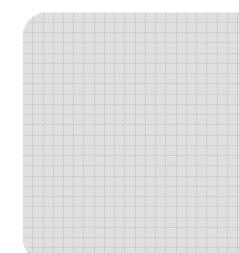
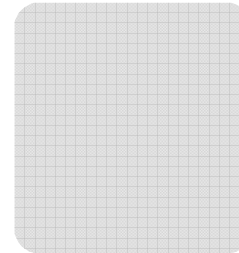


Pla de mobilitat urbana sostenible

2016 - 2021

Document 2. Programa d'Actuacions (Abril 2016)



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

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

Carmelo Rivero Ojeda

Geògraf

Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Àrea Metropolitana de Barcelona

Direcció de Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

Ajuntament de Badia del Vallès

Marta Vicens Nuñez

Coordinadora de l'Àrea de Territori

Vanesa Chavero Bellido

Tècnica de Medi Ambient i Salut Pública

Xavier Casas Rodríguez

Delineant Departament de Territori

Marta Rosàs Llopart

Tècnica de Participació, Voluntariat i Gent Gran

Óscar M. Chamorro Chamorro

Inspector Cap Policia Local

Sandra Mota Nogales

Arquitecta Tècnica Municipal

Equip redactor

Doymo, S.A.

Esperanza Hernández Pascual

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Rosa Cubero Cáceres

Geògrafa

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ.....	7
2. COST ECONÒMIC DETALLAT DE LES ACTUACIONS	8
3. RESUM D'ACTUACIONS	9
4. FITXES D'ACTUACIÓ	11



1. INTRODUCCIÓ

Cada actuació proposada es recull a una **fitxa d'actuació** on es desenvolupen els continguts de la proposta, detallant el seu abast, termini d'execució i graus de prioritat, àmbits d'actuació, etc., que han de permetre als responsables de la gestió de la mobilitat l'aplicació de les propostes i el seu seguiment. S'inclou, també, el cost aproximat de la implementació de cada actuació.

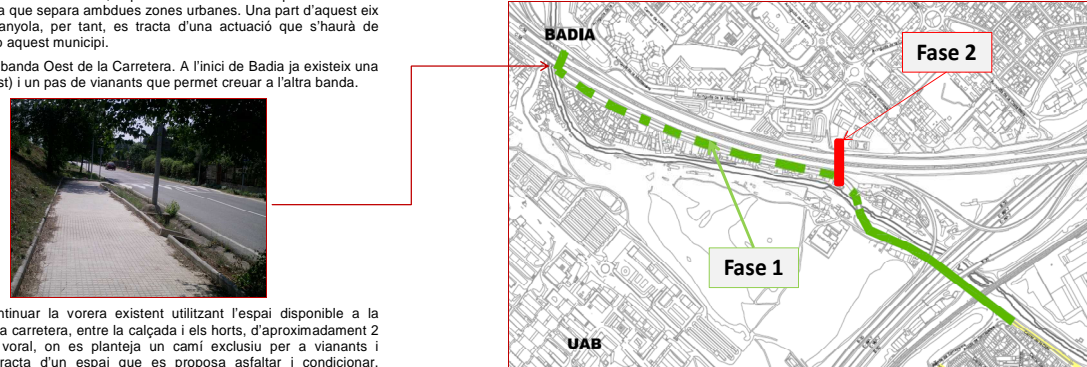
A la capçalera de cada fitxa s'inclou el número i títol de l'actuació. La resta del contingut de cada fitxa d'actuació és:

1. **Àmbit:** Fa referència al tipus de mobilitat sobre el que s'aplica la proposta: mobilitat a peu, en bicicleta, transport públic, etc.
2. **Objectiu primari:** Apartat on es relaciona la proposta d'actuació amb l'objectiu a assolir fixat pel Pla de Mobilitat. Donat que la majoria d'actuacions són transversals i es poden correspondre amb més d'un objectiu, s'incorpora l'adjectiu *primari* per tal d'indicar que es tracta del principal objectiu que es pretén assolir amb l'actuació.
3. **Línia estratègica principal:** Apartat on es relaciona la proposta amb la línia estratègica dins la qual s'emmarca, d'acord amb l'establert al pla.
4. **Responsable.** Entitat que ha de garantir i supervisar l'execució de l'actuació proposada.
5. **Agents implicats:** Es detallen els agents que estaran implicats en l'execució, el control i el seguiment de les actuacions proposades.
6. **Possibles fonts de finançament.** Tal com indica el seu nom, s'incorporen aquí aquelles entitats o fonts que han de permetre l'execució de l'actuació proposada.
7. **Prioritat:** Es detalla el grau de prioritat de cada proposta, diferenciant entre "alta", "mitjana" i "baixa".
8. **Cost:** Es fa una primera estimació del cost d'implantació de la proposta, tant pel que fa als 6 anys de vigència del Pla, com en relació als costos anuals. Al capítol 3 s'inclou el detall del cost. Cal senyalar que el cost no s'ha arrodonit perquè prové de fórmules.
9. **Fase.** S'estableixen 3 fases, les dues primeres corresponen a la durada de vigència del PMUS: Fase 1 (2016-2018) i Fase 2 (2019-2021). Les propostes que s'inclouen a la Fase 3 (més de 6 anys) s'hauran de contrastar durant la fase de revisió del PMUS.
10. **Plànol.** Es fa referència al número del plànol inclòs al PMUS.
11. **Descripció de la proposta:** Es detalla l'abast i els continguts de cada proposta, concretant les actuacions a desenvolupar.
12. **Indicadors d'avaluació:** S'inclouen tot un seguit d'indicadors de seguiment amb l'objecte d'avaluar de forma qualitativa i quantitativa l'impacte de les mesures.

Totes les actuacions previstes es classifiquen d'acord amb els apartats anteriors i es programen temporalment en funció de les previsions municipals.

Convé assenyalar que el PMUS s'haurà de revisar als 6 anys (2021), per tant, part de les propostes incloses a llarg termini (fase 3) s'hauran de confirmar en funció dels objectius aconseguits a curt termini i de l'evolució dels paràmetres de mobilitat.

A continuació es mostra un exemple de fitxa d'actuació, tal i com es presenten al final d'aquest document.

P1 – P6		Millorar l'accessibilitat, a peu i en bicicleta, amb Cerdanyola i construcció passarel·la			
Àmbit	Mobilitat a peu i en bicicleta	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu i en bicicleta	Agents implicats	Ajuntament de Badia i Cerdanyola	Cost	247.380 €
Línia estratègica	Potenciar les connexions externes al nucli a peu i en bici	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès (50%), AMB (50%)	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.2.1.
<p>La connexió amb Cerdanyola es proposa a través del c. de la Clota. Es planteja ampliar el voral existent, implantant un eix cívic d'aproximadament 1,3 km, distància que separa ambdues zones urbanes. Una part d'aquest eix pertany a Cerdanyola, per tant, es tracta d'una actuació que s'haurà de consensuar amb aquest municipi.</p> <p>Es planteja a la banda Oest de la Carretera. A l'inici de Badia ja existeix una vorera (costat est) i un pas de vianants que permet creuar a l'altra banda.</p>  <p>Es proposa continuar la vorera existent utilitzant l'espai disponible a la banda Oest de la carretera, entre la calçada i els horts, d'aproximadament 2 m a partir del voral, on es planteja un camí exclusiu per a vianants i bicicletes. Es tracta d'un espai que es proposa asfaltar i condicionar, eliminant la vegetació existent a alguns trams.</p> <p>Es proposa també la construcció d'una passarel·la per sobre de la C-58 (fase 2), que connecti aquest camí amb el poble.</p> <p>El cost indicat correspon al tram del terme municipal de Badia.</p>					
Indicadors d'avaluació					
1.2.Repartiment modal intern-extern	2.2. Dèficit per a vianants	3.1. Xarxa per a bicicletes	3.2. Xarxa ciclable		

2. COST ECONÒMIC DETALLAT DE LES ACTUACIONS

En aquest capítol s'inclou el cost detallat de les actuacions proposades.

PROPOSTA	DESCRIPCIÓ ACTUACIÓ	Ud	€/Ud	€ Actuació	20% imprevistos	Total ut.	TOTAL (€)	FASE
P1 - P6	Eix cívic						136.500	1
	Passarel·la amb pas de vianants	84	1.100	92.400	18.480	110.880	110.880	2
P2	Ampliacions vorera Fase 1	116	50	5.800	1.160	6.960	6.960	1
	Ampliacions vorera Fase 2	977	50	48.850	9.770	58.620	58.620	2
P3	Estudi de Camí Escolar (La Jota, La Sardana)	2	3.000	6.000	1.200	7.200	7.200	1 - 2
P4	Resolució punts conflictius per a la mobilitat dels vianants:							1
	3 passos de vianants	3	800	2.400	480	2.880		
	4 nous guals i redissenyar-ne un	5	500	2.500	500	3.000		
	Desplaçar l'obstacle existent al c. Mallorca (Fase 1).	1	500	500	100	600		
	Arranjar i millorar les escales i rampa del c. Bètica	170	50	8.500	1.700	10.200	16.680	
	Camí de connexió entre Pl. Sardana i Parc Joan Oliver						30.858	
P5	Millora entorn c. de la Manxa/Av. Burgos i entorn mercat:						781.196	1
	Paviment únic entorn mercat	2.796	230	643.080	128.616	771.696		
	Cruïlla elevada (c. La Manxa/c. Bètica)	150	50	7.500	1.500	9.000		
	Implantació disc horari					500		
P7	Carril ciclable (senyalització horitzontal)	39	28	1.092	218	1.310	1.310	1
P8	10 aparcaments bicis (40 tubs)	40	115	4.600	920	5.520	5.520	1 - 2
	Bicibox	2	5.000	10.000	2.000	12.000	12.000	1
P9	Modificació B1	-30.660	3,78	-115.895	-23.179	-139.074		1
	Modificació B4	-25.152	3,78	-95.075	-19.015	-114.089		
	Modificació itinerari B6	-17.388	3,78	-65.727	-13.145	-78.872		
	Modificació freqüència B6	491.070	3,78	1.856.245	371.249	2.227.494		
	Trasllat parada c. Bètica	1	400	400	80	480	1.895.938	
P10	Modificació L11	78.462	3,78	296.586	59.317	355.904	355.904	1
P11	Millora informació i plànol (totes les parades)	1	500	500	100	600		1 - 2
	Marquesina	4	10.000	40.000	8.000	48.000		
	PIU	4	6.000	24.000	4.800	28.800	77.400	
P14	Nova secció c. Bètica: plataforma única	1.767	215	379.905	75.981	455.886		2
	Nova secció c. Bètica: doble sentit (senyalització horitzontal)	166	23	3.818	764	4.582		
	Nova secció c. Santander					300.941	761.409	
P15	Augment permeabilitat Av. Cantàbric (cartell senyal)	1	200	200	40	240	240	1
P16	Senyalització orientació interurbana	5	1.020	5.100	1.020	6.120	6.120	1
	Senyalització orientació equipaments	18	215	3.870	774	4.644	4.644	2
P18	Canvi disposició aparcament a l'Av. Cantàbric	254	8	2.032	406	2.438	2.438	1
	Canvi orientació bateries	3.441	8	27.528	5.506	33.034	33.034	2
P19	Aparcament per a camions	180	8	1.440	288	1.728		1
	Senyalitzar prohibició	1	215	215	43	258	1.986	
P20	Pilones	176	90	15.840	3.168	19.008		1
	Orelleres	40	350	14.000	2.800	16.800	35.808	
P24	Senyalització de velocitat màxima	3	2.040	6.120	1.224	7.344	7.344	1
P27	Evaluació contaminació acústica		2.500				2.500	1 - 2
P28	Reintroduir educació viària a les escoles	6	2.000				12.000	1-2
P29	Campanyes de promoció Bus	6	500				3.000	1-2
P30	Campanyes civisme	6	500				3.000	1-2
P31	Comissió de seguiment del Pla	6	1.000				6.000	1-2

3. RESUM D'ACTUACIONS

S'indiquen en primer lloc aquelles actuacions que es desenvoluparan amb recursos propis de l'Ajuntament i que, per tant, es considera que no tenen cost afegit, així com aquelles que s'inclouen a la fase 3 i que per tant seran objecte de revisió. A continuació les incloses a la fase 1 i aquelles a desenvolupar durant els últims 3 anys de vigència del Pla (fase 2).

