

Estudi de Mobilitat



**Estudi de mobilitat, alternatives per a la reurbanització de la plaça Josep Umbert i Ventura**



Ajuntament de Sant Feliu de Codines





### DIRECCIÓ FACULTATIVA

Ajuntament de Sant Feliu de Codines  
Manel Rodríguez Masagué

1r. Tinent d'Alcalde  
Regidor d'Urbanisme, Mobilitat i Habitatge

### EQUIP REDACTOR

Daniel Jordi Bibiloni  
*Director*

Àlia Ramellini Llorca  
Ambientòloga

Emeka Okpala González  
Enginyer de camins, canals i ports

Amb col·laboració de

Joan Estevadeordal  
Assessor de mobilitat i seguretat viària

Amb la col·laboració de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	del 25/10/2024
Per	DJB
Data	OCTUBRE 2024



## ÍNDEX DE CONTINGUTS

<b>1. INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OBJECTE DE L'INFORME .....</b>	<b>2</b>
<b>3. PRINCIPIS I NORMATIVA DE REFERÈNCIA .....</b>	<b>3</b>
<b>4. CONDICIONANTS DE LA MOBILITAT DE L'APARCAMENT MUNICIPAL .....</b>	<b>4</b>
4.1. SITUACIÓ ACTUAL I ITINERARIS D'ACCÉS .....	4
4.2. CARACTERITZACIÓ DE L'OFERTA D'APARCAMENT .....	6
4.3. MOBILITAT A LA PLAÇA.....	8
4.4. CONDICIONS DELS VIANANTS .....	10
<b>5. ANÀLISI DE LES ALTERNATIVES PRESENTADES D'ACCÉS A L'APARCAMENT .....</b>	<b>12</b>
5.1. ALTERNATIVA A: ENTRADA DES DE LA TRAVESSIA PEL COSTAL SEPTENTRIONAL DE LA PLAÇA .....	13
5.2. ALTERNATIVA B: ENTRADA DES DE LA TRAVESSIA PEL COSTAL MERIDIONAL DE LA PLAÇA.....	14
5.3. ALTERNATIVA C: ENTRADA DES DEL CARRER JOAN MARAGALL.....	15
5.4. ALTERNATIVA D: PLAÇA JOSEP UMBERT I VENTURA PER A VIANANTS I TANCADA AL TRÀNSIT.....	16
<b>6. SÍNTESI DE LES NECESSITATS DE MOBILITAT I SEGURETAT VIÀRIA .....</b>	<b>18</b>
6.1. CONCLUSIONS DE L'ANÀLISI D'ALTERNATIVES.....	18
6.2. CONCLUSIONS PER A LA SEGURETAT DELS VIANANTS.....	19



## 1. INTRODUCCIÓ

Les places urbanes constitueixen un dels principals articuladors de la vida social. Són llocs de trobada, d'integració i d'intercanvi; promouen la diversitat cultural i generacional d'una societat; i generen valor simbòlic, identitat i pertinença. Els governs locals tendeixen a desenvolupar estratègies per incrementar la seva oferta, per optimitzar el seu manteniment, per millorar la qualitat del seu equipament així com per potenciar el seu accés públic.

Al llarg de la història aquests espais han tingut significats i pràctiques rellevants, tant com a escenaris artístics i culturals com àmbits de manifestació i expressió de conflictes socials. Però l'actual configuració de les ciutats tendeix a desplaçar la seva funció principal cap a altres espais més atractius com el centre comercial. Aquest fet encobreix com amenaça la possibilitat de deixar de ser un espai estructurant, que qualifiqui la trama urbana, a ser un espai amb caràcter residual o marginal.

Tampoc ha contribuït a la seva potenciació la dificultat en l'accés de les persones a les seves principals funcions. Sovint han resultat absorbides, malauradament, per les necessitats del vehicle privat, la circulació i l'estacionament, encara que aquesta tendència està canviant en els darrers anys. Fer les places urbanes més atractives consisteix a donar més funcions en aquests espais exterioritzant amb el desenvolupament de funcions administratives, comercials i culturals i millorant l'accés de totes les persones a aquestes funcionalitats.

Una de les funcions més menyspreades de les places urbanes és la seva permeabilitat als recorreguts dels itineraris per a vianants. És freqüent entre els dissenyadors la tendència a aïllar aquests espais dels recorreguts sobre la trama urbana, amb el propòsit de crear una "bombolla" envoltada de carrers, eliminant el seu paper sobre la mobilitat.

- El disseny de les places urbanes ha de servir per a diferenciar clarament entre la zona destinada a la circulació dels vianants i la zona destinada al descans i l'oci, delimitant clarament els espais amb paviments diferenciats en textura i color, utilitzant un paviment en zones d'accés, circulació i serveis, i d'altre en zones de joc.

Les persones que s'hi desplacen diàriament, tant vianants, com conductors poden fer lectures diferents del medi físic i, per tant, reaccionen de manera diferent segons la informació que tenen de l'entorn.

