació flota a PMR	100%
(9)	Demanda en dia feiner	224 passatgers
DADES EXPLOTACIÓ línia "JM"		
	Paràmetre	Valor
(1)	Total de Viatgers anuals	715.979 viatgers
(2)	Kilòmetres útils	193.437 km
(3)	Hores útils	16.806 hores
(4)	Productivitat (1)/(2)	3,70 viatgers/km
(5)	Velocitat comercial (2)/(3)	11,51 km/h
(6)	Vehicles adaptats	4
(7)	Total de vehicles	4
(8)	Adaptació flota a PMR	100%
(9)	Demanda en dia feiner	3.319 passatgers

TRANSPORT PÚBLIC D'AUTOBÚS

-A l'esquerra es presenten els quadres amb les dades de demanda facilitades pels operadors per als busos JT i JM.

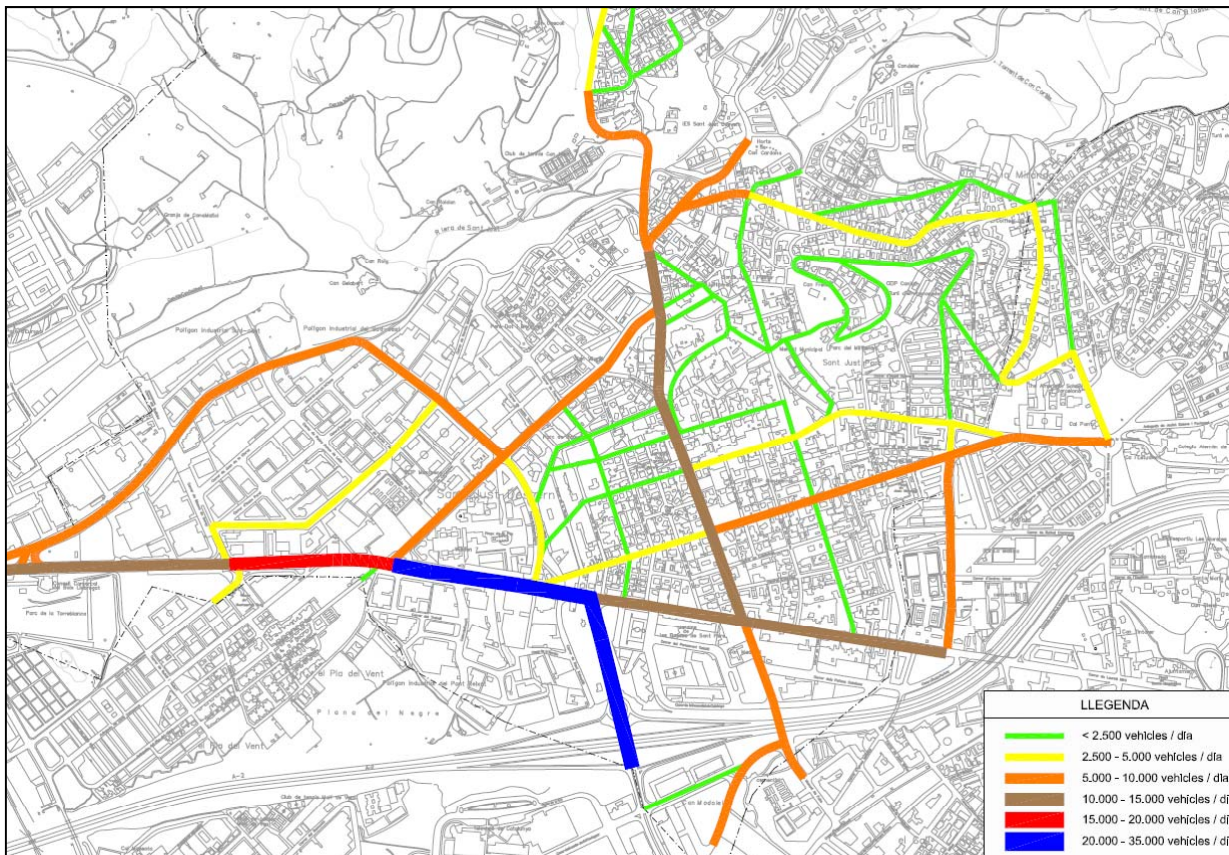
TRANSPORT PÚBLIC GUIAT

No es disposen de dades de demanda de tramvia TRAMBAIX facilitades pels respectius operadors.

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT



Mapa d'intensitats mitjanes diàries de circulació

FLUXOS DE VEHICLES

TREBALL

Aforaments continus
Contatges direccionals

RESULTATS

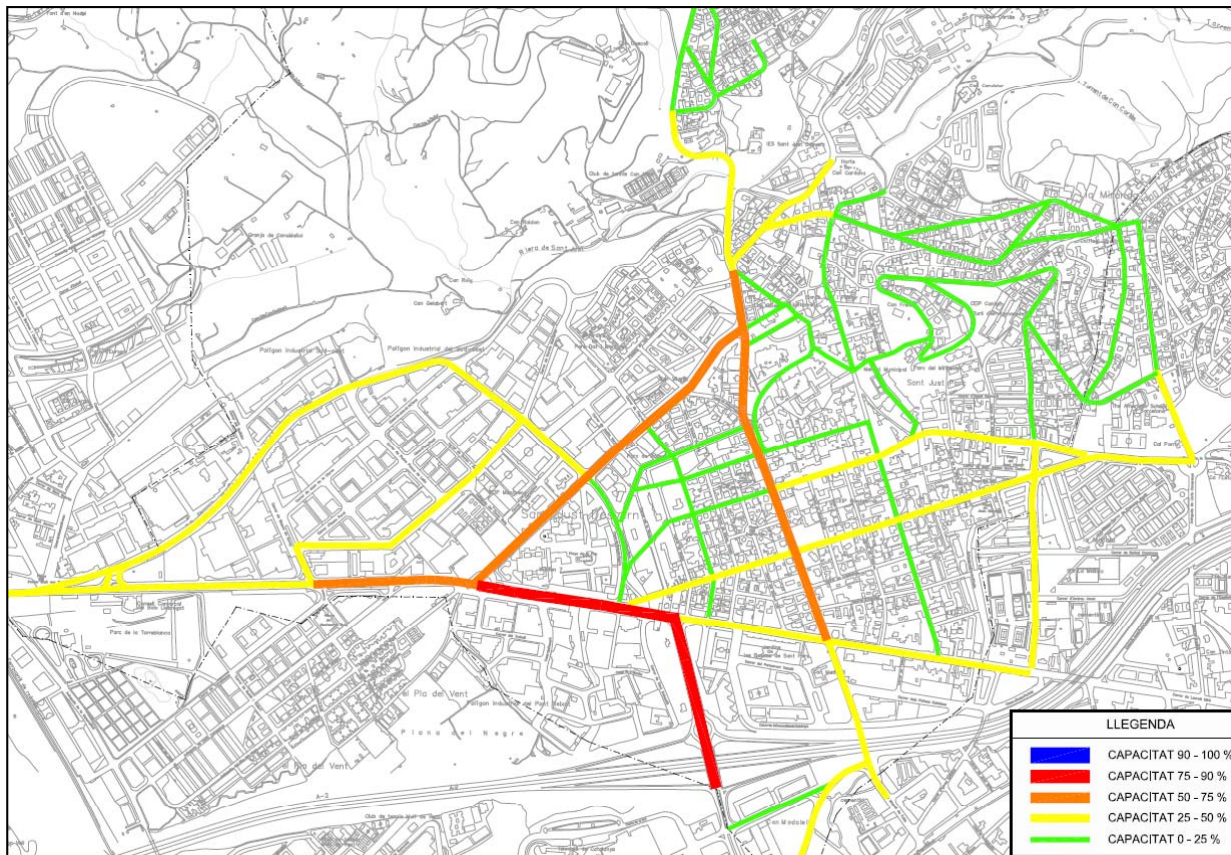
Fluxos Principals:

- Ctra. Reial
- Av. Baix Llobregat
- Miquel Reverter/Rambla

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT



Mapa de capacitat de transit en hora punta (hora de màxim trànsit)

CAPACITAT DE LA XARXA

-No hi ha vies per sobre de la seva capacitat.

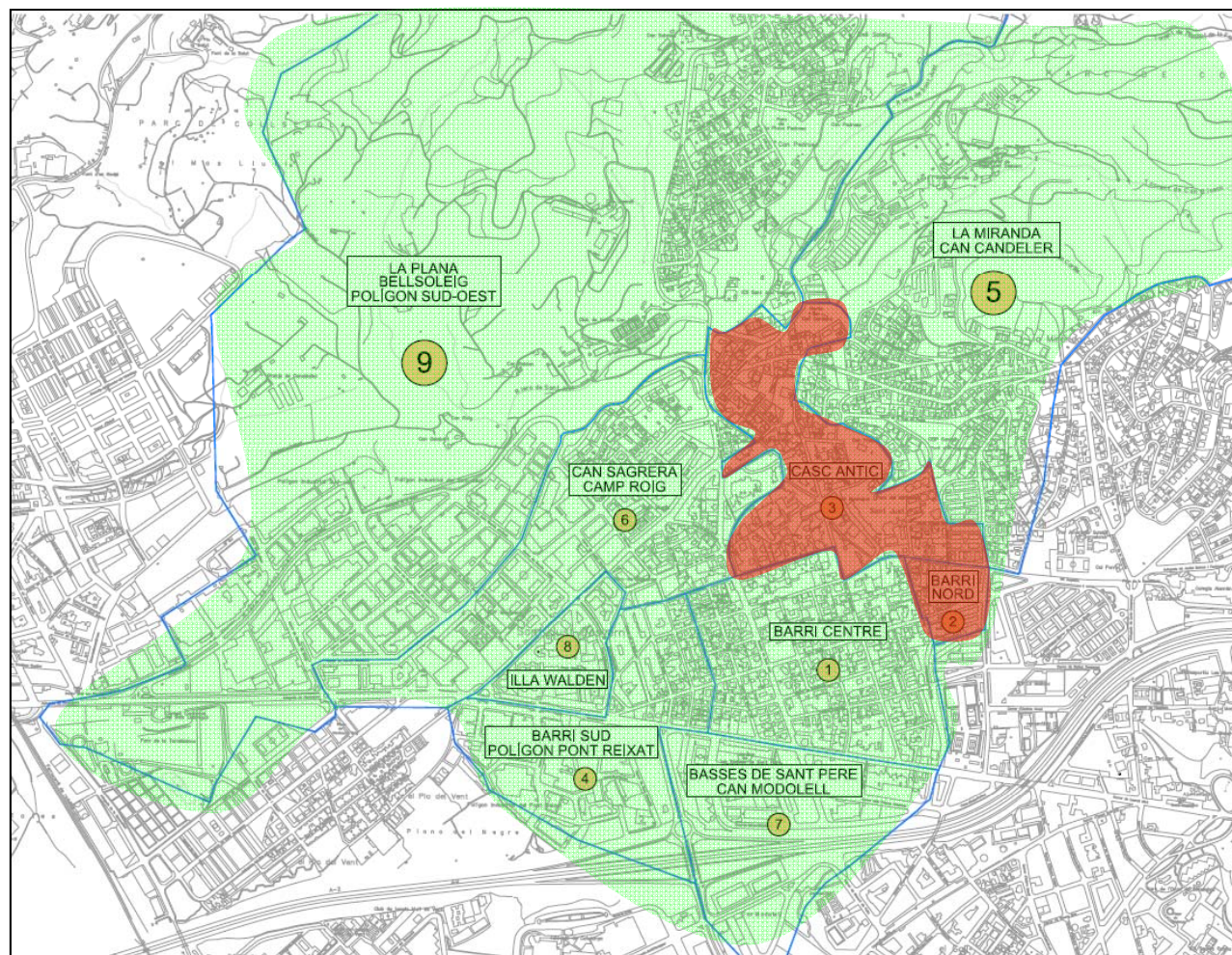
-Vies a controlar:

- Ctra. Reial
- Av. Baix Llobregat
- Miquel Reverter/Rambla
- Av. Indústria

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT



BALANÇ D'APARCAMENT

 Dèficit

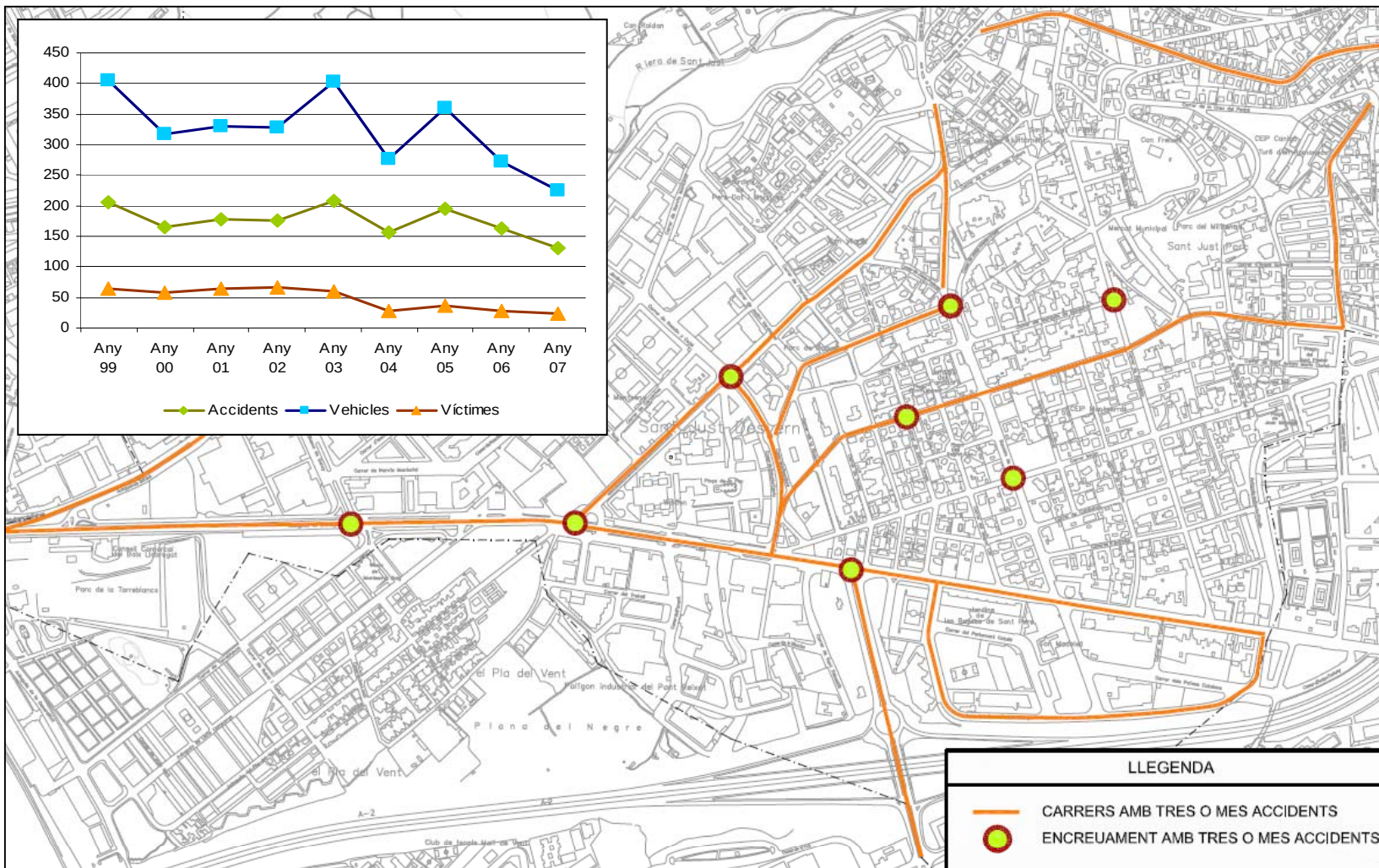
 Satisfactori

Mapa del balanç d'aparcament per a residents

5. Externalitats del sistema de transports



SEGURETAT VIÀRIA



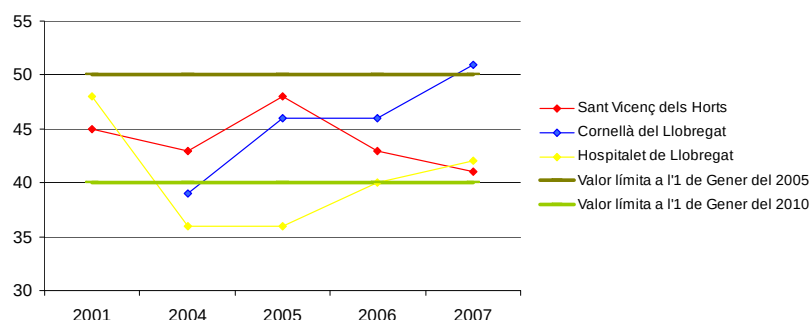
Punts de concentració dels accidents

5. Externalitats del sistema de transports

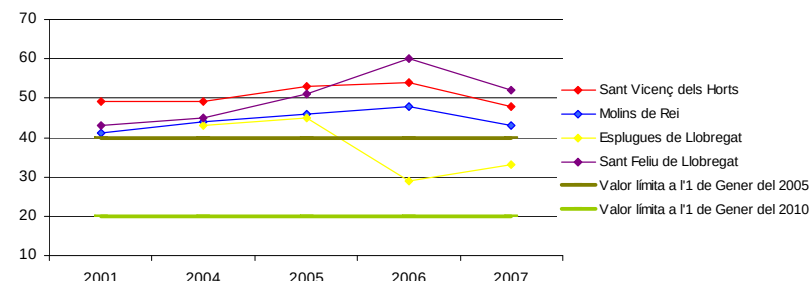


CONSUM D'ENERGIA I CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Concentració d'òxids de nitrogen (NO_x)



Concentració de partícules en suspensió (PM_{10})



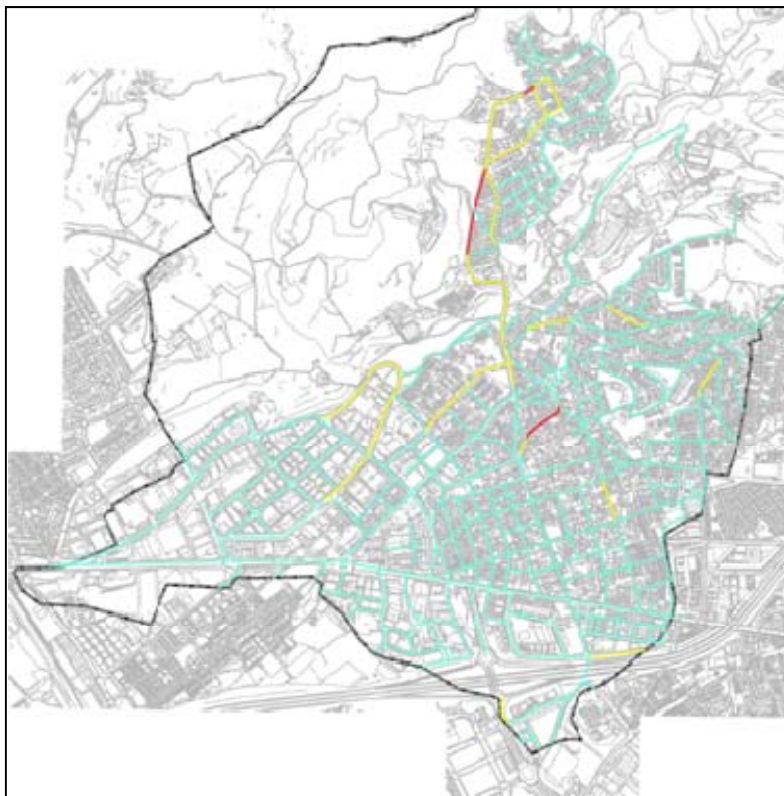
Paràmetre Avaluat	Valor del paràmetre (2008)
Consum energètic	2.546 tep/any
Emissions CO_2	7.507 t/any
Emissions NO_x	36,06 t/any
Emissions PM_{10}	5,69 t/any

