

# DIAGNOSI PMUS EL PRAT DE LLOBREGAT



HORITZÓ 2030

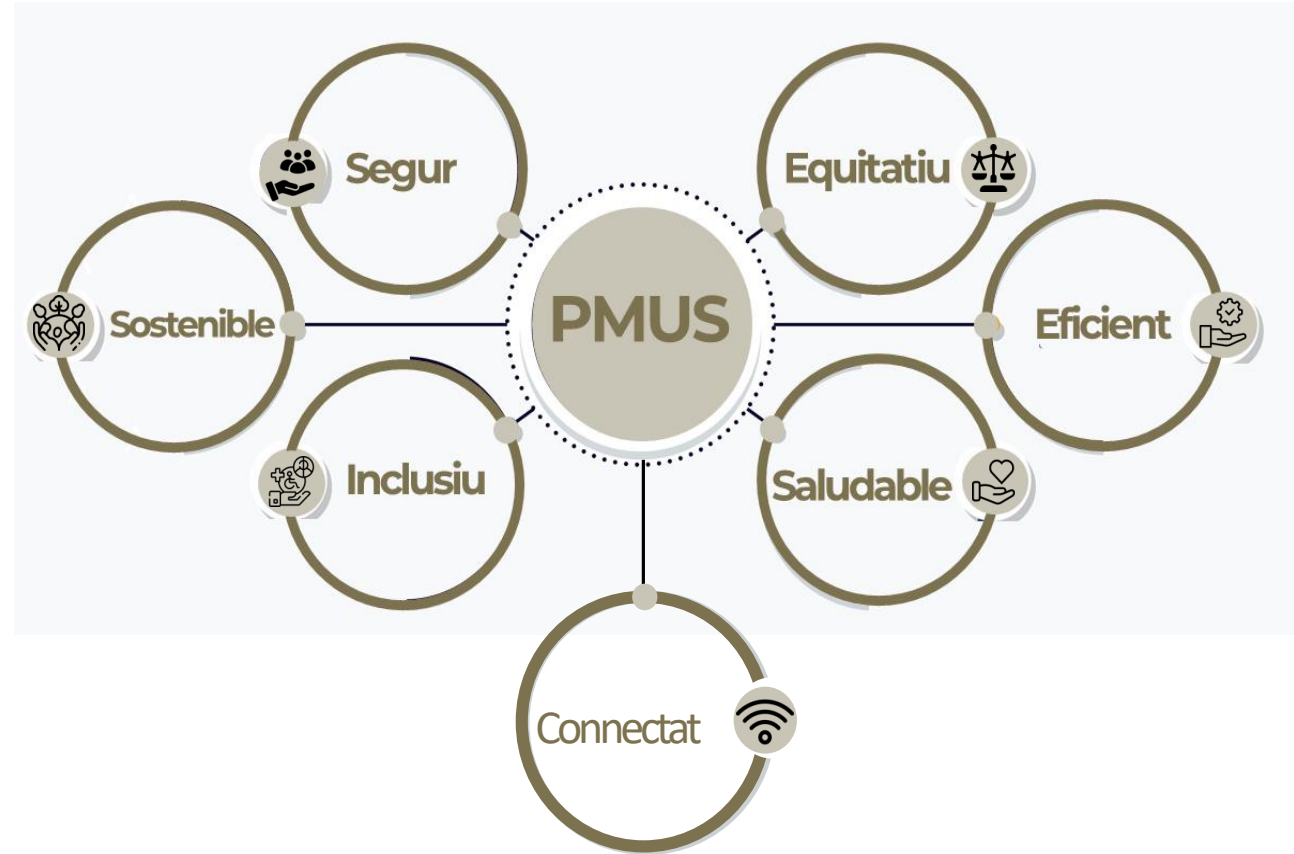
*Octubre 2024*

# ÍNDEX

- 1 QUÈ ÉS UN PMUS?**
- 2 REPTES DE LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT**
- 3 MARC DE REFERÈNCIA**
- 4 FASES DEL PMUS**
- 5 LÍNIES ESTRATÈGIQUES ACORDADES A LA PREDIAGNOSI.**
- 6 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC**
- 7 DIAGNOSI**
- 8 OBJECTIUS NOU PMUS**

# 1 QUÈ ÉS UN PMUS?

Els Plans de mobilitat urbana sostenibles (PMUS) són una eina bàsica per a les administracions locals a l'hora de planificar de manera integrada les diferents xarxes que conformen el sistema de transport del municipi, amb un horitzó temporal de 6 anys.



## 2 REPTES DE LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT



Autor: Fabián Todorovic (*Justícia urbana*, 2015)

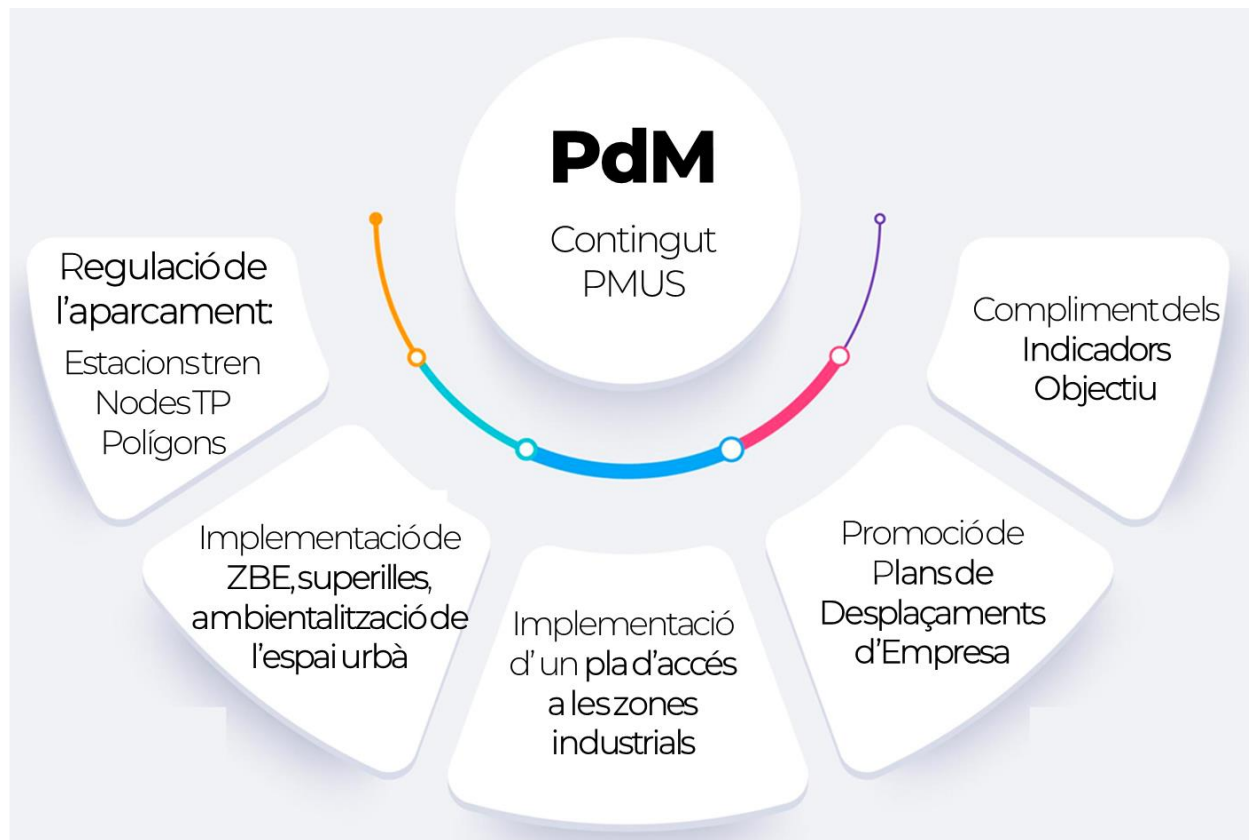
Millorar l'ús de l'espai públic

En la ciutat construïda, l'espai del carrer és finit, limitat.

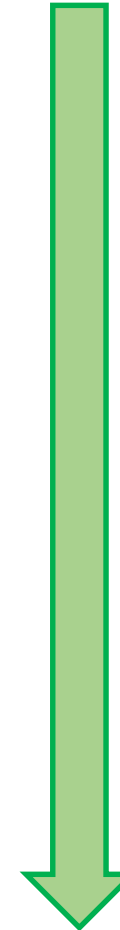
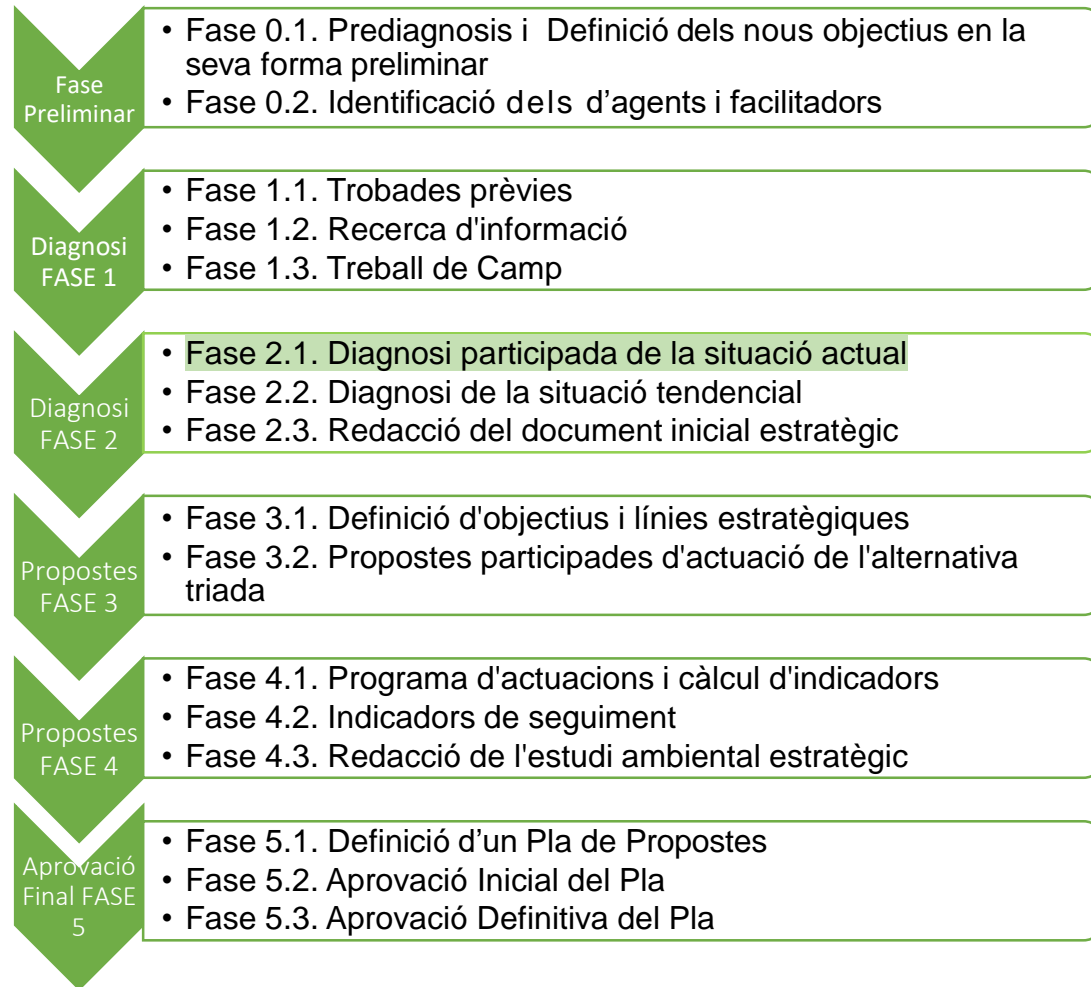
Forta competència entre mitjans de transport.

**No es poden prioritzar tots els mitjans de transport alhora.**

### 3 MARC DE REFERÈNCIA



## 4 FASES DEL PMUS

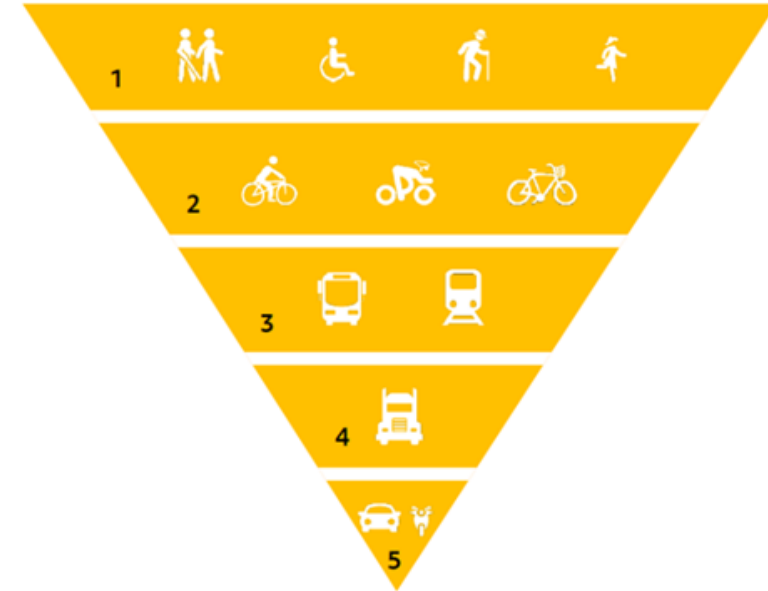


Participació ciutadana  
Avaluació ambiental

**INFORMES FAVORABLES  
ATM I GENERALITAT**

## 5. LÍNIES ESTRATÈGIQUES ACORDADES A LA PREDIAGNOSI.

1. Garantir una ciutat inclusiva, amable i sostenible.
2. Dissenyar una ciutat que aculli tots els modes de transport (vianants, bicicletes, transport públic, vehicle privat i transport de mercaderies) reduint les friccions entre ells i garantint els millors nivells de servei possibles.
3. Dimensionar els espais de mobilitat d'acord a les necessitats de les persones que es mouen a peu.
4. Considerar els eixos estratègics sorgits dels tractats internacionals sobre el canvi climàtic.





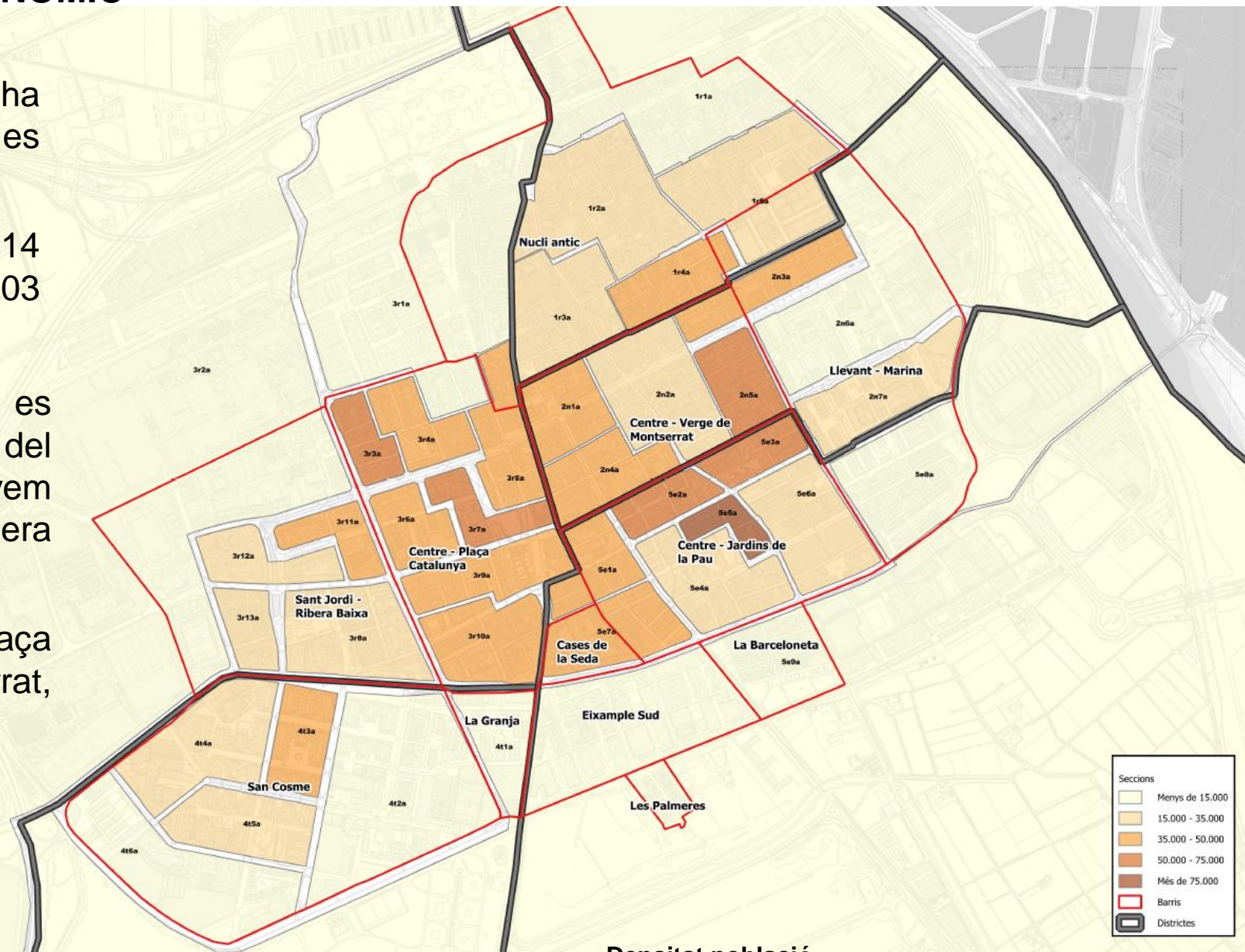
## 6. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

Des de l'any 2000 El Prat de Llobregat ha guanyat 3.347 habitants, una xifra que es tradueix en un **increment del 5%**.

Durant el període 2014-2024 (1/01/2014 teníem, 62.925 i a 1/1/2024 66.303 habitants).

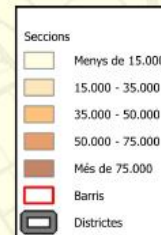
Els barris amb major densitat de població es troben a les zones més cèntriques del municipi. A mesura que ens allunyem disminueix el nombre d'habitants i manera significativa.

Destaquen els barris de Centre - Plaça Catalunya, Centre - Verge de Montserrat, Centre – Jardins de la Pau.



Densitat població

	Superfície(km <sup>2</sup> )	Densitat(hab./km <sup>2</sup> )
El Prat de Llobregat	31,41	2082,4
Castelldefels	12,9	5309
Viladecans	20,4	3265,4
<b>Baix Llobregat</b>	<b>485,99</b>	<b>1729,6</b>





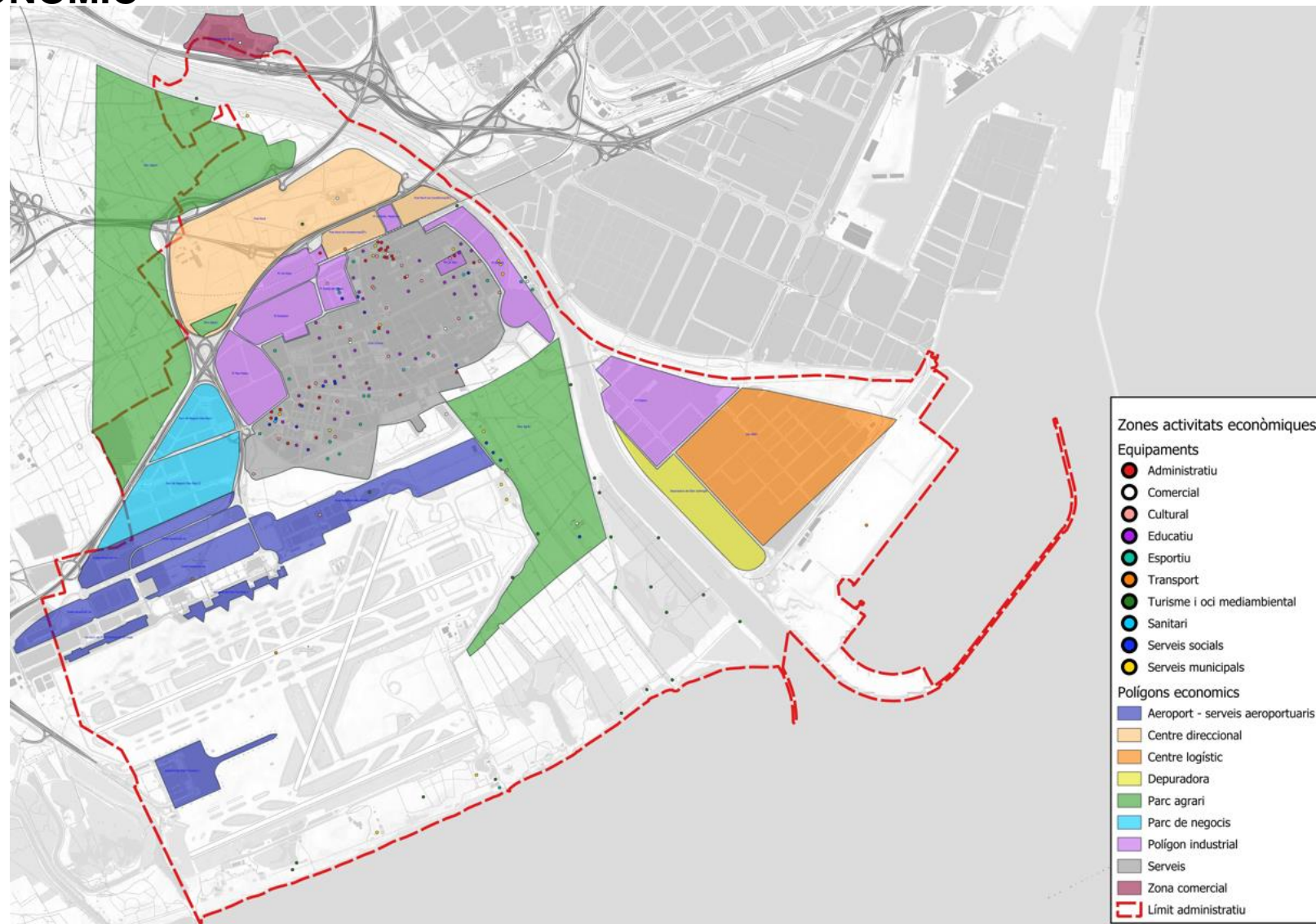
## 6. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

El municipi engloba **10 polígons industrials**, dels quals 2 es consideren zones d'activitat econòmica o parc de negocis (Mas Blau I i II).

La majoria dels polígons industrials es localitzen a prop del centre urbà, fet que facilita la mobilitat i dota als polígons dels serveis urbans.

L'aeroport actua com una gran àrea d'influència.

El principals equipaments que actuen com a pols d'atracció es troben repartits per tota la zona urbana.



