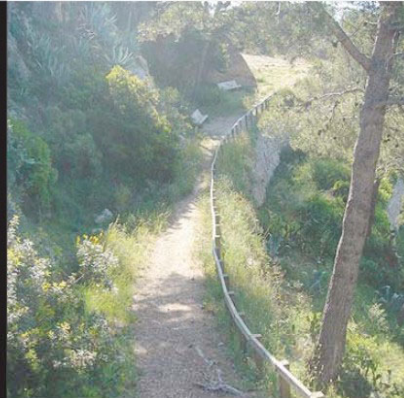




Pla director de mobilitat de les comarques gironines



Fitxes de mesures

18 de maig de 2009

Direcció facultativa

Manel Nadal i Farreras
Esteve Tomàs i Torrens

Direcció tècnica



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

Miquel Àngel Dombriz
Antonio Bedoya
Sara Hernández
Lara Medina

Equip de treball



Desarrollo
Organización
Movilidad
Certificada ISO 9001 :2000

Miguel Angel Moll
Juan Ramón Domínguez
Manel Pineda
Enric Homedes
Daniel Díaz

EA 1. Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat

1.01

IMPULSAR LA RACIONALITZACIÓ DEL CREIXEMENT DE LA TRAMA URBANA A PARTIR DELS INSTRUMENTS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT ASSOCIATS AL PLANTEJAMENT URBANÍSTIC

Descripció de la mesura

La segregació d'usos i l'especialització del territori suposa en la major part dels casos una disminució de l'autocontenció dels municipis, dificultant l'accés per mitjans de transport no motoritzats als pols generadors de viatges més importants. Així cal que el planejament urbanístic de la mobilitat vetlli per l'assoliment d'un model compacte que faciliti l'accés als llocs de treball caminant o mitjançant la bicicleta i el transport públic.

D'acord amb l'article 3 del text refós de la llei d'urbanisme (Decret Legislatiu 1/2005), que estableix el principi del desenvolupament urbanístic sostenible, i l'article 3.a.2 del reglament que la desenvolupa (Decret 305/2006), la configuració del model d'ocupació del sòl ha de fomentar la implantació de sistemes de transport col·lectiu i la mobilitat sostenible en general.

Així, entenent que la compacitat de la trama urbana és necessària per a reduir la necessitat de mobilitat i afavorir els modes de transport més sostenibles – els no motoritzats –, així com la optimització del transport públic, el planejament urbanístic, i molt especialment els instruments d'avaluació de la mobilitat generada associats a aquest planejament, hauran de vetllar pel creixement continu i dens de la trama urbana.

En aquest sentit, i atès que d'acord amb l'article 7.7, les determinacions del PdM han de ser incorporades pels instruments i documents de rang inferior i, en general, pels instruments de planejament urbanístic o sectorial, els PMU hauran d'establir el repartiment modal que es considerarà sostenible per a cada tipus de creixement urbanístic del municipi d'acord amb les característiques específiques de cada zona, que el planejament urbanístic haurà d'assolir.

Per a garantir que el planejament urbanístic assoleixi els objectius de mobilitat sostenible, els Estudis de mobilitat generada (EAMG) del planejament urbanístic general dels municipis i els de les seves revisions (POUM i altres figures anteriors), així com els de les seves modificacions i els del planejament derivat en cas que no disposin d'una figura de planejament general que hagi passat per una avaluació de mobilitat generada, hauran d'establir el repartiment modal objectiu de cada sector d'acord amb les directrius del PMU – o d'aquest PdM si el municipi no disposa de PMU –, i avaluar el grau de compliment d'aquest objectiu d'acord amb les eines que la normativa que regula aquests estudis estableix per als EAMG. Els EAMG hauran d'establir el grau de continuïtat i densitat de la trama urbana que faria possible l'assoliment d'aquests objectius, i les infraestructures, tenint en compte també els modes de transport no motoritzats, que serien necessàries per assolir aquest repartiment modal, així com el finançament necessari per a compensar el dèficit de transport públic que pugui generar el nou desenvolupament urbanístic.

Adicionalment es proposa l'elaboració d'unes directrius tècniques per a la redacció i l'actualització de plans urbanístics en el context de la planificació territorial de les comarques gironines.

Aquests conceptes s'hauran de tenir en especial atenció durant la planificació i desplegament del PdU de les ARE de les comarques gironines, els estudis de mobilitat generada de les quals hauran de rebre una especial atenció i revisió per part de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat.

Les ARE previstes a les comarques gironines són les següents:

Municipi	ARE	Superfície (ha)	Habitatges
Banyoles	UP-8	5,7	357
Figueres	Horta Capallera – Candrassos	29,77	1.785
	Ctra. Llers	9,44	472
Girona	L'Avellaneda – Aragó	7,79	522
	Mas Marroc	7,73	388
Olot	Mas Bosser	8,62	431

Municipi	ARE	Superfície (ha)	Habitatges
Palafrugell	Piverd Est SUD 1.1	2,43	122
	Pi Maragall PMU 1.7 – 1.9	1,15	132
	SUD 1.4 – El Terme	2,87	145
Palamós	Sector Roquetes SMU 09	5,84	292
Ripoll	La Fàbrica Vella	5,37	489
Roses	SUD-1	20,45	1.005
Sant Feliu de Guíxols	SUD-07 Gaziel	7,43	466
Torroella de Montgrí	Sector Casanova	4,67	234
	Façana Sud	2,88	184
Vidreres	SUS-3 IES Est	5,92	296
		128,06	7.320

Document de referència: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Planificar la mobilitat urbana dels municipis amb criteris de sostenibilitat, eficiència i seguretat.

Actuacions a dur a terme

1.01.01 Directrius tècniques per a la redacció de plans urbanístics

1.01.02 Tècnic(s) urbanista de la Secretaria per a la mobilitat/ATM de les comarques gironines

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Finança / Planifica

1.02**VETLLAT PER A QUE LA NORMATIVA TERRITORIAL SOBRE LOCALITZACIÓ D'ACTIVITATS CONTEMPLI LES CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT I DE L'ACCÉS A LES INFRAESTRUCTURES EN LA PRESA DE DECISIONS****Descripció de la mesura**

Es tracta d'afavorir una localització racional de les activitats en el territori en funció de les característiques d'accessibilitat de l'indret atesa la generació de mobilitat de l'activitat, i condicionant-la a la seva relació amb la residència. Aquesta normativa s'hauria d'incloure en el Pla Territorial de les Comarques Gironines de les comarques gironines tenint present els elements claus següents:

-L'accessibilitat en modes de transport sostenibles, pel que fa a passatgers, el ferrocarril i l'autobús, i pel que fa a les mercaderies, el ferrocarril.

-La generació de mobilitat en funció del tipus d'activitat. Per als passatgers, es disposa dels criteris del vigent decret d'avaluació de la mobilitat generada. Per a les mercaderies, cal promoure uns paràmetres en el mateix sentit que la normativa per a passatgers.

-La proximitat a la residència, factor que afavoreix els desplaçaments a peu i en bicicleta.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines

Objectius específics a aconseguir

Reduir la distància dels desplaçaments.

Desenvolupar una trama urbana més apta per als mitjans de transport públic més eficients.

Actuacions a dur a terme

1.02.01 Tècnic urbanista de la Secretaria per a la mobilitat/ATM de les comarques gironines.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Planifica

1.03 INCENTIVAR LA GESTIÓ CONJUNTA EN MATÈRIA DE MOBILITAT ALS ESPAIS DE DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC (EDE)

Descripció de la mesura

Es tracta d'establir la figura jurídica i normativa que permeti agrupar els polígons industrials que formen un continu o estan molt propers, tot i que pertanyin a diferents municipis, perquè analitzin conjuntament les mesures de millora de la mobilitat i comparteixin els serveis que se'n derivin.

Aquesta mesura exigirà definir primer la figura urbanística del polígon industrial, no definida actualment a la normativa urbanística.

L'agrupació de polígons augmentarà la possibilitat d'establir serveis de transport públic i assegurar una part del finançament per part de les empreses, impulsant la seva competitivitat. La mesura es complementa amb una anàlisi de la relació d'equilibri entre llocs de treball i població activa i també de la relació de l'EDE amb les infraestructures de transport.

Els EDE relatius a l'activitat industrial no tan sols tenen sentit en el cas de l'agrupació de polígons, sinó també en aquells polígons amb suficient massa crítica.

Caldria incorporar aquesta mesura en el Pla Territorial Parcial de les comarques gironines.

Aquesta figura pot aprofitar els estudis normatius realitzats pel PdM de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar l'eficiència de la mobilitat als espais de desenvolupament econòmic.

Disminuir el grau de necessitat de vehicle propi per accedir a la feina.

Actuacions a dur a terme

1.03.01 Estudi normatiu de la figura del polígon industrial i adaptació de l'EDE a les comarques gironines, amb l'objectiu de promoure la gestió conjunta de la mobilitat.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Planifica

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'EDE constituïts	0	7

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 5 - 11 - 13 - 14 - 15 - 19 - 23 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SPT	...	...	...	...	...	TOTAL
1.03.01	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.03.01	-----	-----				

1.04**IMPULSAR NOVA NORMATIVA REFERENT A LA MOBILITAT GENERADA DE MERCADERIES****Descripció de la mesura**

El Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada detalla amb gran precisió la mobilitat generada de viatgers i obliga a incorporar tots els modes de transport en l'anàlisi i a prioritzar aquells que són més sostenibles. El Decret també regula la distribució urbana de mercaderies.

És clar que aquesta normativa provocarà un canvi molt important pel que fa al transport de viatgers que cal estendre al transport de mercaderies incorporant una nova regulació que permeti avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o implantació d'activitats, els efectes sobre la congestió, l'impacte sobre la qualitat de l'aire i l'efecte hivernacle, i les mesures correctores que calguin de cara a potenciar una mobilitat sostenible, segura i eficient.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de mercaderies hauran d'incloure mesures per al foment de l'ús de la xarxa ferroviària per part de la implantació, i les càrregues i les accions de finançament que hagi d'assumir el promotor de la nova localització.

Aquesta norma tindria un àmbit territorial superior al de les comarques gironines, i seria d'aplicació a totes les implantacions a partir d'una determinada grandària a Catalunya.

Document de referència: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Transferir part del trànsit de mercaderies cap a la xarxa ferroviària.

Reduir les externalitats negatives de la distribució urbana de mercaderies.

Actuacions a dur a terme

1.04.01 Projecte normatiu (pressupostat pel PdM de la Regió Metropolitana de Barcelona).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Opina

1.05**PROMOURE LA CREACIÓ DE RESERVES DE SÒL PER A ACTIVITATS LOGÍSTIQUES****Descripció de la mesura**

Actualment el sòl logístic té categoria d'industrial, essent menys atractiu invertir-hi per implantar centres logístics que activitats productives clàssiques del sector. Això es tradueix en un dèficit important de superfície destinada a l'activitat logística a tot el territori de les comarques gironines amb les conseqüents disfuncionalitats del sistema.

Seria convenient analitzar la viabilitat i conveniència de qualificar urbanísticament el sòl logístic com a infraestructura per a les activitats econòmiques, per tal de millorar-ne la disponibilitat. Dins d'aquesta qualificació seria convenient diferenciar les plataformes de distribució metropolitana que requereixen una més alta connectivitat viària i les àrees logístiques regionals o nacionals que requereixen una major accessibilitat per ferrocarril.

Aquest sòl logístic, pot aprofitar el gran potencial del territori, creant una infraestructura que funcioni com una autèntica terminal interior de càrrega, o port sec, que permeti descongestionar les terminals de càrrega dels ports de Barcelona i Tarragona, aprofitant la infraestructura ferroviària existent i prevista, i la situació estratègica de les comarques gironines en la ruta de sortida cap al centre d'Europa.

En aquest sentit, la ubicació del CIM La Selva es clau, a cavall del corredor mediterrani (viari i ferroviari), i de l'aeroport de Girona – Costa Brava, i previsiblement del futur eix transversal ferroviari.

Així mateix, la reserva de sòl per a activitats logístiques, s'ha de coordinar amb mesures destinades a estudiar els punts de congestió existents a les infraestructures, i les dificultats normatives actuals, que ha de venir d'intercanviar experiències, especialment amb les empreses del sector, per tal d'accelerar les solucions.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Impulsar la competitivitat logística de la regió.

Minimitzar l'impacte sobre el trànsit de les activitats logístiques.

Actuacions a dur a terme

1.05.01 2a, 3a i 4a fase del LOGIS Empordà

1.05.02 Adequació de l'estació de Vilamalla al transport intermodal

1.05.03 Desenvolupament del CIM La Selva

1.05.04 Parc aeroportuari i logístic de la Selva (CIM La Selva – Aeroport de Girona-Costa Brava)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta

Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Aeroport de Girona-Costa Brava	Explota
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza / Planifica
CIMALSA Centres Logístics de Catalunya	Executa
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Planifica
Empreses de sector logístic	Explota / Finança
Port de Barcelona	Explota
Port de la Generalitat (Palamós)	Explota

Bona pràctica

CIMALSA ha esdevingut un referent en la promoció de sòl logístic a tot el país, i amb l'aprovació del seu nou Pla estratègic 2008-2011 preveu continuar avançant en l'estructuració del sistema logístic de Catalunya, mitjançant dos tipus d'espais logístics, els CIM i els LOGIS.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Superfície de sòl logístic a les comarques gironines	9 ha	70 ha

Indicadors PdM associats

6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

9 - 17 - 19 - 20 - 21

Cost de les actuacions

Actuació	CIMALSA	Empreses del sector	...	...	...	...	TOTAL
1.05.01	100%	0%					0 €
1.05.02	100%	0%					0 €
1.05.03	100%	0%					0 €
1.05.04	25%	75%					0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.05.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1.05.02	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1.05.03	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1.05.04	-----	-----	-----	-----	-----	-----

1.06 INCENTIVAR L'ELABORACIÓ DE PLANS DE MOBILITAT URBANA (PMU)**Descripció de la mesura**

D'acord amb l'article 9 de la Llei 9/2003 de la Mobilitat, els Plans de Mobilitat Urbana (PMU) són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya, els continguts dels quals s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla Director de Mobilitat de llur àmbit.

L'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

Tanmateix, es suggereix que també podrien elaborar PMU de manera conjunta tots aquells municipis que presentin relacions de mobilitat interdependents, sempre i quan ho estableixin de mutu acord o entre els quals existeixin uns lligams de cohesió territorial sota una figura de planejament urbanístic, com per exemple en el cas dels Plans Directors Urbanístics (PDU).

