Pla de mobilitat urbana de Mataró

Document I. Memòria

(Volum 4/5)

Octubre 2018

Diputació Barcelona
Àrea de Territori i Sostenibilitat
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Mataró

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad
Certificada ISO 9001 :2008 ISO 14001 :2004

CRÈDITS

Direcció facultativa

DIPUTACIÓ DE BARCELONA

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Carmelo Rivero
Geògraf
Tècnic de Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Mataró

Ferran Àngel
Cap de Mobilitat de l'Ajuntament de Mataró

Equip redactor: DOYMO, S.A.

Juan Manuel Pérez Rodríguez
Tècnic de Mobilitat

David Soler Grima
Enginyer d'Obres Públiques

Toni Márquez Nogales
Enginyer Industrial

ÍNDEX

DOCUMENT I. MEMÒRIA

VOLUM 1/5

1. INTRODUCCIÓ
2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

VOLUM 2/5

3. ANÀLISI DE L'OFERTA

VOLUM 3/5

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA
5. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

VOLUM 4/5

6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT 9
6.1. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL 9
6.1.1. Mobilitat a peu 9
6.1.1.1. Punt de partida 9
6.1.1.2. Connectivitat de la xarxa de mobilitat a peu 10
6.1.1.3. Infraestructures de la xarxa a peu 12
6.1.1.4. Obstacles a les voreres 15
6.1.1.5. Gestió de l'accessibilitat al centre urbà 20
6.1.1.6. Diagnosi participada 23
6.1.2. Mobilitat en bicicleta 24
6.1.2.1. Diagnosi general 24
6.1.2.2. Estat dels carrils bici 25
6.1.2.3. Connectivitat de la xarxa de mobilitat en bicicleta 26
6.1.2.4. Diagnosi participada 29
6.1.2.5. Conclusions 30
6.1.3. Mobilitat en transport públic 30
6.1.3.1. Mobilitat en bus interurbà 31
6.1.3.2. Mobilitat en mode ferroviari 34
6.1.3.3. Mobilitat en bus urbà 36
6.1.3.4. Intermodalitat: Plaça Tereses 47
6.1.3.5. Diagnosi participada 47
6.1.4. Mobilitat en vehicle privat 50
6.1.4.1. Dades generals de desplaçaments en vehicle privat al 2014 50
6.1.4.2. Càrrega de la xarxa. Intensitats 52
6.1.4.3. Índex de saturació de la xarxa 55
6.1.4.4. Diagnosi participada 61
6.1.5. Aparcament 63
6.1.5.1. Dèficit d'aparcament residencial 63
6.1.5.2. Dèficit d'aparcament forà 67
6.1.6. Distribució urbana de mercaderies 69
6.1.7. Seguretat viària 70
6.1.8. Medi ambient 74
6.1.9. Contaminació acústica 77
6.1.10. Accés a zones industrials i centres de treball 81
6.2. CARACTERITZACIÓ I DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ PREVISTA. ESCENARI TENDENCIAL 83
6.2.1. Planejament vigent 83
6.2.1.1. Sectors urbanístics 83
6.2.1.2. Infraestructures a nivell supramunicipal 89
6.3. PLANS ESTATALS I AUTONÒMICS 91
6.3.1.1. Infraestructures previstes a nivell municipal 97
6.3.1.2. Aparcament 99
6.3.2. Prognosi de trànsit de vehicle privat i transport públic 100

6.3.2.1. Prognosi de trànsit en vehicle privat *101*
6.4. PACTE PER LA MOBILITAT 108

VOLUM 5/5

7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS I ANÀLISI D'ALTERNATIVES
8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA
9. INDICADORS DE SEGUIMENT

ÍNDEX DE FIGURES

Fig. 6.1 Prioritització dels modes de transport segons la Mesa de seguiment del PMUS 9
Fig. 6.2 Valoració dels modes de transport 9
Fig. 6.3 Motiu per realitzar el viatge a peu 10
Fig. 6.4 Àrea d'influència de 20 minuts des del centre de la ciutat 11
Fig. 6.5 Voreres amb amplada inferior a 1 metre *(plànol 6.1.1)* 12
Fig. 6.6 Amplada útil de voreres 14
Fig. 6.7 Obstacles a la xarxa bàsica de vianants 15
Fig. 6.8 Trams a actuar per a configurar la xarxa bàsica peatonal *(plànol 6.1.2)* 21
Fig. 6.9 Propostes d'actuació suggerides a la Mesa de Seguiment del PMUS 23
Fig. 6.10 Participació de la bicicleta en la distribució modal en diferents ciutats 24
Fig. 6.11 Densitat de xarxa ciclista en diferents ciutats 24
Fig. 6.12 Problemàtiques a la xarxa ciclista *(plànol 6.1.3)* 25
Fig. 6.13 Xarxa actual de carrils bici a Mataró 27
Fig. 6.14 Trams de potencial actuació per a integració de la xarxa ciclista *(Plànol 6.1.4)* 28
Fig. 6.15 Valoració d'eixos ciclistes per la Mesa de Seguiment del PMUS 29
Fig. 6.16 Valoracions d'altres possibles actuacions en mobilitat ciclista 29
Fig. 6.17 Distribució modal dels residents i no residents 30
Fig. 6.18 Distribució modal dels residents 31
Fig. 6.19 Connectivitat amb la resta de municipis (expedicions diàries) 32
Fig. 6.20 Distribució de la demanda per grups de línies (2013) 34
Fig. 6.21 Variació anual de validacions a les línies interurbanes (2012-2013) 34
Fig. 6.22 Expedicions diàries de la Línia R1 34
Fig. 6.23 Radi cobertura Estació de Mataró 35
Fig. 6.24 Mitjana de validacions Diàries a l'Estació de Mataró (2013) 36
Fig. 6.25 Cobertura del servei de transport urbà (radi de 250m) *(Plànol 6.1.5)* 37
Fig. 6.26 Freqüències en període punta 38
Fig. 6.27 Evolució de la puntualitat 38
Fig. 6.28 Velocitat comercial de les línies de bus urbà 39
Fig. 6.29 Trams velocitat menys 10 km 40
Fig. 6.30 Punts de conflicte a la xarxa de línies urbanes 41
Fig. 6.31 Increment de temps de viatge en transport públic respecte al vehicle privat 42
Fig. 6.32 Temps de viatge comparat 42

Fig. 6.33 Relacions en bus urbà de més de 30 minuts ... 42
Fig. 6.34 Relació entre el nombre d'habitants i la utilització del transport públic urbà ... 43
Fig. 6.35 Evolució de la demanda del bus urbà (viatgers/any) ... 43
Fig. 6.37 Viatges entre macrozones ... 44
Fig. 6.38 Demanda d'usuaris per parades ... 45
Fig. 6.39 Índex d'utilització del bus ... 45
Fig. 6.40 Índex d'utilització per línia ... 46
Fig. 6.41 Perfil de l'usuari del bus urbà ... 47
Fig. 6.42 Valoració dels modes de transport ... 48
Fig. 6.43 Enquesta de mobilitat ... 48
Fig. 6.44 Enquesta de Satisfacció del client ... 48
Fig. 6.45 Valoració dels aspectes a millorar a cada línia ... 49
Fig. 6.46 Evolució del repartiment modal 2001 - 2014 ... 50
Fig. 6.47 Distribució modal a Mataró ... 51
Fig. 6.48 Xarxa bàsica de circulació ... 53
Fig. 6.49 Distribució model de la xarxa viària ... 54
Fig. 6.50 Plànol d'Intensitat Mitjana Diària en dia laborable (2014) i punts febles. *(Plànol 6.1.6)* ... 56
Fig. 6.51 Valoració de modes de transport segons la Mesa de Seguiment del PMUS ... 61
Fig. 6.52 Valoració de les condicions de circulació obtingudes a l'enquesta ... 62
Fig. 6.53 Valoració de la qualitat ambiental relacionada amb el cotxe obtinguda de l'enquesta telefònica ... 62
Fig. 6.54 Dèficit Global d'estacionament per zones ... 63
Fig. 6.55 Dèficit Infraestructural d'estacionament per zones ... 64
Fig. 6.56 Índex de cobertura de garatges per zones ... 65
Fig. 6.57 Comercialització dels aparcaments municipals (març de 2014) ... 67
Fig. 6.58 Dèficit d'estacionament forà al centre de Mataró ... 68
Fig. 6.59 Punts de concentració d'accidents (2009-2011) *(Plànol 6.1.7)* ... 73
Fig. 6.60 Nivells de contaminació en ciutats de Catalunya ... 74
Fig. 6.61 Evolució de l'ICQA mitjà diari Anual de l'any 2013 ... 75
Fig. 6.62 Estació de la XVPCA de Mataró ... 75
Fig. 6.63 Plànol d'Intensitat Mitjana Diària en dia laborable (2014) ... 76
Fig. 6.64 Metres de trams urbans i població exposada a l'índex Ldem en percentatge ... 78
Fig. 6.65 Metres de trams urbans i població exposada a l'índex Ld en percentatge ... 78
Fig. 6.66 Comparativa dels percentatges de població exposada per a cada indicador de soroll ... 79
Fig. 6.67 Mapa de superacions diürn *(Plànol 6.1.8)* ... 80
Fig. 6.68 Localització dels polígons industrials a Mataró ... 81
Fig. 6.69 Cobertura del transport públic als centres de treball de Mataró (polígons industrials) *(Plànol 6.1.9)* ... 82
Fig. 6.70 Evolució de la població de Mataró ... 84
Fig. 6.71 Sectors de creixement econòmic *(Plànol 6.2.1)* ... 84
Fig. 6.72 Viatges generats ... 86
Fig. 6.73 Divisió regional del Pla Territorial General de Catalunya ... 91
Fig. 6.74 Actuacions ferroviàries i àrees de reforçament nodal i de nova centralitat ... 92
Fig. 6.75 Detall PDI 2011-2020 Actuacions ... 93
Fig. 6.76 Actuacions ferroviàries proposades ... 94

Fig. 6.77 Proposta de xarxa ciclable de L'RMB 95
Fig. 6.78 Línies específiques d'autobús interurbà 96
Fig. 6.79 Projecte de connexió de la carretera C-32 amb el sector del Sorrall 98
Fig. 6.80 Projecte de reordenació de l'enllaç de Mataró Oest 99
Fig. 6.81 Evolució de la població a Mataró (1900-2013) 100
Fig. 6.82 Variació de la població per barris (2008-2013) 100
Fig. 6.83 Previsió d'actuacions a la xarxa viària *(Plànol 6.3.1)* 102
Fig. 6.84 Intensitats futures 103
Fig. 6.85 Previsió d'índex de saturació futura *(Plànol 6.3.3)* 103

ÍNDEX DE TAULES

Taula 6.1 Trams amb vorera inferior a 0,90 metres 13
Taula 6.2 Passos de vianants sense gual 16
Taula 6.3 Cruïlles amb manca de pas de vianants 17
Taula 6.4 Obstacles a la xarxa de vianants 18
Taula 6.5 Trams amb vorera no asfaltada 19
Taula 6.6 Vies amb pendent 19
Taula 6.7 Trams a actuar per a configurar la xarxa bàsica peatonal 21
Taula 6.8 Localització i detall de les problemàtiques a la xarxa ciclista 25
Taula 6.9 Trams de potencial actuació per a integració en la xarxa ciclista 28
Taula 6.10 Intermodalitat 31
Taula 6.12 Demanda de l'estació de Mataró de la Línia R1 de Rodalies (2012) 36
Taula 6.13 Parades de menor demanda de la xarxa (totes les línies) 44
Taula 6.14 Comparativa d'utilització de línies de bus de Mataró 46
Taula 6.15 Moviment a les parades de Plaça de Les Tereses 47
Taula 6.16 Repartiment modal i desplaçaments 50
Taula 6.17 Distribució modal a Mataró (2014) 51
Taula 6.18 Distribució xarxa viària 52
Taula 6.19 Vehicles per km 53
Taula 6.20 Distribució de veh x km amb índex de saturació per sobre del 90% 60
Taula 6.21 Distribució de velocitat de circulació a la xarxa de la ciutat 60
Taula 6.22 Distribució de velocitats a altres ciutats 60
Taula 6.23 Dèficit d'estacionament residencial per districtes 64
Taula 6.24 Dèficit d'estacionament residencial per zones 66
Taula 6.25 Dèficit d'aparcament forà al centre de Mataró per zones 68
Taula 6.26 Demanda i dèficit de places 69
Taula 6.27 Evolució del nombre d'accidents 71
Taula 6.28 Atracció als 8 polígons industrials 81
Taula 6.29 Increment de la mobilitat en funció de les activitats econòmiques i de creixement urbanístic 83
Taula 6.30 Viatges generats per cada sector 85

Taula 6.31 Planificació de El Sorrall 87
Taula 6.32 Quadre de dades urbanístiques Eixample Nord 87
Taula 6.33 Planificació Carretera de Cirera 88
Taula 6.34 Plànol de mobilitat generada per Cirera Nord 89

6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

6.1. Diagnosi de la situació actual

6.1.1. Mobilitat a peu

6.1.1.1. Punt de partida

La situació de partida de les condicions de mobilitat a peu a Mataró es pot considerar correcta per quant:

- S'ha donat una elevada valoració per part del resident (enquesta telefònica) amb una nota de 8,68 sobre 10.
- Es dóna també una elevada valoració per la Mesa de Participació del PMUS de les actuacions sobre els vianants i PMR. El 37,7% les situa com a actuacions prioritàries.

  Un 31% dels vianants enquestats diuen trigar menys en el viatge a peu que en altres modes i un altre 13% escullen aquest mode de viatge per comoditat.

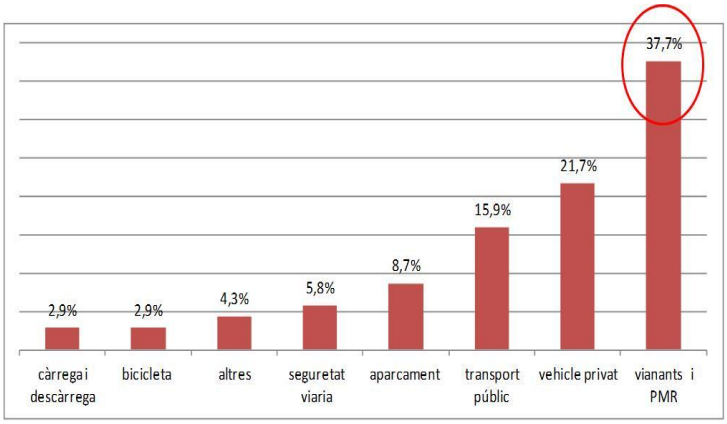


Fig. 6.1 Prioritització dels modes de transport segons la Mesa de seguiment del PMUS

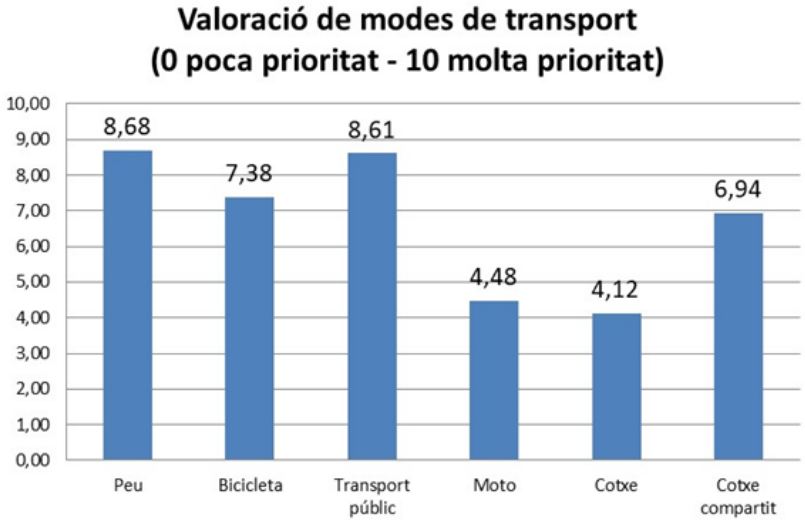


Fig. 6.2 Valoració dels modes de transport

Fig. 6.3 Motiu per realitzar el viatge a peu

A continuació es descriuen les característiques de la xarxa de vianants posant èmfasis en els resultat de la diagnosi.

6.1.1.2. Connectivitat de la xarxa de mobilitat a peu

L'anàlisi de l'oferta de la mobilitat a peu posa de relleu algunes mancances existents, fonamentalment relacionades amb la connectivitat de la xarxa. Tal com s'avançava al capítol d'oferta, el centre urbà disposa d'una bona oferta de vies de vianants o pacificades. És previsible que el centre urbà real –considerat com la zona de gran oferta comercial- s'ampliï per quant hi ha una previsió de noves implantacions comercials que poden desplaçar el centre de gravetat de la Ciutat cap al sud.

Es planteja millorar la connexió del centre actual amb els barris, potenciant l'actual estructura radio cèntrica de la què ja disposa la Ciutat.

Es considera que un desplaçament quotidià s'hauria de realitzar en un màxim de 21 minuts, el que suposa uns 1.500 m a una velocitat de 4 km/h, és a dir, totes les destinacions que es situïn a menys de 1,5 km del centre urbà són susceptibles de rebre una gran quantitat de viatges a peu i haurien de disposar d'una oferta adequada a peu per tal de fomentar la seva accessibilitat.

Complementàriament els centres d'atracció de viatges situats fora del centre urbà, s'hauria de garantir l'accessibilitat a peu, per això s'estableix com a objectiu del PMUS la configuració d'una xarxa radiocèntrica, més densa en el centre ciutat, i amb ramificacions cap a tots els barris.

Així mateix i a suggeriment de la Mesa de Seguiment del PMUS es planteja tancar la xarxa amb eixos de mobilitat transversal, bàsicament l'eix de rondes.

Per tant la diagnosi s'ha plantejat amb la perspectiva de detectar els trams de xarxa que falten per a completar l'esmentada xarxa ortogonal bàsica de viatges a peu.

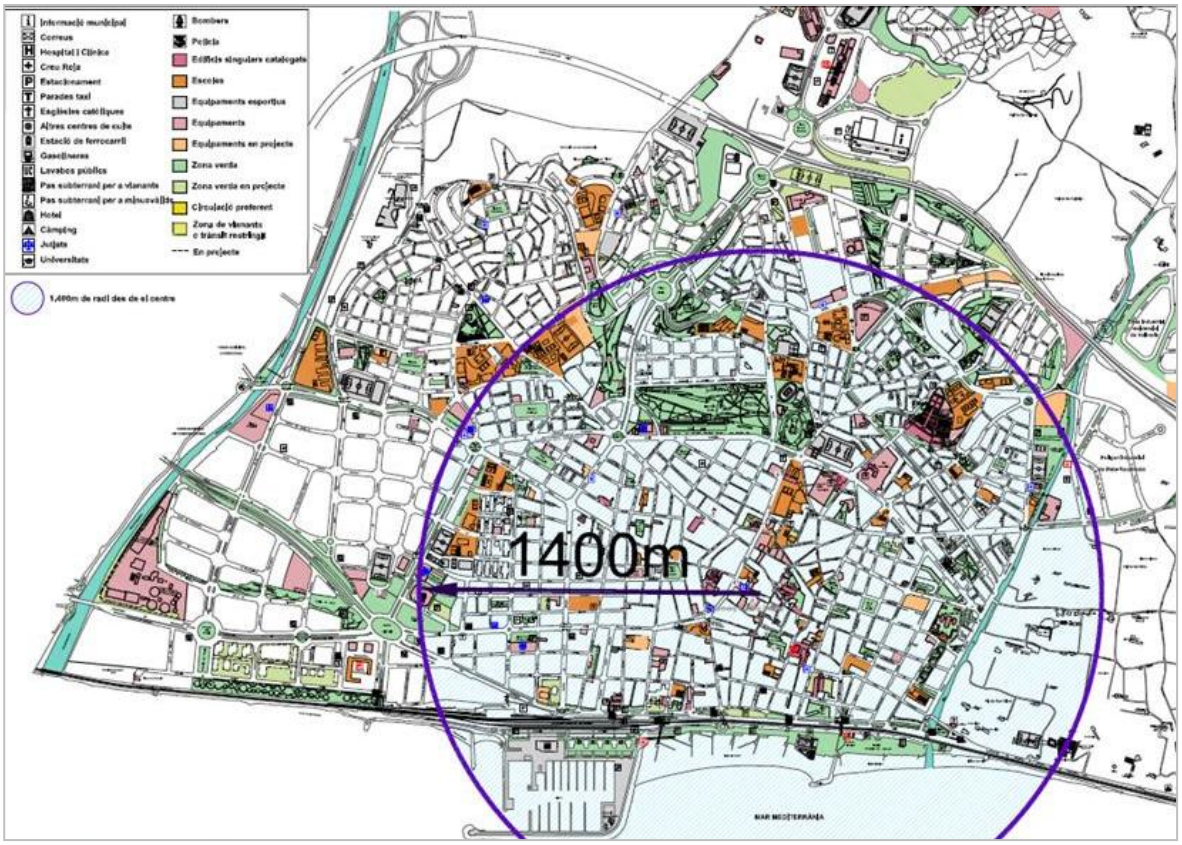


Fig. 6.4 Àrea d'influència de 20 minuts des del centre de la ciutat

6.1.1.3. Infraestructures de la xarxa a peu

La infraestructura per als vianants està formada pel tipus de viari per on discorren els itineraris, l'espai útil destinat a aquests usuaris i la gestió de les cruïlles, que determina l'existència de possibles punts conflictius. Al ***plànol 6.1.1*** es mostren aquests punts, que es comenten a continuació.

a) Voreres amb amplada inferior a 1,0 m

Fig. 6.5 Voreres amb amplada inferior a 1 metre *(plànol 6.1.1)*

Els punts de la xarxa bàsica amb insuficient amplada de vorera es mostren en la taula i imatges següents. En conjunt s'han detectat 12 trams amb una longitud total de 2.230 metres.

CARRER	LOCALITZACIÓ	AMPLADA	LONGITUD
Av. Gatassa	Pg. Ramon Berenguer III - C. Vitòria (banda Parc de Cerdanyola)	0,80 m.	93,61 m.
Rda. Miguel de Cervantes	Av. Del Maresme - Pl. Alfred Opisso i Cardona (banda Girona)	0,60 m.	852,67 m.
C. Havana	Rda. Miguel de Cervantes - C. Enric Granados	0,80 m.	109,16 m.
Camí Ral	C. Sant Agustí - C. Sant Antoni (banda Mar)	0,80 m.	116,37 m.
C. de Bonaire	La Riera - C. Sant Francesc d'Assís	0,60 m.	169,11 m.
C. de Sant Sadurní	Caminet de les Vinyes - C. Sant Isidor	0,60 m.	211,23 m.
C. Parc	C. Massevà - C. Sant Elíes	0,80 m.	54,46 m.
C. Carme	C. Parc - C. Guifré el Pilós	0,60 m.	87,00 m.
Pl. Mossèn Manuel Blanch	C. Josep Anselm Clavé - C. Agustín Argüelles	0,90 m.	28,90 m.
C. Monges - Baixada d'en Massot	El Rierot - Pl. Mossèn Manuel Blanch	0,80 m.	270,00 m.
C. L'Esplanada	Front convent	0,00 m.	72,47 m.
Camí Fondo	Pl. Morberia - Bda. D'en Massot	0,80 m.	164,00 m.

Taula 6.1 Trams amb vorera inferior a 0,90 metres

Av. Gatassa

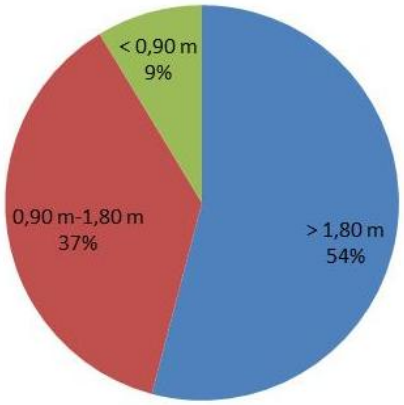
Rda. Miguel de Cervantes

C. Havana

Camí Ral

El 8,7% de les voreres tenen un ample útil inferior a 1 metre. Aquest ample es considera deficient per tal d'absorbir el pas còmode i segur per part dels vianants.

A continuació es mostra el repartiment per amplades dels principals itineraris de vianants:



AMPLADA UTIL DE VORERES		
Amplada Útil	Longitud	%
> 1,80 m	14.027 m	54,1%
0,90 m-1,80 m	9.642 m	37,2%
< 0,90 m	2.257 m	8,7%
Total	25.926 m	100,0%

Fig. 6.6 Amplada útil de voreres

6.1.1.4. Obstacles a les voreres

Als trams inclosos dins de la xarxa bàsica, definits al capítol d'oferta, s'ha analitzat la situació de confort del desplaçament i l'existència d'obstacles. Entre d'altres aspectes, s'ha valorat:

- Existència de guals
- Obstacles
- Existència de vorera i estat de les voreres
- Escales

A partir d'aquesta informació s'ha construït el plànol de diagnosi de la xarxa bàsica de vianants que es mostra a continuació.

Fig. 6.7 Obstacles a la xarxa bàsica de vianants

Les principals deficiències detectades a la xarxa principal d'itineraris de vianants són les següents:

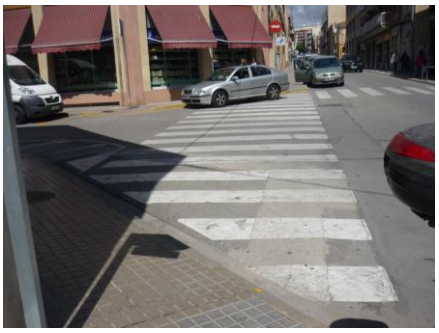
- Pas de vianants no rebaixats
- Manca de passos de vianants
- Obstacles
- Voreres no asfaltades
- Pendents pronunciats

A continuació es fa un recull de les principals deficiències per tipus:

1. Manquen guals als següents passos de vianants:

CARRER	LOCALITZACIÓ
C. José Mª Torrijos	C. d'Illuro
C. d'Illuro	C. José Mª Torrijos
C. Casto Méndez Núñez	Rda. Barceló
C. Germans Thos i Codina	Rda. Barceló
Rda. Barceló	C. Germans Thos i Codina
Pg. Carles Padrós	Parc Central
C. Juan José Navarro	Camí Ral
C. Prat de la Riba	C. Francisco Pacheco
Pg. Rocafonda	C. Miquel Albà
Av. Josep Puig i Cadafalch	Pl. Rafael Casanova

Taula 6.2 Passos de vianants sense gual



C. Jose Mª Torrijos

C. Casto Méndez Núñez

C. Germans Thos i Codina

Pg. Carles Padrós

C. Juan José Navarro

C. Prat de la Riba

2. Manquen passos de vianants a les següents cruïlles:

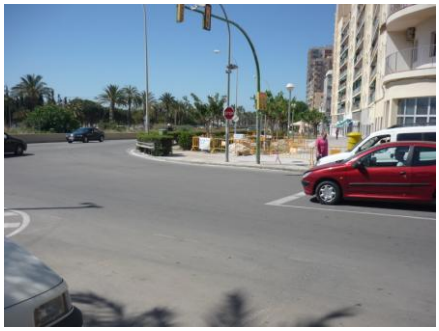
CARRER	LOCALITZACIÓ
C. Juan de la Cierva	Av. del Maresme
Av. del Maresme	C. Toló
Av. del Maresme	C. Floridablanca
Rda. Joan d'Àustria	Av. del Maresme

Taula 6.3 Cruïlles amb manca de pas de vianants

C. Juan de la Cierva

Av. del Maresme

Av. del Maresme



Rda. Joan d'Àustria

3. Existeixen obstacles als següents punts de la xarxa

CARRER	LOCALITZACIÓ	OBSTACLE
C. Miquel Biada	C. d'Iluro - C. Francisco Pizarro	Cotxes sobre vorera
Camí Ral	Rda. Francesc Macià - C. Pepeta Moreu	Cotxes sobre vorera
Av. Ernest Lluch	Av. Del Maresme	Arbre
C. Germans Thos i Codina	Rda. Barceló	Post elèctric
Av. del Maresme	C. Juan de la Cierva - Pl. Llac Salam	Publicitat
C. Marià Fortuny	El Rierot	Pivots
Rda. Alfons X el Savi	C. Lapidario	Parada Bus
Pl. Cuba		Reserva C/D Mercat

Taula 6.4 Obstacles a la xarxa de vianants

Camí Ral

Av. Ernest Lluch

C. Germans Thos i Codina

Av. Maresme

C. Marià Fortuny

Rda. Alfons X el Savi

4. S'hi troben voreres no asfaltades als següents carrers:

CARRER	LOCALITZACIÓ
Camí Ral	Parc de la Pollancreda
Av. Lluís Companys	C. Roma
Av. Maresme	C. Juan de la Cierva - Pl. Llac Salam
Av. Amèrica	Tronc Central

Taula 6.5 Trams amb vorera no asfaltada

Camí Ral

Av. Lluís Companys

Av. Maresme

Av. Amèrica

5. Pendents poc accessibles

CARRER	LOCALITZACIÓ
Bda. de les Escaletes	Pl. Peixateria
Bda. Espenyes	C. Hospital
Av. Corregiment de Mataró	Parc Central
Via Europa	Pl. Itàlia - Pl. França
C. Torrent de la Pólvora	
Av. Perú	C. Músics Cassadó - Pl. Josep Cusachs

Taula 6.6 Vies amb pendent

Bda. de les Escaletes

Bda. Espenyes

Av. Corregiment de Mataró

Via Europa

C. Torrent de la Pólvora

Av. Perú

6.1.1.5. Gestió de l'accessibilitat al centre urbà

El casc antic és una de les zones terciàries de la ciutat, on conflueixen, d'una banda, una elevada demanda de vianants, i d'altra, viaris amb reduïdes amplades. Aquests fets provoquen problemes d'accessibilitat en tots els modes de transport. Des de fa uns anys, existeix la tendència a convertir part d'aquestes en zones de vianants o bé restringir l'ús del vehicle privat d'alguna forma.

En el cas de Mataró, es planteja la conveniència d'unir aquesta zona amb els barris i les rondes completant la xarxa radial ja iniciada.

De la diagnosi de connectivitat resulta la conveniència d'actuar en 12 eixos que es detallen a continuació:

	UBICACIÓ	long (m)
1	Av. Gatassa	607
2	Rda. O'Donell	520
3	Camí del Mig - C.Miquel Biada	396
4	C. Miquel Biada - c. Sant Benet	473
5	Rda. Barceló	180
6	C.Tetuan - C. Iluro	569
7	Camí Ral	894
8	Rda.Alfons X	720
9	C. Portal de Valldeix - Camí Fondo - C/Ctra. Mata	746
10	C. Parc	374
11	C. Riera	337
12	C. Churruca	338
	TOTAL	6.154

Taula 6.7 Trams a actuar per a configurar la xarxa bàsica peatonal

En conjunt resulta la necessitat d'actuar sobre 6.154 m de vies de les quals corresponen:

- Dos eixos exteriors a l'anell de rondes (Av. Gatassa i Carretera Mata)
- Dos eixos de tancament transversal de l'anell de rondes
- Set eixos radials interiors
- Un eix transversal interior (Camí Ral)

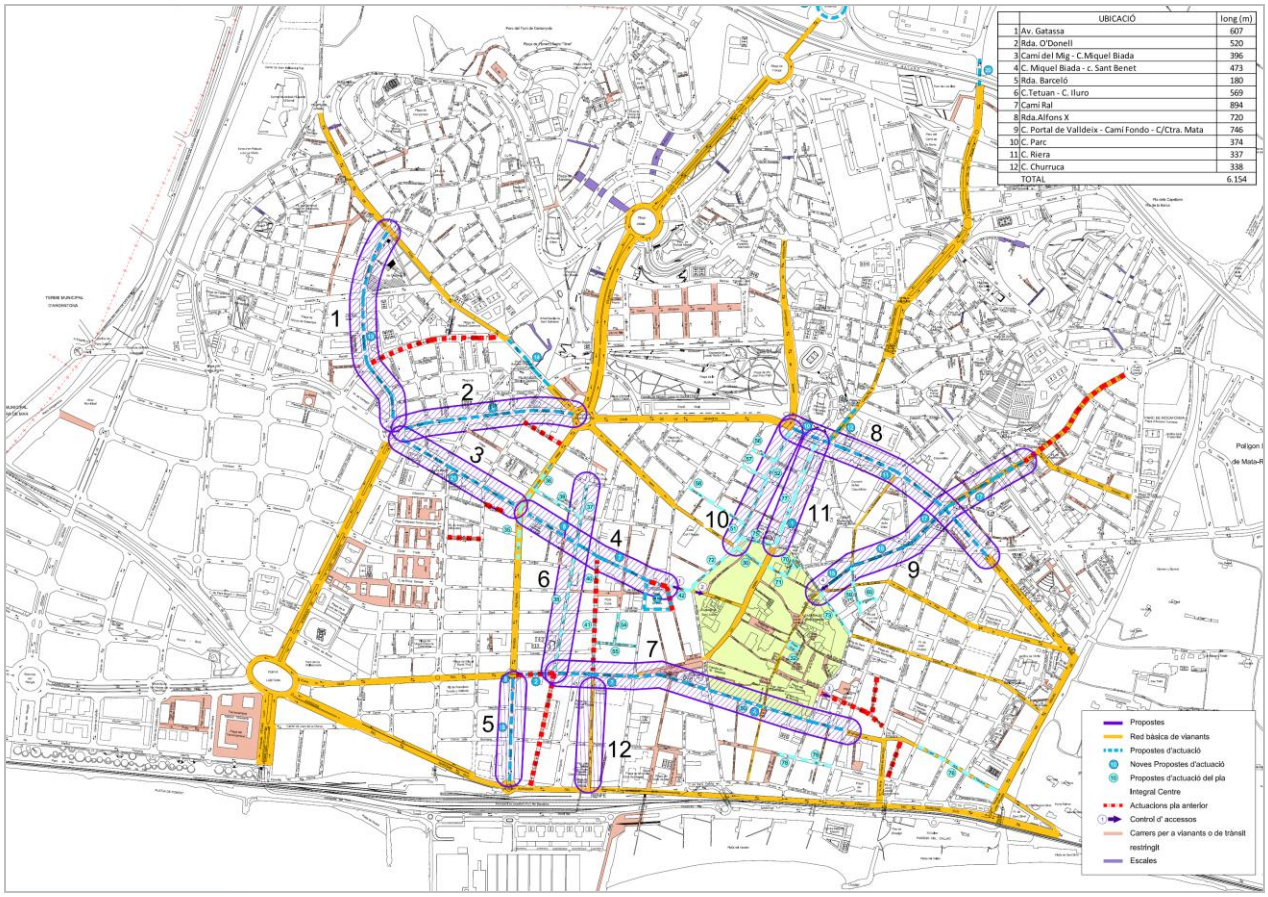


Fig. 6.8 Trams a actuar per a configurar la xarxa bàsica peatonal *(plànol 6.1.2)*

Xarxa de vianants

Av. Gatassa.

Ronda O'Donell

Camí del Mig.

C. De Sant Benet.

Xarxa de vianants

Ronda Barceló.

C. Iluro

Camí Ral.

Ronda d'Alfons X el Savi.

Xarxa de vianants

Camí Fondo.

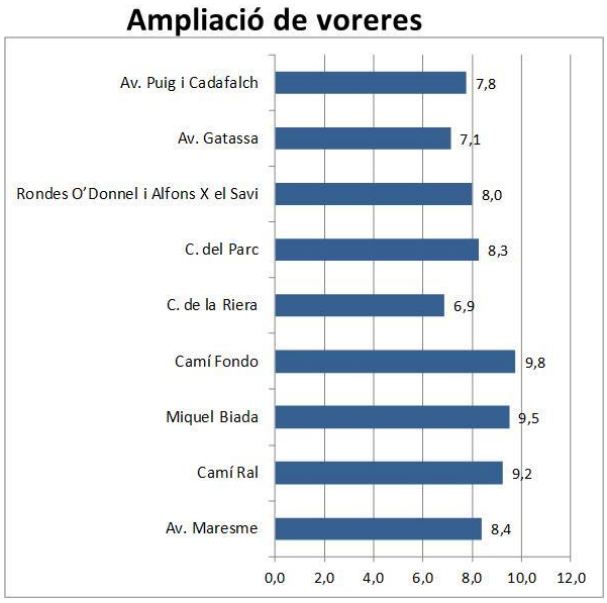
C. Del Parc

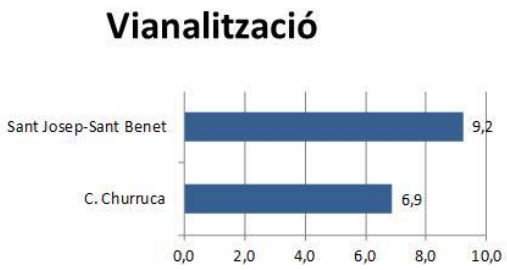
La Riera.

C. De Cosme Churruca.

6.1.1.6. Diagnosi participada

Els resultats de la diagnosi han estat explicats a la Mesa de Seguiment del PMUS per a la seva valoració i aportació de nous temes, amb la valoració següent:





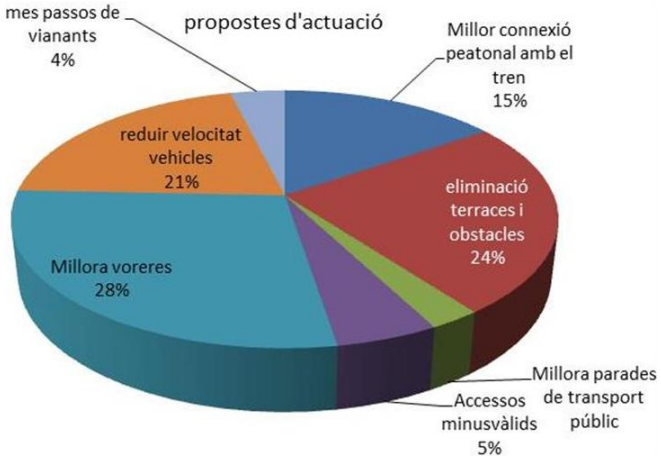


Fig. 6.9 Propostes d'actuació suggerides a la Mesa de Seguiment del PMUS

Del procés de diagnosi participada es desprèn l'interès en connectar peatonalment el centre de la ciutat amb els barris més poblats; Cerdanyola a través del C. Miquel Biada i Rocafonda a través de Portal de Valldeix i Camí Fondo.

Obté també una bona valoració l'opció de pacificar el Camí Ral, encara que s'ha de considerar que aquesta via és actualment itinerari d'accés als aparcaments de Santa Anna i Can Xammar.

6.1.2. Mobilitat en bicicleta

6.1.2.1. Diagnosi general

La participació de la bicicleta en el repartiment modal en Mataró és residual (0,5%) amb aproximadament 1.600 viatges diaris fets per residents als que s'afegeixen aproximadament 300 de no residents.

Aquesta participació està per sota d'altres ciutat de proporcions similars on s'han assolit participacions superiors a l'1%.

L'oferta de carrils-bici també és molt reduïda. Es disposa de 6,47 kms de carril reservat per cada 100.000 habitants, ràtio que pot ser millorada considerant l'actual situació de baixes intensitats de trànsit que poder aprofitar-se per a recuperar espais per al vianants i la bicicleta.

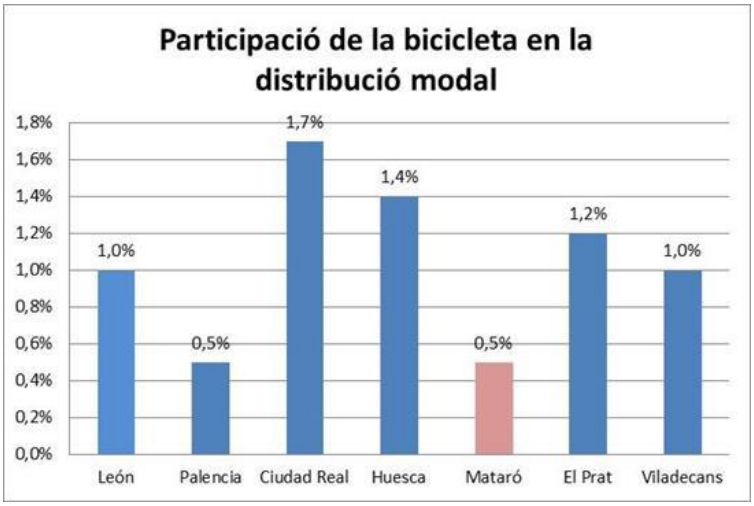


Fig. 6.10 Participació de la bicicleta en la distribució modal en diferents ciutats

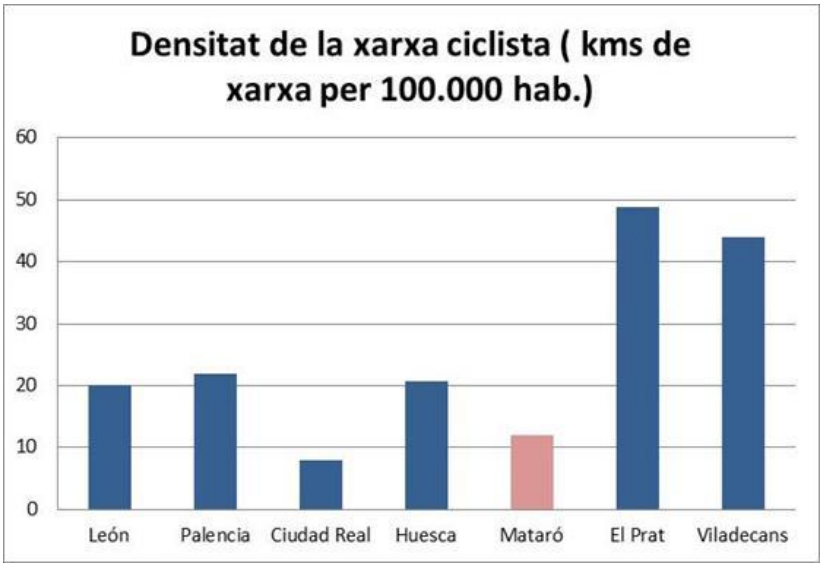


Fig. 6.11 Densitat de xarxa ciclista en diferents ciutats

6.1.2.2. Estat dels carrils bici

S'ha realitzat un inventari sobre el disseny i estat dels carrils reservats a bicicletes. En general l'estat i la senyalització són correctes, encara que s'han detectat alguns trams amb problemàtiques concretes com:

- Amplades reduïdes
- Falta de senyalització
- Pas de calçada compartit amb els vianants
- Falta de manteniment

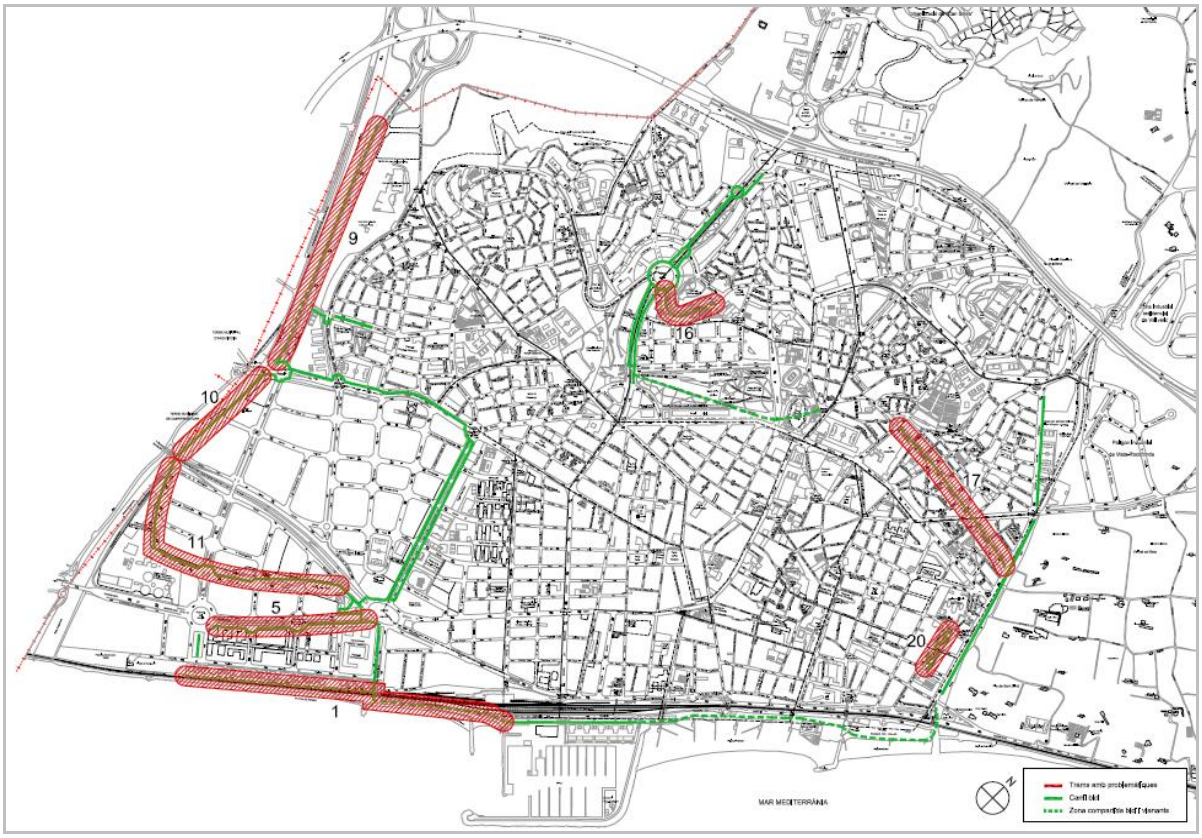


Fig. 6.12 Problemàtiques a la xarxa ciclista *(plànol 6.1.3)*

TRAM	VIA	TIPUS	FOTOS	OBSERVACIÓNS
1	Parc de Mar / Av. del Port	Pista Bici	1,2,3,4	Degut a la humitat algún tram es troba no transitable en bicicleta, ja que el ferm ha perdut consistència (Foto 3)
5	N-II	carril bici en vorera	9,12	Passos de vianants compartits.
9	Passeig de Ribalta	Pista Bici	16,17	Ample insuficient per a compartir pas amb els vianants.
10	Riera d'Argentona	carril bici	19	Ample insuficient per a compartir pas amb els vianants.
11	C. Cosidera/ C. Teixidora	Vorera Bici	20,21,22,23,24,25	Desperfectes al carril bici degut a l'aparició de plantes (Foto 20). Pintura bastant degradada.
16	Ronda del Dr. Ferran	Pista Bici	33	Ample insuficient per a compartir pas amb els vianants.
17	Av. d'Amèrica	Pista Bici	35,36,37,38	Ample insuficient per a compartir pas amb els vianants.
20	Parc de la Llibertat	Pista Bici	41,42	No senyalitzat el pas de bicicletes.