Zona activitat econòmica

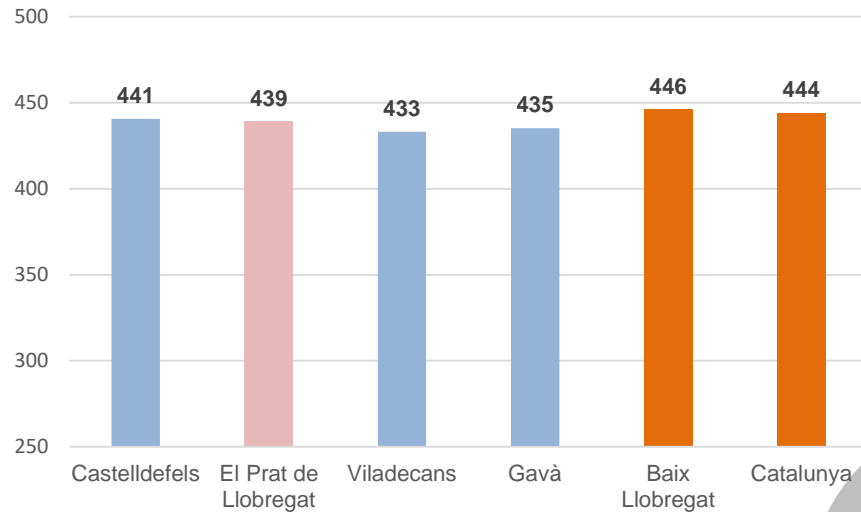
L'eficient connexió dels equipaments amb els diversos barris del municipi afavoreix la definició d'itineraris òptims per a vianants i ciclistes, contribuint a una mobilitat sostenible i accessible.

## 6. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC. ÍNDEX MOTORITZACIÓ

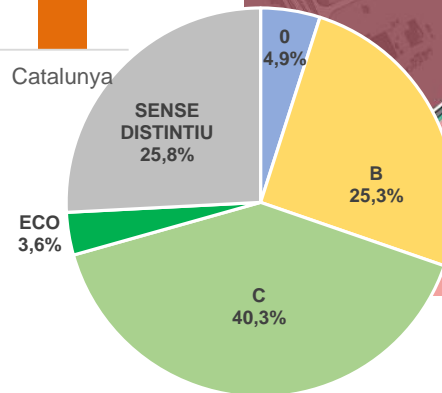
Els índexs de motorització més elevats per secció censal es localitzen a les zones d'activitat econòmica.

**Pel que fa al total del municipi, el Prat es situa per sota del conjunt de la comarca i de Catalunya.**

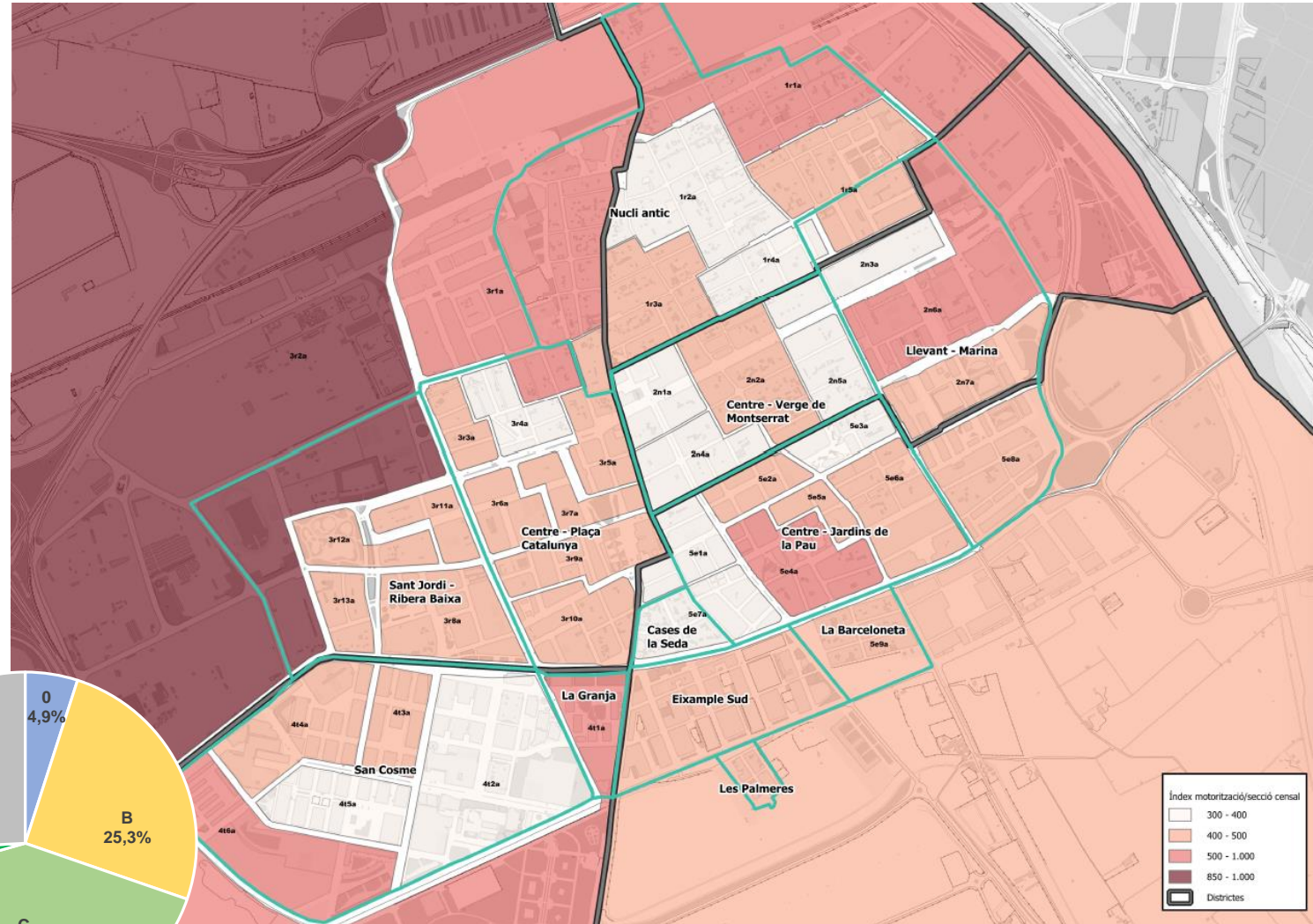
**El 40% del parc censat al municipi és etiqueta C.**



Comparativa Índex motorització (turismes/1000 hab)  
2022




Parc vehicles per etiqueta 2022



Índex motorització total municipi

## **7 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT**

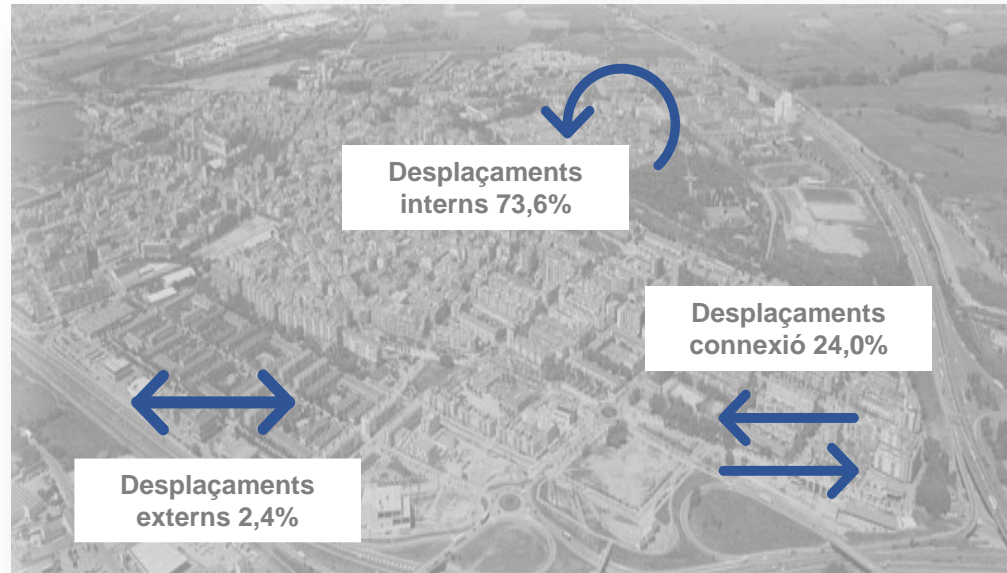
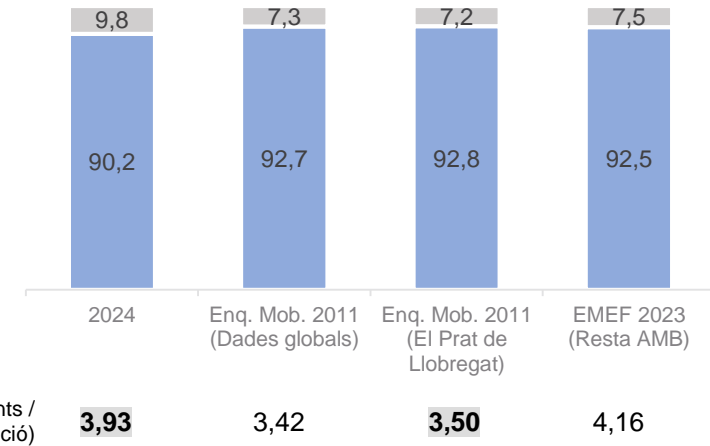
## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER. METODOLOGIA DE TREBALL.

Univers	<p>L'univers objecte de l'estudi està format per les persones residents al Prat de Llobregat majors de 16 anys.</p>  <p>55,477 Residents</p>	Treball de camp	<p>SELECCIÓ: Aleatòria a través del llistat telefònic aportat per FIELDWORK, amb quotes per trams d'edat i sexe.</p> <p>ENQUESTA: telefònica CATI (computer assisted telephone interviewing).</p> <p>DATES: del 25 d'abril al 16 de maig de 2024.</p>
Mostra n=800	<p>En total s'han portat a terme <b>800 enquestes</b> distribuïdes de manera proporcional segons trams d'edat i sexe.</p> <p>Error del +/- 3,44% (calculat en base a l'univers presentat i una probabilitat de no superar-ho del 95%, p=q=50%).</p>	Resultats	<p>ANÀLISI: Resultats globals pel total de la mostra i creuats per les variables delimitades de capçalera (sexe i trams d'edat). Els resultats per l'opció de gènere "no binari", al tenir poca mostra, no són representatius.</p> <p>DIFERÈNCIES SIGNIFICATIVES: S'han calculat les diferències significatives entre les categories de cada variable per a un nivell de confiança del 95% (s'assenyalen amb color les significatives respecte <b>tota</b> la resta d'opcions de la categoria).</p>



## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER DEL RESIDENT. DESPLAÇAMENTS.

Població	Individus		Desplaçaments	Mitjana
	Absoluts	%		
Població mòbil	50040	90,2	218125	4,359
Població no mòbil	5437	9,8	-	-
<b>Total</b>	<b>55477</b>	<b>100</b>	<b>218125</b>	<b>3,932</b>

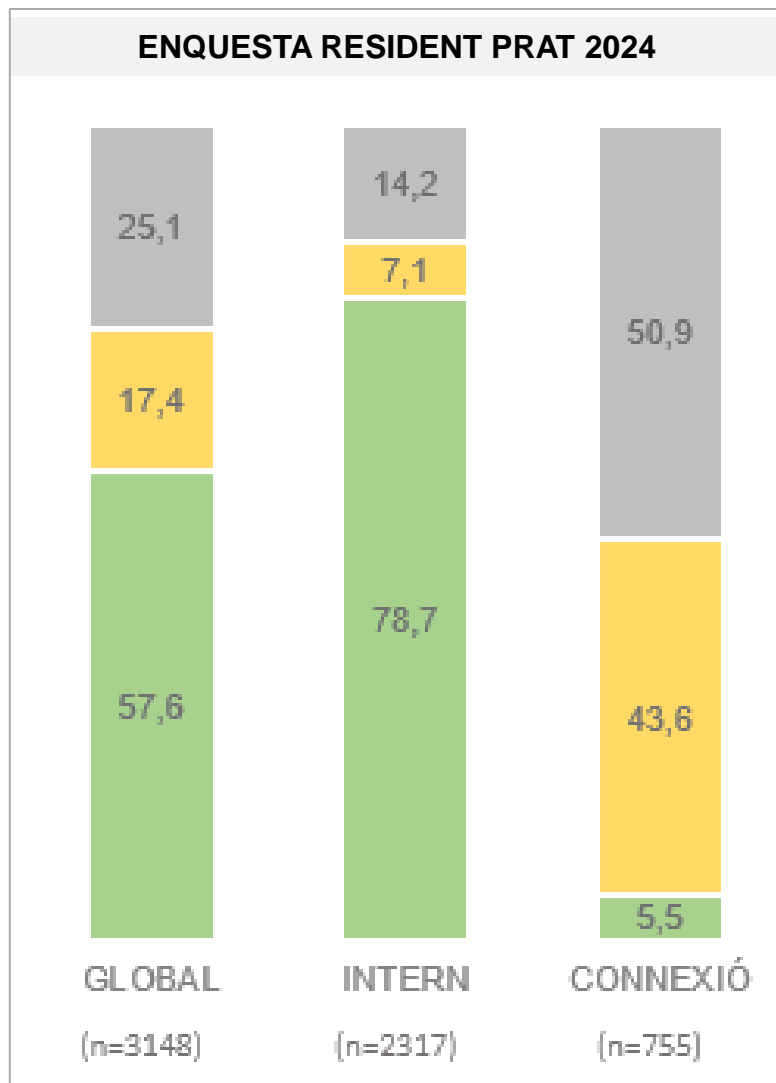
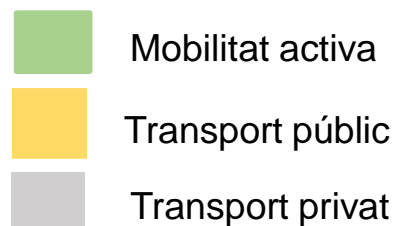
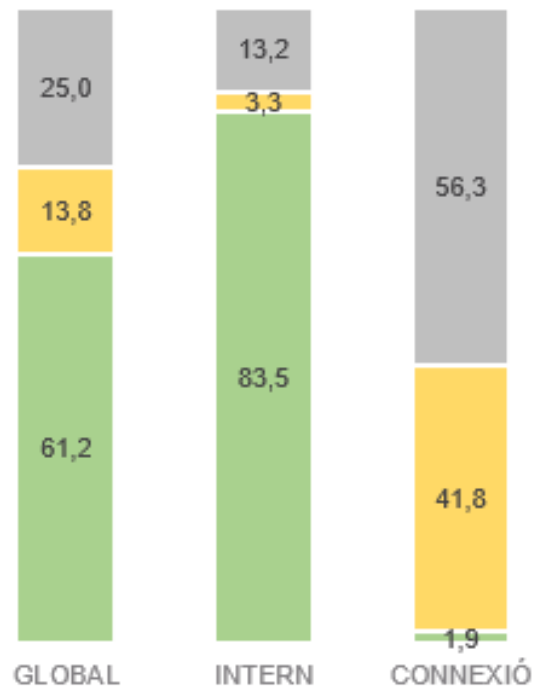


- **Desplaçaments interns:** fluxos realitzats dins del propi municipi.
- **Desplaçaments de connexió:** fluxos realitzats entre el municipi i l'exterior.
- **Desplaçaments externs:** fluxos realitzats fora del municipi estudiat.

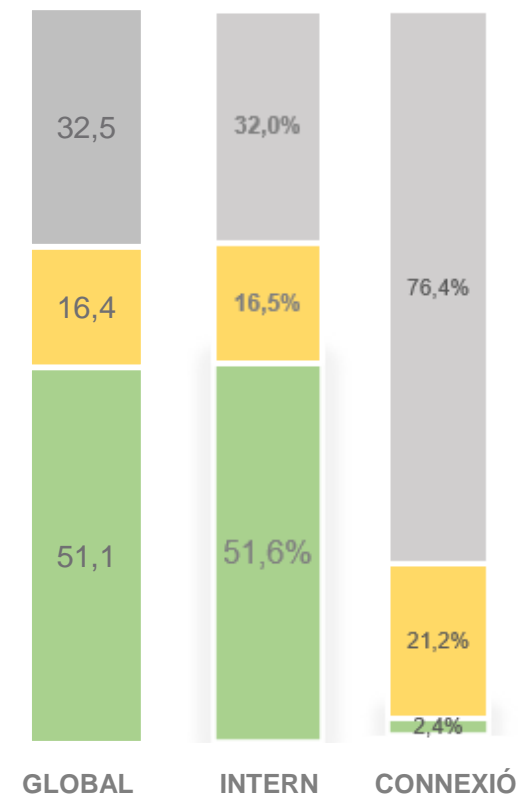


## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER DEL RESIDENT. REPARTIMENT MODAL.

ENQUESTA RESIDENT PRAT 2011



EMEF (2023 DADES GLOBALS)



## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER DEL RESIDENT. MOTIU DESPLAÇAMENTS.

A continuació es presenta l'agrupació seguint la classificació que fa la EMEF:

### 1. Tornada a casa o domicili

- Domicili
- Tornada hotel/casa d'altres
- Segona residència

### 2. Mobilitat ocupacional

- Treball
- Estudis
- Gestions treball

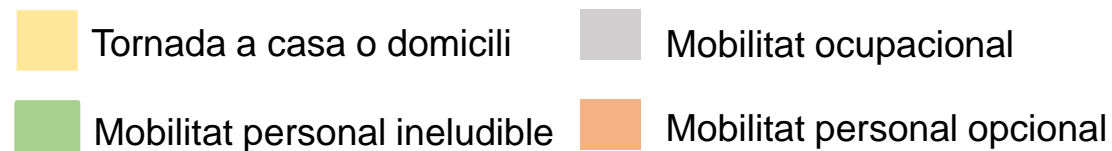
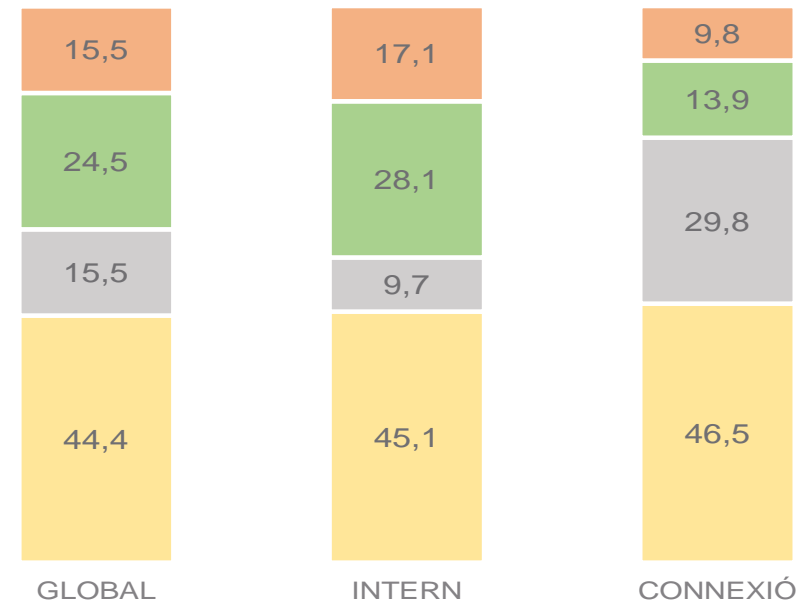
### 3. Mobilitat personal ineludible

- Compres quotidianes
- Metge/hospital
- Acompanyar persones
- Gestions personals
- Dinar, sopar, bar, restaurant (no oci)
- Portar/ recollir els nens al col·legi

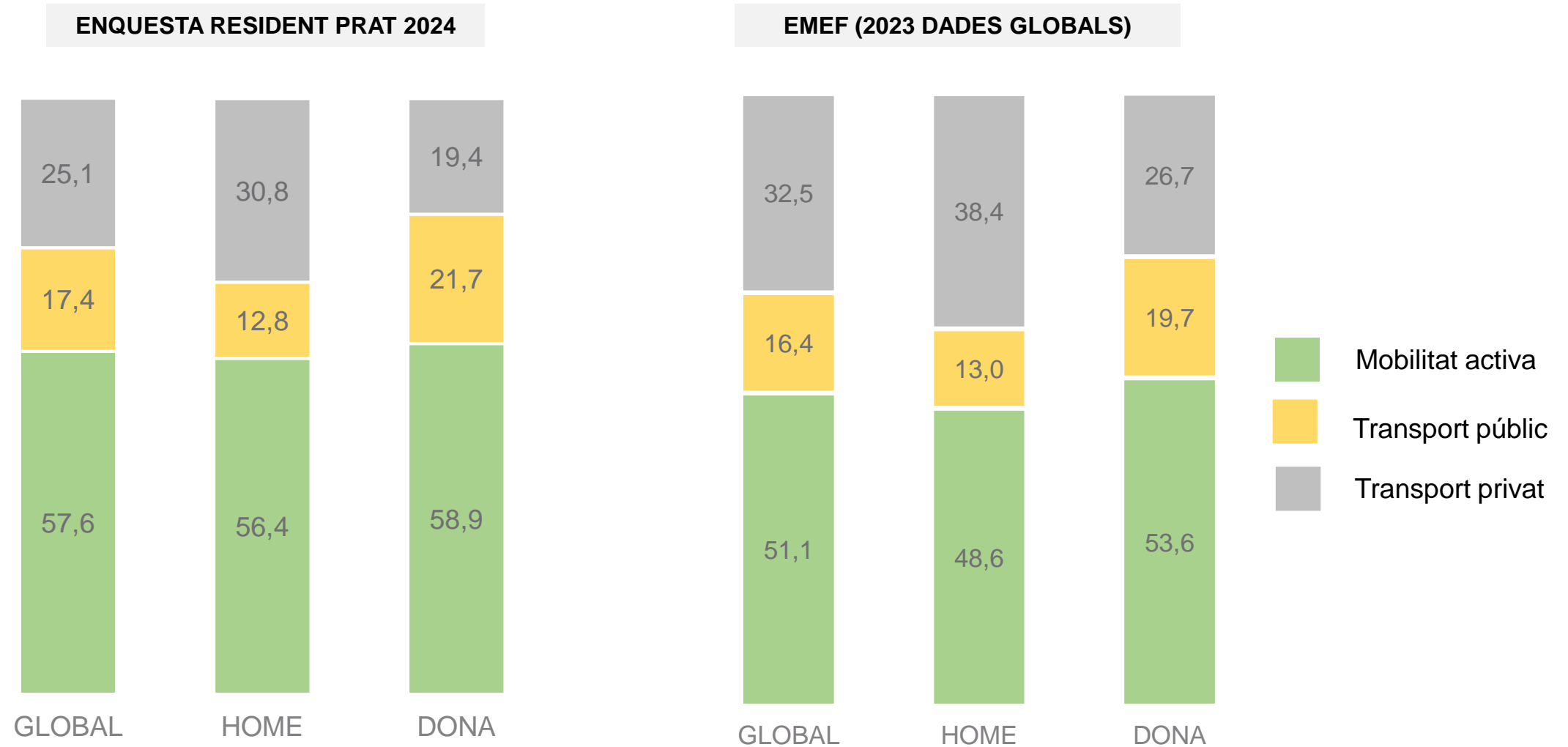
### 4. Mobilitat personal opcional

- Compres no quotidianes
- Visita amic/familiar
- Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports
- Sense destinació fixe, passejar
- Altres motius