Els PMU hauran de contenir un apartat específic on justificaran la seva aportació a l'assoliment dels objectius del PdM de les CCGG, considerant els valors dels indicadors associats, així com els indicadors aplicables contemplats a les Directrius Nacionals de Mobilitat.

La finalitat ha de ser la consecució dels escenaris de millora plantejats pel PdM de les CCGG, i al seu torn, dels objectius de les DNM.

Quant als indicadors ambientals, els PMU hauran de basar-se en el mètode de càlcul del PdM de les comarques gironines, obtenint, com a mínim, els valors de consum d'energia, emissions de CO₂, NO_x i PM₁₀ i establir les estratègies per tal d'assolir les millores que proposa el PdM.

Document de referència: Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana, DPTOP

Àmbit d'actuació

Els municipis obligats per la llei de mobilitat (Girona, Figueres, Olot, Banyoles, Santa Coloma de Farners, Ripoll i la Bisbal d'Empordà), els de més de 20.000 habitants (Blanes, Lloret de Mar, Salt, Palafrugell i Sant Feliu de Guíxols), i els que tinguin una població estacional superior a les 20.000 persones (Roses, Castell-Platja d'Aro, Tossa de Mar, Calonge, Castelló d'Empúries, Palamós, l'Escala, Torroella de Montgrí i Llançà), així com l'associació voluntària de tots aquells municipis que mantinguin estretes relacions de mobilitat entre ells o d'instruments de planificació supramunicipal com en el cas dels Plans directors Urbanístics (PDU).

Objectius específics a aconseguir

Planificar la mobilitat urbana dels municipis amb criteris de sostenibilitat, eficiència i seguretat.

Disminuir l'accidentalitat i augmentar la seguretat viària.

Reduir l'ús dels mitjans de transport privats motoritzats.

Limitar el consum i la intensitat energètica de la mobilitat.

Garantir una mobilitat a peu còmoda i segura.

Reduir la contaminació atmosfèrica i les externalitats ambientals derivades de la mobilitat en la lluita contra el canvi climàtic.

Actuacions a dur a terme

1.06.01 Plans de mobilitat urbana (x 21).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa / Finança / Planifica
DEF - ICAEN	Finança
Diputació de Girona	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza

Bona pràctica

PMU de l'Ajuntament de Girona

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Plans de mobilitat urbana aprovats	1	21

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	ACG	DEF - ICAEN	DG	...	...	...	TOTAL
1.06.01	30%	60%	10%				1.260.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.06.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

1.07

CREAR EL REGISTRE DEL PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT DE LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

Per tal que les mesures que els diferents plans de mobilitat siguin efectius, és necessari que hi hagi un alt grau de coordinació d'aquests amb el planejament urbanístic i territorial. Aquesta coordinació exigeix una gran accessibilitat tant dels encarregats del planejament de la mobilitat als plans urbanístics i territorials, com dels encarregats del planejament urbanístic al planejament de la mobilitat. En aquest sentit, el planejament urbanístic ja té un registre central accessible via Internet gestionat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, però en la direcció inversa no sempre es fàcil conèixer els plans de mobilitat que afecten a una zona del territori.

Per aquesta raó, l'Autoritat Territorial de la Mobilitat, haurà de crear un registre del planejament de la mobilitat on siguin consultables les mesures proposades per aquest planejament. Aquest registre haurà de ser accessible a través de la plana web de l'ATM de les comarques gironines, i s'haurà de dissenyar pensant en la seva coordinació amb els d'altres àmbits de Catalunya.

Aquest registre haurà de contenir, classificats per municipis, el planejament de la mobilitat que li afecta, a nivell de l'àmbit de les comarques gironines, municipal i més petit que el municipi (informes de mobilitat generada). En aquest últim cas, el registre ha de permetre identificar l'àmbit que afecta de forma gràfica.

Així mateix, el registre ha de permetre consultar, com a mínim, el document de propostes i els plànols associats que hagin estat aprovats inicialment, que quan sigui necessari hauran de ser substituïts per aquells aprovats de forma definitiva.

Les figures de la mobilitat que ha de recollir el registre, han de ser com a mínim les següents:

- El Pla director de mobilitat.
- Estudis de mobilitat generada aprovats a les comarques gironines (s'ha d'incloure informació sobre si estan aprovats de forma inicial o definitiva, i a quina figura de planejament urbanístic estan associats).
- Plans de mobilitat urbana o plans de mobilitat urbana sostenible aprovats a les comarques gironines.
- Plans específics de mobilitat aprovats a les comarques gironines.
- Plans de desplaçament d'empreses aprovats a les comarques gironines.
- Altres estudis de mobilitat que portin associades mesures que afectin a l'estructura urbana i hagin estat elaborats pels consells comarcals o els municipis de les comarques gironines.

En aquells casos en que la normativa vigent requereixi l'aprovació de l'ATM de les comarques gironines, la inclusió en el registre haurà de formar part del protocol d'aprovació del pla.

El disseny del registre haurà de ser aprovat per la Secretaria per a la mobilitat del DPTOP, per garantir les condicions de coordinació necessàries.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Coordinar la mobilitat i el planejament urbanístic.

Facilitar la implantació de la mobilitat sostenible al territori.

Actuacions a dur a terme

1.07.01 Actualització continuada del registre

1.07.02 Creació del registre.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Gestiona / Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Opina

Bona pràctica

Actualment el DPTOP té un registre amb tot el planejament urbanístic de Catalunya a través de la plana web de la Generalitat.

The image shows two screenshots of the website 'Registre de planejament urbanístic de Catalunya'. The top screenshot is the homepage, featuring a search bar, a 'Directe a' menu with links to 'Manual de l'usuari', 'Glossari de termes', and 'Legislació', and a 'Destaquem' section for 'DOGC'. The bottom screenshot shows a search results page with a map of Catalonia and filters for 'Comarca' (Alt Empordà) and 'Municipi' (Tots). The search bar contains the text 'Cerca de planejament' and there is a 'Cerca' button.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Figures de planificació de la mobilitat consultables via Internet en un espai centralitzat	X%	100%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

25 - 26 - 27 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
1.07.01	100%						24.000 €
1.07.02	100%						40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.07.01			-----	-----	-----	-----
1.07.02	-----	-----				

1.08**ELABORAR UNA MEMÒRIA ANUAL DE SEGUIMENT DE LA COORDINACIÓ ENTRE EL PLANTEJAMENT DE LA MOBILITAT I EL DE L'URBANISME****Descripció de la mesura**

Per tal que les mesures que els diferents plans de mobilitat siguin efectius, és necessari que hi hagi un alt grau d'aquesta amb el planejament urbanístic i territorial. Per a garantir aquesta coordinació es requereix que es faci un seguiment dels objectius de coordinació que són assolits any rere any.

Aquesta memòria, haurà de contenir dades referides a les diferents figures de planejament aprovades i estadístiques del grau de compliment assolit pel planejament urbanístic aprovat. Així, en aquest document, entre d'altres, hi hauria informació sobre km adaptats per a vianants, km de carril bici, finançament de transport públic, realització de rotondes, etc...

Entre d'altres, haurà de parar atenció a les actuacions dutes a terme – o previstes – per absorbir la mobilitat generada per les noves Àrees Residencials Estratègiques (ARE) planificades a l'àmbit de les comarques gironines, que es preveu promouran més de 7.000 nous habitatges.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Fomentar el seguiment de les actuacions en mobilitat portades a terme.

Augmentar el grau de coneixement de l'eficàcia de les diferents polítiques de mobilitat portades a terme.

Actuacions a dur a terme

1.08.01 Cost de maquetació i edició de la memòria.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Secretaria Mobilitat / ATM	Executa
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Opina

Observatori de la mobilitat de les comarques gironines

Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Memòries anuals	0	1

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

25 - 26 - 27 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
1.08.01	100%						12.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.08.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

1.09**INTEGRAR EL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT EN EL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES I EN ALTRES FIGURES DE PLANIFICACIÓ TERRITORIAL DE L'ÀMBIT****Descripció de la mesura**

a les mesures i objectius establerts pel Pla director de les comarques gironines per tal de garantir l'assoliment dels objectius dels objectius de les directrius nacionals de la mobilitat de Catalunya. Entre d'altres, el pla territorial haurà de tenir en compte les fortes relacions de mobilitat que existeixen en algunes zones d'aquest territori, que arriben a conformar autèntics sistemes de ciutats, i que són les àrees de:

- Girona – Banyoles
- Figueres – Roses
- la Costa Brava Centre
- la Selva Marítima
- Santa Coloma de Farners
- Olot
- Ripoll

Per assegurar aquesta coordinació, caldrà realitzar reunions de seguiment periòdiques entre els promotors d'ambdós plans i els gestors i redactors d'aquest.

Així mateix, l'execució de les mesures previstes en aquest PdM, s'han de coordinar amb el desplegament del planejament dels Plans directors territorials de l'Empordà i la Garrotxa.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar l'eficàcia del planejament.

Actuacions a dur a terme

1.09.01 Estudi d'impacte del Pla Territorial sobre la mobilitat a les comarques gironines

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina

Diputació de Girona	Opina
DPTOP – Secretaria per a la mobilitat	Autoritza
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Autoritza / Finança

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Estudi d'impacte del Pla Territorial Parcial	0	1

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 10 - 13 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 23 - 24 - 25 - 26 - 28


Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SPT	...	...	...	...	...	TOTAL
1.09.01	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.09.01	-----					

EA 2. Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada



2.01 DESENVOLUPAR EL PROGRAMA D'INVERSIONS EN NOVES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES (PITC)

Descripció de la mesura

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) preveu la implantació de noves infraestructures ferroviàries amb l'horitzó temporal del 2026, relacionades amb les línies d'alta velocitat i les línies convencionals.

El PITC proposa millores de les línies existents i variants, així com analitzar la possibilitat d'implantació de Trens tramvia, tot i que supeditats a l'estudi de viabilitat per a cadascun dels corredors ferroviaris o tramviaris proposats. Tanmateix, si l'estudi ho determina, en una primera fase s'implantarien modes de transport més lleugers, com plataformes segregades de bus.

Així doncs, el conjunt d'actuacions previstes pel PITC en el sistema de transport ferroviari a l'àmbit de les comarques gironines són:

- Línia d'alta velocitat Lleida – Barcelona – frontera francesa: aquesta línia té una velocitat de disseny superior als 300 km/h, tot i que i el tram final es troba en construcció (Barcelona – Sants fins la frontera francesa) amb una previsió posada en servei el 2012. Es tracta d'una línia que entre Lleida i Barcelona és per a passatgers i que entre Barcelona i la frontera és per a trànsit mixt.

- Ampliació de capacitat del corredor Mollet – Maçanet: nova doble via amb l'objectiu que a l'àmbit rodalies entre Mollet i Maçanet les mercaderies puguin circular per vies exclusives sense interferir en l'explotació de rodalies.

- Implantació d'una tercera via al corredor Mollet - Sant Celoni i adaptació a la circulació de trens en ample UIC fins a Portbou.

- Bypass de mercaderies a Girona: nou corredor a l'oest de Girona per evitar el pas de les mercaderies pel centre de la ciutat.

- Connexió ferroviària de la plataforma LOGIS Empordà: Ramals de connexió de la plataforma LOGIS Empordà amb la línia convencional i amb la nova línia d'alta velocitat.

- Desdoblament Vic- Ripoll: actuació destinada a ampliar la capacitat de la línia Vic-Ripoll. Aquesta actuació inclourà mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans.

- Modernització i millora de la línia Vic – Puigcerdà.

- Desdoblament Arenys – Blanes: actuació destinada a ampliar la capacitat de la línia Arenys-Blanes.

Aquesta actuació inclourà mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans.

- Nou Tren tramvia aeroport de Girona – Girona – Flaçà – Costa Brava: Implantació d'un sistema de tren tramvia entre l'aeroport, la ciutat de Girona, Flaçà i la Costa Brava. La connexió entre Flaçà i la Costa Brava es podrien integrar dins de les previsions de desdoblament viari previstes en aquest corredor. Per a una segona fase, i per tant, fora de l'horitzó temporal d'aquest pla, el PITC preveu les següents infraestructures:

- Eix transversal ferroviari (Lleida – Girona): línia destinada a trànsit mixt de passatgers i mercaderies i que ha d'enllaçar les principals capitals de la Catalunya central, des de Lleida fins a Girona.

- Perllongament de la xarxa ferroviària del Maresme (Blanes – Lloret de Mar): ramal d'accés a la localitat de Lloret amb l'objectiu de fer arribar el servei de rodalies fins a aquest municipi.

El PITC supedita a un estudi de viabilitat els següents eixos tramviaris:

- Nou Tren tramvia Olot – Girona.

- Nou Tren tramvia Girona - Sant Feliu de Guíxols

El PITC també preveu la supressió dels passos a nivell existents a la xarxa ferroviària catalana.

Per tant, tot el conjunt d'actuacions i estudis projectats van encaminats a la consecució d'una major quota d'utilització del transport públic ferroviari, tant per les persones, com per les mercaderies.

En aquest sentit, l'autoritat de la mobilitat competent en l'àmbit de les comarques gironines haurà d'impulsar el desenvolupament de l'execució de les actuacions previstes i vetllar pel seu compliment en el termini fixat.

Documents de referència:

Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Modernització i ampliació de les infraestructures ferroviàries a les CCGG

Millora de l'oferta i la qualitat del servei de transport ferroviari

Increment de la quota de viatges i transport de mercaderies en aquest mitjà de transport.

Transvasament d'usuaris del vehicle privat al transport ferroviari.