Taula 6.8 Localització i detall de les problemàtiques a la xarxa ciclista

A continuació es mostren alguns dels problemes detectats:

Parc de Mar: Ferm amb poca consistència.

Av. Amèrica: Ample insuficient per al pas simultani de vianants i bicicletes.

C. Cosidora: Desperfectes al carril bici a causa de l'aparició de vegetació.

6.1.2.3. Connectivitat de la xarxa de mobilitat en bicicleta

Com en el cas de la mobilitat dels vianants, la distància a recórrer en bicicleta per als desplaçaments quotidians s'ha considerat de 30 minuts que, amb una velocitat mitjana d'entre 15 i 20 km/h., suposa una distància màxima de 10 km. Així, la totalitat de l'àrea urbana de Mataró és possible cobrir-la mitjançant itineraris en bicicleta.

La xarxa actual disposa de 8.164 m de carril amb les tipologies detallades a la taula adjunta en la què s'observa la major proporció de pista bici que cobreix els itineraris del Passeig Marítim i del Parc Central, i del tipus vorera-bici que cobreix els accessos radials des del Tecnocampus i els Barris de Pla d'en Boet, des de La Llàntia i Cirera per l'Av. Europa, o la connexió amb Rocafonda per Rafael Estrany.

S'observa baixa implantació de carril bici protegit en vorera que es limita a l'Av. de Lluís Companys i a la Ronda de Miguel de Cervantes.

Pista Bici	7.180
Carril bici protegit	1.823
Vorera Bici	5.153
carril bici en vorera	701
carril bici	487
total	**15.344**
total carrils excepte pista bici	**8.164**

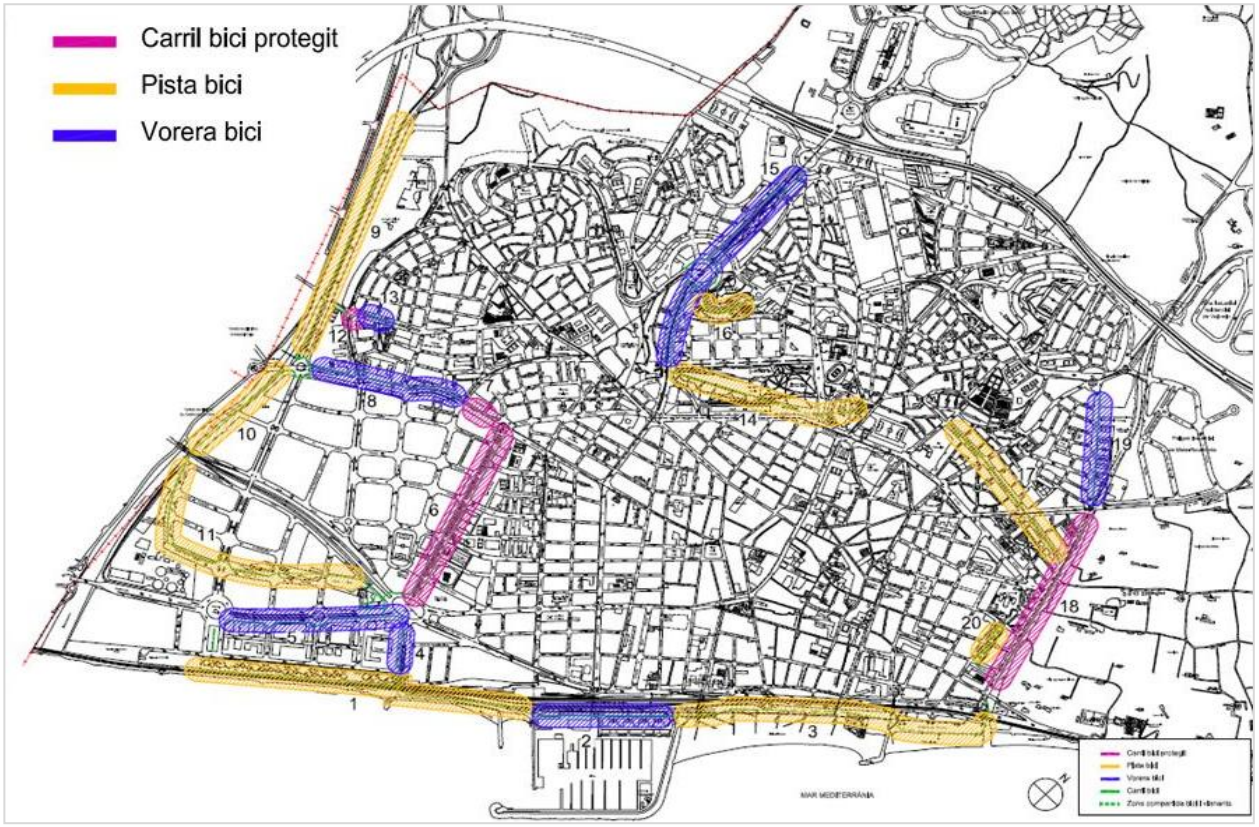


Fig. 6.13 Xarxa actual de carrils bici a Mataró

Dins del centre urbà es poden realitzar gairebé totes les connexions entre barris. No obstant, i malgrat que amb la nova normativa de regulació de velocitat els ciclistes circularan sense problemes per tota la xarxa viària, es detecten els següents trams sense oferta específica:

PMUS DE MATARÓ. PROPOSTES DE MILLORA DE CONNECTIVITAT DE LA XARXA CICLISTA		
REF	VIA	long (m)
1	Enllaç C. Josep Montserrat Cuadrado	535
2	Rda. O'Donnell	510
3	Rda. Alfons X	206
4	Pl. Espanya	99
5	Pg. d'Antoni Martí Cabanellas	207
6	C. Cardenal Pascual d'Aragó	242
7	C. Músic Jaume Isern	337
8	C. Cooperativa	330
9	C. Cuba	354
10	C. Sant Bru - C. Cristina - C. Enric Prat de la Riba	718
11	Camí Ral	728
12	C. Sant Pelegrí - C. Josep Castellà	433
13	Ronda Alfons X	465
14	C. Antoni Puigblanc - C. Herrera	683
15	Sant Pelegrí	65
16	C. Goya - C. Altafulla	478
	Total	6.390

Taula 6.9 Trams de potencial actuació per a integració en la xarxa ciclista

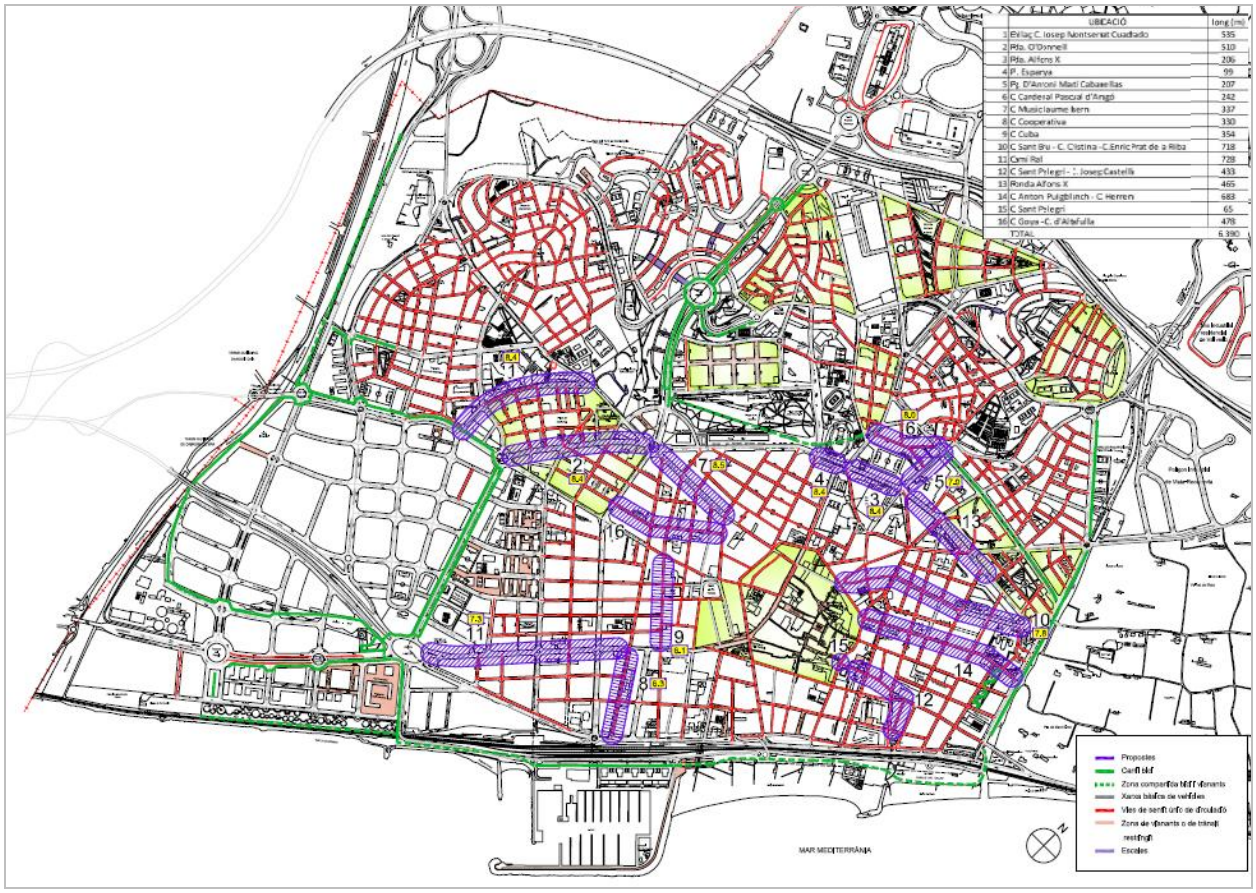


Fig. 6.14 Trams de potencial actuació per a integració de la xarxa ciclista *(Plànol 6.1.4)*

6.1.2.4. Diagnosi participada

S'han presentat els resultats de la diagnosi a la Mesa de Seguiment del PMUS, que ha valorat i prioritzat les actuacions propostes, com a resultat s'ha obtingut la necessitat d'actuar en millores com en el Passeig Marítim i Estació han estat les menys valorades (eixos de C. Cuba i C. Cooperativa) mentre que les connexions amb els barris a través de Jaume Isern més Ronda O'Donnell o Josep Montserrat i Cuadrado tenen major acceptació.

El Camí Ral, que des de la perspectiva peatonal obtingué una bona valoració, no comparteix aquesta valoració com a eix ciclista.

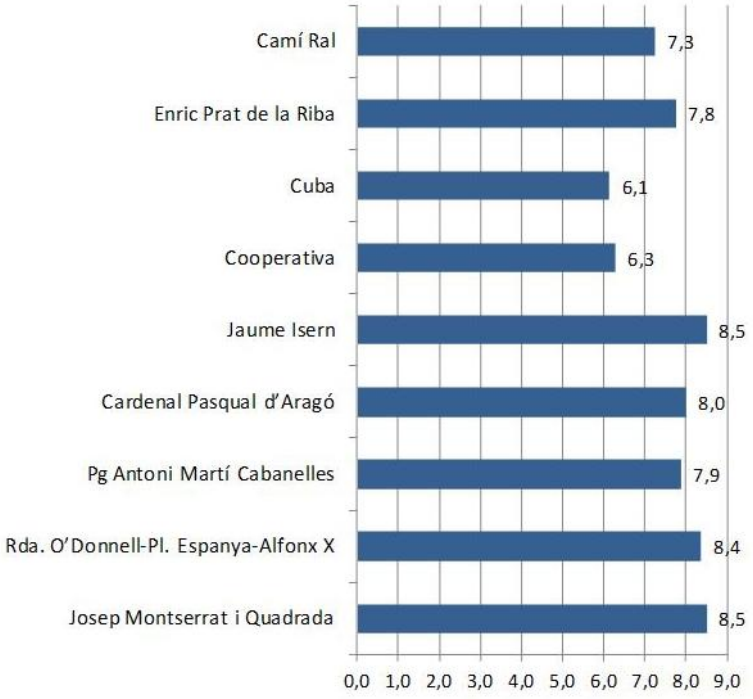


Fig. 6.15 Valoració d'eixos ciclistes per la Mesa de Seguiment del PMUS

De les aportacions de la Mesa de Seguiment del PMUS destaquen dues noves consideracions; el baix interès en la implantació d'un sistema de bicicleta pública, i el criteri preferent de què la implantació de nous carrils ciclistes es basen en recuperar espais de circulació o d'aparcament de vehicles.

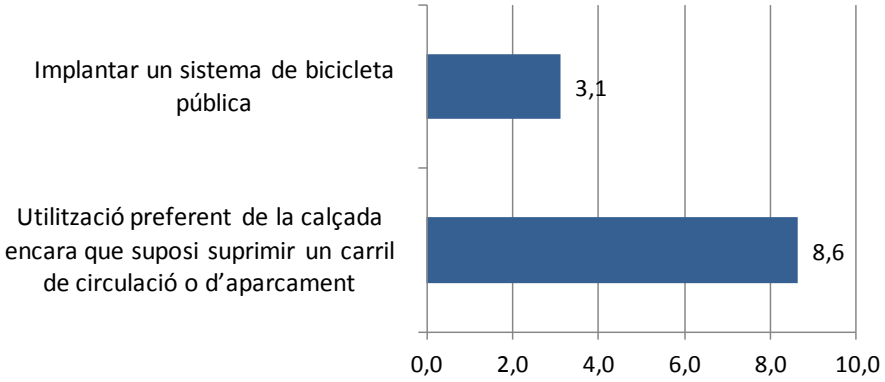


Fig. 6.16 Valoracions d'altres possibles actuacions en mobilitat ciclista

6.1.2.5. Conclusions

Com a conclusió, es pot destacar que, si bé la bicicleta presenta un ús actualment reduït, s'estan realitzant actuacions de millora de la connectivitat que poden incidir en un creixement del seu ús.

Tant a la Mesa de Seguiment del PMUS com en les enquestes telefòniques realitzades, s'ha valorat positivament l'impuls d'aquest mode, condicionada a unes bones condicions de convivència amb el vianant i el vehicle, en particular sol·licitant que els futurs carrils bici s'obtinguin a partir de carrils de circulació o aparcament.

Respecte a la connectivitat, es detecten algunes mancances, particularment de connexió del centre amb els barris a l'exterior de l'anell de Rondes. Així, la millora d'aquestes connexions suposaria sens dubte un augment de la mobilitat sostenible.

En relació als aparcaments, cobreixen bona part dels centres de generació i atracció de viatges, però es detecten una baixa utilització. Així mateix, no es percep un interès especial en la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes o bicibox.

6.1.3. Mobilitat en transport públic

Participació del transport públic en la mobilitat

Dades generals dels desplaçaments

A partir de l'enquesta telefònica realitzada als residents de Mataró al 2014 s'ha determinat la participació del transport públic sobre el total de viatges.

- Dels 286.200 desplaçaments dels residents (2,32 viatges/habitant) un **11,4% es fa en transport públic** (33,6% en vehicle privat)**, amb una mitjana de 0,26 viatges/habitant**.
- La quota de mercat del transport públic mostra un lleuger estancament respecte el 2006 (11,8% a l'EMQ-2006).
- Dels 110.800 desplaçaments realitzats pels **no residents només el 9% en transport públic** (85% en vehicle privat) la qual cosa evidencia les facilitats que té el visitant de Mataró en estacionar el seu vehicle.

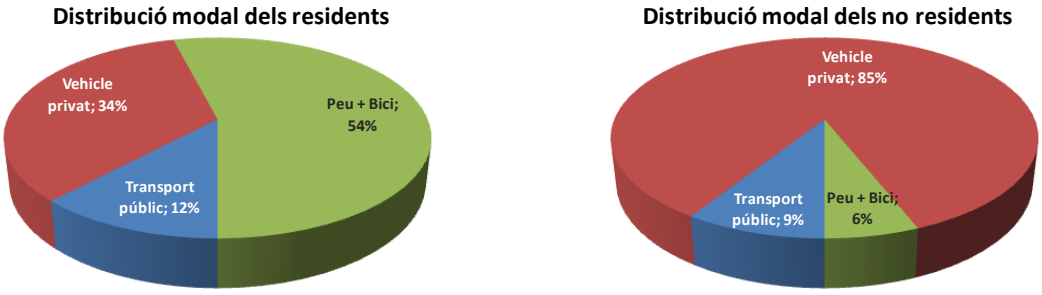


Fig. 6.17 Distribució modal dels residents i no residents

La distribució modal és similar a la d'altres municipis de l'AMB, amb una participació del transport públic a la banda mitjana-baixa.

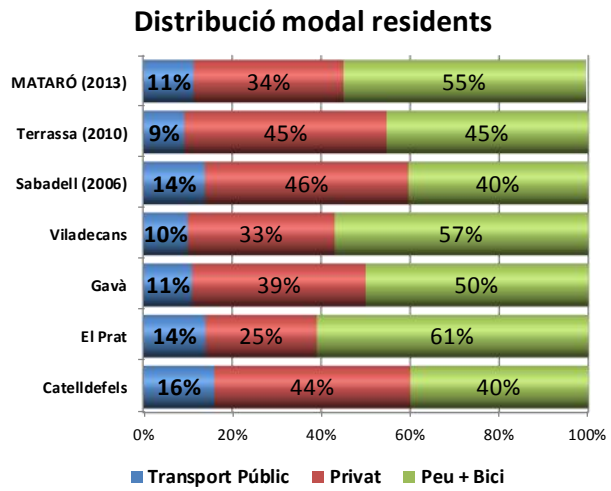


Fig. 6.18 Distribució modal dels residents

La intermodalitat és molt residual ja que la majoria de viatges de Mataró (95,6%), ja siguin interns o de connexió, es realitzen en un únic mitjà. Dels viatges en transport públic, el 20% dels que es fan en tren utilitzen algun altre mitjà mecanitzat, confirmant l'estació com un significatiu node de transport. La Pl. de les Tereses també constitueix un punt on conflueixen autobusos urbans i interurbans, i, per tant, on també es realitzen un important nombre de transbordaments.

MODE A MATARÓ	mode unic	pie	bus urba	coche	moto	total
Coche conductor	27,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	27,7%
Coche acompañante	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%
Tren	2,3%	1,4%	0,7%	0,1%	0,1%	4,6%
Autobús interurbano	1,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	1,4%
Autobús urbano	3,7%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	5,4%
Moto	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
Camión/Furgoneta	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
A pie	54,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	54,5%
Bicicleta	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
Taxi	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
total	95,6%	3,4%	0,8%	0,1%	0,1%	100,0%

Taula 6.10 Intermodalitat

6.1.3.1. Mobilitat en bus interurbà

a) Cobertura del servei de bus interurbà

S'observa una oferta acceptable del servei interurbà.

- **426 expedicions** diàries en els dos sentits (141 dissabtes i 102 en festiu) de caràcter metropolità majoritàriament que connecten Barcelona (43%), el Maresme i el Vallès. Així, hi ha un autobús aproximadament cada 6 minuts que surt de Mataró i que connecta amb altres municipis metropolitans.

- **Elevada cobertura** de les parades dels serveis de transport públic interurbà, que abasten el 89% del territori i el **83% de la població** (radi de 500 metres). Així, el servei interurbà pràcticament és un servei porta a porta que fa pràcticament innecessari els transbordaments amb el servei urbà.

- Fora de la zona de cobertura directa de les parades només **queden sense servei sectors de Rocafonda i Vista Alegre**.

- Inclou el **polígon industrial d'en Boet** pel que és la seva única oferta de transport públic.

b) Connexions amb els municipis de l'entorn

Pel que fa a la connectivitat amb la resta de municipis de la RMB indicar el següent:

- La **xarxa de busos interurbans està molt focalitzada en l' eix costaner** (Barcelona-Blanes), especialment en els municipis del seu tram Sud, i **sobreposada i en molts casos en competència amb la línia R1 de rodalies**. Dins d'aquest eix destaca la ciutat de Barcelona que és origen o destinació de la meitat de les línies interurbanes de Mataró, que tenen un molt bon servei de recollida i distribució dins del municipi de Mataró que compensen l'excentricitat de la localització de l'estació de tren.

- Fora d'aquest eix costaner hi ha també un servei rellevant amb el Vallès (Granollers, principalment, i Sabadell) i a la resta de municipis de l'entorn immediat de Mataró (Argentona, Òrrius i Dosrius).

- Els **municipis del Maresme sense connexió directe d'autobús amb Mataró** són: Alella, Arenys de Munt, Cabrils, St. Iscle de Vallalta, St. Cebrià de Vallalta, Premià de Dalt, Tiana, Teià, Tordera, situats tots ells darrera de l'eix costaner assenyalat anteriorment.

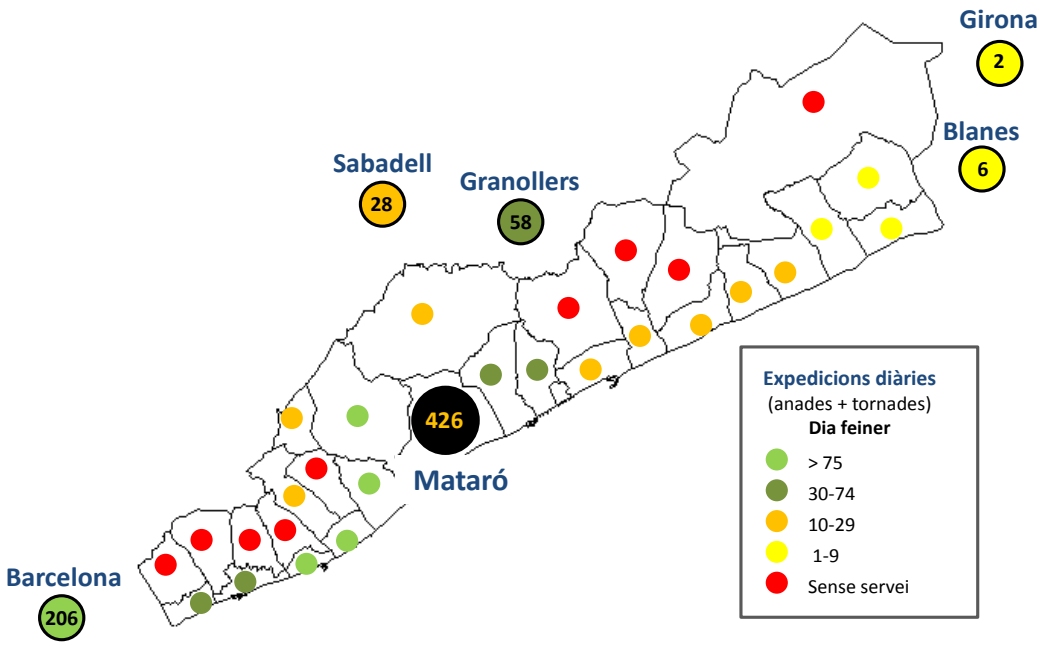


Fig. 6.19 Connectivitat amb la resta de municipis (expedicions diàries)

c) Cobertura del servei de bus nocturn

Les característiques del servei urbà són les següents:

- **2 línies interurbanes nocturnes** que connecten Barcelona i altres municipis del Maresme (Argentona, i els de la costa entre Mataró i Pineda de Mar) entre les 24:00 i les 03:00h.

- **Cobertura** de les parades del servei nocturn del 51% del territori i **43,5 de la població**.

- Abasta una àmplia zona central del municipi i l'entorn de l'hospital, parant a l'Hospital, Plaça Tereses, Estació de Renfe i Porta Laietana

- **Deixa sense servei** els sectors de Cerdanyola, La Llàntia, Cirera, Els Molins, Vista Alegre, Rocafonda, El Palau o d'Escorxador, a més de les zones industrials del municipi.

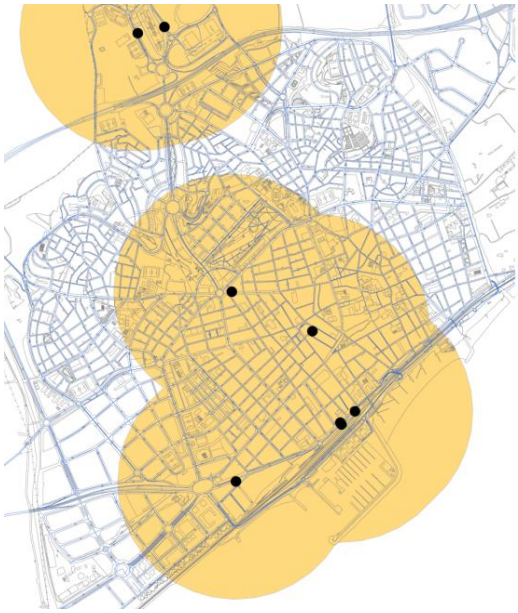


Fig. 6.19 Cobertura del servei bus nocturn

d) Demanda del servei de bus interurbà i nocturn

Els trets més característics de la demanda són els següents:

- **Aproximadament 9.000 viatgers utilitzen el servei interurbà els dies feiners.**

- **Més de la meitat de la demanda de 2,65 milions de validacions anuals** de les línies interurbanes **correspon a les que connecten amb Barcelona**, un 20% a les que connecten amb el Vallès i el 23% a les que connecten altres municipis del Maresme (Argentona, i els de la costa entre Mataró i Pineda de Mar).

- **L'evolució de la demanda** ha estat positiva el 2013 en tots tres blocs de línies diürnes i en les nocturnes (mitjana del 4,9%) essent les del Vallès les que han crescut menys (1%).

- **Perden passatge** totes les línies del Vallès llevat de la UAB (Bellaterra), la de Mataró-Dosrius (551) i Mataró-Argentona (553 i 554), amb caigudes inferiors al 3% en tots els casos.

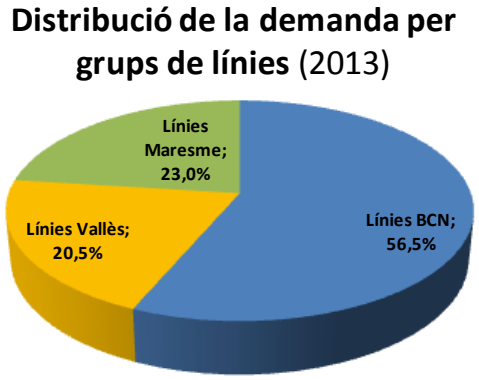


Fig. 6.20 Distribució de la demanda per grups de línies (2013)

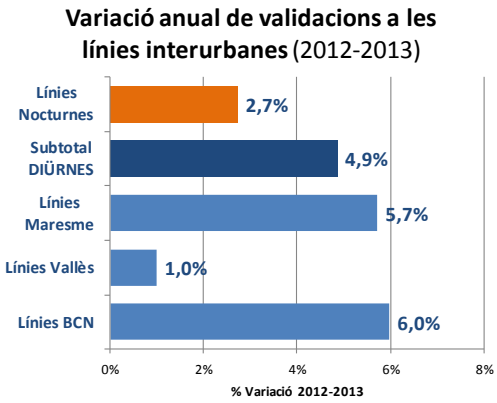


Fig. 6.21 Variació anual de validacions a les línies interurbanes (2012-2013)

6.1.3.2. Mobilitat en mode ferroviari

a) Oferta del servei ferroviari

La connexió ferroviària amb Barcelona i municipis de la costa del Maresme entre Mataró i Barcelona és bona, amb freqüències en hora punta de 6 minuts i un temps de viatge de 41 min. (BCN pl. Catalunya) competitiu en hora punta amb el vehicle privat.

OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC DE LA LÍNIA R1 DE RODALIES

		Expedicions / dia			Horaris			Hores servei			Freqüència punta			Durada (min.)
	Línia	Feiner	Dissabte	Diumenge / Festiu	Feiner	Dissabte	Diumenge / Festiu	Feiner	Dissabte	Diumenge / Festiu	Feiner	Dissabte	Diumenge / Festiu	
R1	Mataró-Barcelona (Pl. Catalunya)	110	67	67	04:50 / 23:13	04:57 / 22:20	04:57 / 22:20	18,38	17,38	17,38	6'	10'	10'	41'
R1	Mataró-Calella	53	35	35	06:32 / 23:42	07:00 / 23:28	07:00 / 23:28	17,17	16,47	16,47	12'	30'	30'	25'
R1	Mataró-Blanes	35	33	33	06:32 / 23:42	07:00 / 23:28	07:00 / 23:28	17,17	16,47	16,47	30'	30'	30'	41'

Taula 6.11 Oferta de transport públic Línia R1 de Rodalies

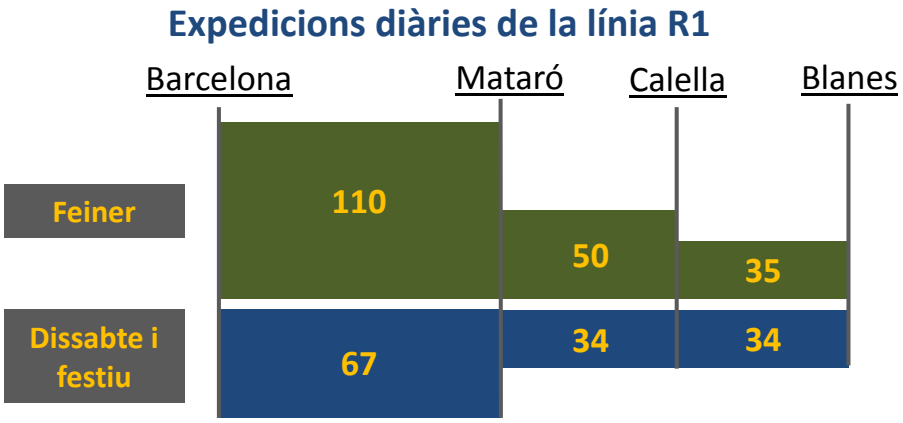


Fig. 6.22 Expedicions diàries de la Línia R1

Tot i això, pels barris més allunyats de l'estació, la impedància que suposa anar a peu o en bus urbà fa que l'autobús interurbà sigui més competitiu per algunes relacions. Degut a la posició perifèrica de l'estació la seva cobertura directa abraça només al **12% de la població** (radi de 750 m).

Les condicions d'intermodalitat de l'estació tampoc fan que el radi de cobertura de l'estació siguin majors i que només un 20% dels usuaris que agafen el tren hagin utilitzat prèviament altre mode de transport (principalment el bus amb un 78%):

- L'estació de tren disposa d'estacionament en superfície gratuït, a 250m de l'estació: **280 places**. Aquest aparcament està reservat, amb senyalització específica, pels usuaris de Renfe tot i que no hi ha cap tipus de control. Aquest fet, i la feble capacitat per absorbir la seva pròpia demanda, fa que estigui totalment ocupat durant tot el dia.

- No hi ha per tant oferta exclusiva per al park&ride ni places preferents pels usuaris del cotxe compartit perquè l'aparcament no disposa de mitjans per controlar qui ocupa l'espai disponible.

- L'estació tampoc disposa d'una oferta d'estacionament segura pels usuaris del tren que hi accedeixin en bicicleta.

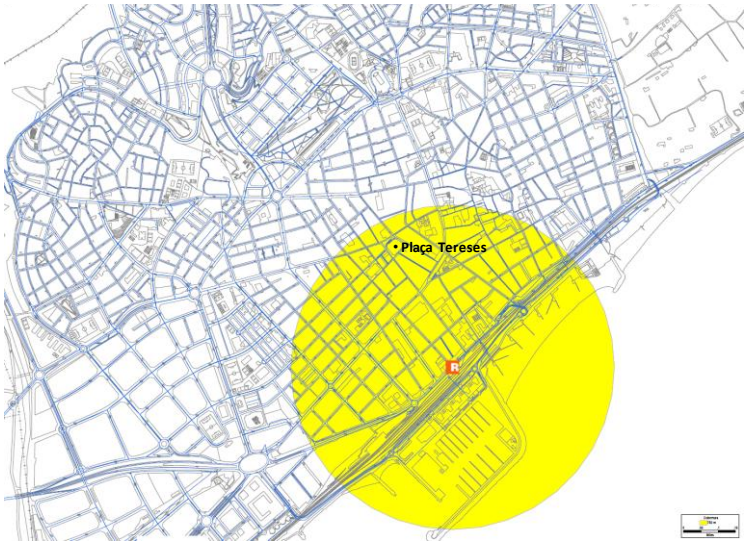


Fig. 6.23 Radi cobertura Estació de Mataró

b) Demanda del servei ferroviari

Aproximadament 7.500 viatgers agafen el tren a l'estació de RENFE de Mataró, aproximadament un 85% de la que agafa el bus interurbà. Més d'un 75% d'aquesta demanda té com a destinació el sentit Barcelona de la línia.

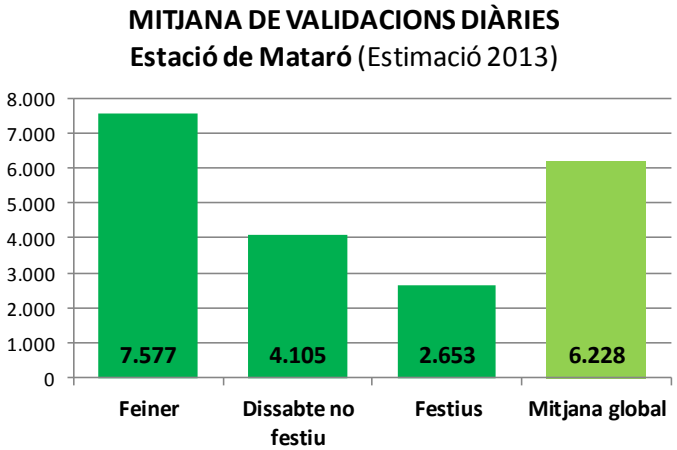


Fig. 6.24 Mitjana de validacions Diàries a l'Estació de Mataró (2013)
Font: Doymo. Elaboració d'informació d'ATM / Gerència de Rodalies de Catalunya

Demanda mitjana de dia feiner

Orígen / destinació	MATARÓ	Maçanet-Massanes	Molins (BCN)	Total
MATARÓ		1.911	5.433	**7.344**
Maçanet-Massanes	1.831			1.831
Molins (BCN)	5.884			5.884
Total	**7.715**	1.911	5.433	**15.059**

Font: ATM / Gerència de Rodalies de Catalunya

Taula 6.12 Demanda de l'estació de Mataró de la Línia R1 de Rodalies (2012)
Font: ATM / Gerència de Rodalies de Catalunya

6.1.3.3. Mobilitat en bus urbà

a) Oferta del servei

L'oferta del servei està estructurada en:

- 8 línies que realitzen 374 expedicions diàries en dia feiner (64% en dissabtes i 30% en festius). Dues d'aquestes línies (la L1 i la L2) són circulars que a més passen pel Centre del municipi. La línia 5 connecta l'estació amb l'Hospital passant pel Centre, mentre que la línia 7 és una llançadora que connecta el barri de Cerdanyola amb el Centre. La resta de línies tenen itineraris més complexos.

- 148 parades amb una mitjana d'1,59 línies/parada i una separació entre parades de línia de 358 m.

Anualment es fan 1,123 milions de km en bus, que equivalen a 49.400 km any / km^2 i a 8,9 km any / habitant.

Tota la flota d'autobusos està adaptada per a l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda des de l'inici de la concessió.

b) Cobertura del servei de transport urbà (radi de 250m)

En termes generals la cobertura del transport públic urbà és bastant bona:

- Cobertura del 76% de la superfície urbana de la ciutat i 96% dels habitants.

- Les zones amb **una cobertura feble** (menys de 50 expedicions diàries) són reduïdes: **petits sectors dels barris d'Escorxador i de Vista Alegre**. Aquestes zones estan cobertes per una sola línia, la 8 i la 3, respectivament, totes dues amb menys de 50 expedicions diàries.

- Zones **sense cobertura: zones industrials** (Pla d'en Boet, Ctra. Mata, Vallveric) i urbanitzacions residencials de molt baixa densitat per sobre de l'autopista C-32. El polígon industrial disposava d'una línia de bus que es va haver de treure per la baixa demanda.

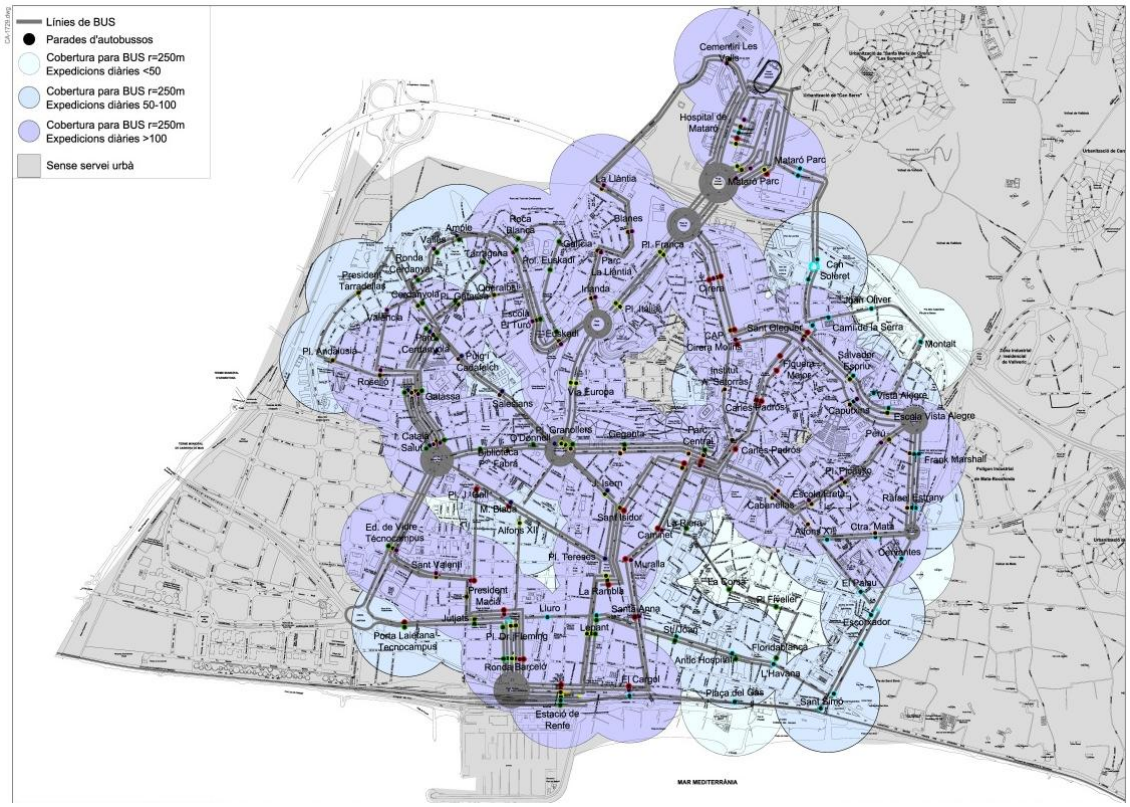


Fig. 6.25 Cobertura del servei de transport urbà (radi de 250m) *(Plànol 6.1.5)*

c) Horari, freqüència i puntualitat del servei

El servei funciona amb totes les línies durant gairebé 14,2 hores, en dia feiner. Si excloem les línies L4 i L7, la resta del servei funciona al complet durant gairebé 16,0 hores diàries, arribant a les 17,6 hores el període global del servei. Les darreres recuperacions de serveis han millorat la connexió amb els trens de RENFE.