OBJECTIUS	PROPOSTES D'ACTUACIÓ		FASE 1	FASE 2
Objectiu 4	P 12	Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (Jerarquia viària)		
	P 13	Nova secció Via de la Plata (Fase 3)		
Objectiu 5	P 17	Sobredotació a les noves actuacions		
Objectiu 6	P 21	Directrius per al disseny de l'espai públic		
	P 22	Criteris de disseny per a la mobilitat a peu		
	P 23	Establir les directrius per al disseny dels entorns escolars		
Objectiu 7	P 25	Introducció de mesures a favor del vehicle elèctric. Implantació de punts de recàrrega per al vehicle elèctric		
	P 26	Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic		
Objectiu 9	P 32	Crear una taula de mobilitat per tal d'aconseguir coherència i continuïtat entre els diferents municipis.		
	P 33	Seguiment del transport públic des d'un punt de vista integral		

Taula 3.1. Propostes d'actuació a desenvolupar amb recursos propis o a la Fase 3

OBJECTIUS	PROPOSTES D'ACTUACIÓ		TOTAL (€)	FASE 1				FASE 2			
				AJUNTAMENT	OPERADORS	AMB	TOTAL	AJUNTAMENT	OPERADORS	AMB	TOTAL
Objectiu 1	P 1/6	Millorar l'accessibilitat, a peu i en bicicleta, amb Cerdanyola i construcció pasarela	247.380	68.250		68.250	136.500	55.440		55.440	110.880
	P 2	Augment de l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)	65.580	6.960			6.960	58.620			58.620
	P 3	Estudi de Cami Escolar als CEIP's la Jota i la Sardana	7.200	3.600			3.600	3.600			3.600
	P 4	Resolució punts conflictius per a la mobilitat dels vianants	47.538	47.538			47.538				
	P 5	Millora entorn c. de la Manxa/Av. Burgos i entorn mercat	781.196	781.196			781.196				
Objectiu 2	P 7	Limitació a 30 Km/h de la velocitat de circulació i carril ciclable	1.310	1.310			1.310				
	P 8	Implantació aparcament segur per a la bicicleta (Bicibox) i augment dels aparcaments per a bicicletes	17.520	2.760		12.000	14.760	2.760			2.760
Objectiu 3	P 9	Modificació de les línies B1, B4 i B6	1.895.938		1.895.938		1.895.938				
	P 10	L11 de Sabadell fins a Badia	355.904		355.904		355.904				
	P 11	Millores en les parades: accessibilitat, informació, etc.	77.400		38.700		38.700	38.700			38.700
Objectiu 4	P 14	Nova secció al c. Santander i al c. Bètica	761.409	300.941			300.941	460.468			460.468
	P 15	Augment permeabilitat Av. Cantàbric	240	240			240				
	P 16	Senyalització d'orientació als accessos	10.764	6.120			6.120	4.644			4.644
Objectiu 5	P 17	Sobredotació a les noves actuacions					0				0
	P 18	Reordenació oferta a la via pública	35.472	2.438			2.438	33.034			33.034
	P 19	Aparcament per a camions	1.986	1.986			1.986				
	P 20	Incorporar elements de dissuasió de la indisciplina	35.808	35.808			35.808				
Objectiu 6	P 24	Senyalització de velocitat màxima	7.344	7.344			7.344				
Objectiu 7	P 27	Avaluació de la contaminació acústica provocada pel trànsit	2.500	1.250			1.250	1.250			1.250
Objectiu 8	P 28	Reintroduir l'educació viària a les escoles	12.000	6.000			6.000	6.000			6.000
	P 29	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat en transport públic	3.000	1.500			1.500	1.500			1.500
	P 30	Campanyes i actes de promoció del civisme entre tots els usuaris de la Via Pública	3.000	1.500			1.500	1.500			1.500
	P 31	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla	6.000	3.000			3.000	3.000			3.000
TOTAL (€, IVA inclòs)			4.376.488	1.279.741	2.290.542	80.250	3.650.533	631.815	38.700	55.440	725.955

4. FITXES D'ACTUACIÓ

El resum de les actuacions proposades s'indica en el quadre següent, per a continuació detallar cadascuna d'elles a les corresponents fitxes.

OBJECTIUS		LÍNIES ESTRATÈGIQUES		Codi Fitxa	Propostes directament vinculades
Objectiu 1	Incrementar la mobilitat a peu	1.1	Potenciar les connexions externes al nucli de Badia a peu	P 1	Millorar l'accessibilitat amb Cerdanyola i construcció pasarela
		1.2	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	P 2	Augment de l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)
				P 3	Estudi de Cami Escolar als CEIP's la Jota i la Sardana
				P 4	Resolució punts conflictius per a la mobilitat dels vianants
				P 5	Millora entorn c. de la Manxa/Av. Burgos i entorn mercat
Objectiu 2	Incrementar la mobilitat en bicicleta	2.1	Millorar les connexions interurbanes	P 6	Millorar l'accessibilitat amb Cerdanyola
		2.2	Millorar l'accessibilitat en bicicleta en el nucli urbà	P 7	Limitació a 30 Km/h de la velocitat de circulació i carril ciclable
		2.3	Millorar l'aparcament per a la bicicleta	P 8	Implantació aparcament segur per a la bicicleta (Bicibox) i augment dels aparcaments per a bicicletes
Objectiu 3	Incrementar la mobilitat en transport públic	3.1	Millorar la connectivitat interurbana en transport públic	P 9	Modificació de les línies B1, B4 i B6
		P 10	L11 de Sabadell fins a Badia		
Objectiu 3	Incrementar la mobilitat en transport públic	3.2	Millorar l'accessibilitat i l'informació a l'usuari	P 11	Millores en les parades: accessibilitat, informació, etc.
		Objectiu 4	Fomentar l'ús racional del cotxe	4.1	Optimitzar el funcionament de la xarxa pel trànsit motoritzat
P 13	Nova secció Via de la Plata				
4.2	Millorar la gestió del trànsit motoritzat			P 14	Nova secció al c. Santander i al c. Bètica
				P 15	Augment permeabilitat Av. Cantàbric
Objectiu 5	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	5.1	Millorar la gestió de l'estacionament	P 16	Senyalització d'orientació als accessos
				P 17	Sobredotació a les noves actuacions
		5.2	Reduir la indisciplina d'aparcament	P 18	Reordenació oferta a la via pública
Objectiu 6	Millorar la seguretat viària	6.1	Incorporar a la planificació la seguretat viària	P 19	Aparcament per a camions
				P 20	Incorporar elements de dissuasió de la indisciplina
		6.2	Moderar la velocitat de circulació del trànsit motoritzat a l'àmbit urbà	P 21	Directrius per al disseny de l'espai públic
Objectiu 7	Reduir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	7.1	Millorar l'eficiència del parc mòbil	P 22	Criteris de disseny per a la mobilitat a peu
				P 23	Establir les directrius per al disseny dels entorns escolars
		7.2	Avaluar la contaminació acústica deguda a la mobilitat	P 24	Senyalització de velocitat màxima
Objectiu 8	Sensibilitzar a la ciutadania en la mobilitat sostenible	8.1	Realitzar campanyes de sensibilització de la mobilitat sostenible	P 25	Introducció de mesures a favor del vehicle elèctric. Implantació de punts de recàrrega per al vehicle elèctric
				P 26	Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic
Objectiu 8	Sensibilitzar a la ciutadania en la mobilitat sostenible	8.2	Participar i promoure la mobilitat sostenible	P 27	Avaluació de la contaminació acústica provocada pel trànsit
				P 28	Reintroduir l'educació viària a les escoles
Objectiu 9	Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn	9.1	Coordinació entre els municipis de l'entorn	P 29	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat en transport públic
				P 30	Campanyes i actes de promoció del civisme entre tots els usuaris de la Via Pública
Objectiu 9	Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn	9.1	Coordinació entre els municipis de l'entorn	P 31	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla
				P 32	Crear una taula de mobilitat per tal d'aconseguir coherència i continuïtat entre els diferents municipis.
Objectiu 9	Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn	9.1	Coordinació entre els municipis de l'entorn	P 33	Seguiment del transport públic des d'un punt de vista integral

P1 – P6

Millorar l'accessibilitat, a peu i en bicicleta, amb Cerdanyola i construcció passarel·la

Àmbit	Mobilitat a peu i en bicicleta	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu i en bicicleta	Agents implicats	Ajuntament de Badia i Cerdanyola	Cost	247.380 €
Línia estratègica	Potenciar les connexions externes al nucli a peu i en bici	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès (50%), AMB (50%)	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.2.1.

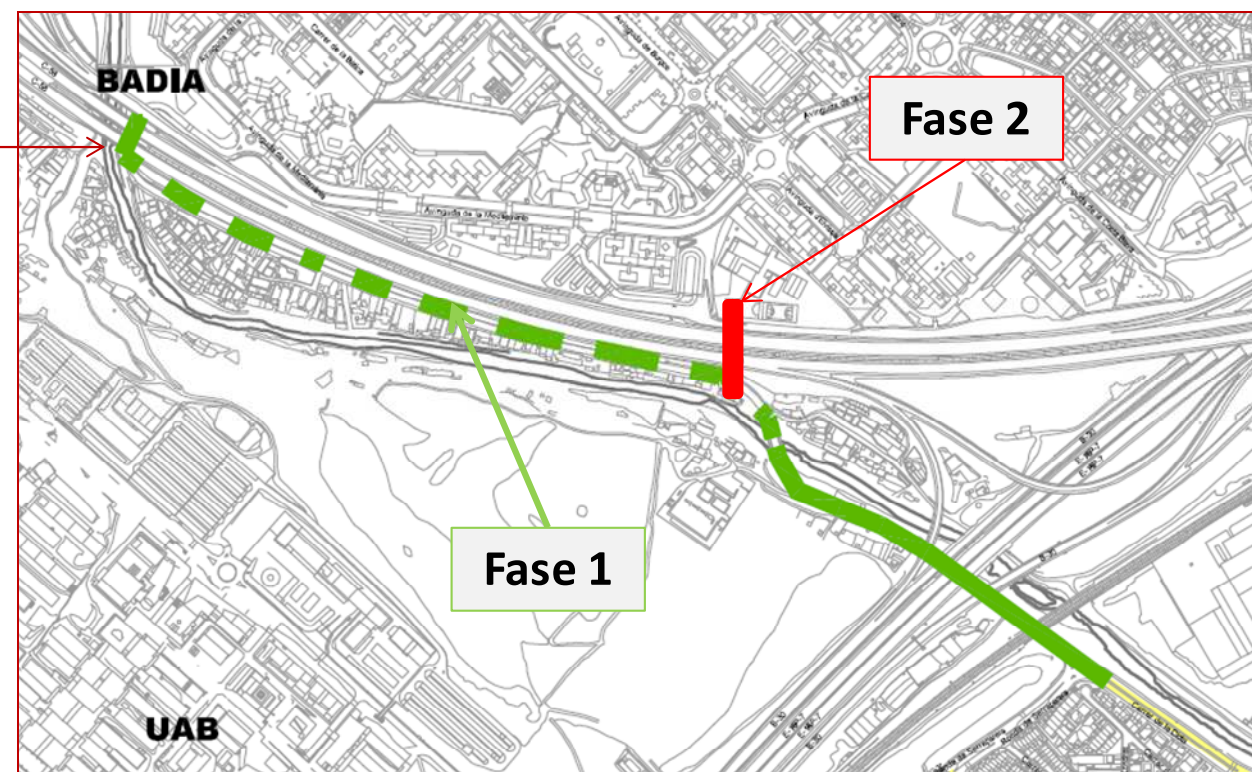
La **connexió amb Cerdanyola** es proposa a través del c. de la Clota. Es planteja ampliar el voral existent, implantant un eix cívic d'aproximadament 1,3 km, distància que separa ambdues zones urbanes. Una part d'aquest eix pertany a Cerdanyola, per tant, es tracta d'una actuació que s'haurà de consensuar amb aquest municipi.

Es planteja a la banda Oest de la Carretera. A l'inici de Badia ja existeix una vorera (costat est) i un pas de vianants que permet creuar a l'altra banda.



Es proposa continuar la vorera existent utilitzant l'espai disponible a la banda Oest de la carretera, entre la calçada i els horts, d'aproximadament 2 m a partir del voral, on es planteja un camí exclusiu per a vianants i bicicletes. Es tracta d'un espai que es proposa asfaltar i condicionar, eliminant la vegetació existent a alguns trams.

El cost indicat correspon al tram del terme municipal de Badia.