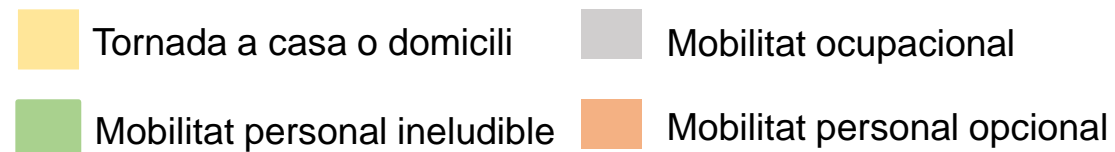
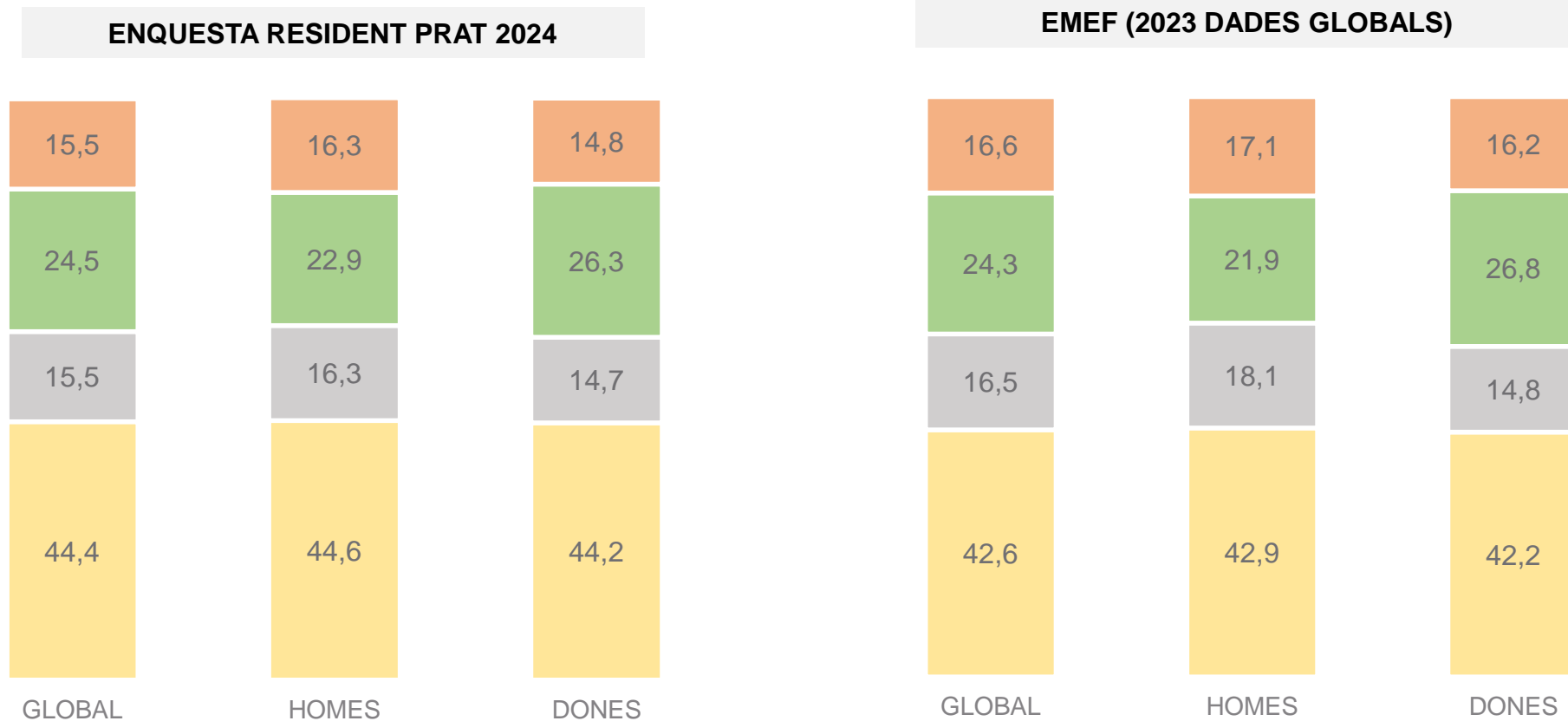
### ENQUESTA RESIDENT PRAT 2024



## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER DEL RESIDENT. REPARTIMENT MODAL. HOMES I DONES.



## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER DEL RESIDENT. MOTIU DESPLAÇAMENTS. HOMES I DONES.



## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER DEL RESIDENT. OPINIÓ SOBRE LA MOBILITAT URBANA.

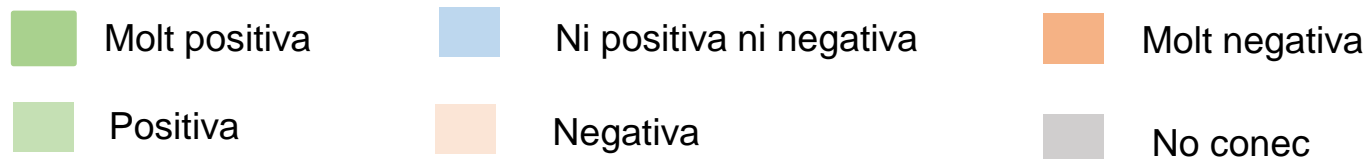
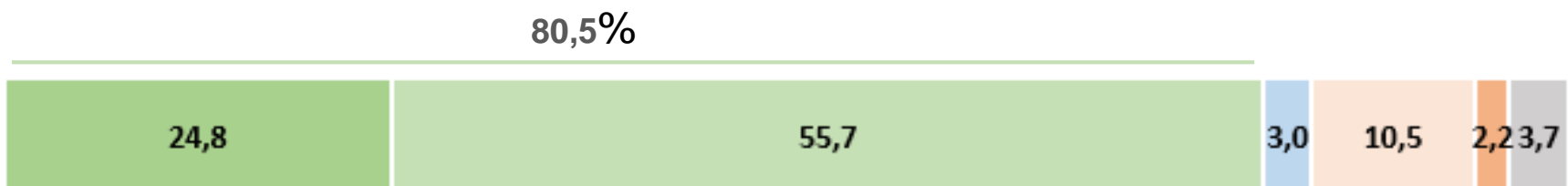
### Sistema públic de bicicletes compartides AMBICI



### Implantació del sistema de cotxe compartit (carsharing)



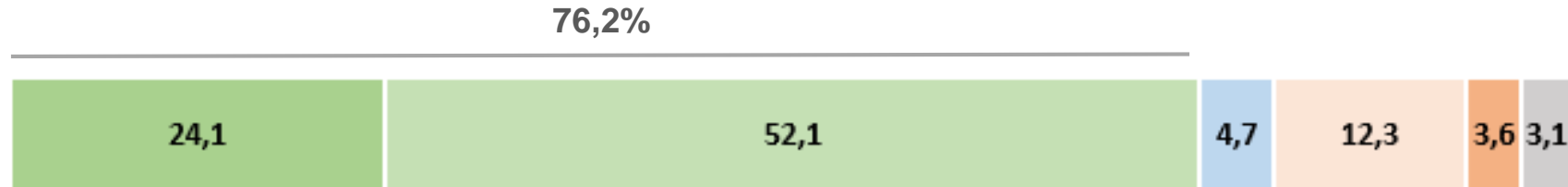
### Implementació dels carrils bici que afavoreixin l'ús de la bicicleta al Prat, per als desplaçaments quotidians





## 7.1 ENQUESTA DE MOBILITAT HABITUAL EN DIA FEINER DEL RESIDENT. OPINIÓ SOBRE LA MOBILITAT URBANA.

Implementació de noves àrees per a vianants que restringeixin la circulació dels vehicles motoritzats, com l'avinguda del canal.



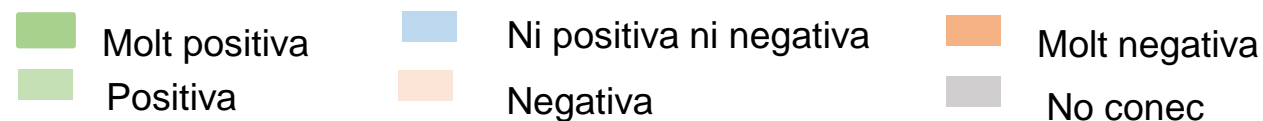
Com veuria l'ampliació de les voreres, incloure arbrat, fet que pot implicar una reordenació de les places d'aparcament)



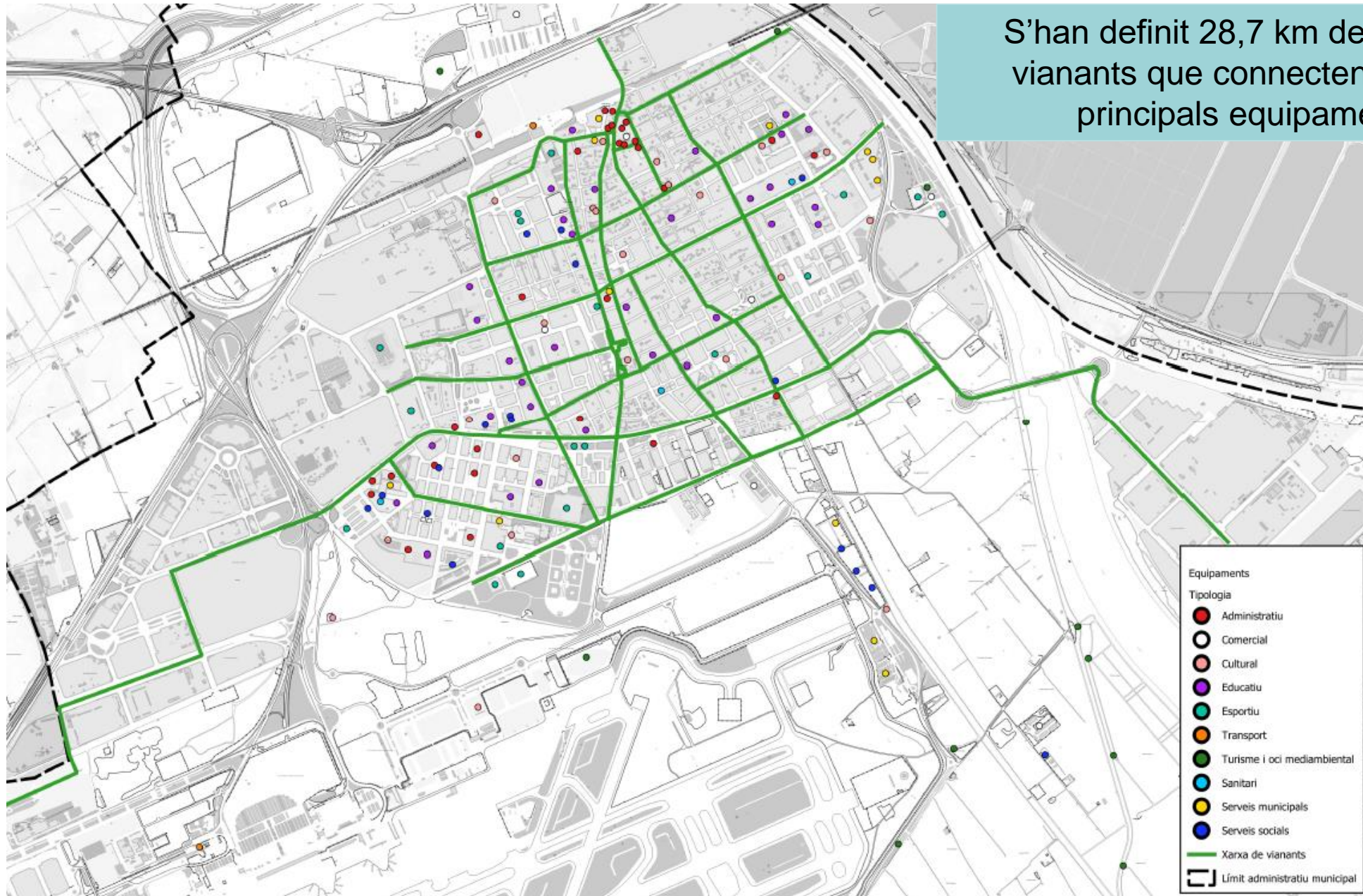
Com valoraria la regulació de l'aparcament en zona verda per a residents? (exemple platja, espais naturals i tanatori ja en funcionament).



**El 38,8% dels residents** estarien disposats a pagar per un abonament reduït per l'estacionament mensual en zona verda amb prioritat d'estacionament al barri.



## 7.2 MOBILITAT DE VIANANTS. OFERTA



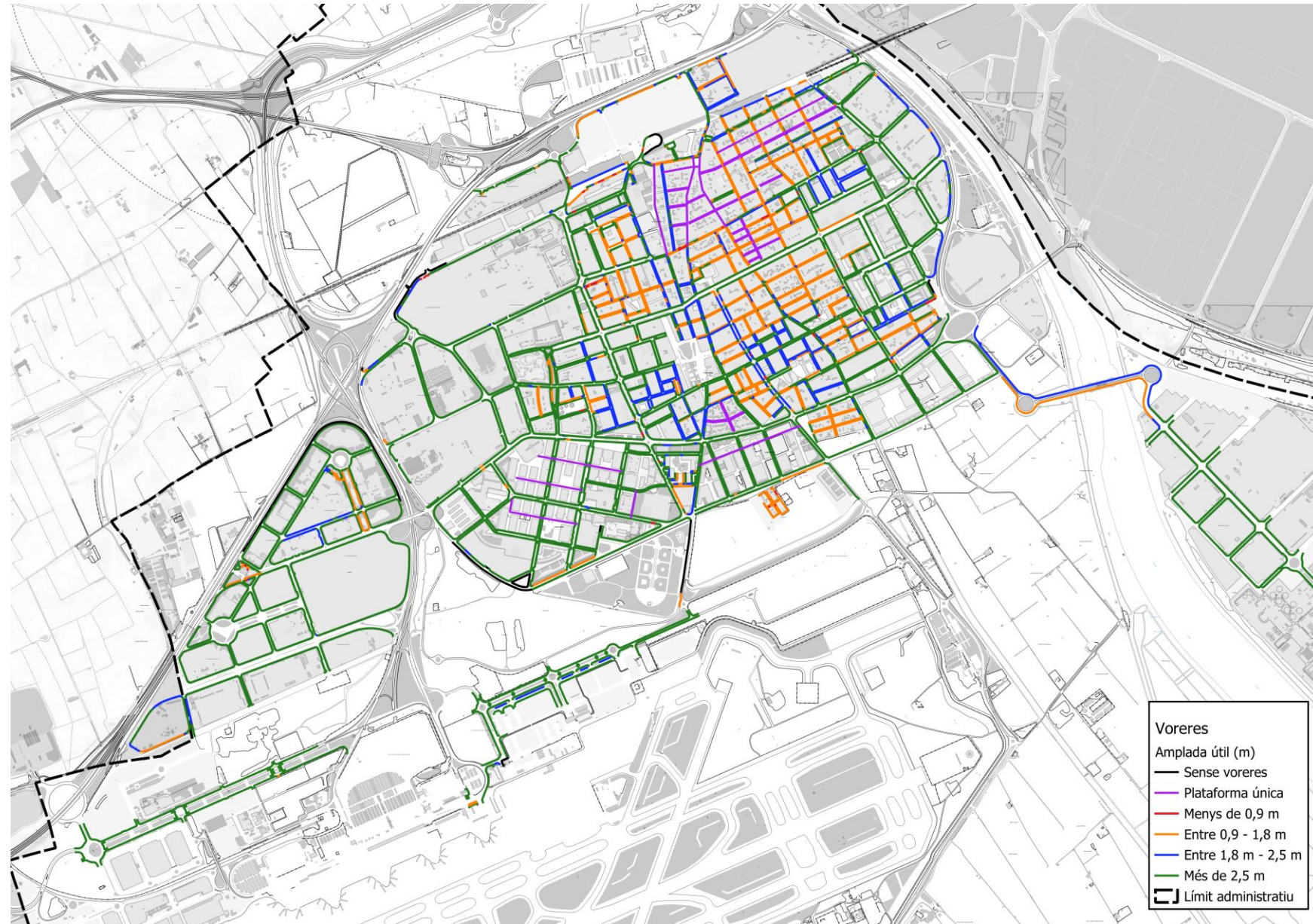
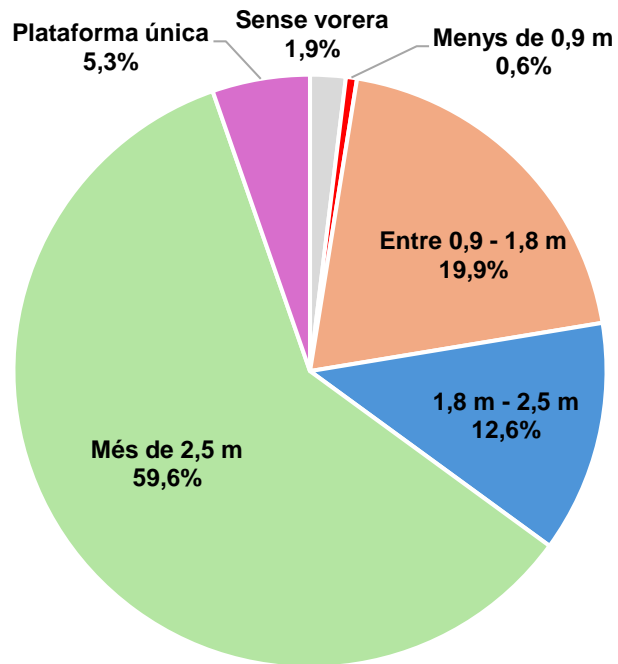
Xarxa principal de vianants



## 7.2 MOBILITAT DE VIANANTS. OFERTA

En els darrers anys, el municipi ha patit una transformació molt positiva en relació a les voreres, disminuint aquelles que no són accessibles.

El 77,6% de les voreres són accessibles al municipi.

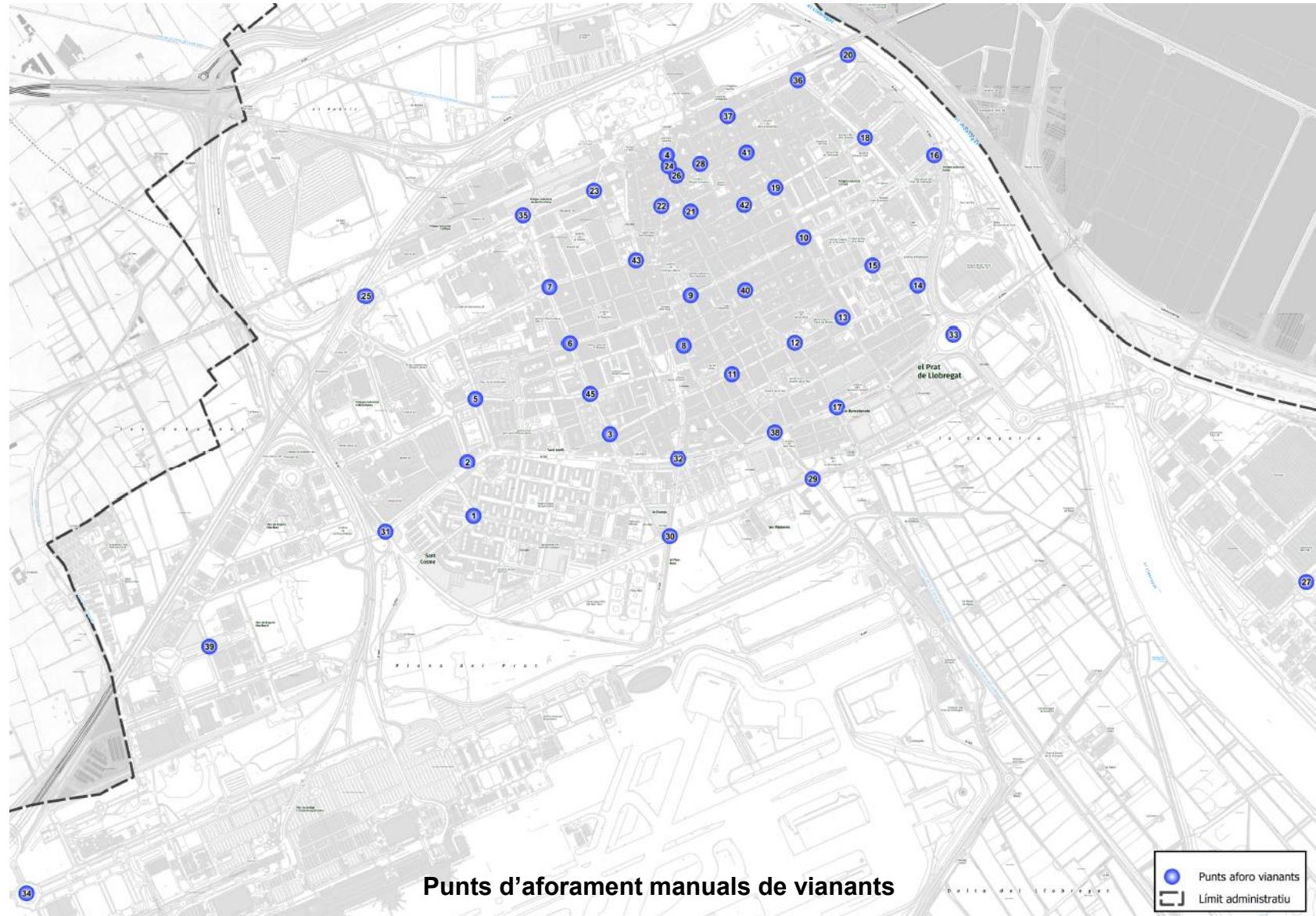


Amplada voreres útil



## 7.2 MOBILITAT DE VIANANTS. DEMANDA

S'han realitzat 45 aforaments de vianants distingint per gènere durant el període de 8 h.