La xarxa d'autobús funciona bàsicament a horari i no a freqüència, és a dir, com l'interval de pas és elevat, si l'usuari no memoritza els horaris, corre el risc d'esperar força temps a la parada. A més, a la majoria de casos es tracta d'horaris de difícil memorització:

- La freqüència mitjana de pas del servei és de **17,7 minuts, però només hi ha dues línies amb freqüència de 15 minuts o menys, que són la L5 (13') i la L6 (14').** Aquestes línies són les que funcionarien bàsicament a freqüència.

- **La línia L4 és la de pitjor freqüència, amb 29 min.**, tot i que té una part important del seu traçat encavallat amb el de les línies circulars, **seguida de la L7 i la L8, amb 20 minuts.**

- El dissabte, només la L5 té una freqüència de pas inferior als 20' i la de la L8 supera 1 hora.

Com a fet positiu cal indicar que l'existència d'una aplicació per a mòbil permet que l'usuari conegui el temps d'espera real.

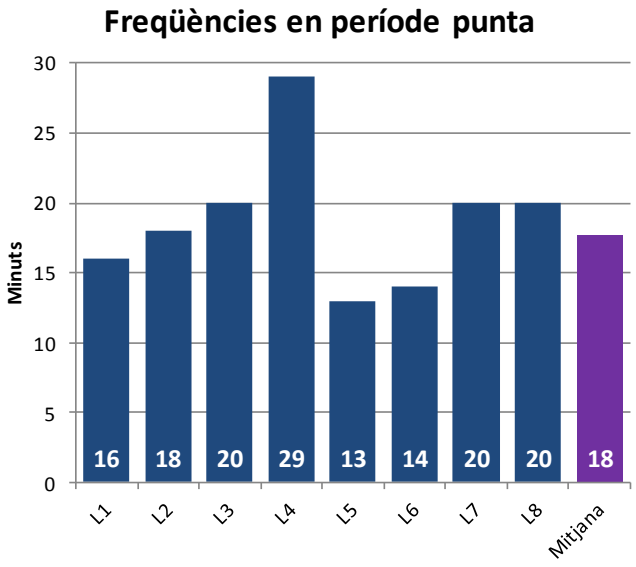


Fig. 6.26 Freqüències en període punta

D'altra banda, l'índex de puntualitat estava l'any 2014 **per sobre del 80% de les expedicions,** amb un **lleuger increment dels retards** (més de 3 minuts). La manca de puntualitat té una major afectació quan es tracta d'una xarxa que funciona a horari. Aquest indicador s'ha anat millorant fins assolir l'any 2018 el **87,3% de les expedicions**.

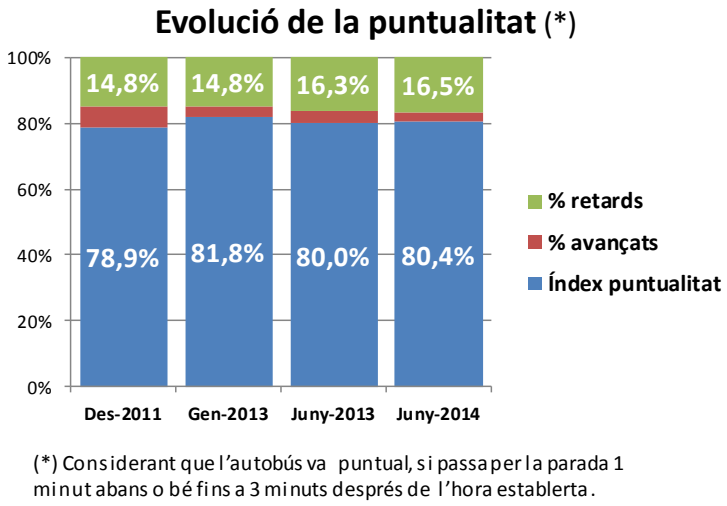
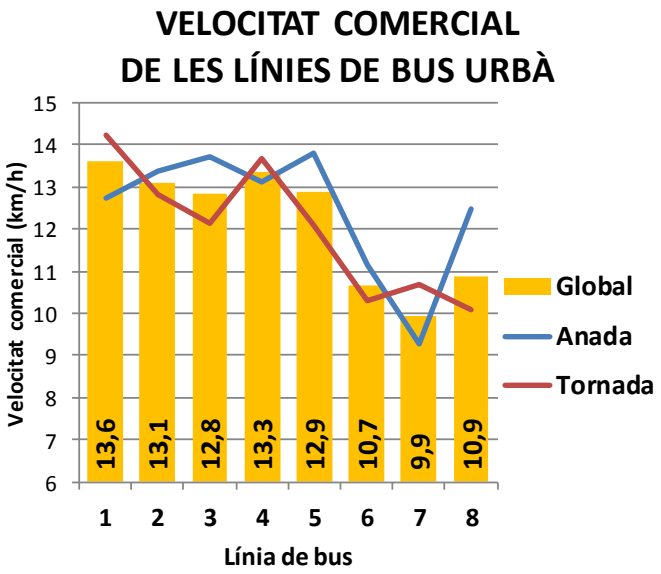


Fig. 6.27 Evolució de la puntualitat

d) Velocitat comercial

La velocitat mitjana comercial de la xarxa de bus urbà de Mataró és de **12,5 km/hora**, relativament baixa en comparació amb altres línies de les mateixes característiques. A més hi ha tres línies, les L6, L7 i L8, que no arriben a aquest valor i estan per sota dels 11 km/h.

Adjuntem igualment la **relació de trams de cada línia amb velocitat comercial mitjana inferior a 10 km/h**, principalment al Centre de la Ciutat (Estació, Pl. de les Tereses i Parc de Cerdanyola).



TRAMS DE LA XARXA DE BUS AMB VELOCITAT COMERCIAL <10 KM/H

Línia	Tram de cada línia		Velocitat mitjana
L1	P.PICASSO	PARC CENTRAL	9,4
L1	CAP CIRERA MOLINS	P.PICASSO	9,8
L2	ESCOLA EL TURÓ	CERDANYOLA	8,2
L2	ESTACIÓ RENFE	PL.TERESES	9,3
L2	PL.TERESES	PARC CENTRAL	9,9
L2	PARC CENTRAL	P.PICASSO	9,6
L3	PL.DEL GAS	ESTACIÓ RENFE	9,0
L4	PARC CENTRAL	ESTACIÓ RENFE	9,8
L5	ESTACIÓ RENFE	PL.TERESES	9,3
L6	INSTITUT CATALÀ SALUT	PARC CENTRAL	9,7
L6	SANT OLEGUER	FRANK MARSHALL	9,8
L7	INSTITUT CATALÀ SALUT	PL.TERESES	9,7
L7	P.GRANOLLERS	PARC DE CERDANYOLA	9,6
L8	TARRAGONA	PARC DE CERDANYOLA	8,3
L8	ESTACIÓ RENFE	LA RAMBLA	7,9
L8	O'DONNELL	PARC DE CERDANYOLA	9,4
L8	ROCA BLANCA	GALÍCIA	8,8

Fig. 6.28 Velocitat comercial de les línies de bus urbà

Fig. 6.29 Trams velocitat menys 10 km

La pràctica inexistència de carril-bus, la no priorització semafòrica i alguns itineraris recargolats fan que la velocitat comercial sigui molt baixa. S'han detectat fins a una cinquantena de punts de conflicte a la xarxa de línies urbanes que no només afecten a la velocitat de l'autobús:

- **Accessibilitat a parades** (31%): Contempla les situacions en què per qüestions de mobiliari urbà de les voreres (escocells, senyals, contenidors...) o de l'espai disponible per apropar-se l'autobús a la vorera, la pujada i baixada dels usuaris del bus és dificultosa.

- **Fases semafòriques** (17%): Recull els punts on es detecta una falta de sincronització entre semàfors continus o bé durades excessives de fases semafòriques per a vianants o vehicles de vies transversals.

- **Congestió trànsit general** (29%): Contempla llocs on es detecta unes reduccions de la velocitat comercial lligades a la congestió del trànsit en general que afecta a la circulació dels autobusos. La implantació de semàfors amb prioritat per l'autobús i nous carrils bus seran les actuacions més adients per reduir aquests punts crítics de la xarxa de busos

- **Elements de seguretat viària** (12%): La falta o excessiva presència de bandes reductores de velocitat crea situacions de risc o pel contrari afecten a la velocitat de l'autobús, podent-se substituir per altres elements que no afectin al temps de trajecte (coixins berlinesos).

- **Obstrucció per estacionament de vehicles** (11%): Comprèn punts on es detecta sovint obstruccions del vial per la presència de vehicles estacionats a la calçada, tant legal com il·legalment.

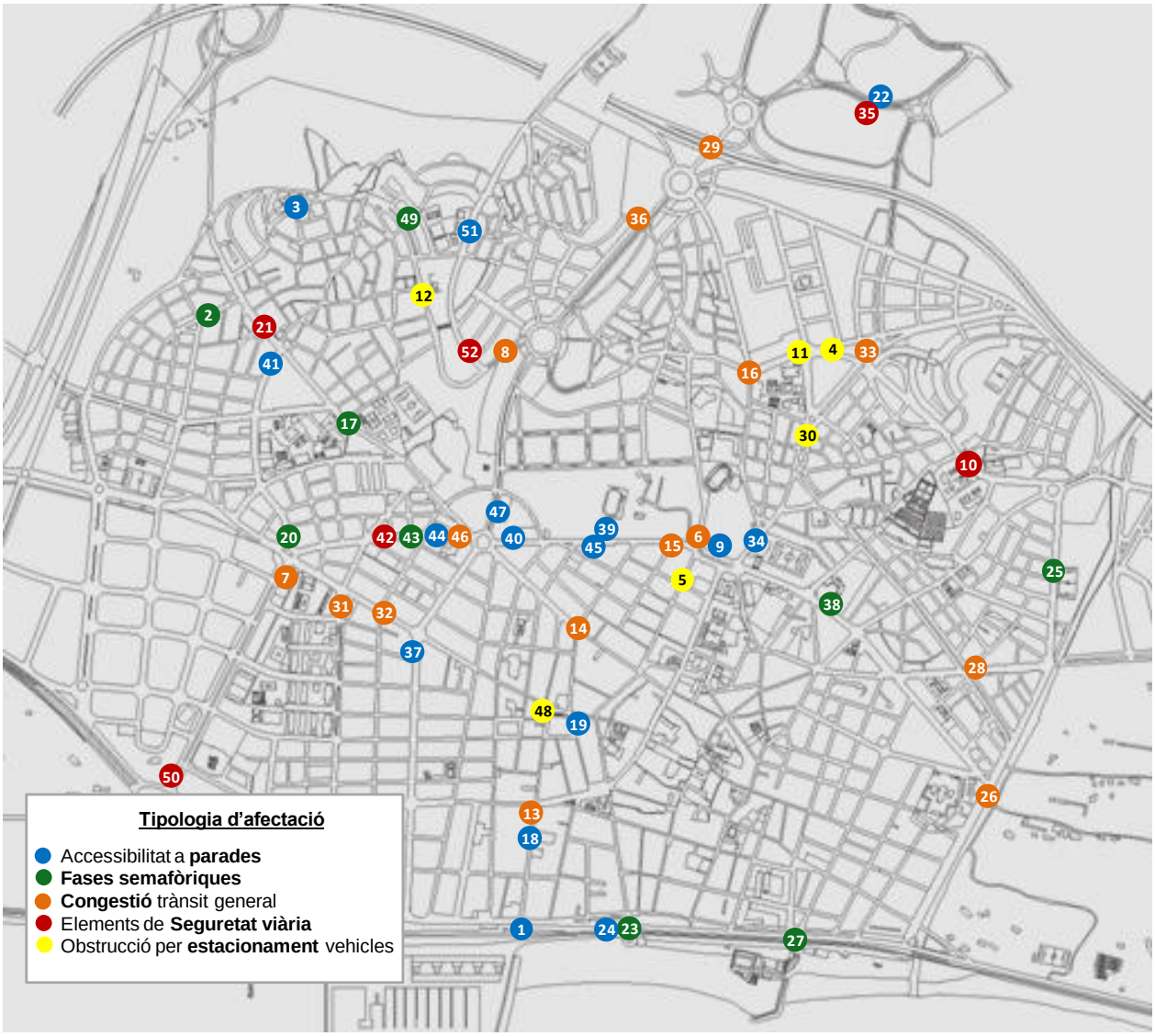


Fig. 6.30 Punts de conflicte a la xarxa de línies urbanes

e) Competitivitat: Temps de viatge

Una de les raons que expliquen que el cotxe s'utilitzi fins a tres vegades més que l'autobús per part dels residents de Mataró és perquè es triga menys:

- Comparant els temps de viatge en bus amb el del vehicle privat, **es triga, de mitjana, un 54% més en autobús que en vehicle privat.**

- El temps de viatge mitjà en vehicle privat és només de **14,7 min.**, front els 22,6 min. del bus.

- Als nodes de Parc Cerdanyola, Porta Laietana - Tecnocampus, Parc la Llàntia i Floridablanca la diferència encara és més gran i superen el 63% d'increment de temps en bus.

- L'existència d'una xarxa quelcom complicada (existència de bucles i itineraris no directes), un temps d'espera quelcom elevat i la manca d'una xarxa segregada justifiquen, en part, aquesta diferència.

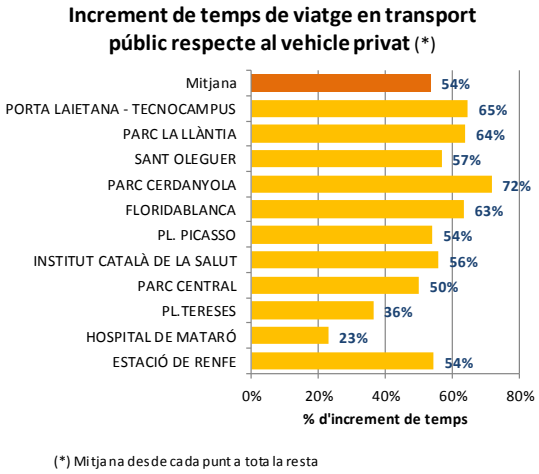


Fig. 6.31 Increment de temps de viatge en transport públic respecte al vehicle privat

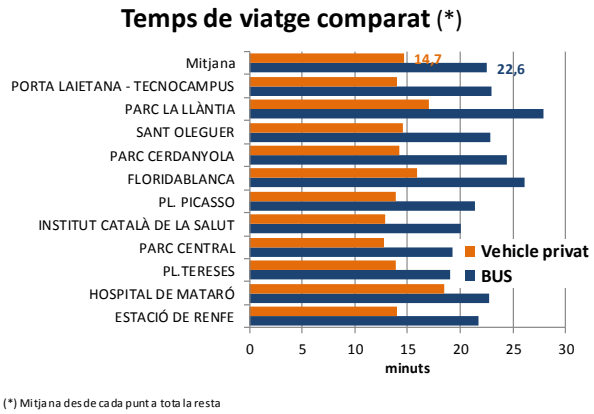


Fig. 6.32 Temps de viatge comparat

Aquesta diferència seria assumible si el temps total no fos massa elevat. A una ciutat com Mataró un temps de trajecte de 20-25 minuts seria assumible tot i que fos quelcom més elevat que el cotxe, ja que l'usuari també té una altra sèrie d'avantatges (llegir i usar el mòbil). En aquest sentit, el temps mitjà de viatge de la xarxa d'autobús a Mataró (des de la parada) per connectar onze nodes de mostra de la ciutat, és de **22,6 minuts** (mitjana), tot i que hi ha relacions clarament millorables:

- Els nodes de l'Havana (Floridablanca) i El Parc de la Llàntia tenen uns temps mitjans de 29 min.

- Considerant els temps de totes les relacions, el 24% presenten temps mitjans superiors a 30 minuts i el 7% per sobre de 35 minuts.

RELACIONS EN BUS URBÀ DE MÉS DE 30 MINUTS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ESTACIÓ DE RENFE	1								32,4		34,2	
HOSPITAL DE MATARÓ	2											34,3
PL.TERESES	3										36,0	
PARC CENTRAL	4							33,2			31,0	
INSTITUT CATALÀ DE LA SALUT	5		30,2				31,7					
PL. PICASSO	6					32,0						33,4
FLORIDABLANCA	7										47,2	36,9
PARC CERDANYOLA	8		31,0				36,7	30,4		38,8		
SANT OLEGUER	9					37,3			33,0			34,7
PARC LA LLÀNTIA	10	32,3		39,3	31,2			47,1				
PORTÀ LAIETANA - TECNOCAMPUS	11		32,0				31,4				30,4	

Fig. 6.33 Relacions en bus urbà de més de 30 minuts

f) Demanda del bus urbà

La demanda del bus urbà era de **4,24 milions de viatgers**, l'any 2013, amb una ràtio de **34,2 viatges/habitant i any,** que per la població de Mataró està una mica per sota de la mitjana de la mostra de ciutats espanyoles. L'any 2017 va assolir els **5,03 milions de viatgers**. i es troba en fase de creixement (gairebé un 7% l'any 2017).

En aquest sentit la demanda que estava disminuint l'any 2013 un 2,4% i acumulava una disminució del 11,3% en relació a 2009 (nova xarxa bus), en plena crisi econòmica, es troba actualment en fase de creixement (més d'un 8% l'any 2017) i ha recuperat i superat la demanda del 2009.

El 73,5% dels viatges eren de pagament el 2013 i aquest percentatge s'estava reduint (fins l'any 2007 havia estat per sobre del 80%), accentuant la funció social del bus urbà però també l'aportació econòmica per part de l'administració. Actualment els viatgers de pagament s'han recuperat i millorat fins i tot, gairebé assolint el 82% del passatge.

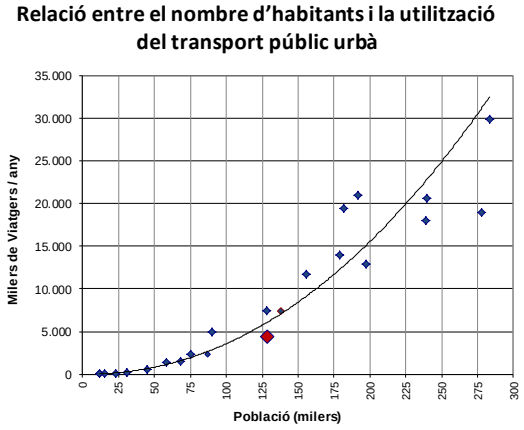


Fig. 6.34 Relació entre el nombre d'habitants i la utilització del transport públic urbà

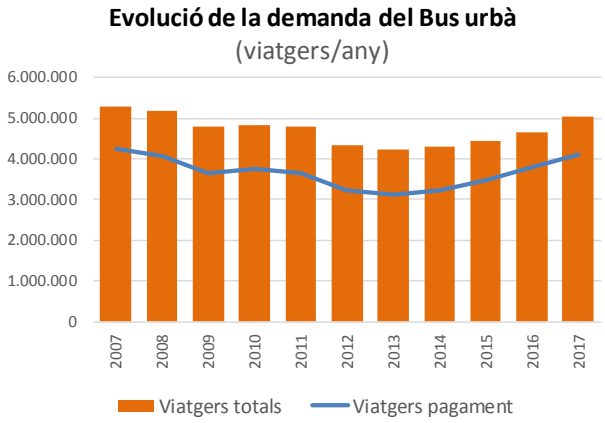


Fig. 6.35 Evolució de la demanda del bus urbà (viatgers/any)

Analitzant les principals relacions entre macrozones que mostra la figura següent, les **principals relacions**, amb més de 250 viatges/dia corresponen als **cinc nodes principals**: Centre (que es concentra principalment a la Pl. Tereses), Cerdanyola, Hospital, Estació i Rocafonda.

Les **zones de menor generació de viatges**, menys d'un 3% dels viatges d'un dia feiner, són:

- Universitat/Salesians
- Escorxador Nord
- Els Molins
- Cirera
- Vista Alegre

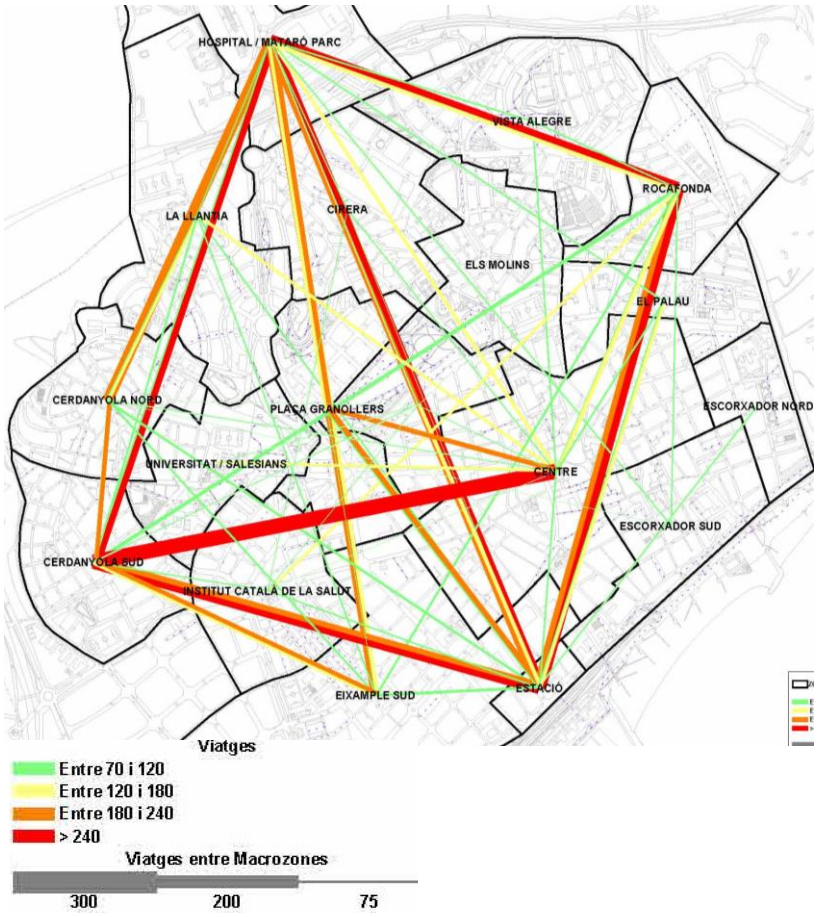


Fig. 6.37 Viatges entre macrozones

Afegint les pujades i baixades de totes les línies, la mitjana de totes les parades en dia feiner és de 221 moviments (desviació estàndard molt elevada de 338).

La taula adjunta inclou les **parades de menys de 50 moviments** diaris:

PARADES DE MENOR DEMANDA DE LA XARXA (totes les línies)			
Nom de Parada	**Pujades**	**Baixades**	**Total**
POLIESPORTIU EUSKADI	1	10	**11**
Montalt	9	10	**19**
BLANES	10	10	**20**
PORTA LAIETANA	2	21	**23**
Joan Oliver	17	7	**24**
PORTA LAIETANA	11	15	**26**
EUSKADI	6	21	**27**
Vista Alegre	14	16	**30**
TARRAGONA	28	7	**35**
Alberg Can Soleret	30	7	**37**
LA LLÀNTIA	6	35	**41**
Camí de la Serra	19	23	**42**
FIGUERA MAJOR	38	4	**42**
Sant Simó	23	21	**44**
EDIFICI DE VIDRE TECNOC	22	22	**44**
LA COMA	30	16	**46**
Mataró Parc	46	1	**47**
EUSKADI	2	47	**49**

Taula 6.13 Parades de menor demanda de la xarxa (totes les línies)

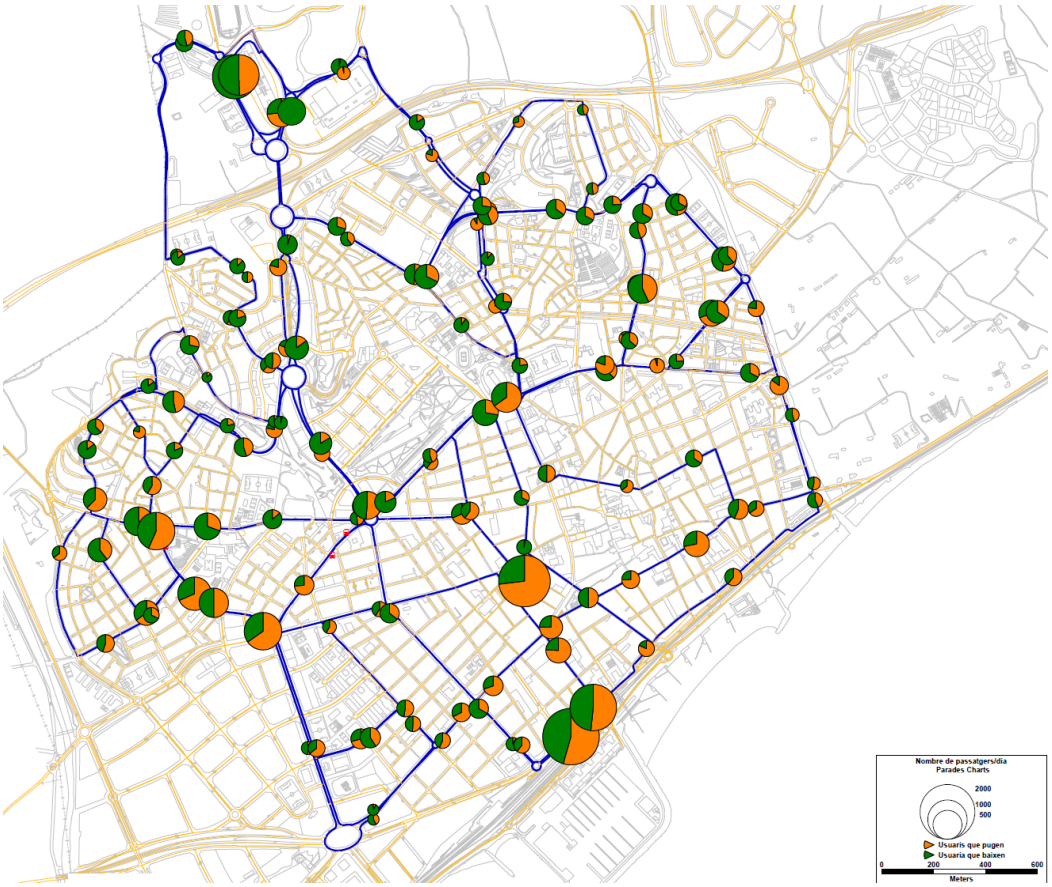


Fig. 6.38 Demanda d'usuaris per parades

g) Eficiència del servei

El servei de bus té en dia feiner un índex de 4,07 viatgers/km útil, que ha disminuït gairebé un 5% des de 2011, tot i els ajustos introduïts en aquesta data, mentre que s'han millorat els índexs en dissabtes (3,30) i festius (2,82), degut a la reducció/supressió del servei d'algunes línies.

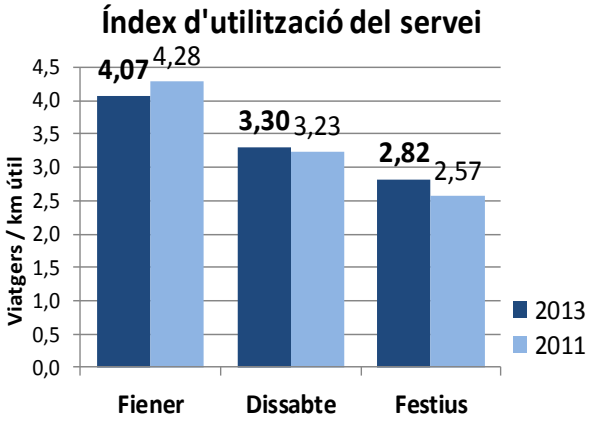


Fig. 6.39 Índex d'utilització del bus

En termes d'aprofitament del servei, destaca la baixa eficiència de la L4, amb un valor de 2,10 viatgers/km útil, gairebé la meitat del valor mitjà de la xarxa. Segueixen a molta distància les línies L3 i L8, que són però les de menor eficiència en dissabte i diumenge (la L4 no funciona aquests dies).

La L4 és també la línia que té més parades amb poca demanda, el 65% no arriba als 50 usuaris/dia, seguida per la L8 (44%). Val a dir que la reducció d'oferta que es va portar a terme no va produir els efectes esperats essent fins i tot quelcom contraproduent.

Comparativa d'utilització de linies de bus de Mataró

	Viatges/km útil			% parades <50 passatgers/dia
	Feiner	Dissabte	Festiu	
L1	3,98	3,18	2,63	15%
L2	4,18	3,55	3,02	13%
L3	3,78	2,51	2,23	28%
L4	2,10			65%
L5	5,42	4,35	2,74	5%
L6	3,96	3,07	2,48	4%
L7	6,49	3,59		20%
L8	3,67	2,57	2,23	44%

Taula 6.14 Comparativa d'utilització de línies de bus de Mataró

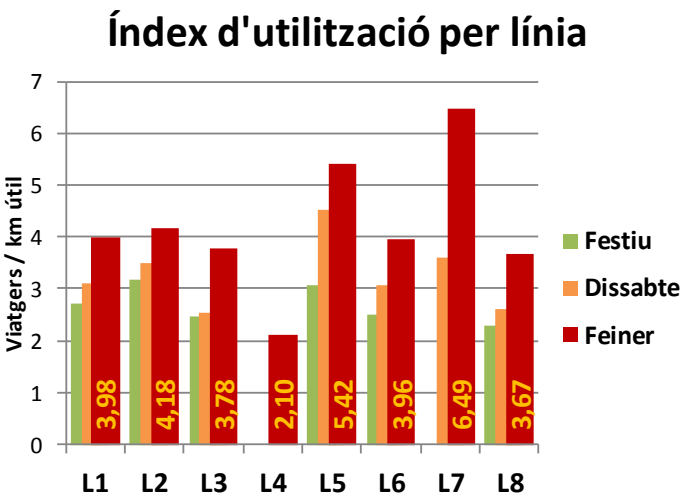


Fig. 6.40 Índex d'utilització per línia

h) Perfil de l'usuari

La baixa competitivitat del transport públic i la manca d'elements de dissuasió de l'ús del cotxe condicionen el perfil de l'usuari del bus urbà:

- **Usuari captiu,** sense carnet o vehicle disponible: 71%
- Majoritàriament dones (73%)
- El **motiu obligat** concentra el **45%** dels desplaçaments els dies feiners (63% a L4) i el d'hospital/metge un significatiu 15% (la meitat a l'hospital).
- **L'usuari dels dies feiners és habitual** (59% tots els dies i el 85% al menys un cop a la setmana).
- Els usuaris de **títols de transport integrats** arriben al 69% (55% T-10) i els del carnet blau (per a majors d'edat i discapacitat), gratuït, el 17,5% (> 20% a la L6 i L7).

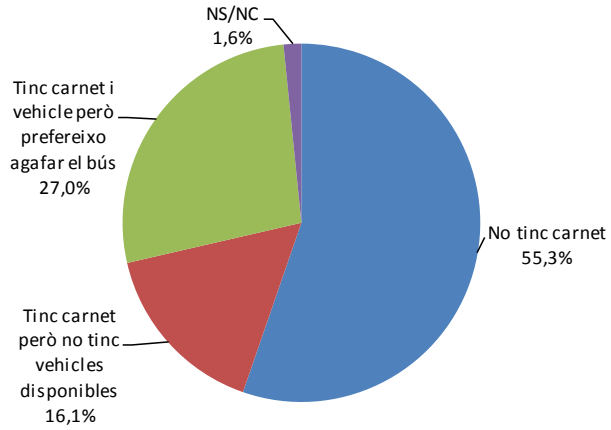


Fig. 6.41 Perfil de l'usuari del bus urbà

6.1.3.4. Intermodalitat: Plaça Tereses

La Plaça de les Tereses uneix a la seva centralitat urbana la seva centralitat a la xarxa de transport públic que el converteixen en un dels nodes més importants de Mataró.

Diàriament hi accedeixen quatre de les vuit línies urbanes, L2, L4, L5 i L7 (amb 181 expedicions) i 4 línies interurbanes (amb 68 expedicions), amb un total de gairebé 250 expedicions diàries i on hi accedeixen al transport públic més de 2.500 usuaris/dia.

La funcionalitat d'aquest important centre del transport públic és força deficient pel que fa a l'espai i a l'equipament de les parades (que resta condicionat al poc espai disponible).

MOVIMENT A LES PARADES DE PL. DE LES TERESES					
	Exped.	Pujades	Baixades	Total	Viatges/exped.
L2	53	320	65	385	7,3
L4	27	97	19	116	4,3
L5	64	466	72	538	8,4
L7	37	409	321	730	19,7
	181	1.292	477	**1.769**	9,8
Interurbanes	68			**816**	12,0
TOTAL	**249**			**2.585**	

Taula 6.15 Moviment a les parades de Plaça de Les Tereses

6.1.3.5. Diagnosi participada

A més de les dades quantitatives s'ha procedit a realitzar una diagnosi qualitativa bàsicament a partir de dues fonts: l'enquesta de mobilitat realitzada amb motiu d'aquest Pla i l'enquesta de satisfacció del client que fa l'empresa explotadora. Ambdues ofereixen percepcions molt similars.

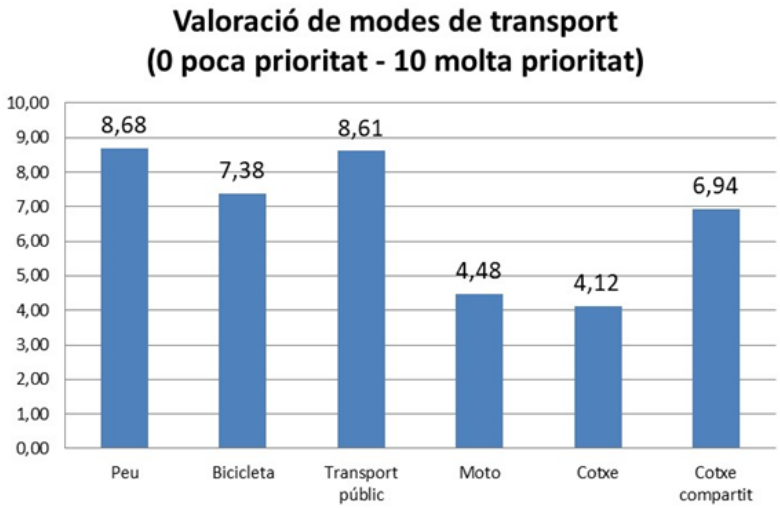


Fig. 6.42 Valoració dels modes de transport

Pel que fa als diferents aspectes del servei s'observa una certa contradicció. Així, l'aspecte més ben valorat del transport públic és la proximitat de la parada. Pel contrari, l'aspecte pitjor valorat és la **regularitat**, seguit de la **freqüència** i la **rapidesa.** Qualsevol remodelació del servei haurà de conjugar aquesta proximitat ("porta a porta") amb un servei àgil i amb una freqüència acceptable.

També les parades tenen una valoració quelcom inferior a la resta d'aspectes. Val a dir que un 27% de les parades no disposen de marquesina.

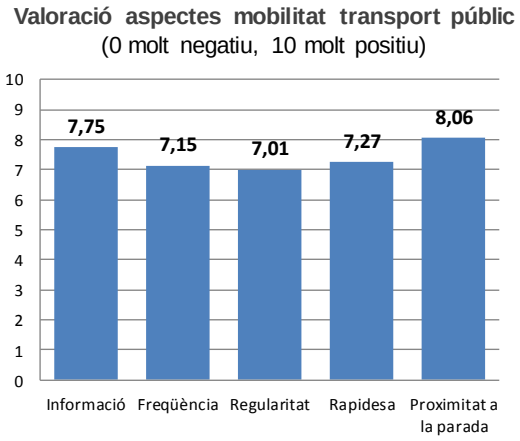


Fig. 6.43 Enquesta de mobilitat

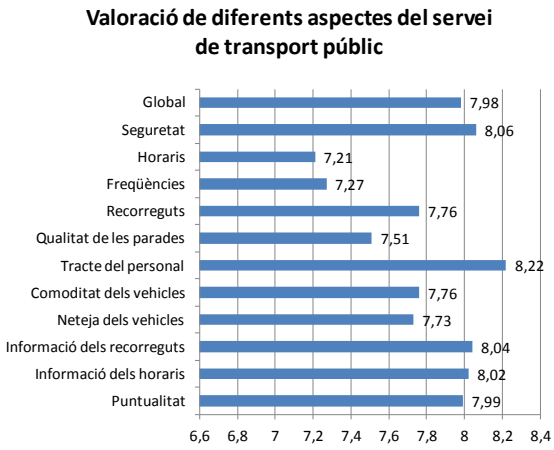


Fig. 6.44 Enquesta de Satisfacció del client

A l'enquesta de satisfacció del client els **aspectes més demandats** són:

- Freqüència i horaris cap de setmana. Especialment L6 i L7
- Freqüència de pas: Especialment línies L4 i L8
- Ampliació d'horaris: Especialment L4
- Ampliació horaris a la nit: Només L6, L3 i L8
- Recorreguts: Només L4 i L8

Aspectes a millorar a cada línia

Aspectes cal millorar	Línia								
	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Freqüència i horaris els caps de setmana	3,8%	7,1%	10,1%	10,0%	8,8%	21,0%	23,1%	13,3%	10,1%
Freqüència de pas	5,8%	9,0%	7,3%	23,3%	10,2%	8,6%	7,7%	14,5%	9,4%
Preu, abonaments	10,3%	5,1%	4,6%	0,0%	9,5%	11,1%	0,0%	16,9%	8,2%
Ampliar horaris	5,8%	9,6%	7,3%	23,3%	4,8%	2,5%	10,3%	6,0%	7,1%
Puntualitat	7,7%	7,7%	7,3%	3,3%	5,4%	6,2%	5,1%	2,4%	6,2%
Tot bé	4,5%	7,7%	9,2%	3,3%	3,4%	3,7%	5,1%	7,2%	5,7%
Ampliar horaris a la nit	1,3%	2,6%	7,3%	0,0%	2,0%	11,1%	0,0%	4,8%	3,7%
Recorreguts	3,2%	3,2%	1,8%	6,7%	0,7%	1,2%	0,0%	4,8%	2,5%
Comoditat, seients	1,9%	2,6%	1,8%	0,0%	2,0%	3,7%	0,0%	2,4%	2,1%
Transbordament	1,3%	2,6%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	3,6%	1,2%
Informació, web, butlletins	0,0%	1,3%	2,8%	0,0%	2,0%	1,2%	0,0%	0,0%	1,1%
Neteja	2,6%	0,0%	1,8%	0,0%	0,7%	1,2%	0,0%	1,2%	1,1%
Conducció brusca	1,3%	1,9%	1,8%	0,0%	0,7%	0,0%	2,6%	0,0%	1,1%
Atenció a la gent gran	0,0%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	2,5%	7,7%	1,2%	1,0%
Més busos nous	1,3%	0,6%	0,9%	3,3%	0,7%	2,5%	0,0%	0,0%	1,0%

Fig. 6.45 Valoració dels aspectes a millorar a cada línia

Així, la majoria de queixes fan referència a les línies, 4, 7 i 8.

En termes globals, **el transport públic és el mode més ben valorat,** al mateix nivell que el caminar. Així, sembla que al que el fa servir ja li va bé. Tot i això, sorprèn que amb aquesta elevada valoració s'utilitzi tant poc. D'aquesta forma, si no hi ha elements addicionals que incentivin el canvi modal no es farà servir més el bus. La percepció és de que és un servei que va bé però es prefereix anar a peu o en cotxe.

6.1.4. Mobilitat en vehicle privat

6.1.4.1. Dades generals de desplaçaments en vehicle privat al 2014

La mobilitat generada en un dia laborable en vehicle privat a Mataró és de **210.000 desplaçaments en vehicle privat** (residents + no residents), que representen el 50,3% del repartiment modal de la ciutat.

El volum de viatges en mode privat (residents + no residents) se situa a nivells lleugerament superiors a l'any 2001 i molt més baix que a l'any 2006. Permet plantejar-se la recuperació d'espais per al vianant – bici i transport públic.

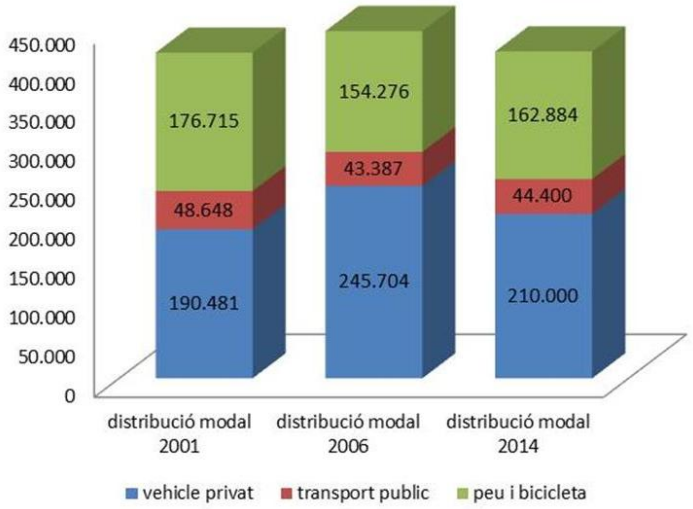


Fig. 6.46 Evolució del repartiment modal 2001 - 2014

De tots els desplaçaments en vehicle privat realitzats, el 47,2% (99.000 desplaçaments) corresponen a residents i el 52,8% (111.000 desplaçaments) són de no residents.

Estimació 2018

	Desplaçaments 2018	Peu + bici	Transport públic	Vehicle privat
Residents	299.176	163.396	32.820	102.960
No residents	131.011	7.511	9.170	114.330
TOTAL	**430.187**	**170.907**	**41.990**	**217.290**

Estimació 2018

	Residents	% R	No residents	% N R	TOTAL	%
Interns	221.408	74%	40.983	31%	262.391	61%
Connexió	77.768	26%	90.027	69%	167.795	39%
TOTAL	**299.176**	**100%**	**131.011**	**100%**	**430.187**	**100%**

Taula 6.16 Repartiment modal i desplaçaments

Els 99.000 desplaçaments de residents equivalen a 78.000 desplaçaments -vehicle tenint en compte una ocupació d'1,27 persones per vehicle-.

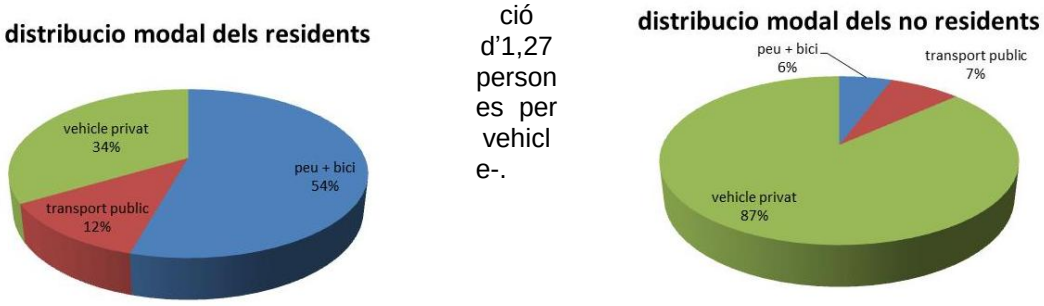


Fig. 6.47 Distribució modal a Mataró

Fent una anàlisi dels volums de trànsit de connexió resulta una intensitat de 138.200 desplaçaments de connexió en vehicle privat (dos sentits) equivalents a 69.100 vehicles/dia per sentit.