Actuacions a dur a terme

2.01.01 Execució del PICT en matèria d'infraestructures ferroviàries

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Finança
GISA	Executa
IFERCAT	Gestiona
Ministeri de Foment	Finança

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

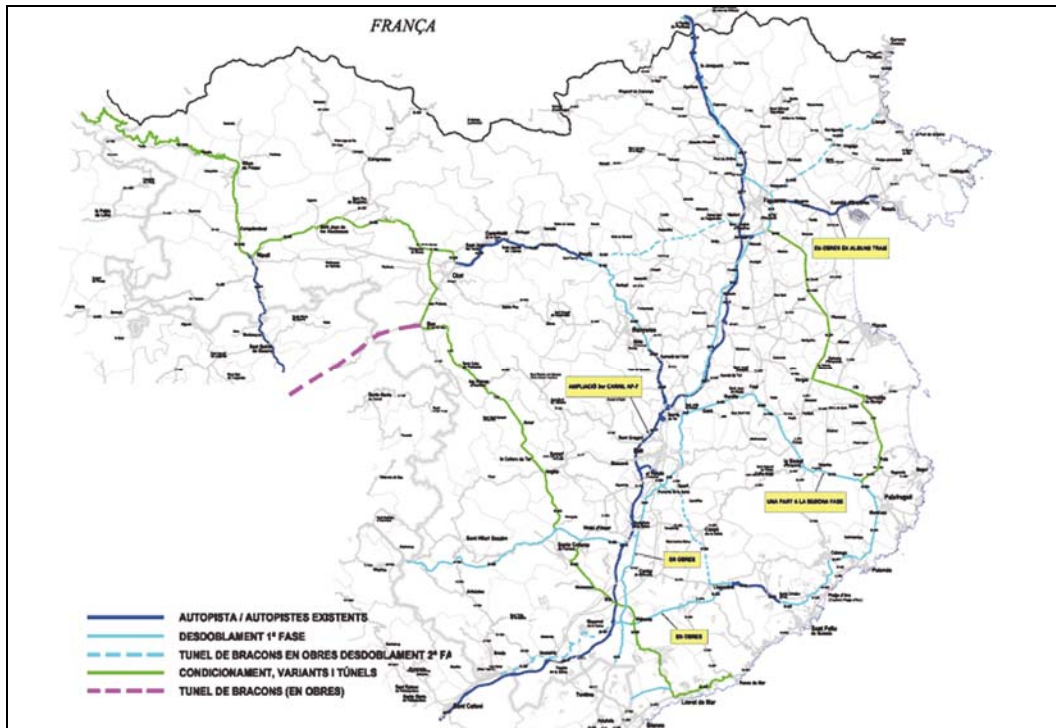
2.02

CREAR UNA XARXA D'ALTES PRESTACIONS A LES COMARQUES GIRONINES A PARTIR DEL PROGRAMA D'INVERSIONS EN NOVES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES (PITC + CONVENI MINISTERI DE FOMENT)

Descripció de la mesura

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) permet passar de només un viari desdoblant pel corredor del mediterrani (AP-7) a una veritable xarxa d'altres prestacions que connecti les diferents capitals de comarca entre elles:

- Creant un eix d'alta capacitat pirinenc, des de Roses a la collada de Toses
- Realitzant l'autovia de les Gavarres, que permet la connexió de la xarxa europea amb la Costa Brava Centre.
- Millorant l'accés a la Selva marítima (prolongació de l'autopista)
- Ampliant la capacitat de trànsit de pas de les comarques gironines mitjançant el desdoblament de la N-II i l'Eix Transversal i l'ampliació de l'AP-7
- Connectant amb autovia Olot amb Girona
- Potenciant altres eixos com la C-63 i la C31
- Desdoblant la C17 des de Ripoll a Vic



Document de referència:

Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)

Protocol DPTOP-Ministeri de Foment de 27 d'octubre de 2005

Àmbit d'actuació

Xarxa bàsica de carreteres de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Creació d'una xarxa d'altres prestacions

Disminuir l'accidentalitat i augmentar la seguretat viària

Reduir el cost unitari del viatge

Reduir la distància mitjana de desplaçaments.

Actuacions a dur a terme

2.02.01 Execució del PICT en matèria d'infraestructures viàries.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria per a la mobilitat	Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Finança

Bona pràctica

L'autovia Olot-Besalú ha permès augmentar la seguretat vial en una via especialment conflictiva, ha disminuït un 40% el temps de viatge – 7 minuts aproximadament – i ha evitat la congestió que es registrava als períodes estivals.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Km de vies preferents per a vehicles	118	
Km de xarxa desdoblada	127	

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

6 - 18

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	TOTAL
----------	----------	-----	-----	-----	-----	-----	-------

2.02.01 100% 0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.02.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

2.03

DISSENYAR UNA XARXA DE CARRILS-BICI INTERURBANA

Descripció de la mesura

El PEB (Pla Estratègic de la Bicicleta) de Catalunya determina que s'ha de definir una xarxa ciclista estructurada en tres nivells: xarxa bàsica; xarxa comarcal; xarxa municipal.

La definició i desenvolupament de la xarxa municipal, que està destinada a canalitzar els desplaçaments urbans i suburbans en bicicleta, correspon als ajuntaments, a través dels Plans de Mobilitat Urbana (PMU) o plans específics de promoció de la bicicleta.

Pel que fa als altres dos nivells, xarxa bàsica i xarxa comarcal, destinades a canalitzar els desplaçaments interurbans en aquest mitjà de transport, el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya preveu en una primera fase, la construcció d'una xarxa ciclista de 1.200 km amb un pressupost de 100 M€ per a l'horitzó de l'any 2026.

Tanmateix, el Consorci de les vies verdes de Girona està coordinant la unificació dels projectes d'ampliació de les vies verdes a les comarques gironines, conjuntament amb els consells comarcals. Les ampliacions previstes van des de Castell-Platja d'Aro a Ripoll passant per Palamós, Palafrugell, Flaçà, Celrà, Girona, Banyoles, Besalú, Olot, Sant Joan de les Abadesses, i Camprodon-Setcases o Campdevàrol. L'execució de l'ampliació d'aquesta xarxa permetria disposar d'un total aproximat superior als 200 km de vies verdes, considerant les ja existents.

Cal recordar que les comarques gironines compten amb el major desplegament infraestructural dedicat als desplaçaments intermunicipals en bicicleta, amb tres de les quatre vies verdes existents actualment a Catalunya que sumen un total de 106 km. En aquesta línia, es proposa la creació d'una xarxa de carrils bici interurbana (180 km), que complementi a les existents i previstes, enllaçant diferents municipis amb una demanda potencial de desplaçaments en aquest mitjà de transport, aprofitant les condicions conjunturals (demanda de mobilitat quotidiana i turística) i estructurals de base (xarxa bàsica del PITC i del PEB, vies verdes existents i previstes).

La xarxa de carrils bici interurbana haurà de ser segregada, incorporant les mesures de seguretat pertinents (cruïlles, etc.), amb enllumenat i paviment diferenciat i antilliscant que minimitzi els efectes de la pluja i la humitat ambiental.

Document de referència: Pla Estratègic de la bicicleta, DPTOP, gener de 2009

Àmbit d'actuació

En la diagnosi s'han analitzat els trams que, degut al potencial de demanda de mobilitat quotidiana existent i proximitat entre nuclis, podrien ser objecte d'execució més prioritària, sense perjudici que sigui necessari el desenvolupament del conjunt de la xarxa que es planifiqui, atenent també a altres criteris complementaris com són els desplaçaments de tipus turístic, la connexió amb la xarxa de rutes Eurovelo, etc.

Els criteris tècnics que permetrien la viabilitat de la implantació són:

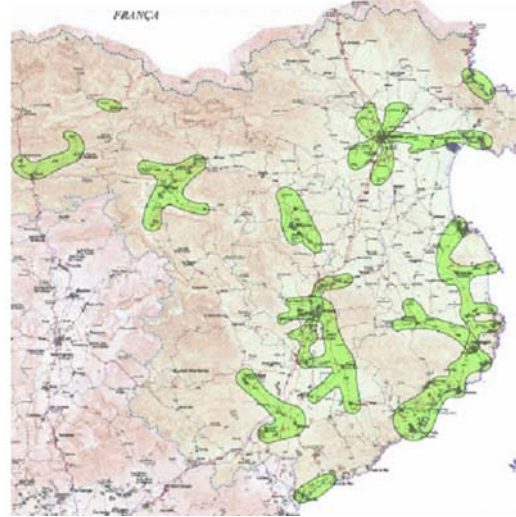
- que la distància entre els municipis a connectar mitjançant carrils bici no sigui superior als 12 Km, amb pendents moderades;
- que els desplaçaments entre aquests i en dia feiner siguin superiors als 500 viatges / dia.

D'aquesta manera, i per tal d'incrementar la quota de participació de la bicicleta en la mobilitat interurbana, s'ha realitzat l'estudi de totes les relacions interurbanes entre municipis pròxims separats menys de 12 km., radi d'acció màxim aconsellat per a desplaçaments quotidians en bicicleta i que no presenten grans pendents.

Per a cada relació de les seleccionades s'ha calculat la demanda potencial de desplaçaments interurbans segons la EMQ'06 i la EMO'01, i s'ha ordenat de major a menor potencial. Els

corredors normalment són propers a les capitals comarcals i principals ciutats del litoral, amb major potencial per a la promoció dels desplaçaments en bicicleta proporcionant-los les infraestructures adequades. Els corredors potencials identificats a la diagnosi amb els criteris de selecció esmentats es presenten en la taula i figura següents:

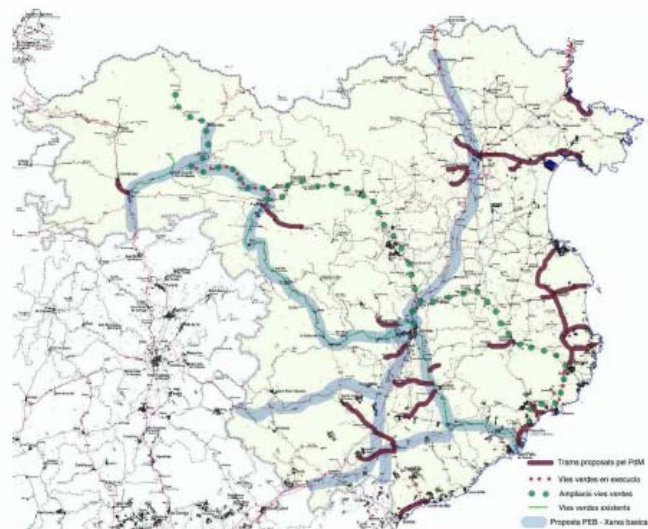
Corredors amb major demanda potencial de desplaçaments interurbans amb bicicleta	Longitud	Despl/dia EMQ'06	Despl/dia EMQ'01
Ripollès	18	7.557	1.759
Garrotxa	33	23.530	5.256
Alt Empordà	74	48.728	7.717
Baix Empordà	54	40.747	6.455
Pla de l'Estany	21	14.873	3.372
Gironès	83	100.219	20.619
La Selva	33	25.024	4.663



Finalment, el PdM proposa un total de 180 km de carrils bici, partint de l'anàlisi dels corredors potencials efectuat i orientats a complementar les vies verdes existents, l'ampliació prevista de les mateixes i la futura xarxa del PITC que recull el PEB.

A continuació es presenta una taula amb la representació cartogràfica, per comarques, amb el nombre de quilòmetres aproximat de cadascuna de les actuacions previstes: Xarxa bàsica PITC i proposta PEB; Ampliació prevista de les vies verdes; o Trams proposats pel PdM de les comarques gironines.

Comarques	KM Proposta Xarxa PITC	Km Ampliació xarxa Consorci Vies verdes	Km resta de trams proposta PDM
Ripollès	24	21	4
Garrotxa		22	9
Alt Empordà	35		70
Baix Empordà		38	48
Pla de l'Estany		25	2
Gironès	15	17	26
La Selva	78		22



Objectius específics a aconseguir

Fomentar una mobilitat més sostenible potenciant la bicicleta com a medi de transport interurbà.

Connectar les xarxes urbanes de carrils bici existents i futures a les comarques gironines.

Optimitzar l'accessibilitat als punts i recorreguts d'interès turístic i la seva mobilitat en clau de sostenibilitat.

Actuacions a dur a terme

2.03.01 Construcció carrils bici (amb enllumenat)

2.03.02 Manteniment dels carrils bici

2.03.03 Redacció de projectes de carril bici interurbans

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les comarques gironines	Autoritza
Autoritat Territorial de la Mobilitat de les comarques gironines	Opina
Consorti de les vies verdes de Girona	Executa / Finança
Diputació de Girona	Opina
DPTOP – Secretaria per a la mobilitat (SM)	Finança / Planifica

Bona pràctica

A les pròpies comarques gironines es troba un dels principals models de referència: la via verda del Carrilet (54 km entre Girona i Olot), la qual ha estat inclosa, entre d'altres exemples, a la "Guía de buenas prácticas de las vías verdes en europa", on s'exposen diversos casos d'actuacions en l'àmbit europeu.



Vies Verdes de Girona: <http://www.viesverdes.org/>

Experiència europea:

Holanda compta amb una llarga tradició en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport, la seva xarxa de carrils bici abasta tot el territori nacional



Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Quota de viatgers no motoritzats interurbans	1%	5%
Km de carrils bici interurbans	106	180

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	Consorti vies verdes de Girona	...	...	...	...	TOTAL
2.03.01	50%	50%					54.000.000 €
2.03.02	50%	50%					2.800.000 €
2.03.03	50%	50%					3.240.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.03.01			■	■	■	■
2.03.02			■	■	■	■
2.03.03		■				

2.04

GARANTIR ITINERARIS PER ALS VIANANTS ACCESSIBLES I SEGURS

Descripció de la mesura

Per tal de fomentar la mobilitat a peu i millorar la seguretat d'aquest mode de transport, es proposa impulsar plans de millora que garanteixin i optimitzin les condicions de seguretat i confort dels itineraris de vianants, els quals hauran d'estar ben connectats i ser accessibles en tot el seu recorregut.

La millora de l'accessibilitat en els entorns urbans és una actuació bàsica per a afavorir la mobilitat a peu i la utilització dels sistemes de transport públic; per tant és necessari promoure la realització de plans d'accessibilitat en els quals es defineixen itineraris adaptats i es suprimeixen les barreres arquitectòniques i d'accés als transports públics.

Les polítiques de mobilitat urbanes han de dirigir-se cap a la consecució d'aquestes fites com a objectiu prioritari.

El Pla de Mobilitat Urbana (PMU) és l'instrument a escala municipal encarregat, entre d'altres funcions, d'afrontar els reptes de millora de l'accessibilitat i tenir en compte les necessitats dels vianants als nuclis urbans.

Tanmateix, únicament estan obligats a elaborar un PMU els municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

Per tant, caldrà promoure actuacions encaminades a la millora de l'accessibilitat especialment en la resta de municipis sense obligació de redactar un PMU.

Actuacions com la supressió de barreres arquitectòniques, l'ampliació de voreres, la creació d'illes de vianants, de zones de prioritat invertida i d'àrees ambientals amb pacificació del trànsit motoritzat, entre d'altres, han de ser impulsades pels governs locals de cada municipi.

Al mateix temps, caldrà prioritzar les millores en els itineraris de vianants urbans que enllacin les estacions de transport públic urbà i interurbà amb els principals centres d'atracció i generació de mobilitat.

