

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Esplugues de Llobregat

Horitzó 2020

Document II. Programa d'Actuacions



Setembre 2016

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

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

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Sergio Gallego Miralles

Enginyer tècnic d'Obres Públiques
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Àrea Metropolitana del Transport

Direcció de Transport i Mobilitat
Direcció de Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

Ajuntament d'Esplugues de Llobregat

José María González

Enginyer de Camins, Canals i Ports
Director de Manteniment i Espai Públic

Joan Mamano Roig

Arquitecte
Director del Servei d'Obres Públiques

Maria Falgàs Castellà Casals

Arquitecte Tècnic
Coordinadora Tècnica d'Edificis



Equip redactor

CINESI, SLU – Consultoria de transport

Cinta Viladot Castell

Llicenciada en Geografia

Francesc Xandri González

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Jordi Casas Juan

Enginyer Industrial

Maite Díaz Rodríguez

Enginyera tècnica d'Obres Públiques

Jordi Font Ballesté

Llicenciat en Geografia

Ana Solà Carreras

Llicenciada en Geografia

Marie-Françoise Guillaume

Màster de comerç exterior

Josep Maria Olivé Garcia

Enginyer tècnic d'Obres Públiques

ALG, SA – Advanced Logistics Group

Jordi Singla Obiols

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Carles Garcia Brull

Llicenciat en Geografia i Tècnic Urbanista

Marc Vila Recio

Llicenciat en Geografia

ÍNDIX

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS	6
1. FITXES D'ACTUACIÓ	7
1.1. Objectius del Pla	7
1.1.1. Principis	7
1.1.2. Objectius	8
1.2. Relació entre els objectius i les propostes	10
1.2.1. Objectius unimodals	10
1.2.2. Objectius multimodals	13
1.3. Propostes associades als objectius unimodals	15
1.3.1. Mobilitat a peu	15
1.3.2. Mobilitat en bicicleta	27
1.3.3. Mobilitat en transport públic	45
1.3.4. Mobilitat en vehicle privat	77
1.3.5. Aparcament	96
1.3.6. Distribució urbana de mercaderies	103
1.4. Propostes associades als objectius multimodals	109
1.4.1. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport	110
1.4.2. Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport	112
1.4.3. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	114
1.4.4. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit	116
1.4.5. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat	117
1.4.6. Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte	119
2. PROGRAMACIÓ TEMPORAL I INVERSIONS	120

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS



1. FITXES D'ACTUACIÓ

1.1. Objectius del Pla

Com a municipi integrant de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, el municipi d'Esplugues de Llobregat vol adoptar les mesures necessàries per tal de definir un model de mobilitat d'acord amb el caràcter propi de ciutat mediterrània i oberta a l'espai públic.

Amb aquest nou model, el municipi ha d'arribar a un compromís per tal de donar resposta a la creixent demanda de mobilitat, de viatges i d'intercanvis de mercaderies, preservant i garantint els diferents usos de l'espai públic i augmentant la qualitat de vida de tots els seus ciutadans.

1.1.1. Principis

Els principis que orienten i emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat són els següents:

A. Sostenibilitat

La mobilitat sostenible es concep com aquella capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre per al futur els recursos naturals existents. Per tant, representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinades a recuperar la qualitat de l'espai urbà afavorint els modes de transport que menys recursos naturals consumeixen i menys costos mediambientals provoquen. I tot plegat, comptabilitzant les necessitats i drets de mobilitat amb el dret de tothom a un medi ambient de qualitat.

D'aquest principi se'n deriva la promoció dels modes de transport més respectuosos amb el medi ambient, com els desplaçaments a peu i en bicicleta, així com el transport públic enfront de l'ús de vehicles privats motoritzats.

B. Accessibilitat

El model de mobilitat ha de contemplar l'accés a tot l'espai públic permès a tots els ciutadans, adoptant les mesures necessàries per garantir aquest dret a tothom, i especialment a les persones amb mobilitat reduïda.

De manera complementària, el model ha de concebre una xarxa que garanteixi l'accés en les millors condicions possible a tots els barris de la ciutat, superant els problemes de dotacions infraestructurals o de serveis que provoquen dèficits d'accessibilitat a parts concretes de la ciutat, i que suposen desigualtats territorials.

C. Seguretat

El model ha de garantir la seguretat i protecció de l'espai públic, per tal de què les necessitats de desplaçament es realitzin en termes de seguretat viària amb especial interès sobre els modes de transport més vulnerables (a peu i en bicicleta). Així mateix, el model de mobilitat ha d'establir sistemes que es regeixin pel principi d'autoritat municipal com a garant de la disciplina viària, complint i fent complir les normes bàsiques de convivència en la mobilitat, de forma que augmenti el grau de seguretat en el desenvolupament d'aquesta mobilitat.

D. Eficiència

El model de mobilitat té en compte les diferents característiques de cada mode de transport, els seus punts forts i les seves febleses quant a eficiència operativa i energètica per a cada desplaçament en concret, i per tant les oportunitats i les amenaces que se'n deriven del seu ús. Per tant, aquest model ha de racionalitzar l'ús dels diferents modes i facilitar la seva utilització en aquells desplaçaments en els quals sigui més adient, des del punt de vista de la seva eficiència.

E. Garantia de la qualitat de vida

El model de mobilitat pactat ha de guiar-se pel principi de la millora en la qualitat de vida dels ciutadans, recuperant l'espai públic per a usos socials i de convivència, i permetent una millora en l'organització del temps d'activitats ciutadanes, reduint el temps esmerçat en els desplaçaments urbans i interurbans. Ha de tenir present la cohesió social, augmentant els espais per a la convivència, dintre d'un marc de justícia social.

F. Garantia del dinamisme econòmic

La mobilitat ha de permetre afavorir l'atractiu com a centre de negocis i d'activitats terciàries (serveis, comercials i turístiques), convertint-se el pacte per a la mobilitat en un instrument per al desenvolupament correcte de la ciutat. Ha de contribuir al dinamisme econòmic de la ciutat, mantenint l'atractiu comercial dels carrers, i combinant la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç, el desenvolupament dels serveis i l'augment de l'atractiu turístic.

G. Integració de tots els col·lectius i Administracions

L'objectiu és integrar tots els col·lectius i agents socials presents a la ciutat, considerant d'una manera pactada les necessitats tant sectorials com territorials de tots els integrants de la ciutat, i fomentant la participació ciutadana. Mitjançant la creació d'un fòrum on estiguin representats tots els agents, s'ha d'assolir un compromís que permeti millorar les condicions globals en les que es desenvolupa la mobilitat, aconseguint unes condicions equivalents a tots els barris de la ciutat i atenent a tots els col·lectius implicats.

Igualment, s'han d'integrar les diferents administracions amb responsabilitat sobre l'àmbit real de la mobilitat al territori, sovint supramunicipal o de conurbació, coordinant els esforços entre totes elles. Aquesta integració ha de comptar amb el compromís i treball col·lectiu per impulsar el present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

1.1.2. Objectius

1.1.2.1. Objectius unimodals

- Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant:
 - major superfície de l'espai públic.
 - superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.
- Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.



- Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
- Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
- Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.
- Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

1.1.2.2. Objectius multimodals

- Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.
- Objectiu 8: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.
- Objectiu 9: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.
- Objectiu 10: Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.
- Objectiu 11: Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.
- Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest Pla.

1.2. Relació entre els objectius i les propostes

A continuació es relacionen els objectius del Pacte per la mobilitat de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat amb les propostes d'actuació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Esplugues de Llobregat:

1.2.1. Objectius unimodals

Objectius Pacte Mobilitat Xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat		PMUS d'Esplugues de Llobregat
Categoria	Objectius	Propostes directament vinculades
OBJECTIUS UNIMODALS	Objectiu 1 Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: - major superfície de l'espai públic - superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu	1 Eixamplament de voreres
		2 Millora dels guals de vianants
		3 Millora de la semaforització a la xarxa principal de vianants
		4 Millora del temps de verd als passos de vianants que creuen l'eix del tramvia
		5 Millora de l'accessibilitat i el confort dels vianants als passos inferiors de l'autovia B-23
		6 Camins escolars
	Objectiu 2 Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització	7 Directrius per al disseny de vies ciclistes en els nous desenvolupaments urbanístics
		8 Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes
		9 Millora de la seguretat de la xarxa ciclista
		10 Aforament de bicicletes
		11 Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes
		12 Campanyes de promoció i difusió de la xarxa de vies ciclistes (tant a nivell urbà com interurbà)
		13 Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i sobre la normativa vigent
		14 Garantir les infraestructures necessàries per a l'accés en bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat del municipi



Objectiu 3	Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat	15	Millora dels punts negres de la xarxa de transport públic		
		16	Millora dels passos elevats per a vianants		
		17	Millora de les vorades de la plataforma per a les vies del tramvia		
		18	Substitució del pal de parada existent per una marquesina en algunes parades		
		19	Millora de l'accessibilitat de les parades		
		20	Instal·lació de plataformes d'embarcament en algunes parades		
		21	Instal·lació de pantalles d'informació dinàmica a les parades		
		22	Instal·lació de pantalles d'informació dinàmica en alguns punts neuràlgics de la ciutat		
		23	Nova línia ferroviària Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària		
		24	Perllongament de la línia L3 des de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat		
		25	Perllongament de la línia L6 entre Reina Elisenda i Sant Joan de Déu amb nova parada al Pont d'Esplugues		
		26	Connexió de les dues xarxes actuals del tramvia: Trambaix i Trambesòs		
		27	Nova configuració urbanística del carrer Laureà Miró entre la Plaça Santa Magdalena i Sant Just Desvern		
		28	Implantació d'un carril bus a l'avinguda dels Països Catalans		
		29	Millora dels itineraris de les línies d'autobús al barri de Finestrelles		
		30	Millores en el servei de les línies urbanes d'autobús (Esplubús)		
		31	Millora de la connexió amb l'aeroport del Prat		
		Objectiu 4	Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de	32	Estudi per a la creació d'un intercanviador de baix cost al Pont d'Esplugues
				33	Estudi de millora de la connectivitat en autobús amb Barcelona i la resta de l'AMB
34	Proposta de nova jerarquia viària				
35	Estendre la xarxa de carrers de zona 30, carrers de prioritat invertida i carrers exclusius per a vianants				

	transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat	36	Creació de "superilles" de Zona 30
		37	Millora de la mobilitat al nus viari que conformen la plaça Ramon Trias Fargas i la plaça Josep Català i Soler, a l'avinguda dels Països Catalans
		38	Reordenació del trànsit als carrers Molí i Pere Pelegrí
		39	Reordenació del trànsit al barri de Can Clota
		40	Actualització del Pla Director de Senyalització
		41	Creació d'itineraris alternatius per al pas de vehicles privats degut a la pacificació del tram del carrer Laureà Miró entre la Plaça Santa Magdalena i Sant Just Desvern
		42	Creació d'una rotonda a la cruïlla dels carrers Àngel Guimerà i Mestre Manuel de Falla
		43	Reordenació de la mobilitat en vehicle privat al barri de Finestrelles
		44	Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa com a alternativa a l'ús i la propietat de vehicles privats
Objectiu 5	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles	45	Establir mesures de regulació de l'aparcament en aquells barris on es detectin déficits en el balanç de l'aparcament o altres problemes relacionats amb l'aparcament
		46	Definir polítiques d'aparcament i actuacions concretes orientades a certs grups destinataris
		47	Reordenació de l'aparcament de motocicletes al carrer Sant Mateu
		48	Reordenació de l'aparcament a la via pública al barri de La Mallola
		49	Creació d'una base de dades d'aparcament
Objectiu 6	Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat	50	Xarxa integrada de vehicles pesants amb els municipis de la rodalia orientada a l'accés a Polígons i Zones Industrials
		51	Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal mitjançant la implantació del disc horari obligatori
		52	Ubicació de noves zones de càrrega i descàrrega
		53	Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies

Taula 1. Propostes d'actuació per assolir els objectius unimodals del PMUS d'Esplugues de Llobregat. Font: Elaboració pròpia.



1.2.2. Objectius multimodals

Objectius Pacte Mobilitat Xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat		PMUS d'Esplugues de Llobregat	
Categoria	Objectius		Propostes directament vinculades
OBJECTIUS MULTIMODALS	Objectiu 7	Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport	54 Creació d'un gran intercanviador modal a la rodalia del Pont d'Esplugues
	Objectiu 8	Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport	55 Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada tenint en compte els resultats del Pla Local de Seguretat Viària
	Objectiu 9	Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	56 Estudi de viabilitat del carril bus-VAO a l'autopista B-23
	Objectiu 10	Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit	57 Impuls de les Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC) en la gestió de la mobilitat
	Objectiu 11	Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tinguin en compte les necessitats del model de mobilitat	58 Estudi per a la reconversió d'algunes de les bosses d'aparcament existents en aparcaments de dissuasió ("park & ride")
	Objectiu 12	Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte	59 Pla de Comunicació sobre el Pla de Mobilitat

Taula 2. Propostes d'actuació per assolir els objectius multimodals del PMUS d'Esplugues de Llobregat. Font: Elaboració pròpia.

Finalment, cal destacar que els objectius ambientals de referència del PMUS són aquells que determina el Pla Director de Mobilitat de l'RMB 2013-2018 per al subàmbit del Pla de millora de qualitat de l'aire.

- **Objectiu 1.** Afavorir el transvasament modal cap als modes més sostenibles
- **Objectiu 2.** Incrementar l'eficiència del sistema de transport
- **Objectiu 3.** Minimitzar la distància dels desplaçaments
- **Objectiu 4.** Reduir les externalitats del sistema de transports
- **Objectiu 5.** Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport
- **Objectiu 6.** Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic

- **Objectiu 7.** Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat
- **Objectiu 8.** Reduir l'accidentalitat
- **Objectiu 9.** Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
- **Objectiu 10.** Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat
- **Objectiu 11.** Reduir la contaminació acústica
- **Objectiu 12.** Reduir l'ocupació de l'espai públic destinat als vehicles privats motoritzats

Aquests objectius permeten complir simultàniament amb els diversos plans de referència existents.



1.3. Propostes associades als objectius unimodals

1.3.1. Mobilitat a peu

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Diputació de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), s'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat a peu:

1. Eixamplament de voreres
2. Millora dels guals de vianants
3. Millora de la semaforització a la xarxa principal de vianants
4. Millora dels temps de verd als passos de vianants que creuen l'eix del tramvia
5. Millora de l'accessibilitat i el confort dels vianants als passos inferiors de l'autovia B-23
6. Camins escolars

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

1

EIXAMPLAMENT DE VORERES

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant major superfície de l'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Descripció de l'actuació

El treball de camp realitzat a la xarxa d'itineraris de vianants ha permès identificar quins són els trams que no compleixen amb les amplades lliures mínimes establertes per la normativa vigent (*Orden VIV/561/2010* a nivell estatal i *Codi d'Accessibilitat* a Catalunya).

Es proposa actuar en dues fases, una de **prioritat d'actuació alta** – centrada en la millora de la xarxa principal d'itineraris de vianants a curt termini – i una de **prioritat d'actuació baixa** – centrada en la millora de la xarxa secundària d'itineraris de vianants a mitjà o llarg termini.

Prioritat d'actuació alta:

a) Cobriment d'escocells

- Tram del Carrer del Nord entre el carrer Rafel de Casanova i el carrer Via Augusta.

b) Trasllat o canvi d'ubicació del mobiliari urbà i/o de l'arbrat

- Avinguda Cornellà, tram entre el carrer Laureà Miró i el carrer Santiago Ramon y Cajal.
- Avinguda Cornellà, trams propers a la Plaça de la Sardana.
- Avinguda de Cornellà, tram entre el carrer Josep Argemí i el carrer del Gall.
- Avinguda Jacint Esteva Fontanet, tram entre l'avinguda del Dr. Pouplana i el carrer Ferrer i Bassa.
- Via Augusta, tram més proper a la plaça de la Constitució.

c) Urbanització de trams de carrers no urbanitzats actualment

- Carrer Pau Vergós, en aquells trams entre el carrer Bermejo i la plaça Mireia on no hi ha voreres:
 - **Fase 1:** construcció de voreres en el tram entre el carrer Pere Joan i l'inici de la vorera que arriba fins la plaça Mireia.
 - **Fase 2:** construcció de la vorera pendent en el tram entre el carrer Pere Joan i el carrer Bartomeu Bermejo.

Les actuacions de millora de l'amplada lliure de les voreres que no es poden



classificar en cap de les tres categories anteriors en alguns trams de via de la ciutat són els següents:

- Carrer Nord entre el c. Laureà Miró i el c. Rafel de Casanova
- Carrer Rovellat, en el tram entre el c. del Carme i el c. del Doctor Manuel Riera
- Carrer Molí
- Carrer de Pau Torres
- Avinguda del Torrent
- Avinguda Països Catalans
- Carrer Laureà Miró

Prioritat d'actuació baixa:

En el cas dels trams de carrers de la xarxa secundària de vianants on s'ha d'actuar per a millorar l'amplada útil de els voreres es fa més difícil establir una classificació d'actuacions tipus a desenvolupar. Per tant, es recomana veure el desenvolupament d'aquesta proposta al Programa d'Actuacions.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
El municipi		<u>Prioritat d'actuació alta:</u> 118.800 € <u>Prioritat d'actuació baixa:</u> 229.035 €
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		TOTAL = 347.835 €
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		2.2. Dèficit per a vianants

2		MILLORA DELS GUALS DE VIANANTS
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant major superfície de l'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La diagnosi de la xarxa d'itineraris de vianants ha permès identificar els guals de vianants que no compleixen amb la normativa d'accessibilitat. Així doncs, es proposa actuar en tots aquells guals que incompleixen la normativa d'accessibilitat en dues fases:⁰</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Fase 1</u>: guals no accessibles de la xarxa primària d'itineraris de vianants. A la xarxa principal d'itineraris de vianants s'han detectat 15 passos de vianants on no hi ha gual per als vianants i 298 guals que incompleixen part o la totalitat de la normativa d'accessibilitat. • <u>Fase 2</u>: guals no accessibles de la xarxa secundària d'itineraris de vianants. A la xarxa secundària d'itineraris de vianants s'han detectat 27 passos de vianants on no hi ha gual per als vianants i 73 guals que incompleixen part o la totalitat de la normativa d'accessibilitat. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	Fase 1: guals no accessibles de la xarxa primària d'itineraris de vianants: 98.400 €	
5. Documentació gràfica de referència	Fase 2: guals no accessibles de la xarxa secundària d'itineraris de vianants: 38.100 €	
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció	TOTAL = 136.500 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	2.4. Passos vianants senyalitzats	
	2.5. Passos vianants adaptats	



3 MILLORA DE LA SEMAFORITZACIÓ A LA XARXA PRINCIPAL DE VIANANTS	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant major superfície de l'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Aquesta actuació consisteix en la implantació de semàfors amb comptador de temps per vianants a les cruïlles amb elevat risc d'accidents i/o amb un elevada intensitat de pas de vianants.</p> <p>De fet, dos trams de màxima concentració d'accidents (TCA) i quatre dels sis punts de màxima concentració d'accidents (PCA) que identifica el Pla Local de Seguretat Viària 2011-2014 d'Esplugues de Llobregat es troben situats en les vies per on discorre el traçat de la xarxa de tramvia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TCA 1. Carrer de Laureà Miró, entre carrer Primer de Maig i carretera de Cornellà • TCA 2. Carretera de Cornellà, entre carrer Ramón y Cajal i carrer Mestre Joan Corrales • PCA 1. Plaça Jacint Benavent • PCA 2. Carrer Laureà Miró, intersecció amb carrer Molí • PCA 3. Carrer Laureà Miró, intersecció amb carrer Nou i carrer Puig i Cadafalch • PCA 5. Carretera. de Cornellà, intersecció amb avinguda Baix Llobregat <p>Es proposa desenvolupar la implantació d'aquests semàfors amb comptador de temps en dues fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Fase 1</u>: Treure els polsadors actualment inactius dels semàfors del carrer de Laureà Miró (10) i l'avinguda de Cornellà (24). • <u>Fase 2</u>: Introducció de semàfors amb compte enrera en els dos trams de màxima concentració d'accidents (TCA) i quatre dels sis punts de màxima concentració d'accidents (PCA) que identifica el Pla Local de Seguretat Viària 2011-2014 d'Esplugues de Llobregat situats en vies de la xarxa principal de vianants. En total, es preveu la instal·lació de 59 semàfors amb polsador en aquesta segona fase. 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
El municipi	30.000 €

5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Autoritat del Transport Metropolità (ATM) TRAM		2.1. Prioritat per a vianants 2.5. Passos vianants adaptats



4

MILLORA DELS TEMPS DE VERD ALS PASSOS DE VIANANTS QUE CREUEN L'EIX DEL TRAMVIA

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant major superfície de l'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Descripció de l'actuació

L'estudi 'Informe sobre el canvi de cicle de 100s a 120s a la zona de l'Hospitalet, Esplugues i Cornellà' elaborat per l'empresa operadora TRAM i l'ATM planteja un seguit d'alternatives que es basen en mantenir el cicle de 100 segons i actuar sobre els passos de vianants crítics, que són aquells que superen o igualen la velocitat d'1 m/s o que tenen problemes amb els temps d'espera dels vianants.