L'avaluació de les necessitats es produeix en relació a dos variables:

- **Mobilitat:** valoració de les necessitats actuals i futures dels usuaris que conviuen en la plaça, com són els vianants, i el transport privat motoritzat, les operacions de càrrega descàrrega i l'ordenació de l'aparcament.
- **Seguretat viària:** valoració dels diferents elements de seguretat viària, la seva coherència i grau de protecció, en especial envers els usuaris més vulnerables que es desplacen en l'entorn de la plaça per realitzar activitats de compra o lúdiques.

## 2. OBJECTE DE L'INFORME

L'Ajuntament de Sant Feliu de Codines ha sol·licitat a Ingeniería de Tráfico SL, consultors de mobilitat, la realització d'un informe bàsic de viabilitat en relació amb les alternatives que es podrien desenvolupar a l'esmentat municipi, en referència a l'accés en vehicle a l'equipament municipal de l'aparcament l'Escletxa i entorns lliures d'aparcament a l'avinguda Generalitat, a conseqüència de la futura reurbanització de la plaça Josep Umbert i Ventura.

Figura 1. Imatge aèria del traçat de la via, objecte del treball



Font: Google

Aquest informe és un avanç tècnic informatiu per a la preparació de la participació pública que el consistori del municipi ha programat. Feta la participació, s'ha de desenvolupar un Pla tècnic per al desplegament de la proposta de viabilitat resultant de la participació.

Aquest informe tècnic consta d'una anàlisi-diagnosi bàsica de la mobilitat i recomanacions derivades de les observacions fetes sobre les alternatives plantejades.

Les observacions tècniques de mobilitat s'han basat en el document de planificació:

- **Estudi d'alternatives per a la reurbanització de la plaça Josep Umbert i Ventura,** elaborat per Dilmé Fabré Torras i associats, 2024



### 3. PRINCIPIS I NORMATIVA DE REFERÈNCIA

La mobilitat és conseqüència, essencialment, de la necessitat de desplaçar-se per tal de poder desenvolupar les activitats socials econòmiques, i engloba tant les persones com el transport de béns. D'aquesta necessitat d'accedir a diferents espais del territori es deriva el concepte d'accessibilitat, que la Llei 9/2003 defineix com la "capacitat d'arribar en condicions adequades als llocs de residència, treball, formació, assistència sanitària, interès social, prestació de serveis o lleure, des del punt de vista de la qualitat i disponibilitat de les infraestructures, xarxes de mobilitat i serveis". La normativa de referència en mobilitat inclou:

- **La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat.** Estableix, entre els seus objectius, l'anàlisi de les polítiques de planificació i la implantació d'infraestructures sota criteris de sostenibilitat, i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat als principis de la Llei de la mobilitat de transport" (art. 4).
- **Directrius Nacionals de Mobilitat,** a banda de concretar aquests aspectes, es determina la necessitat de promoure estratègies de gestió integrada de la mobilitat, entre elles la jerarquització i racionalització del viari urbà, i l'aparcament com a eina de regulació de la mobilitat en vehicle privat.
- **Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat i Ordre TMA/851/2021,** de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.

## 4. CONDICIONANTS DE LA MOBILITAT DE L'APARCAMENT MUNICIPAL

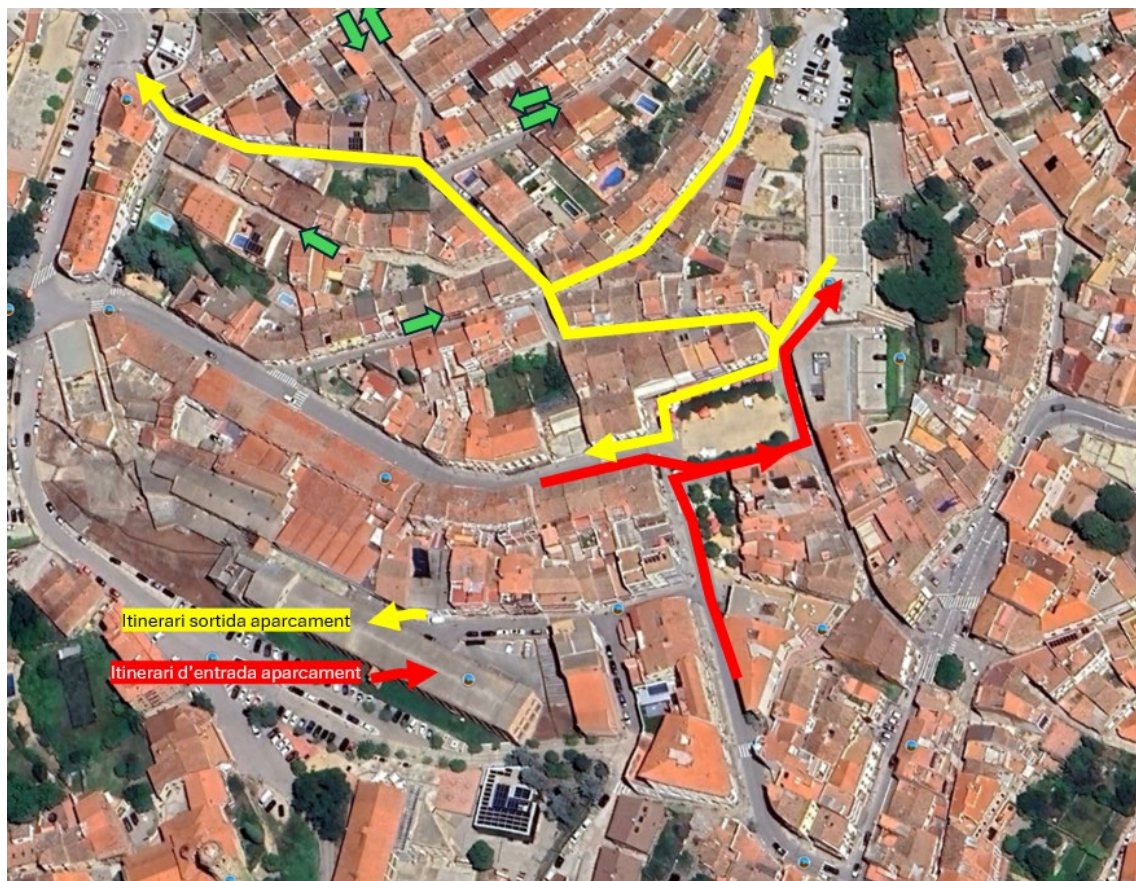
### 4.1. SITUACIÓ ACTUAL I ITINERARIS D'ACCÉS