Es proposa també la construcció d'una passarel·la per sobre de la C-58 (fase 2), que connecti aquest camí amb el poble.

Indicadors d'avaluació

1.2.Repartiment modal intern-extern	2.2. Dèficit per a vianants	3.1. Xarxa per a bicicletes	3.2. Xarxa ciclable
-------------------------------------	-----------------------------	-----------------------------	---------------------

P 2	Augment de l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)						
Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	65.580 €		
Línia estratègica	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol	6.2.2.i 6.6.1.		

Descripció

Es proposen les següents ampliacions de vorera:

FASE 1:

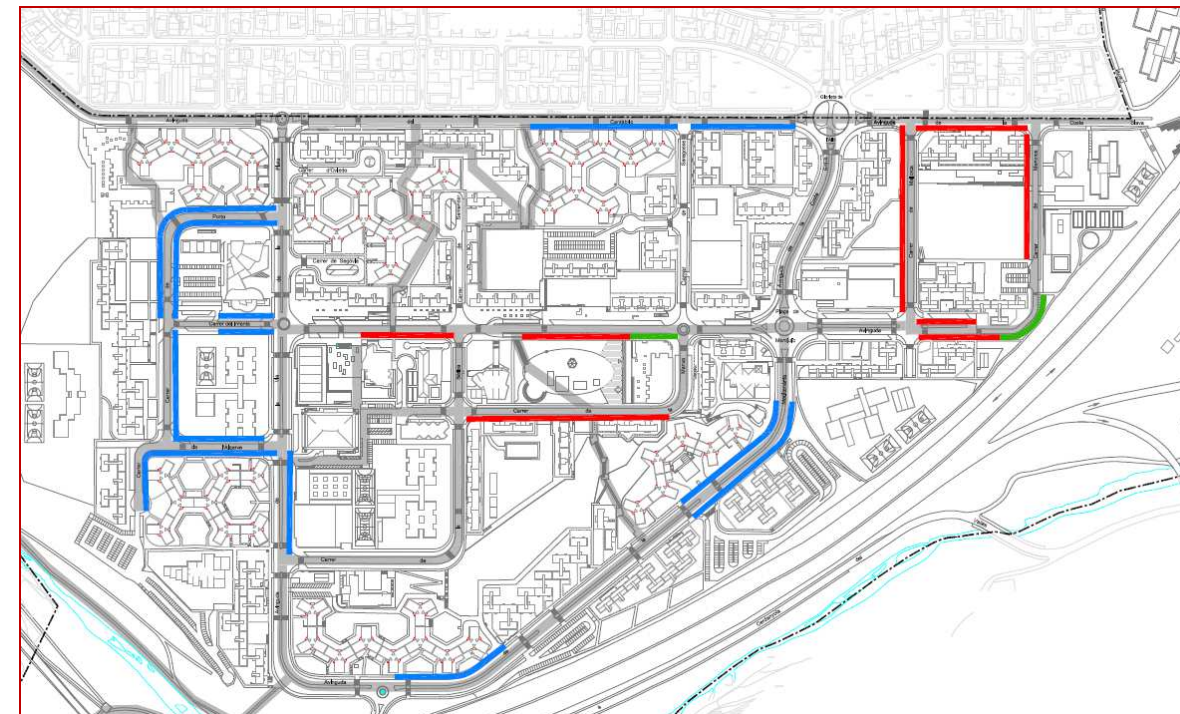
- Ampliar la vorera al costat de la pantalla acústica (c. Menorca) i el tram de l'Av. Burgos més proper a la Llar d'infants La Mainada.

FASE 2:

- A l'Av. Burgos, es planteja l'ampliació de les voreres on més intensitat de vianants existeix. Actualment les bateries d'aparcament disposen d'un espai superior als 5 m, que es proposa reduir per tal de no perdre places d'estacionament.
- Al c. de la Manxa es proposa ampliar la vorera sud i deixar només un cordó d'aparcament per a turismes.
- Voreres de l'entorn del Parc de les Illes Balears.

El cost inclou les actuacions proposades a les fases 1 i 2.

La resta d'ampliacions es proposen a la Fase 3.



■ Fase 1
■ Fase 2
■ Fase 3

Indicadors d'avaluació

1.2.Repartiment modal intern-extern

2.2. Dèficit per a vianants

P 3 Estudi de Camí Escolar als CEIP's La Jota i La Sardana

Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	7.200 €
Línia estratègica	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.2.1.

Descripció

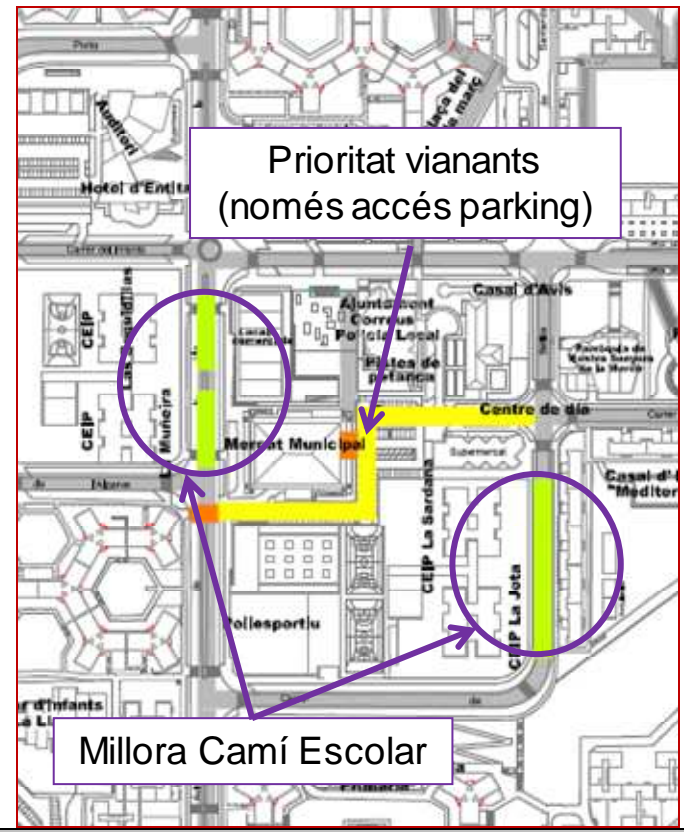
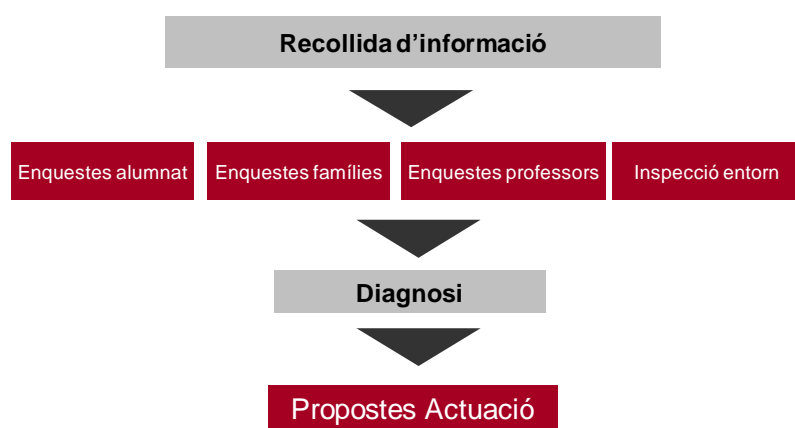
Per tal de millorar la seguretat a l'entorn del centres escolars de Badia, es proposa realitzar un estudi dels camins escolars als centres escolars de la Jota i La Sardana.

L'objectiu d'aquest tipus d'estudi és promoure i facilitar que els nens i nenes vagin a l'escola a peu i de manera autònoma, és a dir, sense anar acompanyats per adults, per una ruta segura.

S'inicia el procés amb una reunió de presentació del projecte a l'AMPA i a la Direcció del centre/s escolar/s seleccionat/s. Els alumnes implicats en el projecte (destinataris de l'enquesta), seran els de 5è i 6è de primària. Tanmateix hauran de participar les famílies i professors dels centres (se'ls lliurarà també una enquesta).

A partir de l'aranya de vianants (camins més utilitzats) es seleccionen els trams que utilitzi com a mínim el 10% dels alumnes, per tal d'analitzar-los en profunditat (equip tècnic). En paral·lel es realitza un model d'observació amb els alumnes. L'anàlisi de tota la informació permet realitzar 3 tipus de propostes: Educatives, tècniques i divulgatives. Entre les propostes tècniques caldrà analitzar, específicament, la possible implantació de plataforma única a l'accés al CEIP La Jota, restringint el trànsit el màxim possible.

Metodologia de l'estudi de camí Escolar



Indicadors d'avaluació

1.2.Repartiment modal intern-extern	2.2. Dèficit per a vianants		
-------------------------------------	-----------------------------	--	--

P 4	Resolució punts conflictius per a la mobilitat dels vianants						
Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	47.538 €		
Línia estratègica	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès, AMB	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol	6.2.1.		

Descripció

Es proposen les següents actuacions a desenvolupar a la fase 1:

- implantar passos de vianants i guals a tots els punts amb manca d'aquests elements, així com redissenyar els que tenen unes dimensions insuficients:
 - 3 nous passos de vianants
 - 4 nous guals i redissenyar-ne un.
- Desplaçar l'obstacle existent al c. Mallorca.
- Arranjar i millorar les escales i rampa del c. Bètica. Incorporar un ascensor per superar el desnivell existent al costat del CAP.
- Camí de connexió entre Pl. Sardana i Parc Joan Oliver



Desplaçar obstacle c. Mallorca



Escala i rampa c. Bètica

Indicadors d'avaluació

1.2.Repartiment modal intern-extern

2.2. Dèficit per a vianants

P 5 Millora entorn c. de la Manxa/Av. Burgos i entorn mercat

Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	781.196 €
Línia estratègica	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.2.1. - 6.6.1.

Descripció

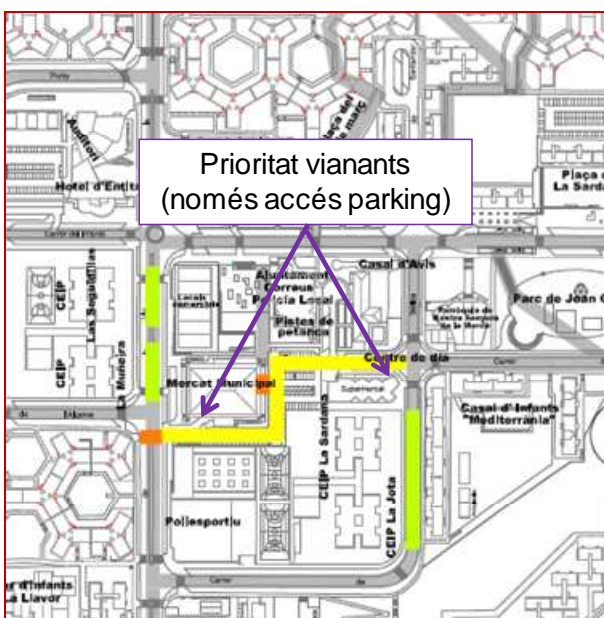
Amb l'objectiu de millorar l'entorn del c. de la Manxa amb l'Av. Burgos, on es localitza una llar d'infants, es proposa implantar regulació horària durant l'horari d'entrada i sortida escolar.

Es tracta de dotar d'espai suficient i ordenat a la mobilitat a l'entorn d'aquesta llar d'infants, reduint la presència d'altres tipus de vehicles estacionats a aquest tram viari.

La regulació es proposa realitzar-la mitjançant la col·locació de targetes on l'usuari ha d'indicar l'hora d'inici de l'estacionament i la limitació serà per 30 minuts. Per últim, l'estacionament regulat serà gratuït.

D'altra banda, a l'entorn del mercat, on actualment existeix un itinerari insuficient per a vianants i on la demanda d'aquests usuaris és molt elevada, es proposa implantar paviment únic i restringir l'accés als vehicles, permetent la circulació exclusiva per a l'accés a l'espai d'aparcament. Aquesta actuació suposa reduir els viatges de pas del vehicle privat per aquesta zona i ampliar sensiblement l'espai dels vianants de l'entorn del mercat. L'actuació es completa amb la implantació d'una cruïlla elevada a la confluència d'aquesta via amb el c. Bètica, per tal de donar continuïtat a l'itinerari d'accés a la zona.

Per últim, al c. La Manxa es proposa restringir l'aparcament de qualsevol tipus de vehicle pesant. El cost de la senyalització corresponent s'inclou a la proposta P 19.