Aquests valors de vehicles són inferiors als mesurats als accessos (pla d'aforaments). L'explicació és que algunes vies de Mataró encara suporten trànsit de pas valorat en 20.000 vehicles/dial i d'altres que l'enquesta de mobilitat no considera:

- Desplaçaments de vehicles "in labore"
- Desplaçaments de vehicles de transport públic
- Desplaçaments de vehicles de serveis
- Transit d'agitació
- Desplaçaments de vehicles de turistes

El repartiment de viatges, en funció del seu origen – destinació (interns o de connexió) es mostra a la següent taula. Del global, un 60% dels viatges són interns metre que si ens cenyim a la mobilitat en vehicle privat, la proporció descendeix al 31% (71.800 sobre 210.000).

Estimació distribució modal 2018 (residens + no residents)					
	Vehicle privat	**Transport public**	**Peu i bicicleta**	**TOTAL**	
Interns	74.352	17.370	170.670	262.391	61%
Connexió	142.938	24.620	237	167.795	39%
TOTAL	**217.290**	**41.990**	**170.907**	**430.187**	100%
	51%	10%	40%	100%	

Taula 6.17 Distribució modal a Mataró (2014)

El nombre de desplaçaments totals interns que realment es realitzen en vehicle privat és superior, donat que ha d'incrementar-se pels factors:

- 24% de trànsit de distribució de mercaderies
- 14% de trànsit d'agitació

- 8% de taxis i transport públic
- 7% de motos

Resultant en total un trànsit intern equivalent a 110.000 veh./dia.

Habitualment es considera que el trànsit d'agitació a les ciutats mitjanes i grans, representa el 9-15% del trànsit en vehicle privat, pel què al voltant del 15-25% és trànsit relacionat amb la DUM.

6.1.4.2. Càrrega de la xarxa. Intensitats

Mataró disposa de 88,6 km de carrers dividits en:

➔ **Vies d'accés:** 27,58 km, el que equival a l'13% del total de la xarxa.

➔ **Xarxa bàsica primària:** 32,21 km de vies de connectivitat de primer nivell.

➔ **Xarxa bàsica secundària:** Composada per 22,69 km de vies de connectivitat de segon nivell.

➔ **Zona 30:** 92,1 km que representa un 42,7% del viari.

➔ **Vies pacificades:** 12,97 km de carrers de la ciutat, el que representa un 6% de la xarxa de carrers de la ciutat.

➔ **Vianants:** 28,36 km de carrers per a vianants, que suposen el 13% de la xarxa.

			Velocitats (inferiors o iguals a)		
Tipus de Via	**Longitud vies**	**Percentatge**	**30 km/h**	**50 km/h**	**100 km/h**
Autopistes i Accessos	27.577 m	12,8%	336 m	4.155 m	23.087 m
Bàsica Primària	32.208 m	14,9%	1.838 m	29.093 m	1.277 m
Bàsica Secundària	22.693 m	10,5%	12.231 m	10.462 m	0 m
Zona 30	92.102 m	42,7%	92.077 m	26 m	0 m
Pacificada	12.969 m	6,0%	12.969 m	0 m	0 m
Vianants	28.362 m	13,1%	28.362 m	0 m	0 m
Total Xarxa Viària	215.911 m	100,0%	147.812 m	43.735 m	24.364 m

Taula 6.18 Distribució xarxa viària

La xarxa primària, rondes i vies d'accés equivalen a un 27,7% de la xarxa de carrers de la ciutat, mentre que la secundària representa el 10,5%.

Fig. 6.48 Xarxa bàsica de circulació

Sobre aquesta xarxa durant el 2014, cada dia laborable es van realitzar de l'ordre d'**1.397.062 km en transport privat**. Les vies d'accés, rondes i la xarxa primària, representen el 27,7% de la longitud de carrers de la ciutat i absorbeix el **87,5% dels veh x km** que es realitzen en dia laborable.

Tipus de Via	Longitud vies	Percentatge	Veh·km	% Veh·km
Autopistes i Accessos	27.577 m	12,8%	871.113	62,4%
Bàsica Primària	32.208 m	14,9%	351.559	25,2%
Bàsica Secundària	22.693 m	10,5%	86.076	6,2%
Zona 30	92.102 m	42,7%	84.169	6,0%
Pacificada	12.969 m	6,0%	4.145	0,3%
Vianants	28.362 m	13,1%	0	0,0%
Total Xarxa Viària	215.911 m	100,0%	1.397.062	100,0%

Taula 6.19 Vehicles per km

El repartiment dels vehicles per quilòmetre per la xarxa bàsica no està suficientment equilibrat:

- Un 62,4% dels veh x km es detecten a la xarxa d'accessos.
- Les rondes absorbeixen la major part del trànsit perimetral i de pas, optimitzant la seva capacitat.
- La xarxa de primer nivell absorbeix una petita part del trànsit de pas.
- La xarxa no bàsica absorbeix un 12,5% de veh x km.

Si comparem el repartiment dels veh x km de Mataró amb el que teòricament seria desitjable en una ciutat mitjana, es poden extreure algunes conclusions interessants:

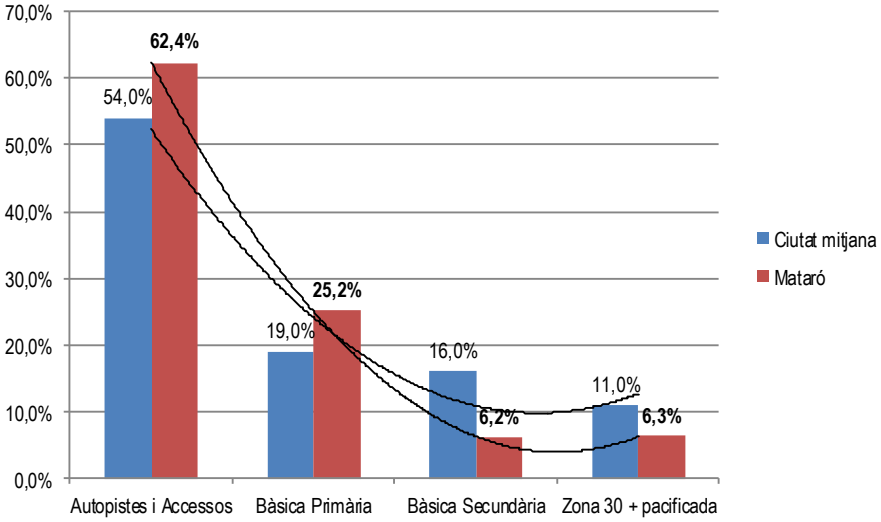


Fig. 6.49 Distribució model de la xarxa viària
Font: Elaboració pròpia

- **La distribució dels veh x km sobre els diferents tipus de via** s'assembla a les de ciutats equivalents amb una proporció superior de la utilització de les vies tipus autopista i accessos i inferior de les vies secundàries o pacificades.

  En aquest sentit, és fonamental adequar els accessos a les rondes de la ciutat per seguir mantenint la seva capacitat i ús actuals.

- **A les vies d'accés immediates a Mataró, es percep que la congestió no és un element que dissuadeixi en l'ús del vehicle privat**, si ho pot ser la disposició de l'aparcament en destinació o els costos derivats dels desplaçament.

- **L'oferta de transport públic de connexió amb la ciutat (sobretot Rodalies) és una alternativa pels vehicles privats**, el bon nivell de servei de les vies d'accés a la ciutat és un factor que no afavoreix a un transvasament modal.

- **La xarxa local de la ciutat absorbeix una quantitat de vehicles per quilòmetre adient**, es denota com aquesta xarxa no està ocupada per vehicles que l'utilitzin com a vies de pas, tot i que sí recullen un cert trànsit d'agitació.

6.1.4.3. Índex de saturació de la xarxa

Dades generals

Mitjançant el Manual de Simulació de Trànsit s'han calculat les IS a la xarxa actual, obtenint-se dades globals de la xarxa i analitzant-se resultats de zones concretes

El graf de Mataró està composat per un total de 44.627 arcs i 802 centroides, la xarxa bàsica jerarquitzada presenta 6.930 arcs, 1.277 de xarxa estructurant, 968 de xarxa secundària i 4.685 de xarxa local.

S'ha obtingut com a resultat que els problemes de congestió (nivells E i F) a la xarxa de carreteres a les hores punta simulades (hora 100 de la IMD) es localitzen a un 5,5% de la longitud de la xarxa estructurant, un 4,8% de la xarxa secundària i un 3,5% de la xarxa local. Els trams amb nivells de servei D també podem trobar circulació inestable i cues puntuals a les hores punta.

Resultats de sectors particulars

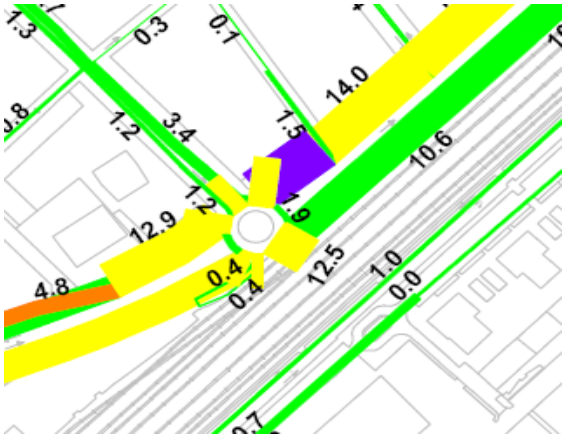
Al següent plànol es representa la intensitat mitjana diària en dia laborable i punts o trams on els índexs de saturació en hora punta superen el 80%.

Fig. 6.50 Plànol d'Intensitat Mitjana Diària en dia laborable (2014) i punts febles. *(Plànol 6.1.6)*
Font: Elaboració pròpia

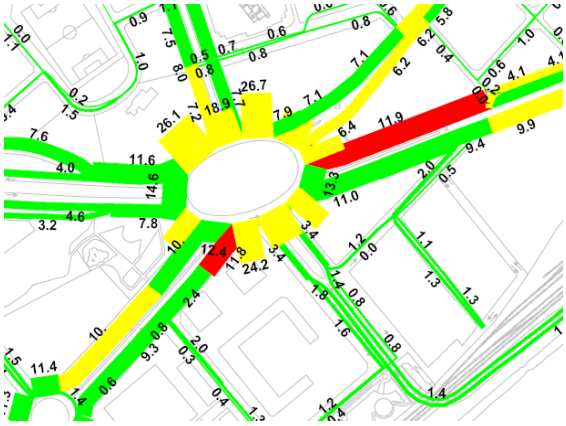
A l'hora punta, els problemes de capacitat es localitzen a la xarxa primària i a les rondes.

Les vies i interseccions interiors a la ciutat i afectades per índexs de saturació per sobre del 80% són les següents:

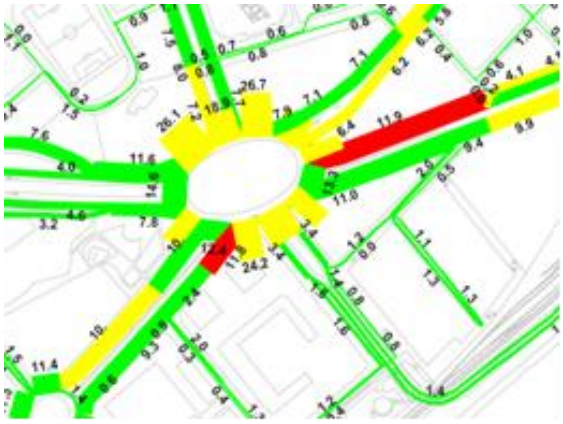
- **Accés des de la N-II a la Ronda Barceló:** El punt més conflictiu es troba en l'accés a la rotonda en direcció Barcelona. es tracta d'un punt semaforitzat amb polsador que perd la preferència de pas al entrar a la rotonda. La I.M.D. que hi circula per aquest tram és de 15.435 veh. amb un índex de saturació del 107%.



- **Entrades a la rotonda (Porta Laietana) des de la N-II.** A l'igual que al punt anterior el punt crític es detecta a l'entrada a la rotonda des de la N-II(en aquest cas direcció Girona), el qual és un punt semaforitzat i que perd la preferència de pas. Per aquest punt hi circula una I.M.D. de 11.747 veh/dia amb un índex de saturació del 90%.

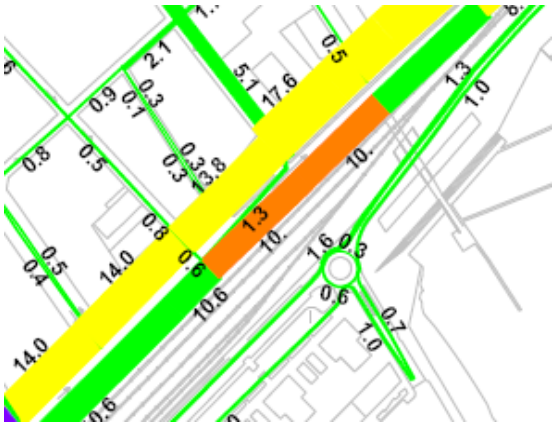


- **Entrades a la rotonda (Porta Laietana) des de la N-II.** En aquest cas en direcció Barcelona. Al igual que en el punt anterior el fet que es perdi la prioritat de pas redueix la capacitat de la via, però en aquest cas a més a més se li ha d'afegir el trànsit que s'incorpora des de el lateral de l'av. del Maresme. En aquest cas l'I.M.D. que hi circula per aquest tram és de 11.945 veh/dia, amb un índex de saturació del 92%.

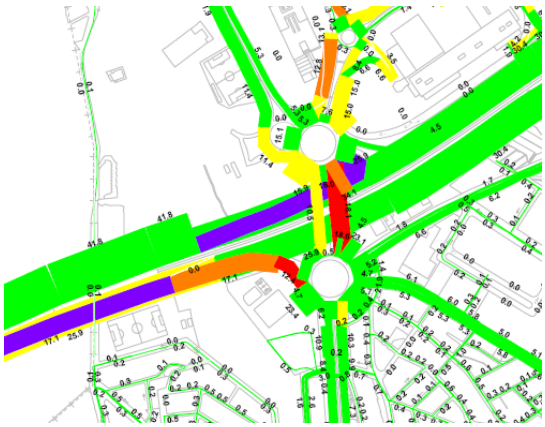


- **Passeig de Carles Padrós:** Tant d'entrada com de sortida de Pl. Espanya. Es tracta d'un tram de via amb un carril de circulació per sentit amb intensitats de trànsit elevades. En cas d'entrada a la Pl. Espanya la I.M.D. és de 5.102 veh/dia amb un índex de saturació del 82,8%, mentre que en el cas de sortida de la Pl. Espanya la I.M.D. que hi circula és de 6.691 veh/dia amb un índex de saturació del 104,5%.

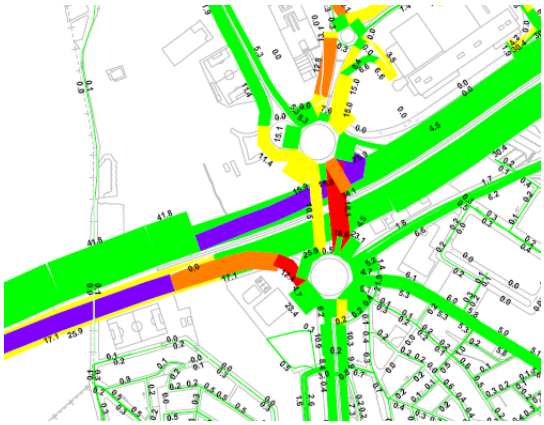
- **Av. del Maresme.** El punt crític es localitza a l'avinguda del Maresme entre els carrers Jaume Balmes i Sant Antoni, on només disposa d'un carril de circulació. La I.M.D. que hi circula és de 9.947 veh/dia amb un índex de saturació del 82,8%



- **Sortida de la C-32 Mataró oest sentit Girona.** Es tracta de l'entrada a Mataró Parc a través de la C-32 Es tracta d'un tram de via d'un carril de circulació que posteriorment s'incrementa a dos carrils. Just el tram on és un sol carril és el tram que es veu més afectat, ja que un cop es passa a dos carrils de circulació els problemes de saturació desapareixen. Per aquest tram hi circula una I.M.D. de 17.110 veh./dia amb un índex de saturació del 101,8%.

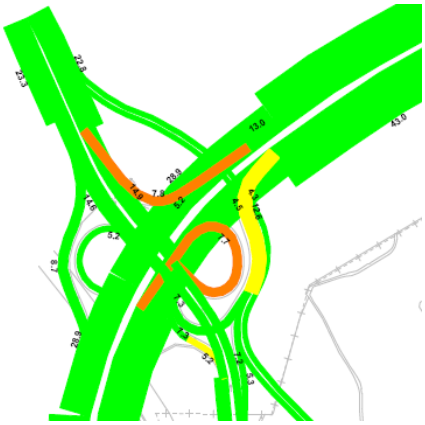


- **Pont d'accés a Mataró Parc:** Es tracta de la principal entrada al complex de Mataró Parc, per el que registra grans volums de trànsit, a més a més aquest tram de via es troba entre dues rotondes semaforitzades que donen accés a l'autopista. El trànsit que circula per la rotonda superior cap a l'entrada de l'autopista en sentit Barcelona fa que dificulti l'accés dels vehicles que venen del pont. La I.M.D. que hi circula pel pont en sentit Mataró Parc és de 17.970 veh/dia amb un índex de saturació del 93,6%



- **Accés a C-32 des de Mataró Parc:** Aquest accés a la C-32 només consta d'un carril de circulació i sense preferència de pas. Per aquest accés hi circulen 15.952 veh/dia amb un índex de saturació del 132%. Quan les intensitats superen els 12.000 veh/dia es produeix saturació a l'accés.

- **Enllaç de C-32 amb C-60:** Es tracta d'un enllaç amb un carril de circulació sense preferència de pas, que registra importants fluxos de trànsit. Hi accedeixen a la C-60 7.853 veh/dia amb un índex de saturació de 81,8%.



Un 1,9% dels vehicles per quilòmetre de la ciutat presenten índexs de saturació per sobre del 90% a les hores punta en dia laborable, i es concentren a la xarxa bàsica primària.

D'aquest 1,9%, només el 0,1% són de vies interiors a la ciutat, la resta (1,8%) correspon a xarxa externa que forma part de la xarxa primària i autovies que estan en congestió a les hores punta provocades per les cues i retencions habituals als accessos a la ciutat.

Tipus de Via	Longitud vies	Percentatge	Veh·km	% Veh·km	Veh·km > 90% I.S.	%Veh·km > 90% I.S.
Autopistes i Accessos	27.577 m	12,8%	871.113	62,4%	4.353	0,5%
Bàsica Primària	32.208 m	14,9%	351.559	25,2%	20.371	5,8%
Bàsica Secundària	22.693 m	10,5%	86.076	6,2%	0	0,0%
Zona 30	92.102 m	42,7%	84.169	6,0%	1.264	1,5%
Pacificada	12.969 m	6,0%	4.145	0,3%	928	22,4%
Vianants	28.362 m	13,1%	0	0,0%	0	0,0%
Total Xarxa Viària	**215.911 m**	**100,0%**	**1.397.062**	**100,0%**	**26.916**	**1,9%**

Taula 6.20 Distribució de veh x km amb índex de saturació per sobre del 90%

La velocitat mitjana de circulació de la ciutat (sense tenir en compte les vies d'accés i de pas) és de 18,0 km/hora, destacant els 82,2 km/hora de les vies d'accés i autopistes, i uns 28,3 km/hora de les vies primàries. El valor calculat està per sota del d'altres ciutats mitjanes, on no sol superar els ≈ 27 km/hora (a Barcelona 23,5km/h).

Tipus de Via	Longitud vies	Percentatge	Velocitats
Autopistes i Accessos	27.577 m	12,8%	82,2 km/h
Bàsica Primària	32.208 m	14,9%	28,3 km/h
Bàsica Secundària	22.693 m	10,5%	24,8 km/h
Zona 30	92.102 m	42,7%	13,8 km/h
Pacificada	12.969 m	6,0%	10,0 km/h
Vianants	28.362 m	13,1%	0,0 km/h
Total Xarxa Viària	215.911 m	100,0%	27,4 km/h

Taula 6.21 Distribució de velocitat de circulació a la xarxa de la ciutat

Velocitats mitjanes (km/hora)	
Mataró	18,0
Lleida	31,1
Barcelona	21,3
Palma	27,9
Madrid	24,4

Taula 6.22 Distribució de velocitats a altres ciutats

Altres consideracions:

- La longitud mitjana dels desplaçaments en vehicle privat dintre de l'àmbit del PMU és de 4,03 km, molt similar a la distància mitjana de desplaçaments en vehicle privat a l'interior de ciutats mitjanes (≈ 3-4 km).

- La mitjana de longitud de tots els desplaçaments interns és de 10,34 km, si tenim en compte els desplaçaments de connexió (16,8 km) i els interns (4,03 km).

- L'ocupació mitjana per vehicle utilitzada als càlculs del nombre de viatges és de 1,23 persones per vehicle (dada que surt de les enquestes telefòniques).

- La mobilitat del transport de mercaderies de caràcter local, és a dir, la que dóna servei a l'activitat econòmica i comercial de la ciutat, es concentra a l'àmbit de Mataró Parc, els polígons industrials com Vallveric, Mata – Rocafonda, Ca l'Ymbern, Balançó i Boter, Pla d'en Boet, Hortes del Camí Ral i el Rengle 1; i a la zona comercial que es concentra al voltant de la Riera, realitzant-se amb vehicles de dimensions mitjanes (3,5 tn) i amb limitacions horàries a les zones d'estacionament de C/D.

- Les ordenances locals assenyalen que si bé els vehicles de tercera categoria no poden estacionar dintre de l'àmbit de Mataró, no tenen prohibida la seva circulació.

6.1.4.4. Diagnosi participada

Per a la Mesa de Seguiment del PMUS els mitjans privats (cotxe i moto) són menys prioritaris que la resta. Aquesta valoració condiciona les propostes realitzades que en la seva majoria es dirigeixen a potenciar els eixos peatonals ciclistes i el transport públic.

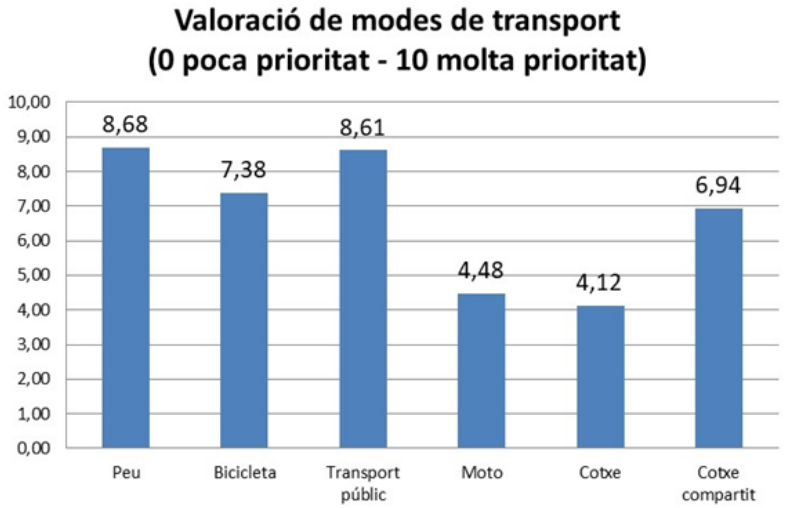


Fig. 6.51 Valoració de modes de transport segons la Mesa de Seguiment del PMUS

En l'enquesta telefònica realitzada s'ha sol·licitat la opinió sobre les condicions de la circulació en vehicle privat en la ciutat de Mataró. Els resultats indica bones valoracions en quant a fluïdesa de circulació, seguretat viat, informació i la possibilitat d'estacionar en els aparcaments de pagament. Per contra, la possibilitat d'estacionar en calçada, tant en zona regulada com no regulada, es valora baixa, dada que coincideix amb la diagnosi obtinguda.

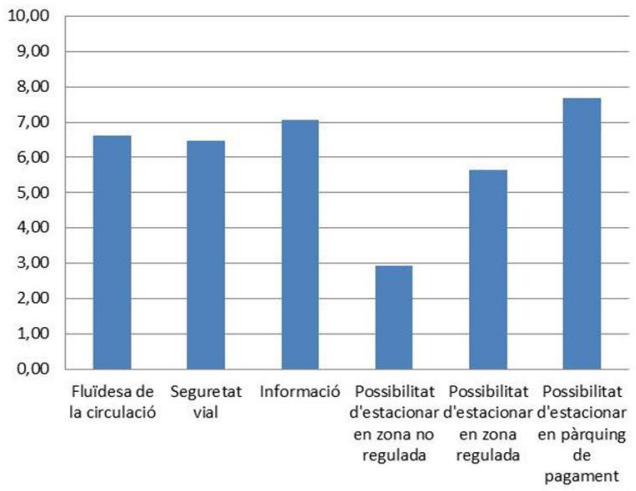


Fig. 6.52 Valoració de les condicions de circulació obtingudes a l'enquesta

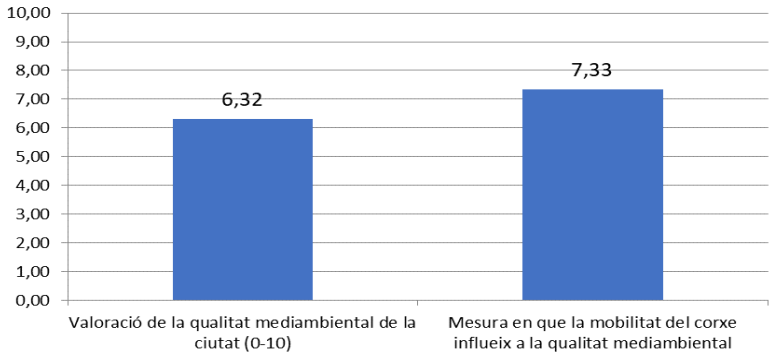


Fig. 6.53 Valoració de la qualitat ambiental relacionada amb el cotxe obtinguda de l'enquesta telefònica

S'observa així mateix una identificació entre la circulació de vehicles i la qualitat ambiental de la ciutat. Aquesta obté una valoració de 6,32 sobre 10.

6.1.5. Aparcament

6.1.5.1. Dèficit d'aparcament residencial

La diferència entre els turismes censats i l'oferta residencial calculada ens permet definir el dèficit d'estacionament teòric de cadascuna de les zones analitzades. Tot i això, la divisió zonal a vegades emmascara falses situacions de dèficit, ja que no és el mateix una zona amb dèficit envoltada per altres on existeix un important superàvit de places, que envoltada per altres on també hi ha dèficit. D'aquesta forma, en el conjunt de la ciutat podria existir superàvit, degut a un excés de places en zones massa allunyades per a ésser utilitzades pels veïns de zones deficitàries.

Per aquest motiu, el dèficit teòric inicial es pondera en funció del següent paràmetre:

> ***Índex de contacte amb les zones immediates*.** Aquest índex distribueix les places de superàvit que pot oferir una zona, entre les zones del seu entorn immediat, proporcionalment al nivell de contacte amb cadascuna d'elles.

Així, al conjunt de l'àmbit d'estudi existeix un **dèficit global de 2.850 places**, concentrant-se tot ells a sectors molt específics: els barris de Cerdanyola (1.800 places), Rocafonda (925) i amb molta menys mesura, el centre (100 places). L'ocupació nocturna confirma que existeix una certa pressió en algunes zones, entre les quals les que obtenen més dèficit teòric.

Mentre que a Cerdanyola i Rocafonda el dèficit d'estacionament es deu bàsicament a sectors d'alta densitat demogràfica amb una tipologia d'habitatges predominant dels anys 60 i 70, sense dotació pròpia d'aparcament, el cas del Centre, correspon a un sector de nucli antic, amb habitatges sense dotació d'estacionament i amb una xarxa viària estreta sense oferta a la calçada o de vianants.

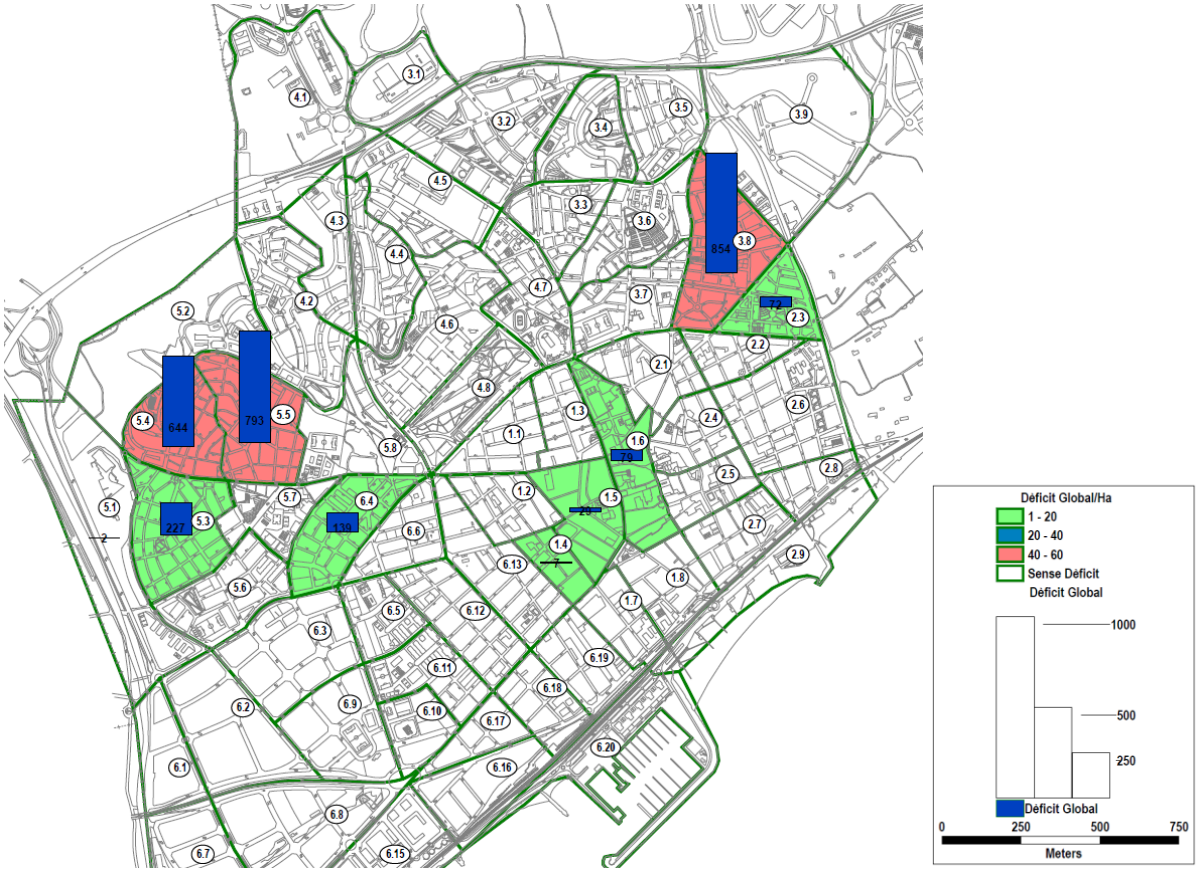


Fig. 6.54 Dèficit Global d'estacionament per zones

Si prenem el **dèficit infraestructural**, és a dir, si considerem només l'oferta de garatges, el dèficit s'incrementa fins les **17.600 places**, situant-se també majoritàriament als sectors de Cerdanyola i Rocafonda.

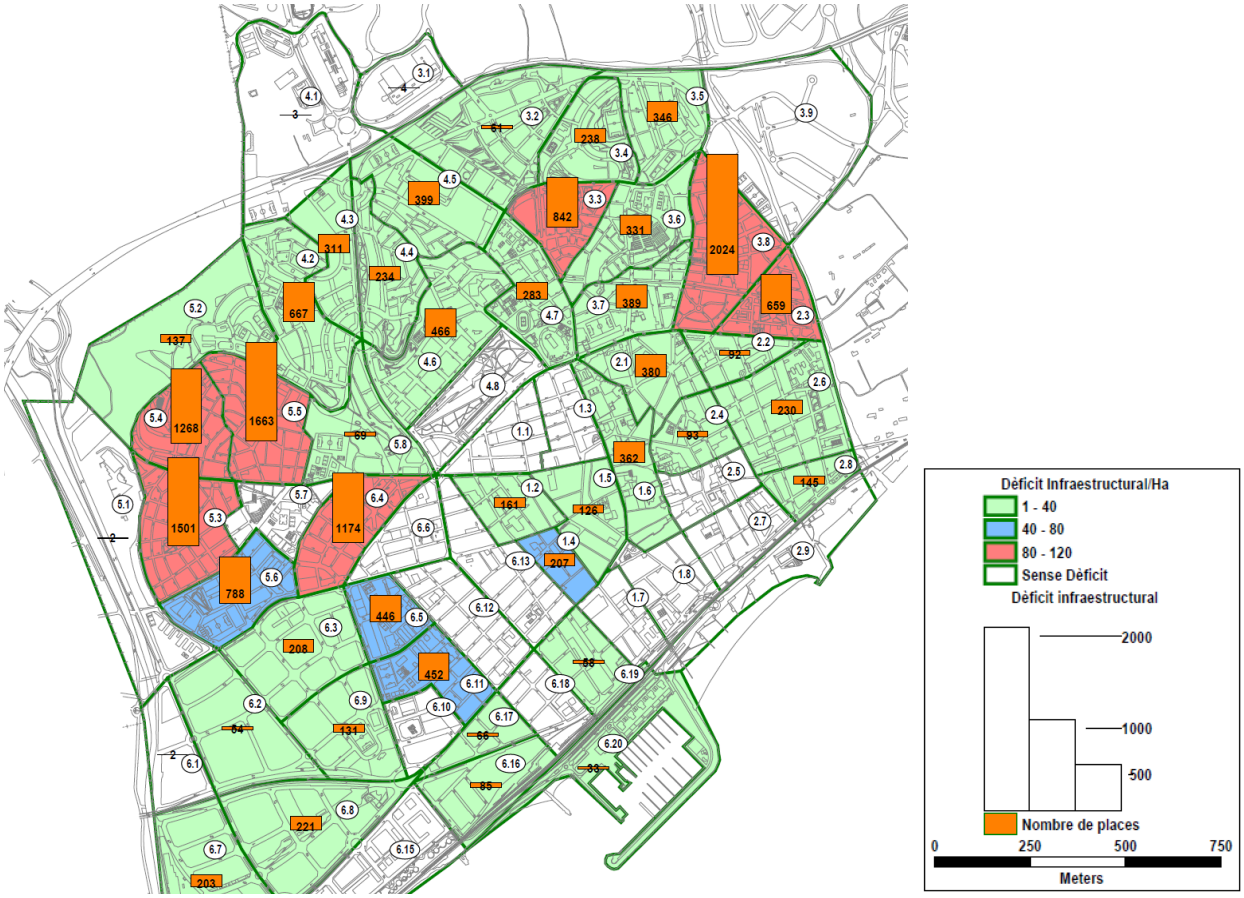


Fig. 6.55 Dèficit Infraestructural d'estacionament per zones

El dèficit d'estacionament infraestructural detectat és conseqüència, principalment, de la **reduïda cobertura de garatges** que existeixen als sectors de major dèficit, cobertura que és del 68% a nivell municipal. Els actuals solars habilitats com a estacionament en superfície, que sumen 1.750 places, tenen un paper important d'aborció d'aquest dèficit. Per tot això, qualsevol actuació que es vulgui realitzar a la calçada ha de tenir en compte un augment de la pressió d'aparcament residencial si es redueix aquesta oferta.

Districte	(1) Dèficit Global	(2) Dèficit infraestructural	Dèficit Global/Ha	Dèficit Infraestructural/Ha	(3) I.C. GLOBAL	(4) I.C. GARATGES
1	115	855	1,6	11,7	1,30	0,93
2	72	1.599	0,8	17,7	1,46	0,83
3	854	4.234	5,5	27,2	1,20	0,55
4	0	2.362	0,0	16,4	1,32	0,67
5	1.667	5.429	11,6	37,6	0,93	0,52
6	139	3.145	0,5	11,4	1,73	0,78
TOTAL	**2.846**	**17.624**	**3,23**	**19,98**	**1,31**	**0,69**

(1) Turismes que no disposen de plaça d'estacionament
(2) Turismes que no disposen de plaça fora de la calçada
(3) Relació entre el nombre de places i el nombre de turismes
(4) Relació entre el nombre de places de garatge i el nombre de turismes
(5) Relació entre els turismes que no disposen de plaça de pàrking i l'oferta a la calçada

Taula 6.23 Dèficit d'estacionament residencial per districtes

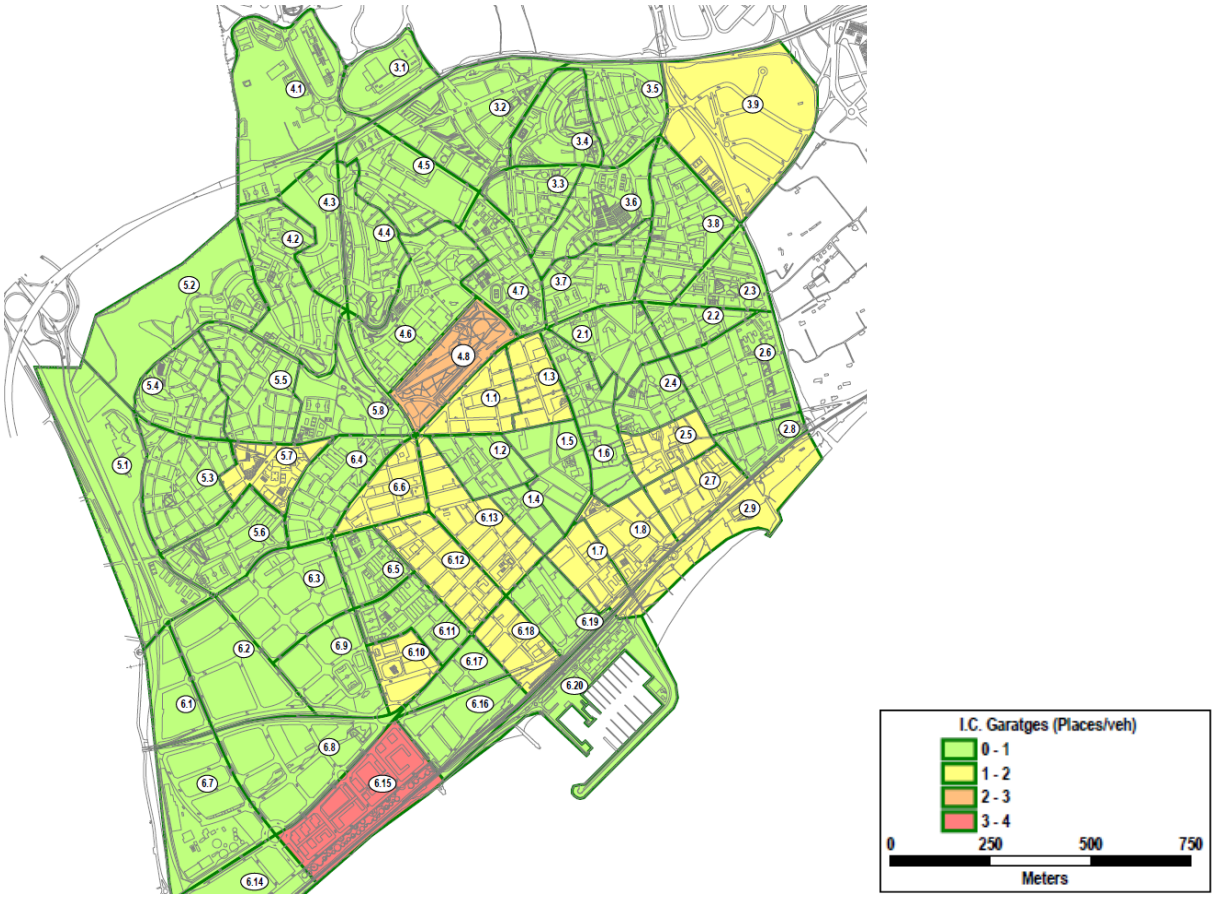


Fig. 6.56 Índex de cobertura de garatges per zones

ZONA	(1) Dèficit Global	(2) Dèficit infraestructural	Dèficit Global/ Ha	Dèficit Infraestructural/ Ha	(3) I.C. GLOBAL	(4) I.C. GARATGES	(5) IPEC NOCTURN
1.1	0	0	0,0	0,0	1,57	1,22	0,00
1.2	0	161	0,0	18,7	1,35	0,79	0,64
1.3	0	0	0,0	0,0	1,56	1,09	0,00
1.4	7	207	1,6	46,0	0,98	0,37	2,41
1.5	29	126	2,6	11,2	0,96	0,83	3,30
1.6	79	362	5,9	27,2	0,89	0,47	1,94
1.7	0	0	0,0	0,0	1,54	1,22	0,00
1.8	0	0	0,0	0,0	1,27	1,02	0,00
2.1	0	380	0,0	33,0	1,11	0,71	0,84
2.2	0	92	0,0	13,7	1,57	0,82	0,38
2.3	72	659	8,7	80,4	0,95	0,58	1,23
2.4	0	93	0,0	11,3	1,37	0,84	0,42
2.5	0	0	0,0	0,0	1,85	1,51	0,00
2.6	0	230	0,0	11,9	1,62	0,81	0,30
2.7	0	0	0,0	0,0	1,68	1,09	0,00
2.8	0	145	0,0	25,0	2,11	0,76	0,52
2.9	0	0	0,0	0,0	14,42	1,53	0,00
3.1	0	4	0,0	0,4	15,25	0,00	0,07
3.2	0	61	0,0	2,4	1,50	0,96	0,10
3.3	0	842	0,0	85,9	1,04	0,14	1,10
3.4	0	238	0,0	18,4	1,58	0,65	0,47
3.5	0	346	0,0	25,0	1,31	0,60	0,85
3.6	0	331	0,0	21,6	1,11	0,68	0,75
3.7	0	389	0,0	31,9	1,07	0,61	0,95
3.8	854	2.024	46,9	111,2	0,71	0,32	1,94
3.9	0	0	0,0	0,0	4,42	1,21	0,00
4.1	0	3	0,0	0,1	14,50	0,25	0,05
4.2	0	667	0,0	33,5	1,13	0,64	0,74
4.3	0	311	0,0	28,0	1,17	0,54	1,16
4.4	0	234	0,0	17,2	1,44	0,65	0,60
4.5	0	399	0,0	24,2	1,63	0,32	0,65
4.6	0	466	0,0	22,2	1,21	0,78	0,59
4.7	0	283	0,0	21,4	1,10	0,44	1,20
4.8	0	0	0,0	0,0	5,49	2,57	0,00
5.1	2	2	0,1	0,1	0,00	0,00	0,00
5.2	0	137	0,0	4,9	1,28	0,73	0,49
5.3	227	1.501	13,5	88,8	0,92	0,46	1,22
5.4	644	1.268	48,4	95,3	0,68	0,38	2,09
5.5	793	1.663	49,9	104,6	0,74	0,45	2,41
5.6	0	788	0,0	59,7	1,06	0,57	1,02
5.7	0	0	0,0	0,0	2,07	1,16	0,00
5.8	0	69	0,0	4,6	1,37	0,91	0,33
6.1	0	2	0,0	0,2	11,00	0,00	0,09
6.2	0	54	0,0	2,9	6,59	0,00	0,15
6.3	0	208	0,0	10,8	2,96	0,00	0,34
6.4	139	1.174	10,5	89,0	0,93	0,41	1,54
6.5	0	446	0,0	57,9	1,11	0,37	1,28
6.6	0	0	0,0	0,0	1,70	1,24	0,00
6.7	0	203	0,0	9,2	1,64	0,00	0,61
6.8	0	221	0,0	9,4	2,13	0,00	0,47
6.9	0	131	0,0	8,5	2,73	0,00	0,37
6.10	0	0	0,0	0,0	2,91	1,56	0,00
6.11	0	452	0,0	44,7	1,28	0,54	0,89
6.12	0	0	0,0	0,0	1,48	1,05	0,00
6.13	0	0	0,0	0,0	1,79	1,04	0,00
6.14	0	12	0,0	0,6	10,75	0,00	0,09
6.15	0	0	0,0	0,0	9,73	3,79	0,00
6.16	0	85	0,0	7,4	5,78	0,00	0,17
6.17	0	66	0,0	10,2	4,71	0,47	0,28
6.18	0	0	0,0	0,0	5,88	1,50	0,00
6.19	0	58	0,0	5,9	1,30	0,95	0,25
6.20	0	33	0,0	2,0	14,09	0,00	0,07
TOTAL	**2.846**	**17.624**	**3,23**	**19,98**	**1,31**	**0,69**	**0,71**

(1) Turismes que no disposen de plaça d'estacionament
(2) Turismes que no disposen de plaça fora de la calçada
(3) Relació entre el nombre de places i el nombre de turismes
(4) Relació entre el nombre de places de garatge i el nombre de turismes
(5) Relació entre els turismes que no disposen de plaça de pàrking i l'oferta a la calçada

Taula 6.24 Dèficit d'estacionament residencial per zones

Tot i detectar-se dèficit d'estacionament a sectors concrets de la ciutat, especialment a Cerdanyola, Rocafonda i nucli antic, cal tenir en compte que abans de realitzar nous aparcaments municipals per eixugar aquests dèficits cal consolidar les dotacions actuals que disposen encara oferta pendent de comercialitzar, tant en dret d'ús com en abonaments:

- Els Aparcaments de Residents tenen en conjunt **470 places disponibles** a 20 pàrquings, de les quals el 87% es troben als barris de Parc Palau, Rocafonda, La Llàntia, Cerdanyola i Peramàs, on es concentren els principals dèficits residencials.