La ubicació de l'aparcament l'Escletxa i els espais lliures d'aparcament tenen condicionat el seu accés en vehicle privat, ja que s'ha d'efectuar l'entrada per la plaça Josep Umbert i Ventura, i la sortida és efectuada pel carrer Sant Pau i per la pròpia plaça.

Recentment s'han millorat les condicions per als vianants a la plaça ampliant els espais amb una actuació d'urbanisme tàctic (pintura i marquesines) i millores en la senyalització horitzontal per definir els espais de circulació i aparcament.

Alhora s'ha eliminat l'aparcament davant de l'Ajuntament i s'ha traslladat enfront, disposant d'una plaça per a la policia local. També s'ha limitat la velocitat a la plaça a 20 km/h mitjançant marques viàries a terra.

Figura 2. Itineraris d'accés a l'aparcament





## 4.2. CARACTERITZACIÓ DE L'OFERTA D'APARCAMENT

La zona d'estudi és la corresponent a l'àrea d'influència de l'aparcament, és a dir, aquella situada a una distància màxima d'uns 250 metres des de la plaça (Figura 3). S'ha analitzat l'oferta d'aparcament actualment existent en l'entorn, tant en nombre de places, com l'ocupació.


Figura 3. Localització zones d'aparcament regulat i lliure



### 4.2.1. Distribució de l'aparcament en la zona

#### 1- Aparcament de L'Escletxa: 100 places

L'aparcament de l'Escletxa disposa de tres plantes. És lliure de pagament la primera hora i mitja (1 h 30 minuts) i per regular-ne el temps d'estada es fa mitjançant un disc horari (o apunt amb paper) o targetes d'autoritzacions particulars.

L'horari d'obertura, segons el rètol, és de diumenge a dijous de 6:30 a 00:30h, i divendres i dissabtes de 6:30 a 03:30h.  Regulació de temps màxim d'estada regeix entre de 9:00 a 14:00 hores i de 17:00 a 20:30 hores (excepte diumenges i festius a la tarda).

La segona planta té una regulació de 9h a 21:30 h, reservada a usuaris del Casal de Gent Gran.

L'aparcament disposa de targetes amb autoritzacions d'aparcament per a particulars o altres, amb accés només a la primera i segona planta, tot i que s'observen vehicles que no respecten ni els horaris ni les restriccions especials (es desconeix el nombre d'usuaris amb targeta autoritzada).

**Planta Baixa:** 37 places

3 places per motos

2 places per PMR (Persones amb mobilitat reduïda)

Ocupació de la planta el dia d'inspecció: 95% de les places (en horari de matí)

Compliment de la regulació el dia d'inspecció: 14 vehicles sense disc horari i 4 vehicles amb targeta d'autorització per a la 1a planta

**Primera planta:** 38 places

10 places per motos

Ocupació de la planta el dia d'inspecció: 75% (en horari de matí)

Compliment de la regulació: 10 vehicles estan sense disc horari

**Segona planta:** 25 places reservades al Casal de Gent Gran

Ocupació de la planta dia inspecció 40%, matí.

Compliment de la regulació: un 90% de l'ocupació sense targeta d'autorització per la 2a planta.

## **2- Espai aparcament de l'Ajuntament: 7 places**

De les quals:

1 plaça de Mobilitat Compartida

1 plaça de càrrega elèctrica

Espai d'aparcament prohibit de 7h a 17h de dilluns a divendres, excepte autoritzats de l'Ajuntament.

Ocupació el dia d'inspecció: 100% (matí)

## **3- Solar habilitat a l'avinguda Generalitat: aproximadament 40 places**

Existeix en l'entorn una oferta d'aparcament no regulat d'espais habilitat com a aparcament lliure, localitzat al sector final de l'avinguda Generalitat.