En aquest sentit els projectes de Camins Segurs Escolars, fomenten l'accés als centres d'estudi d'una forma segura i sostenible, formant als escolars en hàbits saludables i segurs, a la vegada que comencen a aprendre a ser autònoms. De la mateixa manera incentivar la realització de projectes similars de camins segurs per a treballadors i turistes, permetrà fomentar l'ús de la bicicleta i els desplaçaments a peu com a mitjà de transport als centres de treball i a les zones d'activitat turística.

D'una forma semblant cal tractar els àmbits periurbans, que amb freqüència, acullen polígons industrials, centres comercials, magatzems, etc., i moltes vegades són espais amb una xarxa desestructurada i infradotada pel que fa a la mobilitat a peu.

Sovint no existeix un itinerari segur que enllaci amb la zona urbana, ni voreres o espais per a vianants, ni il·luminació suficient, donat que en la seva concepció només s'ha tingut en compte l'accés en vehicle privat.

Aquestes carències també es donen, per exemple, en els accessos a les parades d'autobús situades en espais interurbans i destinades a població dispersa.

Al mateix temps, es poden preveure itineraris interurbans per a vianants entre municipis separats per distàncies inferiors als 3 km., els quals poden coincidir amb trams de la xarxa interurbana de carrils bici i que, per tant, s'hauran d'habilitar adoptant les mesures de seguretat i confort que garanteixin la convivència entre els dos mitjans de transport.

Cal que els municipis identifiquin els espais periurbans del seu terme municipal on es plantegen problemes de seguretat per als vianants de qualsevol tipus, i impulsin les mesures necessàries per mitigar-los o resoldre'ls, així com els potencials itineraris interurbans de connexió entre poblacions properes.

Document de referència: Decret 135/1995. Codi d'accessibilitat de Catalunya

Àmbit d'actuació

Els espais urbans, periurbans i interurbans, i centres educatius, de treball i d'oci de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Millora de l'accessibilitat i la mobilitat dels vianants en condicions de confort i seguretat als entorns urbans.

Foment d'una mobilitat més sostenible en medis no motoritzats, potenciant el caminar com mitjà de desplaçament urbà.

Incrementar la permeabilitat dels fluxos de vianants connectats amb les parades o estacions de transport públic i els centres generadors de mobilitat.

Supressió de les barreres arquitectòniques.

Garantir una mobilitat a peu, còmode, segura i accessible per a les PMR, als principals centres generadors de mobilitat, de manera directa o com una de les etapes del viatge (intermodalitat).

Optimització de l'accessibilitat als punts d'interès turístic i la seva mobilitat en clau de sostenibilitat.

Actuacions a dur a terme

2.04.01

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP – Secretaria de mobilitat/ATM	Gestiona

Bona pràctica

Proposta de conversió en zona de vianants amb prioritat invertida al barri de Gràcia, a Barcelona. Una iniciativa endegada per l'associació de veïns del carrer Astúries que forma part del Pla de Mobilitat del Districte de Gràcia (Ajuntament de Barcelona).

Consisteix en la regulació i restricció del trànsit motoritzat a través de la conversió per a vianants del tram del carrer Astúries entre Torrent de l'Olla i Gran de Gràcia, amb el valor afegit de ser un punt d'intercanvi modal entre el metro i l'autobús urbà, i també com a eix connector entre places (Plaça del Diamant i de la Virreina).



↳ Carrer Astúries, abans...



↳ ... i després



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Longitud de vies condicionades per als vianants	VINI	VINI + 35%
Nombre de projectes de millora iniciats	VINI	VINI + 30%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	TOTAL
----------	----------	-----	-----	-----	-----	-----	-------

2.04.01

100%

0 €

Calendari de les actuacions

2.05**PROJECTAR I EXECUTAR ACTUACIONS QUE FACILITIN LA CIRCULACIÓ DELS VEHICLES AGRÍCOLES SOBRE VIES LOCALS****Descripció de la mesura**

D'acord amb el darrer cens agrícola, les comarques gironines concentren el 16% de la superfície d'explotació agrària de Catalunya, i el 14% dels tractors. Tot i que només representen un 2% del parc de vehicles, els tractors, per la seva importància econòmica en moltes zones, i per la seva afectació a les carreteres, requereixen un tractament especial, per millorar la competitivitat i augmentar la seguretat a la xarxa viària.

Així, es poden dur a terme actuacions, sobretot a la xarxa local, enfocades a facilitar la mobilitat dels vehicles agrícoles, mitjançant la millora dels accessos als camins de les explotacions agrícoles.

Aquesta mesura s'ha de coordinar amb la mesura 2.17 que ha de desplegar i arranjar la xarxa de camins rurals.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa de carreteres locals i comarcals de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Identificar els principals itineraris d'accés a les explotacions agrícoles i ramaderes que es solapen o creuen vies locals o comarcals.

Augmentar el nombre de vies amb actuacions concretes per evitar les interaccions, o minimitzar els seus efectes negatius, entre els vehicles agrícoles i altres vehicles.

Actuacions a dur a terme

2.05.01 Manteniment de les millores

2.05.02 Pla de mobilitat de vehicles agrícoles

2.05.03 Projectes d'execució de les actuacions

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
--------	------------

2.06**ESTUDIAR LA CREACIÓ D'UN CORREDOR DE TRANSPORT PÚBLIC SEGREGAT ENTRE GIRONA I SANT FELIU DE GUÍXOLS – COSTA BRAVA****Descripció de la mesura**

El Conveni signat entre el DPTOP i el Ministeri de Foment el 27 d'octubre de 2006, preveu una sèrie d'actuacions (desdoblaments) en diversos trams de la xarxa viària a la zona de l'anella de les Gavarres, concretament:

C-65: desdoblament entre Girona i Llagostera (en la segona fase del PITC)

C-31: desdoblament entre Platja d'Aro i Torrent.

Les noves actuacions projectades representen una oportunitat d'integració del transport públic en aquests trams de manera segregada i amb la reserva d'espai dedicat a carrils bus específics.

Alguns dels elements, entre d'altres, que caldrà tenir en compte per a la correcta integració dels serveis de transport públic de superfície són:

- La reserva d'un espai destinat a un carril específic per al transport de superfície (carril bus) en els punts on es consideri necessari;
- Reserva d'espai per a les parades previstes en trams interurbans que puguin acollir marquesina i es garanteixi l'accessibilitat del vianant en condicions de confort i seguretat.
- Panells d'informació dinàmica;
- Elements d'escapament per al transport públic com vorals, etc.

En aquest sentit es planteja fer un estudi que avaluï a les infraestructures actuals i previstes la possibilitat d'adopció de les mesures exposades amb anterioritat, així com la seva implantació, principalment pel que fa a les infraestructures ja realitzades.

En un futur, en funció del potencial evolutiu de la demanda i la viabilitat del projecte, es podria plantejar la possibilitat de destinar l'espai reservat pels carrils bus per a la implantació d'un servei tramviari o d'un Trentramvia.

En aquest sentit, cal tenir present l'estudi tramviari elaborat per la Diputació de Girona l'any 2009.

Document de referència:

Estudi tramviari de l'anella de les Gavarres de la Diputació de Girona
Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)

Àmbit d'actuació

Els trams de la xarxa viària amb noves actuacions previstes a l'anella de les Gavarres.

Objectius específics a aconseguir

Millora de la connectivitat intermunicipal en transport públic de superfície, increment de la velocitat comercial, i augment de la quota d'usuaris en transport públic de superfície a l'entorn de l'anella de les Gavarres.

Actuacions a dur a terme

2.06.01 Estudi de viabilitat per a la creació d'un corredor de transport públic segregat entre Girona i Sant Feliu de Guíxols – Costa Brava

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

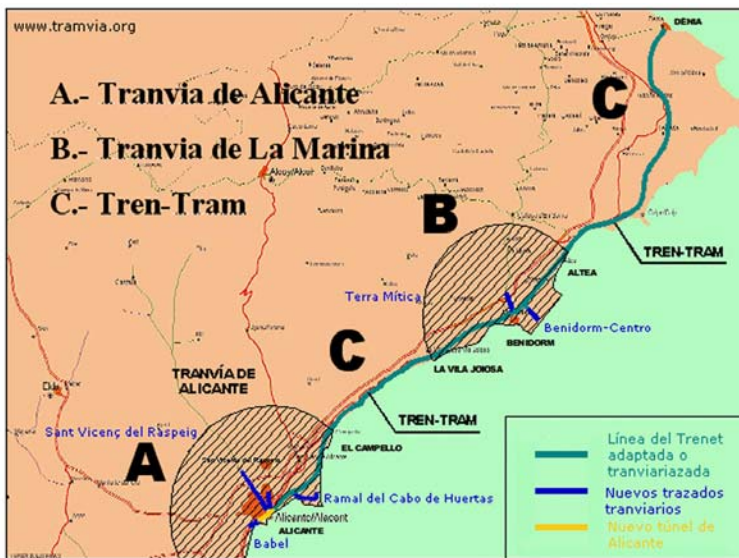
Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Finança / Planifica
GISA	Executa
Ministeri de Foment	Opina
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota

Bona pràctica

El Tren - Tram a Alacant va entrar en servei l'agost del 2003 i dona cobertura (93 km de xarxa) a la demanda de mobilitat de la ciutat i el seu entorn metropolità, així com al corredor format per l'eix Alacant - Altea.

<http://www.fgvalicante.com>

<http://www.tramvia.org/tranvias-spain/>



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de passatgers a les línies regulars de transport públic de l'anella de les Gavarres.	Vini	Vini + 25%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4 - 15 - 27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
2.06.01	100%						45.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.06.01	-----					

2.07 REDUIR EL NOMBRE DE TRAMS AMB CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS A LA XARXA BÀSICA INTERURBANA

Descripció de la mesura

A la xarxa viària interurbana de les comarques gironines es detecten uns trams amb concentració alta d'accidents (TCA). El Pla de seguretat viària de Catalunya 2008-2010 (PSV) estableix entre les seves accions:

o incrementar els trams de velocitat controlada objectivament amb la proposta d'incrementar el nombre de trams controlats per radar.

o detectar les zones de concentració d'accidents existents a la xarxa de carrers i carreteres, de manera que progressivament i sostingudament es puguin procedir a la seva eliminació, fent mentrestant una classificació que permeti prioritzar les actuacions.

Es proposa com a mesura la reducció de la velocitat màxima en aquests trams i modificar les seves característiques físiques per tal que els conductors percebin una necessitat de reduir-hi la velocitat.

Per a assolir els objectius d'aquesta mesura cal establir el marc de col·laboració necessari amb les administracions competents, de manera que, sense manllevar les seves competències, es puguin dur a terme les actuacions previstes en el pla.

Document de referència: Pla de seguretat viària 2008 – 2010 (PSV 08-10)

Àmbit d'actuació

Xarxa interurbana de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el nombre de trams amb concentració d'accidents.

Reduir l'accidentalitat i augmentar la seguretat viària.

Actuacions a dur a terme

2.07.01 Inversió d'administracions implicades en reducció de trams amb concentració d'accidents.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
Diputació de Girona	Executa
Direcció General de Trànsit	Planifica
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Executa
Ministeri de foment	Executa
Servei Català de trànsit	Planifica

Bona pràctica

La resolució del TCA és una mesura que el DPTOP executa des de fa ja fa temps.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de trams amb concentració d'accidents	Vini	Vini – 30%

Indicadors PdM associats

5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12

Cost de les actuacions

Actuació	Diputació de Girona	DPTOP – DGC	Ministeri de foment	...	...	...	TOTAL
2.07.01	15%	76%	9%				0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.07.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

2.08 ELABORAR I EXECUTAR UN PLA DE MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA DE LES CARRETERES LOCALS

Descripció de la mesura

A les carreteres locals existeixen una sèrie de trams on es van produir durant l'any 2005 més de 2 accidents.

Moltes de les carreteres locals són utilitzades com vies alternatives a les de la xarxa bàsica i presenten intensitats que impedeixen la seva funció de xarxa capil·lar i proveïment de serveis.

A les carreteres de caràcter local es poden aplicar mesures de reducció de la velocitat (millora de la visibilitat, separació de carrils, etc.) que no són possibles en les vies de la xarxa bàsica. Fins i tot es poden aplicar mesures de pacificació de trànsit a semblança de les que ja s'estan practicant amb èxit a molts de les ciutats catalanes.

Aquesta mesura cerca l'elaboració d'un Pla per reduir al 50% l'accidentalitat en aquests trams.

Any	Via	Km	Accidents	Vehicles	Víctimes	Morts	Ferits greus	Ferits lleus
2006	GIP-5121	3	2	4	2	0	0	2
2006	GIP-5121	7	2	2	3	0	0	3
2006	GIP-6531	2	2	5	3	0	0	3
2006	GIP-6543	2	2	2	2	0	0	2
2006	GIV-4035	3	2	2	2	0	1	1
2006	GIV-4082	7	2	3	5	0	0	5
2006	GIV-5247	1	3	5	6	0	0	6
2006	GIV-6024	1	2	4	3	0	0	3
2006	GIV-6043	3	2	2	2	0	0	2
2006	GIV-6216	8	2	3	2	0	0	2
2006	GIV-6216	11	2	3	2	0	1	1
2006	GIV-6303	2	2	4	3	0	0	3
2006	GIV-6542	3	2	5	2	0	0	2
2006	GIV-6542	4	2	4	4	0	0	4
2006	GIV-6612	1	3	5	3	0	0	3
2006	GIV-6621	1	2	4	2	0	0	2
2006	GIV-6741	4	2	2	2	0	0	2

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa local de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir l'accidentalitat i augmentar la seguretat viària.

Actuacions a dur a terme

2.08.01 Execució de les obres.

2.08.02 Pla de seguretat viària de les carreteres locals.

2.08.03 Projectes constructius.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Executa / Finança
DPTOP - Secretaria per la mobilitat	Opina
Servei Català del Trànsit	Planifica

Bona pràctica**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2006	Objectiu
Nombre d'accidents en vies locals a l'any	36	25

Indicadors PdM associats

5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12

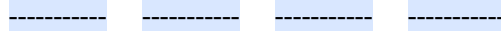
Cost de les actuacions

Actuació	Diputació de Girona	...	...	...	...	...	TOTAL
2.08.01	100%						2.000.000 €
2.08.02	100%						40.000 €
2.08.03	100%						160.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.08.01		-----	-----	-----	-----	
2.08.02	-----					

2.08.03



2.09**IMPLEMENTAR MEDIDAS CONTRA EL IMPACTO SONORO DE LAS VIAS INTERURBANAS****Descripció de la mesura**

El soroll generat pels vehicles a les vies amb més trànsit de les ciutats, sobretot a les vies preferents interurbanes, on es circula per la ciutat però a altes velocitats, produeix serioses afectacions a la qualitat de vida i fins i tot a la salut humana o a la fauna en entorns naturals d'especial sensibilitat, a les zones que les suporten.