## 7.2 MOBILITAT DE VIANANTS. DEMANDA

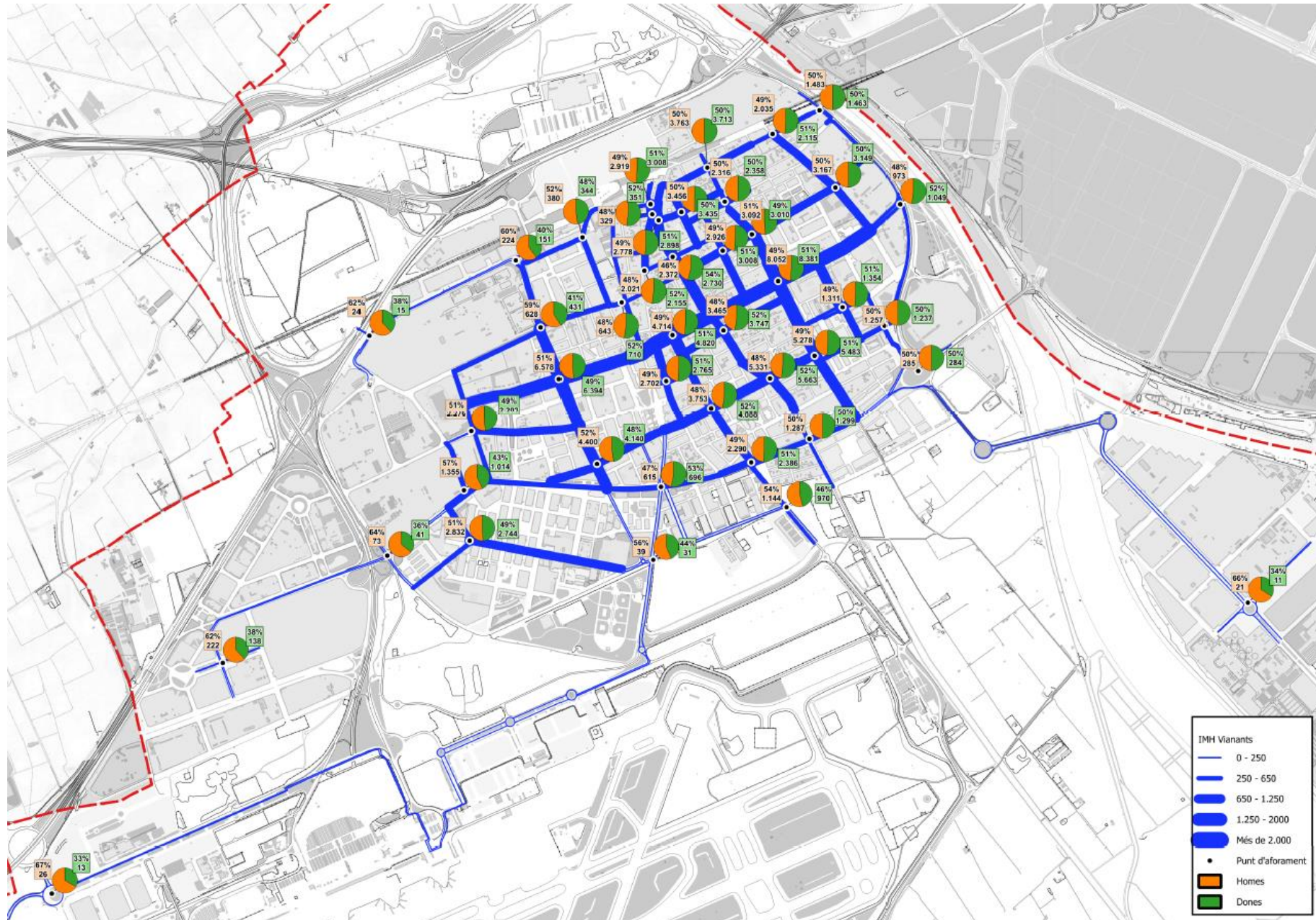
La tendència continua sent la mateixa de l'anterior PMUS destacant les **principals artèries comercials i d'equipaments**, com a zones d'ús prioritari amb una major afluència de vianants.

Al C/ de Ferran Puig, l'Av. de la Verge de Montserrat, el C/ del Coronel Sanfeliu, el C/ de Lleida, l'Av. de Pompeu Fabra, l'Av. del Remolar i la Ctra. de la Marina es registren entre 4.000 i 6.000 vianants, sent l'Av. Verge de Montserrat on es concentra el major nombre.





## 7.2 MOBILITAT DE VIANANTS. DEMANDA



IMH per gènere

## 7.2 MOBILITAT DE VIANANTS. SINTESI

### OFERTA

- La geografia urbana de l'àrea urbana facilita els desplaçaments a peu.
- Fora de l'àmbit urbà per accedir als diferents centres industrials i a l'aeroport s'han millorat les connexions a peu, tot i les distàncies que fan més costós arribar amb aquest mode de transport.
- El 77,6% de les voreres útils del municipi són accessibles. Només el 2,5% tenen menys de 0,9 metres útils.

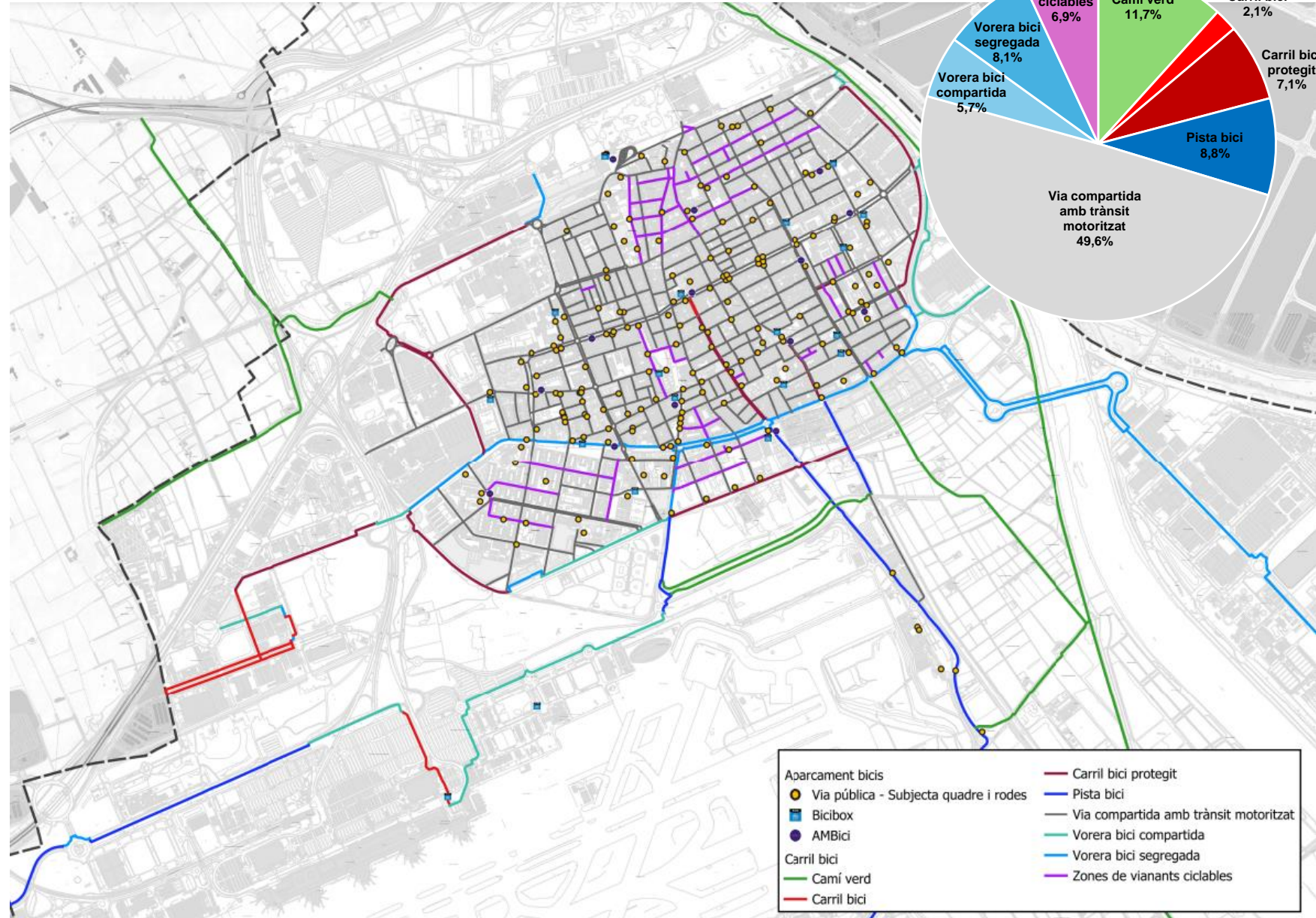
### DEMANDA

- Els principals eixos de vianants coincideixen amb les artèries comercials.
- Pel que fa a la demanda per gènere, el percentatge d'homes és major a la perifèria de la ciutat que a la zona cèntrica. Als barris del centre el percentatge de vianants dones és lleugerament superior al d'homes.



## 7.3 MOBILITAT BICIS I VMP. OFERTA

- El Prat de Llobregat disposa d'una xarxa ciclable de 115,2 km. Suposa un **augment del 106,82% respecte als 55,7 km de xarxa ciclista documentats en el PMUS anterior.**
- L'extensa xarxa ciclable permet connectar els barris amb els principals equipaments de la ciutat.
- Actualment, el municipi disposa de **1.465 places d'aparcament** per bicicletes i 14 estacions d'AMBici.

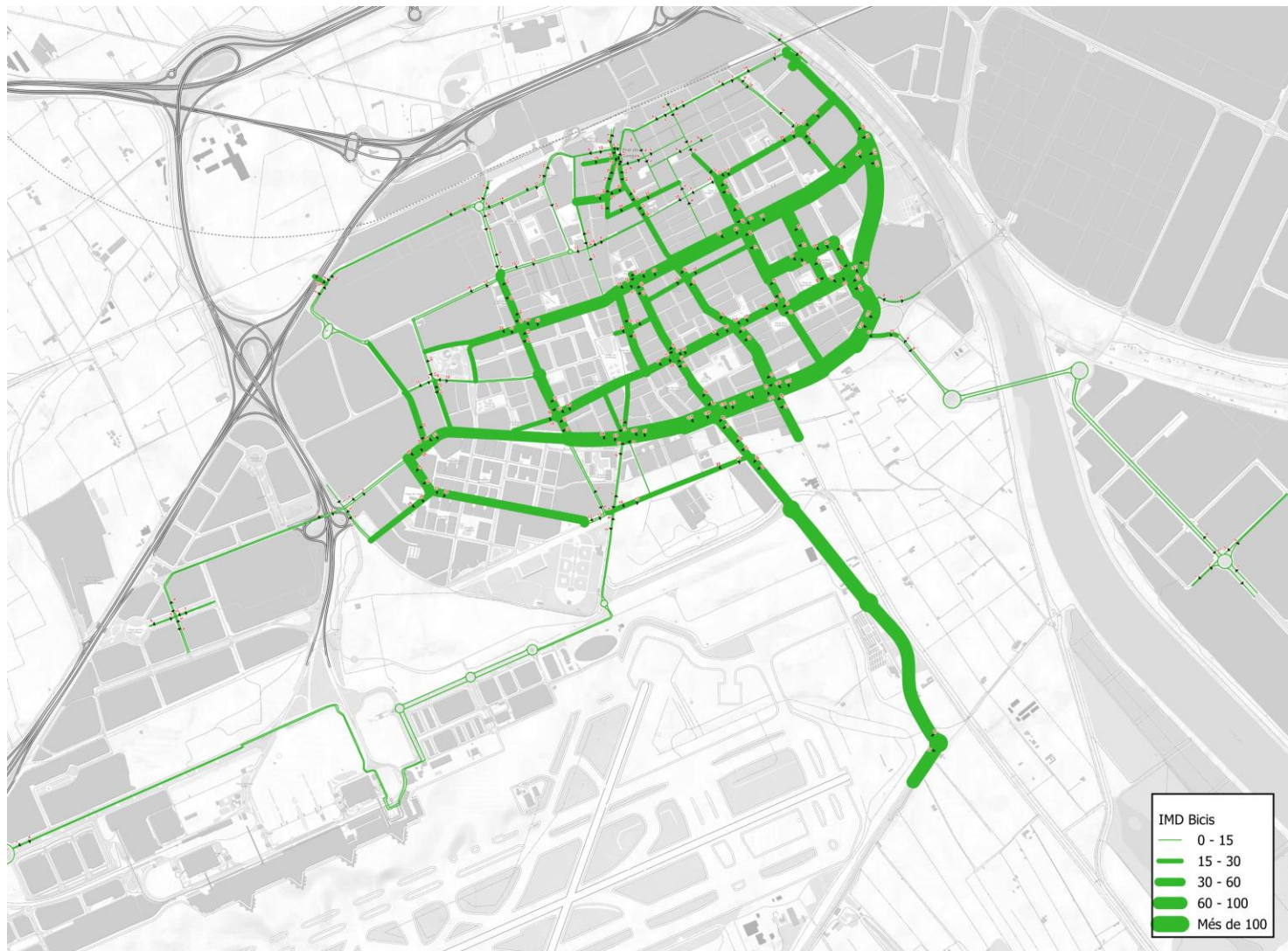


Xarxa ciclable actual



## 7.3 MOBILITAT BICIS I VMP. DEMANDA BICI

- **S'han realitzat 44 aforaments de bicis i VMP.**
- Els eixos més utilitzats per ciclistes són: la Ronda de Llevant, l'Avinguda Verge de Montserrat, la Carretera de la Platja, la Carretera de la Marina, l'Avinguda Pompeu Fabra i l'Avinguda Onze de Setembre, **amb més de 100 desplaçaments per sentit.**
- Les zones amb més ús són les àrees centrals o els principals eixos comercials. Tot i la millora en la connexió amb les zones perifèriques industrials, en general l'ús disminueix considerablement a mesura que ens allunyem del centre.
- Respecte a l'**AMBici**, l'estació ubicada a la Plaça de l'Estació destaca com la més utilitzada tant per a desplaçaments d'origen com de destinació.

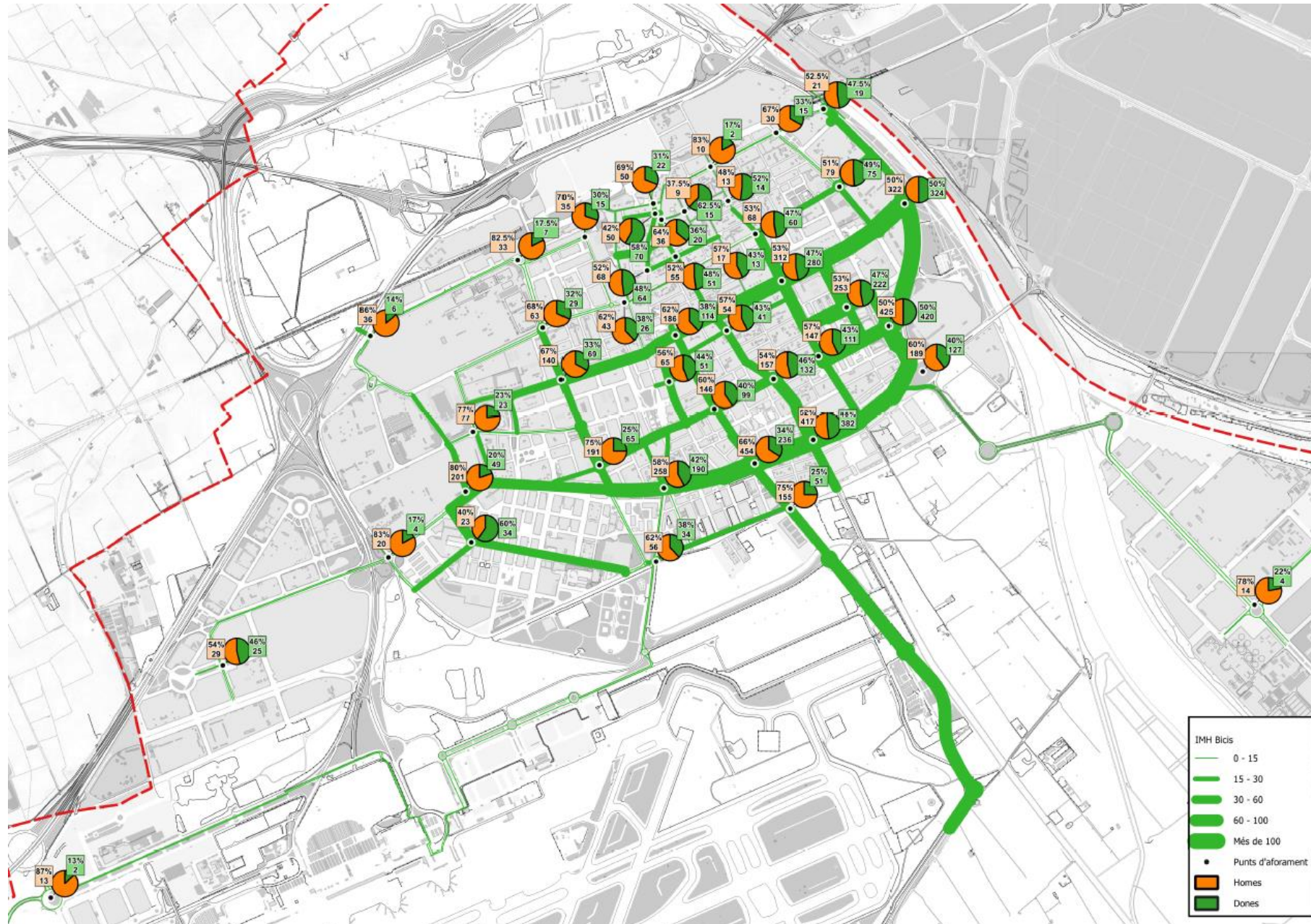


	Dia tipus	
Ambici	29/11/2023	Gener 2024
Estació	148	1011
Artesà	90	780

IMH de bicicletes



## 7.3 MOBILITAT BICIS I VMP. DEMANDA BICI

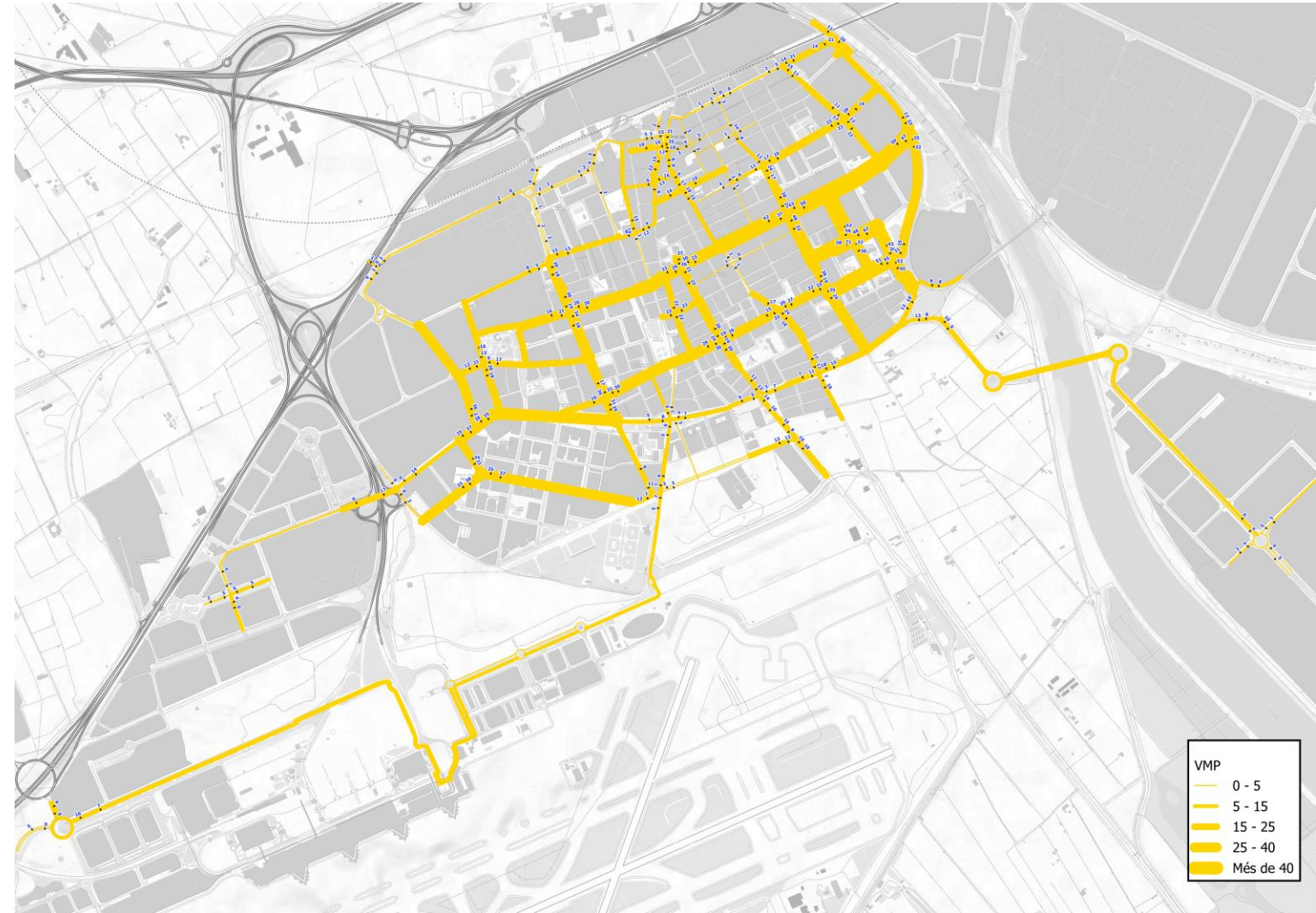


IMH bicicletes per gènere



## 7.3 MOBILITAT BICIS I VMP. DEMANDA VMP

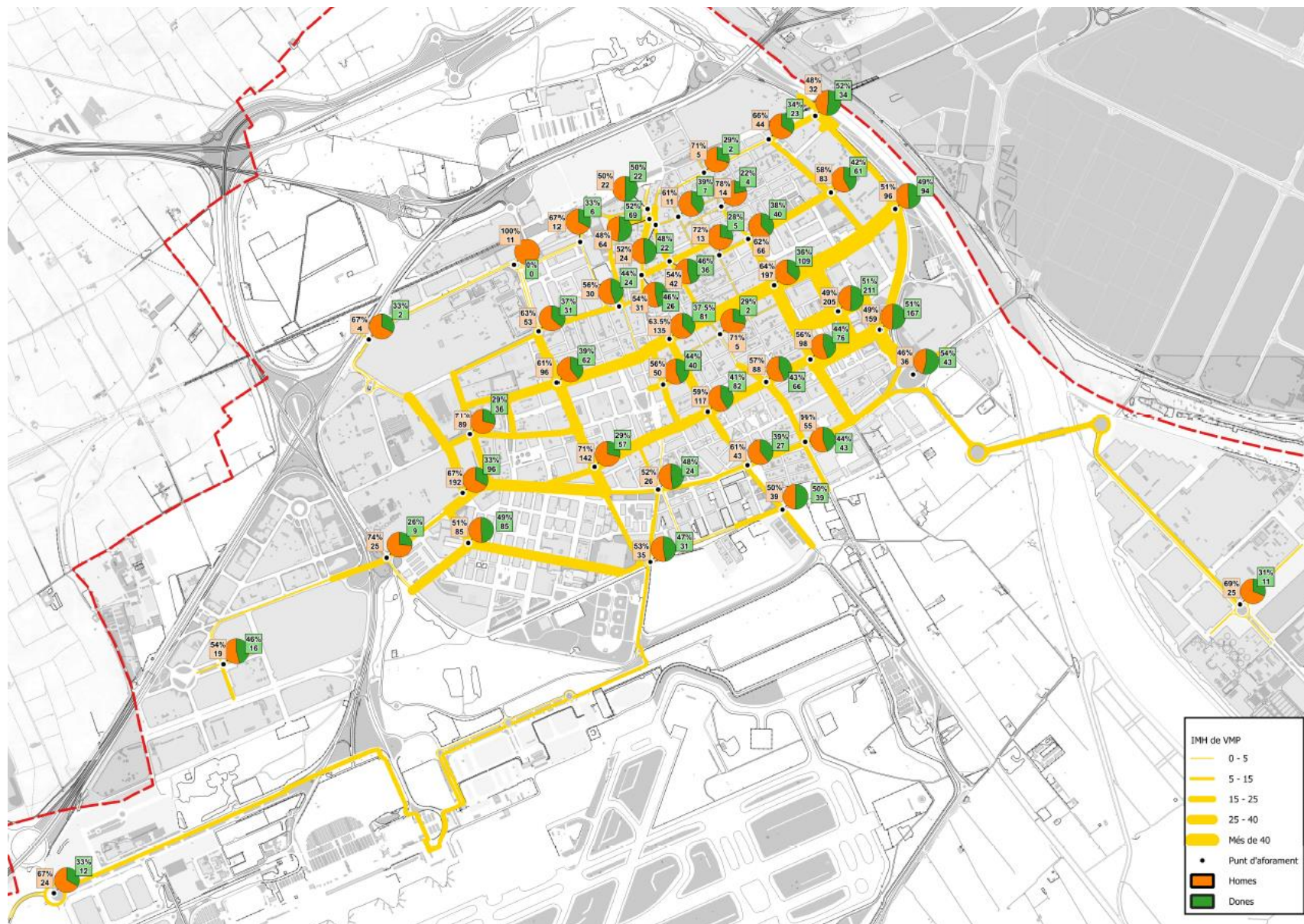
- Es denota una irrupció important de vehicles de mobilitat personal.
- Es registra una major intensitat de VMP a vies com:
  - L'Avinguda. de la Verge de Montserrat.
  - C/ de Lleida.
  - Ctra. de la Marina.
  - C/ de Miquel Martí i Pol.
  - C/ del Riu Llobregat.
  - C/ del Roure.
- És rellevant destacar l'elevat ús dels vehicles de mobilitat personal (VMP) a les proximitats dels centres educatius, fet que reflecteix la creixent importància d'aquest mitjà de transport entre la població més jove.