Ocupació el dia de la inspecció: 95%, matí

Observació: les places no estan marcades i l'oferta pot variar.

#### 4.2.2. Oferta d'aparcament en l'entorn

Per tant, es disposa entorn de la plaça d'una oferta global d'aparcament regulat i en espais habilitats d'un **total aproximat de 150 places per a turismes i 13 places per a motos** (el solar pot variar el nombre de places ja que no estan delimitades). **El 66% (100 places) estan regulades per disc horari** i autoritzacions.

#### 4.2.3. Indisciplina viària

Alguns carrers no disposen de voreres i la majoria no compleix amb la llei d'accessibilitat, com els carrers Sant Pau, Roure Gros, Can Bosc amb vehicles estacionats sobre les voreres.

### 4.3. MOBILITAT A LA PLAÇA

La plaça representa una part important de l'espai públic del municipi, sent el suport de múltiples activitats urbanes. Presenta dues funcions antagòniques:

**Funció de trànsit:** l'objectiu principal és assegurar l'accés a l'espai d'aparcament i a l'activitat comercial de C/D.

**Funció d'accessibilitat i social:** el paper dominant és assegurar l'accessibilitat de les persones que en fan ús i garantir que la plaça sigui el suport de la vida local, permetent-hi el desenvolupament de les activitats que no siguin les de circulació vehicular i reforçant-hi la funció del carrer com a espai de suport al comerç, de socialització, de passeig, de joc...

No es disposa de dades de rotació, però per les observacions en dia de treball de camp l'índex de rotació de les places de l'aparcament regulat són baixes, ja que s'identifica que molts vehicles superen el límit horari permès. A l'aparcament lliure els vehicles poden estar dies sense rotació.

No es disposa de dades de la demanda d'aparcament en la zona: residencial, comercial i forana. En un futur caldrà treballar aquesta informació per calibrar i adoptar mesures de logística i regulació de l'aparcament en l'àmbit de l'informe

Considerant un índex teòric basat en altres estudis de rotació (per manca de dades concretes de l'àmbit) d'entre 5-6 vehicles/dia per plaça i una ocupació estimada del 80-90% més la zona de C/D, es podria considerar que a **la plaça hi circulen diàriament entre 700 i 900 vehicles.**