-D'acord amb la normativa, s'han avaluat les emissions de CO_2 , NO_x , PM_{10} i el consum d'energia emprant l'eina informàtica AMBIMOB-Ú del DMAH.

5. Externalitats del sistema de transports

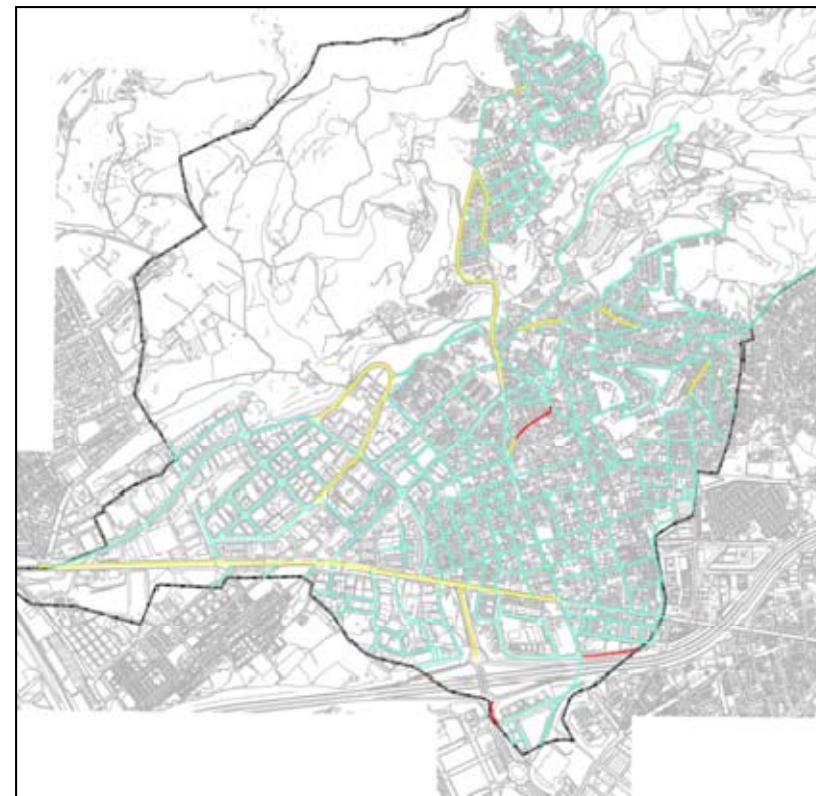


CONTAMINACIÓ ACÚSTICA



Mapa de soroll en horari diürn

Situació diürna
-968 afectats



Mapa de soroll en horari nocturn

Situació nocturna
- 978 afectats



5. Externalitats del sistema de transports



GRAU D'OCUPACIÓ DEL SÒL

La quantitat d'espai públic viari és un indicatiu per a valorar el grau del municipi destinat a la sostenibilitat. La següent taula mostra tres indicadors que aporten informació sobre aquesta ocupació de sòl:

PARÀMETRES D'OCUPACIÓ DEL SÒL	
Indicadors	Valor indicador
Percentatge d'espai públic destinat als vehicles motoritzats*	58,2%
Percentatge d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes	41,8%
*Espai destinat a circulació i aparcament	

L'espai públic considerat per a realitzar el càlcul és el conjunt de vials que conformen l'àmbit d'estudi del PMU (nucli urbà).

6. Principis i Directrius del PMU



PRINCIPIIS PER A LA MOBILITAT DE SANT JUST DESVERN

1.- SOSTENIBILITAT	4.- EFICIÈNCIA
2.- ACCESSIBILITAT	5.- GARANTIA DE QUALITAT DE VIDA
3.- SEGURETAT	6.- GARANTIA DE DINAMISME ECONÒMIC

DIRECTIUS PER A LA MOBILITAT DE SANT JUST DESVERN

1	Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants
2	Fomentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual
3	Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat
4	Fomentar un ús racional del cotxe
5	Adaptació de les estratègies d'aparcament a les noves realitats de mobilitat
6	Aconseguir una distribució urbana de mercaderies regulada, àgil i ordenada, amb un mínim impacte sobre la mobilitat
7	Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport
8	Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris dels diferents modes de transport
9	Promoure l'ús de carburants menys contaminants i el control de la contaminació atmosfèrica i acústica provocada pel trànsit
10	Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats d'aquest model de mobilitat
11	Sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen les directrius i els principis.

7.Objectius del PMU. Estudi d'alternatives



OBJECTIUS

OBJECTIUS	Alt-3	Objectiu
MINIMITZAR DISTÀNCIA DELS DESPLAÇAMENTS		
Distància mitjana dels desplaçaments (en km)	2	2,04
POTENCIAR EL CANVI MODAL		
Quota modal dels modes de transport no motoritzats	24,8%	23,4%min.
Quota modal del transport públic	14,8%	13,5%min.
Quota modal del transport privat motoritzat	60,3%	59,0%max.
REDUIR LES EXTERNALITATS		
Costos totals externs del transport (en milions €)	3,73	3,90
CONSUM ENERGÈTIC		
Consum energètic destinat al transport (en tep/any)	2.054	2.517
Consum de combustibles derivats del petroli (en tep/any)	1.922	2.023
EMISSIONS DE GEH		
Emissions de CO ₂ (en tep/any)	5.967	6.301
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA		
Emissions de NO _x (en tep/any)	24,55	24,73
Emissions de PM ₁₀ (en tep/any)	4,81	3,86
QUALITAT ACÚSTICA		
Trams de carrer on es supera el límit d'immissió diürn	0	0
Trams de carrer on es supera el límit d'immissió nocturn	0	0
Població que supera el límit d'immissió diürn entre 5 i 10 dB(A)	0	0
Població que supera el límit d'immissió diürn entre 0 i 5 dB(A)	0	0
Població que supera el límit d'immissió nocturn entre 5 i 10 dB(A)	0	0
Població que supera el límit d'immissió nocturn entre 0 i 5 dB(A)	0	0
OCUPACIÓ DE SÒL		
% d'espai públic destinat a veh. motoritzats (circulació i aparcament)	55,4%	56,6%
% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes	44,6%	43,4%
Nombre de places d'aparcament fora de calçada per a veh. motoritzats	9.491	9.491
REDUCCIÓ DEL COST UNITARI DE VIATGE		
Costos interns i externs en transport públic (€/viatger-km)	0,85	0,88
Costos interns i externs en transport privat (€/viatger-km)	1,14	1,14
Costos interns i externs del transport de passatgers (€/viatger-km)	1,10	1,10
ACCIDENTALITAT		
Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh-km	0,5209	0,5496