Per aquesta raó és important identificar aquests punts conflictius i combatre el soroll amb mesures preventives, mitjançant la pacificació del trànsit allà on sigui oportú, mesures atenuadores, com l'asfalt sonorreductor, o mesures correctores com les pantalles acústiques, vegetals o industrials.

Els límits legals varien segons els usos de la zona per on passa la via, i són determinats a partir de la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica, la "Ley 37/2003 del Ruido", el "Real Decreto 1367/2007 de zonificación acústica", i els mapes de capacitat acústica municipals, o la normativa que els substitueixi.

En aquest sentit, el mapa estratègic de soroll de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya, és l'instrument mitjançant el qual s'estableixen les vies sobre les quals s'haurà d'executar un Pla d'acció per donar compliment a la normativa legal.

Així, d'acord amb la Llei 37/2003, de desplegament de la directiva 2002/49/CE, cal identificar els gran eixos viaris, definits com aquells amb més de 3 milions de vehicles a l'any, i elaborar un Pla d'acció i un Mapa estratègic d'aquests, que s'haurà de remetre a la Comissió Europea a través del Ministeri de Foment.

Finalment, aquests plans es desenvoluparan en dues fases:

Plans d'acció:

- 1a fase: 18 de juliol de 2008, eixos viaris amb més de 6 milions de vehicles/any.
- 2a fase: 18 de juliol de 2013, eixos viaris amb més de 3 milions de vehicles/any.

Mapes estratègics del soroll:

- 1a fase: 30 de juny de 2007, eixos viaris amb més de 6 milions de vehicles/any.
- 2a fase: 30 de juny de 2012, eixos viaris amb més de 3 milions de vehicles/any.

Per tant, s'han classificat totes les vies de les comarques gironines en 3 grups, depenent de la necessitat d'elaborar algun d'aquests documents (veure àmbit d'actuació i mapa). En aquest sentit, els plans i mapes corresponents a la N-2 ja han estat elaborats a través del programa EGRA del Centre d'estudis i experimentació d'obres públiques, i els mapes estratègics de la resta de vies autonòmiques, es desenvolupen a través del "Mapa estratègic de soroll de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya", a falta d'una segona fase que desenvolupi els plans d'acció.

Document de referència: "Mapa estratègic de soroll de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya"

Àmbit d'actuació

Grans eixos viaris (vies amb més de 3.000.000 de veh/any).

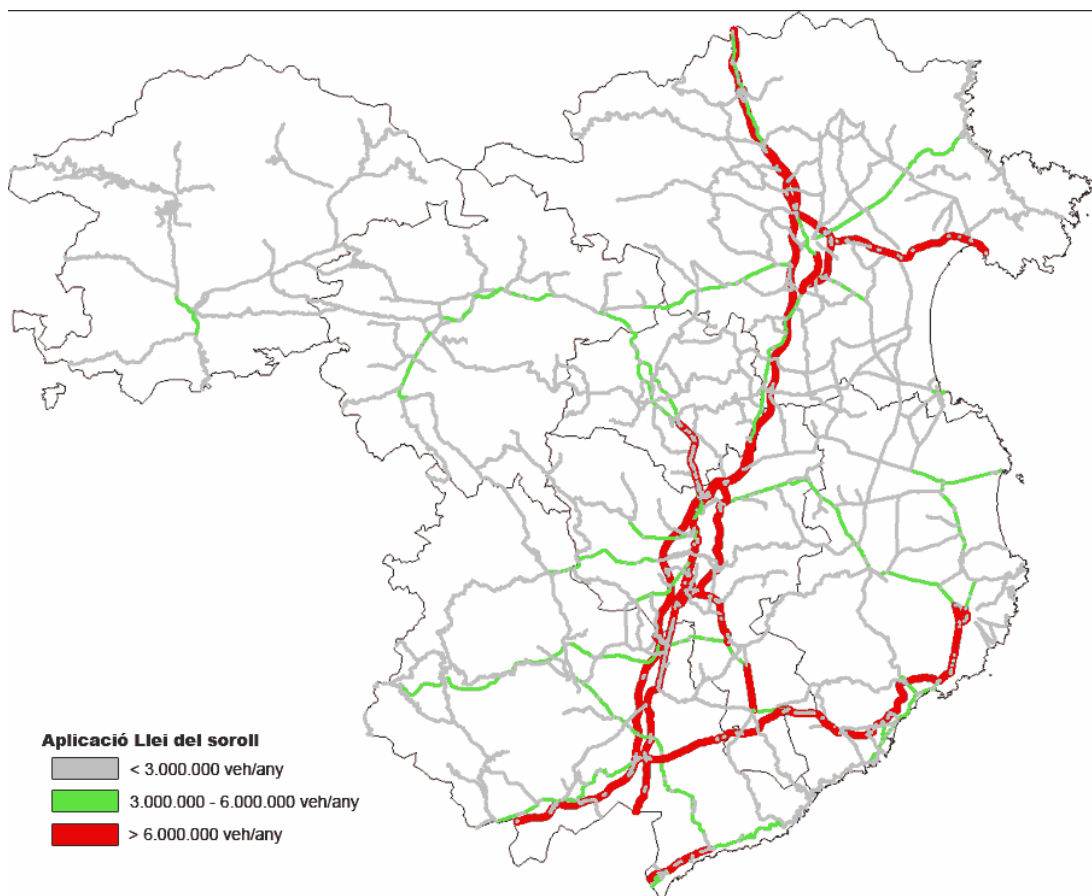
Eixos viaris de la 1a fase:

- AP-7
- N-2/N-2a
- C-31 (entre Llagostera i Palafrugell)
- C-35
- C-65
- C-66 (entre Banyoles i Girona)

- C-260
- GI-682 (entre el Maresme i Lloret de Mar)

Eixos viaris de la 2a fase:

- A-26
- N-141
- N-260
- C-17/N-152 (de la C-26 a Campdevàno)
- C-25
- C-31 (de Palafrugell a Verges)
- C-31 (de Figueres a la GIV-6215)
- C-35
- C-63
- C-66 (de Palafrugell a Girona)
- C-66 (de Banyoles a Besalú)
- C-152
- GI-253
- GI-531 (de la GIV-5313 a Girona)
- GI-533 (de la GI-540 a Girona)
- GI-682 (de Lloret a Tossa de Mar)
- GI-661
- GI-641



Objectius específics a aconseguir

Reduir la longitud de la xarxa interurbana que supera els límits normatius de contaminació acústica, i fomentar la reducció del soroll de les principals vies urbanes.

Actuacions a dur a terme

2.09.01 Elaborar els Mapes estratègics de soroll dels gran eixos viaris.

2.09.02 Elaborar els Plans d'acció contra el soroll dels grans eixos viaris.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ABERTIS – ACESA	Finança
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Finança
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Finança / Planifica
Ministeri de Foment - CEDEX	Finança / Planifica

Bona pràctica

El Ministeri de Foment, a través del Centre d'estudis i experimentació d'obres públiques (CEDEX), ha desenvolupat el programa Avaluació i Gestió del Soroll Ambiental (E.G.R.A. per les seves sigles en castellà).

Mitjançant aquest programa s'han analitzat diferents vies de tot l'Estat, entre elles la N-II i la AP-7 al seu pas per les comarques gironines, detectant un seguit de punts conflictius en que l'estudi proposa intervenir.

Pel que fa a la resta de vies, la Generalitat va elaborar el Mapa estratègic de soroll de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya, que desenvolupa el mapa estratègic de totes les vies autonòmiques i locals.

D'altra banda, i com a exemple pràctic, cal citar que des de l'any 1996, Barcelona implanta un paviment asfàltic a les principals vies i eixos viaris de la ciutat a fi de reduir el soroll del trànsit –tant el soroll exterior com la percepció sonora des de l'interior del vehicle- i disminuir les vibracions en els automòbils.

El paviment consisteix en un aglomerat asfàltic (mescla d'àrids, betum i pols mineral) que redueix el soroll produït pel trànsit rodat. Des del punt de vista experimental, també s'han fet algunes actuacions amb cautxú triturat de pneumàtic, per promoure el seu reciclatge, i amb àrids minerals procedents de la demolició d'asfalts vells.

La reducció del soroll ambiental és de 2-3 decibels, i pot arribar als 4-5 decibels en carrers de volum de trànsit alt. Cal tenir en compte que l'escala decibèlica respon a una expressió matemàtica logarítmica, de manera que la duplicació del soroll no es produeix quan es dobla el nombre de decibels, sinó amb un simple augment de 3 decibels.

Fins ara, ja s'han pavimentat amb aquest nou material més de 2 milions de metres quadrats de carrers de la Ciutat.

2.10**DESENVOLUPAR LA SENYALITZACIÓ VARIABLE I LA INFORMACIÓ DINÀMICA A LES CARRETERES DE LES COMARQUES GIRONINES****Descripció de la mesura**

Les noves tecnologies de comunicació i informació, obren la possibilitat a noves formes de gestió, i esdevenen així una eina molt potent per a optimitzar la capacitat de la via i per facilitar criteris de decisió als usuaris de la via.

Així doncs, el pla proposat ha de conduir al desenvolupament d'un sistema de dispositius de senyalització variable i informació dinàmica específics per a períodes de vacances i dies festius, que confereixin a la xarxa de carreteres flexibilitat i capacitat d'optimització de les infraestructures durant les fortes puntes de trànsit relacionades amb la gran demanda turística existent a les comarques gironines durant aquests períodes.

La informació sobre temps de viatge de les vies d'alta capacitat, la informació sobre incidències, la reversibilitat dels carrils de circulació optimitzant la capacitat viària en funció dels fluxos de circulació són aspectes que ha de contemplar aquest pla.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa bàsica de carreteres de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Aumentar la flexibilitat de la senyalització i adaptar millor la informació que es proporciona al conductor segons les condicions de la via.

Actuacions a dur a terme

- 2.10.01 Estudi incorporació de la informació ambiental en la de trànsit
- 2.10.02 Estudi nous panells de senyalització variable
- 2.10.03 Estudis estratègies senyalització "on Trip"
- 2.10.04 Nous panells d'informació variable

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ABERTIS – ACESA	Explora
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Direcció General de Carreteres	Executa / Planifica
Ministeri de Foment	Executa
Servei Català de Trànsit	Gestiona

Bona pràctica

La senyalització variable ja s'aplica a diverses vies catalanes. A mode d'exemple cal esmentar els túnels de Vallvidrera, amb un carril de sentit alternatiu en funció de l'hora que es regula amb senyalització variable.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de km de vies amb senyalització dinàmica implantada	Vini	Vini – 30%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

2 - 11 - 15 - 18

Cost de les actuacions

Actuació	Servei Català de Trànsit	ABERTIS – ACESA	...	...	...	...	TOTAL
2.10.01	100%	0%					90.000 €
2.10.02	100%	0%					60.000 €
2.10.03	100%	0%					90.000 €
2.10.04	50%	50%					2.300.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.10.01	-----					
2.10.02	-----					
2.10.03	-----					
2.10.04		-----	-----	-----	-----	-----

2.11

INCENTIVAR LA IMPLANTACIÓ D'UNA XARXA D'APARCAMENTS PER A BICICLETES

Descripció de la mesura

Una de les carències actuals relacionades amb les infraestructures i les condicions de seguretat necessàries per impulsar i fomentar mitjans de transport sostenible com la bicicleta és la manca d'aparcaments segurs.

Per tant, cal incrementar el potencial d'ús de la bicicleta amb el disseny d'una xarxa d'aparcaments que ofereixin seguretat als usuaris l'hora de deixar la bicicleta.

La inseguretat és un factor que pot dissuadir i rebaixar les expectatives d'utilització de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i quotidià en molts tipus de desplaçaments que impliquen deixar-la aparcada per un temps prolongat (anar a la feina, a comprar, etc.).

La xarxa d'aparcaments tancats haurà de localitzar-se preferentment a:

- Les estacions de transport públic: d'autobús i ferroviàries.
- Els centres generadors de mobilitat com escoles, universitats, hospitals i centres comercials.
- Les grans empreses i els centres de l'Administració amb atenció al públic.

Per tal de que la xarxa d'aparcaments sigui eficient i doni resposta a l'objectiu primordial, cal garantir la seguretat de la mateixa, amb solucions que permetin que la bicicleta quedi tancada.

Document de referència: Pla Estratègic de la bicicleta, DPTOP

Àmbit d'actuació

El conjunt de les comarques gironines, amb especial atenció a les estacions de transport públic i els centres generadors de mobilitat.

Objectius específics a aconseguir

Fomentar una mobilitat més sostenible potenciant la bicicleta com a medi de transport urbà i interurbà.

Incrementar la intermodalitat amb la bicicleta com una etapa del viatge.

Optimitzar l'accessibilitat als punts d'interès turístic i la seva mobilitat en clau de sostenibilitat.

Actuacions a dur a terme

2.11.01 Ajudes a la implantació d'aparcaments.

2.11.02 Redacció del Pla d'aparcaments de bicicletes.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
Associacions d'usuaris de la bicicleta	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Explota / Finança / Planifica
Operadors de Transport Públic	Opina
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'aparcaments segurs	Vini	25
Places d'aparcament	Vini	500

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 4 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	PTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
2.11.01	100%						1.000.000 €
2.11.02	100%						50.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.11.01		-----	-----	-----	-----	
2.11.02	-----					

2.12**DESPLEGAR EL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA****Descripció de la mesura**

L'objectiu fonamental del Pla de seguretat viària 2008-2010 (PSV) és la reducció de la sinistralitat viària fins al 50% de les víctimes mortals que es van enregistrar l'any 2000. El PdM assumeix com a propi aquest objectiu, que és el mateix fixat per la Unió Europea per a l'any 2010.

En el PSV es detecta un decreixement dels accidents mortals en la zona interurbana però un augment a la zona urbana. En algunes de les accions proposades pel PSV s'identifiquen sinèrgies amb el PdM:

- Incrementar els trams de velocitat controlada objectivament.
- Millora de l'accessibilitat als polígons industrials.
- Augment de l'oferta de transport públic a les comarques gironines.
- Analitzar i avaluar l'educació i la formació viària.
- Formar educadors viaris i directors d'autoescola.
- Seguiment dels TCA (identificació i plans d'actuació).
- Fomentar la implantació de mesures de pacificació del trànsit.
- Compartir i intercanviar dades de mobilitat amb diferents agents.
- Homogeneïtzar i coordinar la presa de dades de mobilitat i velocitat entre els diferents actors.