Nom Cruïlla	Amplada pas vianants (m)	Funcionament cruïlla AMB extensions		Problemes amb temps d'espera de vianants?	SOLUCIÓ PROPOSADA	
		Temps de pas (s)	Velocitat (m/s)		Descripció	Temps de pas mínim per garantir v < 1m/s (s)
2 Rotonda Pont d'Esplugues						
2.a Pas vianants costat Hospitalet	20	17	1,18	NO	Reduir extensions TRAM i augmentar temps mínim verd vianants	21
3 Pas vianants Pont d'Esplugues - Emili Juncadella						
3.a Passos de vianants plataforma tramvia	25	23	1,09	SI	Eliminar la funció PAP i convertir en una cruïlla de microregulació	26
9 Cruïlla Crtra. Cornellà - Sant Gabriel						
9.a Passos de vianants plataforma tramvia	21	20	1,05	NO	Reduir extensions TRAM i augmentar temps mínim verd vianants	22
11 Passos vianants parada Montesa						
11.a Passos de vianants plataforma tramvia	24,5	20	1,23	SI	Eliminar la funció PAP i convertir en una cruïlla de microregulació	25
12 Rotonda Montesa						
12.a Passos de vianants plataforma tramvia						
12.a Pas vianants costat Hospitalet	21	21	1,00	SI	Canviar a microregulació	22
12.b Pas vianants costat Cornellà	24	21	1,14	SI	Canviar a microregulació	25
20 Crtra. Esplugues - Josep Fiter						
20.a Passos de vianants plataforma tramvia	20,5	24	0,85	SI	Eliminar la funció PAP i convertir en una cruïlla de microregulació	--
24 Crtra. Esplugues - Can Corts						
24.a Passos de vianants plataforma tramvia	23,3	18	1,29	NO	Augmentar temps mínim verd vianants	24
26 Crtra. Esplugues - Crtra. Les Aigües i Rubió i Ors						
26.c Pas vianants costat Sant Joan Despi	16	21	0,76	SI	Aplicar una programació dinàmica tipus Crtra. Sant Joan - Terra Alta i Carrer Nou	--
27 Crtra. Sant Joan - Revolt Negre						
27.a Passos de vianants plataforma tramvia	15	17	0,88	SI	Aplicar una programació dinàmica tipus Crtra. Sant Joan - Terra Alta i Carrer Nou	--
28 Crtra. Sant Joan - Mercè Rodoreda						
28.a Passos de vianants plataforma tramvia	15	17	0,88	SI	Aplicar una programació dinàmica tipus Crtra. Sant Joan - Terra Alta i Carrer Nou	--
31 Crtra. Sant Joan - Maria Rosa						
31.a Passos de vianants plataforma tramvia	15	15	1,00	NO	Augmentar temps mínim verd vianants	16

Fig. 1. Proposta d'actuació sobre els passos de vianants crítics. Font: Informe sobre el canvi de cicle de 100s a 120s a la zona de l'Hospitalet, Esplugues i Cornellà de l'ATM i l'empresa TRAM.

4. Zona d'actuació

El municipi

8. Cost (€)

18.000 €

5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Autoritat del Transport Metropolità (ATM) TRAM		2.1. Prioritat per a vianants 2.5. Passos vianants adaptats



5

MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT I EL CONFORT DELS VIANANTS ALS PASSOS INFERIORS DE L'AUTOVIA B-23

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant major superfície de l'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Descripció de l'actuació

En analitzar els dèficits de la xarxa de vianants, s'ha identificat que les dues infraestructures viàries d'alta capacitat (l'autovia B-23 i la Ronda de Dalt) representen una important fractura que divideix pel mig la ciutat, creant discontinuïtats entre els seus diferents àmbits i la pèrdua d'interconnexió entre ells. En el cas dels itineraris per a vianants, aquests dèficits de connectivitat i aquestes discontinuïtats prenen especial rellevància.

Així doncs, les actuacions de millora de l'accessibilitat i el confort dels vianants a introduir en aquests punts són les següents:

- Túnel del carrer Ignasi Iglesias:
 - Millora del paviment.
 - Instal·lació de la senyalització horitzontal i vertical necessària.
 - Ampliació de la vorera per a vianants fins a complir amb la normativa d'accessibilitat (passar d'una amplada lliure de 1 metre a 1,80 metres).
- Túnel de l'avinguda Lluís Companys:
 - Ampliació de la vorera per a vianants fins a complir amb la normativa d'accessibilitat (passar d'una amplada lliure de 1 metre a 1,80 metres). Per tal de mantenir un carril de circulació per sentit, s'hauria de suprimir una de les dues voreres existents i ampliar l'altra fins a assolir una amplada útil igual o superior a 1,80 metres.
 - Instal·lació de la senyalització horitzontal i vertical necessària.
- Túnel de l'avinguda Països Catalans:
 - Ampliació de les dues voreres per a vianants fins a complir amb la normativa d'accessibilitat (passar a una amplada lliure de 1,80 metres). El projecte de connexió de la xarxa de vies ciclistes d'Esplugues de Llobregat amb la ciutat de Barcelona a través de l'avinguda Països Catalans i l'avinguda Diagonal preveu la construcció d'un carril bici des de la plaça Josep Català i Soler fins l'avinguda Diagonal de Barcelona, de manera que no cal considerar la integració d'una vorera bici a la vorera sud d'aquest pas.

<ul style="list-style-type: none"> - Instal·lació d'il·luminació específica per als vianants. Segons la normativa, s'ha de garantir una il·luminació homogènia, sense enlluernaments igual o superior a 20 lux. - Instal·lació de la senyalització horitzontal i vertical necessària. <p>No obstant, cal tenir en compte que el pas de l'avinguda Països Catalans sota l'autovia B-23 es reformarà amb el projecte del Pla Porta Barcelona.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Autovia B-23		100.000 €
5. Documentació gràfica de referència		El cost de reforma del túnel de l'avinguda Països Catalans córrer a càrrec dels promotor del Pla Porta Barcelona
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjà termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Diputació de Barcelona		2.1. Prioritat per a vianants



6 CAMINS ESCOLARS	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant major superfície de l'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.	
3. Descripció de l'actuació	
<p>L'objectiu principal dels camins escolars és proporcionar als alumnes uns itineraris segurs i còmodes en els trajectes de casa a l'escola. Els camins escolars són una estratègia educativa que facilita que els infants de manera autònoma i segura, facin a peu el camí d'anada i tornada de casa a l'escola, però sobretot fomenten els valors del respecte, la responsabilitat i la bona convivència entre tota la comunitat educativa i el barri.</p> <p>És un procés participatiu i transversal on, abans de res, és imprescindible que l'escola i l'AMPA es posin d'acord i s'impliquin per treballar en el pla i que les famílies també s'hi comprometin.</p> <p>Per tal de posar en marxa un camí escolar cal conèixer els hàbit de mobilitat de l'alumnat; a partir d'aquestes dades s'elabora un pla d'actuacions tècniques de millora dels carrers de l'entorn del centre educatiu per tal de fer més agradables i segurs els itineraris del camí escolar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisar l'ordenació viària de les zones del camí escolar - Millorar la senyalització - Modificar la ubicació del mobiliari urbà que pugui ser u obstacle pels vianants - Canviar les òptiques dels semàfors - Pintar logotip "Camí escolar" en els passos de vianants <p>Durant el procés de redacció del Pla s'ha identificat quina hauria de ser una de les zones d'actuació preferent en aquest àmbit: la part del barri de La Mallola amb una elevada concentració de centres educatius (American School of Barcelona, Colegio Alemán de Barcelona i Highlands School Barcelona).</p> <p>Atès que la implantació de camins escolars requereix una anàlisi en profunditat es proposa la realització d'un estudi global per a cada centre escolar del municipi , exceptuant els de Can Vidalet, ja que aquest barri ja disposa d'un Pla específic de camins escolars.</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)

El municipi (tret del barri de Can Vidalet)		50.000 €
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		2.1. Prioritat per a vianants 8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D) 8.2. Accidents amb víctimes 8.3. Víctimes vianants



1.3.2. Mobilitat en bicicleta

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Diputació de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), s'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat en bicicleta:

7. Directrius per al disseny de vies ciclistes en els nous desenvolupaments urbanístics
8. Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes
9. Millora de la seguretat de la xarxa ciclista
10. Aforament de bicicletes
11. Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes
12. Campanyes de promoció i difusió de la xarxa de vies ciclistes
13. Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i sobre la normativa vigent
14. Garantir les infraestructures necessàries per a l'accés en bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat del municipi

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

7

DIRECTRIUS PER AL DISSENY DE VIES CICLISTES EN ELS NOUS DESENVOLUPAMENTS URBANÍSTICS

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual.

3. Descripció de l'actuació

El *Manual de disseny de vies ciclistes de Catalunya* defineix quines han de ser les característiques constructives de les diferents tipologies de vies ciclistes.

En el present Pla es vol transposar tota aquesta informació en unes *Directrius per al disseny de vies ciclistes* que ajudin l'Ajuntament a l'hora de prendre **decisions d'ampliació de la xarxa de vies ciclistes en els nous desenvolupaments urbanístics**. En canvi, per a la millora de la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes actual s'ha optat per a definir la solució òptima en cada cas concret (veure proposta '*Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes*').

Del conjunt de paràmetres de disseny d'una via ciclista, les Directrius estableixen les característiques de:

- Tipologia de via ciclista a implementar
- Amplada mínima i recomanable
- Senyalització



CRITERIS PER DEFINIR LA TIPOLOGIA DE VIA CICLISTA						
XARXA VIÀRIA		XARXA DE VIES CICLISTES		XARXA DE VIANANTS		OBSERVACIONS
Classificació funcional	IMD (veh./dia)	Tipologia constructiva	Tipologia via ciclista (ordre preferència)	Amplada útil vorera		
Primària o bàsica	≥ 5.000 veh./dia	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	1. Carril bici protegit	≥ 1,8 m o ≥ 2,5 m si és itinerari principal de vianants		En funció de la intensitat de trànsit registrada i de les necessitats de la xarxa viària es pot optar per un carril bici protegit o bé per un carril bici
			2. Vorera bici	≥ 4,0 m		2,5 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista
				< 4,0 m	3,3 m ≤ A útil < 4,0 m o < 3,3 m	1,8 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista Senyalitzar una "zona de convivència" a la vorera (o vorera compartida) entre vianants i ciclistes
	< 5.000 veh./dia	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	1. Carril bici	> 1,8 m o > 2,5 m si és itinerari principal de vianants		Es considera que no és necessari implementar elements protectors especials al carril bici si intensitat mitjana diària de vehicles privats és inferior als 5.000 veh./dia
			2. Vorera bici	≥ 4,0 m		2,5 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista
				< 4,0 m	3,3 m ≤ A útil < 4,0 m o < 3,3 m	1,8 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista Senyalitzar una "zona de convivència" a la vorera (o vorera compartida) entre vianants i ciclistes
Secundària col·lectora	≥ 3.000 veh./dia	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	1. Carril bici protegit	≥ 1,8 m o ≥ 2,5 m si és itinerari principal de vianants		En funció de la intensitat de trànsit registrada i de les necessitats de la xarxa viària es pot optar per un carril bici protegit o bé per un carril bici
			2. Vorera bici	≥ 4,0 m		2,5 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista
				< 4,0 m	3,3 m ≤ A útil < 4,0 m o < 3,3 m	1,8 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista Senyalitzar una "zona de convivència" a la vorera (o vorera compartida) entre vianants i ciclistes
	< 3.000 veh./dia	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	1. Zona 30	> 1,8 m o > 2,5 m si és itinerari principal de vianants		L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.
			2. Vorera bici	≥ 4,0 m		2,5 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista
				< 4,0 m	3,3 m ≤ A útil < 4,0 m o < 3,3 m	1,8 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista Senyalitzar una "zona de convivència" a la vorera (o vorera compartida) entre vianants i ciclistes
Secundària veïnal	≥ 3.000 veh./dia	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	1. Carril bici protegit	≥ 1,8 m o ≥ 2,5 m si és itinerari principal de vianants		En funció de la intensitat de trànsit registrada i de les necessitats de la xarxa viària es pot optar per un carril bici protegit o bé per un carril bici
			2. Vorera bici	≥ 4,0 m		2,5 m per als vianants i 1,5 m per a la via ciclista
	1.000 veh./dia ≤ IMD < 3.000 veh./dia	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)		1. Zona 30	≥ 1,8 m o ≥ 2,5 m si és itinerari principal de vianants	
			< 1.000 veh./dia		Plataforma única	1. Carrer de convivència

4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi	Cap	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable	

8

AMPLIAR I MILLORAR LA CONNECTIVITAT DE LA XARXA DE VIES
CICLISTES

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en ampliar i millorar la xarxa ciclista actual:

- Dotar la ciutat d'una xarxa contínua per als desplaçaments dels usuaris de la bicicleta.
- Afavorir i promoure l'ús d'un mode de mobilitat alternatiu i no contaminant.
- Integrar i millorar l'accessibilitat als diferents barris, pols de mobilitat, equipaments del nucli urbà i municipis confrontants mitjançant una xarxa ràpida i segura.

Aquesta millora de la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes inclou tres grans tipus d'actuacions:

- Connexions internes (connexions pendents entre els diferents trams ja existents de vies ciclistes a la ciutat):
 - **Carrer del Carne**, entre el carrer Josep Miquel Quintana i la carretera de Cornellà. L'obertura de la rambla fins a la carretera de Cornellà és un projecte contemplat en el planejament vigent.
 - **Carrer Àngel Guimerà**, entre el carrer Dr. Ramon Turró i el carrer Laureà Miró: combinació entre pista bici (Parc del Pou d'en Fèlix) i actuacions pendents de determinar al tram entre el carrer Nou i el carrer Sant Francesc Xavier.
 - **Carrer de Pau Torres**: creació d'un carril bici bidireccional que connecti la pista bici del Parc de la Solidaritat amb la zona 30 del barri de Can Vidalet.
 - **Pont d'Esplugues**: tal i com s'ha identificat a l'apartat d'anàlisi de la demanda de mobilitat en bicicleta, l'itinerari principal per a la mobilitat en bicicleta al municipi d'Esplugues de Llobregat és el que conformen l'avinguda de Cornellà, el Pont d'Esplugues i l'avinguda dels Països Catalans. Es tracta no només del principal eix urbà de la xarxa de vies ciclistes urbana, sinó que és també el principal itinerari de connexió interurbà, ja que permet la connexió amb Cornellà de Llobregat al sud-oest i amb Barcelona al nord-est. Així doncs, cal ampliar la secció del Pont



d'Esplugues per tal de destinar més espai a la circulació de bicicletes.

- **Plaça Ramon Trias Fargas:** la nova connexió amb la ciutat de Barcelona per l'avinguda dels Països Catalans preveu la connexió amb la pista verda de l'avinguda Jacint Esteva Fontanet (Ronda Verda del Barcelonès).
 - Nous eixos ciclistes (actuacions en algunes vies del municipi que permetran crear nous eixos ciclistes a la ciutat):
 - **Avinguda dels Països Catalans:** creació d'un carril bici bidireccional entre el carrer Laureà Miró i la plaça Ramon Trias Fargas aprofitant la reordenació d'aquesta avinguda i la creació d'una nova connexió ciclista amb la ciutat de Barcelona (veure proposta '*Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes*').
 - **Carrer Sant Antoni Maria Claret,** entre l'avinguda Sant Ildefons de Cornellà de Llobregat i el Camí de Can Boixeres: creació d'un carril bici bidireccional.
 - **Carrer Sant Albert Magne:** creació d'un carril bici bidireccional que permeti la connexió entre les noves vies ciclistes del carrer Sant Antoni Maria Claret i del Pas del Sucre (a través del carrer Sant Salvador).
 - **Pas del Sucre i Camí de Can Boixeres,** entre el carrer Vallerona i el camí de Can Nyac: supressió d'un carril de circulació en sentit l'Hospitalet de Llobregat i creació d'un carril bici bidireccional.
 - Connexions externes (creació de noves connexions amb les xarxes de vies ciclistes dels municipis adjacents):
 - **Carrer Àngel Guimerà,** entre el carrer Manuel de Falla i l'avinguda Baix Llobregat: creació d'un carril bici bidireccional.
 - **Carrer Laureà Miró,** entre el Pont d'Esplugues i el límit amb el terme municipal de Sant Just Desvern (veure proposta '*Nova configuració urbanística del carrer Laureà Miró*' de millora de la mobilitat en transport públic). La tipologia final d'aquest nou tram de la xarxa de vies ciclistes dependrà de la configuració final escollida en la reordenació urbanística del carrer Laureà Miró.
 - **Avinguda dels Països Catalans:** creació d'una connexió ciclista des de la plaça Josep Català i Soler amb el carril bici de l'avinguda Diagonal de Barcelona (per sota l'enllaç viari de la B-23 i la Ronda de Dalt).
- A més llarg termini – més enllà de l'horitzó temporal del Pla (any 2020) – també es proposa el següent nou eix ciclista:
- **Carrer Via Augusta i avinguda Jacint Esteva Fontanet:** creació d'un nou eix ciclista per tal de connectar Sant Just Desvern amb Barcelona a través d'Esplugues de Llobregat.