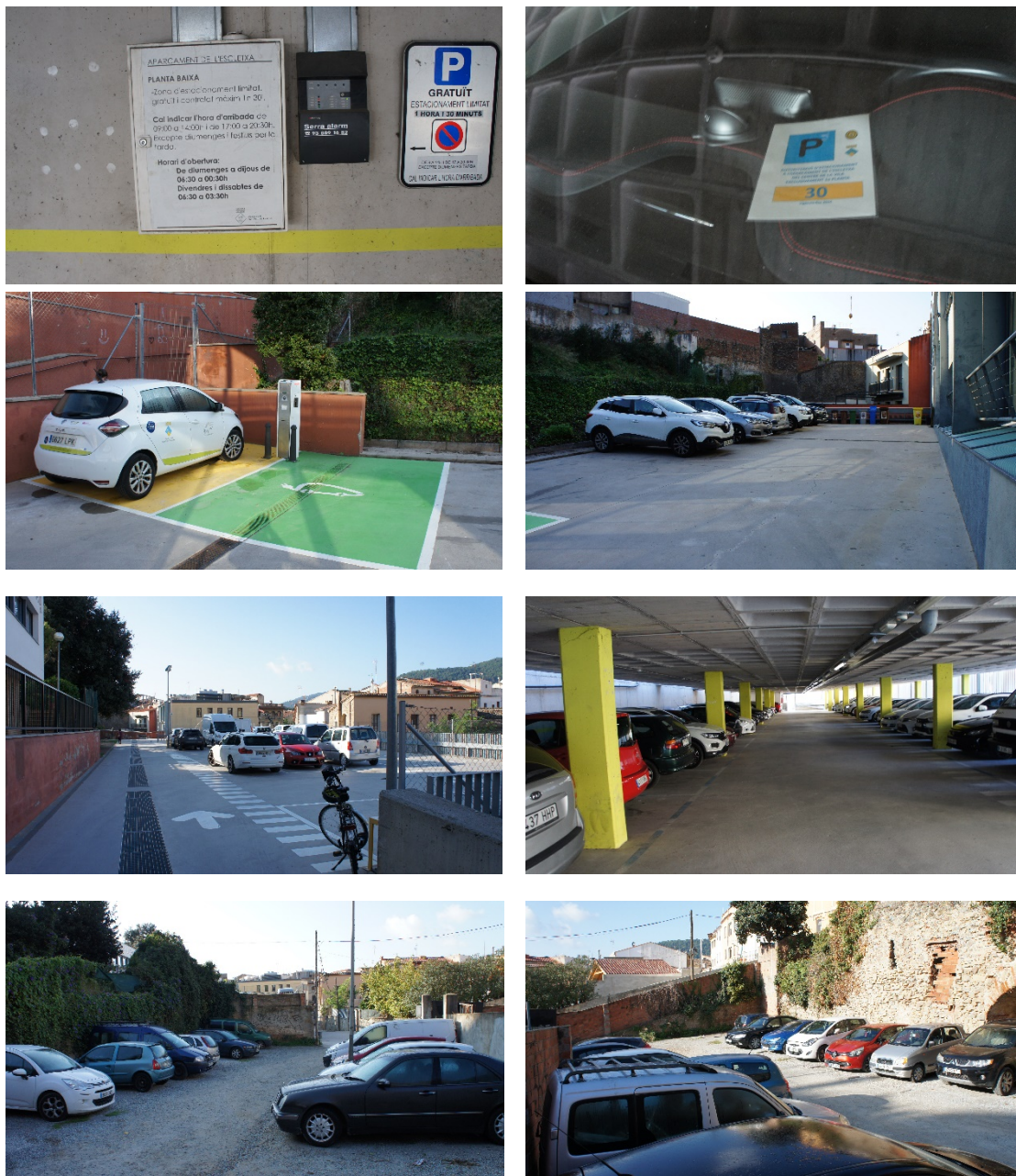
#### 4.3.1. Senyalització informativa

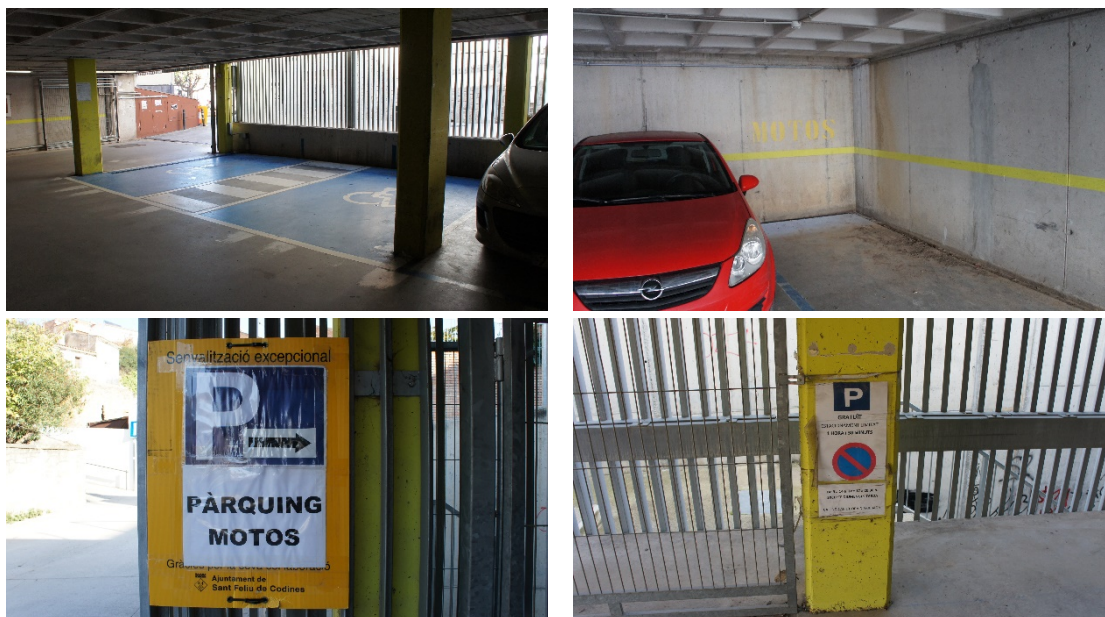
L'accés a la zona d'aparcaments de l'avinguda Generalitat i a l'aparcament l'Escletxa disposa de senyalització vertical S-17 que indica la localització d'un aparcament autoritzat, a l'entrada de la Plaça.

S'observa que la senyalització de l'aparcament es troba en condicions precàries a nivell de format (suports i plaques) i de contingut. No compleix amb els requisits de la llei d'accessibilitat

No es detecta cap sistema dinàmic d'informació de regulació en els accessos a l'aparcament on s'indiqui la capacitat i l'ocupació de l'aparcament municipal. Això genera en moments puntuals del dia que hi hagi vehicles que entren a la zona per cercar aparcament però es trobin amb totes les places plenes. Els vehicles han de tornar a sortir per manca d'oferta, generant un trànsit d'agitació en l'entorn de la plaça.

### Fotos de l'espai d'aparcament a la zona





#### 4.4. CONDICIONS DELS VIANANTS

Dins de les ciutats l'espai públic és un bé escàs que gairebé ha quedat absorbit per la utilització del vehicle privat. Per tant, la seva recuperació enfront del vehicle motoritzat és fonamental per assegurar la comoditat i seguretat del vianant, així com la necessària sostenibilitat de la ciutat.

La seguretat dels usuaris més febles, els vianants, requereix una anàlisi detallada de les condicions de la xarxa destinada als desplaçaments en modes no motoritzats. Els conflictes amb els vehicles generalment es produeixen per la manca de definició de les funcions de la via per on transiten aquests usuaris. Per tant, cal que els itineraris, tant d'entrada com de sortida de l'aparcament municipal, presentin les condicions òptimes per a la mobilitat universal de les persones.