- Els Aparcaments Mixtos, situats al centre ciutat, tenen en conjunt unes **1.800 places disponibles** per a nous abonats.

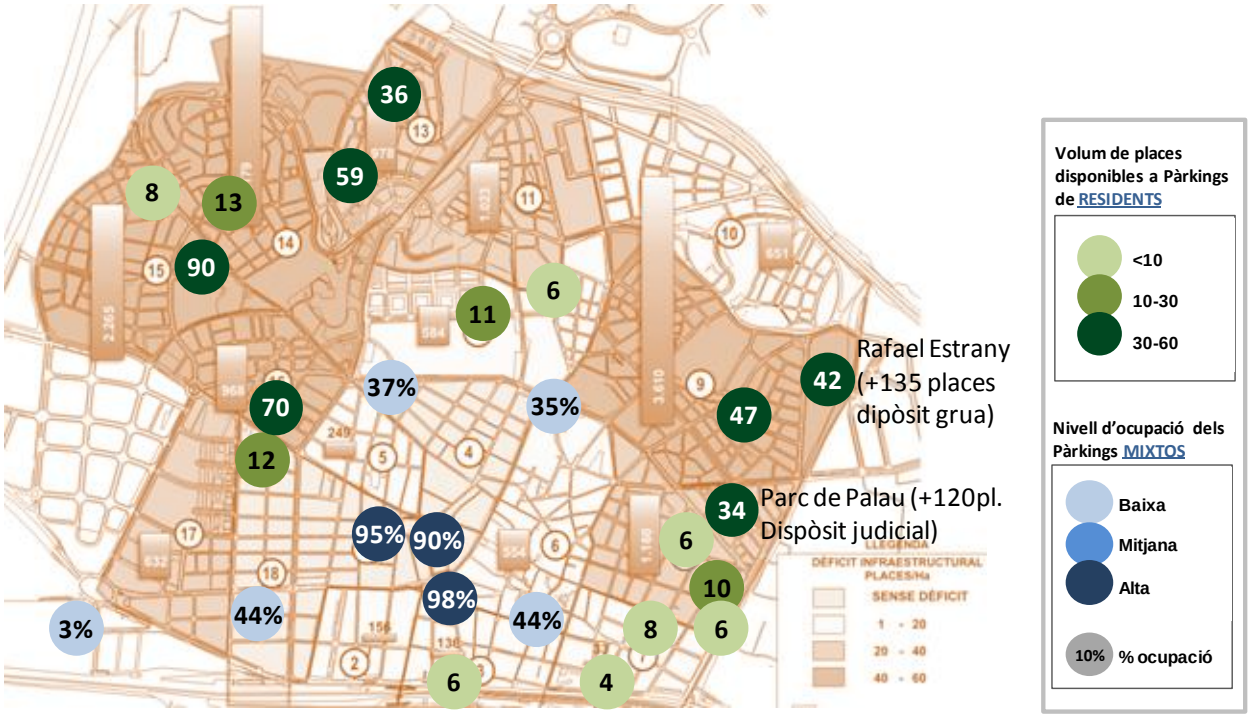


Fig. 6.57 Comercialització dels aparcaments municipals (març de 2014)

6.1.5.2. Dèficit d'aparcament forà

El dèficit d'estacionament forà ens ha de permetre conèixer les necessitats d'estacionament no cobertes per l'oferta d'aparcaments públics i zona blava actuals. Per a determinar aquest dèficit forà d'estacionament a l'àrea central es compara l'oferta forana en places equivalents amb la demanda forana distribuïda. El **dèficit d'estacionament detectat** és de poc més **d'un miler de vehicles** que es localitzen bàsicament al sector de nucli antic (banda Girona de la Riera) i al sector sud del centre (banda mar de Camí Ral).

Les places equivalents necessàries estimades per a cobrir aquest dèficit detectat seria de **415 places d'aparcament públic** o de **170 places de zona blava**, considerant per a cadascuna d'elles una capacitat màxima de 3 i 6 vehicles/dia, respectivament.

A l'igual que en el cas dels dèficits residencials detectats, abans de definir noves infraestructures d'aparcament, cal tenir en compte la utilització actual que se'n fa de les existents. En aquest cas s'observa que els sectors de major concentració de dèficit d'estacionament, situats entorn a la plaça Santa Anna, coincideixen amb els aparcaments públics i zona blava més saturats de Mataró, localitzant-se a la part Nord del centre ciutat (àmbit Camí de la Geganta-Sant Benet) els pàrquings públics i zona blava menys ocupats (Pàrquings Granollers i Parc Central i zona blava de més recent implantació per sobre del carrer Sant Benet).

ZONA	Dèficit forà (vehicles)	Dèficit forà (vehicles/Ha)	Places equivalents P.Públics	Places equivalents Zona Blava
1.1	0	0	0	0
1.2	0	0	0	0
1.3	0	0	0	0
1.4	0	0	0	0
1.5	0	0	0	0
1.6	0	0	0	0
1.7	67	9	27	11
1.8	68	6	27	11
2.1	239	21	96	40
2.4	302	37	121	50
2.5	0	0	0	0
2.7	0	0	0	0
6.13	297	20	119	50
6.19	59	6,0	23	10
TOTAL	**1.032**	**1,2**	**413**	**172**

Taula 6.25 Dèficit d'aparcament forà al centre de Mataró per zones

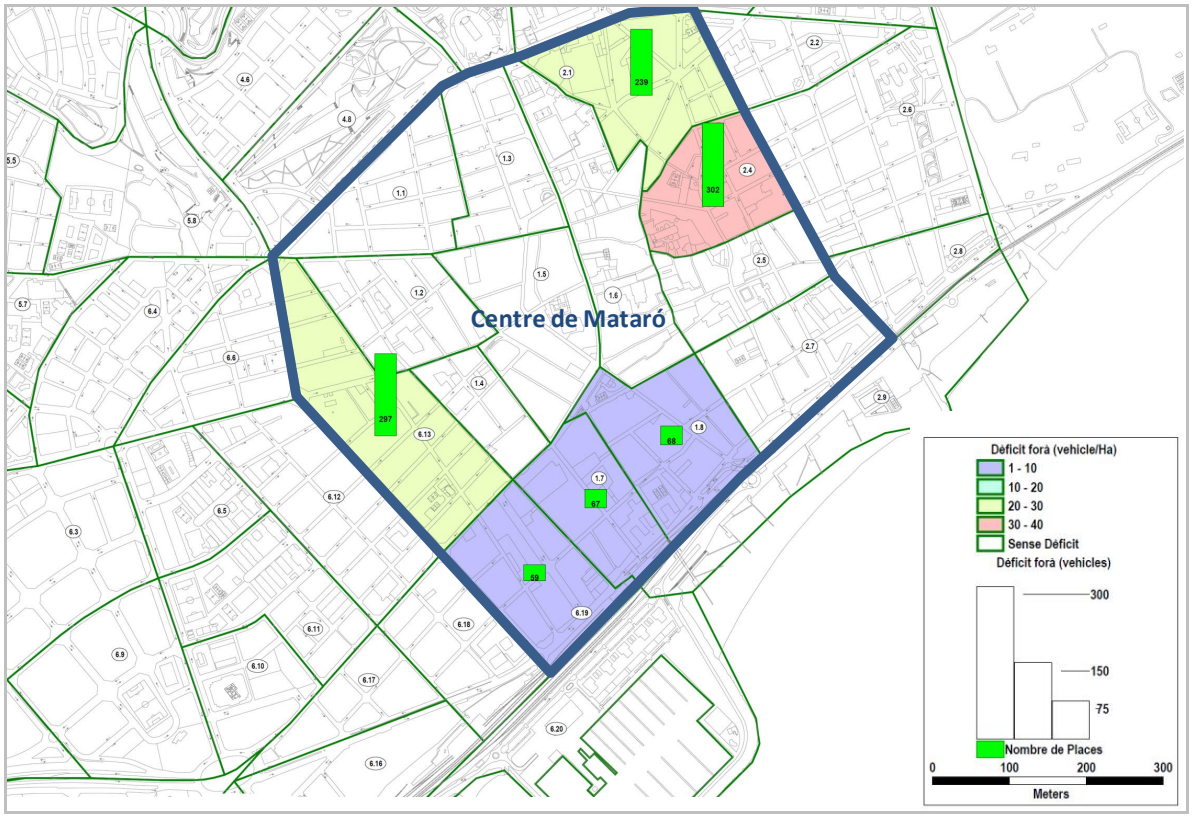


Fig. 6.58 Dèficit d'estacionament forà al centre de Mataró

Malgrat que l'oferta d'estacionament específica per a la demanda forana no es troba saturada, excepte al sector més central (entorn Santa Anna - Mercat de Cuba) en escenaris de punta d'alta demanda (dissabtes tarda, etc.) es detecta dos pols d'atracció alternatius per a la demanda de curta demanda d'estacionament que són les places de càrrega i descàrrega, que permeten l'estacionament de turismes amb un temps màxim de 15 minuts i l'estacionament il·legal. Totes dues tipologies d'estacionament suposen el 31% de la demanda forana que estacionen a l'àrea central de la ciutat, entrant en clara competència amb l'oferta específica de pagament per al forà (zona blava i pàrquing públic). El control del compliment de 15' a les places CD o la revisió d'aquest sistema en alguns casos, i la reducció de l'estacionament il·legal, és clau per al bon funcionament de l'oferta específica pel forà existent a la zona.

6.1.6. Distribució urbana de mercaderies

El fet de que els turismes puguin accedir a les places CD per un període màxim de 15', i sobretot, el conseqüent incompliment d'aquesta regulació (un 70% estaciona per sobre dels 15 minuts), provoca una saturació de les places destinades inicialment a la distribució de mercaderies. D'acord amb l'oferta i demanda detectades, si es té en compte únicament la demanda de vehicles comercials no hi ha dèficit de places CD (dèficit comercial). Si prenem la demanda de turismes que utilitza aquestes places, que es correspon a l'escenari real, sí es detecta un dèficit total d'estacionament, de forma que 165 vehicles no poden estacionar legalment a les reserves, el que correspon a una vintena de places, considerant un índex de rotació de 9 vehicles/plaça.

La millora de l'accessibilitat dels vehicles de distribució de mercaderies al centre ciutat ha de passar més per una major optimització de l'oferta actual existent (intervenint en la tipologia de vehicles que han de tenir accés i el control del compliment de la regulació) que en la creació de noves places CD. En un sector central de la ciutat on l'espai viari és escàs, aquestes places han de tenir una prioritat bàsica per aquests vehicles de distribució de mercaderies, activitat essencial pel bon funcionament del sector comercial de la ciutat, reconduint altres demandes a ofertes d'estacionament específiques per a ells i actualment amb capacitat per absorbir-los.

ZONA	Dèficit Comercial (1)	Dèficit Total (comercials + turismes) (2)	Dèficit Total (vehicles/Ha) (2)	Places CD equivalents (2)
1.1	0	0	0,0	0
1.2	0	0	0,0	0
1.3	0	36	4,4	4
1.4	0	0	0,0	0
1.5	0	0	0,0	0
1.6	0	19	1,4	2
1.7	0	13	1,7	1
1.8	0	0	0,0	0
2.1	0	54	4,7	6
2.4	0	11	1,4	1
2.5	0	5	0,6	1
2.7	0	13	1,3	1
6.13	0	0	0,0	0
6.19	0	14	1,4	2
TOTAL	**0**	**165**	**0,2**	**18**

(1) Considerant només la demanda de vehicles comercials

(2) Considerant la demanda de vehicles comercials i la de turismes

Taula 6.26 Demanda i dèficit de places

6.1.7. Seguretat viària

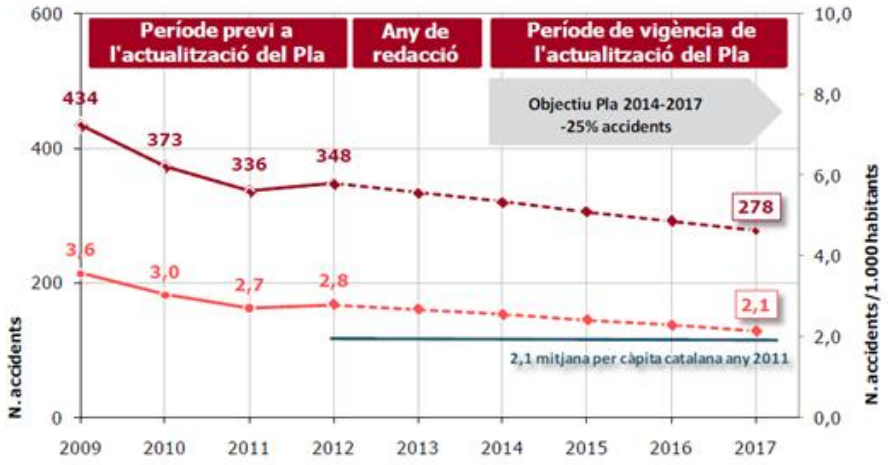
Dades generals

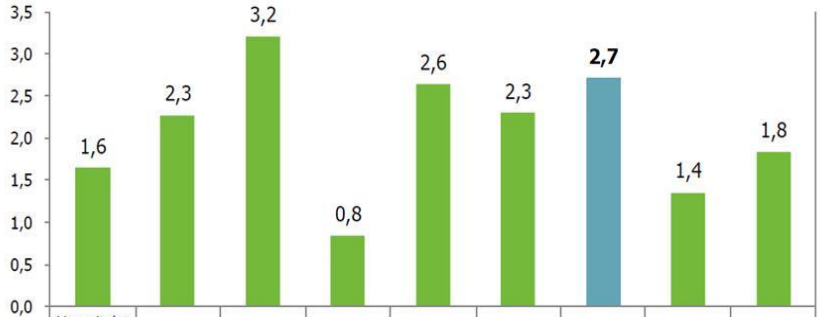
L'accidentalitat en zona urbana a Mataró ha disminuït progressivament en el període 2008-2011 (22,9%), amb una tendència positiva que ha de mantenir-se en anys posteriors mitjançant noves mesures d'actuació.

La accidentalitat per càpita en zona urbana és superior a la mitjana catalana i a la de municipis del seu nivell poblacional, evidenciant un marge de millora en que seguir treballant en el proper període.

Paral·lelament cal destacar la important reducció d'accidents greus i mortals, del 29% entre 2008 i 2011, evidenciant que s'ha treballat prioritàriament en la prevenció dels sinistres amb major lessivitat.

Gràfic 12. Objectius de l'actualització del Pla local de seguretat viària de Mataró 2014-2017





	Hospitalet de Llobregat, l'	Badalona	Terrassa	Sabadell	Lleida	Tarragona	Mataró	Santa Coloma de Gramenet	Reus
Acc/1.000 hab.	1,6	2,3	3,2	0,8	2,6	2,3	2,7	1,4	1,8
Població 2011	256.065	219.786	213.697	207.721	138.416	134.085	123.868	120.824	106.709

Font dades de l'Hospitalet de Llobregat, Terrassa, Lleida, Tarragona i Mataró: Policies Locals de cada municipi.

Font de dades de la resta de municipis: SIDAT 2011.

Trams de concentració d'accidents

El Pla d'Actuació del PSVL 2014-2017, estableix com una de les accions prioritàries actuar sobre els punts i trams de concentració d'accidents i entorns insegurs; definint una sèrie d'indicadors per tal de valorar la idoneïtat de les accions realitzades.

En el PLSV es van determinar 28 punts i trams de concentració d'accidents (85), que concentraven el 24,4% dels accidents registrats l'any 2012 (amb i sense víctimes).

Taula 2. Evolució del nombre d'accidents en punts de concentració d'accidentalitat

Localització	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Mitjana acc. 06-07	Mitjana acc. 11-12	Tendèn. (%)
Rda. Alfons XII entre c. J.M. Torrijos i M. Biada	2	4	3	0	2	2	3	2	2	1,5	2,0	33,3%
Rda. Alfons X el Savi, entre ctra. Mata i pl. Espanya	3	9	6	1	4	5	8	7	2	3,5	4,5	28,6%
Camí de la Geganta	6	7	6	6	2	1	1	5	2	6,0	3,5	-41,7%
Av. de la Gatassa	7	5	7	6	6	5	8	4	9	6,5	6,5	0,0%
Camí Ral entre rda. Barceló i c. Jordi Joan	9	7	6	6	1	8	8	0	7	6,0	3,5	-41,7%
Ctra. Cirera entre Pl. França i rda. Jaume Ferran	6	7	1	5	3	3	2	2	2	3,0	2,0	-33,3%
Via Europa	10	9	7	12	8	12	11	9	9	9,5	9,0	-5,3%
Camí del Sant Crist	6	3	4	4	6	6	7	6	3	4,0	4,5	12,5%
Ronda Josep Tarradellas	4	2	5	3	3	5	4	6	2	4,0	4,0	0,0%
Via Sèrgia	2	3	10	5	5	4	3	2	0	7,5	1,0	-86,7%
Camí Ral (a l'oest de la rda. Barceló)	4	1	3	3	8	3	2	1	5	3,0	3,0	0,0%
Rda. dels Països Catalans	2	7	3	5	5	1	6	0	4	4,0	2,0	-50,0%
Ronda del Cros	0	0	0	1	0	1	0	2	3	0,5	2,5	400,0%
Carrer Galícia	0	0	0	2	5	2	1	0	0	1,0	0,0	-100,0%
Carrer Esteve Albert	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0,0	0,5	
Ronda de la Creu de Pedra	0	0	0	2	5	1	0	0	0	1,0	0,0	-100,0%
Carrer de la Foneria	0	0	0	1	4	4	2	4	1	0,5	2,5	400,0%
Plaça Porta Laietana	16	8	4	19	10	10	12	10	17	11,5	13,5	17,4%
Plaça d'Espanya	4	4	3	2	2	2	2	1	2	2,5	1,5	-40,0%
Total Punts i trams	81	76	68	83	79	75	81	62	70	75,5	66,0	-12,6%
Ronda Josep Tarradellas amb Jaume I, St. Joan Bosco i Germà Doroteo				0	1	2	0	3	2			
Av. de la Gatassa amb c. Lluís Moret				0	0	1	0	0	0			
C. Enric Prat de la Riba amb c. Agustín Moretó, Pedro Antonio de Alarcón i Josep Sabater i Sust				0	0	0	0	0	0			
C. Floridablanca amb rda. Alfons X el Savi				0	1	0	1	0	1			
Ronda Miguel de Cervantes amb c. Antonio de Solís				1	1	3	1	2	3			
Camí Ral amb c. de Cuba				0	0	1	2	0	3			
C. de Sant Benet amb c. de Cuba i c. de Sant Joaquim				1	3	1	0	1	6			
C. Jaume Isern amb c. Melcior de Palau				2	1	0	1	0	0			
Carretera de Mata (BV-5031) amb c. de la Foneria				0	0	2	1	1	0			
				4	7	10	6	7	15			

Font de les dades d'accidentalitat: Policia Local de Mataró.

Taula 6.27 Evolució del nombre d'accidents

En relació a les tendències de l'accidentalitat a Mataró i al compliment d'objectius del Pla s'observa el següent:

- L'any 2006, l'Ajuntament definia com a objectiu fonamental del Pla Local de Seguretat Viària de Mataró 2008-2011 una reducció del 20% en el nombre d'accidents amb víctimes greus i mortals l'any 2011 respecte de l'any 2006.

- El canvi de criteri en la classificació dels ferits greus ha produït unes reduccions brusques en les estadístiques entre 2005 i 2006 i entre 2007 i 2008. Si es valora l'evolució sense tenir aquest factor en compte, s'obté un resultat molt per sobre de l'objectiu plantejat. Ara bé, si s'avalua l'evolució entre 2008 i 2011, ja amb un criteri homogeni, la reducció en el de l'accidentalitat greu ha estat del 29%.

- L'accidentalitat amb víctimes (lleus, greus i mortals) ha disminuït posteriorment a l'aprovació del Pla, un 22,9% entre els anys 2008 i 2011. El descens més significatiu és entre 2009 i 2010, amb una reducció del 14% i, entre 2010 i 2011, amb un 9,9%.

- Es pot observar aquesta disminució en termes relatius a la població, tot i el manteniment d'un índex d'accidentalitat per càpita a Mataró superior a la mitjana de Catalunya. L'any 2008, el registre de Mataró era de 3,6 accidents amb víctimes/1.000 habitants, mentre que a Catalunya era de 2,2. Al final del període del Pla, Catalunya es situa en un 2,1 i Mataró ha millorat la seva xifra considerablement fins a un índex de 2,7 accidents amb víctimes/1.000 habitants.

- Els atropellaments en zona urbana mostren una elevada freqüència en el global de sinistres municipals tot i la reducció del 20,3% que mostren a la darrera part del període (2010-2011). Les dades han estat molt estables, amb una lleu tendència decreixent els tres primers anys del període que caldrà veure si es consolida. Tot i així, mantenint Mataró una ràtio d'atropellaments per 1.000 habitants superior a la mitjana catalana (0,66 enfront 0,39), s'ha de seguir treballant amb mesures orientades a la millora de la mobilitat a peu. Entre els anys 2008 i 2011, més del 35% dels ferits greus causats per accidents de trànsit a Mataró es registren en atropellaments.

Respecte a la implantació de mesures físiques i de gestió proposades pel Pla s'observa:

- La valoració de la implementació del Pla d'actuació posa de manifest que s'han desenvolupat actuacions de millora infraestructurals amb efectes en la seguretat viària proposades però que hi ha encara actuacions pendents. S'ha de seguir treballant en desenvolupament algunes d'aquestes mesures o bé en la seva consolidació.

  S'ha actuat total o parcialment en 12 trams de concentració d'accidents dels 17 definits al Pla i en 1 punt dels 2 detectats. Globalment s'han reduït els accidents en 5 trams i fins a nivell zero en 4 més. Dels dos punts, s'ha reduït en un i es manté l'accidentalitat en l'altre.

- El nivell d'accidentalitat total en els punts i trams de concentració d'accidents assenyalats pel Pla s'ha reduït a final del termini del Pla en la mateixa tendència respecte al nombre total d'accidents del municipi.

El municipi de Mataró guia les actuacions de prevenció, vigilància i control a través d'una ordre de servei que actua com un detallat Pla d'àmbit municipal. L'anàlisi de les campanyes preventives de control i del procediment sancionador mostra resultats molt positius.

No ha augmentat el nombre total de sancions imposades per infraccions en moviment, però, en termes absoluts, sí que són les que menys han baixat. El pes relatiu d'aquestes respecte al total de denúncies, que ha passat del 14,8% al 12,3% del total. Es considera però que s'ha donat compliment a un dels objectius estratègics del Pla.

Es disposa d'informació sobre la recaptació total i l'efectiva dels anys 2009 i 2012. En aquest període s'ha reduït el total de l'import que suposen les sancions imposades (passant dels 7,7 milions de 2009 a poc més de 4 milions el 2012). La reducció ha estat de gairebé el 48% pel que fa a l'import imposat. I també s'ha reduït el percentatge de diners efectivament recaptat sobre aquests totals: l'any 2009

s'arribava a una recaptació efectiva del 55,8% al 41,3% l'any 2012. És especialment important garantir la continuïtat entre les campanyes preventives i el procés sancionador corresponent en cas d'infracció.

Es constata el manteniment d'una important activitat de formació i d'educació i cal remarcar que hi ha l'assignació personal d'un responsable d'aquest assumpte.

Al plànol següent es poden veure tots els punts de concentració d'accidents acumulats durant els anys 2009-2010 i 2011.

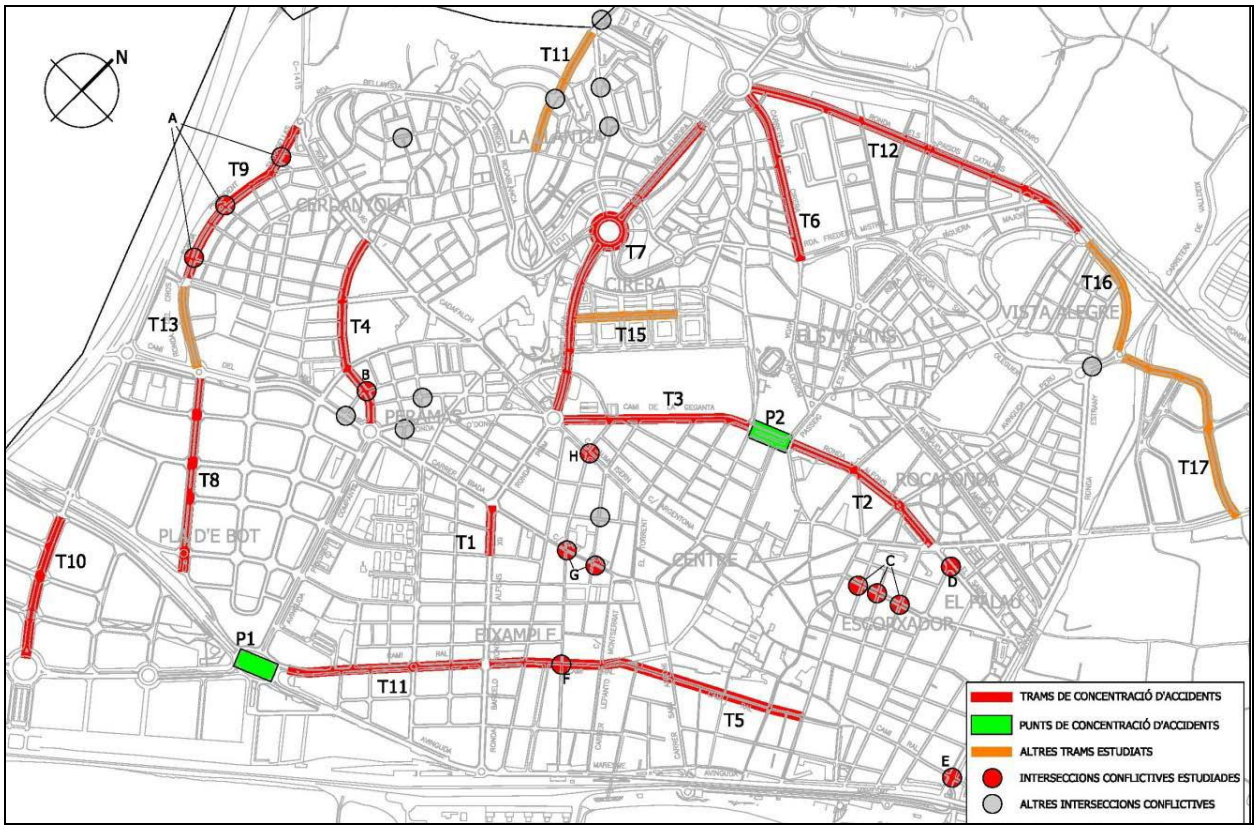


Fig. 6.59 Punts de concentració d'accidents (2009-2011) *(Plànol 6.1.7)*

6.1.8. Medi ambient

Segons un estudi sobre la qualitat de l'aire en 1.600 ciutats revela que Barcelona i Mataró superen el nivell "raonable" de partícules contaminades fixat per l'Organització Mundial de la Salut (OMS). El llindar es troba en els 10 micrograms per metre cúbic de partícules disperses PM 2,5, que poden penetrar directament als pulmons i, que, per tant, són les més perjudicials.

L'aire de Mataró registra 14 micrograms per metre cúbic de PM 2,5 i 24 de PM 10.

D'altra banda s'han consultat les dades del Departament de Territori i Sostenibilitat, Direcció General de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya (Veure Taula següent). S'observa que a Mataró s'enregistren valors d'ozó un 11% superior a la mitjana de les ciutats de mida similar, mentre que en els valors de monòxid de carboni CO i diòxid de nitrogen NO2, s'està lleugerament per sota de la mitjana.

Fuente: Departament de Territori i Sostenibilitat. Direcció General de Qualitat Ambiental.
(1) Máximo de las medias diarias. Valor límite: 40 µg/m3.
(2) Máximo de las medias horarias. Valor límite: 350 µg/m3.
(3) Máximo de las medias horarias. Umbral de información a la población: 180 mg/m3; umbral de alerta:240 mg/m3.
(4) Máximo de las medias móviles horarias. Valor límite: 10 mg/m3.
(5) Media anual. Valor límite: 40 µg/m3.
(6) Máximo de las medias horarias. Valor límite: 200 µg/m3.

Red de vigilancia automática Poblaciones de emplazamiento	O_3 Ozono (3) Máximo horario	CO Monóxido de carbono (4)	NO_2 Dióxido de nitrógeno media (5)	NO_2 Dióxido de nitrógeno máximo (6)
Montseny	185	0,3	3	59
Bellver de Cerdanya	192	:	6	68
Gavà	177	0,7	15	93
Berga	199	0,8	15	138
Vilafranca del Penedès	156	:	17	94
Vilanova i la Geltrú	169	0,8	18	104
Vila-seca	150	:	19	106
Viladecans	162	1	19	102
Reus	174	1,4	19	122
Igualada	150	1,6	20	88
Lleida	153	1,3	22	148
Manlleu	197	:	22	150
Tarragona (Parc de la Ciutat)	154	1,2	24	130
Mataró	184	1,2	25	140
Rubí	204	0,9	25	145
Barcelona(Parc Vall d'Hebrón)	154	1,5	27	147
Manresa	174	1,5	29	163
Sant Cugat del Vallès	152	:	30	127
Barcelona (Palau Reial)	152	1,4	32	183
Sant Vicenç dels Horts	158	:	34	118
Barcelona (Ciutadella)	142	:	35	183
Montcada i Reixac	165	1	38	185
Badalona	183	1,1	39	161
Granollers	166	2	40	247
Sant Adrià de Besòs	151	:	41	172
Terrassa	158	1,2	44	204
Sabadell (Gran Via)	153	:	48	169
Barcelona (Gràcia)	134	3,9	54	229
Barcelona (Eixample)	126	3	56	253
Gandesa	154	:	:	:
Vic	225	:	:	:
media	**166**	**1,4**	**28**	**146**

Fig. 6.60 Nivells de contaminació en ciutats de Catalunya

Com es pot comprovar a les dades de l'estació de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya (XVPCA) de Mataró a l'any 2013, en un 78% del casos de baixa qualitat de l'aire, el contaminant crític és l'ozó. En un 20,2% el diòxid de nitrogen i un 1,7% les partícules en suspensió. En el dies que la qualitat de l'aire va ser crítica, i l'ICQA era negatiu, el contaminant crític va ser l'ozó en tots els casos.

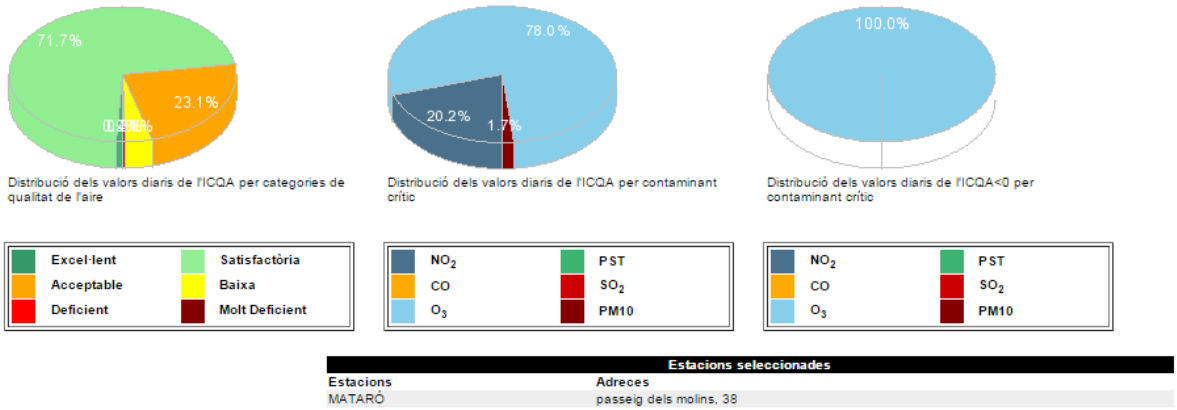


Fig. 6.61 Evolució de l'ICQA mitjà diari Anual de l'any 2013

Fig. 6.62 Estació de la XVPCA de Mataró

Un dels principals contaminants emesos per la circulació del vehicles són els precursors del ozó (CO, NOx i NMVOCs). Per a sintetitzar l'ozó s'han de donar unes característiques ambientals i de radiació solar particulars, per axó, en molts casos els nivells mes elevats d'ozó no es troben al mateix lloc on s'emeten els elements precursors. Aquest fet fa que les mesures per a reduir els nivells d'ozó han de ser globals i no només incidir en els punts on es presenten els majors nivells.

En Mataró, respecte als problemes o deteccions de contaminants derivats del transit de vehicles per sobre de l'habitual, es poden destacar els següents punts:

a. Punts de congestió.

b. Trams de carrers amb excés de velocitat i volum de vehicles.

En aquestes zones especialment contaminants (totes elles concentrades a la xarxa bàsica de la ciutat) es concentra gran part del trànsit de la ciutat i es on es produeixen la major part de les emissions tant acústiques com ambientals.

Els punts de màxima concentració de contaminants provinents dels trànsit son els punts de màxima congestió, on hi ha cues i velocitats de circulació molt baixes.

També son importants punts d'emissió les vies d'alta capacitat com la C-32 (Ronda de Mataró) i la N-II (Avinguda del Maresme).

Al plànol següent s'observen els punts de màxim volum de vehicles i els de major congestió.

Fig. 6.63 Plànol d'Intensitat Mitjana Diària en dia laborable (2014)

6.1.9. Contaminació acústica

La ciutat de Mataró es caracteritza per tenir uns índexs de contaminació acústica i ambiental elevada degudes al trànsit, sinó que hi ha altres factors que incideixen més en aquestes qüestions.

Principals fonts de soroll

1. Infraestructures

- Eixos viaris de connexió: Com a eixos principals del municipi tenim l'autopista C-32 i la Nacional II que circumval·len Mataró.

- Vials interns: A dins del municipi hi ha la xarxa viària principal. La principal font de soroll és la provinent del trànsit rodat de vehicles, tal i com es mostra als mapes de superacions derivats del Mapa de Capacitat.

- Eixos ferroviaris: La única línia de ferrocarril que té la ciutat està situada entre la platja i la Nacional II, l'aportació al soroll degut al pas de trens és menyspreable, ja que el soroll que produeixen queda emmascarat pel soroll produït pel trànsit de vehicles, que té una IMD aproximada de 26.000 vehicles/dia.

2. Altres fonts

- Zones comercials: Les principals zones comercials estan situades a la perifèria del municipi (Mataró Parc).

- Zones d'oci: Les zones d'oci nocturn que són les que podrien donar més problemes estan situades, principalment, a la zona industrial (Pla d'en Boet).

- Zones Industrials: Hi ha una zona industrial en el municipi, el Pla d'en Boet, situada a la façana oest del municipi i circumval·lada per xarxa viària principal (Camí del Mig, Ronda President Lluís Companys i Nacional II), i una zona industrial Vallverich i Mata-Rocafonda situada a la façana est, separada del municipi per l'autopista C-32, Ronda Pintor Rafael Estrany i la carretera de Mata.

S'ha calcat la població exposada a nivells de soroll per als índexs Lden (dia, vespre, nit), Ld (dia) i Ln (nit) i s'ha representat el resultat com % de metres de trams urbans i població exposada a les figures següents.

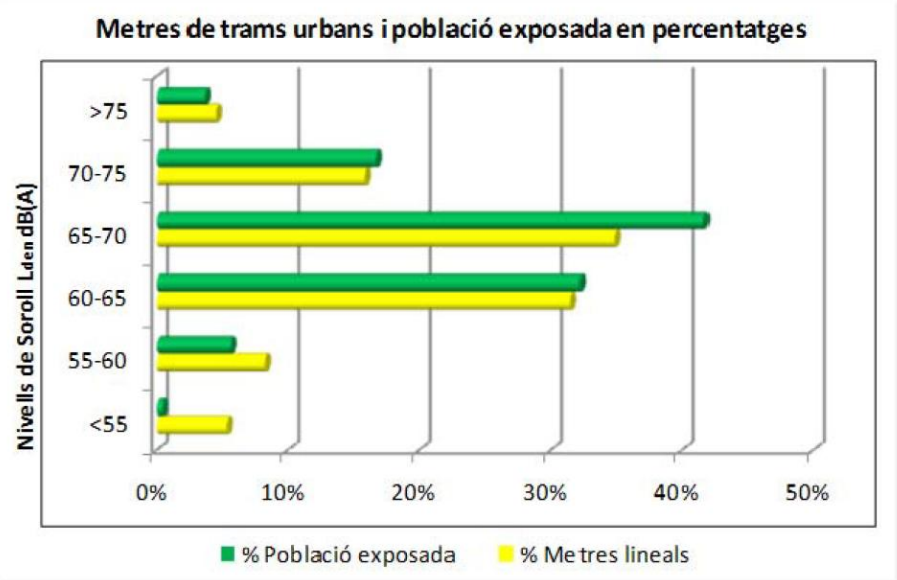


Fig. 6.64 Metres de trams urbans i població exposada a l'índex Ldem en percentatge

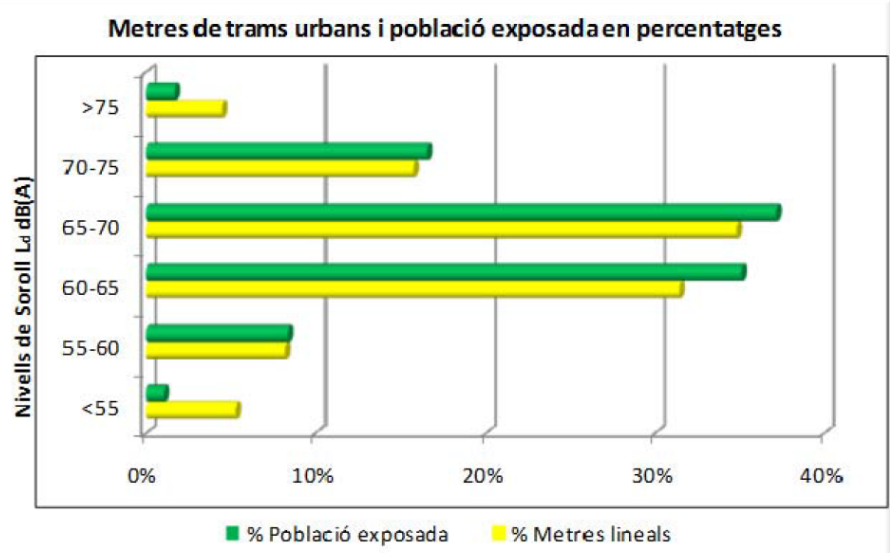


Fig. 6.65 Metres de trams urbans i població exposada a l'índex Ld en percentatge

La comparació de les dades dels nivells de soroll diaris i nocturns evidencia la disminució generalitzada dels nivells d'exposició de la població al soroll durant la nit.

Durant el període nocturn, un 79% de la població està sotmès a valors inferiors a 60 dB(A), mentre que durant el període diürn només ho està un 9%.

Veiem que els valors superiors a 70 dB(A), durant el període nocturn no arriben a l'1%, mentre que durant el període diürn arriben al 18%.

Si comparem l'índex $L_{den\ (dia\text{-}vespre\text{-}nit)}$ amb l'índex $L_{d\ (dia)}$, veiem que hi ha més població afectada per nivells alts, ja que el fet de penalitzar el període del vespre amb 5 dB(A), i el període nocturn amb 10 dB(A), provoca que els nivells siguin superiors.