IMH en VMP



## 7.3 MOBILITAT BICIS I VMP. DEMANDA VMP



IMH en VMP per gènere



## 7.3 MOBILITAT EN BICICLETA I VMP.

### SÍNTESI

#### OFERTA

- L'extensa xarxa ciclable del municipi facilita la connexió amb els principals equipaments urbans. A més, els nous trams incorporats en els darrers anys han contribuït a millorar l'accessibilitat als polígons industrials i altres zones d'activitat econòmica.
- El Prat de Llobregat disposa actualment d'una xarxa pedalable de 115,2 quilòmetres, dels quals 57,2 quilòmetres són vies compartides amb el trànsit privat.
- Actualment, el municipi compta amb un total de 1.465 places d'aparcament per a bicicletes i 14 estacions d'AMBici amb capacitat per a 154 bicicletes.

#### DEMANDA

- Les zones amb més ús d'aquest mode són les àrees centrals o els principals eixos comercials. Tot i la millora en la connexió amb les zones perifèriques industrials, en general l'ús disminueix considerablement a mesura que ens allunyem del centre.
- Tant per les bicicletes com pels VMP en funció del gènere revela una tendència similar sent més utilitzades al centre del municipi i de forma més residual en zones més aïllades on l'home l'utilitza més.

## 7.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. OFERTA

El Prat de Llobregat disposa de:

- Xarxa ferroviària:
  - Tren: Estació del Prat, on hi tenen parada les línies R2, R2 Nord i R2 Sud.  
La línia R2 Nord també té parada a l'Aeroport.
  - Tot i això, no tots els serveis de la línia R2 tenen parada al Prat.
  - Metro: 7 parades de la línia L9 Sud.
- La cobertura poblacional de la xarxa ferroviària és del 66%.
- Servei de taxi:
  - 9 parades de taxi amb una capacitat de 148 places: 24 places al nucli urbà, 20 places al Parc de negocis Mas Blau i 104 places a l'Aeroport.

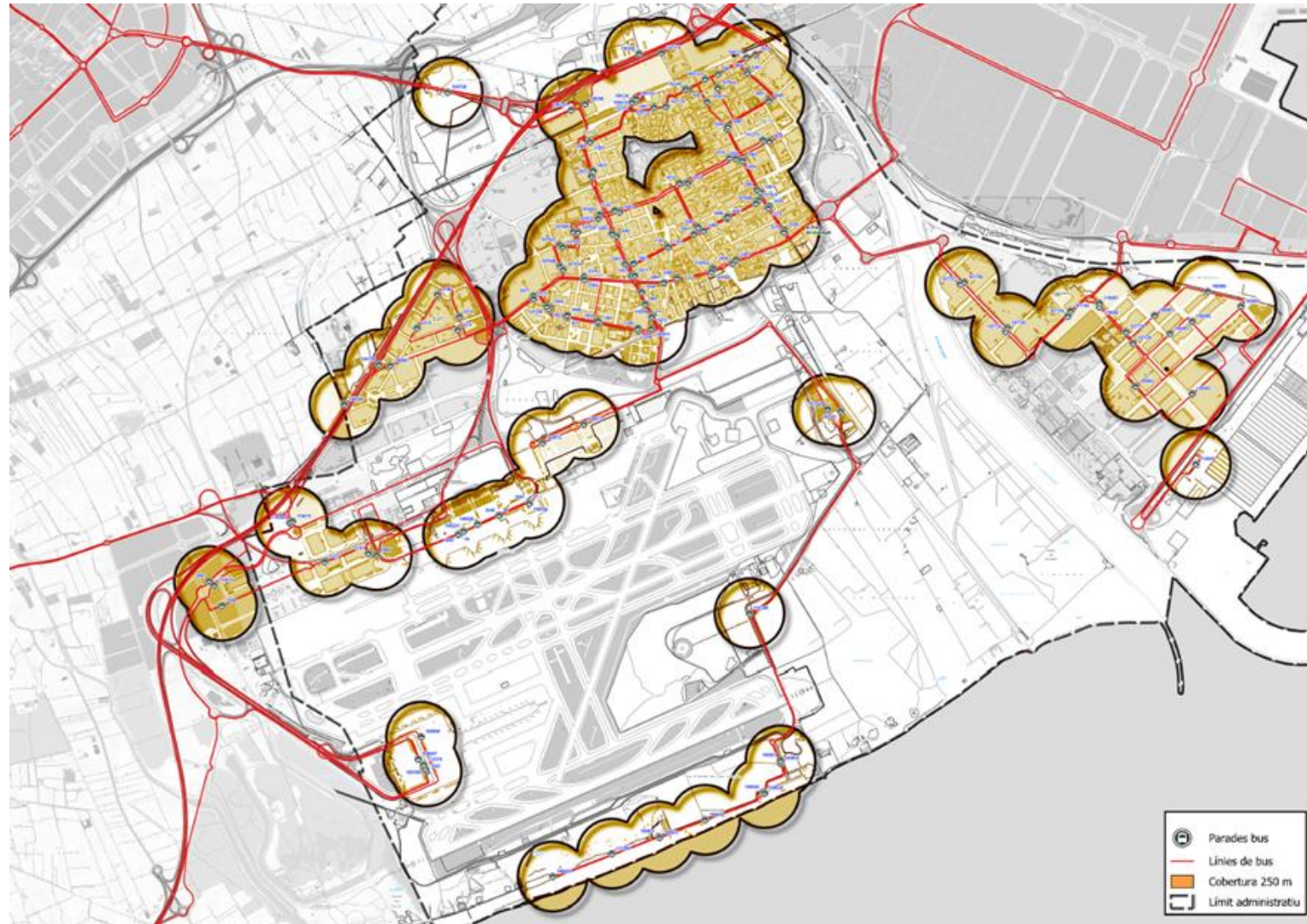


Cobertura metro (500m)



## 7.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. OFERTA

- Xarxa d'autobusos:
  - Bus diürn:
    - Bus urbà: 5 línies (PR1, PR2, PR3, PR4, PR5).
    - Bus interurbà: 26 línies.
      - TMB: 4 línies
      - AMB: 13 línies.
      - Fora AMB: 7 línies.
  - Bus nocturn: 4 línies.
- La cobertura poblacional a les parades de la xarxa d'autobusos és del 91%.



Cobertura bus (250 m)

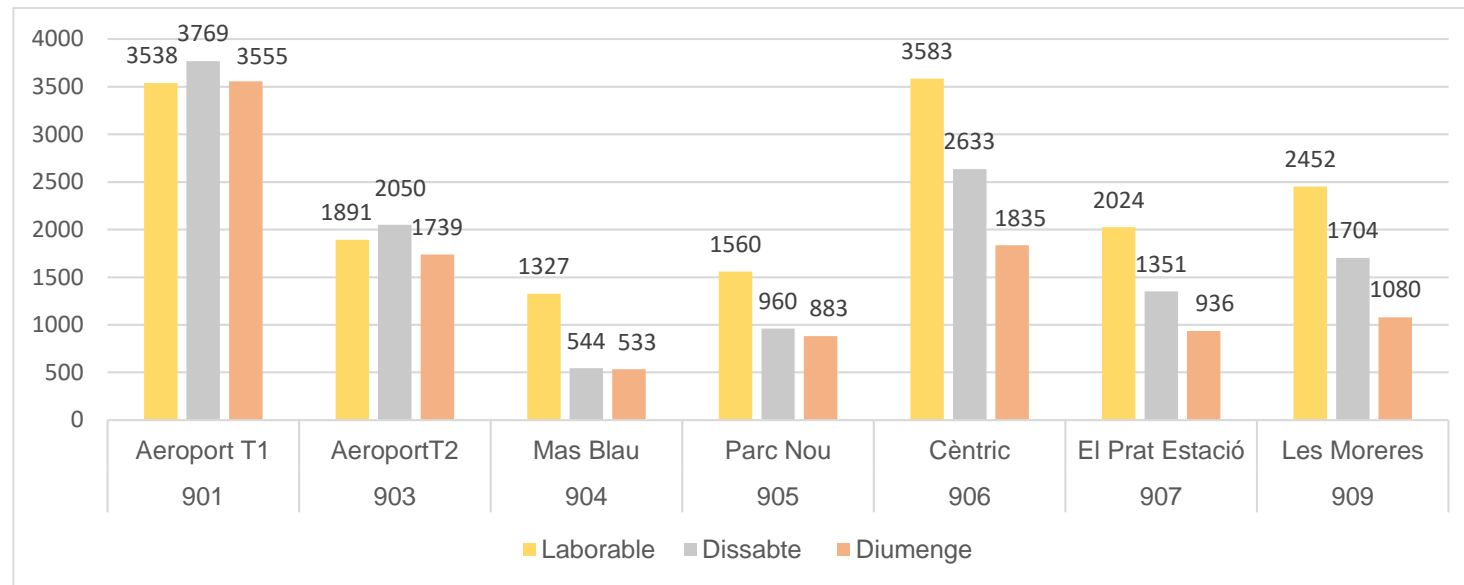


## 7.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. DEMANDA METRO

En relació amb la demanda l'aeroport, Cèntric i Prat Estació són els que registren més validacions en laborable.

En dissabte i cap de setmana, les validacions descendeixen però continuen destacant les estacions de referència.

En hora punta de matí destaquen: Cèntric, les Moreres i del El Prat- Estació coincidint amb les hores d'entrada a la feina i a les escoles (de 8h a 9h).



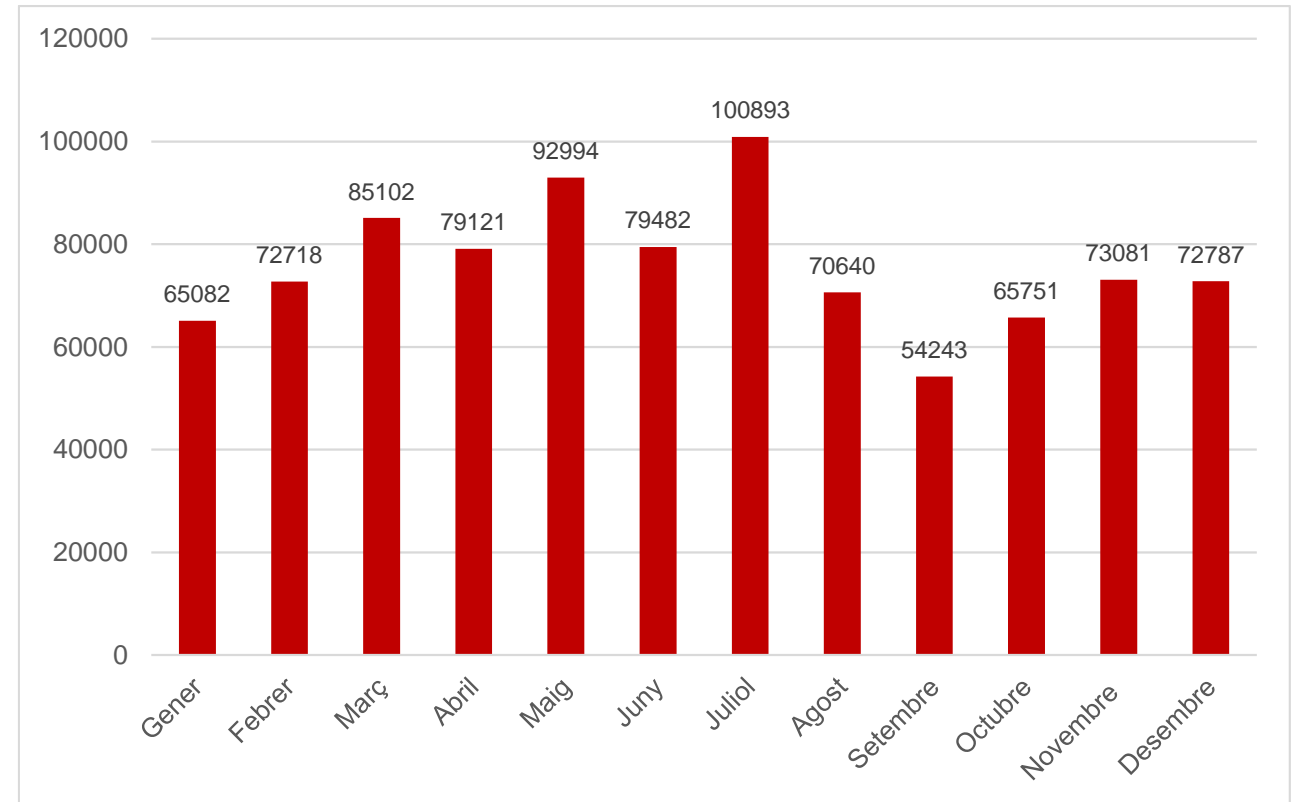
**Demanda tipus maig metro 2022**

**Laborable: 16.375 validacions**  
**Dissabte: 13.011 validacions**  
**Diumenge: 10.561 validacions**

## 7.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. DEMANDA FERROCARRIL

L'any 2022 l'estació de tren del Prat de Llobregat va registrar 911.894 validacions.

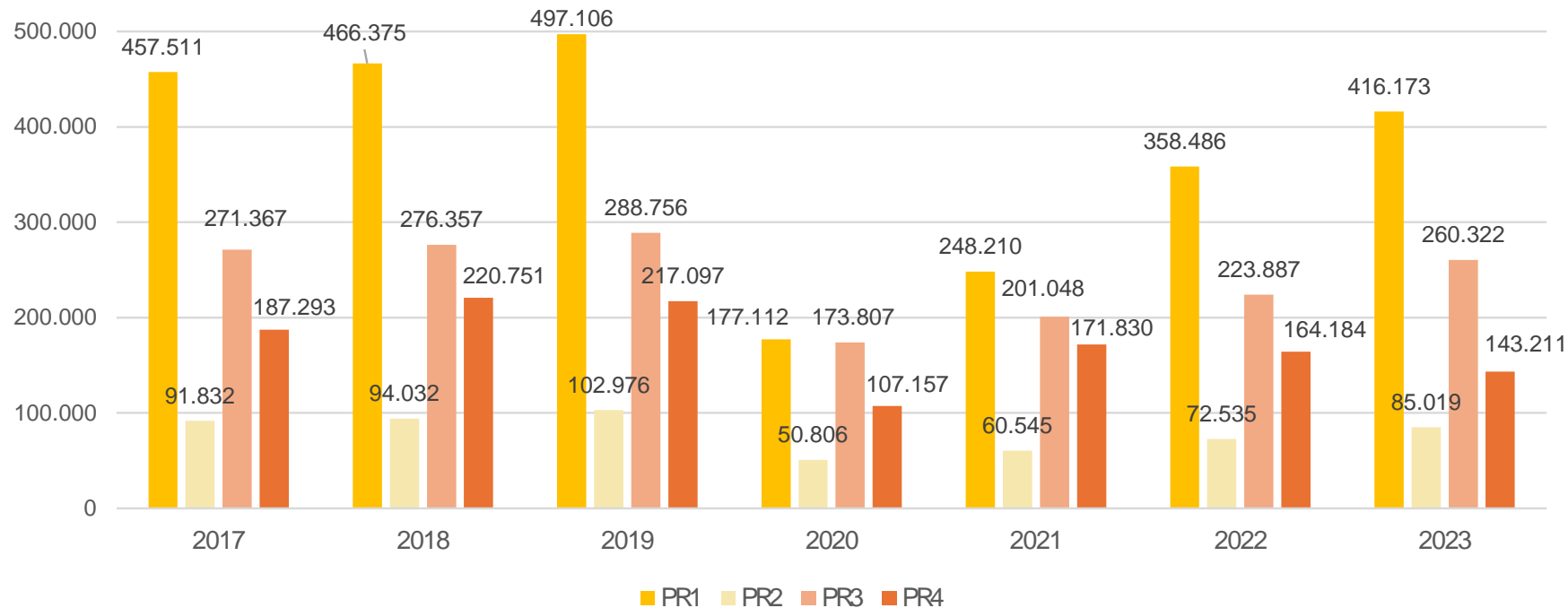
En un dia tipus es van produir 3.900 validacions.



**Demanda anual validacions 2022**

## 7.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. DEMANDA BUS

- L'any 2022 les línies PR1, PR2, PR3 i PR4 van portar 904.725 passatgers anuals (un 22% menys respecte el 2019).
- Tendència a la recuperació dels usuaris de les línies respecte al 2019 (abans de la COVID-19)



Passatgers anuals



## 7.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. SINTESI

### OFERTA I DEMANDA

#### Xarxa ferroviària:

- Cobertura de l'àrea urbana, el Parc de negocis Mas Blau i l'Aeroport.
- Futura ampliació de la L10 Sud fins al polígon industrial Pratenc.
- De Renfe l'any 2022 va registrar 911.894 validacions, sent el mes de Juliol i maig els que destaquen amb una major afluència de viatgers.
- Les hores puntes amb més usuaris coincideixen amb les entrades i sortides de la feina.
- De totes les validacions registrades al metro les parades de l'Aeroport i Cèntric són les que tenen més usuaris diaris.

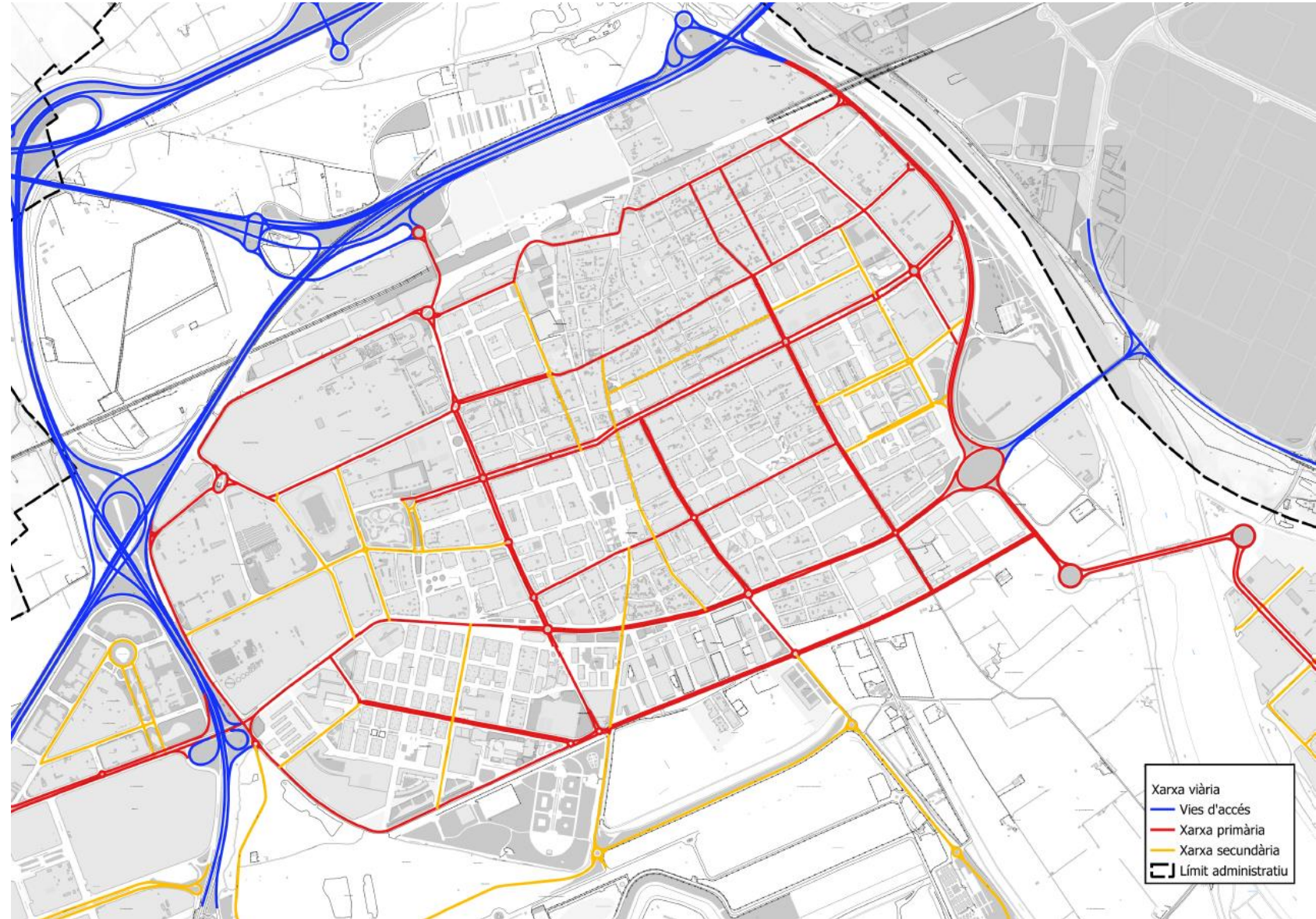
#### Xarxa d'autobusos:

- Cobertura de l'àrea urbana, el Parc de negocis Mas Blau, l'Aeroport, el polígon industrial Pratenc i les platges.
- Manca de cobertura d'alguns sectors industrials i logístics.
- Recuperació de l'ús de les línies urbanes al Prat després de l'impacte de la COVID-19.
- Augment del transport públic entre els residents, sobretot de l'autobús.