L'entorn de la plaça Josep Umbert i Ventura genera un moviment de persones molt superior al de vehicles. Segons comptatges en un dia laborable, entre **tres mil i quatre mil persones circulen per la plaça**. En dies de mercat i en dies festius aquest nombre es pot arribar a duplicar. Les condicions dels vianants que han de compartir l'espai amb en els itineraris d'entrada i sortida dels aparcaments són molt precàries: alguns carrers no disposen de voreres i la majoria no compleix amb la llei d'accessibilitat, com els carrers Sant Pau, Roure Gros, Can Bosc amb el gravant de tenir vehicles sobre voreres.





## 5. ANÀLISI DE LES ALTERNATIVES PRESENTADES D'ACCÉS A L'APARCAMENT

Es presenta l'estudi d'alternatives per a la reurbanització de la plaça Josep Umbert i Ventura amb tres alternatives per accedir a l'aparcament. Els redactors del present informe aporten una quarta alternativa addicional, de calat, per pacificar totalment la plaça, transformant-la en un espai per a vianants.

Cal destacar que, en totes les alternatives presentades, l'accés a l'aparcament preveu entrar a la plaça i sortir-ne pel carrer de Sant Pau.

El diagnòstic bàsic de la situació actual de la mobilitat de les alternatives es presenta a continuació en format DAFO; això és, identificant debilitats (D), amenaces (A), fortaleeses (F) i oportunitats (O). Serà de gran utilitat per decidir quins aspectes s'han de mantenir (F), corregir (D), explotar (O) o afrontar (A). D'aquesta manera es reflecteixen, d'una banda, els punts forts (fortaleeses i oportunitats) i, d'altra banda, els punts febles que s'han de millorar (debilitats i amenaces)

Les alternatives són:

- **Alternativa A: Entrada des de la Travessia pel costal septentrional de la plaça.**
- **Alternativa B: Entrada des de la Travessia pel costal meridional de la plaça.**
- **Alternativa C: Entrada des del carrer Joan Maragall.**
- **Alternativa D: Plaça Josep Umbert i Ventura per a vianants i tancada al trànsit.**

### 5.1. ALTERNATIVA A: ENTRADA DES DE LA TRAVESSIA PEL COSTAL SEPTENTRIONAL DE LA PLAÇA

**Debilitats:** Limita la seva continuïtat envers la part central de la plaça i pot generar problemes de seguretat al lliurar amb la zona de restauració. La sortida es produeix pel carrer Sant Pau, carrer que presenta unes condicions poc segures per als vianants.

**Amenaces:** Possibles queixes de comerciants locals degut a l'activitat de les terrasses dels establiments de restauració i per la reducció d'accessibilitat.

**Fortaleses:** Accés directe i fluïdesa del trànsit en evitar encreuaments conflictius.

**Oportunitats:** Permet ubicar el carril d'entrada a l'aparcament a una distància no inferior de 8,00-10,00 metres de la zona de restauració.

Figura 4. Itinerari entrada-sortida de l'alternativa A



## 5.2. ALTERNATIVA B: ENTRADA DES DE LA TRAVESSIA PEL COSTAL MERIDIONAL DE LA PLAÇA.

**Debilitats:** L'accés a l'aparcament per aquest sector augmenta el risc d'accidents i la inseguretat per encreuaments conflictius. La circulació i el moviment de les persones, i tot el trànsit, passen per davant de la façana de l'Ajuntament. La sortida es produeix pel carrer Sant Pau.

**Amenaces:** És l'alternativa de trànsit que més trepitja la plaça. És possible un augment de la congestió i el soroll a la plaça, que pot generar resistència dels residents a un major trànsit a la zona.

**Fortaleses:** Tot i que és l'opció amb la qual el carril d'accés a l'aparcament passa per un entorn amb menor activitat comercial, presenta l'itinerari més llarg de les alternatives.

**Oportunitats:** La part meridional de la plaça queda a obaga. Té menys vitalitat que la septentrional.

Figura 5. Itinerari entrada sortida de l'alternativa B



### 5.3. ALTERNATIVA C: ENTRADA DES DEL CARRER JOAN MARAGALL.

**Debilitats:** L'accés a l'aparcament pel carrer Joan Maragall pot augmentar el risc d'accidents per encreuaments conflictius. La circulació passa per un espai ja consolidat de vianants i davant de la façana de l'ajuntament. La sortida es realitza pel carrer Sant Pau.

**Amenaces:** Obrir a la circulació de vehicles un espai comercial pacificat genera expectatives a altres indrets ja pacificats i al mateix temps una resistència dels residents a un major trànsit a la zona.

**Fortaleses:** Si bé aquesta opció és la de menor recorregut intern per la plaça, l'itinerari de circulació entra en conflicte amb l'activitat general de l'espai públic.

**Oportunitats:** Deixa els laterals de la Plaça lliures de trànsit, que d'aquesta manera es desvincula del tot de la remodelació de la Plaça.