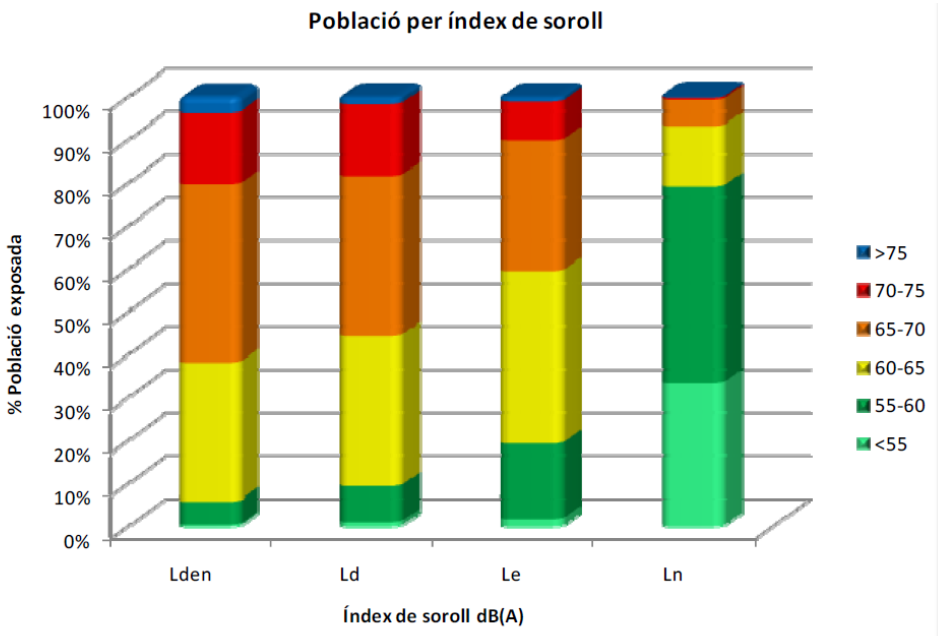


Fig. 6.66 Comparativa dels percentatges de població exposada per a cada indicador de soroll

A continuació es mostra el mapa de superacions diürn, d'acord amb el mapa de capacitat acústica, amb les dades corresponents a l'última actualització del mapa de soroll realitzades al 2011. En les zones residencials, el límit d'immissió és de 65 dB(A), i en les zones industrials és de 70 dB(A).

Fig. 6.67 Mapa de superacions diürn *(Plànol 6.1.8)*

Núm	ZONES AMB MÉS CONTAMINACIÓ ACÚSTICA
1	C. Sant Valentí
2	Av. Maresme entre C.Balançó i Boter i Pl.Llac de Salarn
3	Ronda Barceló entre Camí Ral i C. Mendez Núñez
4	C. Sant Cugat entre Ronda Francesc Macià i C. Pepeta Moreu
5	Av. Puig i Cadafalch entre C. Pompeu Fabra i Pl. Granollers
6	Via Europa entre C. Esteve Albert i C. Pirineus
7	C. Santiago Rusiñol
8	C. Josep Faneca

6.1.10. Accés a zones industrials i centres de treball

S'observen en Mataró 8 zones o polígons Industrials, amb una superfície conjunta de 144,25 hectàrees. Les de major mida i atracció són Pla d'En Boet (54,72 Ha), Hortes del Camí Ral (32,43 Ha) i el Polígon de Mata–Rocafonda (21,54 ha).

Diàriament atrauen quasi 52.000 viatges (per sentit) la major part en vehicle privat (entre el 75% i el 80%) suposant l'atracció de quasi 35.000 vehicles diaris que suposen un 33% dels viatges – vehicle a Mataró.

Nom	*Perímetre*	*Superficie*	*viatges atrets*	*ocupació*	*% us vehicles privat*	*Vehicles atrets*
El Rengle 1	1.537,29 m	12,09 ha	1.247	1,12	75%	835
Hortes del Camí Ral	2.482,86 m	32,43 ha	3.217	1,12	82%	2.355
Pla d'en Boet	3.414,23 m	54,72 ha	19.296	1,12	78%	13.438
Balansó i Boter	1.709,96 m	12,51 ha	13.826	1,12	72%	8.888
Ca l'Ymbern	479,87 m	1,31 ha	1.741	1,12	55%	855
Passatge d'en Matas - Cal Collut	1.234,14 m	4,24 ha	2.821	1,12	68%	1.713
Mata-Rocafonda	2.271,77 m	21,54 ha	8.569	1,12	76%	5.815
Vallveric	1.127,55 m	5,41 ha	1.534	1,12	80%	1.096
total		**144,25 ha**	**52.251**			**34.995**

Taula 6.28 Atracció als 8 polígons industrials

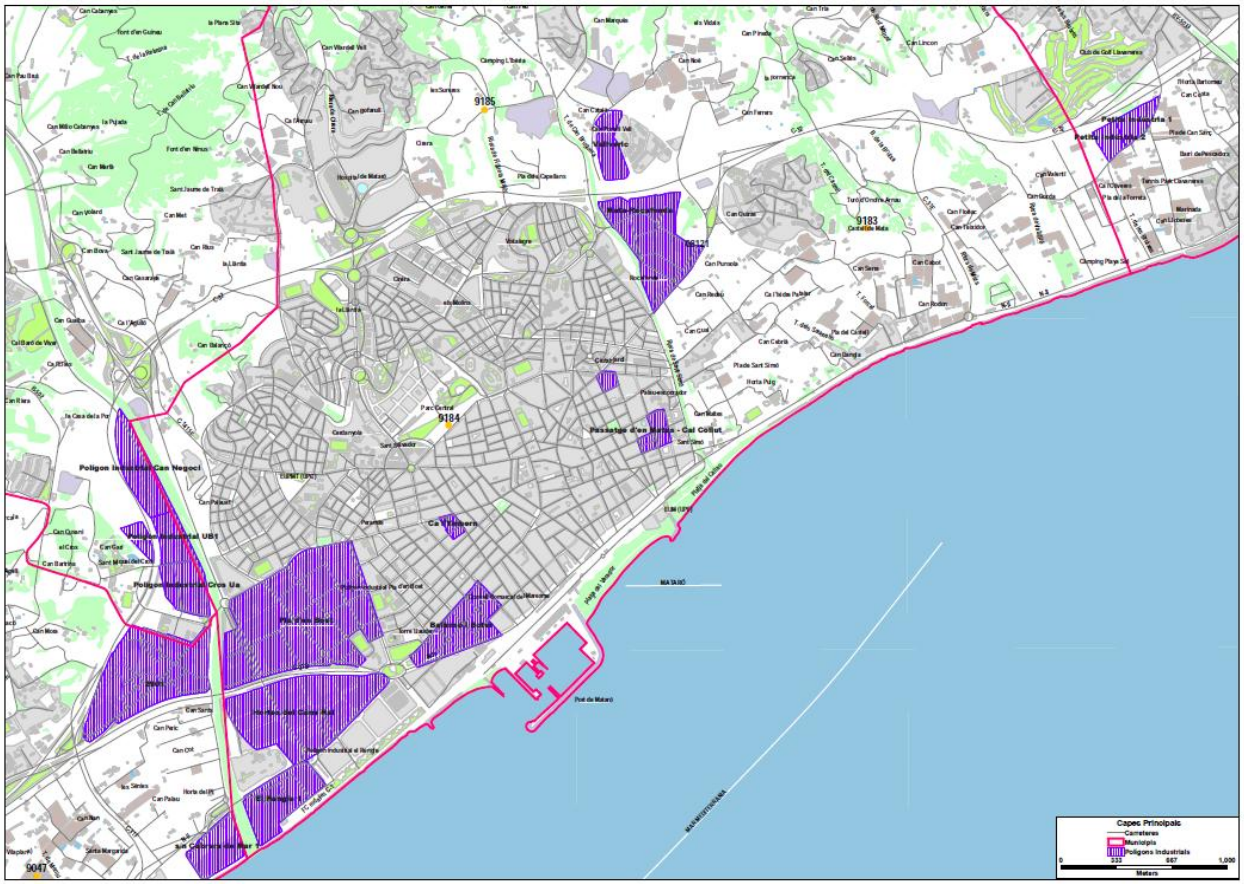


Fig. 6.68 Localització dels polígons industrials a Mataró

S'ha analitzat la cobertura en transport públic dels centres de treball de Mataró.

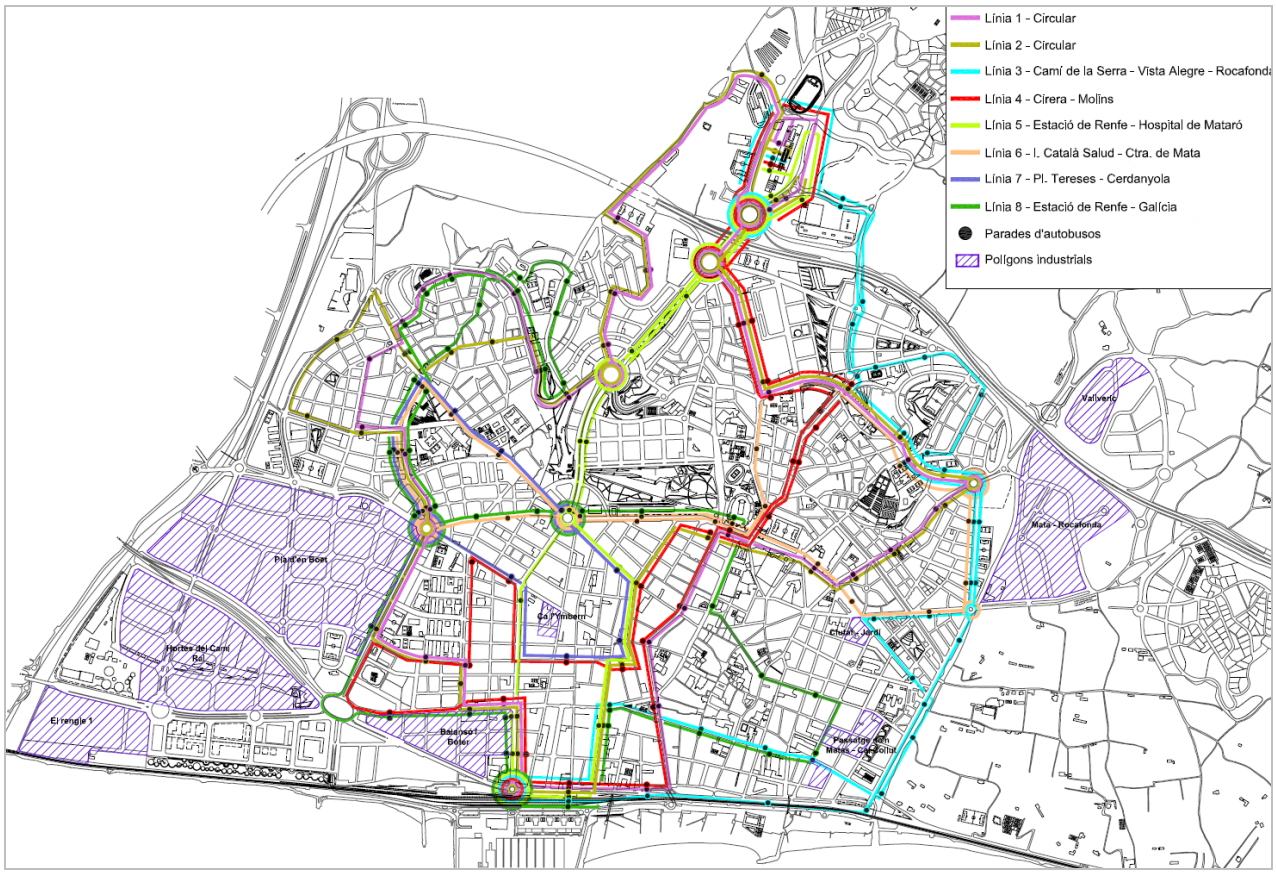


Fig. 6.69 Cobertura del transport públic als centres de treball de Mataró (polígons industrials) *(Plànol 6.1.9)*

Les línies urbanes d'autobusos actualment cobreixen tota l'àrea urbana compacta excepte els polígons industrials, que no disposen de cap tipus de servei. Només les línies 1, 2 i 8, al seu pas per l'av. Lluís Companys donen servei molt limitat a un petit sectors del sector industrial de Pla d'en Boet.

La nova xarxa de bus urbà remodelada l'any 2009 va incloure per primera vegada una línia d'autobusos de servei específic per als polígons industrials de Mataró. La línia P connectava en dies feiners, als horaris principals d'entrada i sortida del treball l'estació de Renfe amb els polígons de ctra. Mata, Vallveric i Pla d'en Boet. La baixa demanda efectiva de la línia i la seva feble viabilitat econòmica va fer suprimir-la l'any 2011.

L'oferta d'autobusos interurbans sí donen servei al polígon del Pla d'en Boet, connectant aquest polígon amb Barcelona i alguns municipis del Maresme Sud. En concret són les línies:

C1 (Mataró - Barcelona per autopista)

C2 (Mataró Nord - Barcelona)

C10 (Mataró - Barcelona per N-II)

C30 (Mataró - Vilassar de Dalt)

L555 (Mataró – Granollers - Sabadell)

6.2. Caracterització i diagnosi de la situació prevista. Escenari tendencial

6.2.1. Planejament vigent

A partir de l'estimació de repartiment modal per l'any s'analitzen dos escenaris tendencials, a 6 i 12 anys, establint-se com anys horitzó el 2024 i el 2030.

D'acord amb la Llei municipal i de règim local de Catalunya (Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya) aquest PMUS haurà de ser revisat cada sis anys, per tant, el 2024 s'estableix com l'any de referència per a la revisió del PMUS.

6.2.1.1. Sectors urbanístics

S'estima que el creixement de la mobilitat interna i de connexió dels residents és proporcional al creixement de la població i de les activitats econòmiques.

El creixement actual de la població és segons dades del Padró continu d'habitants de creixement des de l'any 1990, amb uns 25.000 nous habitants que suposen un increment del 23% en 24 anys, s'ha suposat en conseqüència, un manteniment d'aquest nivell de creixement per als pròxim períodes, concretat en un 1% anual.

Complementàriament s'ha estimat l'increment de la mobilitat en funció de les activitats econòmiques i de creixement l'urbanístic. Els més importants en quant a potencial de Viatges generats, dels quals són: (veure taula i gràfica següents) El Sorrall, Iveco Renfe, Carretera de Cirera i Cirera Nord.

Any	Població	Índex; 1900=100	TCA
2000	105.686	536,37	0,968
2001	107.787	547,03	1,988
2002	109.376	555,1	1,474
2003	112.179	569,32	2,563
2004	114.606	581,64	2,164
2005	116.764	592,59	1,883
2006	118.891	603,39	1,822
2007	119.441	606,18	0,463
2008	119.858	608,29	0,349
2009	121.746	617,87	1,575
2010	122.932	623,89	0,974
2011	123.906	628,84	0,792
2012	124.161	630,13	0,206

Taula 6.29 Increment de la mobilitat en funció de les activitats econòmiques i de creixement urbanístic

Segons les dades publicades per l'INE a 1 de Gener de 2017 el nombre d'habitants a Mataró era de 126.127, 610 habitants més que a l'any 2016. En el següent gràfic es pot veure quants habitants té Mataró al llarg dels anys.

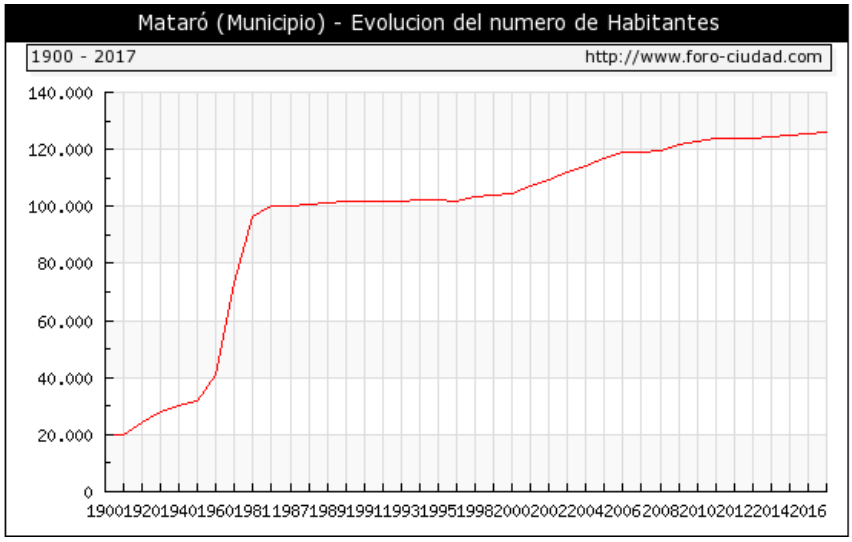


Fig. 6.70 Evolució de la població de Mataró

Fig. 6.71 Sectors de creixement econòmic *(Plànol 6.2.1)*

referencia	nom	superficie	viatges atrets	repartiment modal			viatges dia laborable		
			atracció viatges - visites o clients (lab)	% en transport privat	% en transport public	% a peu i bicicleta	viatges en transport privat	viatges en transport public	viatges a peu i bicicleta
1	**CC Biada**	**23986**	**8980**	55%	25%	20%	4939	1796	1796
2	Lepanto Churruca	2234							
2	Lepanto Churruca	1755							
2	Lepanto Churruca	6775							
2	Lepanto Churruca	839							
2	**Lepanto Churruca**	**11603**	**2266**	45,70%	11,70%	42,60%	1036	265	965
3	Escorxador	1585	317						
3	Escorxador	4820	964						
3	Escorxador	255	51						
3	Escorxador	2000	100						
3	Escorxador	6533	327						
3	Escorxador	-4848	-970						
3	**Escorxador**	**10345**	**789**	56%	16%	27%	442	127	215
4	Colón -Tolo	3321	490						
4	Colón -Tolo	700	350						
4	Colón -Tolo	1822	91						
4	Colón -Tolo	-4160	-208						
4	**Colón -Tolo**	**1683**	**723**	46%	12%	43%	330	85	308
5	Eix Herrera	31300	2191						
5	Eix Herrera	5415	2708						
5	Eix Herrera	2321	348						
5	Eix Herrera	6660	1620						
5	Eix Herrera	5091	255						
5	Eix Herrera	-44056	-2203						
5	**Eix Herrera**	**6731**	**4919**	44%	11%	45%	2164	541	2214
6	Entorn Biada	21429	2143						
6	Entorn Biada	1314	197						
6	Entorn Biada	5257	2629						
6	Entorn Biada	3513	176						
6	Entorn Biada	3926	1350						
6	Entorn Biada	772	154						
6	Entorn Biada	-20788	-1039						
6	Entorn Biada	-6929	-3464						
6	**Entorn Biada**	**8494**	**2146**	46%	12%	43%	981	251	914
7	Carretera de Cirera	22105	3316						
7	Carretera de Cirera	11984	1198						
7	Carretera de Cirera	18120	3624						
7	Carretera de Cirera	57844	2892						
7	Carretera de Cirera	11751	2350						
7	**Carretera de Cirera**	**121804**	**13380**	70%	20%	10%	9368	2677	1338
8	Iveco - Renfe	12594	6297						
8	Iveco - Renfe	5398	810						
8	Iveco - Renfe	120008	12008						
8	Iveco - Renfe	11298	2260						
8	Iveco - Renfe	32579	1638						
8	Iveco - Renfe	59001	-2950						
8	Iveco - Renfe	30394	-6079						
8	**Iveco - Renfe**	**271272**	**13984**	45%	23%	32%	6223	3244	4517
8 bis	tecno Campus	12210	2442						
8 bis	tecno Campus	1535	307						
8 bis	tecno Campus	17804	2670						
8 bis	**tecno Campus**	**31549**	**5419**	44%	24%	32%	2369	1317	1753
9	El Sorrall	26686	13343						
9	El Sorrall	9452	1418						
9	El Sorrall	5350	803						
9	El Sorrall	111874	5594						
9	El Sorrall	54578	10916						
9	El Sorrall	-15875	-3175						
9	**El Sorrall**	**192065**	**28899**	37%	9%	54%	10650	2727	15522

Taula 6.30 Viatges generats per cada sector

referencia	nom	superficie	viatges atrets	% en transport privat	% en transport public	% a peu i bicicleta	viatges en transport privat	viatges en transport public	viatges a peu i bicicleta
1	CC Biada	23.986	8.980	55%	25%	20%	4.939	1.796	1.796
2	Lepanto Churruca	11.603	2.266	46%	12%	43%	1.036	265	965
3	Escorxador	10.345	789	56%	16%	27%	442	127	215
4	Colón -Tolo	1.683	723	46%	12%	43%	330	85	308
5	Eix Herrera	6.731	4.919	44%	11%	45%	2.164	541	2.214
6	Entorn Biada	8.494	2.146	46%	12%	43%	981	251	914
7	Carretera de Cirera	121.804	13.380	70%	20%	10%	9.368	2.677	1.338
8	Iveco - Renfe	271.272	13.984	45%	23%	32%	6.223	3.244	4.517
8 bis	tecno Campus	31.549	5.419	44%	24%	32%	2.369	1.317	1.753
9	El Sorrall	192.065	28.899	37%	9%	54%	10.650	2.727	15.522
	total	**679.532**	**81.505**	**47%**	**16%**	**36%**	**38.501**	**13.030**	**29.542**

Les noves activitats aportaran un volum de 100.686 desplaçaments (dos sentits) dels quals es preveu la realització d'aproximadament:

- 38.000 en vehicle privat
- 13.000 en transport públic
- 30.000 a peu i bicicleta

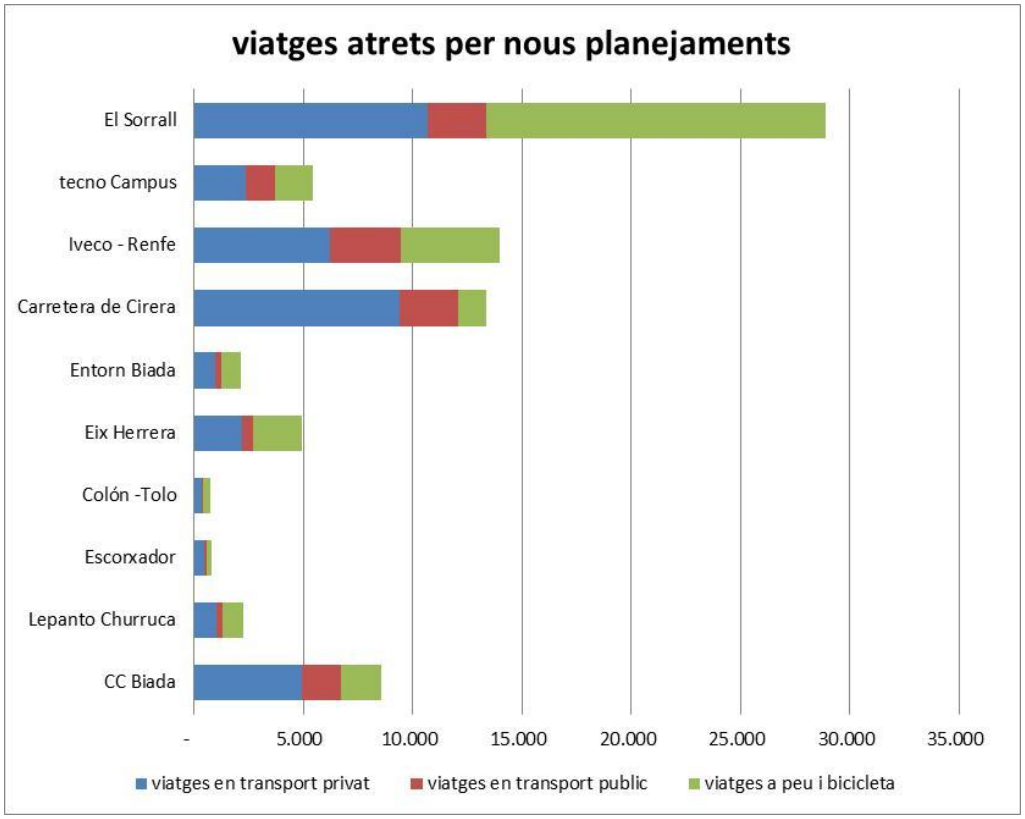


Fig. 6.72 Viatges generats

A continuació es presenta una descripció de les noves activitats previstes.

- **El Sorrall**

El Sorrall és un projecte d'implantació d'un sector amb activitats comercials, d'oficines, hoteleres, etc., acompanyat d'una àmplia zona verda (111.874 m^2), que en conjunt suposa la urbanització de 192.000 m^2.

S'ha suposat que pugui desenvolupar-se en els pròxims sis anys i atreure una mobilitat pròxima als 29.000 viatges diaris en tots els modes.

ÚS	Sòl(s)/sostre (st)	Ràtio	Viatges / dia
TERCIARI	41.488 m2 st		
Comercial	**26.686 m2 st**	50 viatges/100m2st	**13.343**
Oficines i serveis	**9.452 m2 st**	15 viatges/100m2st	**1.418**
Hoteler	**5.350 m2 st**	15 viatges/100m2st * (=3 viatges/persona)	**803**
Zona verda+ Serveis tècnics	**111.874 m2 s**	5 viatges/100 m2s	**5.594 (a peu)**
Equipaments	**54.578 m2 s - st**	20 viatges/100 m2s	**10.916**
Equipament actual (Esportiu)	**15.875 m2 s**	20viatges/100 m2s	**-3.175**
		TOTAL GENERAT	**28.899**

MODE	**Cotxe - moto** (45,7% de 23.305)	**10.650**
	Peu – bici (42,6% de 23.305) + 5.594	**15.522**
	Transport públic (11,7% de 23.305)	**2.727**

Taula 6.31 Planificació de El Sorrall

- **Iveco - Renfe**

El projecte d'Iveco – Renfe suposa en conjunt 138.000 m^2 de sostre, 17.992 m^2 terciari i 120.008 m^2 residencial, que respectivament representen 12.594 m^2 de sostre comercial (70%), 5.398 m^2 d'altres usos terciaris (30%) i 1.458 vivendes; l'espai públic destinat a equipaments i zones verdes és de 44.057 m^2 de sòl, 11.298 i 32.759 m^2 respectivament, tal com es detalla en la següent taula:

Nuevas actividades previstas

ACTIVIDAD	Superficie de suelo (m2s) o construida (m2t)
Comercial	12.594 m2 t
Servicios	5.398 m2 t
Residencial	120.008 m2t (1.458 viv)
Equipamientos	11.298 m2 s
Zona verde	32.759 m2 s
TOTAL	138.000 m2 t 44.057 m2 s
Industria (existente a conservar)	4.132 m2 t

Taula 6.32 Quadre de dades urbanístiques Eixample Nord

L'estudi de mobilitat generada realitzat per al projecte preveu la generació de 13.984 nous viatges/dia, el que representa un increment de 6.223 viatges/dia en vehicle privat.

- **Carretera de Cirera**

El Pla Parcial del sector de la Carretera de Cirera, ocupa una peça de sòl de 172.836 m^2 envoltada pels carrers: Carretera de Cirera a llevant i pel carrer Galícia a ponent i nord. Només la part de ponent del carrer Galícia, s'amplia en una petita part per disposar una bateria d'aparcament.

En el sector s'hi localitzen en l'actualitat els equipaments municipals del camp d'hoquei gespa, el camp de futbol de Cirera, una deixalleria i la gossera (Centre d'Acollida Municipal d'Animals de Companyia). D'aquests equipaments municipals, es trasllada la gossera i el camp de futbol de Cirera. El hoquei i la deixalleria es mantenen en la seva ubicació. A efectes de generació de nova mobilitat d'aquests equipaments considerarem que només el nou camp de futbol de Cirera genera nova mobilitat. La resta de sòl té ocupacions actuals precàries que considerem sense mobilitat generada en l'actualitat.

Els usos contemplats en el Pla Parcial expressats en m^2 de sòl (m^2 s) i/o de sostre (m^2 st), són els del quadre següent:

QUALIFICACIÓ (m2s)	MODIFICACIÓ PLA SECTOR	CONSOLIDAT	NO CONSOLIDAT
ZONA VERDA (V)	57.844	0	57.844
EQUIPAMENT (E)	60.697	41.511 (hoquei, deixalleria i gossera)	19.186 * (7.435 m2s hospitalari amb 9.000m2st)
VIALITAT ©	13.813	11.963	1.850
TERCIARI-HOTELER	20.749	0	20.749
RESIDÈNCIA GERIÀTRICA	13.001	0	13.001
CLÍNICA PRIVADA	6.732	0	6.732
TOTAL SÒL (m2s)	172.836	53.474	115.662
SOSTRE (m2 st)	m2 st		m2 st
OFICINES –HOTELER	22.105	0	22.105
RESID. GERIÀTRICA	11.984	0	11.984
CLINICA PRIVADA	9.120	0	9.120
TOTAL SOSTRE PRIVAT	43.209	0	43.209
EQUIP. HOSPITALARI	9.000	0	9.000

Taula 6.33 Planificació Carretera de Cirera

Les dades de generació de desplaçaments s'han extret de l'EAMG resultant una previsió de 13.380 viatges diaris dels quals 9.368 són en vehicle privat.

- **Cirera Nord**

El Pla Especial del sector "CIRERA NORD" inclou dues grans peces del sector: l'equipament públic hospitalari, i el centre comercial Mataró Parc. El Pla Especial es qualifica els 275.329,51 m^2 de sòl del sector en: 58.500,19 m^2 de vialitat clau C (21,25%), 56.282,67 m^2 d'espais lliures clau V (20,44%), 56.266,80 m^2 d'equipaments públics clau E i serveis tècnics clau I (20,44%) i 4.279,85 m^2 per a serveis i dotacions privats per a usos terciaris clau 6b (37,87%), 99.906,17 m^2 pròpiament comercials i 4.373,68 m^2 per a dues estacions de servei. La modificació del GOU d'aquest àmbit comporta la quantificació dels següents paràmetres urbanístics expressats en m^2 de sòl (m^2 s) o de sostre (m^2 st).

QUALIFICACIÓ (m2s)	PLA ESPECIAL SECTOR	CONSOLIDAT	NO CONSOLIDAT
ZONA VERDA (V)	56.282,67	0	**56.282,67**
EQUIPAMENT (E)	50.864,70	50.864,70	0
SERVEIS TÈCNICS (I)	5.402,10	5.402,10	0
VIALITAT (C)	58.500,19	58.500,19	0
COMERCIAL(6b3, 6b4)	99.906,17	63.138,42	**36.767,75**
ESTACIÓ SERVEI (6b1, 6b2)	4.373,68	1.299,12	**3.074,56**
TOTAL SÒL (m2s)	**275.329,51**	179.204,53	**96.124,98**
SOSTRE TERCIARI (m2st)			
Centre Comercial actual	57.203,12	46.167	**11.036,12**
Nou centre comercial	21.698,41	0	**21.698,41**
TOTAL SOSTRE	78.901,53	46.167	**32.734,53**

Taula 6.34 Plànol de mobilitat generada per Cirera Nord

L'avaluació de la mobilitat generada, aplicats als paràmetres urbanístics de la modificació del planejament de l'àmbit, suposarà un increment del nombre de viatges, de 19.181, dels quals 13,427 seran en mode privat.

6.2.1.2. Infraestructures a nivell supramunicipal

Existeixen diverses actuacions a nivell supramunicipal que afectaran a la mobilitat de Mataró en els dos escenaris tendencials.

A continuació es detallen aquells que afecten directament al PMUS de Mataró, és a dir, aquells on es realitzen propostes concretes sobre el territori i periodificades dins els escenaris tendencials o amb actuacions pendents d'execució actualment. Per tal de periodificar cada actuació dins dels escenaris tendencials dels PMU, s'han classificat aquelles que ja s'estan portant a terme, que s'inclourien dins l'escenari 2018, mentre que aquelles que encara no s'estan executant es consideren incloses dins l'escenari 2024. Convé dir que únicament s'inclouran dins el PMU les propostes concretes sobre el territori.

A nivell europeu, el PMU s'emmarca dins del **Sisè Programa d'Acció de la Unió Europea**, d'on destaquem l'objectiu de continuar amb el protocol de Kyoto, on s'estableix una reducció de les emissions en un 8% per al període 2008-2012, respecte a l'any 1990, mentre que a partir d'aquest període es farà necessària una reducció més intensa, d'entre el 20% i el 40%. Per portar a terme aquest objectiu el Programa estableix diverses propostes, entre les quals figura: "integrar els objectius del canvi climàtic a les diferents polítiques comunitàries, especialment a les polítiques d'energia i transport".

Per altra banda Mataró es va adherir al **Pacte d'alcaldes i alcaldesses** per una Europa amb energies sostenibles en el Ple municipal de 3 de juliol de 2008. Amb aquesta adhesió és comprometia a aconseguir els objectius comunitaris de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle mitjançant actuacions d'eficiència energètica i d'energies renovables. Així mateix es comprometia a definir un Pla per assolir la reducció del 20% de les seves emissions a l'any 2020, el Pla d'acció per a l'energia sostenible (PAES) de Mataró.

Vinculat amb l'Agenda 21 Mataró es va aprovar el Pla de lluita contra el canvi climàtic. Aquest nou full de ruta de la ciutat, d'horitzó 2020, contempla 150 actuacions, 82 de les quals integren el Pla d'acció per a l'energia sostenible (PAES) de Mataró.

A **nivell estatal i autonòmic**, el PMU es relaciona, entre d'altres, amb els següents plans:

- Pla Territorial General de Catalunya, 1995

- Pla Territorial Metropolità de Barcelona
- Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) 2005-2020
- Pla Director d'Infraestructures 2011-2020
- Pla de transport de viatgers a Catalunya, 2008-2012
- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026
- Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya (2008-2012)
- Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona
- Pla d'Actuació per a la Millora de la qualitat de l'Aire 2011-2015
- Pla Marc de Mitigació Contra el Canvi Climàtic 2008-2012
- Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015
- Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya

A **nivell local**, la figura de planejament principal és el Pla Territorial Metropolità, a partir del qual es desenvolupen, en el seu cas, les figures de planejament inferiors, les sectorials o bé les modificacions puntuals del PTM.

A **nivell normatiu**, mencionar les **Directrius Nacionals de Mobilitat** (Decret 362/2006, de 3 d'octubre), que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació de la **Llei de Mobilitat** (Llei 9/2003), que té com a objectiu principal:

> *Les Directrius Nacionals de Mobilitat tenen com a objectiu configurar un sistema de transport més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional, augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal, incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans, aportar una major seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.*

Les directrius han de servir per elaborar la resta d'instruments de planificació de la mobilitat:

- *Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte l'aplicació territorialitzada de les directrius nacionals de mobilitat.*
- *Els plans específics, que tenen per objecte l'aplicació sectorialitzada de les directrius per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el de mercaderies.*
- *I els plans de mobilitat urbana, que són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.*

El PMU haurà d'incloure tota la planificació territorial, urbanística, de medi ambient i de mobilitat que l'afecti, d'acord amb les previsions del consistori.

6.3. Plans estatals i autonòmics

Pla Territorial General de Catalunya, 1995

Defineix els objectius d'equilibri territorial d'interès general per al conjunt de Catalunya. També es constitueix com a marc orientador de les accions polítiques per a l'activitat econòmica, en termes territorials, per tal d'aconseguir uns nivells de qualitat de vida de la ciutadania, independentment de l'àmbit territorial on visquin.

Mataró s'inclou dins la regió denominada *Àmbit Metropolità*. A partir d'aquest Pla es desenvolupa el Pla Territorial Metropolità de Barcelona. El Pla desenvolupa un sistema de propostes basades en polítiques globals de reequilibri. Mataró es situa dins de l'àmbit definit com corona externa, com a sistema de reequilibri metropolità amb potencial de creixement i possibilitats de descentralització i descongestió. En relació a les propostes en el sistema d'infraestructures, l'objectiu és millorar l'accessibilitat global del territori, entesa aquesta com a una de les eines bàsiques de l'equilibri i oportunitats territorials. Entre les propostes sobre energia, en destaca la seva diversificació.	

Fig. 6.73 Divisió regional del Pla Territorial General de Catalunya

Pla Territorial Metropolità de Barcelona

Es tracta d'un dels set plans territorials parcials en què es desenvolupa el PTG de Catalunya. Com a directrius generals, destacar la proposta d'afavorir zones de cohesió urbana (àrees residencials) amb els centres de treball (activitats econòmiques intensives), per evitar els desplaçaments obligats, anomenades *zones mixtes.* En el mateix sentit, les directrius relacionades amb una millora del transport públic es basen en fomentar la compactació del territori (model nodal, especialment relacionat amb les infraestructures de ferrocarril). En quant al conjunt d'infraestructures, inclou les diferents propostes plantejades a la resta de planejament tant nacional com sectorial de Catalunya.

Recull diferents actuacions que afecten al territori de Mataró:

- Trasllat de la línia Barcelona-Mataró. S'haurà d'estudiar la possibilitat de que la nova línia ofereixi una capacitat superior a la línia actual.

- Nous intercanviadors sobre línies existents.

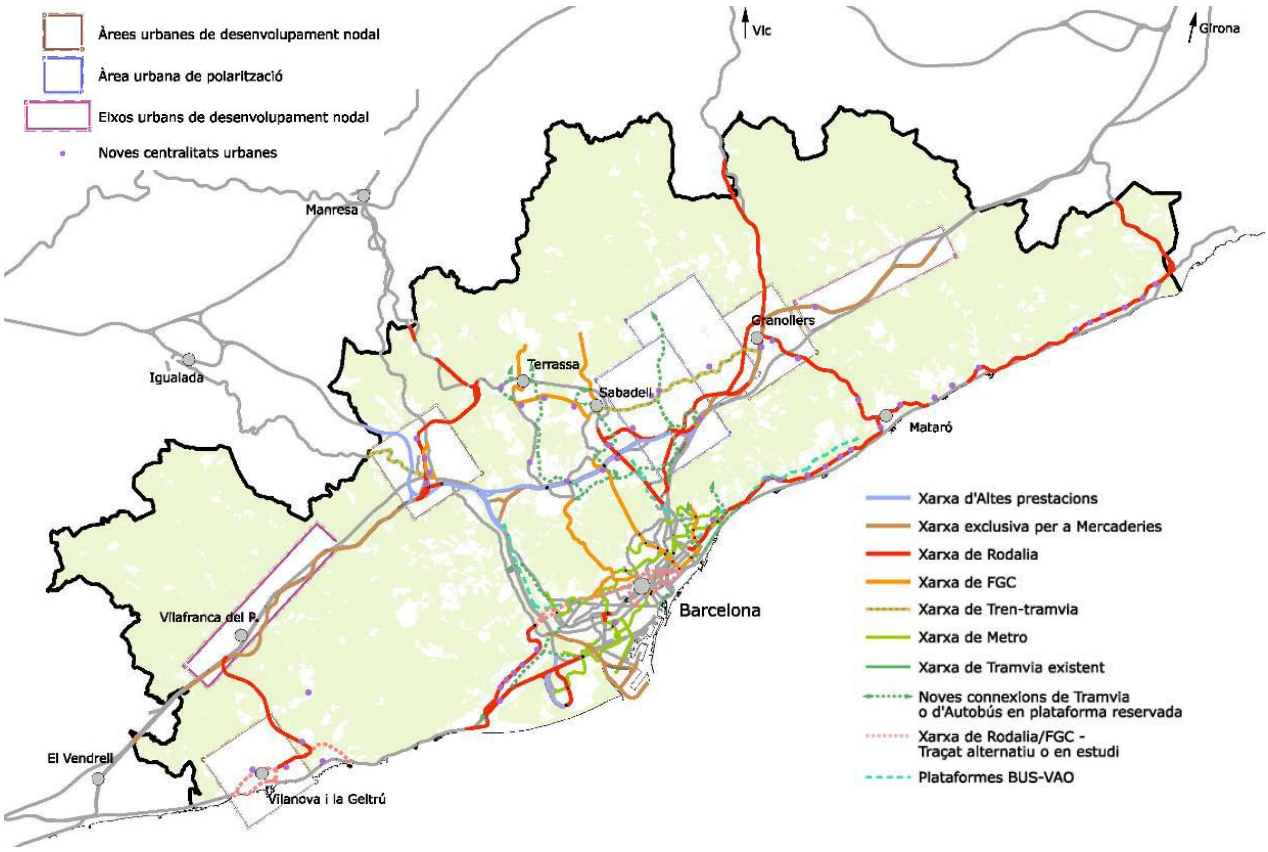


Fig. 6.74 Actuacions ferroviàries i àrees de reforçament nodal i de nova centralitat

Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) 2005-2020

Elaborat pel "Ministerio de Fomento", aquest Pla té com a directrius d'actuació: fomentar la intermodalitat, així com augmentar la qualitat i seguretat del sistema, millorar l'accessibilitat al conjunt del territori nacional, millorar la comunicació amb infraestructures d'altres administracions, inclosa la urbana, millora del sistema de transport de mercaderies i consolidació de la Península Ibèrica com a node de transport internacional.

Pla Director d'Infraestructures 2011-2020

A més de les noves infraestructures comentades al Pla Territorial Metropolità de Barcelona, aquest Pla té com a objectiu bàsic augmentar l'oferta de transport públic de forma significativa per tal d'aconseguir una major demanda en detriment de la del vehicle privat.

A Mataró les actuacions més importants, en quant a volum de mobilitat, seran la millora de la xarxa de rodalies i mercaderies de tren (en blau) amb la nova línia orbital. Al plànol es representa el nou tram entre Mataró i Granollers.

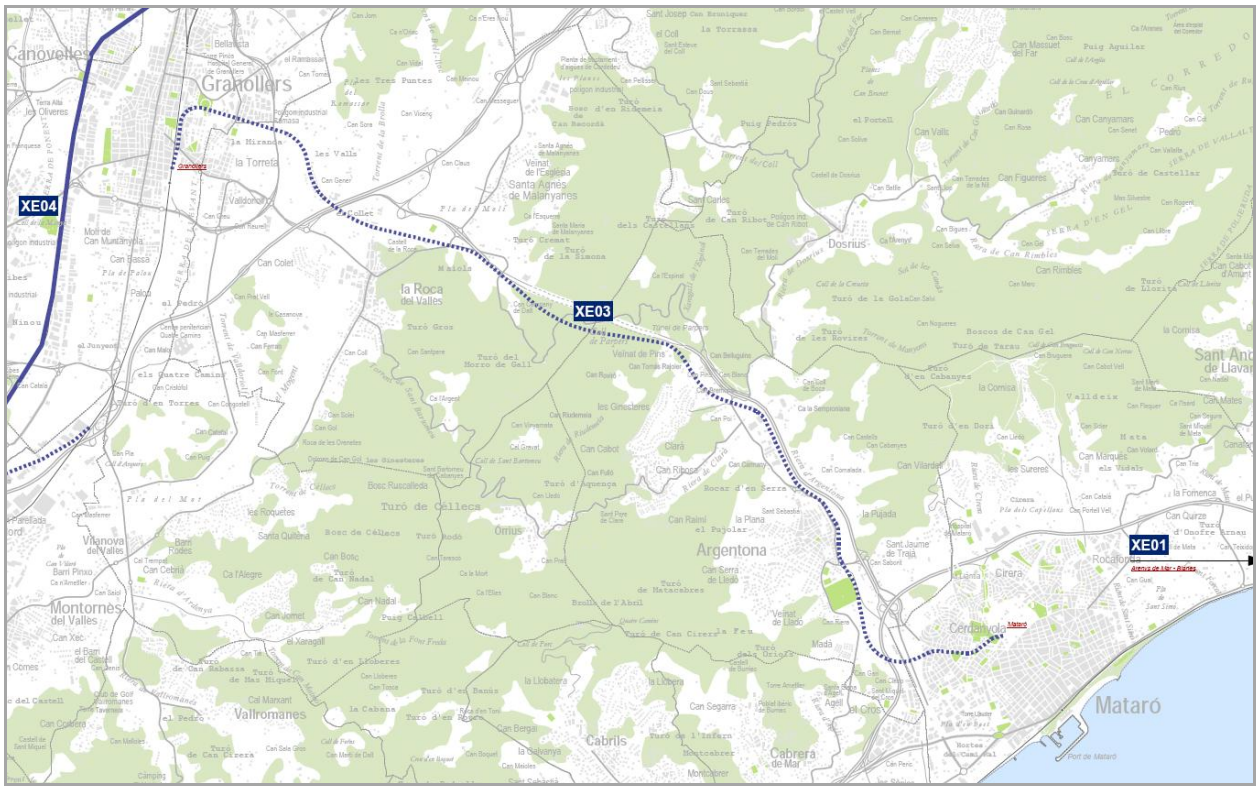


Fig. 6.75 Detall PDI 2011-2020 Actuacions

Pla de transport de viatgers a Catalunya, 2008-2012

És un Pla territorial sectorial que ha d'establir les propostes per tal de millorar l'oferta dels serveis de transport col·lectiu per carretera i ferroviari. Com a proposta genèrica, s'augmenta la freqüència de les línies de tren i s'integraran les tarifes del conjunt d'oferta de transport públic. Altres propostes es centren en la gestió dels serveis (imatge i informació únics, etc.).