El PSV es planteja com a objectiu elaborar un Plans local de seguretat viària a totes les poblacions amb més de 30.000 habitants i a totes les capitals comarcals, àmbit que compren el 42% de la població de les comarques gironines, amb finançament 100% del SCT. En aquest sentit, el SCT ha signat un conveni amb diferents municipis per elaborar un Pla local de seguretat viària: Figueres, Olot i Santa Coloma de Farners; i preveu establir un conveni per elaborar-ne durant el 2008 a: Campdevàrol, Blanes i Caldes de Malavella.

Així mateix, el PSV promou la creació d'un grup de treball de seguretat viària urbana, en col·laboració directa amb el món local.

D'altra banda, els Plans de mobilitat urbana (PMU) que redactin els ajuntaments haurien de promoure els objectius del PSV, mitjançant el seu Pla local de seguretat viària, i preveure les accions que permetin aconseguir-los.

Document de referència: Pla de seguretat viària 2008 – 2010 (PSV 08-10)

Àmbit d'actuació

Comarques gironines. Poblacions que requereixen un pla local de seguretat viària: Blanes, Lloret de Mar, Banyoles, Ripoll i la Bisbal de l'Empordà (ja en tenen Girona, Figueres, Olot i Santa Coloma de Farners).

Objectius específics a aconseguir

Disminuir l'accidentalitat i millorar la seguretat viària.

Actuacions a dur a terme

2.12.01 Executar les actuacions previstes pel Pla de seguretat viària.

2.12.02 Seguiment del compliment del Pla de seguretat viària.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
Diputació de Girona	Executa
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Executa
Servei Català de Trànsit	Executa / Finança / Planifica

Bona pràctica

El Pla de Seguretat Viària 2005-2007 ha produït una reducció d'un 24% del nombre de víctimes mortals a les comarques gironines.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2007	Objectiu
Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a la xarxa de carreteres gironines (interurbanes)	71	29
Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a la xarxa viària de les comarques gironines	85	32

Indicadors PdM associats

5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12

Cost de les actuacions

Actuació	SCT	...	...	...	...	...	TOTAL
2.12.01	100%						0 €
2.12.02	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.12.01	=====	=====	=====	=====	=====	=====
2.12.02	=====	=====	=====	=====	=====	=====

2.13 INCENTIVAR LA CREACIÓ I EL DESENVOLUPAMENT DE LES XARXES URBANES DE CARRILS BICI

Descripció de la mesura

Per tal d'impulsar la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià dins de la ciutat, cal que existeixi una infraestructura urbana amb capacitat per cobrir les necessitats derivades d'un volum de ciclistes circulant per la ciutat.

En aquest sentit, cal recolzar les iniciatives municipals de creació de noves xarxes de carrils bici, impulsant nous projectes i finançant les actuacions municipals amb coherència de xarxa, a la vegada que cal recolzar també el desenvolupament i millora de les xarxes urbanes existents.

A més, aquestes xarxes urbanes, s'han de coordinar amb les seves xarxes interurbanes previstes, completant el sistema i donant-li coherència..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Els municipis de les comarques gironines, especialment aquells amb més de 10.000 habitants (Girona, Figueres, Blanes, Lloret de Mar, Olot, Salt, Palafrugell, Sant Feliu de Guíxols, Roses, Banyoles, Palamós, Santa Coloma de Farners, Torroella de Montgrí, Ripoll, Castelló d'Empúries, i Calonge).

Objectius específics a aconseguir

Augmentar el nombre de ciutats amb una xarxa de carrils-bici eficaç, i connectada amb els principals centres generadors de viatges, i les estacions intermodals.

Actuacions a dur a terme

2.13.01 Finançament d'actuacions en carrils-bici urbans (x 21).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

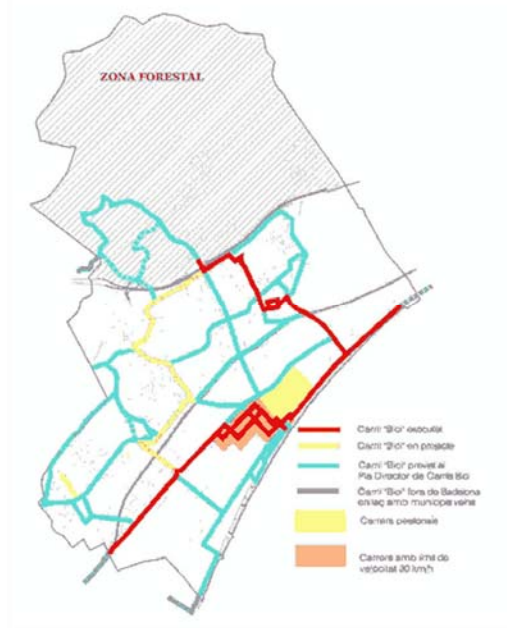
Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa / Planifica
Associacions d'usuaris de la bicicleta	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona

Bona pràctica

L'any 2003, l'Ajuntament de Badalona va elaborar el seu Pla Director de carrils bicicleta. Aquest pla defineix el traçat dels carrils a la zona urbana de Badalona, la seva senyalització, la tipologia i els aparcaments a instal·lar. Es preveu que s'acabin fent 37,6 km a tota la trama urbana.

Paral·lelament a la seva elaboració, l'any 2001 es va iniciar la implantació de carrils-bici amb el tram que transcorre paral·lel al passeig marítim. Posteriorment, se n'han executat de nous d'acord amb el Pla. També s'ha creat una xarxa d'aparcaments per a bicicletes que abasta tota la ciutat. Algunes d'aquestes actuacions formen part de la Ronda Verda i han comptat amb el suport del Consell Comarcal del Barcelonès.

En el redactat del pla director s'ha comptat amb la col·laboració del Fòrum de Medi Ambient, BADABICI, Club Ciclista de La Salut, i el Consell Comarcal del Barcelonès.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Km de xarxa urbana de carrils bici	46	77

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13 - 14 - 15 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
2.13.01	100%						1.050.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.13.01						

2.14

ANALITZAR LA POSSIBILITAT DE CREAR INFRAESTRUCTURES CICLISTES APROFITANT LA PLANIFICACIÓ O REMODELACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES**Descripció de la mesura**

Una de les potencialitats que presenta la creació de noves infraestructures, en la fase de planificació o remodelació del projecte constructiu, és la possibilitat d'habilitar vies, carrils o espais específics per a la bicicleta, els desplaçaments a peu i altres opcions no motoritzades.

Això representa tenir en compte els següents aspectes:

- En el cas que la via formi part de la xarxa de vies ciclistes prevista, que haurà d'estar prèviament definida (ja sigui urbana o interurbana), caldria estudiar la possibilitat d'habilitar una via o carril ciclista.
- Si no hi forma part, caldrà tenir en compte si inclou la connexió o els enllaços amb la xarxa anterior, o els principals eixos que han de canalitzar la mobilitat interna, quan es tracti de trames viàries urbanes, periurbanes, de polígons industrials, urbanitzacions, etc.
- Si la infraestructura suposa un efecte barrera o restriccions al pas de bicicletes o vianants, caldrà reduir-lo amb el disseny d'elements adequats. Per exemple, disposar de voreres amb amplada suficient als ponts, definir itineraris adaptats i protegits als enllaços viaris, etc.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Incrementar el nombre de km de xarxa bàsica ciclista a les comarques gironines.

Millora de la connectivitat urbana i intermunicipal en modes de transport no motoritzats de manera còmoda i segura.

Aprofitament i optimització de les noves infraestructures viàries per a equilibrar l'espai destinat al transport motoritzat i a la mobilitat no motoritzada..

Actuacions a dur a terme

2.14.01 Avaluació de projectes d'infraestructures amb potencial per encabir-hi un carril bici.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Finança / Planifica

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Projectes d'infraestructures amb inclusió de carrils bici	-	5

Indicadors PdM associats

4

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13 - 14 - 15 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
2.14.01	100%	0%					40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.14.01	-----					

2.15 DESENVOLUPAR ALTRES ACTUACIONS VIÀRIES PREVISTES PEL DPTOP I LA DIPUTACIÓ DE GIRONA

Descripció de la mesura

A més de les actuacions planificades al PITC, el DPTOP també te previst la realització d'altres mesures destinades a adequar i millorar la xarxa local. Es tracta d'actuacions encaminades a millorar el el nivell de servei de les vies, minimitzant l'impacte de les vies al seu pas per poblacions, i millorant les entrades i sortides d'aquestes.

Són actuacions com la millora general del corredor Brugent-Ter C-63, o els condicionaments de la GI-533 entre Grona i Santa Coloma de Farners, el de la GI-555 entre Sils i Massanes, els treballs de condicionament de la GIP-6042 de Peralada a Vilanova de la Muga, el nou pont sobre la Tordera (carreteres BV-6001 i GP-6831), o la variant de Sant Pere Pescador.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa de carreteres de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la seguretat, l'accessibilitat i reduir el cost unitari del viatge de la xarxa viària.

Actuacions a dur a terme

2.15.01 Pla de millora a la xarxa viària gironina

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Executa / Finança
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Executa / Finança

Bona pràctica

Tant la Diputació de Girona com la pròpia Generalitat porten a terme de forma regular millores viàries sobre la xarxa de la seva competència.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Projectes de millora i condicionament de xarxa viària programats pel DPTOP i la Diputació executats	0%	100%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

18

Cost de les actuacions

Actuació	Diputació de Girona	DPTOP-DGC	...	...	...	...	TOTAL
2.15.01	25%	75%					20.000.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.15.01	-----	-----	-----	-----	-----	

2.16**FINANÇAR LA MILLORA D'ACCESSOS I INTERSECCIONS ESPECIALMENT SENSIBLES****Descripció de la mesura**

En moltes ocasions, els problemes de congestió o de segureta viària es circumscriu a determinades interseccions; que no permeten un funcionament correcte de la xarxa. D'altra banda, en molts plans de mobilitat urbans es planteja la realització de rotondes o millores de determinats nodes o accessos, que pel seu elevat cost, no poden ésser assumits a curt-mig termini per les administracions municipals.

En aquest sentit, es proposa incentivar econòmicament les actuacions viàries que es derivin dels diferents plans de mobilitat urbans que es realitzin.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa de carreteres de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Incentivar la millora d'accessos i interseccions no segures o congestionades, detectades pels plans de mobilitat.

Actuacions a dur a terme

2.16.01 Establir una partida pressupostaria anual destinada al finançament d'aquestes actuacions

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
Diputació de Girona	Executa
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Finança / Planifica

Bona pràctica

Diverses administracions actuacions porten a terme al viari urbà, com la que es pot observar a les fotografies, corresponent a una rotonda urbana realitzada per la Diputació de Barcelona al nucli urbà de Premià.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Projectes de millora d'accessos i interseccions executats	0	100% PMU

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

4 - 12 - 15 - 18

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-DGC	...	...	...	...	...	TOTAL
2.16.01	100%						3.150.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.16.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

2.17

ELABORAR, DESPLEGAR I FINANÇAR ELS PLANS COMARCALS DE CATALOGACIÓ I ARRANJAMENT DE LA XARXA DE CAMINS RURALS

Descripció de la mesura

Atès la importància del sector primari a les comarques gironines, resulta de gran importància el manteniment dels camins rurals utilitzats per les diferents explotacions agràries, forestals i ramaderes, que discorren per un entorn rural i estan sotmesos a un gran deteriorament, i que addicionalment poden tenir un ús lúdic – en bici, a peu o a cavall – o de comunicació a peu entre poblacions, amb potencial per crear itineraris en bicicleta.

Així, s'haurien d'inventariar els camins rurals existents, i catalogar-los segons el seu ús per accedir a explotacions rurals, per a comunicar poblacions o per a un ús lúdic, diferenciant si aquest pot ser a peu, en bicicleta o hípic. D'aquesta manera, tenint en compte les necessitats de cada ús, es podrà decidir quina és l'actuació més adequada per a cada cas, adaptant-los al pas de maquinària agrícola, senyalitzant-los per al seu ús lúdic, o fins i tot si existeix la possibilitat d'adaptar antics camins per a crear itineraris que siguin una alternativa per comunicar diferents poblacions o explotacions a peu o en bicicleta.

D'aquesta manera s'evita que vehicles agrícoles com els tractors circulin per la xarxa de carreteres, i es fomenta l'ús de mitjans de transport no mecanitzats.

Aquesta mesura s'ha de coordinar amb la mesura 2.05 que ha de facilitar el trànsit dels vehicles agrícoles.

Document de referència: Els senders, criteris per a la creació, definició i senyalització (Oficina Tècnica de Turisme – DIBA)

Àmbit d'actuació

Cormarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Disminuir la circulació de vehicles rurals per la xarxa de carreteres i fomentar l'ús de mitjans de transport no motoritzats.

Millorar el respecte per l'entorn en l'ús lúdic de l'entorn rural.

Actuacions a dur a terme

- 2.17.01 Difusió dels camins rurals.
- 2.17.02 Inventari i estudi de catalogació dels camins rurals.
- 2.17.03 Manteniment i conservació dels camins rurals.
- 2.17.04 Projecte i execució de les actuacions d'arranjament dels camins.
- 2.17.05 Senyalització dels camins rurals.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana

Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza / Finança
Consells comarcals	Finança / Planifica
DAAAR - Regs de Catalunya, S.A. (REGESA)	Executa
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Opina
Patronat de Turisme Costa Brava Girona	Opina

Bona pràctica

Pla de camins d'interès comarcal d'Osona

A Osona existeixen un total de 2.500 km de camins rurals, davant dels 450 km de carreteres. La importància d'aquests camins es pot veure clarament quan s'observa que els volums de circulació d'alguns d'ells són de fins a 3.000 vehicles/dia, una intensitat pròpia d'una carretera local.