-Els objectius del PMU consisteixen en una sèrie de paràmetres, avaluats a l'any d'inici de redacció del Pla (2009) que han d'assolir un determinat valor en l'any horitzó del Pla (2015) per tal de millorar les condicions de l'entorn.

- Aquest valor objectiu dels indicadors és fixat pel PDM.

- L'assoliment dels objectius es planteja mitjançant el desenvolupament de les actuacions proposades en el PMU.

7.Objectius del PMU. Estudi d'alternatives



ESTUDI D'ALTERNATIVES

POTENCIAR EL CANVI MODAL	Objectius	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Quota modal dels modes de transport no motoritzats	23,4%min.	24,8%	36%	24,8%
Quota modal del transport públic	13,5%min.	14,8%	34%	14,8%
Quota modal del transport privat motoritzat	59,0%max.	60,3%	30%	60,3%
CONSUM ENERGÈTIC	Objectius	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Consum energètic destinat al transport (en tep/any)	2.517	2.191	1.475	2.054
EMISSIONS DE GEH	Objectius	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Emissions de CO ₂ (en tep/any)	6.301	6.379	4.004	5.967
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA	Objectius	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Emissions de NO _x (en tep/any)	24,73	25,91	21,49	24,55
Emissions de PM ₁₀ (en tep/any)	3,86	5,16	2,82	4,81
QUALITAT ACÚSTICA	Objectius	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Trams de carrer on es supera el límit d'immissió diürn	0	0	0	0
Trams de carrer on es supera el límit d'immissió nocturn	0	0	0	0
Població que supera el límit d'immissió diürn entre 5 i 10 dB(A)	0	0	0	0
Població que supera el límit d'immissió diürn entre 0 i 5 dB(A)	0	0	0	0
Població que supera el límit d'immissió nocturn entre 5 i 10 dB(A)	0	0	0	0
Població que supera el límit d'immissió nocturn entre 0 i 5 dB(A)	0	0	0	0
OCUPACIÓ DE SÒL	Objectius	Alt-1	Alt-2	Alt-3
% d'espai públic destinat a veh. motoritzats (circulació i aparcament)	56,6%	56,6	56,6	55,4%
% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes	43,4%	43,4	43,4	44,6%
Nombre de places d'aparcament fora de calçada per a veh. motoritzats	9.491	9.491	9.491	9.491
ACCIDENTALITAT	Objectius	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Accidents anuals amb víctimes	23	<18	<8	<26
Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh-km	0,5496	0,5430	0,5009	0,5209

- Les alternatives s'han plantejat en base a realitzar diferents opcions de repartiment modal futur (orientat a disminuir el nombre de desplaçaments en vehicle privat i potenciant els desplaçaments en modes de transport).

-L'alternativa escollida a desenvolupar es l'alternativa 3.

-Alternativa 1: augment de mobilitat absorbit pels sistemes de transport sostenibles i augment moderat cap al transport públic.

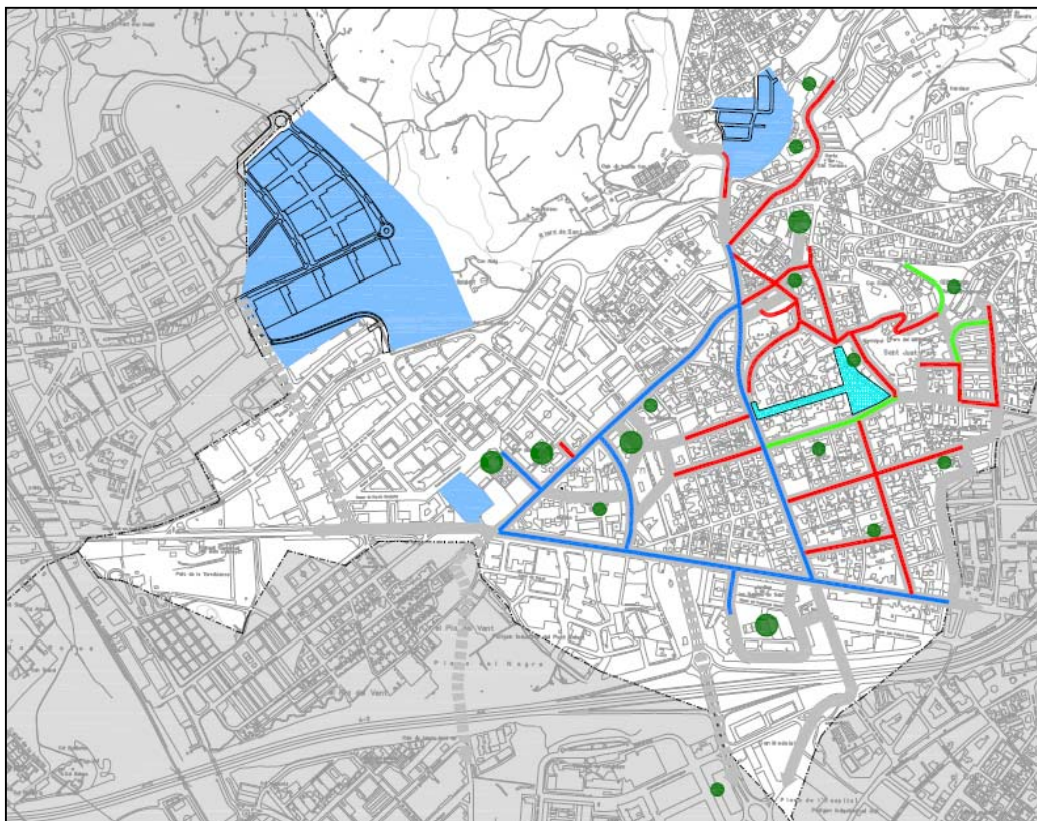
-Alternativa 2: valors objectius del PDM.