Indicadors d'avaluació

1.2.Repartiment modal intern-extern	2.2. Dèficit per a vianants		
-------------------------------------	-----------------------------	--	--





P 7	Limitació a 30 Km/h de la velocitat de circulació i carril ciclable					
Àmbit	Mobilitat en bicicleta	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa	
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat en bicicleta	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	1.310 €	
Línia estratègica	Millorar l'accessibilitat al nucli urbà en bicicleta	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021 > 2021
				Plànol	6.3.1.	

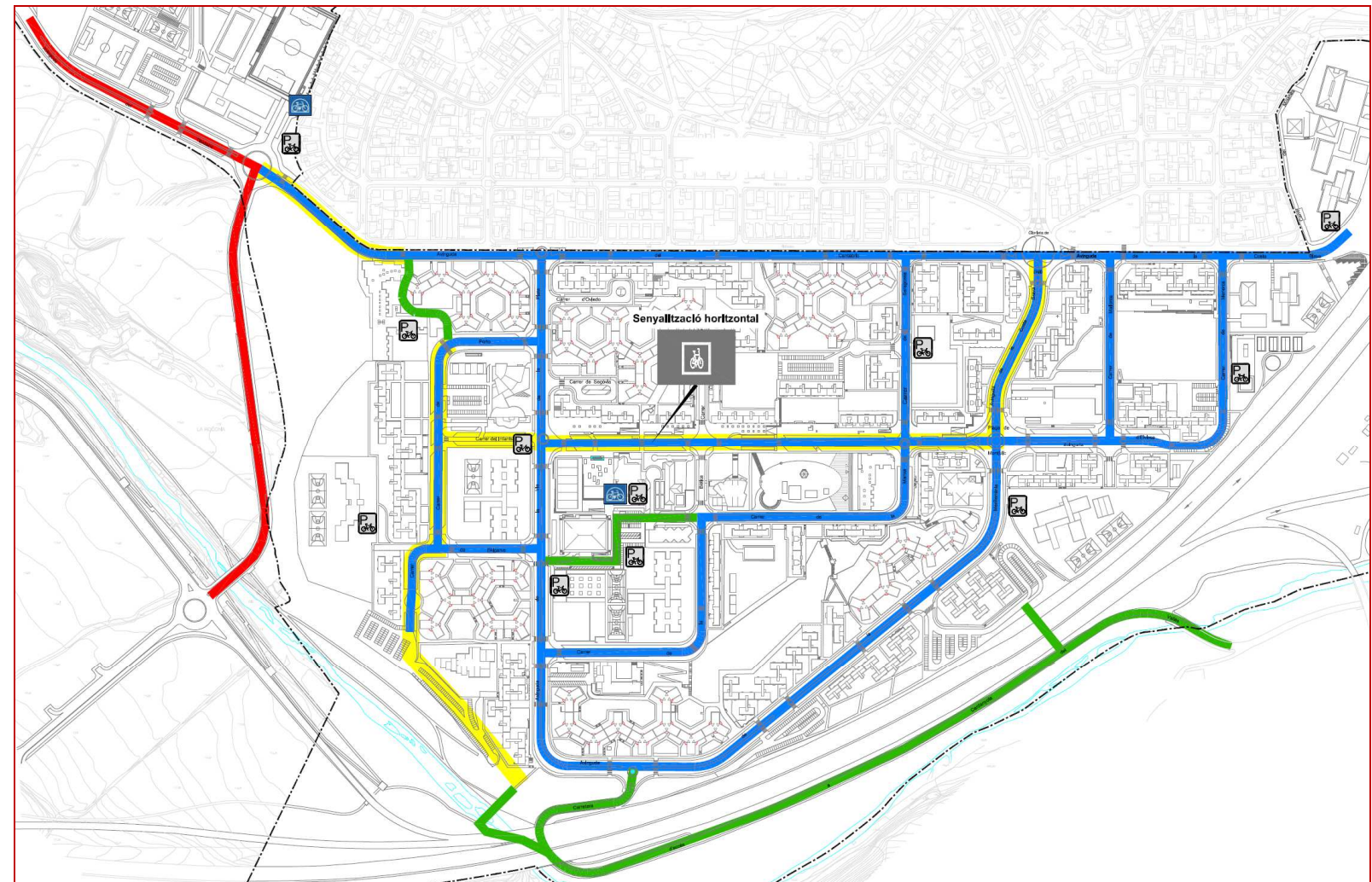
Descripció

Per tal de fomentar la mobilitat en bicicleta dins del nucli urbà, es proposa la limitació de la velocitat a 30 km/h a totes les vies internes, indicant, a les entrades al municipi, la presència de la bicicleta a la calçada (senyalització vertical).

A més es proposa senyalitzar horitzontalment (carril ciclable) el següent itinerari: Av. Costa Brava, Av. Burgos i c. Oporto.

El cost de l'actuació únicament contempla la senyalització horitzontal del carril ciclable, ja que la resta de senyalització es recull a la proposta P 24.

-  **Calçada compartida (màxim 30 km/h)**
-  **Exclusiu vianants/bicicleta**
-  **Vorera blcl**
-  **Itinerari carril ciclable (senyalització horitzontal)**

**Indicadors d'avaluació**

1.2.Repartiment modal intern-extern

3.1. Xarxa per a bicicletes

3.2. Xarxa ciclable

P 8 **Implantació aparcament segur per a la bicicleta (Bicibox) i augment dels aparcaments per a bicicletes**

Àmbit	Mobilitat en bicicleta	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat en bicicleta	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	17.520 €
Línia estratègica	Millorar l'aparcament para la bicicleta	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia, AMB	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.3.1.

Descripció

Es proposa ampliar l'oferta d'aparcaments, almenys als principals centres atractors de desplaçaments (10 punts), entre la fase 1 i 2, i implantar el sistema d'aparcament segur Bicibox a la fase 1.

Bicibox és una xarxa pública d'aparcaments segurs per bicicletes privades que es troba distribuïda pels diferents municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per tal que tothom pugui fer ús del servei de la forma més pràctica i segura possible.

El servei Bicibox li permet utilitzar la bicicleta particular en els seus desplaçaments per la ciutat amb la tranquil·litat de disposar d'un aparcament protegit i segur.

Els principals objectius de Bicibox són fomentar entre els ciutadans l'ús de la bicicleta com a mitjà per a la mobilitat quotidiana i complementar altres serveis de transport públic, oferint un aparcament segur per a les bicicletes pròpies.

Aquest servei funciona mitjançant el registre previ dels usuaris i de les seves bicicletes. Aquest registre dona dret a estacionar gratuïtament una bicicleta, en qualsevol dels aparcaments de la xarxa, per un temps màxim de 48 hores consecutives els dies laborables, i per un temps màxim de 72 hores en el cas d'estacionaments que es realitzin incloent dies del cap de setmana. Aquestes limitacions s'han establert per facilitar la rotació d'usuaris.

Els aparcaments Bicibox ofereixen un espai protegit per la seva bicicleta amb una capacitat adaptada a les dimensions màximes pels models habituals de passeig, muntanya, plegables, BMX o elèctriques.

A la Fase 1 es contempla la implantació de mòduls d'aparcament segur per a bicicletes (Bicibox de 7 places) als següents punts:

- Entorn de l'Ajuntament
- Instal·lació poliesportives



Indicadors d'avaluació

1.1.Repartiment modal intern	3.3. Aparcament per a bicicletes		
------------------------------	----------------------------------	--	--

P 9		Modificació de les línies B1, B4 i B6			
Àmbit	Mobilitat en Transport Públic	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat en Transport Públic	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès, Generalitat, Operadors	Cost	1.895.938 €
Línia estratègica	Millorar la connectivitat interurbana en Transport Públic	Possibles fonts finançament	Operadors	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
Plànol	6.4.1.				
Descripció					
<p>Les següents propostes pretenen millorar les condicions del servei actual, considerant les principals relacions que convé reforçar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Línia B6: Modificació d'itinerari i freqüència. Accedir a la UAB pel nou viari construït a l'entorn de l'IKEA, reduint el seu recorregut per l'interior de Badia, que es planteja únicament per l'Av. del Tibidabo/Av. del Cantàbric. Ampliar la freqüència durant les hores punta d'entrada i sortida de la UAB, de 7:30 a 9:30 i de 13 a 20h, amb una freqüència de pas de 30'. ▪ Línies B1 i B4: Traslladar l'itinerari del c. Bètica a l'Av. de la Via de la Plata. La parada nº 3 es trasllada a la Via de la Plata, abans del c. Bètica. <p>El cost de les modificacions plantejades s'ha calculat per als 6 anys de les fases 1 i 2.</p> <p>Cal assenyalar que si bé en tots els casos es redueix el nombre de quilometres i, per tant, del cost, l'increment de freqüència de la B6 si suposa un sobrecost.</p>					
Indicadors d'avaluació					
1.2. Repartiment modal intern-extern	4.6. Cobertura territorial del transport públic				

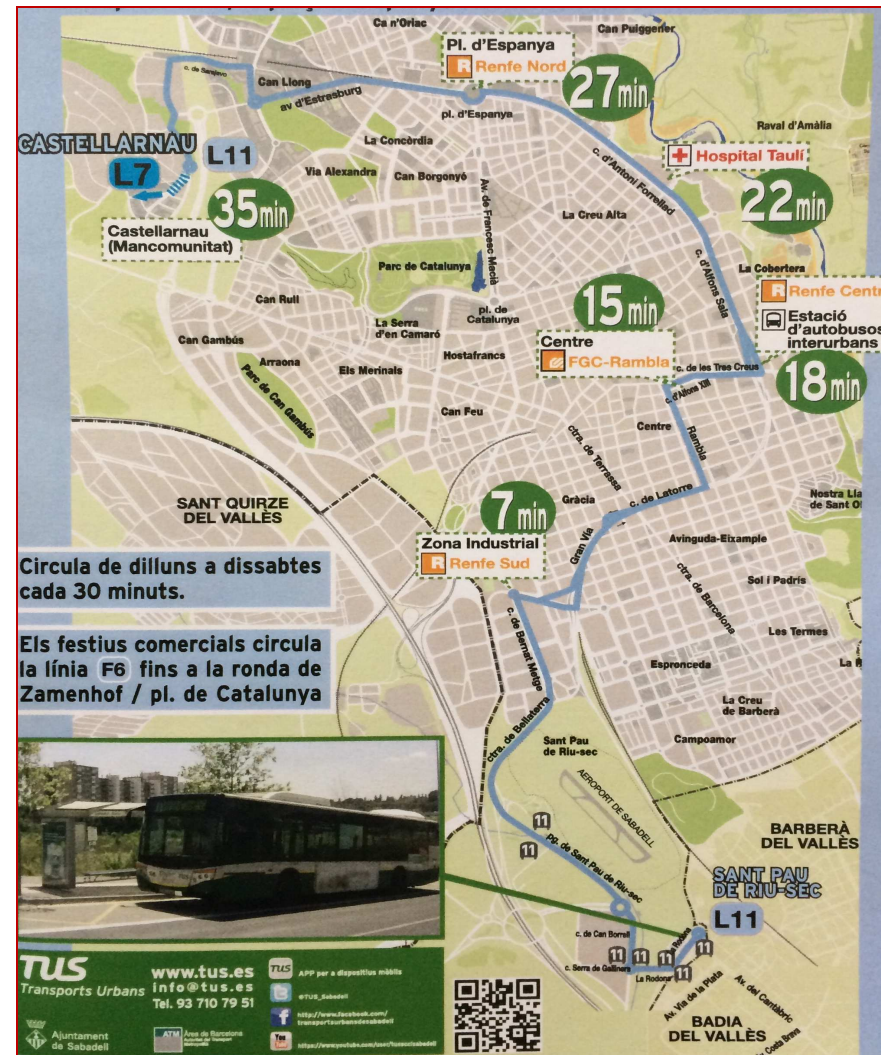
P 10	L11 de Sabadell fins a Badia			Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Àmbit	Mobilitat en Transport Públic	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	355.904 €		
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat en Transport Públic	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès, Ajuntament de Sabadell, Operadors	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
Línia estratègica	Millorar la connectivitat interurbana en Transport Públic	Possibles fonts finançament	Operadors	Plànol	6.4.1.		

Descripció

Per augmentar l'oferta amb Sabadell, es proposa que la L11 del servei urbà d'aquest municipi arribi fins a Badia. Actualment el servei finalitza a la rotonda de les instal·lacions poliesportives (Av. del Cantàbric) i es proposa allargar el recorregut fins al c. dels Infants.