4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Municipi	50.000 €	
5. Documentació gràfica de referència	Tot i que el cost de cada actuació es definirà a cada projecte constructiu, es pressuposten 50.000 € pels estudis previs.	
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	1.1. Repartiment modal intern (D) 1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable	



9 MILLORA DE LA SEGURETAT DE LA XARXA CICLISTA	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.	
2. Objectius	
Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual	
3. Descripció de l'actuació	
<p>L'actuació consisteix en millorar la seguretat de la xarxa ciclista especialment en aquells punts on amb un potencial d'accidentalitat elevat degut a la convergència entre les bicicletes, els vianants i els vehicles motoritzats:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantació d'elements de seguretat a la calçada (vehicles privats - bicicletes): <ul style="list-style-type: none"> a) <u>Xarxa de vies ciclistes actual</u>: Implantació d'elements reductors de la velocitat en els carrers de zona 30: <ul style="list-style-type: none"> – Passos elevats de vianants: veure la proposta '<i>Millora dels passos elevats per a vianants</i>', de millora del transport públic. – Esquenes d'ase (ressalts). – Coixins berlinesos. – Bandes reductores. b) <u>Nous trams de la xarxa de vies ciclistes</u>: segons les Directrius per al disseny de vies ciclistes definides en aquest Pla, en la majoria de nous trams de la xarxa de vies ciclistes es prioritzaran, per una banda, els carrils bici i els carrils bici protegits i, per l'altra, els carrers de zona 30 i els carrers de convivència. • Implantació d'elements de seguretat a les voreres (vianants - bicicletes): millora de la senyalització de les voreres bici. • Gestió integral de les interseccions: <ul style="list-style-type: none"> – Continuitat a les cruïlles amb pas exclusiu per a bicicletes – Senyalització horitzontal de les zones d'encreuament – Garantir la continuïtat a les rotondes, ja sigui per la vorera o la calçada 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Municipi	20.000 €

5. Documentació gràfica de referència		Tot i que el cost de cada actuació es definirà a cada projecte constructiu, es pressuposten 20.000 € pels estudis previs.
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		1.1. Repartiment modal intern (D) 1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable



10. AFORAMENT DE BICICLETES		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.		
2. Objectius		
Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'actuació consisteix en portar a terme periòdicament comptatges de ciclistes en punts concrets de la ciutat amb l'objectiu de conèixer l'evolució d'aquest mitjà de transport, durant les hores punta de matí (8.00 a 10.00h) i tarda (17.00 a 19.00h).</p> <p>Proposta de punts (corresponents amb la ubicació dels comptatges efectuats per a la Diagnosi del present Pla de Mobilitat Urbana):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotonda Montesa (Av. Baix Llobregat - Av. de Cornellà) • Plaça de la Sardana • Carrer Laureà Miró - Av. Països Catalans • Carrer Josep Anselm Clavé (passarel·la per a vianants sobre el Parc dels Torrents) • Plaça Ramon Trias Fargas 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi	4.500 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta

Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	1.1. Repartiment modal intern (D)
Diputació de Barcelona	1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D)
	1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D)



11. CREACIÓ D'UNA XARXA INTERURBANA DE VIES CICLISTES	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.	
2. Objectius	
Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Per tal de completar les connexions de la xarxa de vies ciclistes d'Esplugues de Llobregat amb la resta de municipis confrontants – actualment no existeix connexió amb Sant Just Desvern i Sant Joan Despí – es proposen les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Connexió amb Sant Just Desvern:</u> <ul style="list-style-type: none"> – A curt termini: la reordenació del tram del carrer Laureà Miró entre la plaça Santa Magdalena i el límit del terme municipal permetrà crear una nova via ciclista que permeti la connexió amb la vorera bici de la Carretera Reial de Sant Just Desvern (veure la proposta '<i>Nova configuració urbanística del carrer Laureà Miró</i>' de millora de la mobilitat en transport públic). – A llarg termini: més enllà de l'horitzó temporal del Pla (any 2020) es proposa la creació d'un nou eix ciclista pel carrer Via Augusta i avinguda Jacint Esteva Fontanet per tal de connectar Sant Just Desvern amb Barcelona a través d'Esplugues de Llobregat. • <u>Connexió amb Sant Joan Despí:</u> es proposa crear un carril bici bidireccional al tram del carrer Àngel Guimerà entre el carrer Manuel de Falla i l'avinguda Baix Llobregat. Per a poder crear aquesta nova via ciclista és necessari suprimir el cordó d'aparcament existent: • <u>Connexió amb Barcelona:</u> els Ajuntaments de Barcelona i d'Esplugues de Llobregat, conjuntament amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona, han acordat el traçat de la connexió entre les xarxes de vies ciclistes d'aquests dos municipis. Aquesta connexió es farà a través de l'avinguda dels Països Catalans, des de la plaça Josep Català i Soler i fins el carril bici de l'avinguda Diagonal de Barcelona, passant per sota l'enllaç viari de la B-23 i la Ronda de Dalt. 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Municipi	El cost de cadascuna d'aquestes connexions es determinarà quan es defineixi el seu corresponent projecte
5. Documentació gràfica de referència	

Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		constructiu. Es pressuposten 50.000 € pels estudis previs.
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Ajuntament de Barcelona Ajuntament de Sant Just Desvern Ajuntament de Sant Joan Despí
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Ajuntament de Barcelona Ajuntament de Sant Just Desvern Ajuntament de Sant Joan Despí		1.1. Repartiment modal intern (D) 1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 9.1 Xarxa per a bicicletes 9.2 Xarxa ciclable



12. CAMPANYES DE PROMOCIÓ I DIFUSIÓ DE LES XARXES CICLISTES (TANT A NIVELL URBÀ COM INTERURBÀ)		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.		
2. Objectius		
Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'actuació consisteix en millorar la política informativa i comunicativa de l'ajuntament i consistoris veïns en els temes relacionats amb la mobilitat en bicicleta, augmentant la difusió de les actuacions en matèria de mobilitat ciclista</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impressió i difusió de material informatiu sobre les avantatges associades a l'ús de la bicicleta i la seva localització en el territori. • Instal·lació de punts d'informació estàtics (plànols de la xarxa, informació sobre punts de servei, etc) i/o punts d'informació mòbil (amb personal especialitzat) en localitzacions claus com escoles, equipaments, parades de transport públic, etc. • Organització de jornades informatives i activitats per a millorar el coneixement de la xarxa (bicicletades populars). 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi	La inversió mínima per a portar a terme una campanya de promoció és:	
5. Documentació gràfica de referència	<ul style="list-style-type: none"> • Material informatiu 1.500€ • Punt d'informació estàtic 150€/ut. • Punt d'informació mòbil: 1.000 €/ut. • Organització d'activitats informatives: 2.000 € 	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Finançament europeu	1.1. Repartiment modal intern (D) 1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D)



13. DISSENYAR PROGRAMES DE FORMACIÓ SOBRE L'ÚS URBÀ DE LA BICICLETA I SOBRE LA NORMATIVA VIGENT	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.	
2. Objectius	
Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual	
3. Descripció de l'actuació	
<p>L'actuació consisteix en la organització de cursos i activitats de formació continuada en temes relacionats amb la mobilitat en bicicleta i la seva normativa.</p> <p>Aquests cursos s'han d'adaptar a les necessitats dels diferents públics objectius (per exemple, tenint en compte els diferents segments d'edat) i han de tractar temes com:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguretat de l'usuari • Prevenció d'accidents • Millor repartiment i eficiència d'ús de l'espai públic • Foment del canvi modal cap a la bicicleta <p>Aquests programes de formació han de tenir un desenvolupament progressiu, i per això s'han definit tres fases d'implantació:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fase 1 (curt termini): cursos per a joves en edat escolar als centres educatius: impartits per la Policia Local. • Fase 2 (mitjà termini): curs d'habilitació de "guies ciclistes". Es considera que és necessari formar un equip de "guies ciclistes" per a què després aquests puguin organitzar la diferent tipologia de cursos adaptats a les necessitats dels diferents grups objectius. Aquestes cursos els haurien d'impartir els grups d'usuaris locals o les associacions de promoció de la mobilitat en bicicleta (el BACC, per exemple). • Fase 3 (llarg termini): cursos destinats als diferents grups objectius. <p>Fase 1 (2014 - 2018): 0 € Fase 2 (2014-2015): 0 € Fase 3 (2016-2018): 6.000 €</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Municipi	Fase 1: 0 €

5. Documentació gràfica de referència		Fase 2: 0 €
Cap		Fase 3. S'estima que la organització de cada curs tindrà un cost de 2.000€.
		TOTAL = 3 cursos x 2.000 €/curs = 6.000 €
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Grups d'usuaris de la bicicleta
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Diputació de Barcelona		1.1. Repartiment modal intern (D) 1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable



14. GARANTIR LES INFRASTRUCTURES NECESSÀRIES PER A L'ACCÉS EN BICICLETA ALS PRINCIPALS CENTRES GENERADORS I/O ATRACTORS DE LA MOBILITAT DEL MUNICIPI		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta i seguretat viària.		
2. Objectius		
Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt dels mitjans de transport d'ús habitual		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'actuació consisteix en dotar els punts generadors/attractors de mobilitat del municipi amb els elements bàsics per la utilització de la bicicleta amb total seguretat.</p> <p>En el cas del següent llistat d'equipaments, l'actuació prioritària és la implantació d'aparcaments per a bicicletes segurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jutjat de 1a Instància núm. 1 • Escola Nazaret • Escola Folch i Torres • CEIP Prat de la Riba • Escola Joan Maragall • Escola Can Vidalet • Escola Matilde Orduña • The American School of Barcelona • Colegio Alemán de Barcelona • Escola Isabel de Villena 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipi	Instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes :	
5. Documentació gràfica de referència	10 aparcaments x 3 unitats/aparcament x 115 €/unitat = 3.450 €	
Cap	10 senyals tipus S-17 x 215 €/unitat = 2.150 €	
	TOTAL = 5.600 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Mitjà	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Centres educatius d'Esplugues de

	Llobregat
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	1.1. Repartiment modal intern (D) 1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 3.1 Xarxa per a bicicletes 3.2 Xarxa ciclable



1.3.3. Mobilitat en transport públic

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Diputació de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), s'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat en transport públic:

15. Millora dels punts negres de la xarxa de transport públic
16. Millora dels passos elevats per a vianants
17. Millora de les vorades de la plataforma per a les vies del tramvia
18. Substitució del pal de parada existent per una marquesina en algunes parades
19. Millora de l'accessibilitat de les parades
20. Instal·lació de plataformes d'embarcament en algunes parades
21. Instal·lació de pantalles d'informació dinàmica a les parades
22. Instal·lació de pantalles d'informació dinàmica en alguns punts neuràlgics de la ciutat
23. Nova línia ferroviària Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària
24. Perllongament de la línia L3 des de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat
25. Perllongament de la línia L6 entre Reina Elisenda i Sant Joan de Déu
26. Connexió de les dues xarxes actuals del tramvia: Trambaix i Trambesòs
27. Nova configuració urbanística del carrer Laureà Miró entre la Plaça Santa Magdalena i Sant Just Desvern
28. Implantació d'un carril bus a l'avinguda dels Països Catalans
29. Millora dels itineraris de les línies d'autobús al barri de Finestrelles
30. Millores en el servei de les línies urbanes d'autobús (Esplubús)
31. Millora de la connexió amb l'aeroport del Prat
32. Estudi per a la creació d'un intercanviador de baix cost al Pont d'Esplugues
33. Estudi de millora de la connectivitat en autobús amb Barcelona i la resta de l'AMB

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

15. MILLORA DELS PUNTS NEGRES DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
Les propostes d'actuació a implementar per tal de resoldre els punts negres de la xarxa de transport públic de superfície diürn són les següents:		
Punt crític	Problemàtica	Proposta d'actuació
Punt 1: carrer Sant Mateu	Existeix un elevat grau d'indisciplina en l'aparcament de vehicles privats a les hores punta de matí i tarda, coincidint amb els horaris d'entrada i sortida dels alumnes als diferents centres educatius presents en aquest àmbit (Escola Garbí i IES Joanot Martorell).	Cordó d'aparcament multifuncional. El cordó d'aparcament existent seguiria amb l'actual configuració de zona blava, tret d'unes franges determinades al matí i a la tarda, en què totes les places serien en forma d'"aparcament de curta estada"
Punt 2: entorn de l'escola Isabel de Villena	S'han detectat problemes relacionats amb l'aparcament dels autobusos que presten el servei de transport escolar.	La reordenació de sentits de circulació del viari del barri de Finestrelles permetrà crear al carrer Joan Miró un espai per a l'estacionament d'autocars discrecionals que no interfereixi amb el pas i l'accés a les parades dels serveis de transport públic.
Punt 3: col·legi Alemany (avinguda Jacint Esteva i Fontanet)	Existeixen problemes de convivència amb els autocars que realitzen el servei de transport escolar.	Millora de la senyalització vertical i horitzontal de les zones reservades per a l'aparcament d'autobusos escolars. Implantació d'una plataforma per a millorar la maniobra d'aproximació de la línia d'autobús JM a la parada amb codi AMB 107290.
Punt 4: tram del carrer Nord entre el carrer Laureà Miró i el carrer Rafael Casanova i	La secció de la calçada no és suficient per a garantir el pas segur dels autobusos.	Eliminació de tot el cordó d'aparcament existent entre el carrer Laureà Miró i el



Comes		carrer Rafael Casanova i Comes per tal de millorar la secció dels carrils de circulació. Per tal de compensar la pèrdua de places d'aparcament, es proposa la creació d'un nou cordó d'aparcament al carrer Andreu Amat.
Punt 5: entrada de l'aparcament subterrani de l'Hospital de Sant Joan de Déu	La cua de vehicles que es forma a l'entrada de l'aparcament subterrani de l'Hospital de Sant Joan de Déu en determinats moments del dia dificulta el pas dels autobusos als carrers de Finestrelles i Sant Joan de Déu.	La obertura del nou aparcament de l'Hospital de Sant Joan de Déu ha solucionat aquesta problemàtica.
Punt 6: cruïlla dels carrers Baronessa de Maldà i Josep Argemí.	Per a poder realitzar correctament la maniobra de gir en aquesta cruïlla, els autobusos han d'envair el carril contrari. Si hi ha vehicle mal aparcat, els autobusos no poden girar.	Col·locació de pilones a la vorera per tal d'impedir l'aparcament de vehicles sobre la calçada
Punt 7: tram del carrer Josep Argemí entre els carrers Baronessa de Maldà i Àngel Guimerà	La secció d'aquest tram és molt estreta.	Ampliació de la secció del carrer Josep Argemí
Punt 8: carrer Laureà Miró, en el tram per on discorre el traçat del tramvia	La introducció de les vies del tramvia a la calçada del carrer Laureà Miró va provocar un estretament generalitzat dels carrils de circulació per als vehicles privats que dificulta el pas segur dels vehicles pesants.	Allà on sigui possible, es proposa d'actuar a l'alçada de les parades d'autobús d'aquest tram del carrer Laureà Miró. Parada amb codi AMB 771: es proposa la instal·lació d'una plataforma per a millorar la maniobra d'aproximació de les línies d'autobús a la parada. Parada amb codi AMB 1726: es proposa crear un sobreample de calçada (d'un metre d'amplada, aproximadament).
Punt 9: plaça Josep Català Soler	Les cues i retencions a la plaça Josep Català Soler provoquen una disminució de la velocitat comercial de les línies d'autobús que circulen per l'avinguda dels Països Catalans.	Veure la proposta d'implantació d'un carril bus a l'avinguda dels Països Catalans.
Punt 10: Pont d'Esplugues	La distribució de les parades d'autobús a la via pública no	Veure la proposta 'Estudi per a la creació d'un

	afavoreix el transbordament en el punt amb més potencial de tota la xarxa a Esplugues de Llobregat. Els itineraris a peu no estan dissenyats per a afavorir una circulació a peu àgil i fluïda entre les diferents parades d'autobús existents en aquest àmbit.	intercanviador de baix cost al Pont d'Esplugues'.
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	<p><u>Punt 1:</u> Senyalització horitzontal "Aparcament curta estada" = 2 places d'aparcament x 5 m amplada /plaça x 35 €/m = 350 €</p> <p>Senyalització vertical "Aparcament curta estada" = 2 senyals x 215 €/senyal = 430 €</p> <p>Treure 6 fitons x 90 €/fitó (per traslladar contenidors) = 540 €</p> <p><u>Punt 2:</u> actuacions ja realitzades per l'Ajuntament.</p> <p><u>Punt 3:</u> Senyalització vertical i horitzontal = 800 €</p> <p>Plataforma parada bus = 2.162 €</p> <p><u>Punt 4:</u> Cost de la pintura dels nous carrils.</p> <p><u>Punt 5:</u> 0 €</p> <p><u>Punt 6:</u> 80 metres longitud vorera x 90 €/fitó x (1 fitó / 2 metres) = 3.600 €</p> <p><u>Punt 7:</u> Cost de la pintura dels nous carrils.</p> <p><u>Punt 8:</u> 2 sobreamples x 15 m longitud x 0,5 m ampliació calçada x 220 €/m²= 3.300 €</p> <p><u>Punt 9:</u> Veure la proposta d'implantació d'un carril bus a l'avinguda dels Països Catalans.</p> <p><u>Punt 10:</u> Cost inclòs en una altra proposta.</p> <p>TOTAL = 8.212 €</p>	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable



Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D) 4.7. Productivitat transport públic urbà 4.12. Xarxa carril bus

16. MILLORA DELS PASSOS ELEVATS DE VIANANTS	
1. Àmbit d'actuació	
El municipi	
2. Objectius	
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Per una banda, en aquesta proposta es pretén definir els estàndards de disseny dels passos elevats de vianants a Esplugues de Llobregat a partir de les directrius que estableix el <i>Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible</i> editat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i de les experiències positives existents al mateix municipi. Per a més informació, veure el desenvolupament d'aquesta proposta en el Pla d'Actuació.</p> <p>Per altra banda, també s'ha estructura i organitzat la millora dels passos elevats de vianants que dificulten el pas dels autobusos en dues fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Fase 1</u>: passos elevats de vianants de la xarxa principal de vehicles privats: 	
Xarxa principal	Línies d'autobús afectades
C/CAN NYAC - CAMÍ CAN BOIXERES, s/n	EP1
C/CAN NYAC – Entrada bossa d'aparcament	EP1
VIA AUGUSTA, nº54	JM
AV. JACINT ESTEVE FONTANET, nº104	JM
AV. JACINT ESTEVE FONTANET, nº 98	JM
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Fase 2</u>: passos elevats de vianants de la xarxa secundària de vehicles privats: 	
Xarxa secundària col·lectora	Línies d'autobús afectades
C/SANT MATEU, s/n (3 passos)	EP1
AV. CIUTAT D'HOSPITALET, nº8	EP1
C/LLEIALTAT - PLAÇA SANT LUIS GONZAGA	EP1
C/BRUC, nº28	EP1
C/PAU VERGÓS, nº15	EP2
C/PAU VERGÓS, s/n	EP2
AV. MIRANDA, nº5	EP1 i EP2



AV. MIRANDA, nº19	EP1 i EP2
AV. MIRANDA, nº24	EP1 i EP2
AV. MIRANDA, nº46	EP1 i EP2
C/JOAN MIRÓ (davant Escola Isabel de Villena)	JM
C/ MILÀ I PI (cantonada amb el carrer Josep Rodoreda)	L10
C/ FERRER I BASSA	EP2
Xarxa secundària col·lectora	Línies d'autobús afectades
C/SEVERO OCHOA, nº22	EP1
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el municipi	100.000 €
5. Documentació gràfica de referència	
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció	
6. Fase	7. Prioritat
Mitjà termini	Alta
9. Responsable	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D) 4.7. Productivitat transport públic urbà

17. MILLORA DE LES VORADES DE LA PLATAFORMA PER A LES VIES DEL TRAMVIA		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Les vorades instal·lades per a protegir la plataforma del Trambaix al llarg de bona part del seu recorregut presenten arestes vives i puntes que, a banda de representar un risc en el cas de caigudes de vianants o motoristes, resulten extremadament agressives per als pneumàtics dels autobusos i altres vehicles atesa l'estretor dels carrils de circulació i els canvis de direcció sense corbes de transició.</p> <p>Concretament, s'han detectat problemes d'aquest tipus a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotonda av. Països Catalans – c. Laureà Miró • Rotonda av. Cornellà - c. Laureà Miró • Cruïlla c. Molí – c. Laureà Miró • Plaça de la Sardana 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Carrer Laureà Miró Avinguda de Cornellà	-	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Baixa	Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM)
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Autoritat del Transport Metropolità		4.7. Productivitat transport públic urbà



18.**SUBSTITUCIÓ DEL PAL DE PARADA EXISTENT PER UNA MARQUESINA EN ALGUNES PARADES****1. Àmbit d'actuació**

El municipi

2. Objectius

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat

3. Descripció de l'actuació

A l'estudi d'avaluació de les possibilitats d'implantació de marquesines a les parades realitzat el juny de 2010 per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat es proposa substituir el pal de parada existent per una marquesina en les següents parades:

NOVES MARQUESINES			
Codi parada	Nom	Actuacions	Cost
107524	Via Augusta - Can Dori	Tapar 2 escocells	500 €
		Traslladar banc i paperera	
107429	Via Augusta - Pl. de la Constitució	Ampliar vorera	4.000 €
		Traslladar banc i paperera	
108677	Av. Jacint E. Fontanet - dels Lleons	Tapar 1 escocell	250 €
		Traslladar senyal	
108701	Carrer de l'Est - Ramon Llull	Moure dos bancs	- €
108115	Av. Isidre Martí - "CAP Lluís Millet"	Tapar 1 escocell	250 €
100408	Carrer Jocs Florals - Molí	Moure banc	- €
107173	Carrer Lleialtat - Enrique Tierno Galván	Ampliar vorera	5.000 €
		Moure contenidors	
		Retirar estacionament	
107576	Carrer Alegria - Pl. Catalunya	Tapar 2 escocells	250 €
109108	Carrer Baronessa de Maldà - Milà i Pi	Cap	- €
108557	Av. de Cornellà - Francesc Layret	Cap	- €
106372	Carrer Joan Miró - Av. Jacint Esteva i Fontanet	Tapar 2 escocells	250 €
106373	Carrer Joan Miró - J. Anguera i Sala	Cap	- €

103369	Hospital Sant Joan de Déu	Cap	- €
108121	Carrer Ferrer i Bassa - Bartomeu Bermejo	Traslladar la parada 20 metres al nord, just al xamfrà amb el carrer Bartolomé Bermejo	10.000 €
		Ampliar xamfrà	
		Moure contenidors	
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el municipi		<ul style="list-style-type: none"> <u>Fase 1</u>: parades 107524, 108677, 108701, 108115, 100408, 109108, 108557, 106373 i 103369. Cost estimat = 1.000 €. <u>Fase 2</u>: parades 107429, 107173, 107576, 106372 i 108121. Cost estimat = 19.500 €. 	
5. Documentació gràfica de referència		Total = 20.500 €	
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Mitjà termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona		4.7. Productivitat transport públic urbà 4.9. Parades amb marquesina	



19. MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT DE LES PARADES

1. Àmbit d'actuació

El municipi

2. Objectius

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat

3. Descripció de l'actuació

L'*Estudi sobre el control de qualitat de les parades* elaborat l'any 2011 per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) – que s'adjunta al capítol de Diagnosi de l'oferta de transport públic – i l'*Estudi d'implantació de plataformes d'embarcament* elaborat per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat l'any 2012, són la base a partir de la qual s'han establert les millores de l'accessibilitat a introduir a les parades de transport públic del municipi.