Figura 6. Itinerari d'entrada i sortida alternativa C



#### 5.4. ALTERNATIVA D: PLAÇA JOSEP UMBERT I VENTURA PER A VIANANTS I TANCADA AL TRÀNSIT.

**Debilitats:** Implica obres importants (s'hauria d'estudiar) per adequar l'itinerari d'entrada a l'aparcament, ja que s'hauria d'obrir al trànsit de vehicles el passatge de connexió a l'avinguda Generalitat amb carrer Roure Gros. Pot ser un inconvenient per a visitants, amb un possible impacte negatiu en els negocis que depenen de l'accés a l'aparcament directe.

**Amenaces:** Entrada pel carrer Sant Pere i sortida pel carrer Sant Pau. Dos carrers amb problemes d'accessibilitat per a les persones. Resistència dels comerciants i conductors a la restricció i dificultats en la implementació.

**Fortaleses:** Millora la qualitat de vida i seguretat en reduir el trànsit i la contaminació de l'entorn de la plaça; tanmateix, fomenta un ambient més segur i agradable per a vianants. Promoció d'activitats culturals i esdeveniments a la plaça amb desenvolupament d'espais verds i àrees recreatives.

**Oportunitats:** Opció de mitjà-llarg termini, en què es pot contemplar un nou escenari d'explotació de l'oferta de l'aparcament de l'Escletxa i donar cabuda a un aparcament amb oferta residencial, de pupil·latge, de compra i de serveis municipals.

Passatge de possible obertura al trànsit de connexió: avinguda Generalitat amb carrer Roure Gros



Figura 7. Itinerari d'entrada i sortida de l'aparcament Alternativa D



## 6. SÍNTESI DE LES NECESSITATS DE MOBILITAT I SEGURETAT VIÀRIA

Els principis per a la reurbanització de la Plaça Josep Umbert i Ventura han de ser:

- La millora de la qualitat de l'aire: la reducció del trànsit vehicular disminueix les emissions de gasos contaminants, la qual cosa contribueix a un aire més net i saludable per a tothom.
- L'augment de la seguretat viària: menys vehicles circulant i aparcant a la plaça significa menys riscos d'accidents, cosa que fa que l'espai sigui més segur per a vianants, ja que es fomenta la convivència. Sense el soroll i la congestió del trànsit, les persones poden gaudir més de l'espai, socialitzar i participar en activitats comunitàries.
- La creació d'espais recreatius: Es poden crear àrees verdes, instal·lant bancs i zones de joc, la qual cosa fa que la plaça sigui un lloc més agradable per relaxar-se i gaudir, tot impulsant el comerç local amb més persones visitant la plaça. Els negocis locals poden beneficiar-se d'un major flux de clients.
- Estímul a la mobilitat sostenible: Es promou l'ús de bicicletes i caminar, la qual cosa contribueix a un estil de vida més saludable. Amb una estètica i atractiu, una plaça amb reducció del trànsit o sense trànsit pot ser més bonica i acollidora, la qual cosa la converteix en un lloc atractiu per a esdeveniments i activitats culturals.

### 6.1. CONCLUSIONS DE L'ANÀLISI D'ALTERNATIVES

La reforma integral amb una pacificació de tota la plaça es veurà condicionada per la necessitat d'ubicar-hi un carril de circulació per accedir a l'equipament municipal d'aparcament.

Com a conclusió bàsica del mètode, les **Debilitats i les Amenaces** que presenten les alternatives es poden agrupar, i veure que el carril de circulació que donarà accés a l'aparcament presenta problemes en les alternatives A i B (els dos costats de la plaça), o en una alternativa C en què s'obre al trànsit el carrer Joan Maragall, actualment per a vianants.

**Les Fortaleses i Oportunitat** obren la possibilitat davant la necessitat de trobar una alternativa, a nivell de mobilitat, per accedir de forma més òptima i segura a l'entrada de l'aparcament, sense condicionar la seguretat i accessibilitat de la reurbanització de la plaça aportant un nou escenari en que es podria, a llarg termini, pacificar integralment tota la plaça.

De l'anàlisi de les alternatives amb les informacions de que es disposa actualment (caldrà estudis tècnics posteriors) i d'acord amb el resultat de la participació pública es considera que **en termes de seguretat i accessibilitat, l'Alternativa A resulta la millor a curt termini, amb les següents observacions:**



### **Tractament específic d'entorn sensible**

Generar una zona de transició d'entrada des de la travessera pel costal septentrional de la plaça, amb modificació del traçat (al projecte bàsic presentat), amb un carril ubicat entre 8,00 a 10 metres mínim de la façana septentrional, amb un carril de circulació de una secció transversal de no més de 2,50 metres amb les mesures adients per garantir la pacificació de les velocitats i seguretat de les persones. La disposició del carril de circulació s'ha d'integrar amb el disseny general de la reurbanització en previsió de poder canviar en un futur el seu ús per una major restricció del trànsit a la plaça.