-Alternativa 3: augment de mobilitat absorbit pels sistemes de transport sostenibles i pas important cap al transport públic.

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT A PEU



- VIAL CONVERTIT EN ZONA DE PRIORITAT DE VIANANTS
- VIAL AMB ACTUACIONS D'AMPLIACIÓ DE VORERES I D'ACCESSIBILITAT A GUALS I PASSOS DE VIANANTS
- VIAL AMB ACTUACIONS D'ACCESSIBILITAT A GUALS I PASSOS DE VIANANTS
- ZONA DE PRIORITAT DE VIANANTS
- ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS
- FUTURS ITINERARIS DE VIANANTS
- PRINCIPALS FOCUS D'ATRACCIÓ / GENERACIÓ DE VIATGES
- FUTUR DESENVOLUPAMENT

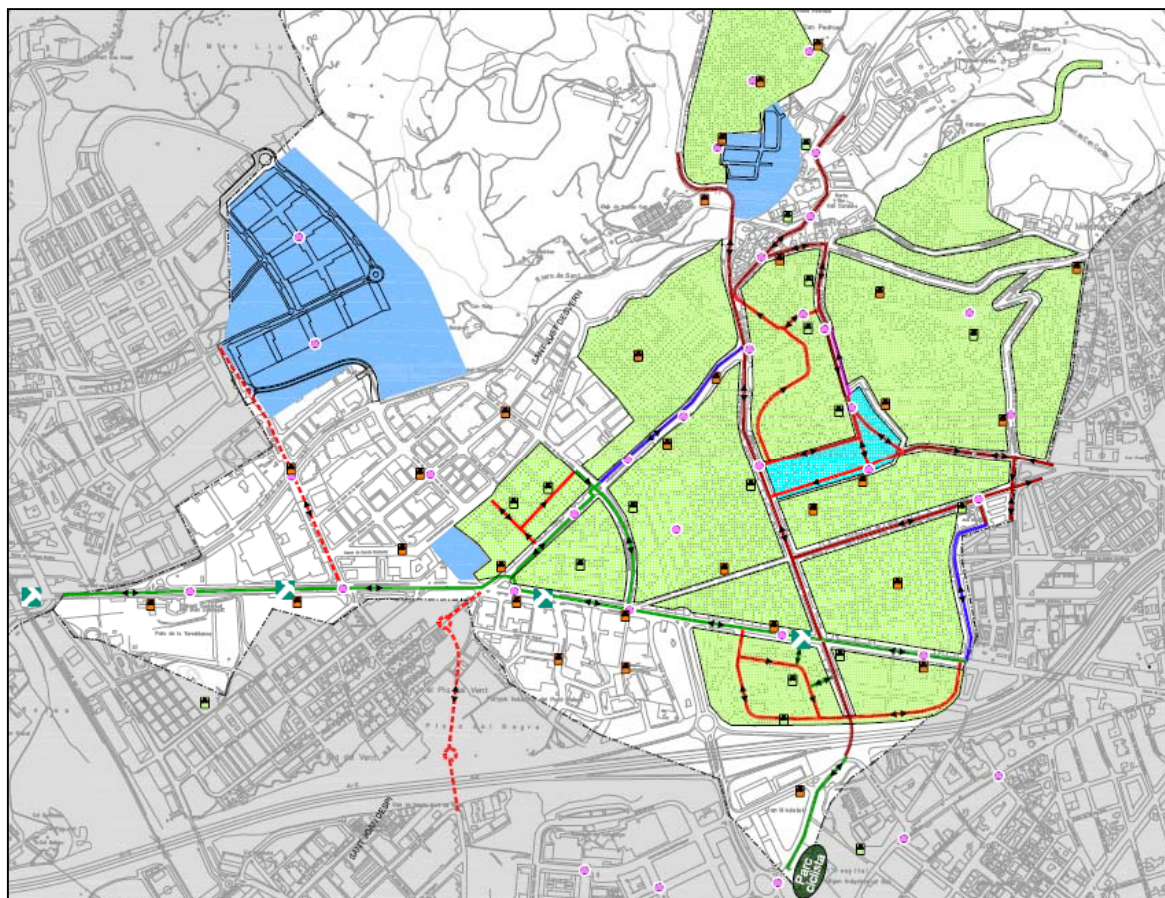
Millora de la mobilitat a peu

P-1	Ampliació de la zona de prioritat de vianants del nucli urbà
P-2	Millora dels eixos bàsics per a vianants
P-3	Adaptació dels itineraris escolars
P-4	Adaptació dels itineraris d'accés a les parades d'autobús
P-5	Estudiar l'execució d'un itinerari de vianants a través de l'Avinguda del Baix Llobregat per a comunicar els dos sectors de Sant Just Desvern separats per l'autopista B-23.
P-6	Executar voreres amb paviment antilliscant

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN BICICLETA



- CARRILS BICI VORERA / PISTA BICI EXISTENT
- PROPOSTA DE CARRIL BICI SEGREGAT EN CALÇADA
- PRINCIPAL ITINERARI BICI EN ZONA 30 O ZONA DE PRIORITAT DE VIANANTS
- COHABITACIÓ AMB VIANANTS EN VORERA
- COHABITACIÓ AMB VEHICLES EN CALÇADA
- ZONA DE PRIORITAT DE VIANANTS (CICLABLE)
- ZONA 30 (CICLABLE)
- FUTUR DESENVOLUPAMENT
- PÀRKING BICI EXISTENT
- PROPOSTA NOUS PÀRKING BICI
- PROPOSTA DE PUNTS D'ESTACIONAMENT DE BICICLETES PÚBLIQUES