Respecte a l'oferta de Mataró, el Pla proposa:

- Estudi dels serveis de transport al Baix Maresme
  - Creació de noves línies en resposta a les noves demandes de mobilitat dintre de la comarca.
  - Ampliació de la cobertura territorial perllongant la línia d'alguns dels serveis existents.
  - Connexió de zones industrials.
  - Nous serveis a urbanitzacions.
  - Connexió Argentona - Hospital de Mataró
- Xarxa de rodalies
  - Reduir l'ocupació dels trens, tot augmentat la capacitat del sistema per mitjà de la millora de la freqüència.
  - Reestructurar la xarxa per millorar l'eficiència del sistema. Es creen nivells de servei esgraonats, que tenen la màxima potència en l'àmbit més immediat de Barcelona i ajusten l'oferta segons la distància i la disminució de la mobilitat.

Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026

Inclou una planificació de les infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques de Catalunya. Junt amb el pla d'aeroports, aeròdroms i heliports, i el de ports, configuren un pla complert d'infraestructures. S'elabora amb posterioritat al PEIT i al PDI, per tant intenta que les seves propostes siguin coherents amb les d'aquests Plans.

De les actuacions descrites als plans anteriors, apareixen:

- Nova línia convencional orbital ferroviària Vilanova - Vilafranca - Martorell - Terrassa-Sabadell - Granollers – Mataró.

  Actuació amb l'objectiu de donar un servei ferroviari que uneixi les ciutats de la segona corona metropolitana sense passar per la ciutat de Barcelona.

- Variant Barcelona - Mataró.

  Variant de l'actual línia Barcelona - Mataró que permeti donar centralitat a les estacions i eliminar la barrera que actualment suposa el ferrocarril respecte a l'accés al mar. Incorpora la variant de Badalona.

El Pla, a més, reitera les propostes en la millora de la gestió del conjunt del transport públic de Catalunya (integració tarifària, etc.).

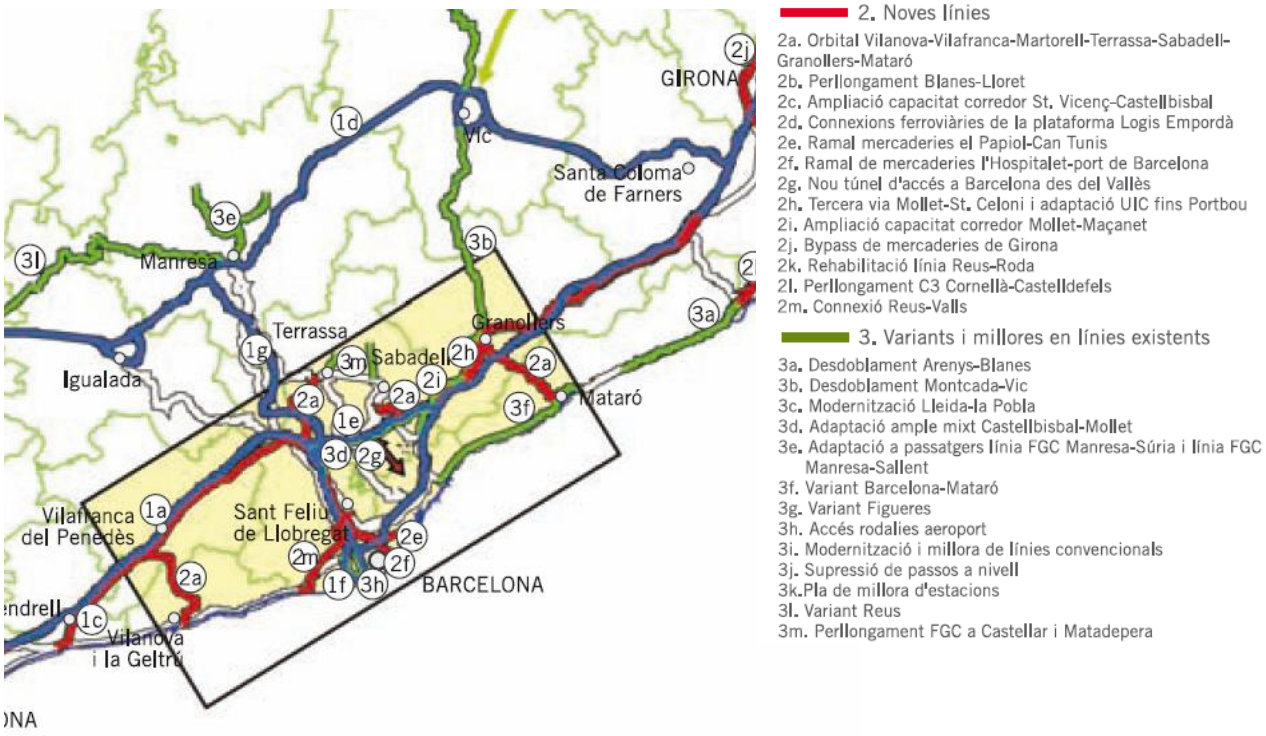


Fig. 6.76 Actuacions ferroviàries proposades

Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya (2008-2012)

El Pla inclou 9 línies estratègiques:

1. Identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial.
2. Millorar les infraestructures de circulació i seguretat.
3. Desenvolupar mesures de seguretat contra robatoris.
4. Impulsar el desenvolupament de normativa específica.
5. Desenvolupar actuacions per a afavorir la intermodalitat.
6. Desenvolupar programes d'educació, formació i informació.
7. Impulsar la creació de polítiques i campanyes de promoció.
8. Fomentar mecanismes de coordinació i participació
9. Desenvolupar sistemes d'impuls, seguiment i control

El Pla no concreta mesures específiques en la xarxa de bicicletes, sinó que impulsa la posterior elaboració de planificació i execució dels mateixos.

Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

S'emmarca a la Llei 9/2003, de la Mobilitat, i al Decret 466/2004, dels instruments de planificació de la Mobilitat, i del Consell de Mobilitat. És l'instrument bàsic per a la redacció dels plans de mobilitat urbana, ja que s'han d'elaborar en coordinació amb aquest Pla Director.

Els objectius i els eixos estratègics del pdM ja s'han comentat anteriorment.

La majoria de les mesures són directrius que afecten a tots els municipis, en altres hi ha actuacions més concretes. A continuació només es recullen les actuacions directes sobre Mataró sense enumerar la resta de directrius més generals que no per això son menys importants.

Fig. 6.77 Proposta de xarxa ciclable de L'RMB

- Seguiment de les reserves de sòl per a infraestructures de suport a la mobilitat.
- Revisar l'actual PMU de Mataró.
- Seguiment del PDI (2011-2020)
- Garantir itineraris de vianants accessibles i segurs
- Proposta d'aparcaments tancats per a bicicleta (a l'Hospital, Universitat i estació de ferrocarril)
- Proposta de xarxa ciclable de L'RMB

- Noves vies metropolitanes previstes fins a l'any 2018 (Variant de Mataró)
- Reduir l'accidentalitat a la xaxa viària
- Ús dels peatges com instrument de gestió de la mobilitat en vehicles lleugers (C-32).
- Gestió integrada dels Park and Ride (Estació Rodalies Mataró).
- Increment de la capacitat de la xarxa ferroviària de rodalies.
- Millora de l'accessibilitat a l'estació de rodalies de Mataró
- Impulsar el programa expres.cat i les línies de bus d'alta demanda. Línies Mataró-Granollers i Mataró-Barcelona per la C-32
- Millora de serveis específics de transport interurbà

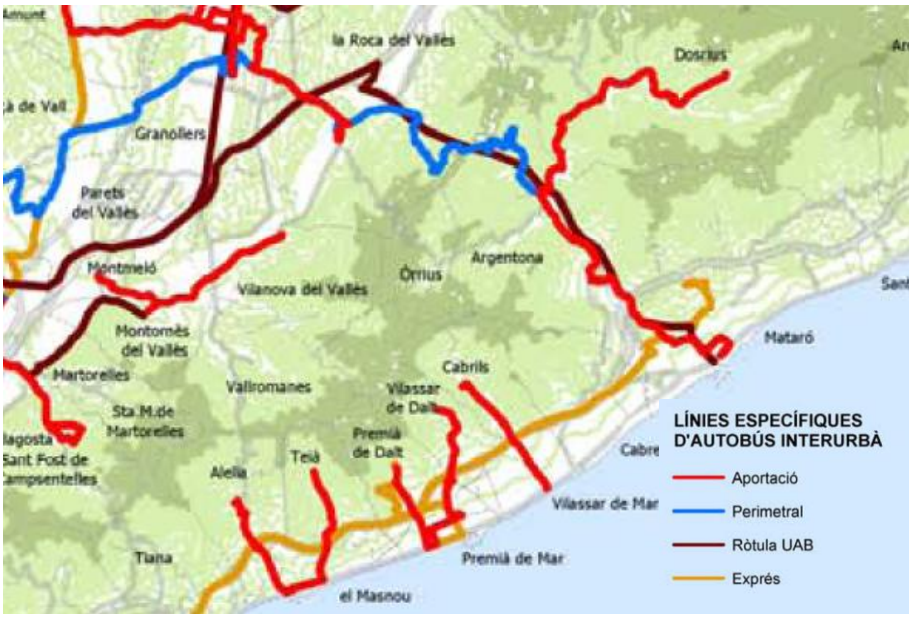


Fig. 6.78 Línies específiques d'autobús interurbà

- Noves actuacions i infraestructures per a la modernització i millora del transport de mercaderies. (Variant de Mataró).
- Plans de mobilitat al centres de treball.

El PdM es completa amb altres actuacions per tal d'introduir al conjunt de la xarxa elements de sostenibilitat ambiental, així com una participació més àmplia en al mobilitat.

Pla Marc de Mitigació Contra el Canvi Climàtic 2008-2012

Es tracta d'un document vinculat al Conveni Marc de les Nacions Unides, amb l'objectiu de mitigar les emissions atmosfèriques. L'anàlisi realitzat mostra una tendència positiva a Catalunya en quant a emissions atmosfèriques, molt per sobre dels compromisos nacionals establerts prèviament amb la UE.

En quant a les propostes relacionades amb el transport i la mobilitat, es planteja una diversificació energètica per al parc de vehicles, a més de diverses propostes relacionades amb la mobilitat sostenible i el transport públic. En el segon cas, les mesures passen per fomentar una major ocupació dels vehicles, el foment del transport de mercaderies per ferrocarril, millora de la xarxa ferroviària, millora de l'eficiència

i competitivitat del transport públic, gestió de la velocitat, gestió de les infraestructures del transport i el foment de l'ús de la bicicleta.

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015

Els eixos bàsics són:

- Augmentar la consciència social i millorar el coneixement sobre la problemàtica energètica
- Fomentar l'estalvi i l'eficiència energètica
- Impulsar les fonts energètiques renovables
- Desenvolupar les infraestructures energètiques necessàries per assegurar el subministrament i diversificar les fonts d'energia
- Donar suport a la recerca, al desenvolupament i a la innovació tecnològica en l'ambient energètic

Es preveu un estalvi energètic per al sector del transport de més de 800 kTEP/any, i un increment de 30 kTEP/any en electricitat, degut a l'augment de la xarxa ferroviària.

Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya

Es configura com a instrument per a aconseguir una economia *segura, ecoeficient i de baix contingut en carboni*. A partir de 7 eixos definidors, es desenvolupa a través de diferents línies estratègiques (LE). Per la seva relació amb la mobilitat, en destaquem les següents:

- Eix 1, LE 1.1: Consolidar un model territorial que reforci els nodes urbans, amb criteris de compacitat i complexitat i que minimitzi el consum de sòl. Es concreta en aconseguir un augment de la densitat de població urbana i articular polaritats territorials, entre d'altres.

- Eix 2, LE 2.1: Reorientar el model de producció i consum energètic prioritzant la baixa intensitat energètica i baixa emissió de carboni i maximitzant l'estalvi i l'eficiència energètica, a fi de fer front al canvi climàtic, dins un futur model energètic sostenible que garanteixi alhora un subministrament energètic segur, fiable i de qualitat.

- Eix 2, LE 2.2: Incrementar substancialment la generació d'energia renovable, reduir la dependència envers els combustibles fòssils i l'emissió de GEH i preparar la xarxa de distribució d'energia elèctrica per a la generació distribuïda.

- Eix 3, LE 3.1: Incrementar de manera efectiva la quota modal del transport sostenible de mercaderies i persones per minimitzar-ne els impactes socioambientals i econòmics, a fi d'incrementar la sostenibilitat en el transport. Es concreta en l'assoliment del 64% de viatges laborals i el 71% dels quotidians realitzats de forma sostenible. Altres mesures són la promoció del comerç de proximitat i implantació de fórmules de teletreball.

- Eix 3, LE 3.2: Establir les condicions tècniques i logístiques adequades per garantir un increment determinant de l'electrificació del transport sobre rails i optimització de les infraestructures existents. Es planteja com a objectiu la penetració del vehicle elèctric d'entre el 25% i el 30%. A més, proposa que entre el 6% i el 10% de les mercaderies es transportin per ferrocarril.

6.3.1.1. Infraestructures previstes a nivell municipal

A mig termini (escenari 2020) es preveu desenvolupar el viari intern de les zones urbanístiques a desenvolupar, que en alguns casos inclou vies de connexió amb l'entorn metropolità. Les actuacions més destacades previstes són:

- Connexió de la carretera C-32 amb el sector del Sorrall.

Es preveu una nova connexió que permetrà els moviments entre la C-32 i la Via Sèrgia, constituint un nou accés a Mataró des de la Ronda.

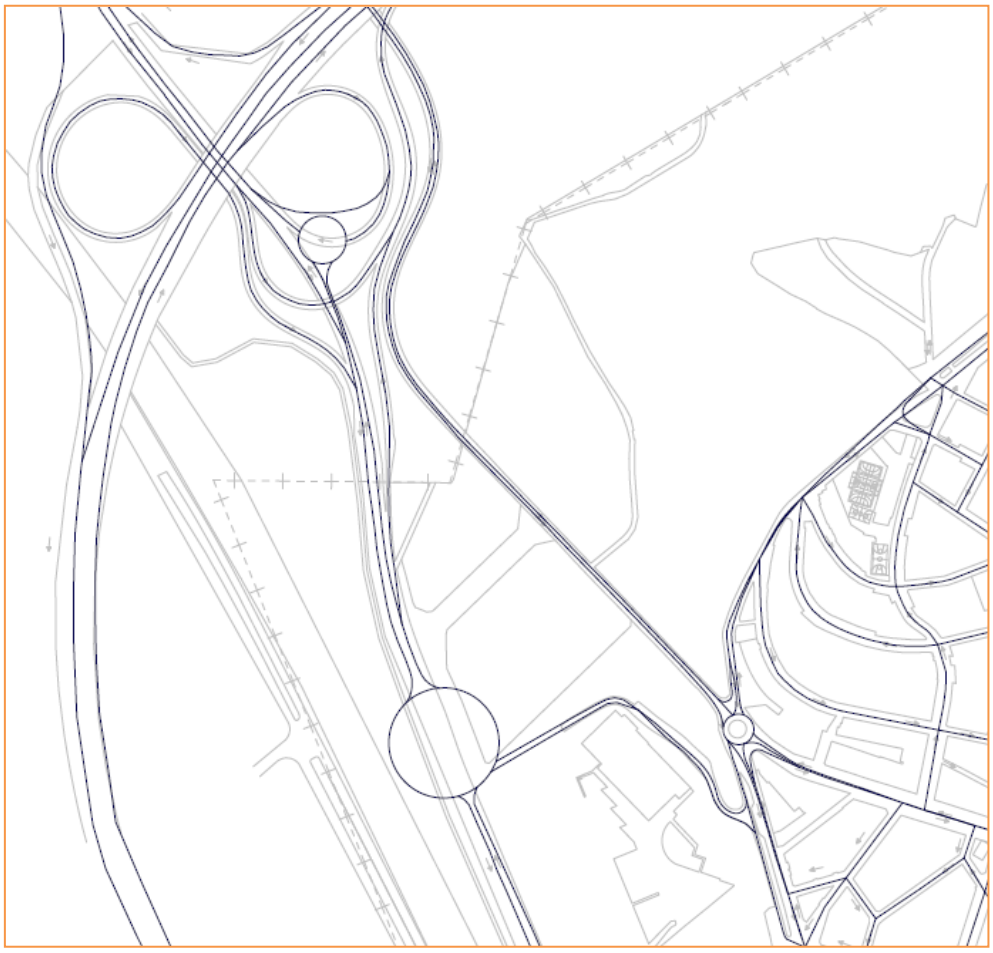


Fig. 6.79 Projecte de connexió de la carretera C-32 amb el sector del Sorrall

- Reordenació de l'enllaç de Mataró Oest.

Associada a la potencial ampliació del sector comercial i amb objecte d'eliminar les actuals retencions que es produeixen en hores punta en els accessos al sector comercial i a l'Hospital de Mataró, s'ha previst un nou accés situat més al Nord de l'actual que comunicaria l'autopista C-32 amb el carrer Torrent de Les Piques.

Aquesta actuació porta associada la reforma i eliminació d'alguns moviments que es produeixen per l'actual enllaç.

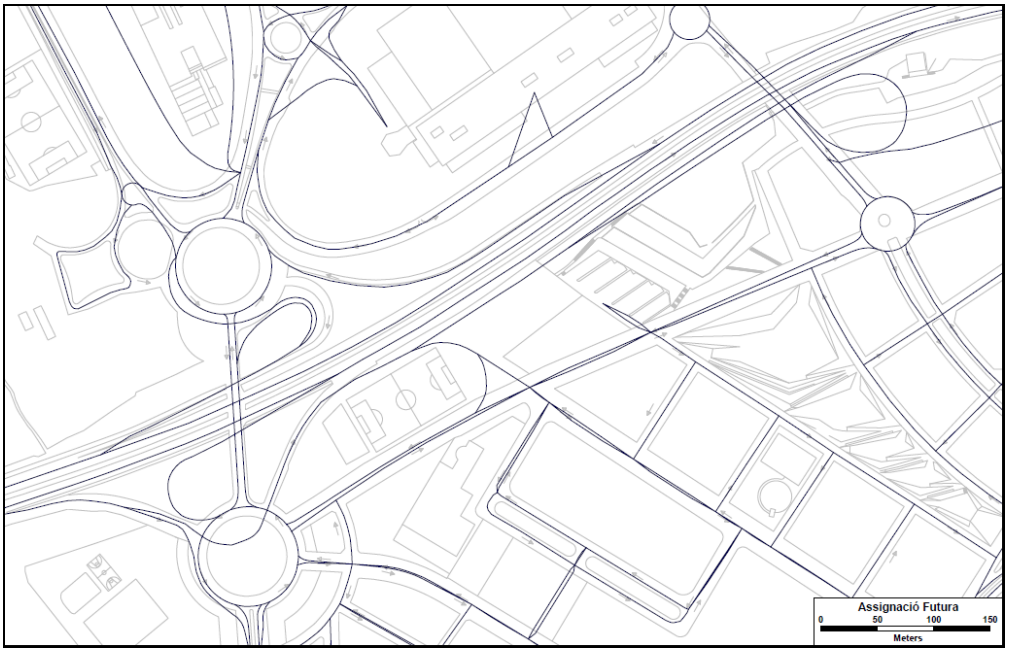


Fig. 6.80 Projecte de reordenació de l'enllaç de Mataró Oest

6.3.1.2. Aparcament

Els nous sectors urbans previstos amb noves activitats terciàries i residencials, com són El Sorrall, Iveco-Renfe, Ctra. Cirera o Cirera Nord, han d'incorporar la dotació d'estacionament necessària per a cobrir la demanda en vehicle privat que generin aquestes noves activitats. A través de la normativa vigent, que estableix una ràtio de places d'estacionament fora de la calçada específic per a cada activitat i els Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada de cada actuació, s'ha d'assegurar la creació d'aquestes places necessàries.

Pel que fa al teixit urbà existent, les actuacions en aparcament destinat a cobrir les necessitats de la demanda forana aniran lligades a la realització de nous centres comercials o ampliacions dels ja existents. És el cas del centre comercial *El Corte Inglés*, prevista la seva obertura a la Ronda Alfons XII i el qual disposarà d'un aparcament públic propi de 925 places. Aquest nou centre comercial ha de suposar una extensió del centre terciari de la ciutat cap al sector de la Ronda Alfons XII de forma que aquesta nova infraestructura d'aparcament ha de donar servei al nou teixit comercial que es desenvolupi, complementat-se amb ajustos de les places de zona blava.

Pel que fa a les necessitats d'estacionament residencial, aquestes aniran lligades a la previsió de creixement de la població. En el conjunt municipal, a l'any 2013 es detecta el fre del creixement de població viscut des de l'any 2000 fins l'any 2012, que ha suposat prop de 20.000 nous residents, un 17% del total. Aquest canvi de tendència de creixement de la població i la previsió del manteniment de l'actual nivell de motorització, no fan preveure un increment de la pressió d'estacionament residencial a la ciutat.

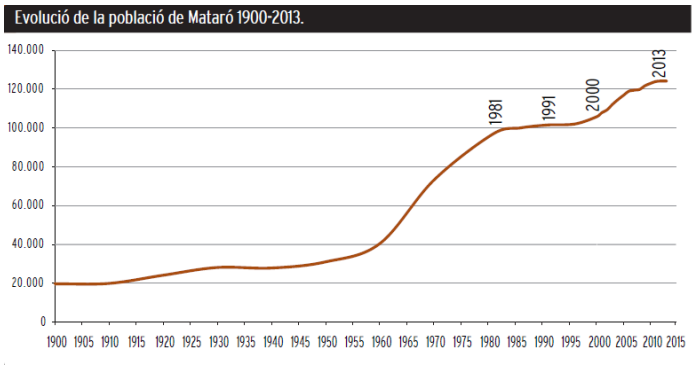


Fig. 6.81 Evolució de la població a Mataró (1900-2013)
Font: Estudi de la població. Ajuntament de Mataró 2013

A la variació de la població per barris es detecta un menor creixement als sectors de major densitat, i fins i tot una reducció en alguns com és el cas de Peramàs. Aquests sectors que van absorbir els principals creixements dels anys 60 i 70, com són Cerdanyola i Rocafonda, és on es concentra actualment els principals dèficits residencials d'estacionament. La previsió del seu estancament poblacional i l'elevada oferta encara en fase de comercialització en aparcaments municipals en funcionament no fan preveure a mig termini una demanda efectiva que justifiqui noves actuacions en aparcaments per a residents.

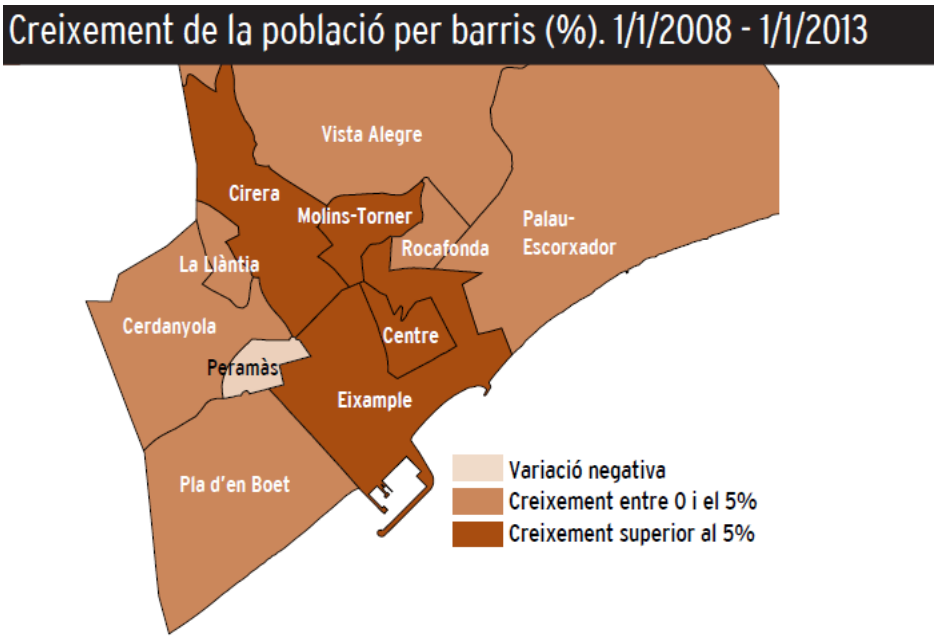


Fig. 6.82 Variació de la població per barris (2008-2013)
Font: Estudi de la població. Ajuntament de Mataró 2013

6.3.2. Prognosi de trànsit de vehicle privat i transport públic

Per a l'estimació de la futura mobilitat, s'utilitzen les dades de superfícies de les diferents activitats proposades als 11 sectors en desenvolupament i les ràtios de generació de desplaçaments expressats a l'annex nº1 del decret 344/2006 sobre la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La prognosi de trànsit es realitza sobre les activitats urbanes que estan en disposició de generar nous desplaçaments en els propers 6 anys.

6.3.2.1. Prognosi de trànsit en vehicle privat

Al model de simulació de trànsit previst per l'any 2014-2020, s'han incorporat les següents infraestructures viàries:

- Connexió de la carretera C-32 amb el sector del Sorrall.
- Reordenació de l'enllaç de Mataró oest.
- Pacificació del camí Ral de l'Havana.
- Canvi de sentit del carrer Sant Cugat.
- Sentit únic de les Rondes Prim i O'Donnell.
- Canvi de sentit dels carrers Pascual Madoz i Jordi Joan.
- Canvi de sentit del carrer Rocafonda.
- Canvi de sentit del carrer Alarcón entre Prat de la Riba i Ronda Alfons X.
- Nova Rotonda a la cruïlla dels carrers Cofraria de Sant Elm, Florida blanca i Av. del Maresme.
- Nova rotonda a Via Sèrgia a continuació de l'enllaç entre C-32 i C-60 i vial de connexió entre la rotonda i la Ronda del President Tarradellas.
- Nou vial de connexió entre la carretera C-1415c i el carrer Galícia.
- Adequació i reordenació del camí dels Contrabandistes.

Fig. 6.83 Previsió d'actuacions a la xarxa viària *(Plànol 6.3.1)*

A més a més s'han afegit els següents creixements previstos:

- Centre Comercial Biada.
- Sector Lepanto – Churruca.
- Sector Cirera Nord.
- Sector Colón – Toló
- Eix Herrera.
- Sector Escorxador.
- Entorn Biada.
- Sector Carretera de Cirera.
- Sector Iveco-Renfe.
- Sector Tecno Campus.
- Sector el Sorrall.

Com a resultat i mantenint la metodologia aplicada per a l'anàlisi de la situació actual s'han obtingut els següents valors d'intensitat i saturació.

Fig. 6.84 Intensitats futures

Un cop afegits els nous planejaments previstos i les actuacions sobre la xarxa viaria i aplicat el creixement interanual de l'1%, es realitza la simulació del trànsit que dona com a resultat el següent:

Fig. 6.85 Previsió d'índex de saturació futura *(Plànol 6.3.3)*

A l'hora punta es localitzen problemes de saturació als accessos i sortides de la Ronda de Mataró així com a la xarxa viaria primària de la ciutat. Els punts més conflictius (índexs de saturació per sobre del 80%) es localitzen a:

- Enllaç de la C-32 Mataró Sud: La incorporació de l'enllaç en sentit Barcelona, pateix problemes de saturació ja que es passa de dos carrils de circulació a un sense preferència de pas amb la via que connecta. La I.M.D. prevista serà de 22.050 veh/dia amb un Índex de Saturació de 114,8%.

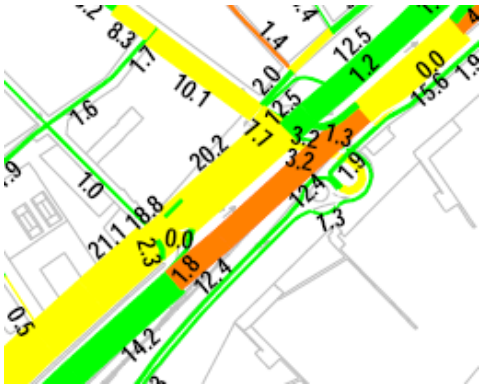
- Porta Laietana – N-II: Accés a la rotonda en direcció Barcelona des de la N-II. Per aquest tram està previst el pas de grans fluxos de trànsit que perden la prioritat de pas un cop arriben a la Porta Laietana. La I.M.D. prevista serà de 12.559 veh/dia amb un índex de saturació de 90,8%

- Accés a rotonda de la Ronda Barceló en direcció Barcelona des de la N-II: Aquest punt conflictiu ja es presentava a la situació actual, i al igual que al cas de l'accés de la C-32 i l'accés de la Porta Laietana, aquest es produeix a causa de les intensitats elevades de pas de vehicles per aquest punt la qual perd la seva prioritat de pas un cop arriba a la rotonda. Per aquest punt està previst que hi circuli una I.M.D. de 19.009 veh/dia amb un índex de saturació del 92,8%

- Entrada al lateral de l'Av. del Maresme: Aquest punt conflictiu es presenta degut a les altes intensitats de trànsit previstes al futur que transitaran per un únic carril de circulació. La I.M.D. prevista en aquest punt és de 5.951 veh/dia amb un índex de saturació del 93%.

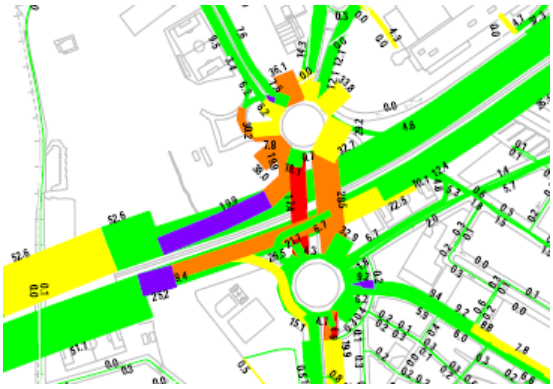
- Nova rotonda a la N-II amb els carrers Confraria de Sant Elm i Floridablanca: Els punts crítics es localitzen a les a l'interior de la rotonda on el trànsit supera valors 17.000 veh/dia per un sol carril de circulació amb índex de saturació superiors al 100%.

- N-II al seu pas per el carrer de Sant Antoni: El fet de creuament de fluxos grans de trànsit com són el de sortida del carrer Sant Antonia a la N-II en direcció Girona, com el de la N-II per accedir al carrer de Sant Pere així com que aquest tram es tracta d'un tram amb un sol carril de circulació, fa que es creï un augment en la saturació. Per aquest punt està previst que hi circuli una I.M.D. de 12.442 veh/dia amb un índex de saturació del 86,4%

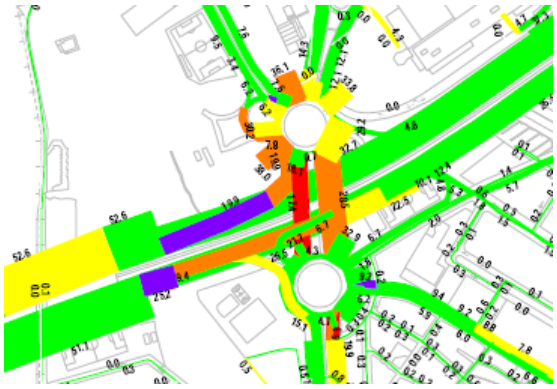


- Enllaç C-60 amb C-32, ramal de connexió de C-32 a C-60 direcció Argentona: Igual que en la situació actual, aquest ramal suporta fluxos de trànsit importants sense prioritat de pas per un carril de circulació. La I.M.D. prevista serà de 8.881 veh/dia amb un índex de saturació de 92,5%.

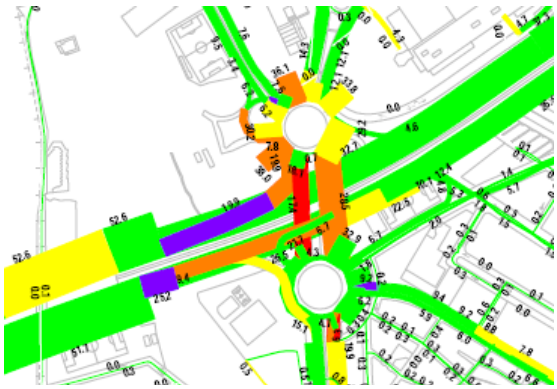
- Enllaç Mataró Oest C-32 direcció Barcelona: Al igual que en el cas anterior aquest enllaç suporta grans intensitats de trànsit per un carril de circulació sense prioritat de pas. La I.M.D. prevista és de 19.905 veh/dia amb un índex de saturació del 138%.



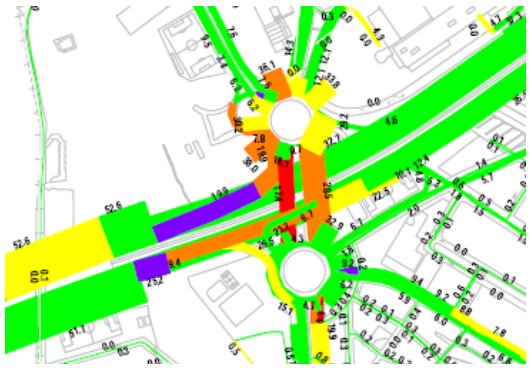
- Sortida C-32 Mataró Oest direcció Girona: El punt conflictiu es localitza just el tram on es disposa només d'un carril de sortida, abans de separar-se en dos carrils, per aquest tram està previst que hi circulin 25.194 veh/dia amb un índex de saturació del 105%.



- Pont d'accés a Mataró Park: Els nous planejaments al voltant del sector de Mataró Park fa que les intensitats de pas per el pont augmentin, tot i que el nou accés planejat a l'enllaç ajuda a descongestionar el pont. Les I.M.D. previstes són 28.514 veh/dia en sentit entrada al sector i 17.385 veh/dia en sentit sortida del sector, amb índexs de saturació de 80% i 90,5% respectivament.



- Accessos a la Plaça de França. L'accés a través de Via Europa suportarà una I.M.D. de 13.936 veh/dia amb un índex de saturació del 90,7%, mentre que l'accés des de la carretera de la Cirera la I.M.D. que hi circularà serà de 9.198 veh/dia amb un índex de saturació del 120%.



- C. Josep Trueta i Raspall: El fet d'haver-hi un gran creixement projectat a aquesta zona amb la secció actual del carrer (1 carril de circulació per sentit) fa que es presentin problemes de saturació en aquest punt. S'esperen I.M.D. superiors als 6.000 veh/dia amb uns índexs de saturació superiors al 95%.

- Enllaç Mataró Nord: L'accés a la rotonda de la carretera de Mata en direcció C-32 presenta índexs de saturació elevats. Això és degut a la pèrdua de prioritat de pas a l'arribar a la rotonda i als elevats fluxos de trànsit que suporta aquesta via. La I.M.D. prevista és de 10.075 veh/dia amb un índex de saturació del 105%.

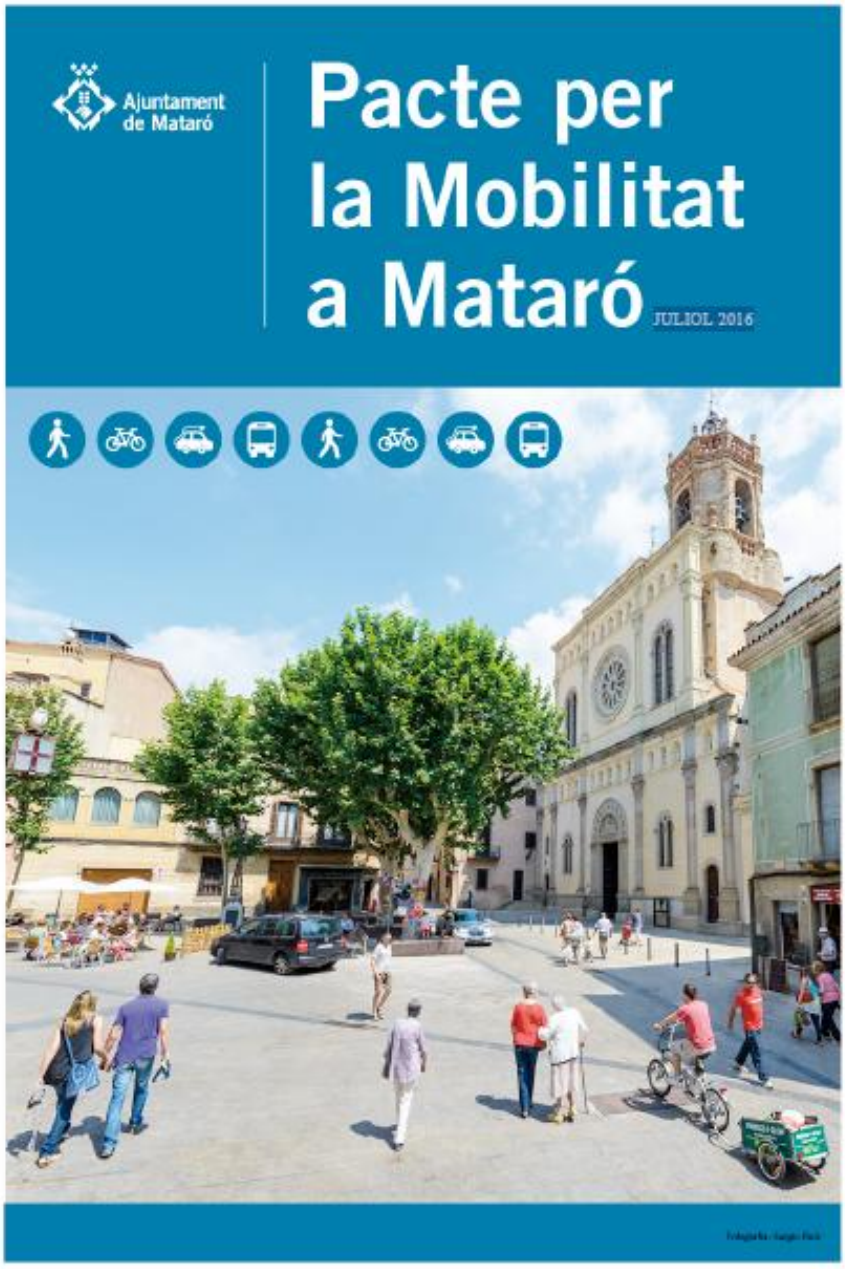
- Plaça d'Alfred Opisso: L'accés a la rotonda des de la Ronda Rafel Estrany en sentit mar presenta índexs de saturació elevats. Això és degut a la pèrdua de prioritat de pas a l'arribar a la rotonda i als elevats fluxos de trànsit que suporta aquesta via. La I.M.D. prevista és de 6.622 veh/dia amb un índex de saturació del 92%.

- Passeig Carles Padrós: Amb l'increment de la mobilitat aquesta via continuarà patint problemes de saturació al seu tram comprés entre Pl. Espanya i Av. Velòdrom. Al futur aquesta via suportarà intensitats de més de 6.000 veh/dia en sentit muntanya i un índex de saturació del 95%.

6.4. Pacte per la mobilitat

El Pla de Mobilitat Urbana ha fixat uns objectius per millorar la mobilitat de la ciutat. Aquests, s'emmarquen en una sèrie de propostes i d'actuacions que es desenvoluparan en els pròxims 6 anys.

Aquestes propostes d'actuació s'engloben en uns eixos i línies estratègiques al Pacte per la Mobilitat signat l'any 2016. A continuació s'incorpora com a annex el document signat.



1.- EXPOSICIÓ DE MOTIUS

És ben palpable la vocació de Mataró per esdevenir un **model urbà de qualitat que sigui un referent com a ciutat mediterrània mitjana, cosmopolita, justa, equitativa i orgull dels seus ciutadans**, alhora que oberta a una comarca que demanda i necessita l'empenta d'aquesta capitalitat. En aquest model és clau el paper de la mobilitat, entesa com a moviment de persones i mercaderies, però també com a integrador d'aquestes persones en el territori.

Aquesta mobilitat, que ha d'estar al servei de tots els ciutadans, com un dret social que no només sigui compatible sinó que garanteixi la seva qualitat de vida, respon a l'aspiració de Mataró per transformar-se en una ciutat eficient i competitiva**, en primera línia en l'adopció de nous hàbits de desplaçament**, recolzada en el guiatge d'un disseny urbà més humà i en l'aprofitament de noves tecnologies intel·ligents.

No hi ha dubte de què el **dret a la mobilitat és un dret social**, i que per tant és expressió de la llibertat de moviments de tot ésser humà, que està reconegut per la Declaració Universal dels Drets Humans (1948), incloent evidentment tots els col·lectius més vulnerables. Però, assolir el triomf d'una **nova cultura de la mobilitat** depèn tant de la implicació activa dels estaments polítics i socials i del sector empresarial afectat per la mobilitat, com del compromís dels propis ciutadans i col·lectius per assumir una **mobilitat reflexiva i intel·ligent** disposada a millorar en sostenibilitat i qualitat de vida.

Com que la manera de moure'ns no deixa d'ésser un reflex dels valors i contravalors que condicionen la pròpia societat, el mode de transport que acabem triant per a cada desplaçament estarà impregnat d'aquests mateixos valors. Per això és ineludible que l'elecció individual del mode de transport per fer el viatge vagi acompanyada d'informació veraç dels seus costos tangibles i intangibles, així com de la formació ciutadana que recolzi els **valors ètics de la mobilitat**.

De fet, a qualsevol transformació urbana que millori la realitat actual, li calen **objectius** precisos, **pedagogia** a l'hora de transmetre'ls, **temps** per a la seva comprensió, i, en definitiva, **complicitat** per part dels ciutadans de Mataró.

Així, el **Pacte per a la Mobilitat** que introduïm detalla els **punts de trobada** en la fotografia del **sistema de mobilitat de Mataró del futur** i la **visió compartida** dels agents socials i polítics sobre les idees força que l'animen i, en definitiva, són motor d'aquesta transformació urbana.

Es tracta doncs d'observar els desequilibris existents, reflectits a la diagnosi elaborada al Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible (PMUS), i aplicar, des dels principis i objectius comuns que desenvolupa el present Pacte, actuacions que d'un costat **eleven els carrers de Mataró a veritable espai públic compartit, més enllà del mer canal de pas per a vehicles, i per altre** donin **prioritat als modes de transport no motoritzats** (vianants i bicicleta)**, al transport públic i als desplaçaments essencials en cotxe**.