## 7.5 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT. OFERTA

Xarxa viària jerarquizada:

- **Xarxa de connectivitat externa**
  - Vies perimetrals: B-22, C-31, la C-31C, C-32.
  - Vies d'accés: B-250, B-250a.
- **Xarxa bàsica**
  - Xarxa primària: 50,7 km
  - Xarxa secundària: 31,4 km



Jerarquia viària



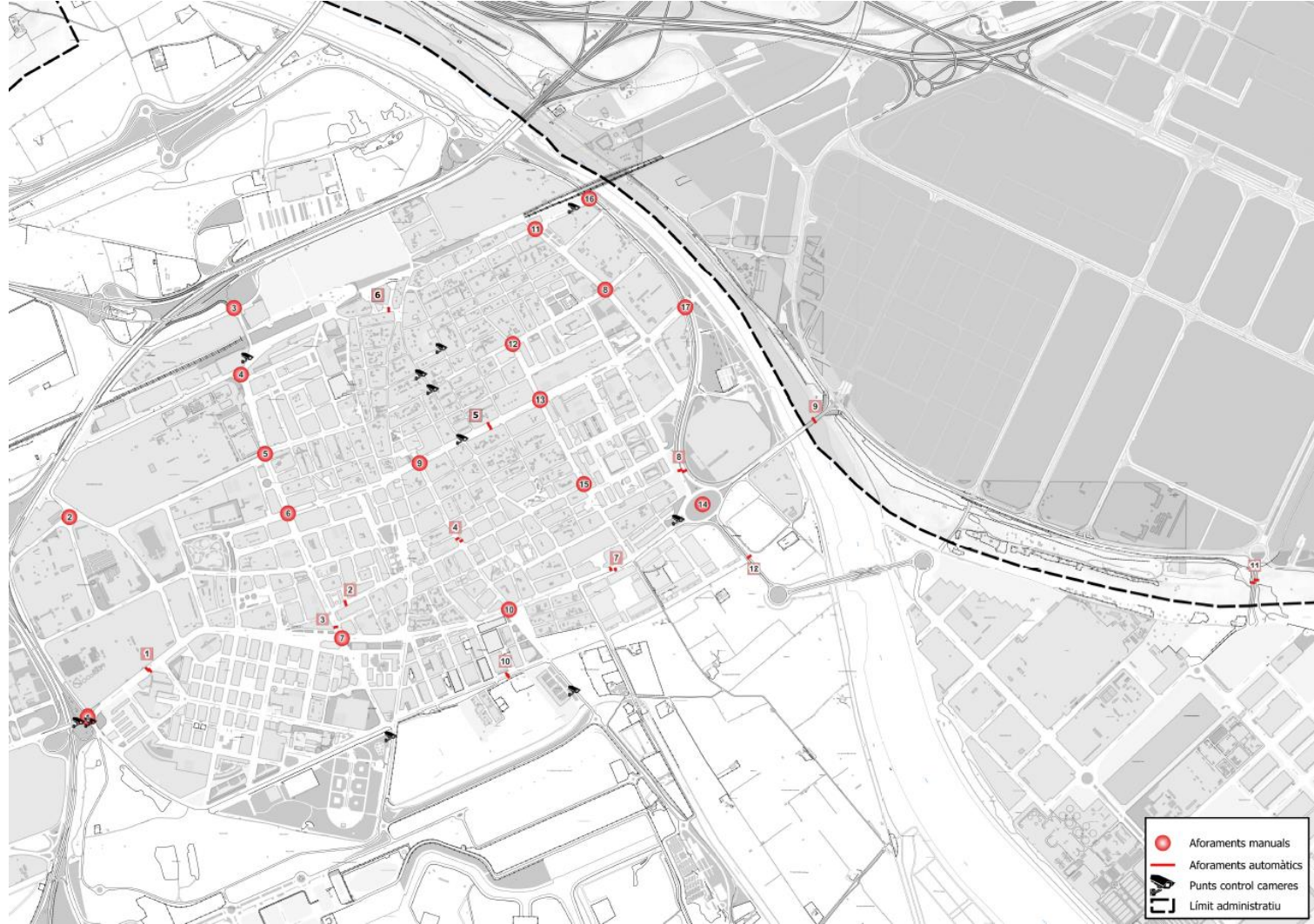
## 7.5 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT. DEMANDA

Recollida d'informació:

- 12 aforaments automàtics
- 17 aforaments manuals



- 10 punts de control de les càmeres de trànsit de la ZBE



Pla d'aforaments



## 7.5 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT. DEMANDA

Actualment, es realitzen diàriament **119.583 desplaçaments** amb vehicle privat motoritzat (2,14 desplaçaments/adult), enfront dels 105.500 del 2012 (1,98 desplaçaments/adult).

### Intensitat Mitjana Diària (IMD):

#### Entre 2.500 i 5.000 vehicles al dia:

- Av. d'Anselm Clavé, la Ctra. de la Marina i l'Av. de la Verge de Montserrat.

#### Entre 5.000 i 7.500 vehicles al dia:

- L'Av. de l'Onze de Setembre

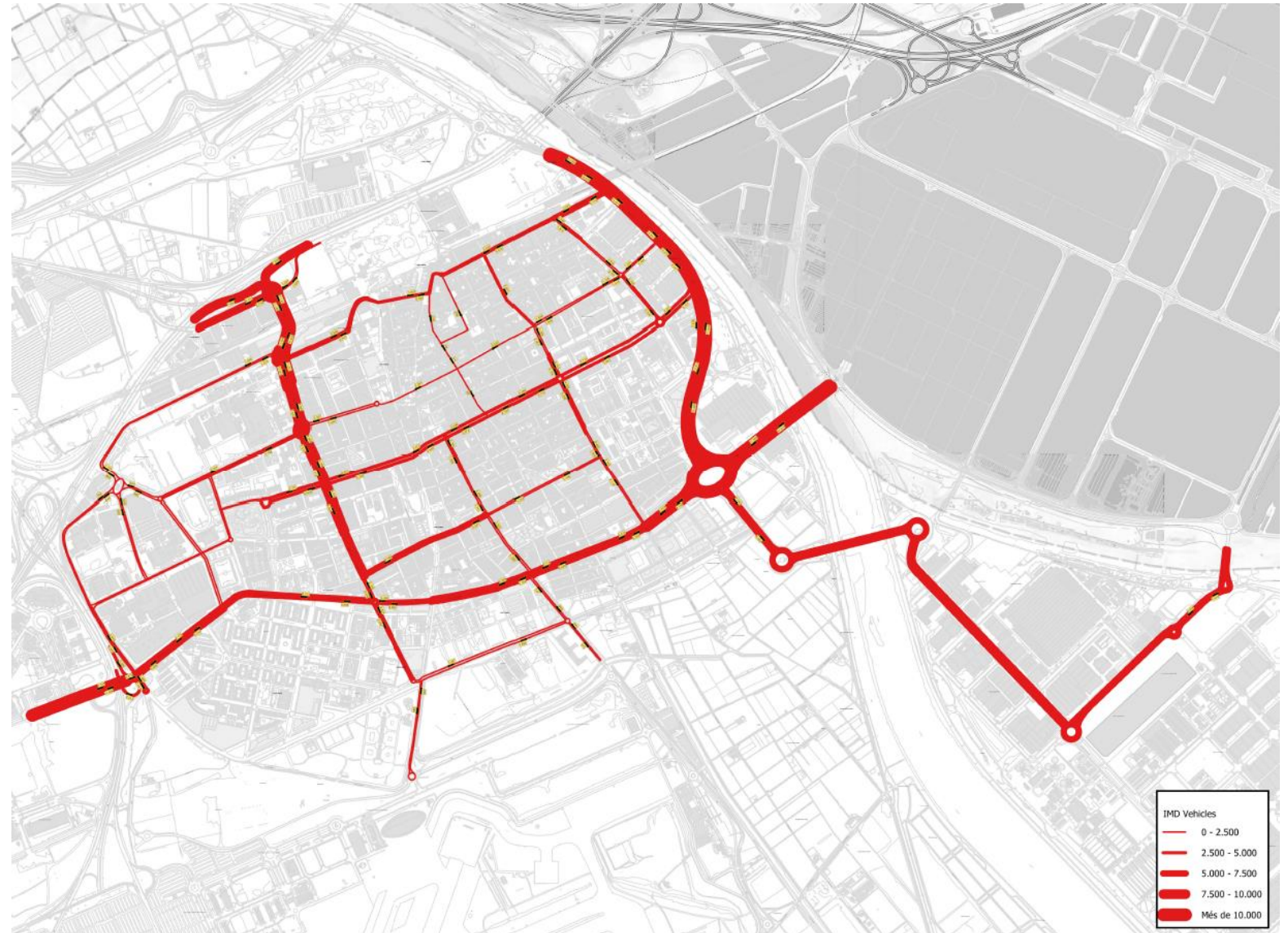
#### Entre 7.500 i 10:000 vehicles al dia:

- L'Av. del Remolar.

#### Més de 10.000 vehicles al dia:

- B-250a o la Ronda de Llevant.

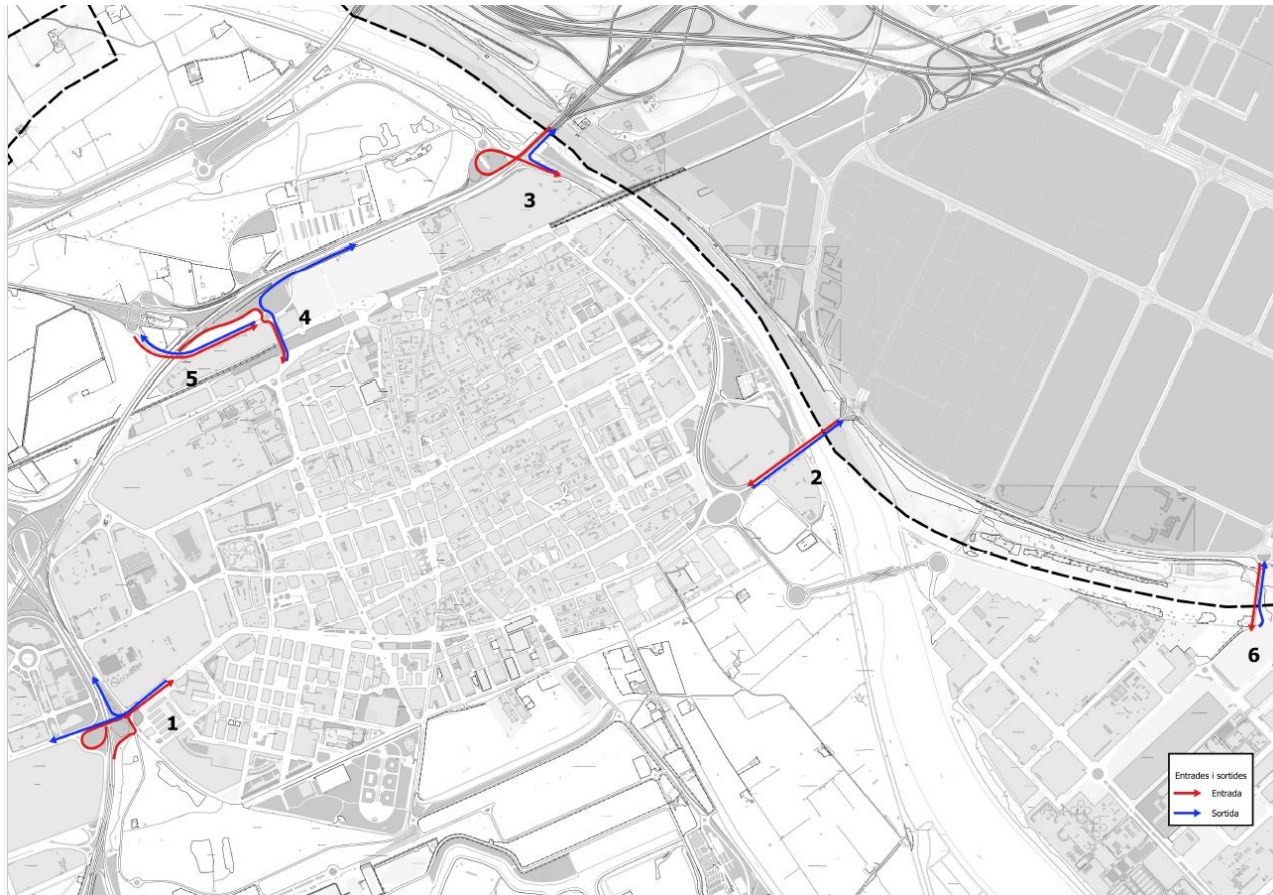
Els vehicles pesants realitzen el recorregut des del polígon industrial Pratenc i la Zona Franca fins a la C-31 a través de la Ronda de Llevant.



IMD de vehicles

## 7.5 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT. DEMANDA

Comparació de les dades obtingudes (2012-2024):



Accessos municipi

### Accessos al terme municipal:

- 57.520 entrades totals (increment de l'11,51%).
- 62.063 sortides totals (increment del 12,02%)

Accés al terme municipal	Entrades			Sortides		
	2012	2024	Variació %	2012	2024	Variació %
1. B-250 (Ponent)	6.900	7.673	10,07%	6.400	8.694	26,39%
2. B-250a (Llevant)	12.600	11.089	-13,63%	12.000	10.619	-13,00%
3. Ronda de Llevant	20.200	16.628	-21,48%	19.200	20.062	4,30%
4. Accés C-31 (rotonda Ca l'Alaio)	4.400	9.527	53,82%	8.600	9.147	5,98%
5. Ctra. de Ca l'Alaio	6.800	5.759	-18,08%	8.400	6.127	-37,10%
6. C/ 114	Sense dades	6.844	-	Sense dades	7.414	-
<b>Total</b>	<b>50.900</b>	<b>57.520</b>	<b>11,51%</b>	<b>54.600</b>	<b>62.063</b>	<b>12,02%</b>

### Aspectes destacats:



53,82% en les entrades des de la C-31.



-37,10% en les sortides per la Ctra. de Ca l'Alaio.

## 7.5 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT. DEMANDA

Comparació de les dades obtingudes (2012-2024):

### Accessos a l'àrea urbana:

- 30.832 entrades totals (increment de l'15,35%).
- 34.932 sortides totals (increment del 25%)

Accés a l'àrea urbana	Entrades			Sortides		
	2012	2024	Variació %	2012	2024	Variació %
Av. de l'Onze de Setembre (Ponent)	6.500	5.965	-8,97%	3.200	6.175	48,18%
Av. de l'Onze de Setembre (Llevant)	7.000	7.819	10,47%	4.700	8.138	42,25%
Av. de la Verge de Montserrat	1.500	3.361	55,37%	2.800	3.101	9,71%
Av. d'Anselm Clavé	6.800	2.561	-165,52%	7.000	5.774	-21,23%
Av. del Remolar	4.300	11.126	61,35%	8.500	11.744	27,62%
<b>Total</b>	<b>26.100</b>	<b>30.832</b>	<b>15,35%</b>	<b>26.200</b>	<b>34.932</b>	<b>25,00%</b>

### Aspectes destacats:



55,37% en les entrades per l'Av. de la Verge de Montserrat i del 61,35% per l'Av. del Remolar.



-165,52% en les entrades per l'Av. d'Anselm Clavé.



## 7.5 MOBILITAT VEHICLE PRIVAT. SINTESI

### Objectiu de racionalitzar l'espai dedicat al vehicle privat:

- Pacificacions del trànsit
- Reial Decret 970/2020, que limita la velocitat a 30 km/h a les vies d'un sol carril per sentit de circulació.

### La xarxa viària del municipi ha experimentat diversos canvis:

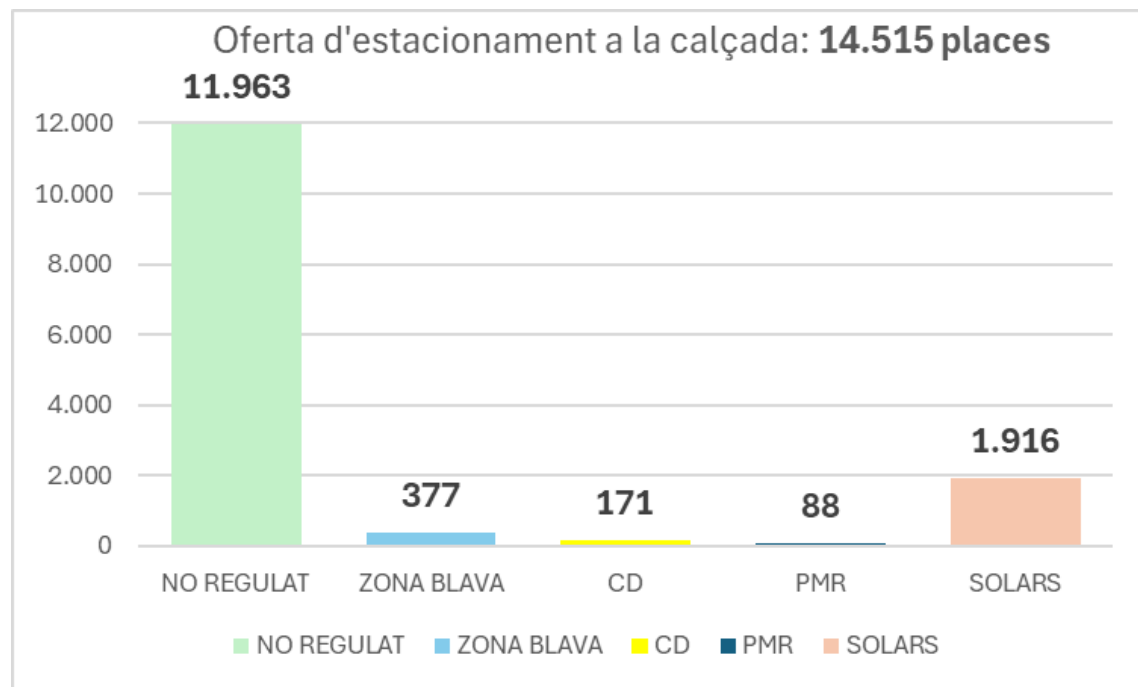
- Urbanització de nous vials, com el Pont de Nelson Mandela.
- Pacificació de carrers, com l'Av. del Canal.

Actualment, es realitzen diàriament **+14.000 desplaçaments** amb vehicle privat, respecte el 2012.

Els desplaçaments amb vehicle privat es concentren a les vies de la xarxa primària que connecten amb les vies d'accés al municipi i es redueix en les vies de connexió interna.

Canalització del trànsit positiva, que implica reducció dels vehicles motoritzats en les vies internes que poden ser utilitzades per altres mitjans de transport.

## 7.6 APARCAMENT. OFERTA

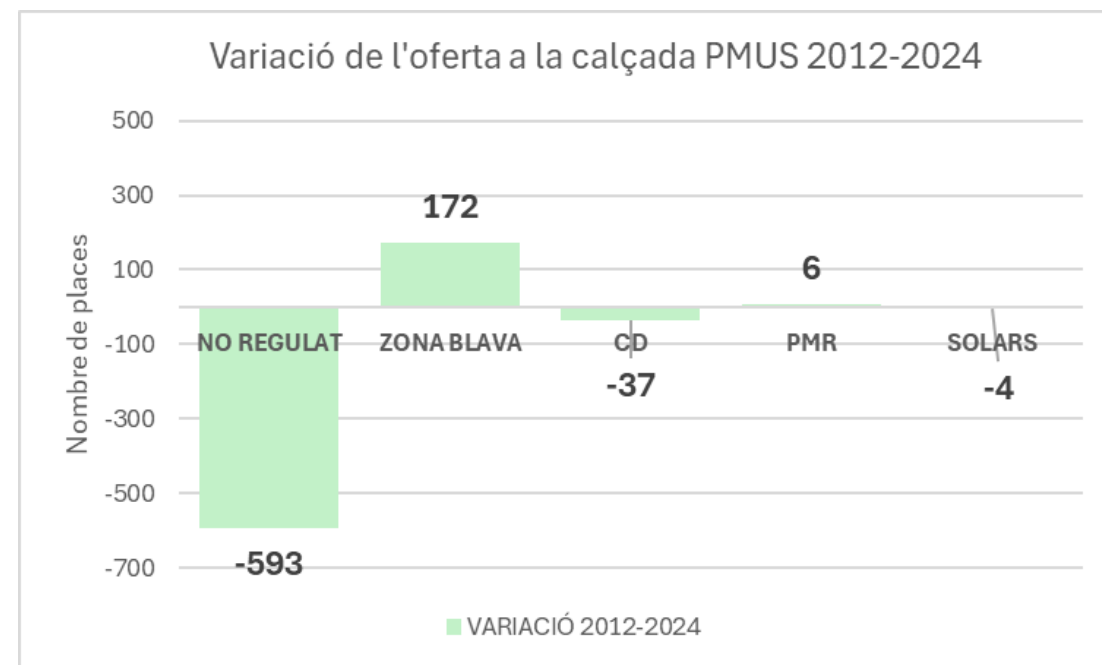
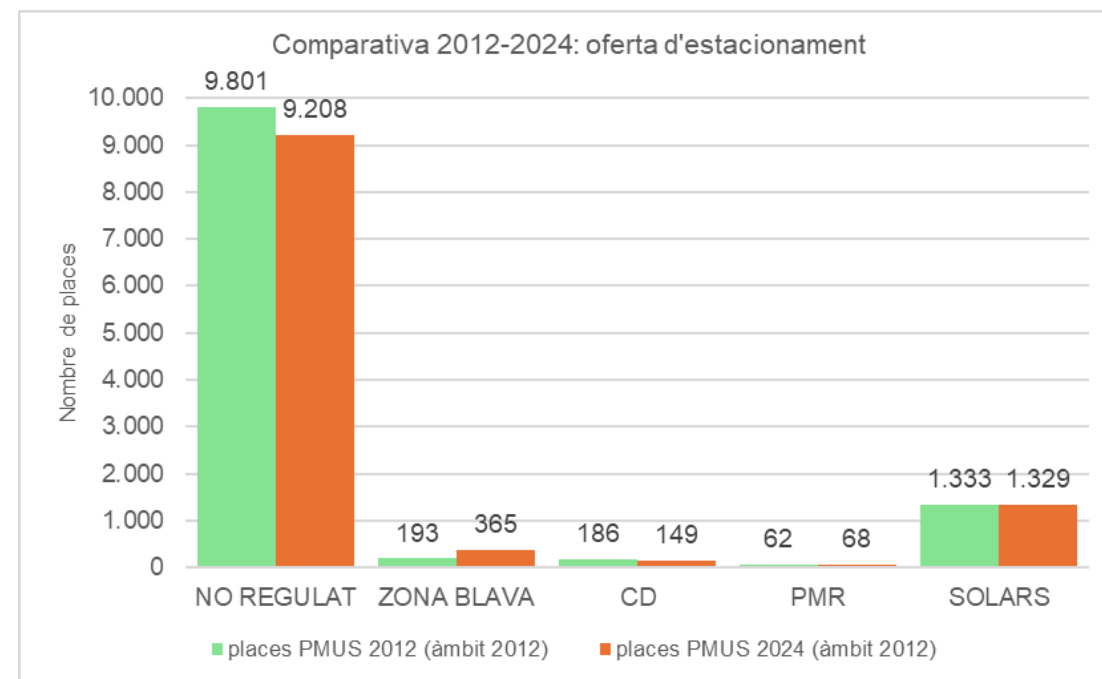


Per tal de comparar les dades entre el 2012 i el 2024, s'ha comptabilitzat l'àmbit del 2012.