Arbres i mobiliari urbà a la parada

Codi parada	Ubicació
000151	Av. de Cornellà - Av. Baix Llobregat
000590	Laureà Miró - Sant Llorenç
001017	Laureà Miró - Josep Puig i Cadafalch
001461	Av. de Cornellà - "Pont d'Esplugues"
001748	Laureà Miró - Pl. Sta. Magdalena
001751	Laureà Miró - Ignasi Iglesias
102580	Joan Miró - Casal Sant Jordi
107174	Pl. Sant Lluís Gonzaga - Antoni M. Gallissà
107289	Av. Jacint E. Fontanet - "Col·legi Alemany"
107570	Dr. Gimeno - de l'Est
107580	Enrique Tierno Galván - Av. Ciutat de l'Hospitalet
108677	Av. Jacint E. Fontanet - dels Lleons
109108	Baronessa de Maldà - Milà i Pi
109249	Josep Anselm Clavé - Oriol

Arbres a la parada

Codi parada	Ubicació
000644	Av. de Cornellà - Milà i Pi
001411	Av. de Cornellà - Sant Francesc Xavier
001459	Av. Països Catalans - Somatens
001460	Av. de Cornellà - Manuel Riera
002697	Laureà Miró - "Ajuntament"

102582	Joan Miró - Finestrelles
102936	Molí - "Can Vidalet"
107576	Alegria - Pl. Catalunya
108557	Av. de Cornellà - Francesc Layret
108676	Av. Jacint E. Fontanet - Ferrer i Bassa
109109	Milà i Pi - Av. de Cornellà
Mobiliari urbà a la parada	
Codi parada	Ubicació
000771	Laureà Miró - Molí
001746	Av. Països Catalans - Laureà Miró
001747	Av. Països Catalans - "Direcció General d'Esports"
100121	Àngel Guimerà - Josep Argemí
104387	"Hospital Sant Joan de Déu"
107578	Dr. Ferran - Jaume Marco
108115	Av. Isidre Martí - "CAP Lluís Millet"
109074	Dr. Ferran - Dr. Gimeno
109075	Prof. Barraquer - "Hospital Sant Joan de Déu"
Mobiliari urbà a la plataforma	
Codi parada	Ubicació
100408	Jocs Florals - Molí
Parada ubicada en un tram no rectilini	
Codi parada	Ubicació
101393	Plaça Sardana - Av. de Cornellà (també hi ha arbres i mobiliari urbà a la parada)
102932	Molí – Hortènsia (també hi ha arbres i mobiliari urbà a la parada)
103614	Pl. de la Constitució - Via Augusta (també hi ha mobiliari urbà a la parada)
108701	Jordi de Déu - Ramon Llull
Gual de vehicles a la parada	
Codi parada	Ubicació
103001	del Nord - Rafael Casanova
107173	Lleialtat - Enrique Tierno Galván (tampoc hi ha rampes d'accés, la zona de parada no està senyalitzada i hi ha mobiliari urbà a la parada)
Pas de vianants a la parada	
Codi parada	Ubicació
103369	"Hospital Sant Joan de Déu"
103740	Pl. Secretari Oliva - Av. de la Miranda
107577	Av. de la Miranda - Pl. de la Constitució
102600	Anselm Clavé - Port Nou (també hi ha arbres i mobiliari urbà a la parada)
Vorera sense pavimentar totalment / Vorera trencada	



Codi parada	Ubicació
105426	Av. del Torrent - Verge de la Mercè
107524	Via Augusta - Can Dori (també hi ha arbres i mobiliari urbà a la parada)
Parada ubicada en zona reservada a bus escolar	
Codi parada	Ubicació
107290	Av. Jacint E. Fontanet - "Col·legi Alemany" (també hi ha arbres i mobiliari urbà a la parada)
Zona parada sense senyalitzar en aparcament	
Codi parada	Ubicació
107571	Dr. Gimeno - de les Flors
107575	Carrer de la Vallerona - Pas del Sucre
107579	Dr. Gimeno - Tramuntana
108116	Àngels - Ramón Llull (també hi ha mobiliari urbà a la parada)
108118	Francesc Ribalta - Jordi de Déu (també hi ha contenidors a la parada)
109076	Professor Barraquer - Díaz de las Fuentes
4. Zona d'actuació	
8. Cost (€)	
Tot el municipi	
54.000 €	
5. Documentació gràfica de referència	
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció	
6. Fase	7. Prioritat
Curt termini	Alta
9. Responsable	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona	
10. Possibles fonts de finançament	
11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona	
4.7. Productivitat transport públic urbà	

20. INSTAL·LACIÓ DE PLATAFORMES D'EMBARCAMENT EN ALGUNES PARADES		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Les plataformes d'embarcament són sistemes segurs de càrrega i descàrrega de viatgers a les parades d'autobús que faciliten l'accés dels usuaris als vehicles. Les experiències al municipi amb aquest tipus de plataformes han sigut força positives, de manera que es considera necessària la implantació d'una plataforma d'embarcament a les següents parades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 108677 (Av. Jacint E. Fontanet – carrer dels Lleons) • 108115 (Av. Isidre Martí – "CAP Lluís Millet") • 107573 (Pas del Sucre – Plaça del Sol) • 107574 (Av. Torrent - Pl. Jacinto Benavente) 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	16.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona		4.7. Productivitat transport públic urbà 4.10. Parades amb plataforma d'accés



21. INSTAL·LACIÓ DE PANTALLES D'INFORMACIÓ DINÀMICA A LES PARADES		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'AMB ha instal·lat una nova tipologia de pals de parada, anomenada 'parada solar d'informació dinàmica', en algunes parades d'autobús del municipi. Es tracta d'un sistema innovador i sostenible de panells d'informació a l'usuari dels transports públics que funciona íntegrament amb energia solar.</p> <p>Es proposa completar la instal·lació d'aquestes pantalles fins a arribar a cobrir les 10 parades amb més demanda d'usuaris diaris del municipi.</p> <p>En una primera fase es proposa instal·lar pantalles d'informació dinàmica a les següents parades:</p>		
PANTALLES D'INFORMACIÓ DINÀMICA		
Codi AMB	Situació	Línies
102932	Molí - Hortènsia	EP1
000645	Av. de Cornellà - Gall	57 - 67 - 68 - 78 - L10 - N14
000644	Av. de Cornellà - Milà i Pi	57 - 67 - 68 - 78 - L10 - N14
001460	Av. de Cornellà - Manuel Riera	57 - 67 - 68 - 78 - EP2 - N14
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		24.000 €
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Àrea Metropolitana de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Àrea Metropolitana de Barcelona		4.7. Productivitat transport públic urbà

22. INSTAL·LACIÓ DE PANTALLES D'INFORMACIÓ DINÀMICA EN ALGUNS PUNTS NEURÀLGICS DE LA CIUTAT		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'objectiu d'aquesta proposta és la instal·lació de pantalles d'informació dinàmica en punts neuràlgics de la ciutat que ofereixin informació sobre el transport públic no només als usuaris habituals del sistema de transport públic, sinó també a la resta dels ciutadans. A Esplugues de Llobregat es proposa la instal·lació d'aquest tipus de pantalles d'informació dinàmica en tres punts de la ciutat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al Parc Pou d'en Fèlix, a la rodalia de la Biblioteca Pare Miquel d'Esplugues (barri de El Centre) • A la Plaça de Catalunya, a la rodalia del Poliesportiu de La Plana (barri de La Plana) • A la Plaça Blas Infante, a la rodalia de la zona comercial existent (barri de Can Vidalet) 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	18.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Baixa	Àrea Metropolitana de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Àrea Metropolitana de Barcelona		



23. NOVA LÍNIA FERROVIÀRIA CASTELLDEFELS - CORNELLÀ - ZONA UNIVERSITÀRIA	
1. Àmbit d'actuació	
El municipi	
2. Objectius	
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	
3. Descripció de l'actuació	
<p>La nova línia ferroviària Castelldefels – Cornellà de Llobregat – Zona Universitària preveu la construcció d'un tram de doble via d'una longitud aproximada de 22,4 Km amb 11 estacions, quatre d'elles de nova construcció.</p> <p>El traçat s'inicia en el terme municipal de Castelldefels, a l'actual estació de Rodalies. El traçat continua per Gavà, on s'està dissenyant una nova estació al centre de la població que també donaria parcialment servei a la part que limita amb Viladecans; aquest municipi també disposaria d'una nova estació en el seu centre neuràlgic.</p> <p>A Sant Boi de Llobregat, s'ubicarien dues noves estacions a l'àmbit de la plaça Catalunya i la de correspondència amb el metro de Llobregat – Anoià (FGC) a l'estació de Sant Boi.</p> <p>El traçat continuaria fins a Cornellà, on s'establiria un intercanviador amb el servei R4 de Rodalies, Metro (L5) i el tramvia. A continuació el traçat continuaria fins a l'intercanviador de Zona Universitària.</p> <p>Segons el projecte del <i>Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020</i>, el traçat d'aquesta nova línia al terme municipal d'Esplugues de Llobregat discorrerà per l'avinguda de Cornellà i l'avinguda dels Països Catalans. La proposta inicial del Ministeri de Foment és situar l'estació d'aquesta línia a Esplugues de Llobregat a l'avinguda de Cornellà, a la rogalia de la plaça de la Sardana.</p> <p>L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat sol·licita que en el proper PDI aquesta nova estació s'integri en el nou intercanviador modal del Pont d'Esplugues (veure proposta 'Creació d'un gran intercanviador modal a la rogalia del Pont d'Esplugues').</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el municipi	2.065,6 M€ (IVA exclòs)
5. Documentació gràfica de referència	
Plànol proposta d'actuació XE7 del PDI 2011-2020	

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Mitjana	Ministerio de Fomento
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento		4.5. Cobertura del transport públic (D) 4.6. Cobertura territorial del transport públic



24. PERLLONGAMENT DE LA LÍNIA L3 DES DE ZONA UNIVERSITÀRIA FINS A SANT FELIU DE LLOBREGAT		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El perllongament de la línia L3 des de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat consta de nou noves estacions que es reparteixen en els municipis d'Esplugues de Llobregat (dues), Sant Just Desvern (una), Sant Joan Despí (quatre) i Sant Feliu de Llobregat (dues).</p> <p>La primera estació al municipi d'Esplugues de Llobregat es localitzarà en el barri de Finestrelles, just al costat de l'Hospital de Sant Joan de Déu. Aquesta estació és de correspondència amb el futur perllongament de línia L6 dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. La segona estació al municipi ("Esplugues Centre"), que segons el PDI 2011-2020 s'hauria de situar a la plaça de l'Ajuntament, és el punt neuràlgic del municipi, amb usos residencials, terciaris i de serveis.</p> <p>L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat sol·licita que en el proper PDI l'estació "Esplugues Centre" s'integri en el nou intercanviador modal del Pont d'Esplugues (veure proposta 'Creació d'un gran intercanviador modal a la rodalia del Pont d'Esplugues').</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	1.098,5 M€ (IVA exclòs)	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol proposta d'actuació AX04 del PDI 2011-2020		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Alta	Generalitat de Catalunya
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya		4.5. Cobertura del transport públic (D) 4.6. Cobertura territorial del transport públic

25. PERLLONGAMENT DE LA LÍNIA L6 ENTRE REINA ELISENDA I SANT JOAN DE DÉU AMB NOVA PARADA AL PONT D'ESPLUGUES	
1. Àmbit d'actuació	
El municipi	
2. Objectius	
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	
3. Descripció de l'actuació	
<p>La proposta de perllongament de la línia L6 del PDI 2011-2020 preveu la construcció de tres noves estacions entre Reina Elisenda i l'Hospital de Sant Joan de Déu.</p> <p>Una d'aquestes tres noves estacions, es troba situada al barri de Finestrelles (estació "Finestrelles-Sant Joan de Déu") i dona servei a aquest equipament sanitari i al barri residencial de Finestrelles, on s'estan construint nous habitatges i equipaments terciaris ("Pla Porta BCN").</p> <p>La nova línia L6 permet la connexió del Metro del Vallès amb la línia L3 de Metro, amb un increment important de l'efecte xarxa. També s'incrementa la cobertura territorial de l'eix Carretera d'Esplugues – Bisbe Català, encara que la mobilitat interna d'aquesta nova línia no és tant important com els fluxos de correspondència en els dos extrems de la línia.</p> <p>L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat sol·licita que en el proper PDI el perllongament de la línia L6 no finalitzi a l'Hospital Sant Joan de Déu (barri de Finestrelles), sinó que arribi fins el nou intercanviador modal del Pont d'Esplugues (veure proposta 'Creació d'un gran intercanviador modal a la rodalia del Pont d'Esplugues').</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el municipi	187,8 M€ (IVA exclòs)
5. Documentació gràfica de referència	
Plànol proposta d'actuació AX12 del PDI 2011-2020	
6. Fase	7. Prioritat
Llarg termini	Mitjana
9. Responsable	
Generalitat de Catalunya	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya	4.5. Cobertura del transport públic (D) 4.6. Cobertura territorial del transport públic



26. CONNEXIÓ DE LES DUES XARXES ACTUALS DEL TRAMVIA: TRAMBAIX I TRAMBESÒS		
1. Àmbit d'actuació		
Barcelona		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La connexió de les dues xarxes actuals del tramvia, Trambaix i Trambesòs, permetrà la realització de desplaçaments entre els àmbits de Francesc Macià i Glòries que actualment obliguen a la realització d'almenys un intercanvi modal entre l'autobús i el sistema ferroviari. D'altra banda, aquesta unió ha de permetre un increment significatiu de la connectivitat de la xarxa tramviària amb les xarxes de metro, FGC i Rodalies.</p> <p>La definició del traçat d'aquesta actuació és especialment problemàtic, la qual cosa obliga a un estudi detallat de les possibles plantes i seccions de plataforma. Als vials on s'insereixin el mode tramviari caldrà preveure i projectar totes les actuacions de remodelació necessàries per aconseguir una implantació harmònica, les quals hauran de ser considerades part integrant de l'actuació. En qualsevol cas, el traçat haurà de discórrer per corredors on des del punt de vista de la demanda sigui racional introduir el mode tramviari.</p> <p>Tot i tractar-se d'una actuació al terme municipal de Barcelona, la connexió de les dues xarxes del tramvia tindrà un impacte positiu en la mobilitat metropolitana ja que permetrà racionalitzar l'oferta de transport públic amb una disminució en el nombre d'intercanvis.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Barcelona	168,1 M€ (IVA exclòs)	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol proposta d'actuació XT01 del PDI 2011-2020		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Alta	Ajuntament de Barcelona Generalitat de Catalunya
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Barcelona Generalitat de Catalunya		4.5. Cobertura del transport públic (D) 4.6. Cobertura territorial transport públic

27. NOVA CONFIGURACIÓ URBANÍSTICA DEL CARRER LAUREÀ MIRÓ ENTRE LA PLAÇA SANTA MAGDALENA I SANT JUST DESVERN	
1. Àmbit d'actuació	
El municipi	
2. Objectius	
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	
3. Descripció de l'actuació	
<p>L'objectiu principal d'aquesta proposta és al creació d'una nova centralitat urbana que enllaci el centre històric del municipi amb la zona comercial i la illa de vianants existent situada entre el carrer Laureà Miró i l'avinguda de Cornellà.</p> <p>Les característiques d'aquesta reordenació urbanística han de ser les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creació d'un entorn accessible, còmode, segur i atractiu per a la circulació a peu. • Voreres d'una amplada útil de 3,5 metres. • Pacificació del trànsit: conversió d'aquest tram de carrer en una zona 30. • Reordenació d'usos a la calçada: un carril per sentit de circulació per als vehicles privats i un carril de dedicació exclusiva per al transport públic. <p>La reordenació urbanística del tram del carrer Laureà Miró entre la Plaça Santa Magdalena i el límit del terme municipal té associades una sèrie d'actuacions complementàries, la implementació de les quals ha de contribuir a una millor gestió de la mobilitat en aquesta nova centralitat urbana del municipi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creació d'itineraris alternatius per al trànsit de pas • Creació d'una nova estació de tramvia 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Carrer Laureà Miró	1.000.000 €
5. Documentació gràfica de referència	El pressupost de reforma d'aquest tram de carrer està pendent d'avaluar, de manera que es defineix un pressupost estimatiu d'1.000.000 €
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció	
6. Fase	7. Prioritat
Llarg termini	Mitjana
9. Responsable	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Autoritat del Transport Metropolità (ATM) Operador/concessionari del tramvia	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Autoritat del Transport Metropolità (ATM)	4.5. Cobertura del transport públic (D) 4.6. Cobertura territorial transport públic



28. IMPLANTACIÓ D'UN CARRIL BUS A L'AVINGUDA PAÏSOS CATALANS		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Les retencions en hora punta de matí i de tarda que es formen a la plaça Josep Català i Soler provoquen una disminució significativa de la velocitat comercial i una alteració de la freqüència de pas de les línies d'autobús que circulen per aquesta via (EP1, EP2, 63, 67, 68 i 78).</p> <p>La cessió de l'avinguda Països Catalans a l'Ajuntament d'Esplugues permetrà realitzar una reforma integral d'aquesta via que contempli les següents característiques bàsiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nova configuració de la rotonda de la plaça Josep Català i Soler (veure la proposta '<i>Millora de la mobilitat al nus viari que conformen la plaça Ramon Trias Fargas i la plaça Josep Català i Soler, a l'avinguda dels Països Catalans</i>'). • Reordenació dels carrils de circulació actuals. • Creació d'una via ciclista que permeti la connexió amb la xarxa de vies ciclistes de la ciutat de Barcelona a través de l'avinguda Diagonal (veure la proposta '<i>Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes</i>'). • Millora dels itineraris i les infraestructures de vianants. Entre d'altres, la nova configuració urbanística ha de preveure els elements necessaris per a convertir aquesta via en un camí escolar pels alumnes dels centres ubicats al carrer Sant Mateu. • Priorització del transport públic. <p>Així doncs, la mesura de priorització del transport públic que es proposa és la creació d'un carril bus a l'avinguda Països Catalans en sentit Barcelona, des de l'enllaç amb el carrer Laureà Miró i fins a la plaça Josep Català Soler.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Avinguda dels Països Catalans	1.000.000 €	
5. Documentació gràfica de referència	El pressupost de reforma d'aquest tram de carrer està pendent d'avaluar, de manera que es defineix un pressupost estimatiu d'1.000.000 €	
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Diputació de Barcelona	4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D) 4.7. Productivitat transport públic urbà 4.12. Xarxa carril bus



29.

MILLORA DELS ITINERARIS DE LES LÍNIES D'AUTOBÚS AL BARRI DE FINESTRELLES

1. Àmbit d'actuació

El municipi

2. Objectius

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat

3. Descripció de l'actuació

La compleció del Pla Porta Barcelona en els propers anys comportarà la progressiva entrada en servei dels vials del barri de Finestrelles actualment tallats a la circulació de vehicles privats.

L'entrada en funcionament d'aquests nous vials (carrer Casal de Sant Jordi, carrer Juan de la Cierva, carrer Anguera i Sala i carrer Professor Barraquer) farà necessària la reordenació integral de la mobilitat a tot el barri de Finestrelles (veure proposta 'Reordenació de la mobilitat en vehicle privat al barri de Finestrelles' de millora de la mobilitat en vehicle privat).