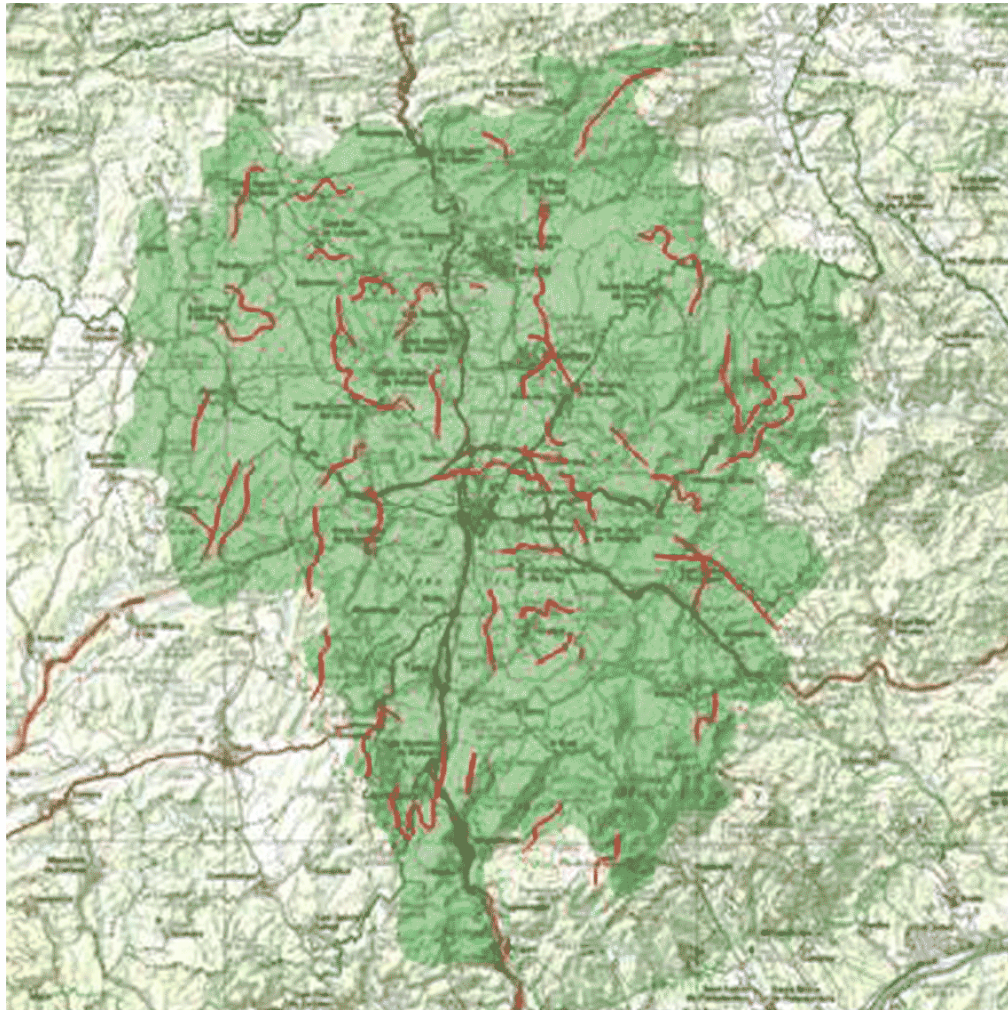
Donada la importància d'aquestes vies, el Consell Comarcal d'Osona, conjuntament amb el Servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona van realitzar, l'any 2004, el Pla de Camins d'Osona, amb l'objectiu de definir amb més precisió les polítiques públiques a desenvolupar durant els propers anys en els camins de la comarca.

En base a les observacions fetes pels municipis es fa la redacció definitiva del pla. El Pla de Camins determina per cada camí quin és el seu paper en el territori i en funció d'aquest paper s'estableixen uns criteris mínims que ha de complir cada camí. En segon lloc es fa una proposta d'actuació per a cada camí per tal d'adaptar-lo als criteris especificats anteriorment. Finalment s'elabora un pla de conservació de cada camí que permeti avaluar els recursos econòmics necessaris pel manteniment de la xarxa de camins.

En concret, el Pla de Camins d'Osona estima que el cost d'inversió pel conjunt de les actuacions seria d'uns 6 milions d'euros i el cost de conservació es va estimar en 400.000 € anuals.

El Pla de Camins d'Osona, és un autèntic Pla Director de Camins per a la comarca, del qual s'han obtingut els següents resultats:

- Document de planificació que permet una optimització de les inversions i la gestió de les subvencions.
- Definició d'una metodologia per a l'elaboració de Plans de Camins, que permetrà realitzar d'altres plans de camins a les comarques de la demarcació que ho sol·licitin.
- Així mateix, s'ha redactat una Ordenança d'ús i defensa de la xarxa de camins d'interès territorial, apta per ser aprovada i aplicada pels ajuntaments de la comarca, com a titulars d'aquesta xarxa.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de plans comarcals de catalogació i arranjamant de la xarxa de camins rurals elaborats	0	7

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 4 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12 - 13 - 18 - 25 - 27

Cost de les actuacions

Actuació	ACG	Consells comarcals	...	...	...	...	TOTAL
2.17.01	50%	50%					25.000 €
2.17.02	50%	50%					150.000 €
2.17.03	50%	50%					2.400.000 €
2.17.04	50%	50%					13.000.000 €

2.17.05	50%	50%					125.000 €
---------	-----	-----	--	--	--	--	-----------

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.17.01		-----	-----	-----	-----	-----
2.17.02	-----					
2.17.03			-----	-----	-----	-----
2.17.04		-----	-----	-----	-----	-----
2.17.05		-----	-----	-----	-----	-----

2.18**ESTUDIAR LA CREACIÓ D'UNA PLATAFORMA SEGREGADA PER AL TRANSPORT PÚBLIC ENTRE BLANES I LLORET DE MAR****Descripció de la mesura**

El PITC preveu, en una segona fase amb horitzó 2026, l'ampliació de la línia ferroviària que actualment arriba a Blanes, amb un perllongament fins a Lloret de Mar.

Però atès l'alt grau de saturació detectat a la diagnosi del PdM a la xarxa viària que connecta ambdues poblacions (GI-682), s'aconsella la creació d'una plataforma segregada pel transport públic de superfície entre les esmentades localitats en una primera fase, que millori especialment la velocitat comercial durant el període estival, quan l'eix pateix congestió.

De fet, la Secretaria per a la Mobilitat del DPTOP ja ha iniciat els tràmits a través de l'empresa pública GISA per licitar la redacció de l'estudi informatiu de la plataforma reservada per a l'autobús a l'eix Blanes – Lloret de Mar. Es preveu que el nou carril tingui una longitud de 6,84 km i una amplada de 3,5 m, i que estigui reservat tant per a l'ús dels autobusos de línia regular, com als autocars de línies discrecionals, abundants en aquesta zona a l'estiu. Durant les obres també es reformarà la carretera per donar-li un caràcter més urbà.

L'estudi de viabilitat previ fou redactat per GISA el febrer del 2007.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Tram de la carretera comarcal GI-682 entre Blanes i Lloret de Mar.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la connectivitat intermunicipal en transport públic de superfície.

Incrementar la velocitat comercial en aquest mitjà de transport.

Disminuir el nombre de viatges en vehicle privat.

Reduir l'emissió de GEH.

Actuacions a dur a terme

2.18.01 Licitació i adjudicació d'obra.

2.18.02 Realització dels estudis informatius, dels projectes constructius i de les avaluacions d'impacte ambiental.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de Blanes i Lloret de Mar	Opina
DPTOP	Autoritza / Finança / Planifica
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Opina
GISA	Executa
Ministeri de Foment	Opina
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota

Bona pràctica

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques impulsa la construcció d'un nou carril reservat per al transport públic a la carretera C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat, que permetrà millorar la velocitat comercial i reduir la durada del trajecte per connectar amb transport públic els cinc municipis del Baix Llobregat que enllaça aquesta via amb Barcelona.

La licitació s'ha aprovat per a la redacció dels estudis informatius i d'impacte ambiental d'aquest projecte, que comprèn, també, la transformació d'aquesta carretera en una avinguda interurbana, amb zones verdes i un nou espai per a vianants i ciclistes amb una inversió aproximada de 45 M€.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de passatgers anuals	Vini	Vini + 15%
Velocitat mitjana comercial (km/h)	45	60

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4 - 15 - 27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
2.18.01	100%						0 €
2.18.02	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.18.01	-----					
2.18.02	-----					

2.19 MINIMITZAR LA SINISTRALITAT VIAL PER COL·LISIÓ AMB LA FAUNA TERRESTRE I AUGMENTAR LA CONNECTIVITAT ECOLÒGICA

Descripció de la mesura

La sinistralitat provocada per col·lisions amb la fauna terrestre ha comportat 754 accidents en quatre anys (2004-2007) segons les dades de la Federació de Caça de Girona, un volum que representa un accident cada dos dies.

Per tal de minimitzar i corregir el risc que representa per al trànsit rodat, s'han iniciat diverses proves en punts conflictius de la xarxa viària. També cal augmentar la connectivitat ecològica de les vies més antigues, dissenyades amb un efecte barrera més gran.

La finalitat de la mesura és realitzar un estudi amb els trams més perillosos i amb major probabilitat de creuament de la fauna terrestre per tal d'aplicar mesures de gestió que permetin la funcionalitat de connexió ecològica entre espais naturals, però de manera segura per al trànsit motoritzat.

Documents de referència: Manual de prevenció i correcció dels impactes de les infraestructures viàries sobre la fauna.

Àmbit d'actuació

Xarxa de carreteres de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Disminuir el nombre d'accidents per col·lisió amb la fauna terrestre i d'animals morts per aquestes causes.

Augmentar la connectivitat ecològica dels corredors de connexió entre els espais d'especial interès natural tallats per infraestructures viàries..

Actuacions a dur a terme

- 2.19.01 Aplicació de mesures correctores (passos de fauna, ecoductes, tancaments cinètics, etc.)
- 2.19.02 Redacció dels estudis d'avaluació dels punts crítics de connectivitat ecològica i risc viari.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Altres agents socials (Associacions ecologistes i naturalistes, Federació de caça, etc.)	Opina
Diputació de Girona	Executa / Finança
DMAH - Departament de Medi Ambient i Habitatge	Vetlla
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Executa / Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Executa / Finança

Bona pràctica

Projecte COST 341, en el qual s'avaluen els factors que incideixen en la fragmentació del territori en clau de funcionalitat ecològica, proposant mesures correctores per minimitzar l'impacte de les infraestructures del transport sobre els hàbitats i fer-les més permeables per a la fauna.

Manual de referència: La fragmentación del hábitat en relación con las infraestructuras de transporte en España.

http://www-grimso.slu.se/research/roadsandwildlife/Documents/cost341_ES-sintesis.pdf



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
-----------	------	----------

Nombre de col·lisions amb la fauna terrestre

Vini

Vini - 15%

Indicadors PdM associats

5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	Diputació de Girona	DPTOP-DGC	Ministeri de Foment	...	...	...	TOTAL
2.19.01	30%	50%	20%				900.000 €
2.19.02	0%	100%	0%				50.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.19.01		-----	-----	-----	-----	
2.19.02	-----					

2.20 ELABORAR I EXECUTAR UN PLA DE TRACTAMENT DE TRAVESSERES**Descripció de la mesura**

Les travesseres constitueixen un punt d'elevat risc dins del conjunt de la xarxa viària catalana, ja que en moltes ocasions la morfologia no propicia una transició entre via interurbana i urbana, observant-se excés de velocitat en els nuclis urbans amb el conseqüent risc de col·lisió amb el trànsit local o amb els vianants.

Es planteja, que les administracions públiques col·laborin per remodelar els trams de travessera de les comarques gironines, millorant la mobilitat de vianants, ciclistes i transport públic, i augmentant els nivells de seguretat.

Per determinar el tipus d'actuacions que cal realitzar segons la tipologia de la travessera i el sistema de mobilitat del municipi afectat, es realitzarà un estudi integral, de tipus estratègic, que analitzarà el tipus de carretera i la mobilitat dels municipis, i servirà de base per als projectes específics de cada travessera.

D'altra banda, també es proposa que quan es facin variants, simultàniament es faci el projecte de remodelació de la travessera.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis de les comarques gironines..

Objectius específics a aconseguir

Millorar les travesseres de carreteres amb variants existents o en execució, per tal augmentar la seguretat i afavorir la mobilitat urbana sostenible.

Actuacions a dur a terme

2.20.01 Actuacions de millora sobre les travesseres.

2.20.02 Estudi per determinar el tipus d'actuacions.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
Diputació de Girona	Autoritza / Executa / Finança
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Autoritza / Executa /

	Finança / Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Autoritza / Executa / Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Autoritza / Executa / Finança

Bona pràctica

El Dossier Tècnic del Servei Català de Transít sobre travesseres (núm. 3) assenyalava una sèrie de bones pràctiques per aconseguir una morfologia viària segura de les travesseres.

Al juliol de 2008 el DPTOP va signar un conveni amb l'Ajuntament de Banyoles, pel qual es traspassen a l'ajuntament els trams urbans de 2,3 km de la carretera C-150a i 1 km de la GI-254, amb una inversió de 900.000 € d'acord amb el projecte constructiu que haurà de redactar, licitar i executar l'ajuntament.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de km de travesseres redissenyades amb criteris de mobilitat sostenible	Vini	Vini + 30

Indicadors PdM associats

4 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12 - 13 - 15 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	Ajuntaments de les Comarques Gironines	DPTOP-DGC	Ministeri de Foment	...	...	...	TOTAL
2.20.01	25%	70%	5%				10.000.000 €



Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.20.01		-----	-----	-----	-----	-----
2.20.02	-----					

2.21

ELABORAR I FINANÇAR PLANS DE MOBILITAT ADAPTADA QUE GARANTEIXIN L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL

Descripció de la mesura

Garantir l'accessibilitat universal dels ciutadans en els seus desplaçaments és una de les fites socials més destacades a assolir i un dels principals drets a defensar pel conjunt de la societat, tant per la consecució d'una plena autonomia i llibertat personal, com per la integració, la inclusió i la igualtat d'oportunitats de tots els col·lectius amb necessitats diferents.

Aquest és per tant, un dels principals objectius pels quals l'administració pública ha de vetllar, de manera justa i equitativa, per tal de garantir el dret a un entorn accessible, que afavoreixi de manera conjunta els interessos individuals i col·lectius.

El dret a l'accessibilitat de la ciutadania és recollit per diverses normatives, entre elles la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, en que, en el primer dels seus principis inspiradors, explicita:

a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.

La pròpia Llei de mobilitat, en el seu article 4, defineix el concepte d'accessibilitat 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 de transport."

L'altra figura normativa destacada és el Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat. Els capítols segon, tercer i quart contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques, les de l'edificació i les del transport. Aquests capítols es complementen amb els corresponents annexos, que detallen les especificacions tècniques aplicables.