La línia travessa els principals centres atractors de Sabadell, com ara l'Hospital Taulí. Aquesta actuació haurà de ser consensuada amb l'Ajuntament de Sabadell.

El cost correspon a l'augment de quilòmetres durant els 6 anys de vigència del PMUS.



Indicadors d'avaluació

1.2. Repartiment modal intern-extern	4.6. Cobertura territorial del transport públic		
--------------------------------------	---	--	--

P 11		Milliores en les parades: accessibilitat, informació, etc.			
Àmbit	Mobilitat en Transport Públic	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat en Transport Públic	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès, Operadors	Cost	77.400 €
Línia estratègica	Millorar l'accessibilitat i la informació a l'usuari	Possibles fonts finançament	Operadors	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.4.1.
Descripció					
<p>A continuació es mencionen totes les actuacions necessàries per millorar la qualitat de les parades d'autobús a Badia. Les directrius aplicades són les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> A les parades amb més demanda de pujada (més de 70 usuaris/dia) es proposa instal·lar-hi pantalles d'informació a l'usuari (PIU), marquesines i plataformes si no en disposen. En relació a les plataformes, un cop definides les parades prioritàries per demanda i nombre de línies, s'ha verificat si la plataforma és realment necessària per millorar l'accessibilitat dels vehicles. A les parades amb marquesina es proposa incorporar un plànol del conjunt de les línies de Badia i un banc. En relació a la informació a les parades, es proposa incorporar un plànol de totes les línies a les marquesines. A les parades amb pal es planteja la millora de la informació si aquesta es troba en mal estat. <p>Així, com a directriu general, es considera que els elements bàsics que han de disposar totes les parades són els següents: nom de parada, codi i tira horària. Si, a més, la parada disposa de marquesina, aquesta haurà d'incorporar un plànol de tota la xarxa de transport públic (incloent estacions de ferrocarril).</p> <p>La proposta és la següent:</p> <ul style="list-style-type: none"> Parada 1 (Av. Costa Brava sentit Badia): parada preferentment de baixada. Es proposa una millora de la informació. Parada 2 (Av. Mediterrània): parada amb 72 usuaris/dia de pujada. Es proposa implantar una marquesina, PIU i millora de la informació estàtica. Parada 3 (c. Bètica): parada preferentment de baixada. Es proposa millorar la informació estàtica i incorporar un plànol de línies. En cas de que es traslladi aquesta parada (P9), la millora de la informació s'ha de respectar. Parada 4: parada preferentment de baixada. La proposta inclou millorar la informació estàtica i incorporar un plànol de línies. Parada 5 (c. Infants): parada d'inici i final de línia, amb 125 usuaris/dia de pujada. Es proposa incorporar una marquesina, millorar la informació estàtica, incorporar una pantalla d'informació i un plànol del conjunt de línies. Parada 6 (Av. Burgos/c. Bètica): parada amb molta demanda de pujada (146 usuaris/dia). Es proposa incorporar una marquesina, millorar la informació estàtica, incloure un plànol de línies i PIU. Parada 7: Av. Costa Brava (sentit Barberà): parada de pujada (185 usuaris/dia) on es proposa incorporar PIU, marquesina, millora de la informació i plànol de línies. <p>Les propostes relatives a la informació estàtica a les parades es proposen a la Fase 1. La resta de propostes es plantegen entre les Fases 1 i 2.</p>					
Indicadors d'avaluació					
1.2. Repartiment modal intern-extern	4.6. Cobertura territorial del transport públic				

P 12 Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (Jerarquia viària)

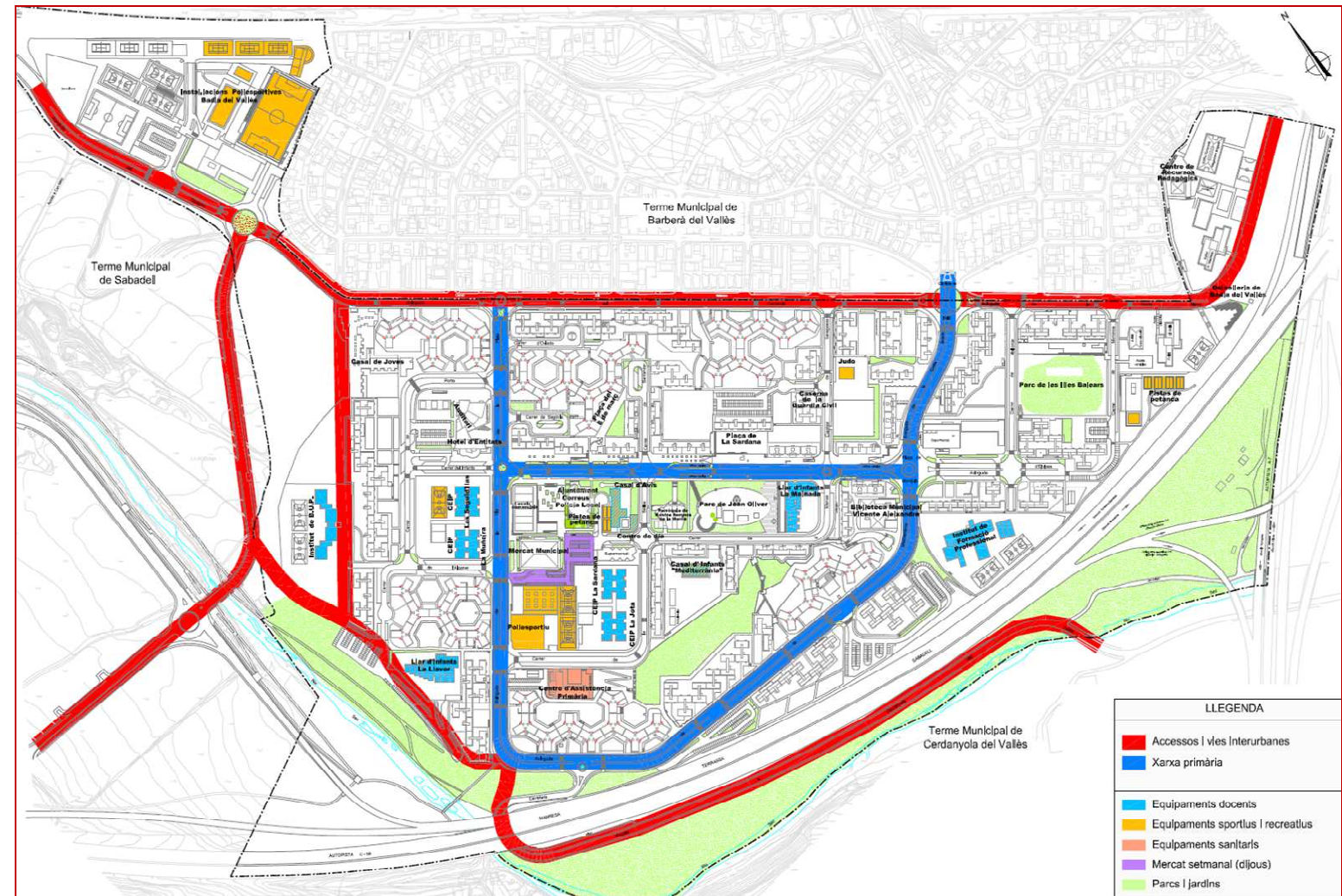
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Fomentar l'ús racional del vehicle privat	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	Sense cost		
Línia estratègica	Optimitzar el funcionament de la xarxa pel trànsit motoritzat	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol			

Descripció

Amb l'objectiu de repartir l'espai de manera equilibrada entre tots els usuaris de la via es defineix la xarxa bàsica destinada a la mobilitat motoritzada. Si bé a curt termini la xarxa bàsica es correspon amb l'actual, les actuacions programades poden fer-la variar, al convertir la Via de la Plata en una via de sentit únic. A la imatge es reflexa la xarxa bàsica futura.

Com a directrius generals a la taula següent s'especifiquen uns criteris de disseny del viari intern:

	1 carril de circulació	2 carrils o més	Bus (*)
Amplada carril circulació	3,5 m	2,50 m - 3 m	3,5 m
Amplada vorera (mínim útil)	2,5 m	3 m	
Dimensions màximes aparcament a la via pública	Cordó (amplada)	2 m	
	Bateria (longitud)	5 m	



Indicadors d'avaluació

1.1. Repartiment modal intern

5.3. Saturació xarxa viària

5.4. Xarxa primària o bàsica

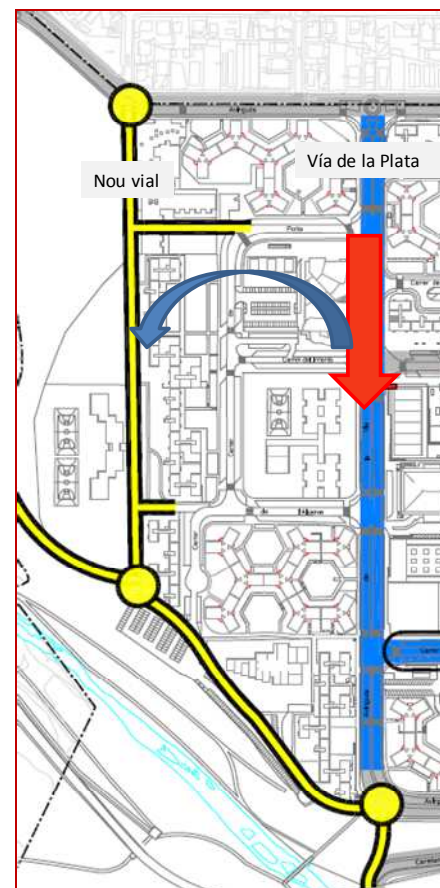
P 13	Nova secció a la Via de la Plata						
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Fomentar l'ús racional del vehicle privat	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost			
Línia estratègica	Optimitzar el funcionament de la xarxa pel trànsit motoritzat	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol			

Descripció

Aquesta proposta està supeditada a la construcció del nou viari previst, paral·lel a aquesta via. Malgrat que es desconeix el projecte final, si aquesta nova via es dota d'aparcament en calçada suposa una oportunitat per millorar les condicions de l'Av. Via de la Plata. En aquest sentit, tal com es detalla a les propostes d'aparcament, un dels objectius del municipi ha de ser reduir l'espai d'aparcament a les vies internes o, com a mínim, no augmentar-ne l'oferta.

Així, si el nou viari disposa d'aparcament, s'eliminaran les mateixes places creades a l'Av. Via de la Plata, per tal de poder augmentar l'oferta per al vianant, en primer lloc, entre l'Av. Burgos i el c. Algarve, i en segon lloc, entre el c. Algarve i el c. Bètica, en funció del nombre de places a suprimir.

D'altra banda, és probable que aquest nou vial transcorri entre l'Av. del Cantàbric i l'Av. del Mediterrani. En aquest cas es proposa, a més de la reducció de places a l'Av. Via de la Plata, implantar sentit únic a cadascuna de les vies. Aquesta actuació permetrà augmentar les voreres de l'Av. Via de la Plata.

**VIA DE LA PLATA****Indicadors d'avaluació**

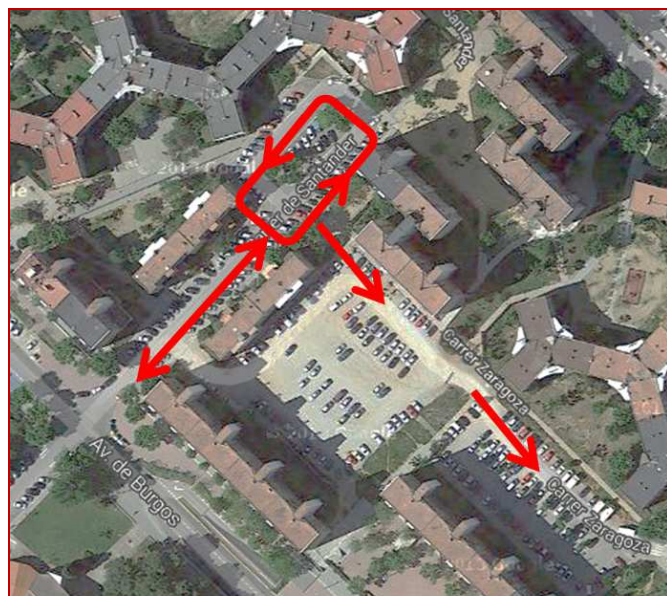
5.3. Saturació xarxa viària

P 14	Nova secció al c. Santander i al c. Bètica		
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès
Objectiu primari	Fomentar l'ús racional del vehicle privat	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès
Línia estratègica	Optimitzar el funcionament de la xarxa pel trànsit motoritzat	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès
Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Cost	761.409		
Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
Plànol	6.5.1		

Descripció

Nova secció c. Santander (Fase 1):

La secció actual no permet garantir l'espai per al doble sentit de circulació i dues semibateries. Es proposa conservar els dos sentits de circulació amb una amplada total de 5,5 m i substituir una de les semibateries per un cordó d'estacionament. De la mateixa forma, està prevista la connexió d'aquest carrer amb el solar d'aparcament interior al Nord d'aquesta via.