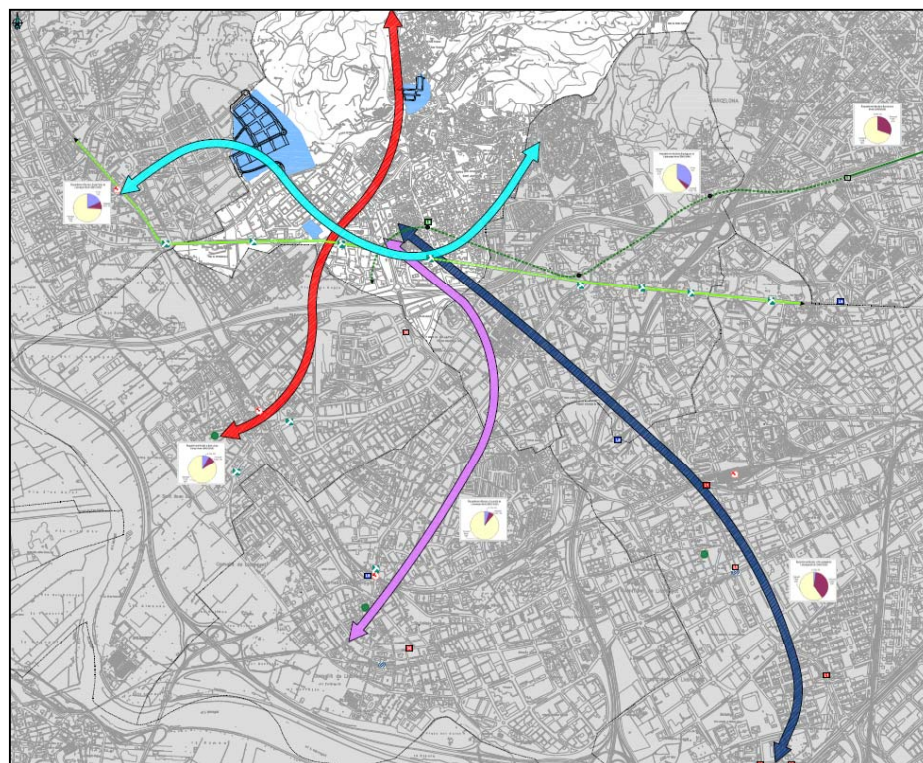
Millora de la mobilitat en bicicleta

- | | |
|-----|--|
| B-1 | Campanya de promoció de l'ús de la bicicleta |
| B-2 | Creació d'itineraris segurs |
| B-3 | Estudiar marcar la calçada com a itinerari compartit entre la bicicleta i el vehicle privat. |
| B-4 | Creació d'aparcaments per a bicicletes |
| B-5 | Sistema de préstec de bicicletes públiques |

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC



-  COMUNICACIÓ ST. JUST DESVERN - ST. JOAN DESPÍ
-  COMUNICACIÓ ST. FELIU - MAS LLUI - POLIGONS - LA MIRANDA
-  COMUNICACIÓ ST. JUST DESVERN - CORNELLÀ
-  COMUNICACIÓ ST. JUST DESVERN - L'HOSPITALET
-  TRAM BAIX EXISTENT
-  TRAM BAIX PROPOSAT
-  CENTRE CIUTAT

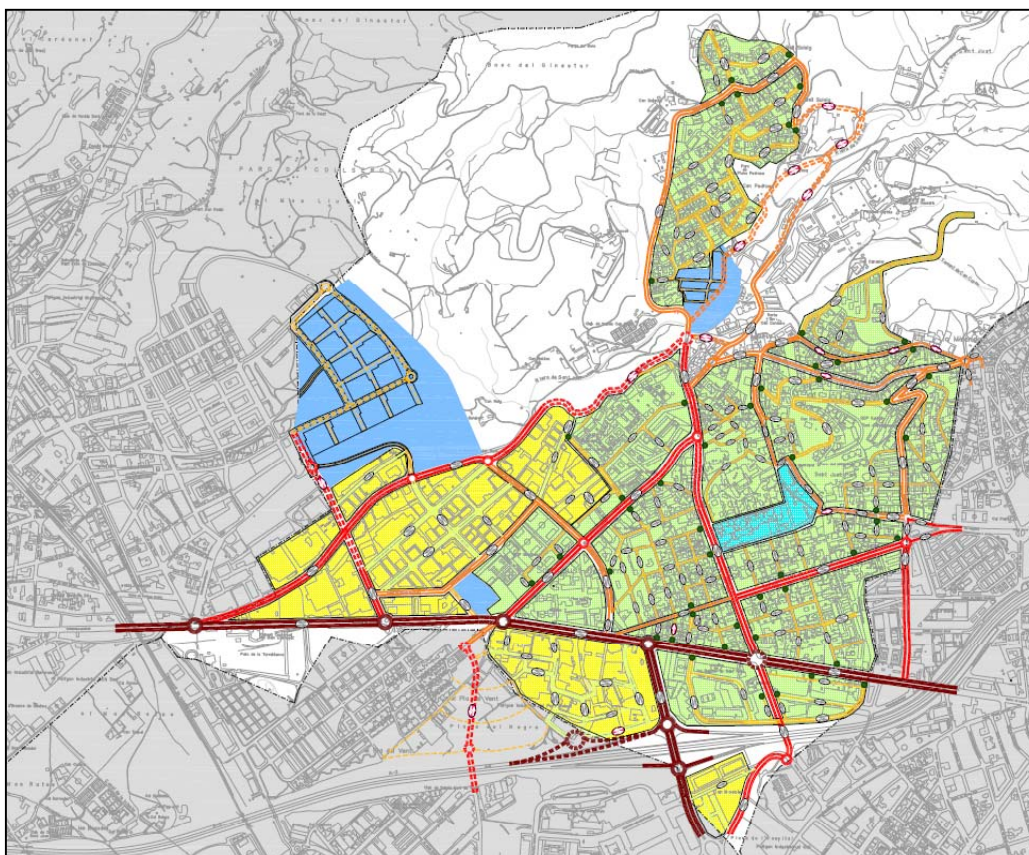
Millora de la mobilitat en transport públic

TP-1	Augment de les freqüències
TP-2	Increment dels horaris
TP-3	Augmentar el servei de bus
TP-4	Millora de la informació
TP-5	Millorar les condicions de circulació del bus
TP-6	Millores amb el servei de taxi
TP-7	Millores amb el transport ferroviari
TP-8	Difusió de les possibilitats en transport públic des de Sant Just Desvern

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT



- XARXA VIÀRIA BÀSICA (50km/h)
- XARXA VIÀRIA PRINCIPAL (40km/h)
- XARXA VIÀRIA SECUNDÀRIA (40km/h)
- XARXA LOCAL DE ZONES DE TREBALL (40km/h)
- XARXA LOCAL VEÏNAL (30km/h)
- ZONA PRIORITÀRIA PER A VIANANTS (20km/h)
- ZONES 30 (30km/h)
- ZONES DE TREBALL (40km/h)
- FUTUR DESENVOLUPAMENT
- SENTIT ACTUAL DE CIRCUL·LACIÓ
- NOUS SENTITS DE CIRCUL·LACIÓ
- PORTES D'ENTRADA A ZONA 30
- VIES FUTURES