### **Canvis en la gestió de l'aparcament**

- Aconseguir el funcionament òptim de l'estacionament regulat. Instal·lar un control d'aforament (barrera/càmera) d'entrada/sortida de l'aparcament.
- Ubicar una senyalització variable a la plaça per indicar l'estat de l'aparcament, per evitar saturació de l'oferta i regular les entrades de vehicles sense plaça.
- Revisió de l'estructura d'horaris i tarifes, establir un nou control horari i de pagament amb possibilitat de regular residents, forans de curta i de llarga estada i autoritzacions
- Millorar tot el sistema de senyalització informativa.
- Eliminar el sistema de autoritzacions actuals.

### **Ampliació de la zona regulada**

- Establir una reordenació de l'espai del solar habilitat com a aparcament a l'avinguda Generalitat amb una gestió de regulació de pagament i integrat amb les condicions d'explotació de l'aparcament de l'Escletxa

### **Planificació de futur**

- A l'espera de poder treballar a mitjà termini en la conversió en zona de vianants de tota la plaça i cercar l'alternativa D com a òptima, per les necessitats de la remodelació d'un espai tan important i de centralitat com és la plaça. Aquesta alternativa ha de ser estudiada en profunditat, ja que cal l'obertura d'un nou vial que comuniqui l'avinguda de la Generalitat amb el carrer Roure Gros.
- També es podria contemplar l'alternativa del soterrament del carril d'entrada i sortida de l'aparcament, si la seva valoració tècnica fos adequada.

## **6.2. CONCLUSIONS PER A LA SEGURETAT DELS VIANANTS**

El carrer ha de tenir ben determinades les diferents zones, cada una de les quals correspon a uns usos diferents del carrer. D'aquesta manera, cap ús és incompatible amb un altre, i podrien conviure sense problemes el vehicle privat, els vianants i la bicicleta, sempre i quan s'adoptin les mesures adients.

No s'ha d'oblidar que quan es recupera espai públic el que s'assoleix és un major protagonisme dins de la ciutat de les persones que l'habiten, condicionant la secció del carrer per a uns usos més encaminats a la relació veïnal i no tant a la mobilitat del vehicle privat motoritzat.

- Les condicions dels vianants en els itineraris d'entrada i sortida dels aparcaments són molt precàries: alguns carrers no disposen de voreres i la majoria no compleix amb la llei d'accessibilitat. En carrers com els de Sant Pau, Roure Gros, Can Bosc (amb vehicles sobre voreres) es requereixen mesures per garantir la seguretat i les condicions dels itineraris per a vianants.

### 6.2.1. Criteris d'accessibilitat

L'accessibilitat d'un municipi afecta doblement la seguretat viària dels vianants. La manca de voreres i passos de vianants, l'existència de voreres massa estretes o amb obstacles que impedeixen el pas, són exemples d'accessibilitat deficient que afecten directament la seguretat viària, ja que obliguen els vianants a passar per llocs on no disposen de cap protecció en la calçada.

Per una altra banda, la manca d'accessibilitat redueix el nombre de persones que opten per realitzar els seus desplaçaments a peu en detriment de mitjans de transport causants d'un major risc d'accidents, com són cotxes i motos.

Els itineraris per a vianants s'han d'adaptar a les seves necessitats, com ara la de ser eficient en el temps i la capacitat de proporcionar una ruta directa a la destinació dels vianants. La connectivitat de la xarxa d'infraestructura es refereix a unir els orígens dels viatges a les destinacions desitjades, cosa que permet que les persones arribin allà on vulguin amb un desplaçament confortable en què caminar acomoda les competències i habilitats de tots els vianants.

Tal com recomana l'Estratègia Catalana dels Vianants (Generalitat Catalunya, Direcció General de Transports i Mobilitat juny 2021), en el seu *EIX 3.- Construir i mantenir infraestructures segures i atractives pels vianants*:

*Aquest eix analitzarà la necessitat de fer que la xarxa viària sigui més segura i més tolerant als errors inevitables dels usuaris de la via, així com el disseny de les infraestructures que ajudin els vianants a fer els trajectes a peu més segurs. L'objectiu és un nou model de mobilitat que incentivi el desplaçament a peu, pensat per a la protecció i seguretat de les persones, per a reduir la contaminació, millorar de la salut i disminuir els riscos d'atropellaments, amb l'establiment d'una xarxa de vianants "segura, accessible i amb qualitat ambiental".*

*Mesura 15.- Dotar les infraestructures de les mesures de seguretat viària oportunes que garanteixin el trànsit dels vianants.*

El correcte disseny de la via, l'adequada il·luminació i la limitació de la velocitat de circulació són factors que poden arribar a evitar un atropellament. Per aquest motiu es fa indispensable establir una sèrie d'estratègies materialitzades en solucions i mesures concretes que, després de la seva implementació sistemàtica i oportú seguiment, contribueixin a millorar la seguretat en la mobilitat dels vianants.

## **Títol:**

Estudi de mobilitat, alternatives per a la  
reurbanització de la plaça  
Josep Umbert i Ventura

octubre 2024

## **Ingeniería de Tráfico, S.L.**

Consultors de mobilitat  
els primers en seguretat viària

[www.intrasl.net](http://www.intrasl.net)  
[intra@intrasl.net](mailto:intra@intrasl.net)  
+34 93 301 37 78