Ben concretament, el present Pacte estableix aquests criteris compartits que engeguen el camí per **equilibrar i conciliar les necessitats de mobilitat amb l'exigència de qualitat de vida urbana dels veïns de Mataró**. En aquesta línia, el Pacte es compromet a **garantir una connexió de qualitat** entre tots els espais del municipi, assegurant la convivència, la seguretat i l'equitat en el repartiment de l'espai públic i en la seva gestió.

Els grups polítics signants del present Pacte acceptem i estem d'acord en assolir aquest objectiu, i per això basarem l'esmentat equilibri entre els diferents modes de transport, donant prioritat als modes tous, no motoritzats, al transport col·lectiu i al viatge essencial en cotxe a tot el municipi.

Aquesta prioritat per als modes de transport tous exigeix **estendre el concepte de qualitat urbana al propi viatge**. Així, el compromís compartit passa per transformar un desplaçament **a peu** en una agradable passejada al màxim de zones possibles i on sigui difícil per l'orografia facilitar mitjans alternatius, un desplaçament **en bici** en un viatge segur, el **transport públic** en el nostre eficient cotxe de ciutat, i per garantir una **mobilitat essencial en cotxe** de qualitat.

També exigeix **transmetre al ciutadà que la lliure elecció del mode de desplaçament comporta la responsabilitat d'assumir el major o menor cost econòmic que se'n derivi, segons siguin les**

conseqüències de la seva tria per a la resta de ciutadans. Cal també comptar amb les noves tecnologies de comunicació ja que suposaran un revulsiu molt important per a la mobilitat en un futur proper, i permetran al ciutadà **saber millor quins modes són els més adients abans de la seva opció modal**.

Atès el caràcter transversal inherent a la mobilitat i la seva afectació cultural, social i econòmica, la **prioritització real dels modes no motoritzats, sense que el sistema perdi competitivitat, obliga a implantar solucions integrals complexes, no sectorials, de forma continuada, que fructificaran a mig termini però que difícilment poden donar resultats immediats**. Per això, l'acord social que representa aquest Pacte transcendeix la visió fragmentada de la mobilitat, en la que l'objectiu és traslladar persones i mercaderies en el mínim temps possible, per una altra en què l'equilibri entre eficiència, qualitat, equitat i sostenibilitat permeti al ciutadà la seva **progressiva desautomobilització per als viatges no essencials en cotxe**.

En paral·lel, la cultura de l'eficàcia situa el **temps de viatge** com a factor competitiu fonamental, tant a nivell personal com empresarial, i, per això, un model de ciutat competitiu ha d'oferir velocitats de desplaçament eficients per a persones i mercaderies, així com uns costos d'operació raonables, en un mateix espai en el que, per edat, activitat o motiu de viatge, conviuen exigències i necessitats de velocitats diverses.

Els responsables polítics i els grups municipals representats al Consistori ens comprometem a liderar aquest procés transformador i a garantir el seu consens a mig i llarg termini en el disseny del sistema de mobilitat de Mataró, en base als acords que s'estableixen en el present Pacte. Així, en aquests acords s'identifiquen els valors compartits d'una **nova cultura de la mobilitat** en relació a l'horitzó de referència, la direcció a seguir i els objectius a conquerir pels ciutadans.

Finalment, aquest Pacte social implica propiciar un impuls més gran per la **participació** de tots els agents interessats i de tota la societat, i amb la major amplitud possible, sobre els **aspectes capitals** del nou model de mobilitat. Per això és indispensable acordar les bases de la transformació, arribant a un **compromís entre les diverses formes de concebre la dinàmica de la mobilitat**, definir el repartiment en la utilització de l'espai públic i, en definitiva, acotar la distribució modal entre els diferents modes disponibles. En aquest sentit, el Pacte ha de permetre també l'establiment de **mesures consensuades de llarg recorregut**, que possibilitin la transformació dels hàbits de la ciutadania tot millorant, amb informació i dissuasió, determinades preses de decisió individuals que afecten negativament les pautes de mobilitat quotidiana.

Per la seva part, l'**Ajuntament** es compromet a aportar els recursos necessaris per fer possible el desenvolupament dels acords continguts al present Pacte.

Arribat a aquest punt, el mateix **Pacte per la Mobilitat de Mataró** nomenarà una **comissió de seguiment** per tal de realitzar, periòdicament, una avaluació del nivell de compliment dels compromisos adquirits.

Per últim, aquest Pacte ha de servir com a punt de partida de les propostes que el **Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Mataró**, ara mateix en elaboració, desenvolupi.

2.- EL PUNT DE PARTIDA (DIAGNOSI)

La crisi econòmica que pateix el país ha significat per a la ciutat una reducció sensible de l'activitat que a efectes de mobilitat repercuteix en una baixada dels volums de trànsit privat i d'utilització del transport públic. Concretament, en sis anys la reducció de la demanda d'estacionament al centre va ser de més d'un 30%, considerant totes les tipologies d'estacionament (a la calçada, lliure, regulada o il·legal, o fora calçada, en aparcaments públics). La reducció de la utilització del transport públic al mateix període és d'un 16,7%.

A partir de les dades obtingudes al treball de camp i del procés participatiu portat a terme s'ha realitzat una diagnosi del sistema de mobilitat de la ciutat. Aquest es caracteritza per un ús elevat del cotxe, suposant la meitat dels desplaçaments, principalment pel que fa als viatges interurbans.

2.1.- Mobilitat a peu.

La mobilitat interna (251.000 viatges) es realitza preferentment a peu. En 20 minuts es pot arribar caminant del centre de Mataró a la major part del nucli urbà. En aquest sentit, la majoria de propostes derivades del procés participatiu van enfocades a potenciar aquesta mobilitat i restringir l'ús del cotxe. Es constata l'èxit de l'illa de vianants del Centre (de 7.000 a 14.000 vianants dia a La Riera i Rambla) que consolida aquesta zona de la ciutat com a àrea comercial, educativa (amb les especificitats i necessitats que això té)i de passeig amb un elevat potencial d'ampliació si bé es fa palès encara un increment de la fricció entre modes de transport, en perjudici del vianant. Per altra banda, es contemplen les diferents característiques dels carrers dels barris de la zona nord de la ciutat, especialment La Llàntia, Cirera, i Els Molins, però també Cerdanyola, Vista Alegre i Rocafonda amb una xarxa viària menys planificada en relació a la resta de la ciutat, en els que la programació d'urbanització estructura els carrers diferenciant millor la seva funcionalitat. Així mateix cal considerar els pendents acusats, a l'hora de donar resposta al camí del vianant. Qualsevol planificació de la mobilitat a la ciutat haurà de tenir present els molts diferents graus de dificultat que presenten els desplaçaments sud-nord front els est-oest per les fortes pendents que hi ha en direcció muntanya des de l'eix que va de la carretera de Mata fins a la rotonda del D'Ara, a la carretera d'Argentona.

També destaca el baix nivell de servei de bona part de la xarxa bàsica de vianants: un 15,6% de les voreres té amplada inferior a 1,00 m i un 26,1% entre 1 m i 2 m.

2.2.- Bicicleta.

Tot i els 15,3 km de vies ciclables i els 35 km de vies pacificades, encara no es disposa d'una xarxa **suficient i connexa.** Això és un dels factors que fan que la participació de la bicicleta al repartiment modal sigui residual (0,5%), per sota d'altres ciutats similars. El relleu accidentat de Mataró constitueix també una altra causa d'aquesta baixa utilització.

2.3.- Transport públic.

El servei urbà actual té una elevada cobertura: 76% de la superfície urbana i 96% dels habitants, a menys de 250 m. Com a contrapartida la freqüència és baixa, ja que només hi ha dues línies amb un interval de pas de 15 minuts o menys, i hi ha una línia (L4) amb una freqüència de 28 min.

La velocitat mitjana comercial de la xarxa de bus urbà de Mataró és de 12,5 km/hora, relativament baixa en comparació amb altres ciutats de les mateixes característiques, conseqüència d'itineraris complicats, manca de suficient priorització semafòrica i punts de conflicte.

La demanda del **bus urbà** és de 4,31 milions de viatgers, l'any 2014, amb una ràtio de 34,7 viatges/habitant i any, que per la població de Mataró està lleugerament per sota de la mitjana de ciutats similars. El cotxe s'utilitza fins a tres vegades més que l'autobús per part dels residents de Mataró: de mitjana es triga un 54% més en autobús que en vehicle privat. L'existència de bucles i itineraris no directes, un temps d'espera força elevat i la manca d'una xarxa realment segregada, justifiquen en part, aquesta diferència.

Tot i així, el servei rep una bona valoració, tant de l'usuari habitual com del ciutadà en general (pràcticament un 8), el que pot estar motivat per aquesta elevada cobertura territorial, i per un ús molt captiu.

La configuració del **servei interurbà** ho converteix pràcticament en un servei porta a porta que fa pràcticament innecessari els transbordaments amb el servei urbà. Encara queden municipis del Maresme sense connexió directa d'autobús amb Mataró (Alella, Arenys de Munt, Cabrils, Sant Iscle de Vallalta, Sant Cebrià de Vallalta, Premià de Dalt, Tiana, Teià, Tordera).

Aproximadament 7.500 viatgers agafen diàriament el tren a l'estació de Rodalies de Mataró, un 85% dels que agafa el bus interurbà, aproximadament 9.000 viatgers. Degut a la posició perifèrica de l'Estació, la seva cobertura directa comprèn només al 12% de la població (radi de 750 m).

2.4.- Vehicle privat.

La participació de l'ús del cotxe a la mobilitat global encara és elevada un 34% dels viatges dels residents. Més de 90.000 cotxes entren diàriament a la ciutat. Això genera congestió puntual als accessos de la ciutat (Camí del Mig - Rondes Camí Ral i Mataró Oest): 1,75% de veh x km saturats. El creixement urbanístic previst (679.000 m2 de superfície) pot generar 80.000 nous desplaçaments diaris, molts dels quals seran en cotxe. La combinació d'actuacions de millora de la xarxa viària i un canvi modal són necessàries per evitar un augment de la saturació.

2.5.- Aparcament.

La necessitat teòrica d'estacionament per als residents és de 2.850 places, localitzades principalment als barris de Cerdanyola i Rocafonda. Aquest fet condiciona les possibles actuacions de millora a la via pública (ampliació de voreres, nous carrers de vianants) que han de considerar la pressió d'estacionament existent a cada sector. Tot i això, val a dir que els aparcaments subterranis de residents no estan plens.

Pel que fa al forà, existeix una important oferta d'aparcament: 9.500 places, repartides entre pàrquings públics (7.100 places de les quals, gairebé la meitat, es corresponen a Mataró Parc), zona blava (900 places), zona taronja (250 places) i càrrega i descàrrega (1.300 places). Hi ha notables diferències d'utilització en funció de la zona de la ciutat: una saturació d'una part de la zona blava i els aparcaments més cèntrics (Santa Anna, plaça de les Tereses, tots situats a menys de 250 m de la plaça de Santa Anna), malgrat tenir les tarifes d'estacionament més altes de la ciutat, i d'altra banda una molt baixa ocupació dels aparcaments (Granollers, Parc Central i Can Xammar que disposen de 1.000 places) i moltes places lliures a la zona blava situada al perímetre (carrers de Jaume Isern o d'Altafulla).

La zona de càrrega i descàrrega permet l'estacionament de tot tipus d'usuari a més dels de distribució de mercaderies professional, amb un màxim de 15 min. d'estada. El pes dels vehicles que no realitzen operacions de CD suposa, en temps a la major part de zones, més del 30% de les places ocupades, apropant-se en alguns casos al 50% i saturant-la a sectors d'alta demanda de distribució de mercaderies.

2.6.- Externalitats: accidents i contaminació.

L'accidentalitat en zona urbana a Mataró ha disminuït progressivament en el període 2008-2011 (22,9%). Tot i així, l'accidentalitat per càpita en zona urbana és superior a la mitjana catalana i a la de municipis del seu nivell poblacional, evidenciant un marge de millora en què seguir treballant en el proper període.

La ciutat de Mataró, tot i no superar els llindars europeus de contaminació local (NO2 i partícules), té un índex de qualitat de l'aire clarament millorable. Pel que fa a la contaminació acústica, malgrat que hi ha molts carrers de la xarxa bàsica en què se supera els 65 dB, els ciutadans no ho perceben com un problema greu. Augmentar la sensibilitat de la població respecte a la contaminació és una tasca que els agents que signen aquest pacte es comprometen a impulsar.

3.- MODEL DE CIUTAT

El sistema de mobilitat de Mataró ha de donar servei a un determinat model de ciutat. Per tant, en aquest Pacte, en primer lloc s'assenyalen els objectius compartits que els grups polítics en particular i els mataronins en general volem per a Mataró. Una ciutat que pels seus serveis, per la qualitat de vida i per la cohesió social, sigui un **orgull per als seus ciutadans** i referent per a altres ciutats mitjanes mediterrànies. El **reforçament del sentiment de pertinença a la ciutat** és un objectiu indirecte però cabdal en la construcció d'un model de ciutat al servei del ciutadà.

Així, apostem per transformar en oportunitat la realitat triple que tots els signants sabem que Mataró ha de conciliar: d'un costat la Mataró **centre comarcal** i referent de serveis per a tot el Maresme Central i poblacions més properes del Vallès Oriental, de l'altre la **ciutat metropolitana** de l'Àrea de Barcelona, i, per fi, la ciutat mitjana que ofereix als residents de tots els seus barris una qualitat de vida elevada.

En aquest sentit, l'Ajuntament juga un paper fonamental no només com impulsor de polítiques que aboquin cap a aquest model de ciutat, sinó també pel que fa a l'exemplaritat de l'Administració municipal pel que respecta a la sostenibilitat, equitat, rigor i compromís en les seves accions.

3.1.- Volem una ciutat més amable i sana.

Estem d'acord en defensar un espai urbà de qualitat i una ciutat saludable, en la qual el **vianant** sigui el veritable protagonista i en què, el soroll i la contaminació disminueixin notablement.

Volem doncs una ciutat en la que els vianants, que som tots el mataronins, recuperem el lloc de prioritat que mai hauríem d'haver perdut.

Per això cal assolir que **l'espai públic a tot el nucli urbà no només sigui un espai de pas sinó que s'ha de convertir en un lloc de convivència i de trobada**. El viari situat a l'entorn de les zones comercials, dels equipaments educatius i esportius ha de transformar-se, segons horari, també en espai públic accessible per a tothom, acollint la trobada ciutadana i amb absoluta preeminència pels vianants. Especialment el camí a peu cap al transport públic, sigui al ferrocarril o l'autobús, ha d'assolir també alts nivells de qualitat.

Així mateix, creiem que s'ha de potenciar molt més el **Front Marítim** com a recurs natural i espai d'esbarjo, un patrimoni natural del que no disposen moltes ciutats integrant-lo dins la trama urbana i permeabilitzar la seva connexió, facilitant i fent amables i atractius els seus accessos. Molts mataronins hi viuen d'esquena, en bona part per les barreres viàries i ferroviàries existents. El Front Marítim s'ha de convertir no només en la platja i espai de salut de la ciutat sinó també de bona part del Vallès, sempre i quan les noves activitats que es localitzin no el degradin.

3.2.- Volem una ciutat més respectuosa.

Considerem l'espai públic com un àmbit que pertany a tots i sobre el que cal consensuar, aprovar i mantenir regles fluides de convivència entre persones i modes de transport com a clau ineludible i garantia del respecte mutu entre els diversos actors de la ciutat.

En aquest sentit, creiem que un **major nivell de pertinença del ciutadà a Mataró** el farà més responsable en el seu manteniment, en la seva elecció modal, en el seu comportament envers els altres ciutadans. Les continuades campanyes municipals d'educació viària, no només per als infants, sinó per a tota la població i l'exemplaritat en els hàbits públics de mobilitat són claus per garantir l'èxit de la nova mobilitat. Així, apostem perquè s'informi al ciutadà de les conseqüències de les seves eleccions de mode de transport, i sobretot que se l'incentivi per les decisions que afavoreixen a tothom. D'aquesta forma el comportament de molts ciutadans serà respectuós d'una forma natural i convençuda.

En paral·lel s'acorda treballar els **mitjans de dissuasió dels comportaments egoistes i asocials** en ordre a potenciar el seu caràcter pedagògic i dissuasiu, no recaptatori, però en cas necessari capaç de reprimir proporcionalment a la seva gravetat conductes perilloses o que perjudiquen a la resta de ciutadans.

3.3.- Volem una ciutat equilibrada i descentralitzada.

S'ha de potenciar més la barreja d'usos en els nuclis urbans dels barris, com a factor indispensable per propiciar una ciutat compacta i complexa que minimitzi la necessitat de realitzar desplaçaments motoritzats. Tot i això, hi ha grans centres generadors de mobilitat perifèrics com l'Hospital, el centre comercial Mataró Parc, el TecnoCampus i els polígons industrials caracteritzats per la dependència, en bona mesura, de la mobilitat motoritzada.

S'ha de garantir l'accés de la població a tots els serveis independentment de la seva condició social o lloc de residència. En aquest sentit, el transport públic constitueix una eina fonamental, cobrint tot el territori i facilitant l'accés al segment de població més desfavorit mitjançant la potenciació d'una tarificació més social. S'acorda també aprofundir en la gestió del transport a la demanda en alguns indrets que generen pocs viatgers, però que han d'estar comunicats.

3.4.- Volem una ciutat competitiva.

Mataró ha d'ésser un referent comarcal pel que fa a serveis, dinamitzant l'activitat comercial del Centre i estenent-la cap a la resta de barris i entorn comarcal. Aquesta extensió s'ha de fer linealment, per a crear corredors terciaris que connectin amb els diferents eixos comercials dels barris, potenciant el mode a peu i habilitant aparcaments perifèrics de trencament de viatge.

S'han de generar les condicions per a què arribin nous comerços a la vegada que es regulin aquests eixos per evitar l'especulació immobiliària o la concentració de determinats tipus d'activitat. S'ha de fomentar un creixement divers que doni serveis als veïns dels barris i eviti concentracions que tinguin un impacte negatiu sobre ells. A la vegada la rehabilitació del centre ho considerem bàsic, ja que actua com a motor dels barris, dóna cohesió a la ciutat i genera molts llocs de treball. El nou sistema de mobilitat de Mataró ha d'ésser en si mateix motor de revitalització a tot el municipi i a la vegada inclusiu.

4.- ELS OBJECTIUS A ASSOLIR PEL SISTEMA DE MOBILITAT

Els objectius a assolir pel sistema de mobilitat de la ciutat de Mataró que s'acorden són diversos i tenen com a finalitat principal la millora socioeconòmica i ambiental de la ciutat. Per aconseguir-ho es considera que la millora de les condicions del mode a peu a tot el municipi, esdevé un factor clau. Així, tots el signants del present Pacte, volem una ciutat que sigui referent urbà de la sostenibilitat i la qualitat del servei pels vianants.

4.1.- Mobilitat sostenible.

La gestió de la mobilitat pateix un deteriorament important que cal reconduir urgentment. Cal avançar cap un model de mobilitat que suposi menys emissions de diòxid de carboni i menor consum energètic. Per aconseguir una ciutat més amable i sana s'ha d'assolir una reducció de les emissions contaminants del sistema de mobilitat, principalment mitjançant la potenciació de modes no motoritzats i l'adaptació de més espais destinats a aquests modes tous. Aquesta transformació de l'espai s'ha de fer, allà on sigui necessari, en benefici del vianant, la bicicleta i el transport públic. Així s'acorda habilitar en aquests modes una xarxa que connecti tot el nucli urbà.

També aconseguirem una reducció d'emissions amb una mobilitat motoritzada menys contaminant, on l'Ajuntament, com a un dels principals gestors de flotes públiques ha de tenir un paper dinamitzador i exemplaritzant.

4.2.- Mobilitat segura.

Per aconseguir una ciutat més respectuosa es fomentarà un seguiment de l'accidentalitat que aprofundeixi més en les causes i en l'actuació de resposta, que calmi el trànsit, amb més disciplina i molta més educació viària.

També es fomentarà una mobilitat segura per part dels usuaris dels diferents modes de transport i es potenciarà l'autoritat municipal com a garant de la disciplina viària. En definitiva s'ha de combinar l'educació i la disciplina.

4.3.- Mobilitat equitativa i inclusiva.

Per aconseguir una ciutat més equilibrada i descentralitzada s'ha de garantir una mobilitat isòtropa en tots els barris de la ciutat i per a tots els mitjans de transport. S'ha de garantir el dret de tots els ciutadans a moure's còmodament a l'espai públic, especialment el d'aquells col·lectius amb mobilitat reduïda o persones amb cotxets per a nens.

S'ha de garantir que tots els ciutadans, visquin a on visquin, puguin accedir als serveis, independentment de la disponibilitat o no de vehicle privat, per a la qual cosa els poders públics han de garantir la cobertura gairebé total del transport públic a una distància raonable, tenint en compte les dificultats d'accés de les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda, i un camí per a vianants de qualitat.

4.4.- Mobilitat eficient.

Per aconseguir una ciutat més competitiva es necessita un sistema de mobilitat eficient. Així, s'ha de potenciar una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada, minimitzant l'impacte de les operacions de càrrega i descàrrega sobre els ciutadans.

Es fomentarà l'ús racional del cotxe, aplicant mesures dissuasives que facilitin el canvi a altres modes de transport més sostenible, quan la mobilitat no sigui essencial. Un ús eficient del vehicle privat garanteix que les vies no se saturin i que la mobilitat essencial no es vegi penalitzada. Una major responsabilitat en l'elecció modal es tradueix en una menor utilització i una major ocupació del cotxe.

5.- LÍNIES ESTRATÈGIQUES

5.1.- Jerarquia viària (carrers d'estar i passar): "Prioritzar el vianant i la bicicleta a la xarxa viària".

a) Vianants

S'ha d'habilitar una **xarxa de vianants còmoda, segura i accessible** mitjançant la creació d'eixos cívics que connectin els barris amb el Centre. En aquest sentit es considera prioritari actuar, sobre vies, com, per exemple, el Camí Ral, Miquel Biada i Camí Fondo, eix Argentona-Isern-Puig i Cadafalch i de moltes altres que conformaran la xarxa. Caldrà tenir especial cura del tractament de les vies amb pendent, itineraris mar-muntanya, per facilitar l'accessibilitat a tots els mataronins. També s'han de reforçar els centres dels barris que suposin punts d'acollida al vianant.

El compromís que assumeix el Pacte és exigir que, dintre del PMUS, actualment en fase d'elaboració de propostes, es contempli la definició, projecció i habilitació d'un camí del vianant digne, que permeti relacionar amb qualitat a peu tot el nucli urbà. Això vol dir que des de qualsevol punt d'aquest nucli, cal habilitar almenys un itinerari de vianants de qualitat.

Aquesta xarxa radial s'haurà de complementar amb una de transversal. En aquest sentit s'han de resoldre les discontinuïtats que es produeixen, a les rondes i a l'avinguda del Maresme, entre altres. També es considera prioritari establir un eix que connecti la plaça de les Tereses/Centre amb l'Estació, ampliant les voreres del carrer de Cosme Churruca. Així mateix s'ha de configurar un nou itinerari de vianants entre l'Estació i el TecnoCampus, reconvertint la carretera actual en un veritable carrer.

Segons sigui la jerarquització de la via, quan calgui més espai per al vianant, s'optarà per l'ampliació de vorera en el supòsit de vies bàsiques de trànsit o, per vies de plataforma única, quan siguin vies d'estar o amplada inferior a 7 m. En tot cas s'ha de garantir l'accessibilitat universal a tota la xarxa de vianants.

En aquest sentit, i tenint en compte les diferents configuracions de xarxa viària existents segons els barris, és indispensable establir, dintre de la jerarquització viària, (carrers d'estar i de passar), elements diferenciadors que recolzin morfològicament la condició de carrer de prioritat de vianant, mitjançant tractaments especials dels carrers, que subratllin aquesta prioritat. Per exemple, igualar el paviment a l'alçada de la vorera als carrers d'estar, és una solució molt eficaç. Especialment important és aquesta diferenciació als barris del nord amb configuracions de les seves xarxes viàries complexes.

També s'ha **d'evitar que les vies principals de trànsit suposin barreres de mobilitat** per als vianants, habilitant nous passos de vianants i protegint els existents amb semàfors (vies bàsiques) o elevacions de calçada (vies secundàries). S'ha d'estudiar la prioritització semafòrica de vianants a determinats eixos i s'ha de revisar la velocitat que el temps de verd exigeix al vianant com, per exemple, a la ronda de Leopoldo O'Donnell, incloent senyals acústics en els semàfors, i on calgui un botó per facilitar el pas de vianants.

S'ha de garantir el **compliment de la normativa pel que fa a l'ordenació del mobiliari urbà,** salvaguardant l'espai útil per al vianant. Concretament, les noves terrasses, quioscs, fanals, parquímetres, etc. s'haurien d'ubicar garantint sempre el respecte als espais del vianant.

El Pacte exigeix també que la qualitat de la urbanització dels espais públics sigui la mateixa amb independència del barri a on es realitzi.

Per una altra banda, la gestió de la zona de vianants del Centre s'ha de millorar per tal d'evitar l'estacionament incontrolat i el trànsit de pas. En aquest sentit, el Pacte planteja la revisió total dels

sistemes de control i les autoritzacions actuals i es demana l'estudi i posterior implantació de càmeres, lectors de matrícules, que controlin el temps d'estada a dintre de la zona restringida.

Per últim, s'ha de millorar la senyalització per als vianants, amb itineraris comercials, turístics, esportius i culturals que reforcin l'especificitat de la ciutat com capital comarcal.

b) Bicicletes

L'objectiu és aconseguir que la bicicleta no sigui tan sols un mitjà lúdic, per la qual cosa s'ha de millorar la connectivitat de la xarxa ciclable, tant l'interior a la ciutat com la de connexió amb l'exterior.

La xarxa ciclista s'ha de desenvolupar preferentment en calçada, bé creant carrils-bici segregats del trànsit a partir de carrils de circulació o aparcament, o bé en coexistència amb la resta de vehicles reduint la velocitat de circulació. L'opció triada dependrà de l'espai disponible. Es planteja estudiar l'autorització de la circulació de bicicletes en sentit contrari en les vies de sentit únic.

Així mateix, els signants creiem que la progressiva introducció de la **bicicleta elèctrica** pot ser un factor que permeti superar l'orografia de determinats barris de Mataró (préstec de bicicletes a la universitat i centres de treball, flotes públiques de bicicletes elèctriques, etc.). Aquesta xarxa s'haurà de completar amb la ubicació d'aparcabicis segurs, especialment a l'Estació o als principals centres d'atracció de viatge o d'estudi.

S'ha d'incentivar una **xarxa ciclista interurbana** que connecti amb els municipis veïns, especialment pel que fa a la façana marítima.

Pel que fa al parc ciclista, s'estudiaran fórmules com compres col·lectives, lloguer de bicicletes per part dels centres de treball, etc., que facilitin l'accés de la població general a la utilització de la bici.

5.2.- Transport públic: "Generar una xarxa de transport públic eficaç i eficient".

Es prioritzarà un transport públic i col·lectiu de qualitat, accessible i ambientalment sostenible. En relació al transport públic urbà es millorarà la seva oferta i eficàcia, amb uns recorreguts, freqüències i horaris atractius, amb l'objectiu que aconsegueixi ser una alternativa real a l'automòbil. La combinació d'eficàcia, sostenibilitat ambiental i accessibilitat territorial passa, en primer lloc, per oferir línies directes i amb una freqüència atractiva combinat amb un transport a la demanda per aquelles línies de desig amb un reduït nombre de viatgers.

Les solucions van des de l'adaptació del servei actual a aquest objectiu a una reformulació global de la xarxa. Per això caldrà fer un estudi cost benefici per esbrinar quina xarxa és més eficient en el marc d'un dèficit d'explotació controlat.

Per **guanyar velocitat** també són necessaris més semàfors activats per la presència del transport públic als eixos o corredors principals i implantar carril-bus, per exemple, a l'avinguda de Lluís Companys, un tram del Camí del Mig i altres, així com alliberar el camí del bus d'obstacles.

També s'ha de dotar el servei d'un sistema de senyalització, i informació que permeti preveure l'arribada del bus i minvi la percepció d'espera. Per últim, per millorar el nivell de servei que es dóna a l'usuari és fonamental millorar l'equipament de les parades (marquesines, plataformes, etc.).

Es fomentarà **la intermodalitat** entre tots els modes, de cara a aconseguir l'ús més eficient en cada tram de la cadena de desplaçaments. Així, s'assumeix com objectiu compartit la consolidació i foment de la intermodalitat de l'Estació de tren, facilitant la connexió amb el bus urbà i interurbà, coordinant horaris amb Rodalies, creant eixos de vianants que el connectin amb el centre i habilitant aparcaments segurs per a bicicletes.

L'estació d'autobusos ha de ser objecte d'un estudi cost-benefici específic, considerant la ubicació possible, la propietat dels terrenys, però amb la premissa de què la reestructuració de línies que es derivi de la implantació d'aquest equipament no ha de comportar un augment de temps de trajecte dels desplaçaments interurbans, principalment pel que fa als serveis directes que connecten la zona alta del

municipi amb Barcelona. La nova estació d'autobusos interurbans ha de permetre la reducció de parades (i per tant temps de desplaçament) dins del casc urbà, ja que aquest servei l'ofereix el Mataró Bus. Nogensmenys cal assegurar que els autobusos interurbans tinguin parades perifèriques als barris més densament poblats, vinculats a la destinació del seu recorregut**.** Per exemple, l'interurbà que va a Argentona des de l'estació central d'autobusos interurbans haurà de tenir parada a Cerdanyola.

El Pacte aposta perquè a mig-llarg termini la ciutat disposi d'una estació ferroviària al centre del municipi (**línia orbital**) que faciliti l'accés dels mataronins en tren no només amb Barcelona sinó també amb el Vallès, però caldria elaborar un estudi cost-benefici per assegurar la seva conveniència.

El transport públic regular s'ha de complementar amb un **transport escolar** que eviti la utilització del cotxe per motiu d'estudis i que habituï al nen a la utilització del transport col·lectiu des de ben petit.

Per últim, el Pacte planteja revisió de la situació del serveis d'autotaxi i, en conseqüència, que s'adoptin mesures (tarifes, localització de parades, nombre de llicències, potenciació de vehicles poc contaminants, etc.) que el millorin.

5.3. Gestionar l'aparcament i el viari per dissuadir la mobilitat no essencial en cotxe.

S'acorda la implantació d'un **sistema de corones tarifàries** de l'estacionament amb sensibilitat mediambiental, que estimuli un bon ús del cotxe en escenaris temporals de saturació d'aparcament, afavorint la mobilitat a peu i en bus. La gestió de l'aparcament en general i de les places de zona blava en particular constitueixen l'instrument per a la regulació de l'ús urbà del vehicle privat de Mataró. Així s'acorda equiparar paulatinament la tarifa de l'estacionament regulat a superfície amb la dels pàrquings públics, per fomentar l'ús dels aparcaments fora de calçada.

S'acorda impulsar un millor aprofitament de les **places d'estacionament per als residents a la calçada, especialment** a on es donin dèficits importants com és als barris de Cerdanyola i Rocafonda. Aquesta millora es basa en la possibilitat de reordenació de l'estacionament sobre la pròpia calçada, habilitació d'espais en superfície, etc. Així, s'acorda incloure dintre del PMUS l'anàlisi de factibilitat de noves zones d'estacionament en aquests barris amb l'objectiu de minimitzar el problema i disposar de vies lliures de vehicles Per altra banda, la realització de noves infraestructures d'aparcaments als subsòls públics ha d'estar vinculada a la plena utilització dels aparcaments ja existents i a la garantia del seu finançament per part dels usuaris. També el Pacte dóna suport a una acció més eficient sobre els cotxes abandonats als carrers, que treuen places d'aparcament sobretot en zones on hi ha dèficit.

S'acorda també estudiar la utilització d'espais en superfície perimetrals com aparcaments dissuasius d'accés al Centre amb una tarifa conjunta amb el transport públic, que també puguin ser utilitzats gratuïtament pels residents.

Es considera necessària la **senyalització de l'estat d'ocupació dels aparcaments i la zona blava** per augmentar l'eficiència del sistema d'aparcament de la ciutat i evitar el trànsit d'agitació.

S'ha de garantir **l'estacionament per a motos** per tal d'evitar que aquests vehicles acabin aparcant sobre la vorera. Aquestes places podrien ser ocupades per qualsevol tipus de vehicle, principalment en aquelles zones amb problemes d'aparcament residencial, tret del període punta d'ocupació de motocicletes.

Es fomentarà també l'estacionament de bicicletes.

5.4.- Adoptar mesures per garantir la seguretat viària. Fomentar hàbits i entorns més segurs i accessibles.

Constitueix la línia estratègica més prioritària per als signants del Pacte. Les accions derivades de la promoció de la mobilitat de ciclistes i vianants ja faran que Mataró sigui una ciutat més segura però, a la vegada, cal incorporar altres elements específics per reduir l'accidentalitat.

S'acorda reduir la màxima velocitat de circulació ja que constitueix un dels elements que augmenten el risc d'accident i la seva gravetat. Es planteja **reduir a 30 km/h la màxima velocitat de circulació a tota la xarxa local, vies amb un únic carril de circulació.**

S'acorda prioritzar sentits únics i rotondes, per evitar girs a l'esquerra contra direcció, per tal de minimitzar els punts de conflicte. Tota la xarxa local, quan sigui possible, hauria d'ésser de sentit únic. També s'ha de millorar la visibilitat a les cruïlles mitjançant orelleres i situar aparcaments de motos i bicicletes als marges dels passos de vianants i, fins i tot, miralls panoràmics allà on calgui.

Es considera imprescindible disminuir la indisciplina viària (velocitat, aparcament, etc.) amb un increment de l'educació viària i la implantació d'elements tecnològics de control de la infracció sense ànim recaptatori. El control s'ha de reforçar a la xarxa bàsica (vies d'actuació preferent) ja que és en ella on es concentra la major part dels accidents.

Es definirà una xarxa de camins escolars i itineraris segurs, convertint en zones de vianants (en determinats horaris) els carrers que donen accés a escoles i grans equipaments. S'estendrà el concepte d'itineraris segurs a altres equipaments, principalment els esportius i els destinats a la gent gran, etc.

Per últim, també s'han d'arreglar els clots de la calçada i de les voreres per minimitzar el risc per als vehicles, especialment per als de dues rodes i per als vianants.

5.5.- Minimitzar la problemàtica ambiental associada al transport i a la mobilitat.

Es promourà la utilització de vehicles menys contaminants i més silenciosos mitjançant discriminació positiva (descomptes en la tarifació, arribant a la gratuïtat, i/o més temps d'estacionament de la zona regulada d'estacionament a superfície o a les zones de càrrega i descàrrega, etc.). A la vegada caldrà impulsar electrolineres que possibilitin la utilització d'aquest vehicles nets. En aquest sentit cal estudiar els procediments més adients d'estímul fiscal per a particulars i empreses que hagin desenvolupat la mobilitat neta en el seu sistema de transport.

L'Ajuntament es compromet a adquirir vehicles nets en les flotes públiques, actuant com a referent per a la resta de flotes i a implantar electrolineres en els aparcaments públics municipals nous o de nova concessió. Per últim es fomentarà, d'acord amb altres administracions, els cursos de conducció eficient a conductors habituals, ambulàncies, autobusos, etc.

5.6.- Gestionar i ordenar la distribució urbana de mercaderies.

Es planteja, només per a professionals del transport, dedicar en exclusiva les zones de càrrega i descàrrega al Centre, eliminant l'exempció dels primers 15 min. actuals. Aquestes zones tindran una senyalització diferenciada, on es faci palès que només poden estacionar vehicles professionals.

Es garantirà el control dels espais destinats a la càrrega i descàrrega mitjançant la introducció d'elements tecnològics. Aquests elements tecnològics també permetran monitoritzar la utilització de les zones de càrrega i descàrrega (nivells d'ocupació per tipus de vehicle, hora del dia i lloc).

Es millorarà la **gestió de la càrrega i descàrrega en les zones de vianants** en ordre a reduir la fricció amb els vianants, especialment a les hores d'entrada i sortida als col·legis. En aquest sentit es planteja l'estudi d'implantació d'una prova pilot amb tricicles elèctrics per a la càrrega i descàrrega de paqueteria al centre.

Compromís també d'aquest Pacte és **establir** una política col·laborativa amb els distribuïdors.

En aquest sentit s'impulsarà la revisió de la distribució urbana de mercaderies, creant espais de diàleg i d'acord amb els agents implicats en aquesta activitat: distribuïdors, comerciants i consumidors.

Es planteja així mateix, fomentar la **multifuncionalitat dels espais d'estacionament** per tal de poder concentrar la distribució urbana de mercaderies en unes hores determinades i la utilització d'aquest mateix espai pels residents, o els forans en altres períodes del dia.

5.7.- Completar i millorar les infraestructures d'accés i mobilitat de la ciutat.

A mig-llarg termini el Pacte aposta per desplaçar la línia de tren cap a l'interior (pla orbital) mentre que, a curt termini, es planteja millorar l'accessibilitat de vianants dels passos inferiors del Front Marítim.

Es considera la urgència de reordenar alguns eixos molt importants de la ciutat. Així, el Pacte subratlla la necessitat d'encarar un nou projecte pel **Camí Ral** (entre el Centre i la ronda de Barceló), ja que permet millorar la connexió per als vianants entre el Centre de la ciutat i els diferents equipaments situats al sud-oest del municipi.

Una altra línia d'intervenció prioritària passa per revisar els girs a l'esquerra en carrers de doble sentit, eliminant interseccions conflictives, com per exemple, a **ronda de Joan Prim** o **ronda de Leopoldo O'Donnell.**

També considerem urgent la revisió en la seva funcionalitat del viari dels centres dels barris i la seva distribució espacial.

També la **plaça de les Tereses, amb un aparcament a punt de finalitzar la seva concessió, dóna l'oportunitat d'una intervenció d'urbanització que reforci** la seva centralitat a partir de la millora de les condicions de mobilitat del vianant, i la integració del transport públic urbà i interurbà i de l'aparcament.

D'altra banda, s'han de millorar ja els **accessos de vianants a totes les zones perifèriques especialment als polígons i urbanitzacions. Per exemple la connexió dels vianants amb l'Hospital, superant la barrera de la C-32, o la connexió de l'Estació de Renfe amb el TecnoCampus, etc.**

5.8.- Propiciar hàbits de mobilitat més sostenibles i segurs a través de la participació, conscienciació i informació.

El Pacte és compromet a **informar, sensibilitzar i conscienciar** els veïns i visitants de la ciutat sobre els valors i beneficis de la mobilitat sostenible.

S'ha de facilitar als ciutadans instruments de comunicació que els permeti valorar les alternatives de mobilitat en els diferents modes de transport. En aquest sentit, es planteja l'estudi d'implantació d'una **oficina de mobilitat sostenible** que, com a mínim, impulsi les campanyes de publicitat i temes d'educació viària, promogui la realització de plans de transport d'empreses, realitzi el seguiment del present Pacte, i gestioni l'observatori de mobilitat municipal i una plataforma Web per conduir i donar resposta permanentment a les opinions i suggeriments dels ciutadans.

També, el **Pacte** acorda estimular els plans de transport d'empreses, ja que, per un costat aporten elements molt positius per reconduir determinats hàbits de mobilitat dels propis treballadors de les empreses, i, per l'altre, poden evidenciar les mancances infraestructurals (desplaçaments a peu, busos llançadora, etc.) i de gestió (horaris, car pool, etc.) que és necessari afrontar per racionalitzar aquesta mobilitat obligada.

S'ha d'aprofundir, també en la composició i renovació del **Consell de la Mobilitat** per tal que sigui el més representativa possible de tots els agents involucrats en la mobilitat. Evidentment totes les actuacions per a millorar la mobilitat cal coordinar-les i consensuar-les amb d'altres iniciatives que s'estan duent a terme des de fa anys a la comarca com per exemple la taula de la mobilitat impulsada des del Consell Comarcal del Maresme, especialment pel que fa referència a les actuacions en transport de viatgers interurbà.

6.- DECÀLEG DEL PACTE DE MOBILITAT

6.1.- Prioritat dels modes de transport no motoritzats a tot el nucli urbà

1. Crear una xarxa de vianants còmoda, segura i accessible mitjançant la creació d'eixos cívics que connectin els barris amb el Centre i l'Estació i reforçant també els centres dels barris que suposin punts d'acollida al vianant. Garantir que la xarxa oferirà com a mínim un itinerari de qualitat per al vianant a tots els barris de la ciutat. Crear una xarxa de camins escolars segurs, convertint en zones de vianants els carrers que donen accés a escoles i grans equipaments segons horaris.

2. Obrir el Front Marítim a la ciutat. A mig-llarg termini es proposa desplaçar la línia de tren cap a l'interior (pla orbital) mentre que a curt termini es planteja millorar l'accessibilitat de vianants dels passos inferiors del Front Marítim per convertir-lo no només en la platja i espai de salut de la ciutat sinó també de bona part del Vallès, sempre i quan les noves activitats que es localitzin no el degradin.

3.Consolidar la centralitat de la plaça de les Tereses a partir d'una reurbanització que millori les condicions de mobilitat del vianant, integri el transport públic i es doti d'aparcament fora de calçada suficient per a la demanda d'aparcament del comerç del Centre.

4. Millorar la gestió de la zona de vianants del Centre. Es planteja la revisió total dels sistemes de control i les autoritzacions actuals i es demana l'estudi de implantació de càmeres, lectores de matrícules que controlin el temps a dins del espai.

5. Desenvolupar la xarxa ciclista preferentment en calçada, bé creant carrils bici segregats a partir de carrils de circulació o aparcament, o bé en coexistència amb la resta de vehicles reduint la velocitat de circulació.

6.2.- El transport públic com alternativa al cotxe.

6. Adaptar o reformular completament el transport públic urbà amb l'objectiu de combinar eficàcia, sostenibilitat ambiental i accessibilitat territorial. L'oferta ha de ser competitiva, amb una freqüència atractiva i un àrea de captació universal.

6.3.- La gestió de la mobilitat en cotxe

7. Promoure l'ús de vehicles nets, tant amb les flotes municipals com el seu per la distribució de mercaderies i els vehicles privats, així com la instal·lació d'electrolineres.

8. Implantar un sistema de corones tarifàries i temporals de l'estacionament a tota la ciutat que reguli l'ús del cotxe amb criteris funcionals i medi ambientals. Gradual convergència tarifària entre la zona regulada i l'aparcament públic fora calçada.

9. Aprofitar millor les places d'aparcament pel resident i a on es donin dèficits importants habilitar noves infraestructures que permetin alliberar el sòl en superfície, vinculades a la plena utilització dels aparcaments ja existents.

6.4.- Garantia de la mobilitat essencial

10. Alliberar les zones de càrrega i descàrrega de cotxes allà on tenen alternativa d'estacionament, eliminant l'exempció dels 15 minuts actuals.