Pel que fa a la mobilitat en transport públic, es proposa modificar l'itinerari de les línies EP1, EP2 i JM per tal de millorar el servei a la ciutadania. A continuació es pot observar una comparativa dels itineraris actuals i els proposats al barri de Finestrelles:

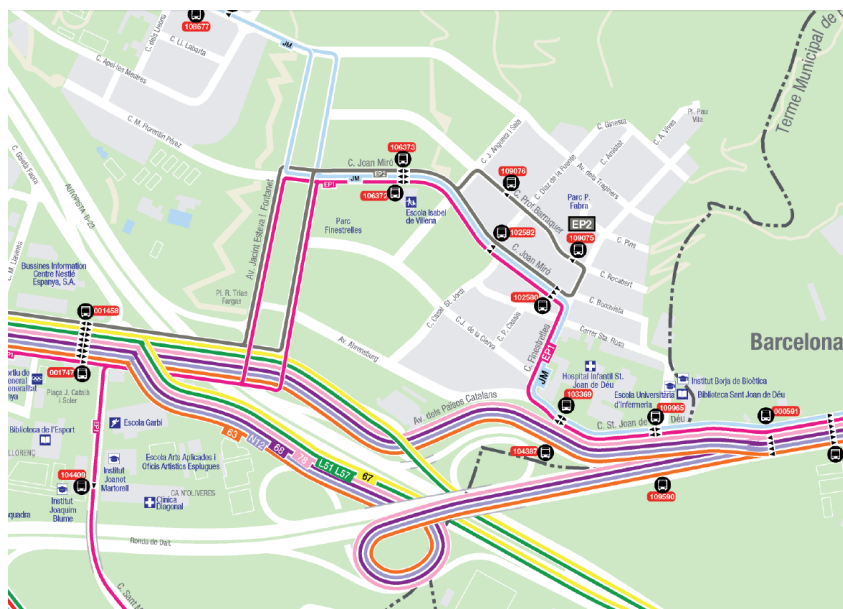


Fig. 2. Xarxa d'autobusos actual al barri de Finestrelles.

Font: AMB.

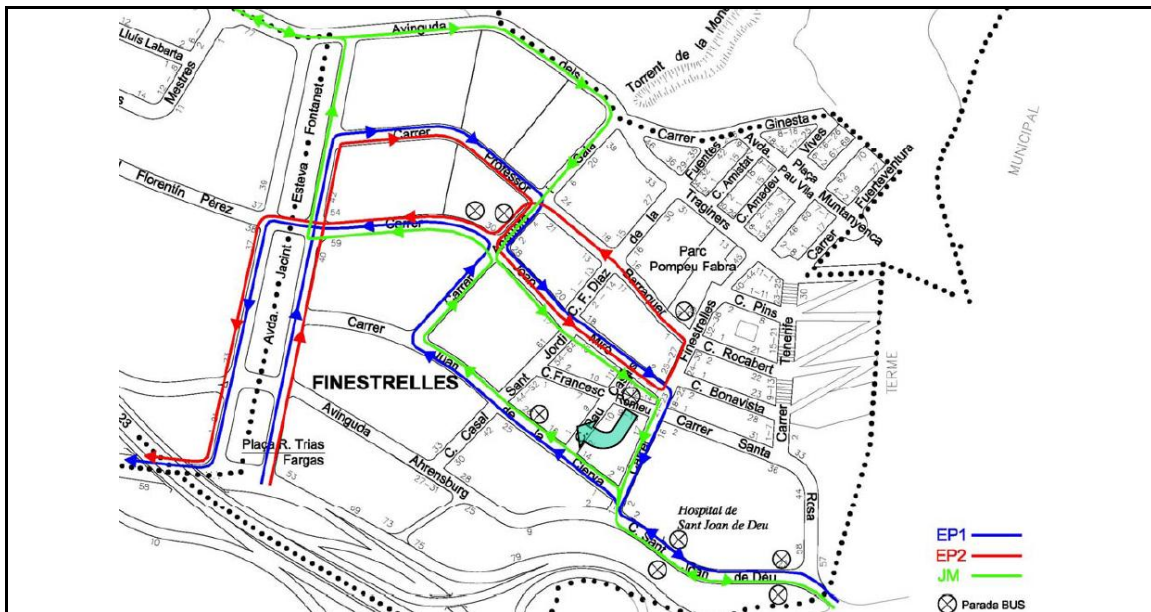


Fig. 3. Proposta de nous itineraris de les línies EP1, EP2 i JM al barri de Finestrelles.
Font: Ajuntament d'Esplugues de Llobregat..

Aquesta proposta d'adaptació dels itineraris de la línia EP1, EP2 i JM al nou viari resultant de la compleció del Pla Porta Barcelona al barri de Finestrelles no entra en contradicció amb la proposta de 'Millores en el servei de les línies urbanes d'autobús (Esplubús)', que planteja una reorganització més a fons de la xarxa urbana d'autobusos.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Barri de Finestrelles		10.000 €
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjà termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona		4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D) 4.7. Productivitat transport públic urbà



30. MILLORES EN EL SERVEI DE LES LÍNIES URBANES D'AUTOBÚS (ESPLUBÚS)	
1. Àmbit d'actuació	
El municipi	
2. Objectius	
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	
3. Descripció de l'actuació	
<p>D'acord amb els diferents agents implicats en la redacció del PMUS d'Esplugues de Llobregat (Equip redactor, Ajuntament, AMB i DIBA), així com amb l'operador del servei (Soler i Sauret), s'acorda que les propostes de millora del servei d'Esplubús han de partir de les següents premisses:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenir aquelles connexions amb una forta demanda. • Mantenir la connexió amb la Zona Universitària de Barcelona. • Mantenir la connexió de l'Hospital de Sant Joan de Déu – Finestrelles amb el centre de la ciutat. • Mantenir la connexió amb l'estació de metro de Can Vidalet. • Les línies han de tenir itineraris més curts que els que realitzen actualment. • La freqüència de pas de les línies s'ha de situar sobre els 15 minuts. <p>Així doncs, es proposa realitzar un estudi de la demanda del servei de l'Esplubús per tal d'avaluar com es pot reorganitzar la xarxa urbana per tal que d'apropar els barris més perifèrics a les polaritats més importants del centre de la ciutat i fomentar la intermodalitat.</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
El municipi	12.000 €
5. Documentació gràfica de referència	
Cap	
6. Fase	7. Prioritat
Curt termini	Alta
9. Responsable	
Àrea Metropolitana de Barcelona	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Àrea Metropolitana de Barcelona	4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D) 4.7. Productivitat transport públic urbà

31. MILLORA DE LA CONNEXIÓ AMB L'AEROPORT DEL PRAT	
1. Àmbit d'actuació	
El municipi	
2. Objectius	
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Aquesta proposta pretén millorar les condicions d'accessibilitat dels ciutadans d'Esplugues de Llobregat respecte l'aeroport del Prat, intentant treure el màxim profit a l'elevada accessibilitat de la xarxa de tramvia al municipi.</p> <p>Doncs bé, a les 5 estacions de tramvia del municipi hi té parada la línia T1 del Trambaix (Francesc Macià – Bon Viatge), que permet enllaçar a Cornellà Centre amb la línia L77 (St. Joan Despí / Hospital Comarcal Moisès Broggi – Aeroport Terminal 1). Aquesta línia d'autobús tan sols fa dues parades (una a Sant Boi de Llobregat i l'altra al Prat de Llobregat) abans d'arribar a l'aeroport.</p> <p>Per tant, aquesta millora de la connexió amb l'aeroport de El Prat ha d'incloure les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Millora de l'intercanviador a Cornellà Centre: <ul style="list-style-type: none"> – Nova senyalització d'orientació específica per a vianants. Instal·lació d'aquest tipus de senyalització per tal d'indicar correctament l'itinerari entre l'estació de tramvia “Cornellà Centre” i la parada d'autobús amb codi AMB 109081 situada a l'avinguda Can Corts (plaça Mary Santpere). – Substitució del pal de parada existent a la parada d'autobús amb codi AMB 109081 situada a l'avinguda Can Corts (plaça Mary Santpere) per una marquesina. • Campanya d'informació als usuaris: <ul style="list-style-type: none"> – Creació d'un enllaç a la pàgina web municipal amb informació sobre les alternatives de connexió amb l'aeroport del Prat. – Distribució d'elements informatius (tríptics, fulletons, etc). – Publicació d'informació sobre les alternatives de connexió amb l'aeroport de El Prat als canals de comunicació de l'Ajuntament (revista El Pont i Esplugues Televisió, principalment). 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el municipi	10.000 €



5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Àrea Metropolitana de Barcelona Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Àrea Metropolitana de Barcelona		4.7. Productivitat transport públic urbà

32. ESTUDI PER A LA CREACIÓ D'UN INTERCANVIADOR DE BAIX COST AL PONT D'ESPLUGUES		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Actualment la distribució de les parades d'autobús a la via pública no afavoreix la intermodalitat en el punt amb més potencial de tota la xarxa a Esplugues de Llobregat. Els itineraris a peu no estan dissenyats per a afavorir una circulació a peu àgil i fluïda entre les diferents parades d'autobús existents en aquest àmbit.</p> <p>Així doncs es proposa estudiar la creació d'un intercanviador modal de baix cost al Pont d'Esplugues per tal d'aconseguir una àrea de transbordament cèntrica i còmode entre pràcticament totes les línies d'autobús que circulen pel municipi, tant en direcció a Barcelona com en direcció a Cornellà de Llobregat i Sant Just Desvern.</p> <p>La creació d'aquest nou intercanviador modal s'ha de basar en les següents intervencions bàsiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canvi d'ubicació de les parades a la via pública: s'han de situar el més properes possibles entre sí per tal de minimitzar els desplaçaments a peu entre parades o bé fusionar alguna de les parades existents per tal de permetre el transbordament a la mateixa parada. • Millora de la senyalització vertical i horitzontal: cal senyalitzar els itineraris a peu entre parades en l'àrea d'intercanvi. • Millora de la informació a l'usuari: tant els pals de parada com les marquesines han de disposar d'informació específica sobre l'àrea d'intercanvi. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	15.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap.		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Àrea Metropolitana de Barcelona Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicadors d'avaluació
Àrea Metropolitana de Barcelona		4.7. Productivitat transport públic urbà 4.9. Parades amb marquesina 4.10. Parades amb plataforma d'accés



33.

ESTUDI DE MILLORA DE LA CONNECTIVITAT EN AUTOBÚS AMB BARCELONA I LA RESTA DE L'AMB

1. Àmbit d'actuació

El municipi

2. Objectius

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat

3. Descripció de l'actuació

Es proposa estudiar la millora de la connectivitat en autobús amb la ciutat de Barcelona i la resta de municipis de la rodalia. L'objectiu d'aquest estudi ha de ser dotar al municipi d'una xarxa de d'autobús més competitiva, més ràpida, amb més freqüència i més entenedora pels usuaris.

Per una banda, la progressiva implantació de la **nova xarxa ortogonal de Barcelona** és una oportunitat per a la millora de les connexions entre Esplugues de Llobregat i la capital metropolitana. Algunes de les alternatives de millora que s'haurien d'analitzar són les següents:

- Perllongament de la línia D20 (Ernest Lluch – Passeig Marítim).
- Línia horitzontal entre Cornellà de Llobregat i la zona de la Vall d'Hebron de Barcelona, passant per Esplugues de Llobregat i el Passeig de La Bonanova.
- Línia diagonal entre Sant Just Desvern i la plaça d'Espanya de Barcelona, passant per Esplugues de Llobregat i el carrer de Sants.

Per altra banda, durant el procés de participació ciutadana representants d'entitats, associacions i empreses han sol·licitat que en aquest estudi també s'analitzi **la connexió amb els municipis de la rodalia**. Alguns dels aspectes a considerar en aquest anàlisi són els següents:

- Millora de la connexió amb l'Hospitalet de Llobregat:
 - l'estació de la xarxa de Rodalies més propera a Esplugues de Llobregat (L'Hospitalet de Llobregat),
 - l'estació de metro 'Rambla Just Oliveras' de la L1,
 - el polígon industrial de la Zona Franca,
 - l'Hospital de Bellvitge (l'itinerari actual de la línia d'autobús L10 no permet un accés ràpid i directe ni a aquest equipament ni als municipis per on discorre la línia).
- Línia que permetés la connexió de Barcelona, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat.
 - Una línia d'aquestes característiques permetria l'enllaç de la Zona Universitària de Barcelona, els barris de muntanya d'Esplugues de Llobregat (Finestrelles, La Mallola, Ciutat Diagonal i La Miranda), l'Hospital

de Sant Joan de Déu i el centre de Sant Just Desvern. Fins aquí el recorregut d'aquesta línia seria el mateix que el de la línia JM, així que es podria millorar l'interval de pas en aquest corredor.

- A més, es proposa prolongar aquesta línia del centre de Sant Just Desvern al Mas Lluí i l'estació de RENFE de Sant Feliu de Llobregat.

Finalment, cal remarcar que aquestes propostes de noves connexions depassen el límit municipal i caldria validar-les amb els organismes responsables corresponents. A més, seran necessaris estudis específics que en certifiquin la seva necessitat real i la seva viabilitat futura.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		15.000 €
5. Documentació gràfica de referència		
Cap.		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Àrea Metropolitana de Barcelona Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Àrea Metropolitana de Barcelona		4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D) 4.7. Productivitat transport públic urbà 4.5. Cobertura del transport públic (D)



1.3.4. Mobilitat en vehicle privat

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Diputació de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), s'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat en vehicle privat:

34. Proposta de nova jerarquia viària
35. Estendre la xarxa de carrers de zona 30, carrers de prioritat invertida i carrers exclusius per a vianants
36. Creació de "superilles" de Zona 30
37. Millora de la mobilitat al nus viari que conformen la plaça Ramon Trias Fargas i la plaça Josep Català i Soler, a l'avinguda dels Països Catalans
38. Reordenació del trànsit als carrers Molí i Pere Pelegrí
39. Reordenació del trànsit al barri de Can Clota
40. Actualització del Pla Director de Senyalització
41. Creació d'itineraris alternatius per al pas de vehicles privats degut a la pacificació del tram del carrer Laureà Miró entre la Plaça Santa Magdalena i Sant Just Desvern
42. Creació d'una rotonda a la cruïlla dels carrers Àngel Guimerà i Mestre Manuel de Falla
43. Reordenació de la mobilitat en vehicle privat al barri de Finestrelles
44. Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa com a alternativa a l'ús i la propietat de vehicles privats

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

34. PROPOSTA DE NOVA JERARQUIA VIÀRIA

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

3. Descripció de l'actuació

La proposta de nova jerarquia viària s'ha definit tenint en compte els nous creixements urbanístics previstos en el planejament vigent (Àrea Residencial Estratègica de Montesa i urbanització del sector de Finestrelles) i les noves infraestructures viàries o de transport públic previstes:

PROPOSTA DE NOVA JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

Proposta	Barri	Via	Classificació actual
Vies principals urbanes	Can Vidalet	Avinguda Electricitat	Xarxa secundària veïnal
	Centre	Carrer Josep Puig i Cadafalch	Xarxa secundària col·lectora
	Centre	Carrer Juli Culebras i Barba	Xarxa secundària col·lectora
	Centre	Carrer Lluís Domènech i Montaner	Xarxa secundària col·lectora
	Centre	Carrer Gaietà Faura	Xarxa secundària col·lectora
Xarxa secundària col·lectora	Finestrelles	Avinguda Ahrensburg	Vial fora de servei
	Ciutat Diagonal	Carrer Manuel Florentin Pérez	Vial parcialment no urbanitzada
	La Mallola	Carrer Amadeu Amat	Xarxa secundària veïnal
Xarxa secundària veïnal	Finestrelles	Carrer Casal de Sant Jordi	Vial parcialment fora de servei
	Finestrelles	Carrer Juan de la Cierva	Vial parcialment fora de servei
	Finestrelles	Carrer Anguera i Sala	Vial parcialment fora de servei
	Finestrelles	Carrer Professor Barraquer	Vial parcialment fora de servei
	Can Vidalet	Prolongació de l'avinguda Ciutat de L'Hospitalet	Tram no existent
	Can Vidalet	Carrer Verge de la Mercè	Xarxa secundària col·lectora
	Can Vidalet	Camí de Can Nyac	Xarxa secundària col·lectora



	El Gall	Carrer Josep Argemí	Xarxa secundària col·lectora
	Centre	Carrer Laureà Miró (tram entre el Pont d'Esplugues i el carrer Ignasi Iglesias)	Vies principals urbanes
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
El municipi		5.000 €	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Llarg termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		5.3. Saturació xarxa viària 5.4. Xarxa primària o Bàsica 5.5. Zones 30 8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D) 8.2. Accidents amb víctimes 8.3. Víctimes vianants	

35.

ESTENDRE LA XARXA DE CARRERS DE ZONA 30, CARRERS DE PRIORITAT INVERTIDA I CARRERS EXCLUSIUS PER A VIANANTS

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

3. Descripció de l'actuació

Els tipus d'actuacions bàsiques de pacificació del trànsit a la xarxa viària secundària que s'han realitzat a Esplugues de Llobregat en els darrers anys són els carrers de zona 30, els carrers de prioritat invertida i els carrers exclusius per a vianants.

Tenint en compte les dades de la diagnosi de la mobilitat en vehicle privat, es proposa actuar principalment en la conversió de bona part de les vies de la xarxa secundària – tant de la col·lectora com de la veïnal – en zones 30. La conversió d'alguna de les vies de la xarxa secundària veïnal en un carrer de prioritat invertida o bé en un carrer exclusiu per a vianants requereix d'una anàlisi més extensa.

Per una banda, la proposta de vies de la xarxa viària secundària col·lectora actual que han de passar a ser carrers de zona 30 és la següent:

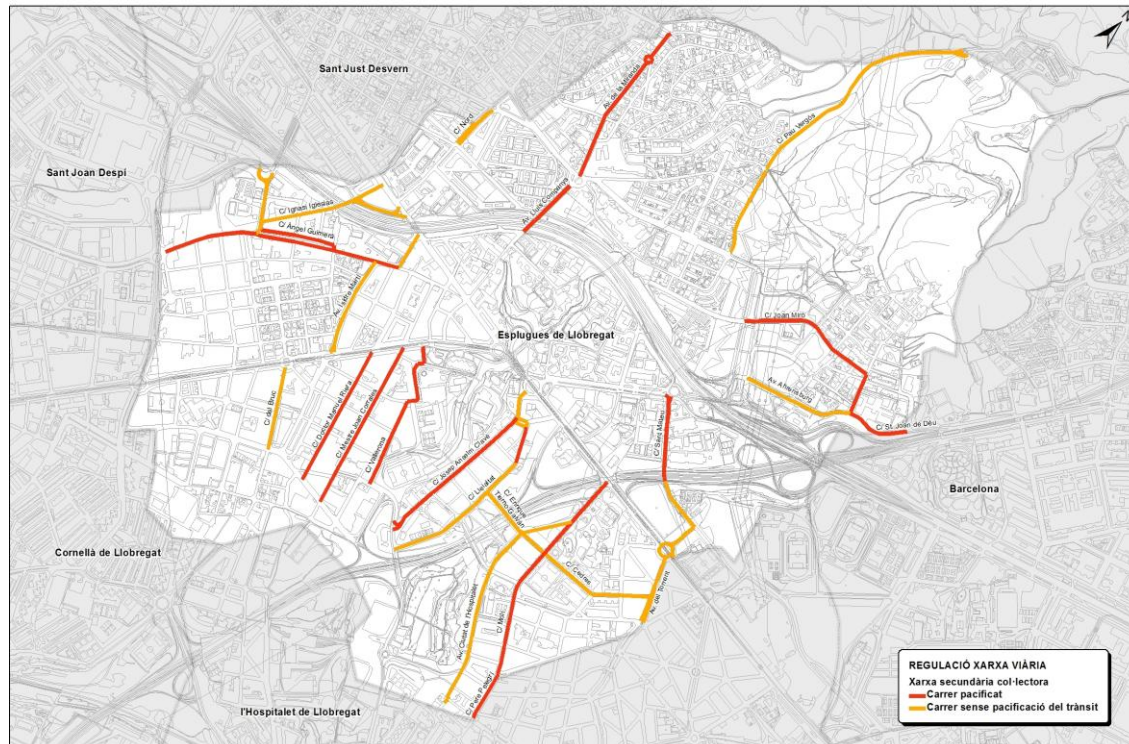


Fig. 4. Nous carrers de zona 30 a la xarxa secundària col·lectora.
Font: Elaboració pròpia.