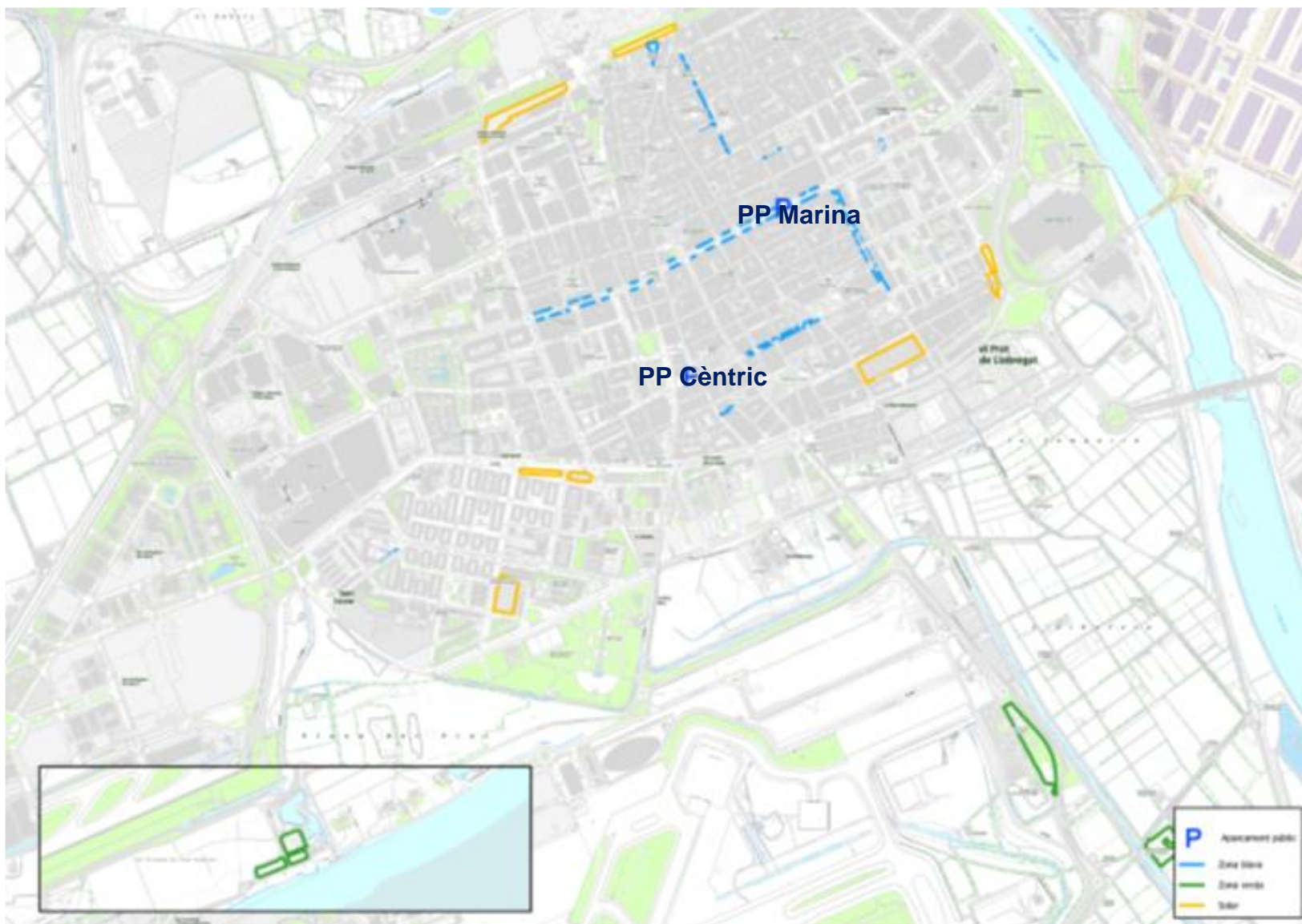
2012: 11.575 places places.

2024: 11.119 (àmbit 2012) i 14.515 places (àmbit 2024)

Reducció de 456 places d'estacionament, entre el 2012 i el 2024.



## 7.6 APARCAMENT. OFERTA ESPECÍFICA DEMANDA FORANA



- 372 places de zona blava
- 800 places de zona verda: platja (estiu) i Cementiri/Cal Tet (estiu i caps de setmana).
- 2 pàrquings públics, **Cèntric i Marina**, amb **49 i 36 places a rotació**, respectivament.

La zona blava s'ha doblat des del 2012, 193 a 377 places completant la regulació de l'eix Verge de Montserrat i implantant-se als CAP de la ciutat.

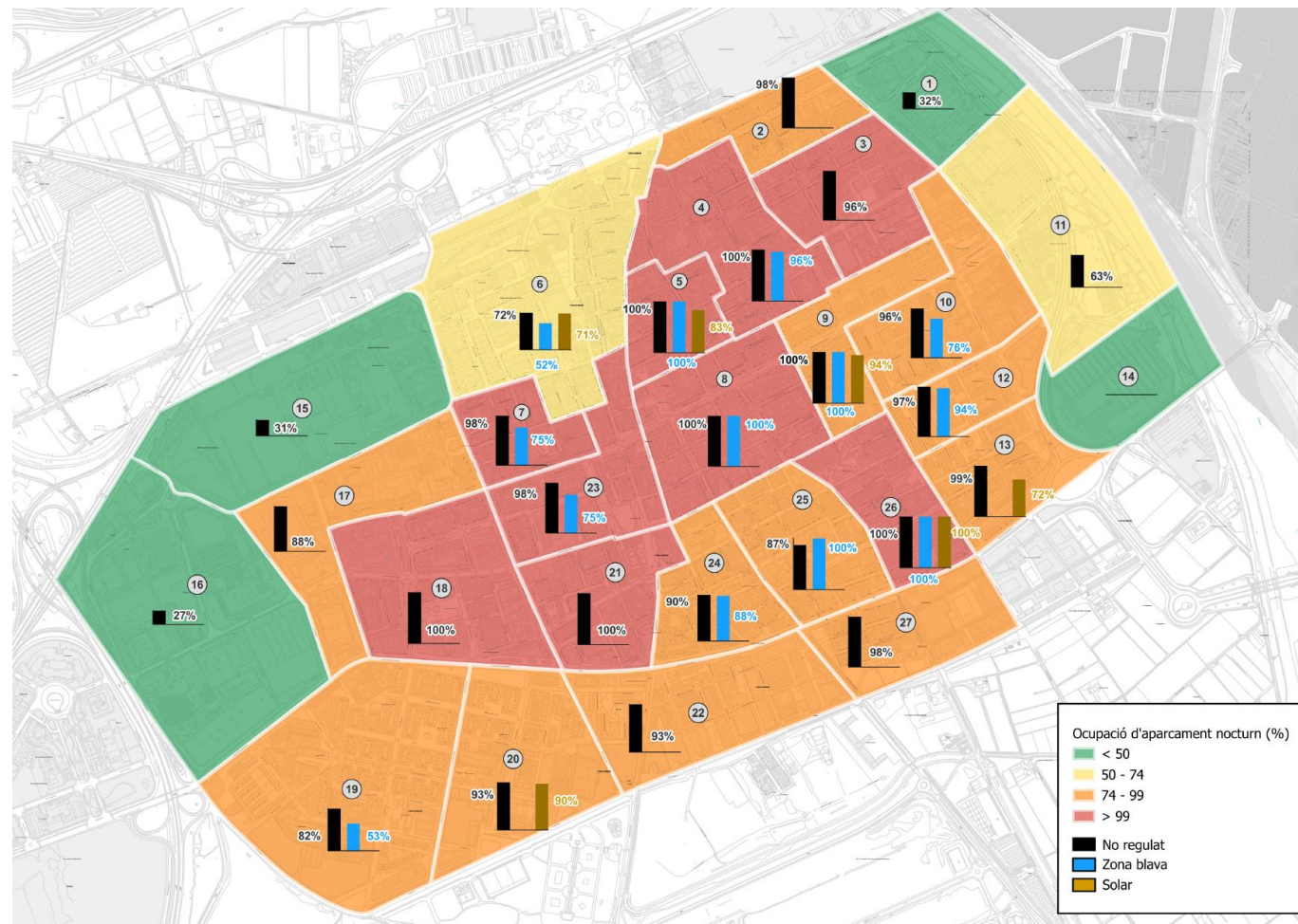
L'oferta de pàrquings públics s'ha doblat amb el segon aparcament Marina.



## 7.6 APARCAMENT. DEMANDA RESIDENCIAL. OCUPACIÓ NOCTURNA CALÇADA.

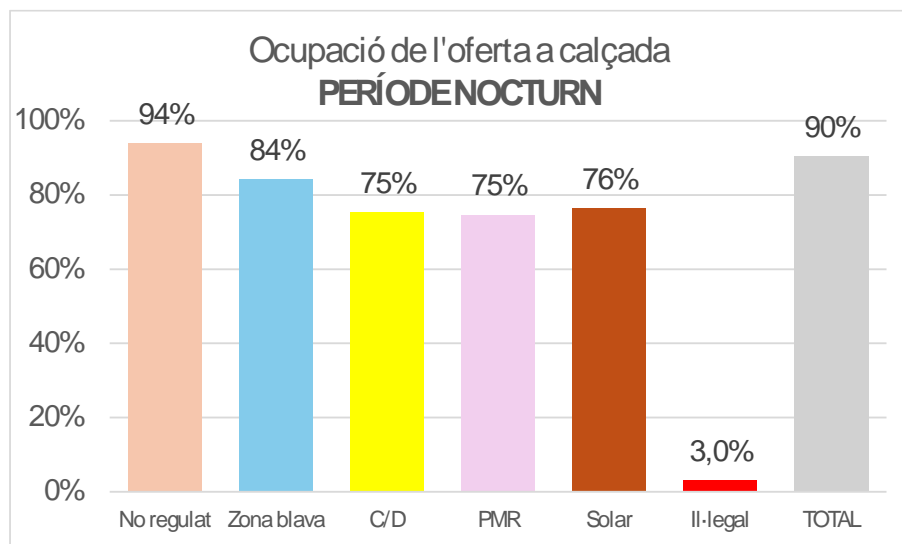
Les zones de més pressió d'estacionament residencial corresponen a la zona central del nucli, que són les àrees amb més densitat de població i amb poca oferta d'estacionament fora de la calçada.

Les zones perimetrals, en especial les industrials tenen una ocupació molt baixa per falta d'activitat residencial.



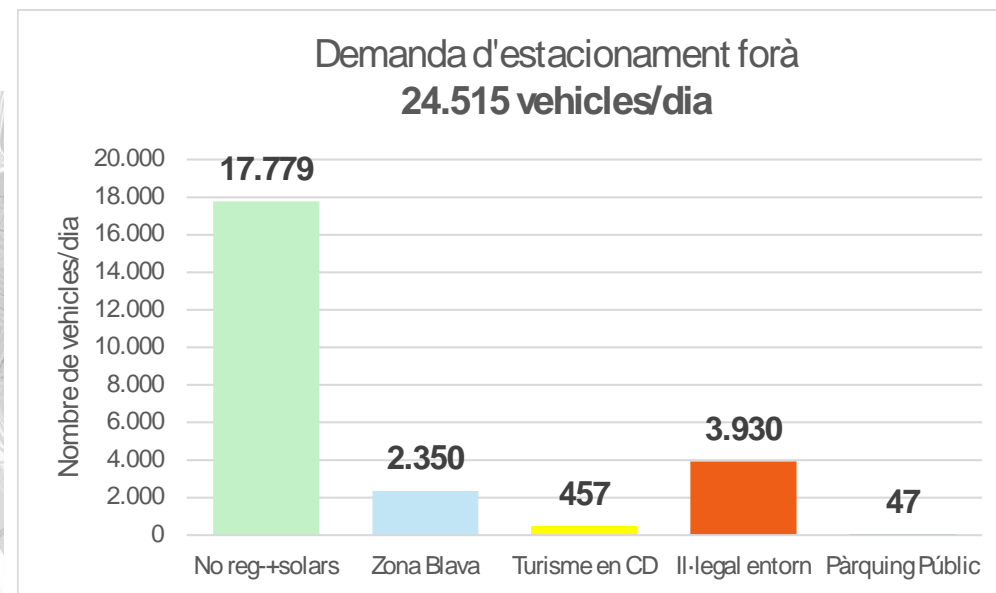
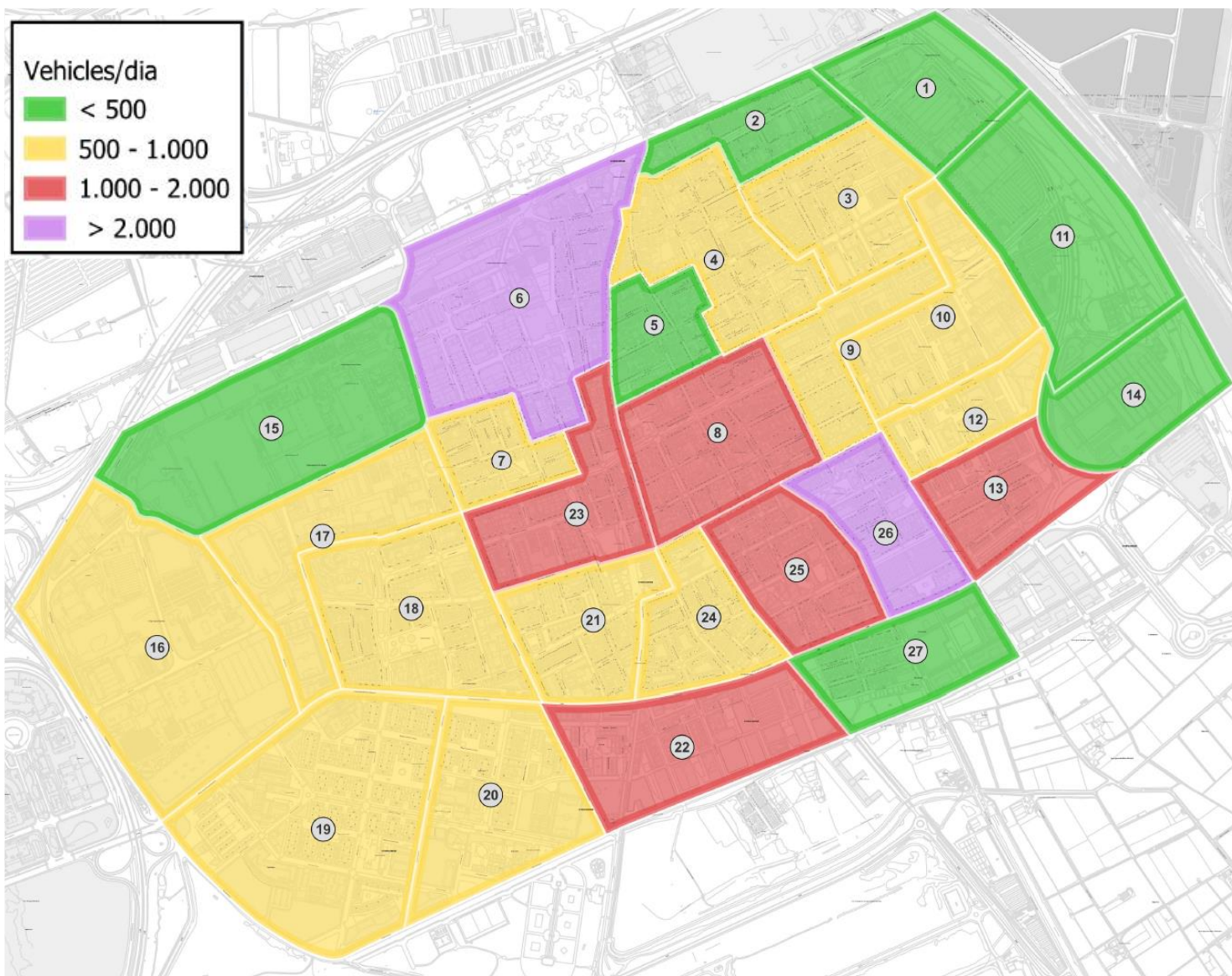
Ocupació de l'aparcament nocturn per tipologia

Respecte l'any 2012, a les zones 2 i 5, entorn a Anselm Clavé, s'ha incrementat lleugerament la pressió d'estacionament, reduint-se entorn a l'av. Onze de Setembre.



L'oferta dels aparcaments municipals destinada a la demanda residencial està totalment ocupada excepte l'aparcament Cèntric que disposa d'alguna plaça d'abonament per a turismes disponible.

## 7.6 APARCAMENT. DEMANDA FORANA. USUARIS DIARIS



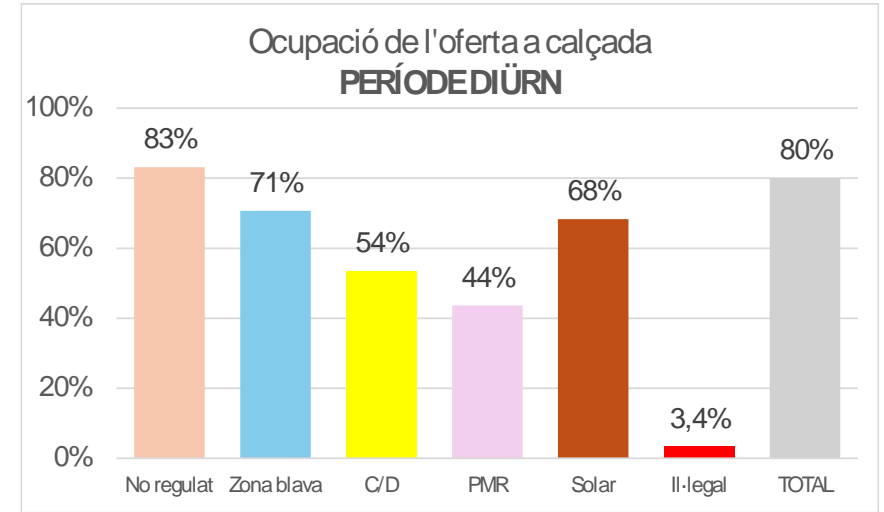
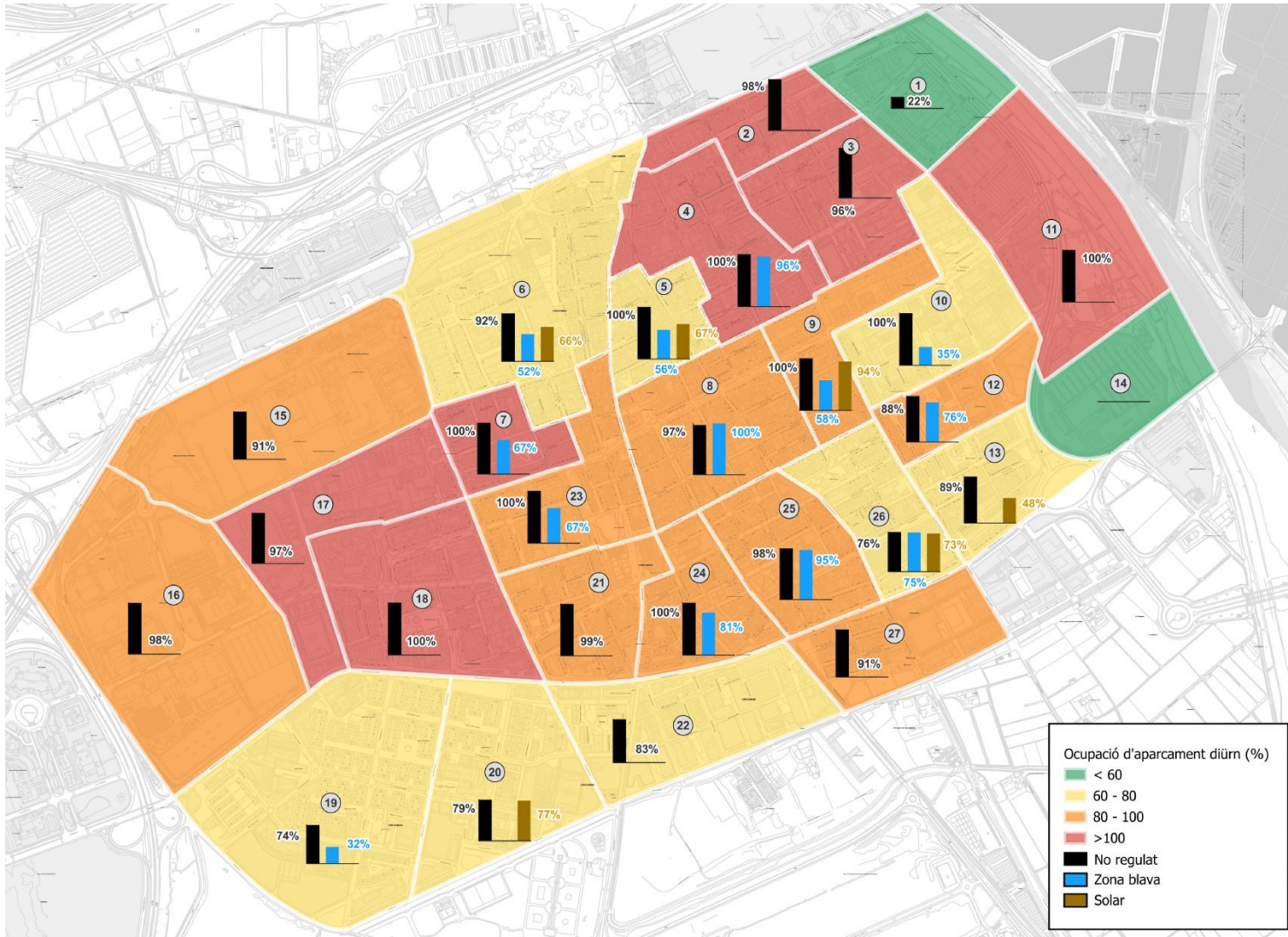
- **24.515 vehicles forans diaris.**
- **9,6% a Zona Blava i 0,2% pàrquings públics**

Al 2024 es detecta una reducció de demanda forana prop de 2.000 vehicles, respecte l'any 2012.