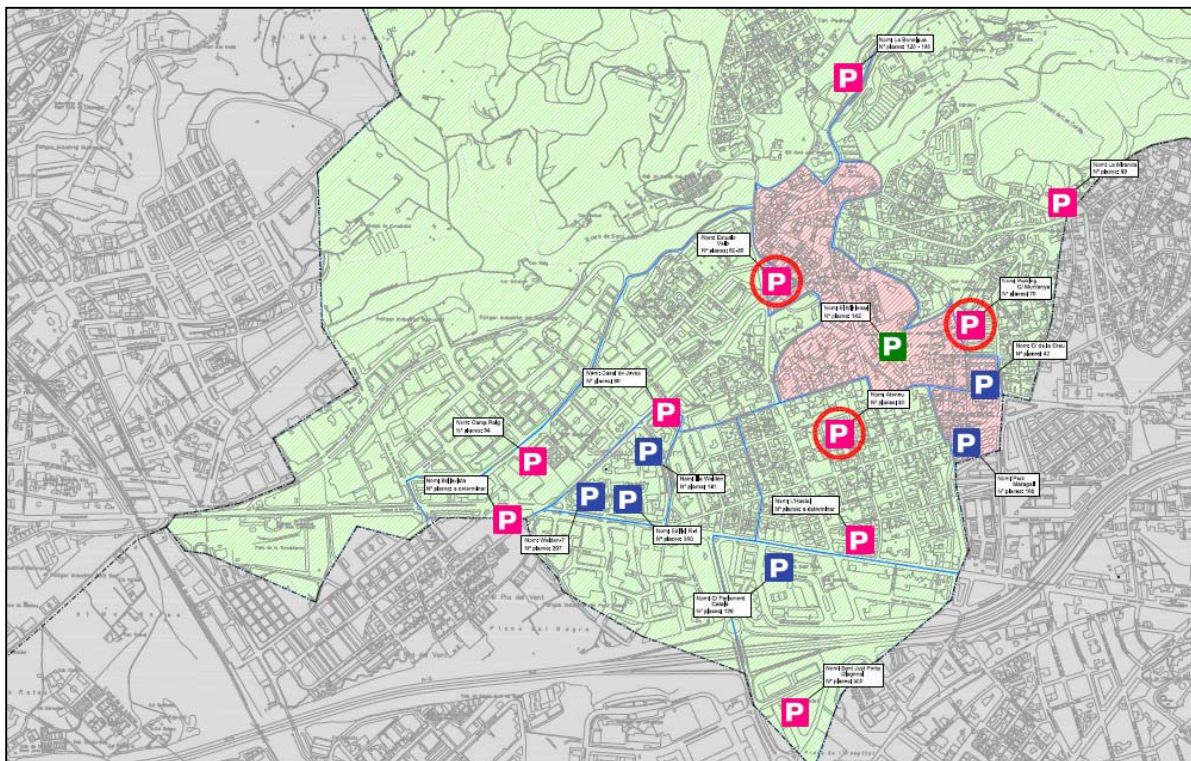
Millora de la mobilitat en vehicle privat motoritzat

V-1	Implantació de criteris de jerarquització viària
V-2	Creació d'un zona de trànsit pacificat
V-3	Creació de zones 30
V-4	Foment de l'ús del "carpooling" (vehicle compartit)
V-5	Implantar el servei del "carsharing" (vehicle compartit)
V-6	Elaborar un estudi per a la implantació d'una rotonda a la cruïlla de la Carretera Reial amb Rambla de Sant Just
V-7	Proposta d'una nova connexió amb la B-23 en el nou desenvolupament del sector Bellavista a Sant Joan Despí
V-8	Impuls de l'estudi de calçades laterals i carrils VAO a la B-23

8. Propostes participades d'actuació



APARCAMENT



PRINCIPALS APARCAMENTS ACTUALS PER A RESIDENTS



APARCAMENT DE ROTACIÓ



FUTURS APARCAMENTS EN ESTUDI



PROPOSTA D'APARCAMENT PRIORITARI A DESENVOLUPAR

Millora en l'aparcament

AP-1	Nous aparcaments públics
AP-2	Redacció d'un Pla d'aparcaments Municipal
AP-3	Estudiar el trasllat de l'aparcament de motocicletes de les voreres a la calçada
AP-4	Minimitzar els estacionaments indeguts
AP-5	Regulació dels horaris de càrrega i descàrrega
AP-6	Realitzar un estudi en detall de les necessitats d'aparcament de rotació en les zones de treball
AP-7	Garantir l'aparcament fora de calçada en els nous desenvolupaments

8. Propostes participades d'actuació



ALTRES MESURES

Conjunt de mesures de caràcter més generalista, referents a seguretat viària, propostes ambientals, mesures de promoció i educació, etc...

Altres mesures	
AM-1	Servei d'informació de la mobilitat
AM-2	Pla Local de Seguretat Viària (PLSV).
AM-3	Promoure l'ús de vehicles més ecològics en el transport urbà
AM-4	Promoure l'ús de vehicles més ecològics en la flota de vehicles municipals
AM-5	Realitzar un estudi per tal d'avaluar la idoneïtat d'implantar punts de recàrrega de vehicles elèctrics i gas natural
AM-6	Implantar mesures de fiscalitat verda.
AM-7	Pla de comunicació i informació en matèria de mobilitat a la ciutadania. Campanyes de mobilitat sostenible
AM-8	Promoure la redacció de Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE)
AM-9	Realitzar un estudi acústic i mapa estratègic de soroll
AM-10	Realitzar un control periòdic del soroll dels vehicles motoritzats
AM-11	Incorporar paviments sonoredactors dins els plans de reasfaltats i manteniment del viari segons els nivells sonors detectats
AM-12	Pla d'Acció per a la reducció del percentatge de població exposada a nivells sonors per sobre dels valors límit que marca el mapa estratègic de soroll
AM-13	Realitzar un control periòdic de la velocitat
AM-14	Elaboració d'estudis per tal de millorar la semaforització del municipi
AM-15	Revisió de l'ordenança de circulació
AM-16	Realitzar un Pla d'Accés a les zones industrials i als centres de treball

9. Pressupost i Seguiment



SEGUIMENT

El seguiment del PMU de Sant Just Desvern es realitza amb conjunt de 65 indicadors.

Per a cada indicador es determina el valor actual (calculat amb les dades estudiades en l'apartat d'anàlisi–diagnosi de la situació actual de Sant Just Desvern) i el valor objectiu del PMU, es a dir, el valor que l'indicador hauria d'assolir a l'any horitzó del Pla, 2014, per tal de poder complir amb els objectius fixats en el PMU.