Per altra banda, la proposta de vies de la xarxa viària secundària veïnal actual que han de passar a ser carrers de zona 30 és la següent:

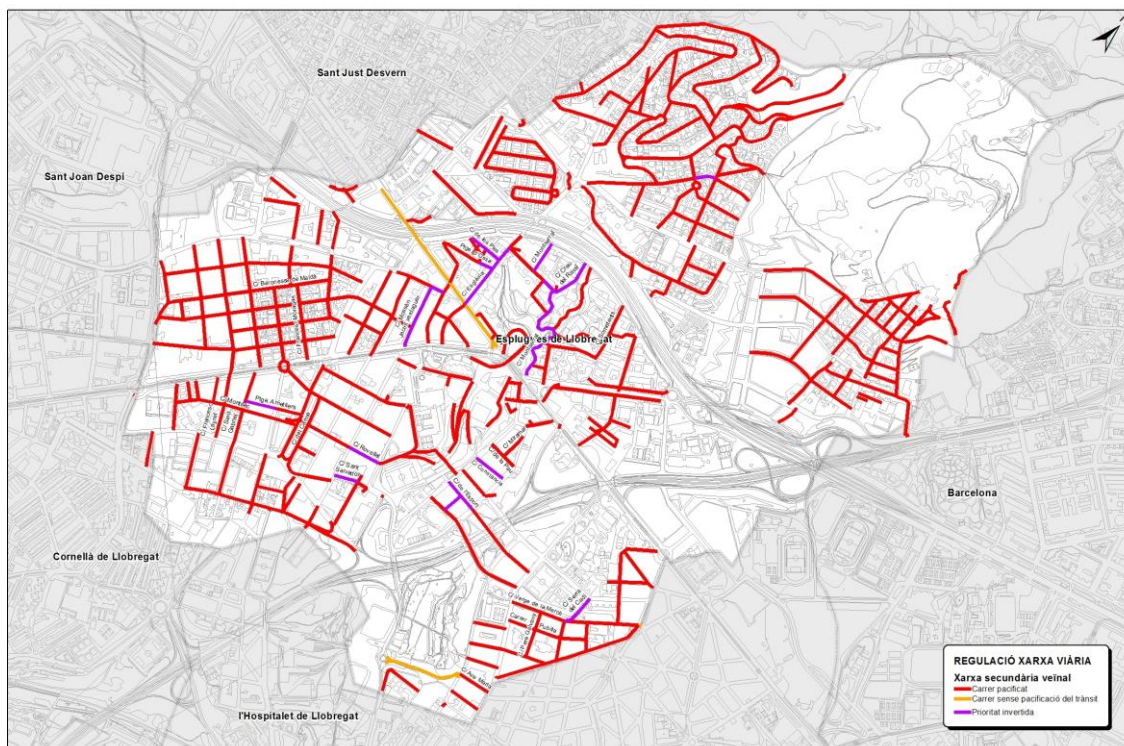


Fig. 5. Nous carrers de zona 30 a la xarxa secundària veïnal.
Font: Elaboració pròpia.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
El municipi		0 € (el cost d'aquesta proposta d'actuació queda inclòs en el de la proposta de creació de "superilles" de zona 30)
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjà termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		5.5. Zones 30 8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D) 8.2. Accidents amb víctimes 8.3. Víctimes vianants

36. CREACIÓ DE “SUPERILLES” DE ZONA 30

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

3. Descripció de l'actuació

L'objectiu d'aquesta proposta és la creació de “superilles” de zona 30 que, conjuntament amb les mesures descrites en la proposta anterior ('Estendre la xarxa de carrers de zona 30, carrers de prioritat invertida i carrers exclusius per a vianants'), contribueixin a la pacificació del trànsit a l'interior dels barris d'Esplugues.

Les “superilles” de zona 30 s'han definit a partir de les següents consideracions bàsiques:

- Respectar la jerarquizació viària futura definida en aquest Pla.
- Mantenir tant com sigui possible l'estructura dels barris del municipi.
- Dotar les “superilles” d'una coherència interna, tant a nivell socioeconòmic, d'activitat econòmica, equipaments, usos de l'espai públic i gestió de la mobilitat.

L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat fa anys que ha desenvolupat un sistema de senyalització propi dels carrers de zona 30, que es continuarà utilitzant a l'interior d'aquestes superilles:

SENYALITZACIÓ DELS CARRERS DE ZONA 30

Tipologia de via	Senyalització horitzontal	Senyalització vertical
Carrer de zona 30	 <p>Senyalització horitzontal de zona 30 a l'entrada i la sortida d'aquestes zones</p>	 <p>Senyals S-30 i S-31 En el cas de carrers de zona 30, el trànsit ciclista és compartit amb altres vehicles.</p>

Finalment, a la figura següent s'han representat els límits d'aquestes “superilles”. Les noves àrees de desenvolupament urbanístic (ARE de Montesa, Can Cervera i part sud del Pla Caufec a Finestrelles) també es convertiran en “superilles” de zona 30, però en tots ells queda pendent de determinar la configuració urbanística final del



seus carrers.

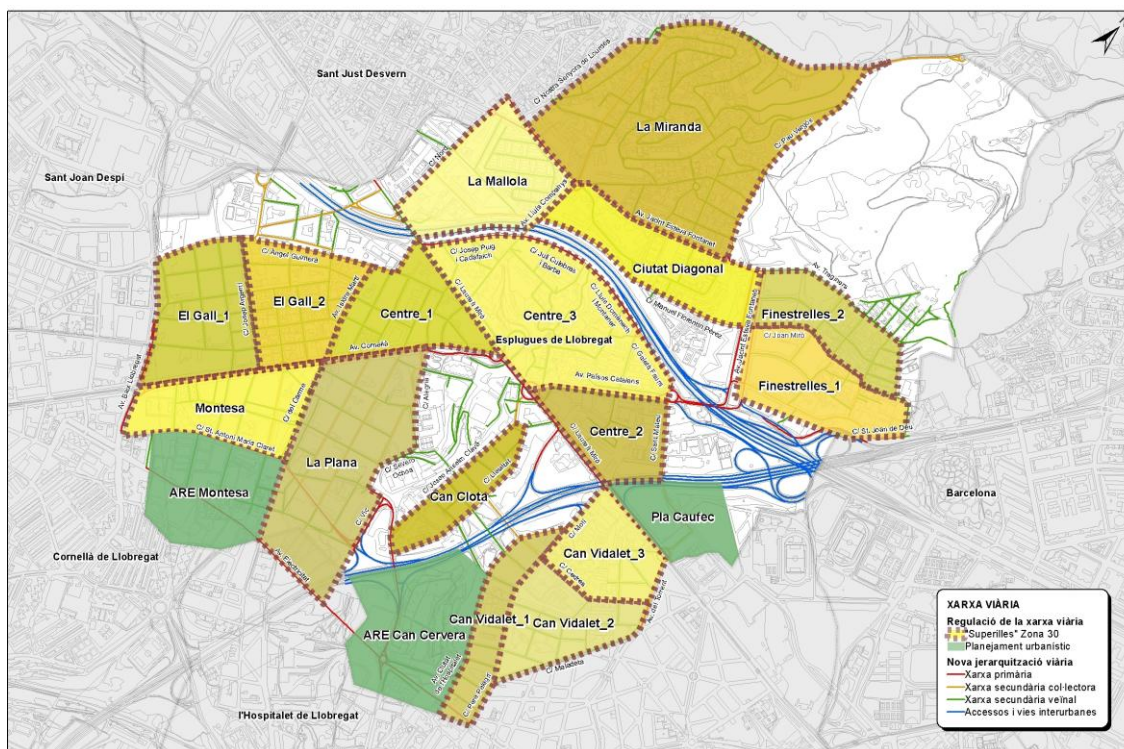


Fig. 6. Proposta de “Superilles” de zona 30 a Esplugues de Llobregat.
 Font. Elaboració pròpia

A més llarg termini, la creació d'aquestes “superilles” de zones 30 haurà d'anar acompanyada de canvis de sentit de circulació en alguns carrers per tal de solucionar problemes de congestió existents en l'actualitat.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
El municipi		229.710 €
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjà termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		5.5. Zones 30
Diputació de Barcelona		8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)
		8.2. Accidents amb víctimes
		8.3. Víctimes vianants

37. MILLORA DE LA MOBILITAT AL NUS VIARI QUE CONFORMEN LA PL. RAMON TRIAS FARGAS I LA PL. JOSEP CATALÀ I SOLER, A L'AV. DELS PAÏSOS CATALANS		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
2. Objectius		
Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El nus viari que conformen les places Ramon Trias Fargas i Josep Català i Soler, situat a l'est del terme municipal, és un dels punts de la xarxa viària interna que suporta unes intensitats de trànsit més elevades, ja que permet la connexió amb l'autopista B-23, la Ronda de Dalt (B-20), l'avinguda Diagonal de Barcelona i l'avinguda dels Països Catalans.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fase 1: actuacions a la plaça Ramon Trias Fargas: <ul style="list-style-type: none"> – Entrada a la rotonda per l'avinguda Jacint Esteva Fontanet: 2 carrils d'entrada. – Entrada a la rotonda per avinguda Països Catalans: es permet la circulació per tota la rotonda i els vehicles que hi accedeixen per aquesta entrada tenen prioritats respecte els que circulen per l'anell. – Entrada a la rotonda per l'autovia B-23/Ronda de Dalt: tenen prioritats d'entrada a la rotonda respecte els que circulen per l'anell. • Fase 2: la cessió d'aquesta via a l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat permetrà actuar a la plaça Josep Català i Soler i a tota l'avinguda Països Catalans: <ul style="list-style-type: none"> – Intersecció regulada a través d'una rotonda com en l'actualitat, tot i que modificada. La proposta consta de dos vials d'accés directe: un des de l'autovia B-23 cap al lateral de l'avinguda Països Catalans costat sud i un altre carril directe des d'avinguda Països Catalans Nord cap a l'accés a l'avinguda Diagonal/Ronda de Dalt. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Barri de El Centre	100.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Ministeri de Foment		5.3. Saturació xarxa viària



38. REORDENACIÓ DEL TRÀNSIT ALS CARRERS MOLÍ I PERE PELEGRÍ	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en vehicle privat	
2. Objectius	
Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Els carrers Molí i Pere Pelegrí conformen el principal eix viari del barri de Can Vidalet, per on hi circula actualment una intensitat mitjana diària d'uns 5.000 vehicles.</p> <p>Les reformes urbanístiques que vol implementar l'Ajuntament en aquest eix (ampliació de les voreres, millora de l'accessibilitat dels guais de vianants, creació de nous passos de vianants, millora de la senyalització, etc.) comportaran una reordenació del trànsit en aquestes dos carrers i també tindrà incidència en la resta del viari del barri de Can Vidalet.</p> <p>Tot i que s'han analitzat diverses alternatives, es considera que la solució òptima és la reconversió d'aquests carrers en vies de sentit únic ascendent. A continuació es descriuen els punts forts i febles d'aquesta proposta d'actuació:</p> <p><u>Punts forts:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La conversió dels carrers Molí i Pere Pelegrí en vies d'un únic sentit de circulació permet la reducció de la conflictivitat a les cruïlles en la circulació en vehicle privat. • L'oferta de places d'aparcament respecte la situació actual no disminuiria tant com si es mantingués el doble sentit de circulació. • No s'ha de modificar ni l'itinerari ni les parades de les línies de transport públic que circulen per l'àmbit. <p><u>Punts febles:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • S'han de modificar els sentits de circulació d'alguns dels carrers adjacents – carrers Josep Gras i Ave Maria – per tal de permetre la realització d'itineraris tancats dins l'àmbit. • Caldria suprimir algunes places d'aparcament al carrer per tal de poder implementar les millores urbanístiques descrites anteriorment. 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Barri de Can Vidalet	750.000 €

5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		5.3. Saturació xarxa viària 8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D) 8.2. Accidents amb víctimes 8.3. Víctimes vianants



39. REORDENACIÓ DEL TRÀNSIT AL BARRI DE CAN CLOTA		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
2. Objectius		
Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe		
3. Descripció de l'actuació		
<p>En analitzar la mobilitat en vehicle privat al municipi, s'ha detectat un elevat trànsit de pas de vehicles per l'interior del barri de Can Clota amb origen i/o destinació el barri de Can Vidalet (i la zona de L'Hospitalet de Llobregat més propera a aquest barri) que connecten amb la Ronda de Dalt.</p> <p>Els sentits de circulació del viari de Can Clota provoquen que aquest trànsit de pas es canalitzi cap a carrers on s'han desenvolupat mesures de pacificació del trànsit (C/Josep Anselm Clavé i C/St. Josep).</p> <p>Es considera que l'alternativa d'actuació òptima és la conversió dels carrers Enrique Tierno Galván, Vidal i Ribas, i Cedres en un eix viari de doble sentit de circulació.</p> <p>Per una banda, aquesta alternativa resoldria els problemes de mobilitat interns al barri de Can Clota (permetria disminuir la intensitat de vehicles circulant al viari intern del barri).</p> <p>Per altra banda, també permetria crear un itinerari de connexió segur i ràpid entre el barri de Can Vidalet (i la zona de L'Hospitalet de Llobregat més propera) i la Ronda de Dalt.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Barris de Can Clota i Can Vidalet	19.215 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		5.3. Saturació xarxa viària 8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D) 8.2. Accidents amb víctimes 8.3. Víctimes vianants

40. ACTUALITZACIÓ DEL PLA DIRECTOR DE SENYALITZACIÓ		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
2. Objectius		
Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Actualització del Pla Director de Senyalització actual per tal de donar resposta a la necessitat d'informació immediata per facilitar a la ciutadania els desplaçaments dins l'àmbit urbà. Aquesta senyalització ha de ser: intel·ligible, clara, identificable, contínua, uniforme i sostenible.</p> <p>Els objectius principals del nou Pla Director de Senyalització són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir l'accessibilitat i interconnexió amb el territori • Potenciar l'activitat socioeconòmica i turística • Millorar la seguretat vial i el confort en els desplaçaments • Potenciar la imatge de qualitat del municipi 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	20.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjà termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		5.3. Saturació xarxa viària



41.

CREACIÓ D'ITINERARIS ALTERNATIUS PER AL PAS DE VEHICLES PRIVATS DEGUT A LA PACIFICACIÓ DEL TRAM DEL CARRER LAUREÀ MIRÓ ENTRE LA PLAÇA SANTA MAGDALENA I SANT JUST DESVERN

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

3. Descripció de l'actuació

La reconversió urbanística del tram del carrer Laureà Miró entre la plaça Santa Magdalena i el límit del terme municipal comportarà la introducció d'elements de pacificació del trànsit en aquesta via que faran necessària la creació d'itineraris alternatius per al pas dels vehicles privats que realitzin itineraris de pas o de llarg recorregut.

A continuació es descriuen aquests itineraris alternatius:

- **Sentit Barcelona:** carrer Laureà Miró → carrer Josep Puig i Cadafalch → carrer Juli Culebras i Barba → carrer Lluís Domènech i Montaner → carrer Gaietà Faura → avinguda dels Països Catalans → carrer Laureà Miró.

L'habilitació de l'itinerari alternatiu en sentit Barcelona comportarà els següents canvis respecte la situació actual:

- Els carrers Josep Puig i Cadafalch, Juli Culebras i Barba, Lluís Domènech i Montaner i Gaietà Faura hauran de passar a actuar com a calçades laterals de l'autovia B-23.
- Serà necessari crear una nova rotonda a la confluència dels carrers Laureà Miró, Nou i Josep Puig i Cadafalch per tal de permetre el gir a l'esquerra dels vehicles provinents de Sant Just Desvern.

- **Sentit Llobregat / Sant Just Desvern:** carrer Laureà Miró → avinguda dels Països Catalans → avinguda Jacint Esteve Fontanet → carrer Manuel Florentín Pérez → carrer Rafael Casanova i Comes → carrer del Nord → carrer Laureà Miró.

L'habilitació de l'itinerari alternatiu en sentit Barcelona requereix de l'obertura a la circulació de vehicles del tram del carrer Manuel Florentín Pérez actualment no urbanitzat.

No obstant, les característiques concretes d'aquests nous itineraris – prioritització i coordinació semafòrica, senyalització, modificació de cruïlles, etc. – s'hauran d'analitzar i definir en estudis futurs.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
El municipi		15.000 €
5. Documentació gràfica de referència		Es pressuposten 15.000 € pels estudis previs.
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mitjà termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		1.2. Repartiment modal intern – extern (mob. generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 5.3. Saturació xarxa viària 5.4. Xarxa primària o bàsica



42.

CREACIÓ D'UNA ROTONDA A LA CRUÏLLA DELS CARRERS ÀNGEL GUIMERÀ I MESTRE MANUEL DE FALLA

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

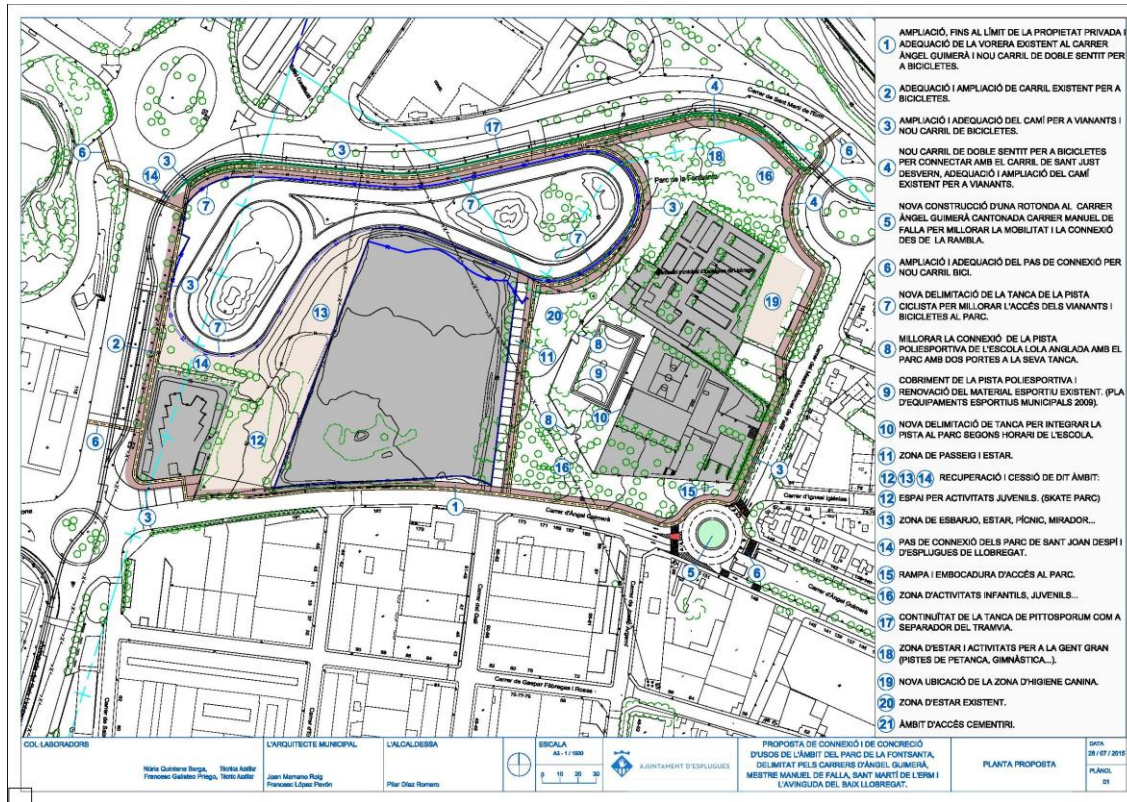
2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

3. Descripció de l'actuació

La proposta de creació d'una rotonda a la cruïlla dels carrers Àngel Guimerà i Manuel de Falla s'integra dins una actuació més àmplia d'actuació a l'àmbit del Parc de la Font Santa, delimitat pels carrers Àngel Guimerà, Mestre Manuel de Falla, Sant Martí de l'Erm i l'avinguda Baix Llobregat.

De fet, la nova connexió ciclista amb Sant Joan Despí pel carrer Àngel Guimerà, entre el carrer Manuel de Falla i l'avinguda Baix Llobregat (creació d'un carril bici bidireccional; veure la proposta 'Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes') també forma part d'aquesta actuació integral a l'àmbit del Parc de la Font Santa.