**La reducció d'oferta a la calçada i la posada en servei de la línia de metro suposa un canvi d'hàbits de l'usuari forà.**



## 7.6 APARCAMENT. DEMANDA FORANA. OCUPACIÓ DIURNA OFERTA CALÇADA

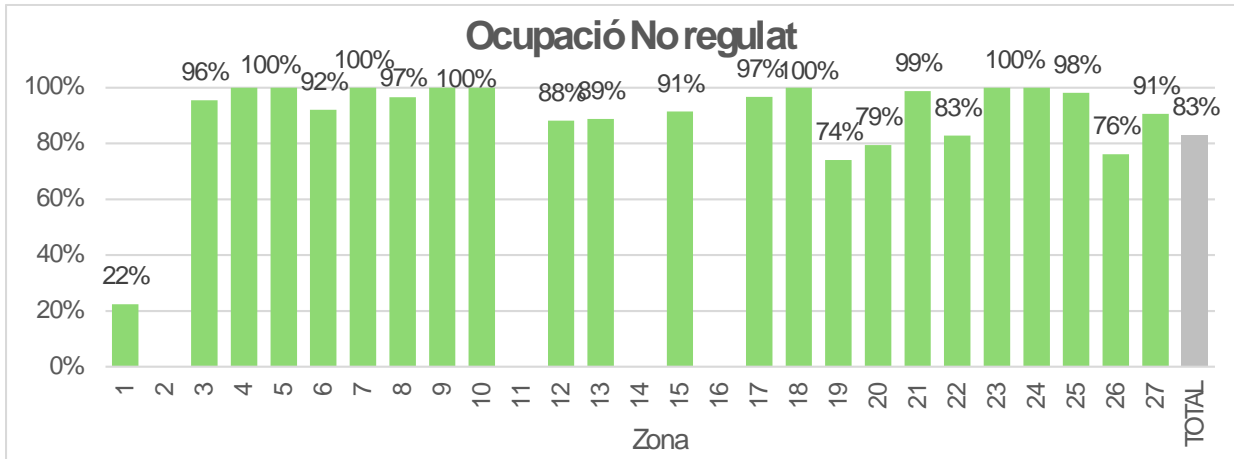


Les zones de més pressió d'estacionament corresponen a una segona corona del centre, on la major part de l'oferta és gratuïta i no regulada.

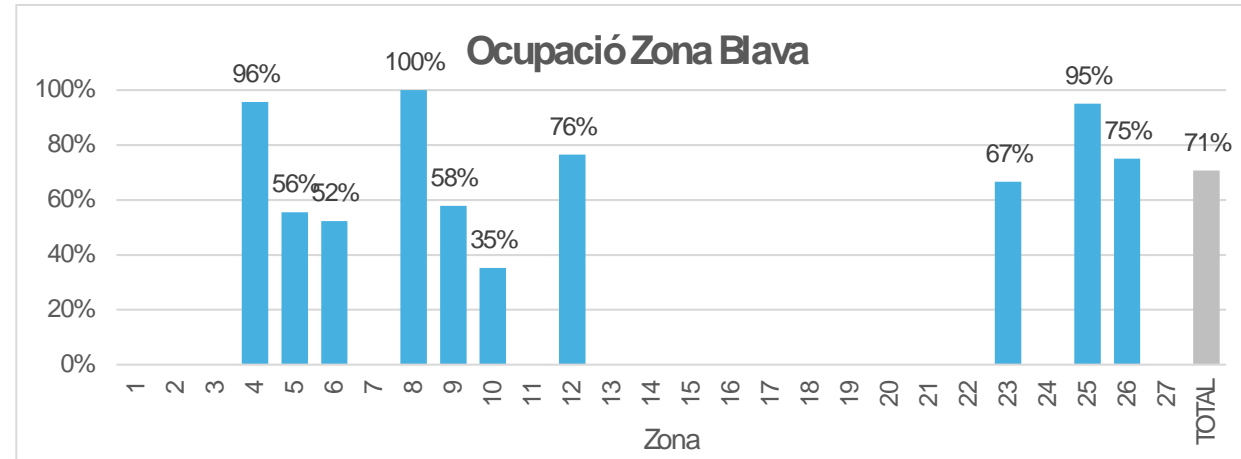
Les zones més centrals, l'ús de la zona blava permet reduir els nivells d'ocupació.



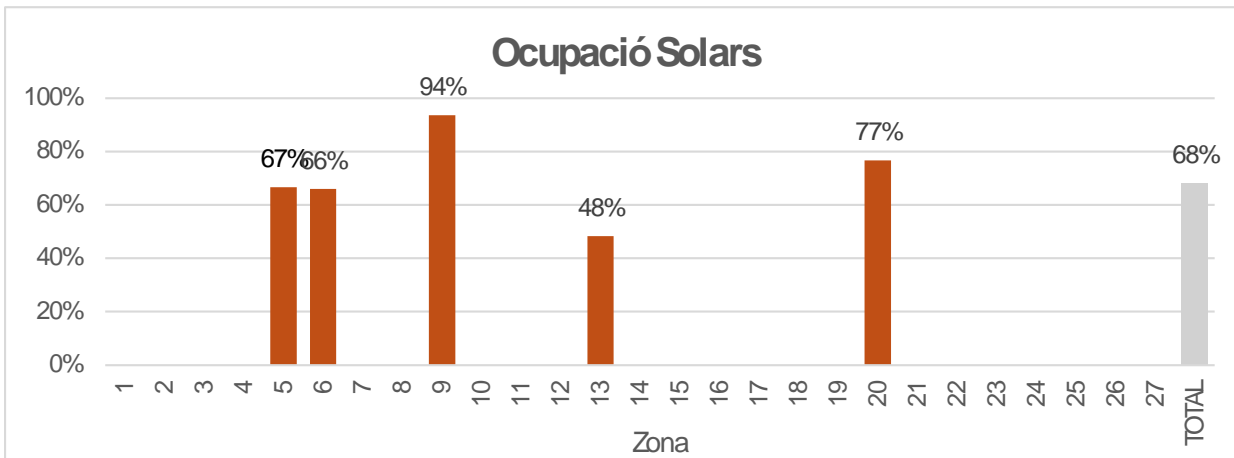
## 7.6 APARCAMENT. DEMANDA FORANA. UTILITZACIÓ DE L'OFERTA



Les places no regulades tenen ocupacions de gairebé el 100% excepte a zones perimetrals.



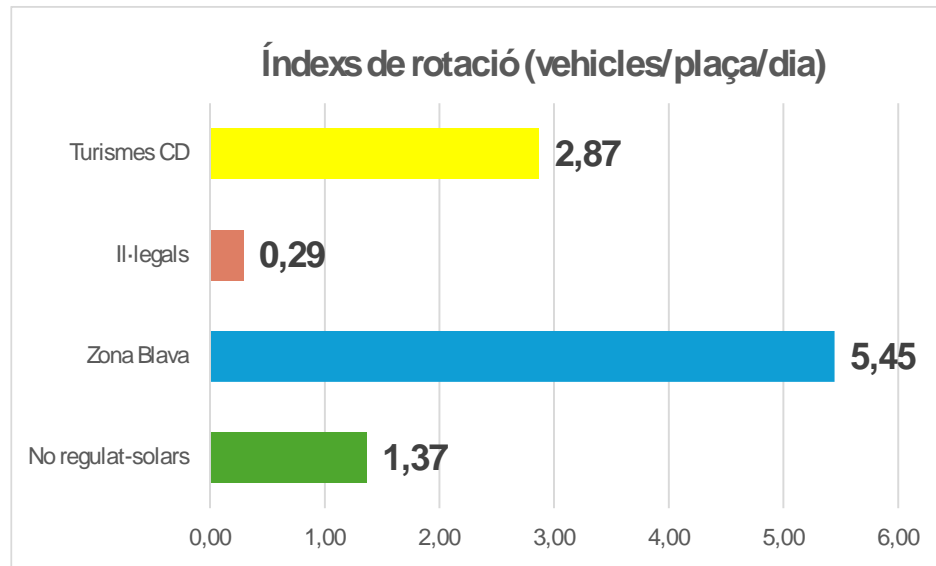
Amb un 71% d'ocupació total de la zona blava, permet que l'usuari forà (gestions puntuals) pugui accedir a l'estacionament.



L'ocupació dels solars d'aparcament varia en funció de la zona. El solar més proper al centre de la ciutat (zona 9) té una ocupació del 94%.

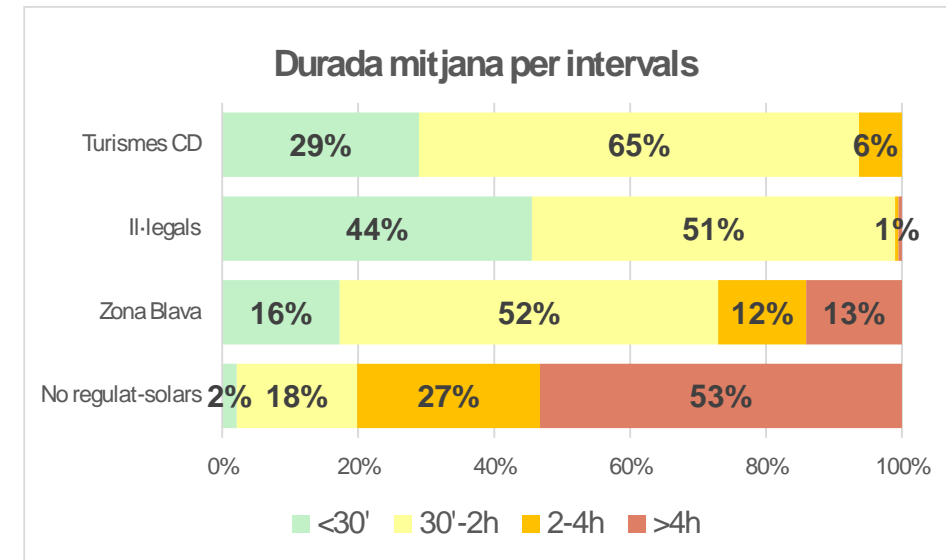
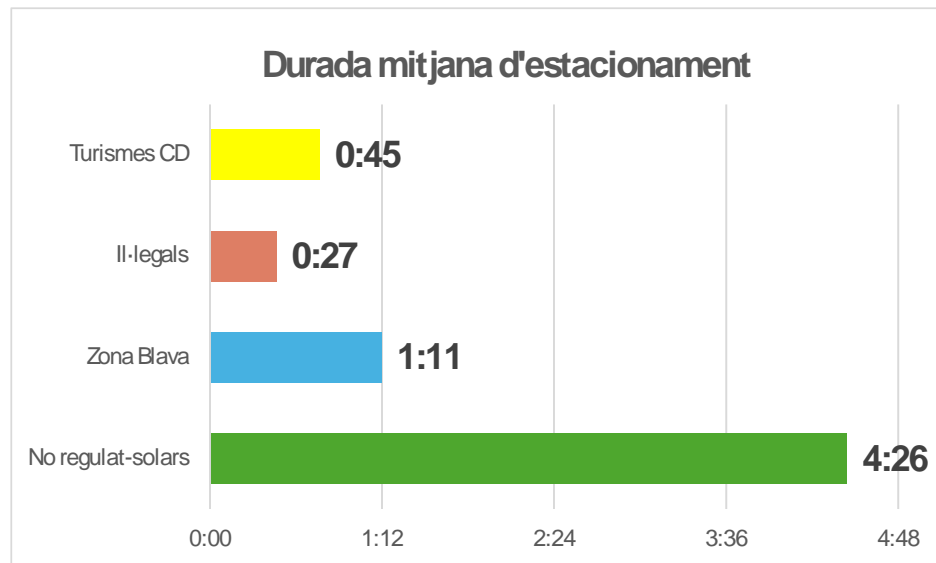
Els solars més allunyats es mantenen amb valors inferiors.

## 7.6 APARCAMENT. DEMANDA FORANA. DURADES D'ESTACIONAMENT/ ÍNDEX ROTACIÓ.



L'oferta específica per a la demanda forana (zona blava) permet absorbir més demanda amb:

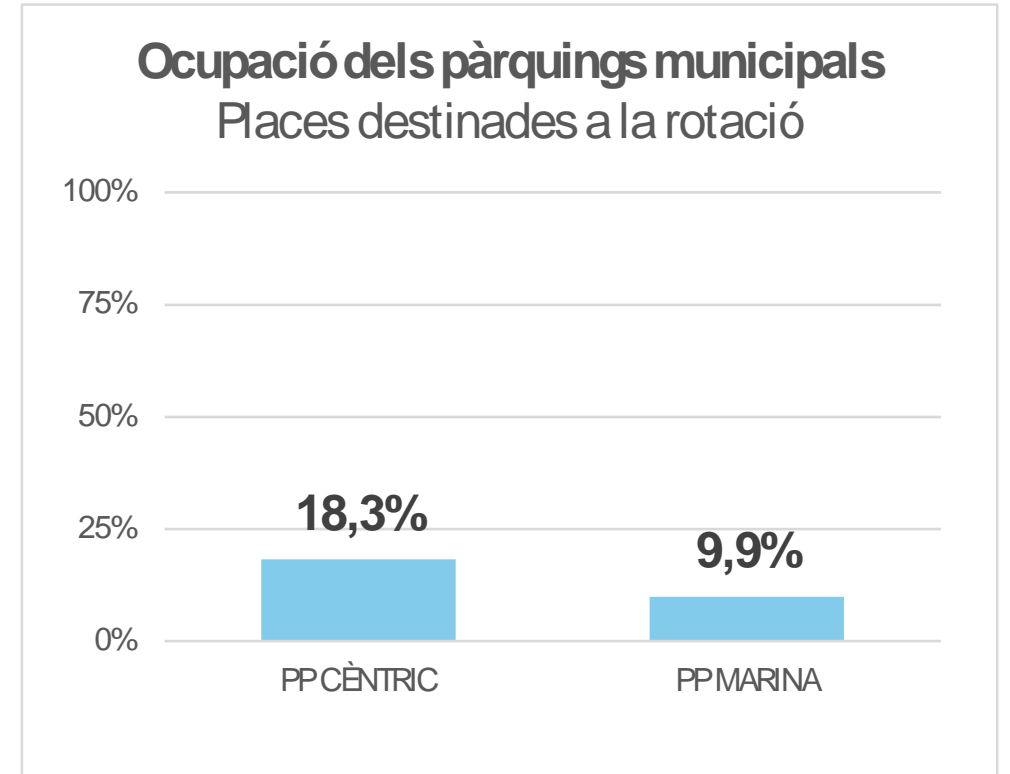
- Una mitjana de 5,5 vehicles diaris/plaça (5,26 veh. diaris plaça PMUS anterior) enfront dels 1,37 de les places no regulades (1,54 veh. plaça PMUS anterior).
- Durades mitjanes més curtes (1h11') a la zona blava front les 4h26' de les no regulades.



## 7.6 APARCAMENT. DEMANDA FORANA. OCUPACIÓ PÀRQUINGS PÚBLICS.

Els aparcaments públics existents tenen una baixa afluència d'usuaris, amb 8.350 i 3.200 vehicles anuals als aparcaments Cèntric i Marina, respectivament.

**Afluència diària: 34 i 13 vehicles/dia** als aparcaments Cèntric i Marina, respectivament, amb una baixa ocupació del 18% i 10%, respectivament.



**ELS APARCAMENTS PÚBLICS ENCARA PODEN ABSORBIR MOLTA MÉS DEMANDA DE L'ACTUAL.**



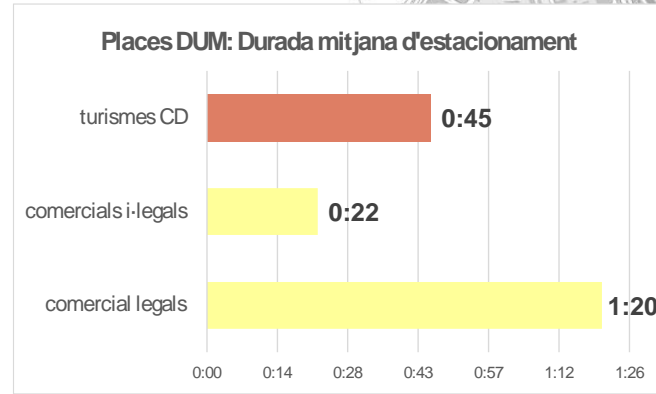
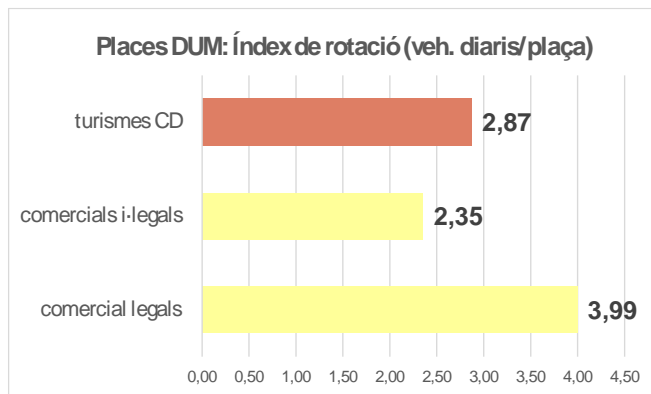
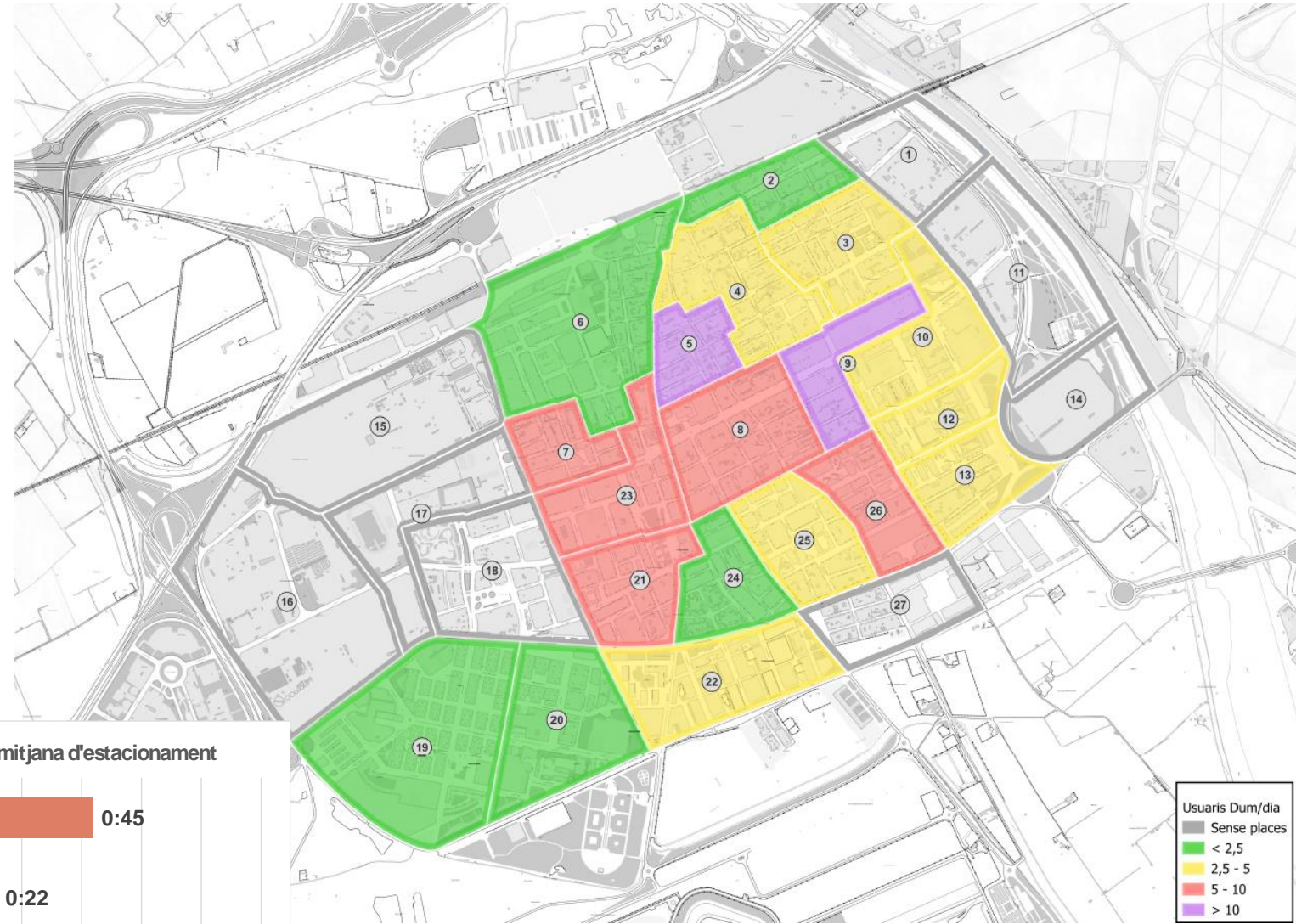
## 7.7 DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Places DUM: **171 places.**

Operacions diàries d'estacionament: **1.100 estacionaments DUM** (un 37% es fan fora de plaça CD)

Turismes il·legals: 450 estacionen a les places CD (el 2% dels forans que accedeixen al centre urbà).

L'Índex de rotació dels vehicles comercials és baix (4 veh./dia). Aquestes places poden absorbir més demanda DUM.



**Demanda DUM (vehicles/dia)**

## 7.7 SINTESI APARCAMENT

### OFERTA D'ESTACIONAMENT

- L'oferta a calçada tendeix a reduir-se per actuacions de millora a la via pública: 456 places des de 2012.

### DEMANDA RESIDENCIAL

- Alta ocupació nocturna de la calçada a la zona central
- L'oferta dels aparcaments municipals destinada als residents està al 100% d'ocupació.
- Es detecta una major pressió d'estacionament a la nit que durant el dia.

### DEMANDA FORANA

- Oferta saturada durant el dia a la zona central, en especial la zona no regulada
- Molt baixa demanda horària dels aparcaments públics existents.

**NOVA OFERTA FORA CALÇADA**  
Pàrquings de Residents  
Solars perimetrals

Donar resposta amb ampliació de la zona blava als sectors crítics centrals i aparcaments de dissuasió perimetrals.

La zona blava permet una major cobertura territorial que els aparcaments públics.

## 8 OBJECTIUS NOUS PMUS

- 1 Dotar de coherència a les xarxes bàsiques de mobilitat.
- 2 Aconseguir canvis modals en els principals fluxos amb potencial de transvasament.
- 3 Integrar la perspectiva de gènere i el vector salut en el nou model de mobilitat del municipi.
- 4 Continuar afavorint les condicions per a la mobilitat de la ciutadania a través de la pacificació i la creació d'àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat.
- 5 Potenciar l'ús de la bicicleta augmentant la xarxa de carrils bici, itineraris clicables i consolidant la xarxa existent.



## 8. OBJECTIUS NOUS PMUS

6 Seguir promovent un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint més cobertura i intermodalitat.

7 Completar una estratègia d'aparcament al municipi que possibiliti l'impuls dels modes de transport més sostenibles i racionalitzar l'ús del vehicle privat.

8 Millorar la seguretat viària i les externalitats derivades del sistema de transport.

9 Garantir una DUM àgil, ordenada i neta, integrant diferents mitjans de transport.

10 Optimitzar la implementació i gestió del sistema de mobilitat mitjançant l'ús de les noves tecnologies.