Nova secció c. Bètica (Fase 2):

En aquesta via de sentit únic l'espai destinat al vehicle privat està sobredimensionat, mentre que el vianant no disposa d'amplada suficient a les voreres. A més, en ella es localitzen diversos equipaments als quals cal garantir una oferta suficient per a la mobilitat a peu. Es proposa implantar plataforma única davant de l'accés al centre escolar i, entre aquest punt i l'Av. Via de la Plata, implantar doble sentit de circulació per tal de donar accessibilitat al servei d'emergències mèdiques del sud del c. Bètica.

Aquestes propostes hauran de confirmar-se amb l'estudi proposat dels camins escolars, on es quantificarà la mobilitat en vehicle privat que genera aquest centre i la potencialitat d'un canvi modal.



Carrer Bètica, accés a l'escola

Indicadors d'avaluació

2.2. Dèficit per a vianants	5.3. Saturació xarxa viària		
-----------------------------	-----------------------------	--	--

P 15	Augment permeabilitat Av. Cantàbric					
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa	
Objectiu primari	Fomentar l'ús racional del vehicle privat	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	240 €	
Línia estratègica	Millorar la gestió del trànsit motoritzat	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021 > 2021
				Plànol	6.5.1.	

Descripció

Per tal de facilitar la sortida dels vehicles que estacionen al c. Tibidabo, entre l'Av. Costa Brava i el c. Saragossa, es proposa permetre el canvi de sentit (de Tibidabo a Cantàbric) només a turismes, tal i com ja es fa a d'altres trams de l'Av. del Cantàbric.

Aquesta possibilitat permet reduir el trànsit que circula pel c. Tibidabo i el que hauria d'utilitzar el c. Saragossa per fer el canvi de sentit.



Indicadors d'avaluació

5.3. Saturació xarxa viària			
-----------------------------	--	--	--

P 16	Senyalització d'orientació als accessos			
-------------	--	--	--	--

Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Fomentar l'ús racional del vehicle privat	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	10.764 €		
Línia estratègica	Millorar la gestió del trànsit motoritzat	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol	6.5.1.		

Descripció

A continuació es realitzen propostes per millorar la senyalització d'orientació:

A les rotondes d'entrada (Av. del Cantàbric, Av. Costa Brava i Ctra. de Cerdanyola) cal indicar, en sentit sortida, les principals destinacions interurbanes: municipis de l'entorn i accés a vies interurbanes. Així, la senyalització existent abans de la rotonda d'accés per l'Av. del Cantàbric es considera adequada, per la qual cosa es proposa la mateixa tipologia a la resta de rotondes (croquis de presenyalització a tots els accessos a la rotonda).

- Av. del Cantàbric/Av. Costa Brava: Sabadell, Barberà i Badia
- Ctra. de Cerdanyola: Cerdanyola, Badia centre, Barberà i Sabadell

D'altra banda, es proposa la senyalització dels següents elements a la xarxa bàsica:

- Ajuntament,
- Mercat Municipal,
- Auditori, poliesportiu,
- instal·lacions esportives i
- deixalleria.

La resta d'equipaments i serveis que es vulguin senyalitzar s'haurà de fer a la xarxa interna i totes les mencions hauran de continuar senyalitzant-se fins a la destinació final.

Les propostes relatives a la informació interurbana s'han inclòs dins la Fase 1, mentre que la senyalització d'orientació dels equipaments i serveis del municipi es plantegen a la Fase 2.



Indicadors d'avaluació

5.3. Saturació xarxa viària			
-----------------------------	--	--	--

P 17	Sobredotació a les noves actuacions		
-------------	--	--	--

Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	Sense cost		
Línia estratègica	Millorar la gestió de l'estacionament	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol			

Descripció

Es proposa que qualsevol actuació urbanística es sobredoti d'oferta fora de calçada, per tal de donar oferta a la pròpia actuació i absorbir part del dèficit de l'entorn. Qualsevol actuació haurà de disposar d'un mínim de 2 places/habitatge.

Malgrat que el planejament actual no preveu la construcció de nous habitatges, es proposa incorporar aquest rati a la normativa urbanística per preveure futures actuacions o modificacions de la planificació actual.

D'altra banda, es desconeix si el sector Front del Riu Sec disposarà d'aparcament fora de la calçada, però en qualsevol cas s'haurà d'incloure per tal de pal·liar part del dèficit detectat.

Per últim, una altra proposta és continuar amb la política de construcció d'espais d'aparcament en solars en la perifèrica del nucli. Aquests tenen un cost més reduït de construcció i permeten actuar sobre l'oferta en calçada de forma substancial.

Indicadors d'avaluació

--	--	--	--

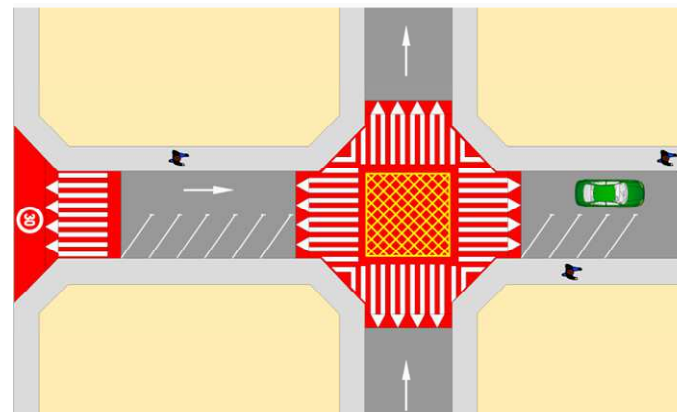
P 18	Reordenació oferta a la via pública				
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	35.472 €
Línia estratègica	Millorar la gestió de l'estacionament	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.6.1.

Descripció

En primer lloc, i a la fase 1, es proposa a l'Av. del Cantàbric, entre la zona de prioritat de vianants i l'Av. Costa Brava, intercanviar les semibateries (situades al costat de la vorera) pels cordons d'estacionament (situats al costat de la mitjana). Amb aquesta actuació es guanya espai pel vianant a les voreres.

En segon lloc (fase 2), es proposa canviar la disposició de les semibateries per tal de maniobrar en el sentit de la marxa. Aquesta disposició permet realitzar tant l'accés com la sortida de les places amb major visibilitat. Per a realitzar aquesta actuació caldrà pintar les places d'aparcament de forma progressiva, prioritant les vies de doble sentit de circulació.

Per últim, indicar que per contenir l'augment de mobilitat en vehicle privat, **no s'ha d'augmentar l'oferta d'aparcament**, és a dir, que qualsevol actuació que comporti l'augment de places (en calçada o fora calçada) ha de suposar la pèrdua de les mateixes places en calçada, prioritant els eixos terciaris, on la demanda de vianants és més elevada.



Indicadors d'avaluació

8.2. Accidents amb víctimes

8.3. Víctimes vianants

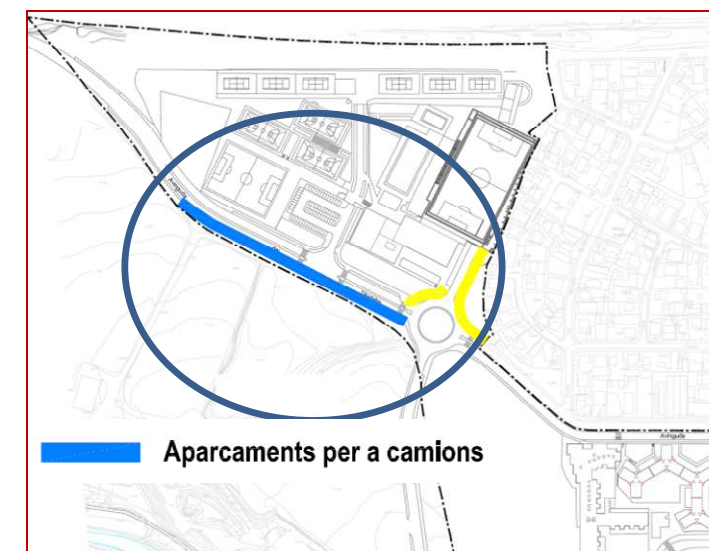
P 19	Aparcament per a camions		
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès
Objectiu primari	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès
Línia estratègica	Millorar la gestió de l'estacionament	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès
Prioritat	Alta Mitja Baixa		
Cost	1.986 €		
Fase	2016 2019 > 2021 2018 2021		
Plànol	6.6.1.		

Descripció

Per tal de disposar d'un espai d'aparcament per a vehicles pesants i, com a complement dels itineraris definits per a aquest tipus de vehicle, es proposa utilitzar l'espai d'aparcament de la banda Oest de les instal·lacions poliesportives del Nord de l'Av. del Cantàbric (sentit Badia). Actualment aquest aparcament té una reduïda ocupació.

Per portar a terme aquesta actuació caldrà condicionar la zona (asfaltar i senyalitzar), reduint lleugerament l'espai de circulació per donar suficient amplada a l'aparcament. També cal senyalitzar aquest espai. No obstant, convé assenyalar que actualment aquest espai de circulació (sentit Badia) ja es redueix per accedir a la rotonda, per tant, no es perd capacitat viària.

Un cop realitzada l'actuació, caldrà publicitar-la per tal d'aconseguir que els conductors de vehicles pesants coneguin la zona d'aparcament.



La construcció d'aquesta zona d'aparcament, possibilita la prohibició de l'estacionament de vehicles pesants al carrer de la Manxa.

Indicadors d'avaluació

--	--	--	--

P 20 Incorporar elements de dissuasió de la indisciplina

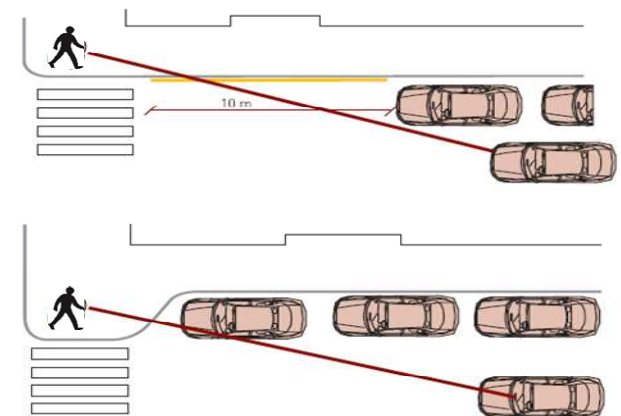
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	35.808 €
Línia estratègica	Reduir la indisciplina d'aparcament	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	6.6.1.

Descripció

En relació a la indisciplina d'estacionament, es realitzen diverses propostes físiques per evitar que es produeixi.

- **Doble fila:** a l'Av. Burgos i a l'Av. Bètica les seccions proposades redueixen l'espai per a realitzar aquest tipus d'indisciplina.
- A la zona de les Instal·lacions esportives es planteja la implantació de **pilones** o altre tipus de mobiliari a les voreres per tal d'evitar-ne la indisciplina que es produeix els dies de màxima afluència de vehicles

- **Cantonades:** com a criteri general, es proposa dissenyar les cruïlles amb forma d'orellera i amb mobiliari urbà per dissuadir de l'estacionament, criteri que haurà d'ésser inclòs a totes les actuacions proposades. Es proposen, a més, a les cruïlles on s'ha detectat aquest tipus d'estacionament de forma indiscriminada. En alguns casos existeix orellera en una part de la cruïlla, però l'espai és encara massa elevat i cal reduir-lo.



Un altre factor que contribueix a reduir la indisciplina és dissenyar carrils de circulació estrets.