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Barri de El Gall		Tot i que el cost definitiu d'aquesta obra està pendent del projecte constructiu, s'estima en uns 200.000 €
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Diputació de Barcelona		1.2. Repartiment modal intern – extern (mob. generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 5.3. Saturació xarxa viària 5.4. Xarxa primària o bàsica



6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		1.2. Repartiment modal intern – extern (mob.generada) (D) 1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D) 5.3. Saturació xarxa viària 5.4. Xarxa primària o bàsica



44. PROMOCIONAR LES INICIATIVES DE MOBILITAT COL-LABORATIVA COM A ALTERNATIVA A L'ÚS I LA PROPIETAT DE VEHICLES PRIVATS		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
2. Objectius		
Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es volen promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa com alternativa a l'ús i a la propietat del vehicle privat a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carsharing: sistema de lloguer per hores de vehicles les 24 hores del dia i els 365 dies de l'any. El principal atractiu pels usuaris és la substitució dels costos fixes derivats de la possessió d'un vehicle, pels costos variables de l'ús puntual que se li fa. • Carpooling: sistema per a compartir cotxe entre persones a l'hora de fer un desplaçament. L'objectiu d'aquest sistema és disminuir la contaminació i el consum energètic a l'hora que es millora la utilització de l'espai públic. On line es pot veure les persones que volen fer un desplaçament similar al nostre i per correu electrònic es poden posar en contacte. Actualment el municipi ja disposa d'aquesta iniciativa. • Social car: sistema de lloguer de cotxes de persona a persona. Permet a propietaris particulars llogar els seus vehicles, aprofitant el temps que no els utilitzen. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	5.000 € (els costos d'estudi i implementació d'aquestes iniciatives de mobilitat col·laborativa els haurien d'assumir els operadors privats que els volguessin explotar)	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Baixa	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Empreses operadores
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Empreses operadores	5.1. Turismes per habitant (D) 5.2. Motos per habitant	

1.3.5. Aparcament

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Diputació de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), s'estableixen les següents propostes de millora de l'aparcament:

45. Establir mesures de regulació de l'aparcament en aquells barris on es detectin déficits en el balanç de l'aparcament o altres problemes relacionats amb l'aparcament
46. Definir polítiques d'aparcament i actuacions concretes orientades a certs grups destinataris
47. Reordenació de l'aparcament de motocicletes al carrer Sant Mateu
48. Reordenació de l'aparcament a la via pública al barri de La Mallola
49. Creació d'una base de dades d'aparcament

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.



45.	ESTABLIR MESURES DE REGULACIÓ DE L'APARCAMENT EN AQUELLS BARRIS ON ES DETECTIN DÈFICITS EN EL BALANÇ DE L'APARCAMENT O ALTRES PROBLEMES RELACIONATS AMB L'APARCAMENT	
1. Àmbit d'actuació		
Gestió de l'aparcament		
2. Objectius		
Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El càlcul del balanç d'aparcament realitzat a la Diagnosi d'aquest Pla resulta en un superàvit de places d'aparcament a tots els barris del municipi. No obstant, s'ha identificat que l'elevada oferta d'aparcament en forma de bosses d'aparcament i d'aparcament fora de la calçada d'ús privat (subterranis, principalment) emmascara el dèficit d'aparcament en alguns trams de carrer del municipi. Aquest és el cas, principalment, dels barris de Can Vidalet, Can Clota, La Plana i el Centre.</p> <p>A més, el treball de camp realitzat en dos barris del municipi (Finestrelles i Can Vidalet) ha posat en evidència que hi ha un dèficit d'oferta diürna d'aparcament en aquests dos barris. Tenint en compte aquestes dades, en els darrers anys s'ha regulat l'aparcament en superfície en aquests dos barris mitjançant la implementació d'una zona verda d'aparcament</p> <p>Així doncs, es proposa estendre la regulació de l'aparcament (zona blava o zona verda per residents, preferentment) a aquelles vies dels barris de Can Clota, La Plana i el Centre on encara no s'hagi implementat.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Barris de Can Clota, La Plana i el Centre	100.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		6.1. Aparcament regulat en via pública 6.2. Cobertura aparcament via pública

46. DEFINIR POLÍTIQUES D'APARCAMENT I ACTUACIONS CONCRETES ORIENTADES A CERTS GRUPS DESTINATARIS		
1. Àmbit d'actuació		
Gestió de l'aparcament		
2. Objectius		
Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Cal analitzar si certs grups destinataris necessiten polítiques d'aparcament específiques (estudiants, treballadors de la zona industrial de El Gall, usuaris de l'Hospital Moisès Broggi, etc.).</p> <p>Així doncs, algunes de les alternatives que caldria considerar per a cada grup destinatari són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Treballadors de la zona industrial de El Gall:</u> <ul style="list-style-type: none"> – Creació de Meses de mobilitat on hi tinguin cabuda tots els agents que intervenen al polígon (ajuntament/s, sindicats, empreses, etc.) per treballar conjuntament en la definició de mesures de gestió de la mobilitat. – Introducció de la figura del Gestor de mobilitat. Aquesta figura és un professional amb la missió de promoure la coordinació de les polítiques de mobilitat, principalment als polígons industrials. El gestor se situa a cavall entre l'administració i els diversos centres de treball, i executa la seva feina des de la perspectiva de coordinador i dinamitzador – funcions que li permeten dialogar i trobar posicions de consens –, així com de tècnic del propi servei de mobilitat municipal. L'orientació bàsica és la gestió de la mobilitat del dia a dia, impulsant propostes per a la seva millora i facilitant la seva realització, mantenint present també l'orientació cap a la planificació. • <u>Usuaris de l'Hospital Moisès Broggi i estudiants universitaris:</u> caldria analitzar les diferents opcions possibles en un estudi més detallat de les alternatives existents. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	10.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Baixa	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat



10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Diputació de Barcelona	6.1. Aparcament regulat en via pública 6.2. Cobertura aparcament via pública 6.3. Cobertura aparc. fora via pública

47. REORDENACIÓ DE L'APARCAMENT DE MOTOCICLETES AL CARRER SANT MATEU		
1. Àmbit d'actuació		
Gestió de l'aparcament		
2. Objectius		
Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La reordenació de l'aparcament en el tram del carrer Sant Mateu entre la plaça Josep Català i Soler i el viaducte sobre la Ronda de Dalt (veure proposta '<i>Millora dels punts negres de la xarxa de transport públic</i>') s'ha de completar amb el trasllat de les motocicletes que actualment aparquen sobre la vorera davant el pas de vianants de la Clínica Diagonal a unes noves places d'aparcament específiques per a motocicletes en el tram del carrer Sant Mateu més proper al viaducte sobre la Ronda de Dalt. Aquesta actuació comportarà una millora de la seguretat dels vianants.</p> <p>Tenint en compte que de mitjana hi ha entre 20 i 30 motocicletes aparcades sobre la vorera en aquest punt del carrer Sant Mateu, serà necessari transformar 6 places d'aparcament de zona blava per a cotxes en places d'aparcament per a motocicletes en semibateria.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Carrer Sant Mateu	6.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	6.1. Aparcament regulat en via pública 6.2. Cobertura aparcament via pública	



48. REORDENACIÓ DE L'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA AL BARRI DE LA MALLOLA		
1. Àmbit d'actuació		
Gestió de l'aparcament		
2. Objectius		
Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La proposta de millora de la secció del tram del carrer Nord entre el carrer Laureà Miró i el carrer Rafael Casanova i Comes per tal de millorar el pas dels autobusos implica l'eliminació de tot el cordó d'aparcament existent (veure proposta 'Millora dels punts negres de la xarxa de transport públic').</p> <p>La pèrdua de places d'aparcament en aquest tram del carrer Nord s'ha de compensar amb la creació de noves places d'aparcament en carrers de la rodalia. Concretament, es proposa la creació d'un nou cordó d'aparcament al carrer Andreu Amat. Aquesta actuació comportarà la transformació d'aquest carrer en una via d'un únic sentit de circulació (actualment és de doble sentit).</p> <p>No obstant, per tal de no entorpir l'entrada i sortida de vehicles de la brigada municipal, s'ha de mantenir el doble sentit de circulació en el tram del carrer Andreu Amat més proper al carrer Nord.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Barri de La Mallola	22.500 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		6.1. Aparcament regulat en via pública 6.2. Cobertura aparcament via pública

49. CREACIÓ D'UNA BASE DE DADES D'APARCAMENT		
1. Àmbit d'actuació		
Gestió de l'aparcament		
2. Objectius		
Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Tenint en compte que en procés de redacció del present Pla s'ha realitzat un inventari exhaustiu de l'oferta d'aparcament a la via pública, es proposa en una primera fase completar la informació disponible sobre les reserves d'aparcament en finca privada completant el padró de llicències de gual municipal amb informació d'interès en la gestió de l'aparcament. Un cop completada aquesta primera fase, en una segona fase seria desitjable la creació d'una nova base de dades d'aparcament que incorporés tota la informació sobre l'oferta d'aparcament a Esplugues de Llobregat.</p> <p>Per a aquesta segona fase es proposa estructurar aquesta informació mitjançant la creació d'una geodatabase basada en un sistema SIG (Sistema d'Informació Geogràfica).</p> <p>Pel que fa a l'aparcament en finca privada i la manera de recollir les dades i poder-les actualitzar periòdicament, es proposa que, per exemple, tots els llocs on s'aparquin vehicles tinguin una llicència de gual (paguin o no una taxa) i que associada a aquesta llicència hi hagi informació d'interès per a la gestió de l'aparcament, com ara el nombre de places, el nombre de plantes per sobre i per sota del nivell de carrer, etc.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	20.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		6.1. Aparcament regulat en via pública 6.2. Cobertura aparcament via pública 6.3. Cobertura aparcament fora via pública



1.3.6. Distribució urbana de mercaderies

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Diputació de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), s'estableixen les següents propostes de millora de la distribució urbana de mercaderies:

50. Xarxa integrada de vehicles pesants amb els municipis de la rodalia orientada a l'accés a Polígons i Zones Industrials
51. Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal mitjançant la implantació del disc horari obligatori
52. Ubicació de noves zones de càrrega i descàrrega
53. Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

50.

XARXA INTEGRADA DE VEHICLES PESANTS AMB ELS MUNICIPIS DE LA RODALIA ORIENTADA A L'ACCÉS A POLÍGONS I ZONES INDUSTRIALS

1. Àmbit d'actuació

Distribució urbana de mercaderies

2. Objectius

Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en crear una xarxa de circulació integrada de vehicles pesants pels municipis d'Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona per tal de regular el trànsit de vehicles pesants tant per l'interior del municipi com als accessos amb les vies ràpides: B-20 i B-23.

Pel que fa als itineraris urbans:

El principal canvi respecte la situació actual està relacionat amb la pacificació del tram del carrer Molí entre la plaça Santa Magdalena i el límit del terme municipal amb Sant Just Desvern. Com ja s'ha comentat en l'apartat de propostes de millora de la mobilitat en transport públic i en vehicle privat, aquesta actuació comportarà la potenciació d'itineraris alternatius per a canalitzar el trànsit de pas.

Així doncs, es proposa potenciar aquests dos itineraris – que també funcionarien com a calçades laterals de l'autovia B-23 – també per al pas de vehicles pesants.

Pel que fa a les connexions interurbanes:

- **L'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat:** a llarg termini, la connexió dels trams ja existents de l'avinguda Electricitat pel barri de Montesa d'Esplugues de Llobregat es convertirà en un eix de connexió principal entre aquests tres municipis. D'aquesta manera, bona part del trànsit de vehicles pesants de la zona industrial de Montesa – que actualment es concentra als carrers Sant Antonia Maria Claret i Verge de Guadalupe – es transvasarà a aquesta nova via.
- **Sant Joan Despí:** es proposa potenciar el carrer Àngel Guimerà com a eix de connexió del Polígon Industrial del Gall.
- **Barcelona:** cal seguir potenciant les dues grans vies interurbanes que creuen el terme municipal (B-20 i B-23) com a vies de pas preferent dels vehicles pesants.



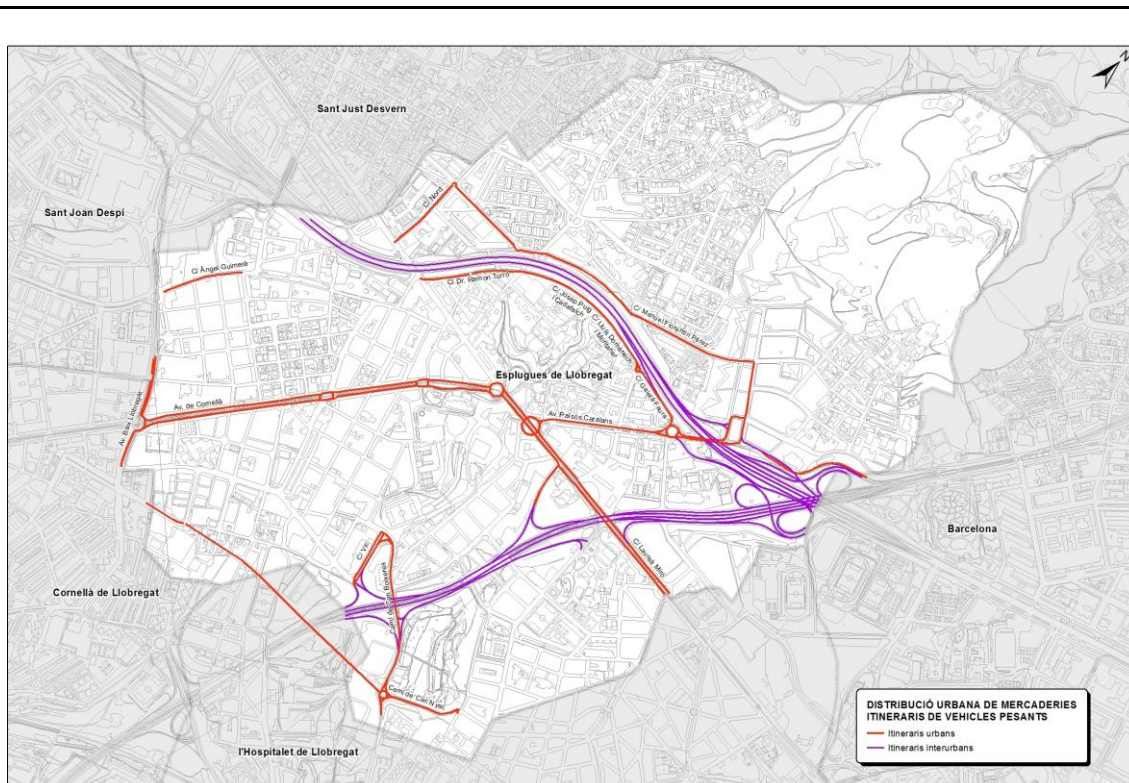


Fig. 8. Proposta de xarxa d'itineraris de vehicles pesants. Font: Elaboració pròpia.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
El municipi		<ul style="list-style-type: none"> • Senyalització: 10.000 € (aprox.) • Difusió: 3.500 € (aprox.)
5. Documentació gràfica de referència		TOTAL = 13.500 €
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Altres Ajuntaments
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		7.1. Intensitat de vehicles pesants 7.2. Espai viari distribució urbana mercaderies (D)

51. CONTROL DEL TEMPS D'ESTADA DELS VEHICLES COMERCIALS A LES ZONES DE C/D I DE L'APARCAMENT IL·LEGAL MITJANÇANT LA IMPLANTACIÓ DEL DISC HORARI OBLIGATORI		
1. Àmbit d'actuació		
Distribució urbana de mercaderies		
2. Objectius		
Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>A les zones destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies s'han detectat les següents infraccions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estacionament il·legal de turismes durant l'horari reservat per a la C/D. • Excés del temps màxim d'estacionament permès. <p>L'actuació consisteix en garantir el correcte ús de les zones de càrrega i descàrrega, reduint el nombre d'infraccions per tal de prevenir problemes de mobilitat per mitjà de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intensificar el control d'estacionaments il·legals: augment de la vigilància i de l'import de les sancions. • Control del temps de càrrega i descàrrega per mitjà del disc horari i control per part de la Policia Local. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	3.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		7.2. Espai viari distribució urbana mercaderies (D) 7.3. Zones càrrega/descàrrega (D)



52. UBICACIÓ DE NOVES ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA		
1. Àmbit d'actuació		
Distribució urbana de mercaderies		
2. Objectius		
Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat		
3. Descripció de l'actuació		
El procés de definició de la ubicació de noves zones de càrrega i descàrrega – o reubicació de les existents – ha de seguir els següents passos:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Anàlisi de la relació entre l'oferta i la demanda de places per a càrrega i descàrrega. 2. Detecció de punts de conflicte per inseguretat o falta de places de càrrega i descàrrega. 3. Previsió de nous desenvolupaments industrials o comercials. 4. Proposta de noves zones de càrrega i descàrrega. 		
I la proposta de noves zones de càrrega i descàrrega ha de contemplar, entre d'altres, les característiques següents:		
<ul style="list-style-type: none"> • Només en zones amb estacionament en filera. • Recomanació de no situar aquestes places d'aparcament abans o després dels passos de vianants perquè disminueixen la visibilitat. • Nombre de places en funció del volum d'activitat comercial existent. • Definició d'un horari general per a tot el municipi. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	10.000 €	
5. Documentació gràfica de referència	S'estima que el cost de l'estudi necessari per la ubicació de les zones de càrrega i descàrrega és de 10.000 €	
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	7.3. Zones càrrega/descàrrega (D)	

53. DESENVOLUPAR PROPOSTES D'ACTUACIÓ ORIENTADES A REDEFINIR EL SISTEMA DE TRANSPORT URBÀ DE MERCADERIES		
1. Àmbit d'actuació		
Distribució urbana de mercaderies		
2. Objectius		
Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La millora a mig termini de la distribució urbana de mercaderies passa inevitablement per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar una millor utilització dels recursos i del viari públic (contemplat com a be escàs) explicitant els costos del transport en les transaccions comercials i incorporant tecnologies de la informació i de les comunicacions (TIC). • Involucrar tot el sector de la distribució en una millora de formació quant a pràctiques logístiques que podria abocar a la definició d'una "etiqueta de qualitat". • Promoure des de l'administració local l'assignació de recursos en la planificació i ordenació de la infraestructura necessària (zones de carrega i descarrega, plataformes logístiques, etc.) així com de l'ús operatiu i jurídic d'aquesta. <p>Així doncs, es recomana estudiar la viabilitat de les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plataforma de distribució urbana de mercaderies a les zones industrials de El Gall i/o Montesa. • Limitar el pas de vehicles pesants a l'interior del municipi. • Sistema de distribució nocturna de mercaderies. • Promoure sistemes alternatius de distribució de mercaderies (bicicletes, vehicles elèctrics, etc.). • Habilitar aparcaments segurs per a vehicles pesants. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	15.000 €	
5. Documentació gràfica de referència	S'estima que el cost de l'estudi necessari per redefinir el sistema de distribució urbana de mercaderies és de 15.000 €	
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Baixa	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Àrea Metropolitana de Barcelona
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	7.1. Intensitat de vehicles pesants 7.2. Espai viari distribució urbana mercaderies (D) 7.3. Zones càrrega/descàrrega (D)	



1.4. Propostes associades als objectius multimodals

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, Diputació de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona), s'estableixen les següents propostes associades als objectius multimodals:

Objectiu 7 – Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport

54. Creació d'un gran intercanviador modal a la rodalia del Pont d'Esplugues

Objectiu 8 – Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

55. Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada tenint en compte els resultats del Pla Local de Seguretat Viària

Objectiu 9 – Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit

56. Estudi de viabilitat del carril bus-VAO a l'autovia B-23

Objectiu 10 – Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit

57. Impuls de les Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC) en la gestió de la mobilitat

Objectiu 11 – Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat

58. Estudi per a la reconversió d'algunes de les bosses d'aparcament existents en aparcaments de dissuasió ("Park & Ride")

Objectiu 12 – Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte

59. Pla de Comunicació sobre el Pla de Mobilitat

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

1.4.1. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport

54. CREACIÓ D'UN GRAN INTERCANVIADOR MODAL A LA RODALIA DEL PONT D'ESPLUGUES	
1. Àmbit d'actuació	
El municipi	
2. Objectius	
Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Tant la planificació vigent (PDI 2011-2020) com altres plans anteriors (de Barcelona Regional, per exemple) considera que la xarxa de transport públic d'Esplugues de Llobregat necessita una major connectivitat. La creació d'un gran intercanviador modal a la rodalia del Pont d'Esplugues permetria millor aquesta connectivitat i fomentar la intermodalitat entre els diferents modes de transport.</p> <p>Aquest gran intercanviador modal hauria de reunir les següents característiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concreció i delimitació d'un àmbit de planejament a l'entorn del Pont d'Esplugues. • Soterrament i traçat de les infraestructures. • Complement i/o enllaç amb l'àrea de centralitat del Pla Porta BCN. • Creació d'equipaments i serveis relacionats a l'entorn d'aquest intercanviador. • Aquest intercanviador ha de ser compatible amb les futures actuacions de soterrament de l'autovia B-23. <p>L'intercanviador modal a la rodalia del Pont d'Esplugues ha de permetre la connexió entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Xarxa d'autobusos metropolitans • Xarxa de tramvia • Xarxa de metro • Xarxa de rodalia de Barcelona 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el municipi	Pendent



5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Mitjana	Generalitat de Catalunya Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya		4.6. Cobertura territorial del transport públic

1.4.2. Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

55. MILLORA DE LA SEGURETAT ALS CARRERS I CRUÏLLES AMB UNA CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS MÉS ELEVADA TENINT EN COMPTE ELS RESULTATS DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA							
1. Àmbit d'actuació							
Mobilitat en vehicle privat							
2. Objectius							
Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe							
3. Descripció de l'actuació							
<p>L'actuació consisteix en portar a terme millores als punts on s'han detectat accidents amb víctimes o en aquells carrers o cruïlles on el volum de vianants, ciclistes i/o vehicles sigui elevat.</p> <p>El Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) identifica els següents trams i punts de màxima concentració d'accidents:</p>							
PUNTS I TRAMS DE MÀXIMA CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS							
Localització	Accidents amb víctimes			Número de víctimes			
	2008	2009	Total	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total
TCA 1. Carrer de Laureà Miró, entre carrer Primer de Maig i carretera de Cornellà	6	17	23	0	0	30	30
TCA 2. Carretera de Cornellà, entre c. Ramón y Cajal i carrer Mestre Joan Corrales	1	3	4	0	1	6	7
PCA 1. Plaça Jacint Benavent	3	1	4	1	1	2	4
PCA 2. Carrer Laureà Miró, intersecció amb carrer Molí	4	1	5	1	0	4	5
PCA 3. Carrer Laureà Miró, intersecció amb carrer Nou i carrer Puig i Cadafalch	1	3	4	0	1	3	4



PCA 4. Plaça Josep Català i Soler	1	6	7	0	0	9	9
PCA 5. Carretera de Cornellà, intersecció amb avinguda Baix Llobregat	2	5	7	0	0	8	8
PCA 6. Carrer del Carme amb carrer Verge de Guadalupe	2	1	3	0	1	2	3
Total PCA i TCA	20	37	57	2	4	64	70
Total anual	77	129	270	2	9	244	255
% d'accidents en PCA i TCA / total	26%	29%	21%	100%	44%	26%	27%

El PLSV proposa actuacions per tal de millorar l'accidentalitat en tots aquests punts i trams de màxima concentració d'accidents.

El juliol de 2013 l'Ajuntament d'Esplugues ha redactat l'estudi "*Adequació de diverses vies públiques al Pla Local de Seguretat Viària*", que conté les actuacions a desenvolupar en aquest conjunt de punts i trams crítics.

A més, durant el procés de participació ciutadana també s'ha identificat la cruïlla de l'avinguda de Cornellà amb el carrer del Carme i el carrer de Francesc Llunell com a punt d'elevada perillositat pels vianants.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
El municipi		122.477 €	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol d'actuació inclòs al Pla d'Acció			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini		Alta	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D) 8.2. Accidents amb víctimes 8.3. Víctimes vianants	

1.4.3. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit

56. CARRIL BUS-VAO A L'AUTOVIA B-23
1. Àmbit d'actuació
El municipi
2. Objectius
Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat
3. Descripció de l'actuació
<p>Es tracta d'una proposta pròpia del PMUS d'Esplugues de Llobregat basada en la proposta TPC08 de l'avanç del <i>Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu a l'RMB 2011-2020</i>.</p> <p>Així doncs, el PMUS d'Esplugues de Llobregat proposa les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>A curt termini</u>: mentre l'actuació del PDI 2011-2020 proposa la construcció d'una nova plataforma viària a l'actual mitjana de l'autopista B-23 mitjançant el desplaçament lateral de les dues plataformes viàries existents, el PMU d'Esplugues de Llobregat considera que el carril bus-VAO s'ha de fer aprofitant la secció existent de l'autovia B-23 i no augmentant la plataforma viària. • <u>A llarg termini</u>: Recuperació de la totalitat de la traça de l'autovia B-23 i de la resta d'espais de la rodalia. <p>L'actual traça de l'autovia B-23, així com els espais de protecció i tots els circumdants, ocupa aproximadament uns 0,4 km² dels 4,6 km² de la superfície total del municipi. La recuperació de la traça de l'autovia B-23 consistiria en les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Desconstrucció de la totalitat de la traça i espais circumdants, amb una longitud aproximada de 2 km. i travessant tot el municipi d'Esplugues de Llobregat, des del terme municipal de Sant Just Desvern al de Barcelona. – Construcció, simultània, d'un túnel independent de la traça actual, a iniciar dins del terme municipal de Sant Just Desvern fins a l'avinguda Diagonal de Barcelona. <p>La recuperació de la totalitat de la traça de l'autovia B-23 i de la resta d'espais de la rodalia permetrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> – La creació d'una nova trama urbana i d'una nova zona d'activitats econòmiques. – La definició i delimitació d'un àmbit de planejament, amb l'elaboració d'un pla de marges per consolidar la diversitat de qualificacions a regenerar en



aquest nou àmbit, així com les relacions entre les diferents qualificacions existents.

- La creació d'una nova avinguda – en forma de passeig o bulevard –, a la cota del pla de ciutat, que enllaçaria amb l'avinguda de la Diagonal de Barcelona.
- La creació de nous centres urbans al llarg d'aquesta nova avinguda, com per exemple l'àrea de centralitat del Pou d'en Fèlix, l'àrea de centralitat del convent de Montsió i la resta del casc antic i l'àrea de centralitat del Pla Porta BCN. Així mateix, aquestes noves àrees de centralitat tindran potencial per a convertir-se en possibles intercanviadors.
- La consolidació a la cota del pla de la ciutat de la necessària connectivitat nord-sud al través d'aquesta nova avinguda, al desaparèixer l'actual "barrera" que constitueix l'autovia B-23.

4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Autovia B-23 entre Molins de Rei i Barcelona 12,9 M€ (IVA exclòs)

5. Documentació gràfica de referència

Plànol proposta d'actuació TPC08 del PDI 2011-2020

6. Fase

7. Prioritat

9. Responsable

Llarg termini

Alta

Generalitat de Catalunya
Ministerio de Fomento

10. Possibles fonts de finançament

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Generalitat de Catalunya
Ministerio de Fomento

-

1.4.4. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit

57. IMPULS DE LES TECNOLOGIES DE LA INFORMACIÓ I LA COMUNICACIÓ (TIC) EN LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en vehicle privat		
2. Objectius		
Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La utilització de les Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC) en la gestió de la mobilitat es basa en la instal·lació de sistemes de control i sensors que permeten recollir informació i avançar cap a l'eficiència econòmica, social i ambiental.</p> <p>Per una banda, tot aquest volum d'informació ajuda els gestors de la mobilitat en la presa de decisions a temps real. Per altra banda, bona part d'aquesta informació pot ser accessible per als ciutadans, ja que la informació és un element bàsic per a la bona conducció i la presa de decisions per part dels conductor.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	20.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Baixa	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat Empreses operadores		5.3. Saturació xarxa viària



1.4.5. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat

58. ESTUDI PER A LA RECONVERSIÓ D'ALGUNES DE LES BOSSES D'APARCAMENT EXISTENTS EN APARCAMENTS DE DISSUASIÓ ("PARK & RIDE")		
1. Àmbit d'actuació		
Gestió de l'aparcament		
2. Objectius		
Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El pes relatiu de l'oferta de places d'aparcament en bosses d'aparcament en alguns barris és molt elevada (a Can Cervera i a Finestrelles el pes relatiu està per sobre del 40%, mentre que a Can Clota, La Mallola i Montesa està al voltant del 20%). A mesura que el planejament vigent es vagi completant aquestes bosses d'aparcament aniran desapareixent i caldrà preveure mesures compensatòries.</p> <p>Així doncs, l'actuació consisteix en l'anàlisi de quines bosses d'aparcament existents es podrien convertir en aparcaments de dissuasió ("Park & Ride"). L'objectiu de la proposta és garantir places d'aparcament dissuasori per aquells usuaris que accedeixen en vehicle privat a alguna de les estacions de tramvia del municipi per posteriorment realitzar un intercanvi modal amb el tramvia per desplaçar-se cap a una altra destinació.</p> <p>La bossa d'aparcament de Can Clota – per la seva localització, a tocar d'un accés a la Ronda de Dalt i amb un itinerari d'accés a peu a l'estació de tramvia de Can Clota – és la que, a priori, tenen un major potencial per ser reconvertida total o parcialment en un aparcament de dissuasió. No obstant, caldria analitzar el perfil d'usuari diürn d'aquesta bossa d'aparcament abans de definir una mesura d'aquest tipus.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	15.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat

10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	6.3. Cobertura aparcament fora via pública



1.4.6. Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte

59. PLA DE COMUNICACIÓ SOBRE EL PLA DE MOBILITAT		
1. Àmbit d'actuació		
El municipi		
2. Objectius		
Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'objectiu d'aquesta proposta és integrar les accions de promoció, informació i difusió relacionades amb la mobilitat sostenible en el marc del PMUS, l'eina que les aglutinarà a partir de la seva aprovació definitiva.</p> <p>En primer lloc, cal identificar els grups objectiu als quals es vol informar per tal de seleccionar les accions comunicatives més adients en cada cas. Per exemple, es poden classificar els grups objectiu en les següents categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grups d'edat: nens i joves en edat escolar, adults i persones de la tercera edat. • Gènere: s'ha demostrat que existeixen comportaments i actituds diferenciades envers la mobilitat en funció del gènere. • Grups d'usuaris: associacions d'usuaris dels diferents modes de transport (a peu, en bicicleta, transport públic, etc.). <p>En segon lloc, cal definir i planificar les accions comunicatives més adients per a cadascun dels grups destinataris anteriors:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actes presencials: presentacions, etc. • Activitats (bicicletades, caminades, etc.). • Difusió en línia: pàgina web, butlletí periòdic (mensual o trimestral), xarxes socials, etc. <p>Finalment, s'ha de seleccionar acuradament quina informació es vol comunicar a cada grup destinatari.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
El municipi	12.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cap		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Mitjana	Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat		-

2. PROGRAMACIÓ TEMPORAL I INVERSIONS

La taula següent mostra el llistat de totes les propostes juntament amb els terminis, cost, finançament i prioritat de cada actuació:

Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat	
	Curt	Mitjà	Llarg		Curt	Mitjà	Llarg			
OBJECTIU 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants										
1	Eixamplament de voreres				347.835 €	118.800 €	229.035 €	-	Ajuntament	Alta
2	Millora dels guals de vianants				136.500 €	98.400 €	38.100 €	-	Ajuntament	Alta
3	Millora de la semaforització a la xarxa principal de vianants				30.000 €	30.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
4	Millora del temps de verd als passos de vianants que creuen l'eix del tramvia				18.000 €	18.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
5	Millora de l'accessibilitat i el confort dels vianants als passos inferiors de l'autovia B-23				100.000 €	-	50.000 €	50.000 €	Ajuntament / DIBA	Mitjana
6	Camins escolars				50.000 €	50.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
Total actuació					682.335 €	315.200 €	317.135 €	50.000 €		



Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat
	Curt	Mitjà	Llarg		Curt	Mitjà	Llarg		
OBJECTIU 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual									
7	Directrius per al disseny de vies ciclistes en els nous desenvolupaments urbanístics			-	-	-	-	Ajuntament	Alta
8	Ampliar i millorar la connectivitat de la xarxa de vies ciclistes			50.000 €	25.000 €	12.500 €	12.500 €	Ajuntament	Alta
9	Millora de la seguretat de la xarxa ciclista			20.000 €	10.000 €	5.000 €	5.000 €	Ajuntament	Alta
10	Aforament de bicicletes			4.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	Ajuntament / DIBA	Alta
11	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes			50.000 €	50.000 €	-	-	Ajuntaments involucrats	Alta
12	Campanyes de promoció i difusió de la xarxa de vies ciclistes (tant a nivell urbà com interurbà)			4.650 €	1.550 €	1.550 €	1.550 €	Ajuntament / AMB	Mitjana
13	Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i sobre la normativa vigent			6.000 €	0 €	0 €	6.000 €	Ajuntament / DIBA	Mitjana
14	Garantir les infraestructures necessàries per a l'accés en bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat del municipi			5.600 €	1.867 €	1.867 €	1.867 €	Ajuntament	Mitjana
Total actuació				140.750 €	89.917 €	22.417 €	28.417 €		

Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat	
	Curt	Mitjà	Llarg		Curt	Mitjà	Llarg			
OBJECTIU 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat										
15	Millora dels punts negres de la xarxa de transport públic				8.212 €	4.106 €	4.106 €	-	Ajuntament	Alta
16	Millora dels passos elevats per a vianants				100.000 €	33.333 €	33.333 €	33.333 €	Ajuntament	Alta
17	Millora de les vorades de la plataforma per a les vies del tramvia				-	-	-	-	ATM	Baixa
18	Substitució del pal de parada existent per una marquesina en algunes parades				20.500 €	-	10.250 €	10.250 €	Ajuntament / AMB	Mitjana
19	Millora de l'accessibilitat de les parades				54.000 €	18.000 €	18.000 €	18.000 €	Ajuntament / AMB	Alta
20	Instal·lació de plataformes d'embarcament en algunes parades				16.000 €	8.000 €	8.000 €	-	Ajuntament / AMB	Alta
21	Instal·lació de pantalles d'informació dinàmica a les parades				24.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €	AMB	Alta
22	Instal·lació de pantalles d'informació dinàmica en alguns punts neuràlgics de la ciutat				18.000 €	-	-	18.000 €	AMB	Baixa
23	Nova línia ferroviària Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària				2.065 M €	-	-	2.065 M €	Ministerio de Fomento	Mitjana
24	Perllongament de la línia L3 des de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat				1.098 M €	-	-	1.098 M €	Generalitat de Catalunya	Alta
25	Perllongament de la línia L6 entre Reina Elisenda i Sant Joan de Déu amb nova parada al Pont d'Esplugues				1.878 M €	-	-	1.878 M €	Generalitat de Catalunya	Mitjana



26	Connexió de les dues xarxes actuals del tramvia: Trambaix i Trambesòs			1.681 M €	-	-	1.681 M €	Ajuntament Barcelona / Generalitat	Alta
27	Nova configuració urbanística del carrer Laureà Miró entre la Plaça Santa Magdalena i Sant Just Desvern			1 M €	-	-	1 M €	Ajuntament / ATM	Mitjana
28	Implantació d'un carril bus a l'avinguda dels Països Catalans			1 M €	-	-	1 M €	Ajuntament / DIBA	Alta
29	Millora dels itineraris de les línies d'autobús al barri de Finestrelles			10.000 €	-	10.000 €	-	Ajuntament / AMB	Alta
30	Millores en el servei de les línies urbanes d'autobús (Esplubús)			12.000 €	12.000 €	-	-	AMB	Alta
31	Millora de la connexió amb l'aeroport del Prat			10.000 €	10.000 €			AMB	Alta
32	Estudi per a la creació d'un intercanviador de baix cost al Pont d'Esplugues			15.000 €	15.000 €	-	-	Ajuntament / AMB	Alta
33	Estudi de millora de la connectivitat en autobús amb Barcelona i la resta de l'AMB			15.000 €	15.000 €	-	-	Ajuntament / AMB	Alta
Total actuació				3.522 M €	1.123.439 €	91.689 €	3.521 M €		

Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat
	Curt	Mitjà	Llarg		Curt	Mitjà	Llarg		
OBJECTIU 4. Fomentar un ús racional del cotxe									
34	Proposta de nova jerarquia viària			5.000 €	-	-	5.000 €	Ajuntament	Mitjana
35	Estendre la xarxa de carrers de zona 30, carrers de prioritat invertida i carrers exclusius per a vianants			0 €	-	-	-	Ajuntament / DIBA	Mitjana
36	Creació de "superilles" de Zona 30			229.710 €	76.570 €	76.570 €	76.570 €	Ajuntament / DIBA	Mitjana
37	Millora de la mobilitat al nus viari que conformen la plaça Ramon Trias Fargas i la plaça Josep Català i Soler, a l'avinguda dels Països Catalans			100.000 €	100.000 €	-	-	Ajuntament / Ministerio de Fomento	Alta
38	Reordenació del trànsit als carrers Molí i Pere Pelegrí			750.000 €	750.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
39	Reordenació del trànsit al barri de Can Clota			19.215 €	19.215 €	-	-	Ajuntament	Alta
40	Actualització del Pla Director de Senyalització			20.000 €	-	20.000 €	-	Ajuntament	Mitjana
41	Creació d'itineraris alternatius per al pas de vehicles privats degut a la pacificació del tram del carrer Laureà Miró entre la Plaça Santa Magdalena i Sant Just Desvern			15.000 €	-	15.000 €	-	Ajuntament	Mitjana
42	Creació d'una rotonda a la cruïlla dels carrers Àngel Guimerà i Mestre Manuel de Falla			200.000 €	200.000 €	-	-	Ajuntament / DIBA	Alta
43	Reordenació de la mobilitat en vehicle privat al barri de Finestrelles			10.000 €	10.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
44	Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa com a alternativa a l'ús i la propietat de vehicles privats			5.000 €	-	-	5.000 €	Ajuntament / Operadors	Baixa
Total actuació				1.353.925 €	1.155.785 €	111.570 €	86.570 €		



Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat
	Curt	Mitjà	Llarg		Curt	Mitjà	Llarg		
OBJECTIU 5. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles									
45	Establir mesures de regulació de l'aparcament en aquells barris on es detectin dèficits en el balanç de l'aparcament o altres problemes relacionats amb l'aparcament			100.000 €	100.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
46	Definir polítiques d'aparcament i actuacions concretes orientades a certs grups destinataris			10.000 €	-	-	10.000 €	Ajuntament / DIBA	Baixa
47	Reordenació de l'aparcament de motocicletes al carrer Sant Mateu			6.000 €	6.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
48	Reordenació de l'aparcament a la via pública al barri de La Mallola			22.500 €	22.500 €	-	-	Ajuntament	Alta
49	Creació d'una base de dades d'aparcament			20.000 €	-	20.000 €	-	Ajuntament	Alta
Total actuació				158.500 €	128.500 €	20.000 €	10.000 €		

Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat	
	Curt	Mitjà	Llarg		Curt	Mitjà	Llarg			
OBJECTIU 6. Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat										
50	Xarxa integrada de vehicles pesants amb els municipis de la rodalia orientada a l'accés a Polígons i Zones Industrials				13.500 €	-	-	13.500 €	Ajuntament / Altres Ajuntaments	Mitjana
51	Control del temps d'estada dels vehicles comercials a les zones de C/D i de l'aparcament il·legal mitjançant la implantació del disc horari obligatori				3.000 €	-	3.000 €	-	Ajuntament	Mitjana
52	Ubicació de noves zones de càrrega i descàrrega				10.000 €	10.000 €	-	-	Ajuntament	Alta
53	Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies				15.000 €	-	-	15.000 €	Ajuntament / AMB	Baixa
Total actuació					41.500 €	10.000 €	3.000 €	28.500 €		



Proposta	Implantació de l'actuació			Cost	Finançament de l'actuació			Fonts de finançament	Prioritat
	Curt	Mitjà	Llarg		Curt	Mitjà	Llarg		
OBJECTIU 7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport									
54	Creació d'un gran intercanviador modal a la rodalia del Pont d'Esplugues			Pendent	-	-	-	Ajuntament / Generalitat	Alta
Total actuació				0 €	0 €	0 €	0 €		
OBJECTIU 8. Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport									
55	Millora de la seguretat als carrers i cruïlles amb una concentració d'accidents més elevada tenint en compte els resultats del Pla Local de Seguretat Viària			122.478 €	122.478 €	-	-	Ajuntament	Alta
Total actuació				122.478 €	122.478 €	0 €	0 €		
OBJECTIU 9. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit									
56	Carril bus-VAO a l'autopista B-23			12,9 M €	-	-	12,9 M €	Ajuntament / Ministerio de Fomento	Alta
Total actuació				12,9 M €	0 €	0 €	12,9 M €		

OBJECTIU 10. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit										
57	Impuls de les Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC) en la gestió de la mobilitat				20.000 €	-	10.000 €	10.000 €	Ajuntament	Mitjana
Total actuació					20.000 €	0 €	10.000 €	10.000 €		

OBJECTIU 11. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat										
58	Estudi per a la reconversió d'algunes de les bosses d'aparcament existents en aparcaments de dissuasió ("park & ride")				15.000 €	-	-	15.000 €	Ajuntament / AMB	Mitjana
Total actuació					15.000 €	0 €	0 €	15.000 €		

OBJECTIU 12. Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte										
59	Pla de Comunicació sobre el Pla de Mobilitat				12.000 €	12.000 €	-	-	Ajuntament / DIBA / AMB	Alta
Total actuació					12.000 €	12.000 €	0 €	0 €		