Indicadors d'avaluació

8.2. Accidents amb víctimes	8.3. Víctimes vianants		
-----------------------------	------------------------	--	--

P 21

Directrius per al disseny de l'espai públic

Àmbit	Mobilitat vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Millorar la seguretat viària	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	Sense cost		
Línia estratègica	Incorporar a la planificació la seguretat viària	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol			

Per tal de garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre tots els usuaris es defineixen a continuació les amplades dels carrils de circulació de la xarxa bàsica que s'hauran de tenir en compte en els nous desenvolupaments. Tanmateix a les zones consolidades s'hauran d'aplicar també en la mesura del possible.

En paral·lel es defineixen les amplades destinades a un cordó d'aparcament.

S'hauran de contemplar també els dissenys que garanteixen la millora de la **seguretat viària**:

- Aparcament en bateria en sentit contrari al de la marxa dels vehicles
- Orelleres a totes les cruïlles on es prevegi aparcament
- Mobiliari urbà a les cantonades i voreres per limitar les possibilitats d'estacionar il·legalment
- Substitució d'aparcament en cordó per reserves de motos al costat dels passos de vianants, per augmentar la visibilitat dels vianants

També s'inclouen les característiques de la xarxa d'estar o local.

	VIES DE PASSAR (XARXA BÀSICA DE VEHICLES)				
	Zona Urbana			Zona Industrial	
	1 carril de circulació	2 carrils o més	Bus (*)	1 carril/sentit	2 carrils/sentit o
Amplada carril circulació	3,5 m	2,50 m - 3 m	3,5 m	3,5 m	3 m
Amplada vorera (mínim útil)	2,5 m	3 m		3 m	
Dimensions màximes aparcament a la via pública	Cordó (amplada)	2 m			2,5 m
	Bateria (longitud)	5 m			A determinar
Limitadors de velocitat i control d'accés	Passos de vianants elevats (&)			Rotondes	
		Semàfors			Elements reductors de velocitat
		Rotondes			
Senyalització	30 Km/h	30 Km/h - 50 Km/h	Segons nº de carrils	30 Km/h - 50 Km/h	
Bicicleta	coexistència amb el vehicle	Espai específic		Espai específic	

(*) Quan pel carrer circula l'autobus

(&) Només si no circula ni es preveu la circulació d'autobusos

	VIES D'ESTAR (XARXA LOCAL)			
	De vianants	Amb prioritat per a vianants	Zona 30	Zona màxim 30 Km/h
Amplada entre façanes	-	< 8,5 m	> 8,5 m	> 8,5 m
Amplada mínima vorera	No es distingeix la vorera de la calçada		2,5 m	
Senyalització vertical vigent (inici/fin)		S-28 / S-29	S-30 / S-31	R-301 (màxim 30 Km/h)
Limitadors de velocitat i control d'accés	Pilons d'entrada		Rotondes	
	Mobiliari urbà		Desviament de l'eix de la trajectòria	
	Sentits concurrents de circulació		Elevacions a la calçada	
Aparcament	Excepcional (senyalització específica)		Sí, si l'amplada entre façanes és > 11 m	
Plataforma	Única (no hi ha segregació entre vorera i calçada)		Segregació entre vorera i calçada	
Bicicleta	Velocitat limitada en funció del volum de vianants	Prioritat sobre el vehicle	Prioritat sobre el vehicle	coexistència amb el vehicle

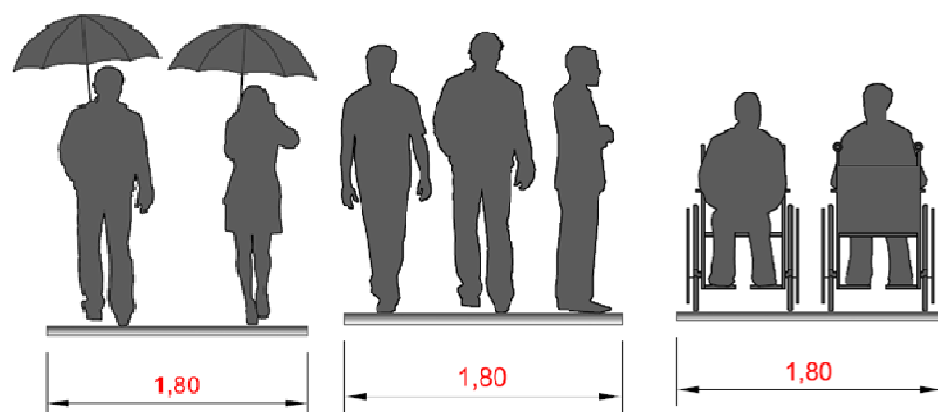
Indicadors d'avaluació

1.1.Repartiment modal intern

P 22	Criteris de disseny per a la mobilitat a peu			
Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Incorporar la mobilitat sostenible i segura en les futures actuacions urbanístiques	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost Sense cost
Línia estratègica	Establir criteris de disseny de l'espai públic	Possibles fonts finançament		Fase 2016 2019 > 2021 2018 2021
				Plànol

La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible.

Per tant, el primer que cal fer, és assegurar una vorera que garanteixi uns nivells de seguretat i comoditat acceptables. Així, una persona caminant necessita un mínim de 65 cm. Tot i això, a les voreres s'han de contemplar dos sentits de circulació, per tal de facilitar l'encreuament de dues persones caminant. A més, aquestes persones sovint van acompanyades amb carros d'anar a comprar, cotxes de nens, paraigües, etc., elements que fan necessari l'augment d'espai per a circular.



Per això, el mínim òptim de vorera útil hauria de situar-se en 2 metres, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat. Per tant, es proposen les següents amplades útils:

- Vies de la xarxa bàsica de segon nivell o locals: 2,5 metres (2 m útils)
- Vies de la xarxa bàsica de primer nivell, amb circulació de transport públic, de dos sentits o en zona industrial: 3 metres (2,5 m útils).

En ambdós casos s'afegeixen 0,5 m de banda de protecció.

Passos de vianants:

- Totes les cruïlles han de disposar de passos de vianants amb gual a totes les vies que hi accedeixen, excepte les cruïlles en "T" que s'analitzaran de forma individual.
 - Tots els passos de vianants han d'acomplir les normes d'accessibilitat.
 - Millorar la visibilitat dels passos de vianants construint orelleres quan hi hagi aparcament o substituint les places d'aparcament més properes al pas per motos i reubicant els contenidors
- Els passos de vianants han de coincidir amb els itineraris naturals dels vianants.

- A la cruïlla amb vies de plataforma única, aquestes no necessiten disposar de passos de vianants pintats, ja que el conductor del vehicle, en accedir a la plataforma, assumeix que el vianant disposa de prioritat cal, per tant, evitar la segregació que pot induir a error
- Als passos de vianants que disposin de semàfor activat amb polsador, aquest haurà d'esser accessible.

Altres:

- Cobrir els escocells i alinear els elements de la vorera
- Itineraris de vianants agradables: incorporar mobiliari urbà i arbres.

Indicadors d'avaluació

1.1.Repartiment modal intern	2.2. Dèficit per a vianants	2.4. Passos vianants senyalitzats	2.5. Passos vianants adaptats
------------------------------	-----------------------------	-----------------------------------	-------------------------------

P 23	Establir les directrius per al disseny dels entorns escolars		
Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès
Objectiu primari	Millorar la seguretat viària	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès
Línia estratègica	Incorporar a la planificació la seguretat viària	Possibles fonts finançament	
Prioritat	Alta Mitja Baixa	Cost	Sense cost
Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
Plànol			

Descripció

Es proposen unes directrius de disseny urbanístic a l'entorn dels centres escolars. Es tracta de disposar d'uns criteris a aplicar quan es realitzin actuacions a l'entorn d'una escola, o bé de corregir progressivament el disseny dels actuals. Aquests criteris caldrà adaptar-los a cada cas específic, en funció de l'oferta viària, l'entrada a l'escola, etc.

Directrius proposades:

L'entorn més vulnerable d'un Centre escolar és l'accés d'entrada i sortida de l'alumnat ja que és aquest el que concentra el major nombre d'alumnes en un moment puntual del dia.

D'acord amb això, es proposa un disseny específic de l'entrada a l'escola i de la principal via d'accés.

Entrada a l'escola: Es defineix una longitud mínima de 10 metres a banda i banda de la porta d'entrada. Tota aquesta longitud, inclosa la porta d'entrada, s'haurà de protegir amb una tanca. És recomanable que la tanca sigui reixada perquè no es pugui passar per sota i que les seves característiques no incitin a asseure-hi, per tal d'evitar que els infants caiguin cap a la calçada. A aquest àmbit l'amplada de vorera haurà de tenir un mínim de 5 metres, per tal de poder acollir l'aglomeració d'alumnes a les hores d'entrada i sortida.

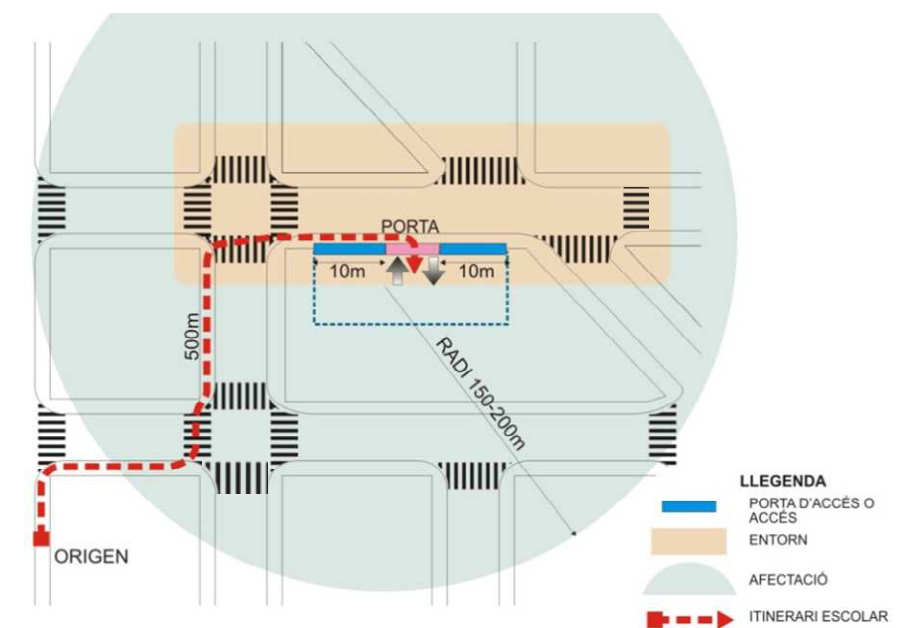
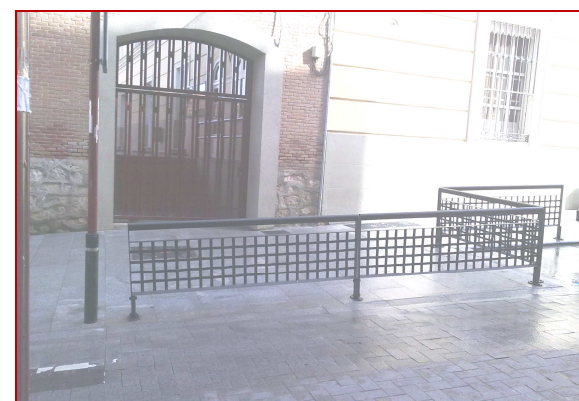
Els **passos de vianants** hauran d'estar suficientment allunyats de l'entrada a l'escola, per tal d'evitar la irrupció a la calçada dels alumnes de forma imprevista.

Sempre que existeixi una porta d'entrada a l'escola per una via local, s'haurà d'evitar l'accés per les vies principals.

Via d'accés a l'escola: La via on es localitza l'accés principal haurà de senyalitzar-se 50 metres abans de la porta amb el senyal de perill escola (P-21).

A l'**entorn dels passos de vianants** s'haurà de limitar l'aparcament per augmentar la visibilitat d'alumnes i conductors i reubicar els contenidors d'escombraries per tal de que no obstaculitzin la visibilitat.

Camí Escolar. Als itineraris definits com a camí escolar, s'haurà de garantir una amplada útil de 2,5 metres, a més de dotar-los d'una senyalització específica que els identifiqui com a tal.



Indicadors d'avaluació

1.1.Repartiment modal intern	2.1. Dèficit per a vianants		
------------------------------	-----------------------------	--	--

P 24	Senyalització de velocitat màxima			Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	7.344 €		
Objectiu primari	Millorar la seguretat viària	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
Línia estratègica	Moderar la velocitat de circulació del trànsit motoritzat	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Plànol	6.5.1.		

Descripció

Tal com s'ha exposat a la proposta P 7, per tal de calmar el trànsit dins del nucli urbà, es proposa limitar la velocitat de circulació a 30 km/h a tota la xarxa viària del nucli urbà (senyalització vertical).

Actualment l'accés per l'Av. Costa Brava disposa de senyalització on es limita la velocitat a 30 km/h i a les zones escolars, a 20 km/h. Es proposa incorporar aquest mateix tipus d'informació a l'accés per l'Av. del Cantàbric (des de Sabadell) i a l'accés per la Ctra. de Cerdanyola.

A més, es proposa incorporar en aquesta senyalització una indicació de què els ciclistes circulen per la calçada.

Aquestes mesures es plantegen a la Fase 1.



Accés per l'Av. Costa Brava

Indicadors d'avaluació

1.1.Repartiment modal intern			
------------------------------	--	--	--

P 25	Introducció de mesures a favor del vehicle elèctric. Implantació de punts de recàrrega per al vehicle elèctric				
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Reduir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	Sense cost
Línia estratègica	Millorar l'eficiència del parc mòbil	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	

Descripció

Per tal d'impulsar l'ús del vehicle elèctric al municipi de Badia és necessari portar a terme les següents accions:

1.- Creació d'estacionaments preferents per a vehicles elèctrics a la calçada. Ja està prevista la incorporació d'alguna estació de recàrrega, amb la localització per determinar. Es proposa que, sempre que sigui possible, es localitzi fora de la vorera o, com a mínim, on aquesta disposi d'una amplada superior a 3 m, per tal de no restar espai útil al vianant.



2.- Zones de recàrrega fora de calçada a nous aparcaments i en calçada prop dels principals edificis públics.



3.- Avantatges fiscals pels conductors que disposin de vehicle elèctric. Descomptes en l'impost de circulació.

4.- Regulació de la mobilitat en vehicles elèctrics a l'ordenança municipal de circulació.

Indicadors d'avaluació

9.5. Reduir contribució canvi climàtic del sistema

9.6. Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport

P 26	Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic				
-------------	--	--	--	--	--

Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Reduir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	Sense cost
Línia estratègica	Millorar l'eficiència del parc mòbil	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2019 > 2021 2018 2021
				Plànol	

Descripció					
-------------------	--	--	--	--	--

Per tal de contribuir a la reducció d'emissions marcades al PMUS, cal promoure la implantació de vehicles menys contaminants al servei d'autobús. Es proposa aplicar aquesta mesura quan es renovi la flota.



D'altra banda, a l'hora de renovar la flota de vehicles municipals és important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat.

Per fer-ho, es necessitarà:

- Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals.
- Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
- Implantar criteris ecològics en la renovació de les flotes municipals.
- Introducció dels càlculs específics als plec de condicions dels contractes de serveis.

Indicadors d'avaluació					
-------------------------------	--	--	--	--	--

9.5. Reduir contribució canvi climàtic del sistema	9.6. Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport				
--	--	--	--	--	--

P 27		Avaluació de la contaminació acústica provocada pel trànsit					
Àmbit	Mobilitat en vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Barberà del Vallès	Prioritat <table border="1"> <tr> <td>Alta</td> <td>Mitja</td> <td>Baixa</td> </tr> </table>	Alta	Mitja	Baixa
Alta	Mitja	Baixa					
Objectiu primari	Reduir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	Agents implicats	Ajuntament de Barberà del Vallès, Generalitat	Cost <table border="1"> <tr> <td>2.500 €</td> </tr> </table>	2.500 €		
2.500 €							
Línia estratègica	Avaluar la contaminació acústica deguda a la mobilitat	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Barberà del Vallès	Fase <table border="1"> <tr> <td>2016 2018</td> <td>2019 2021</td> <td>> 2021</td> </tr> </table>	2016 2018	2019 2021	> 2021
2016 2018	2019 2021	> 2021					
<p>Durant el període de vigència del present PMUS, es proposa realitzar un seguiment de la incidència del trànsit sobre la xarxa bàsica de la ciutat i valorar si l'aplicació de les diferents propostes ha suposat una millora. L'objectiu és reduir la contaminació acústica com a mínim fins als nivells màxims indicats al Mapa de Capacitat Acústica.</p> <p>Es proposa la realització de mesures als punts on es realitzi alguna actuació, abans i després de portar-la a terme.</p>							
Indicadors d'avaluació							
9.7. Reduir contaminació acústica resultant							

P 28	Reintroduir l'educació viària a les escoles		
-------------	--	--	--

Àmbit	Mobilitat a peu i en bicicleta	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Sensibilitzar a la ciutadania en la mobilitat sostenible	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	12.000 €
Línia estratègica	Realitzar campanyes de sensibilització de la mobilitat sostenible	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	

Fins fa poc l'Ajuntament portava a terme una tasca molt important amb els més petits impartint classes d'Educació viària.

Es proposa introduir de nou aquesta tasca per tal d'inculcar en els més petits els valors de civisme i coneixements necessaris per viure a la ciutat amb seguretat.

En paral·lel es proposa la realització d'una campanya anual de sensibilització sobre seguretat viària. Es plantegen, també, campanyes de sensibilització als centres escolars, a realitzar per la Policia Local.



Indicadors d'avaluació

1.1.Repartiment modal intern			
------------------------------	--	--	--

P 29 **Campanyes i actes de promoció de la mobilitat en transport públic**

Àmbit	Mobilitat en transport públic	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Sensibilitzar a la ciutadania en la mobilitat sostenible	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	3.000 €
Línia estratègica	Realitzar campanyes de sensibilització de la mobilitat sostenible	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	

El transport públic és un dels grans oblidats pel màrqueting. Es realitzen molt poques campanyes sobre aquest mitjà de transport i sovint són poc atractives. En general es limiten als períodes d'implantació de canvis.

Són molts els desplaçaments que cal fer en transport públic si volem reduir l'ús del vehicle privat, per tant, cal potenciar-lo mitjançant campanyes de promoció periòdiques que ajudin a captar nous usuaris.

Un dels instruments que s'utilitzarà per a fomentar l'ús del transport públic serà la pagina web de l'Ajuntament.



Indicadors d'avaluació

1.1.Repartiment modal intern			
------------------------------	--	--	--

P 30 **Campanyes i actes de promoció del civisme entre tots els usuaris de la Via Pública**

Àmbit	Mobilitat a peu i en bicicleta	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Sensibilitzar a la ciutadania en la mobilitat sostenible	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	3.000 €
Línia estratègica	Realitzar campanyes de sensibilització de la mobilitat sostenible	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2019 > 2021 2018 2021
				Plànol	

Una de les voluntats de l'Ajuntament és potenciar els desplaçaments en bicicleta, donat que es tracta d'un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.

Per tal de promocionar aquest tipus de desplaçament es proposa que l'Ajuntament organitzi i col·labori anualment en actes de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i realitzar, anualment, una campanya de sensibilització sobre aquest mitjà de transport.



Per potenciar la ciutat com un lloc ideal per moure's a peu, es proposa realitzar campanyes i actes de promoció anuals. A l'igual que amb el transport públic, s'utilitzarà la web de l'Ajuntament

Indicadors d'avaluació			
1.1.Repartiment modal intern			

P 31	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla				
Àmbit	Mobilitat global	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Sensibilitzar a la ciutadania en la mobilitat sostenible	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	6.000 €
Línia estratègica	Participar i promoure la mobilitat sostenible	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès, Generalitat	Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	

L'Observatori Català de la Mobilitat és un instrument d'avaluació i seguiment creat a partir de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aprovada pel Parlament de Catalunya. El seu objectiu és l'anàlisi de la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies, adreçada a la sostenibilitat i la seguretat i l'avaluació dels instruments de planificació i els seus efectes, mitjançant un recull de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i el seu grau de sostenibilitat.

D'acord amb això, l'Observatori pretén assolir els objectius següents:

- Recollir el màxim d'informació, especialment de caire estadístic, relacionada amb la mobilitat i la seva difusió en format electrònic.
- Ser l'eina d'avaluació de les polítiques de mobilitat. Per això, s'ha definit una bateria d'indicadors, cadascun d'ells relacionat amb un o més eixos, que han de servir com a imatge dels resultats obtinguts per l'aplicació de les polítiques de mobilitat.
- Obrir un fòrum de debat sobre el model de mobilitat.

Una de les tasques de l'Observatori de la Mobilitat és realitzar un informe anual de les dades recollides per tal de veure la progressió que segueixen els objectius marcats al PMUS.

Les dades que componen aquesta memòria seran, d'una part, els indicadors de seguiment del PMUS i altres dades representatives de la mobilitat de la ciutat al darrer any.



Per això l'ajuntament constituirà una Comissió de seguiment, dotant-la del personal necessari per avaluar, bianualment els indicadors més rellevants del Pla de mobilitat.

Indicadors d'avaluació

--	--	--	--

P 32 Crear una taula de mobilitat per tal d'aconseguir coherència i continuïtat entre els diferents municipis

Àmbit	Mobilitat global	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn	Agents implicats	Ajuntaments de Badia del Vallès, Barberà Ripollet, Cerdanyola, Montcada, AMB i Diputació	Cost	Sense cost €
Línia estratègica	Unificar criteris de continuïtat entre les xarxes dels diferents municipis	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2018 2019 2021 > 2021
				Plànol	

Al llarg del desenvolupament de les propostes ja s'ha indicat aquelles actuacions que, pel seu caire supramunicipal, impliquen a d'altres administracions, amb les que és important arribar a consensuar les actuacions a portar a terme de forma homogènia.

Per tant, es proposa crear una **taula de mobilitat** per tal d'aconseguir coherència i continuïtat entre els diferents municipis. Així, en la redacció dels Plans de Mobilitat Urbana dels diferents municipis de la 2ª corona metropolitana, sobretot aquells que tenen una certa continuïtat urbana, seria recomanable incorporar una sèrie de mesures de coordinació, tant en polítiques de mobilitat, com en aplicacions pràctiques, per tal d'aconseguir homogeneïtat a les diferents xarxes de transport.

Cercar paràmetres i aplicacions simètriques a tots els municipis seria un símptoma clar de coordinació, ordre i seriositat en la planificació de la mobilitat.

Es proposa la creació d'una taula de treball coordinada per la DIBA i l'AMB, i amb representants dels municipis del Vallés Occidental, on es desenvolupin diferents documents, per tal d'aplicar-los en ells:

- Redacció d'una instrucció pel disseny de la via pública.
- Redacció d'un pla per la uniformització de la senyalització. La Generalitat està actualment desenvolupant un Pla Integral de Senyalització
- Uniformització de les ordenances de circulació de tots els municipis.
- Impuls de campanyes informatives conjuntes, per tal de reduir els costos i potenciar el missatge.

L'objectiu final és aconseguir xarxes de mobilitat coordinades, amb continuïtat i coherència amb les xarxes definides a cada PMUS.

Un segon punt a tractar a la taula de treball és la coordinació de les tasques a realitzar, especialment en la periodificació de les actuacions que inclouen a més d'un municipi. Aquesta mesura pot permetre, entre d'altres aspectes, rebaixar els cost de les actuacions en fer-se conjuntament, demanar finançament o sumar esforços per tal de demanar a les autoritats pertinents la posada en funcionament o finalització de les actuacions que es consideren prioritàries.

Indicadors d'avaluació

--	--	--	--

P 33		Seguiment del Transport públic des d'un punt de vista integral			
Àmbit	Mobilitat global	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta Mitja Baixa
Objectiu primari	Establir els mecanismes o vincles necessaris que garanteixin la coordinació entre els municipis de l'entorn	Agents implicats	Ajuntaments de Badia del Vallès, Barberà, Cerdanyola, Montcada, Ripollet, AMB, Diputació i Generalitat	Cost	Sense cost €
Línia estratègica	Coordinació entre els municipis de l'entorn	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2019 2018 2021 > 2021
<p>La taula de mobilitat proposada ha de permetre a tots els municipis que la integren analitzar el transport públic més enllà de les seves fronteres; cercant les millors alternatives en benefici de tots i amb els menors costos possibles.</p> <p>Els diferents operadors que treballen al territori, impedeix de vegades aconseguir un transport eficaç i eficient, per això cal instar a les administracions a canvia el model actual.</p> <p>En aquest sentit, la realització del PMUS suposa disposar d'informació valuosa per tal d'analitzar diferents alternatives que es vulguin valorar, conèixer els principals objectius per tal de fomentar el seu ús i potenciar les relacions que s'han de prioritzar.</p>					
Indicadors d'avaluació					