Així, per tal de garantir l'accessibilitat universal a peu i en transport públic, es requereix una visió de conjunt que tracti aquest tema de forma integral en tots els itineraris possibles. En aquest sentit, l'elaboració de plans de mobilitat adaptada ha de permetre garantir el dret a l'accessibilitat a les persones amb la mobilitat reduïda, ja sigui amb problemes físics, gent gran, dones embarassades, etc., però també amb altres tipus de dificultats, de visió, audició o amb problemes per interpretar la informació d'orientació, horària o d'itineraris necessària per a viatjar en transport públic o fins i tot per a orientar-se a la ciutat.

Aquests plans doncs, que han d'estudiar-se de forma detallada com a mínim a nivell de municipi, han d'analitzar la via pública per garantir l'accessibilitat en els itineraris a peu, i en els accessos al transport públic (també l'accés a les parades ha de ser accessible), i també han de vetllar per millorar els sistemes d'informació, amb mitjans auditiu i visuals que recolzin els mitjans tradicionals, anunciant les parades i les destinacions del transport públic així com proporcionant informació de les parades intermitges.

Pel que respecta al transport públic, les actuacions necessàries per garantir una accessibilitat universal s'han desenvolupat: per a les parades interurbanes a la mesura 5.08, a les urbanes a la 5.19, als vehicles de transport públic 5.20, als intercanviadors a la 3.17, i a la xarxa ferroviària a la 4.06.

A més, s'han de tenir en compte als convenis signats amb operadores de transport públic i gestors de la seva infraestructura, les mesures necessàries per a garantir l'accessibilitat universal mitjançant actuacions de mobilitat adaptada.

Tanmateix, les persones de la tercera edat i la resta de ciutadans també es beneficien dels plans de mobilitat adaptada.

Document de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

Municipis de les comarques gironines i serveis de transport públic regulars de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Garantir i facilitar l'accés universal i el dret a desplaçar-se de tots els ciutadans.

Actuacions a dur a terme

2.21.01 Plans de mobilitat adaptada de municipis < 500 hab. (x79)

2.21.02 Plans de mobilitat adaptada de municipis > 500 hab. (x71)

2.21.03 Plans de mobilitat adaptada de municipis > 2.000 hab. (x29)

2.21.04 Plans de mobilitat adaptada de municipis > 5.000 hab. (x18)

2.21.05 Plans de mobilitat adaptada de municipis > 15.000 hab. (x11)

2.21.06 Seguiment de la mobilitat adaptada als serveis de transport públic.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
Associacions de persones amb mobilitat reduïda o dificultats sensorials o psíquiques	Opina
Departament de Benestar Social – ICASS (Institut Català d'Assistència i Serveis Socials)	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Opina
Gestors d'infraestructures de transport públic	Gestiona / Opina
Operadors de Transport Públic	Gestiona / Opina

Bona pràctica

L'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMD) és un organisme de l'Ajuntament de Barcelona que impulsa polítiques i actuacions perquè les persones amb qualsevol tipus de discapacitat puguin desenvolupar els seus projectes vitals d'una manera autònoma, en igualtat de condicions, i amb respecte a les diferències.

A partir del reconeixement dels drets i dels valors que aporten les persones amb discapacitat, i amb la participació dels seus representants, de les entitats i de diversos departaments municipals, la nostra missió és articular accions perquè aquestes persones gaudeixin d'igualtat real d'oportunitats, puguin desenvolupar al màxim la seva autonomia personal, i puguin participar plenament en la vida de la ciutat.

http://w3.bcn.es/V43/Home/V43HomeLinkPI/0,3632,76462392__1,00.html.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Nombre de plans de mobilitat adaptada elaborats	Vini	Vini + 140

Indicadors PdM associats

2

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12 - 13- 15

Cost de les actuacions

Actuació	ACG	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	TOTAL
2.21.01	40%	60%					240.000 €
2.21.02	40%	60%					300.000 €
2.21.03	40%	60%					420.000 €
2.21.04	40%	60%					390.000 €
2.21.05	40%	60%					306.000 €
2.21.06	40%	60%					0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.21.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----
2.21.02	-----	-----	-----	-----	-----	-----
2.21.03	-----	-----	-----	-----	-----	-----
2.21.04	-----	-----	-----	-----	-----	-----
2.21.05	-----	-----	-----	-----	-----	-----
2.21.06	-----	-----	-----	-----	-----	-----

2.22 FOMENTAR LA MODERACIÓ DE LA VELOCITAT EN ZONA URBANA (EX: ZONES 30) I LA CREACIÓ DE ZONES AMB RESTRICCIONS DE TRÀNSIT

Descripció de la mesura

Una de les mesures més eficaces per a fer disminuir l'ús del cotxe en els nuclis urbans consisteix en crear zones d'accés restringit. D'aquesta forma es potencia la utilització de mitjans alternatius (peu-bici) i s'igualen els temps de desplaçaments entre aquests modes sostenibles i la utilització dels cotxes pels trajectes curts.

Des del DPTOP i l'ATM de les comarques gironines s'assessorarà tècnica i econòmicament en la implantació d'aquests sistemes de restricció (senyalització, fitons mòbils, centres de control....).

Document de referència:

Criteris de mobilitat. Les zones 30 (Fundació RACC)

Criteris de mobilitat. Les zones de vianants (Fundació RACC)

Àmbit d'actuació

Municipis de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar el nombre de zones d'accés restringit que facilitin la mobilitat dels modes de transport no motoritzats als centres urbans.

Actuacions a dur a terme

2.22.01 Subvenció per a la creació d'actuacions que moderin la velocitat a l'àmbit urbà.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
Consells comarcals	Executa
DPTOP – Secretaria de mobilitat/ATM	Finança / Gestiona

Bona pràctica

La implantació de zones 30 a la ciutat de Barcelona (Sants, Sant Andreu i Gràcia) ha implicat una disminució dels accidents i la contaminació sonora..

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de municipis obligats a elaborar un PMU amb vies d'accés restringit al seu centre urbà	VINI	21

Indicadors PdM associats**Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades**

11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 23


Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
2.22.01	100%						3.150.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.22.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

EA 3. Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal



3.01

DESENVOLUPAR LA INTEGRACIÓ TARIFÀRIA DEL TRANSPORT PÚBLIC A LES COMARQUES GIRONINES I NEGOCIAR LA INTEGRACIÓ TARIFÀRIA AMB ELS SERVEIS D'ABAST REGIONAL

Descripció de la mesura

Les Directrius Nacionals de Mobilitat preveuen la total integració tarifària del territori català, i en aquest sentit, el PTVC 2008-2012 aprovat el passat 7 de gener de 2009 estableix assolir la integració tarifària de tot Catalunya al 2012.

El dos primers punts de la Directriu 1, que fa referència al foment de l'ús del transport públic en els diferents àmbits territorials, així ho expliciten:

- Realitzar la integració tarifària dels transports públics en tot el territori de Catalunya com a eina indispensable per oferir un servei eficaç que pugui competir amb el vehicle privat.
- Establir polítiques tarifàries atractives que afavoreixin la utilització del transport públic en els desplaçaments.

El passat mes de juny de 2008 es va iniciar la integració tarifària a l'àrea de Girona, gestionada pel Consorci pel Transport Públic de l'àrea de Girona. El consorci està constituït per la Generalitat de Catalunya, mitjançant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, conjuntament amb els consells comarcals del Gironès, del Pla de l'Estany i de la Selva.

L'àmbit territorial actual d'aplicació de la integració tarifària, està format per 46 municipis: 27 municipis de la comarca del Gironès, 13 municipis de la comarca del Pla de l'Estany i 6 municipis de la comarca de la Selva.

Per altra banda, per tal d'assolir l'objectiu de la integració tarifària de tot Catalunya pel 2012 que estableix el PTVC, el DPTOP ha encarregat l'estudi de "Definició del model i processos necessaris per a la integració tarifària de tot Catalunya a l'any 2012", que servirà de full de ruta per assolir aquest objectiu. En aquest estudi, es planteja la necessitat d'integrar els serveis regionals de RENFE en la integració tarifària a l'any 2012.

Documents de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Incrementar el percentatge de viatgers que utilitzen el transport públic.

Actuacions a dur a terme

3.01.01 Augmentar l'àmbit de la integració tarifària a les comarques gironines.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana

Sostenibilitat	Incidència alta
----------------	-----------------

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona / Planifica
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota

Bona pràctica

Integració tarifària del Consorci pel Transport Públic de l'àrea de Girona
www.atmgirona.cat

Abonament mensual integrat

El DPTOP acordarà amb Renfe i Sarfa la creació d'un abonament mensual integrat. Aquest nou títol de transport permetrà realitzar un nombre de viatges il·limitat en el termini d'un mes, fent ús dels serveis de tren a la línia Barcelona–Portbou i dels serveis d'autobús de Sarfa que connecten aquestes poblacions, amb transbordament a l'estació de Caldes.

Aquesta actuació suposa un estalvi aproximat del 32% del preu mensual del servei de bus fins a l'estació de Caldes pels usuaris de Palamós i una reducció del 18,39 % del preu conjunt tren–bus en el recorregut Palamós–Barcelona per aquells usuaris que en aquests moments utilitzen els serveis d'autobús de Palamós a Caldes i el tren de Caldes a Barcelona.

En el cas de desplaçaments a Girona el descompte que suposa el nou títol per a un usuari de Palamós serà del 26,73 % en el desplaçament conjunt bus–tren.

<http://www20.gencat.cat/docs/Sala%20de%20Premsa/Documents/>

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Comarques gironines integrades tarifàriament	3	7

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 3 - 10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
3.01.01	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.22.01						

3.02

ESTUDIAR LA CREACIÓ D'UN NODE MODAL A LA SELVA QUE PERMETI LA INTERCONNEXIÓ ENTRE LÍNIES DE RODALIES DE BARCELONA I DE GIRONA, ELS SERVEIS D'AUTOBUSOS COMARCALS I ELS SERVEIS FERROVIARIS REGIONALS
Descripció de la mesura

La demarcació de les comarques gironines presenta una intensa relació de mobilitat quotidiana amb la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), especialment les comarques del Gironès i la Selva. Precisament en aquesta darrera comarca es proposa la creació d'un centre intermodal, on s'enllacin els desplaçaments en transport públic o privat de superfície amb els serveis ferroviaris que tinguin el seu origen o destinació, tant en la RMB, com en Girona ciutat.

Les estacions de Caldes de Malavella i Sils es perfilen com nodes intermodals en els desplaçaments combinats ferrocarril - carretera entre les comarques gironines i la RMB; paper que es potenciaria considerablement amb l'establiment del punt de contacte entre els serveis de rodalia de Girona i Barcelona en una d'aquestes estacions.

La combinació amb els recorreguts del transport públic de superfície (bus interurbà) permetria dotar de major capacitat i cobertura territorial el sud de l'àrea del Gironès, El Baix Empordà i la pròpia comarca de La Selva, facilitant al mateix temps, l'accés als serveis de rodalia en transport ferroviari en sentit RMB o Girona ciutat.

El Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC 2008 – 2012) preveu un servei de rodalia a les comarques gironines amb origen a l'estació de Girona i una de les dues línies previstes orientada al sud amb l'estació de capçalera a Maçanet de la Selva (Girona – Fornells – Riudellots de la Selva – Caldes – Sils – Maçanet - Massanes).

La mesura per tant, implicaria el perllongament del servei de rodalia de Barcelona (actualment arriba a Maçanet – Massanes) fins a Sils o Caldes de Malavella.

Document de referència: Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC 2008 – 2012)

Àmbit d'actuació

Comarca de la Selva.

Objectius específics a aconseguir

Millora de l'oferta i la qualitat del servei del transport públic col·lectiu a les comarques gironines.

Optimització de la intermodalitat en els viatges dins de l'àmbit de les comarques gironines i en els desplaçaments amb origen o destinació a la RMB.

Increment de la quota de viatges en transport públic.

Actuacions a dur a terme

3.02.01 Estudi de viabilitat per a la creació d'un node modal a la comarca de La Selva.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana

Sostenibilitat	Incidència alta
----------------	-----------------

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria per a la mobilitat	Executa / Gestiona / Planifica
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de viatges de connexió en transport públic	Vini	Vini + 10%
Nombre de passatgers anuals	Vini	Vini + 10%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 3 - 10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.02.01	100%						45.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.02.01	-----					

3.03**ANALITZAR LA VIABILITAT DE BONIFICAR EL TRANSPORT PÚBLIC ALS PEATGES D'AUTOPISTA****Descripció de la mesura**

El dia 18 d'octubre del 2007 es constituí el Grup de Treball per a la millora de la gestió d'autopistes, en una sessió celebrada a la seu del DPTOP, en compliment d'un mandat del Parlament (Resolució 55/VIII del Parlament de Catalunya).

Aquest òrgan està integrat per representants de les administracions titulars de les autopistes, les associacions principals de les entitats locals, els grups parlamentaris, les concessionàries d'autopistes, sindicats, entitats civils i associacions d'usuaris.

La incidència dels peatges en la gestió de les infraestructures i en el desenvolupament d'una mobilitat sostenible, la qualitat del servei i les polítiques tarifàries seran els principals eixos de l'activitat del Grup d'Autopistes.

En consonància amb aquesta línia de treball endegada, es proposa com a mesura incentivadora de la utilització del transport públic i, al mateix temps, de millora de la velocitat comercial, la bonificació als peatges per als serveis de línies regulars de transport públic per carretera amb origen o destinació a les comarques gironines.

La bonificació, que podria arribar a la gratuïtat, s'hauria de traslladar íntegrament i repercutir en qualsevol cas a les tarifes que paguen els usuaris.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

El traçat de l'autopista AP-7 al seu pas per les comarques gironines properes als peatges de la xarxa d'autopistes.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el cost d'explotació del transport públic.

Actuacions a dur a terme

3.03.01 Estudi de viabilitat

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ABERTIS – ACESA	Autoritza / Explota

DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat

Finança / Gestiona /
Planifica

Operadors de transport

Explota

Bona pràctica

Constitució del Grup de Treball per a la millora de la gestió d'autopistes.

http://www10.gencat.net/ptop/binaris/grupautopistes_tcm32-41307.pdf

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Preu de la T-10/30 de 2 zones	13,00€	< +18%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.03.01	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.03.01		-----				

3.04 ANALITZAR LA VIABILITAT DE BONIFICAR L'ÚS DE LES AUTOPISTES ALS VEHICLES AMB UNA ELEVADA OCUPACIÓ

Descripció de la mesura

La bonificació d'hàbits com l'alta ocupació del vehicle, permet disminuir el nombre de vehicles que es desplacen, amb la reducció en quant a la contaminació atmosfèrica, al consum energètic i a la congestió de les vies respecta.

Així, per optimitzar l'ús de les infraestructures i disminuir el nombre de vehicles en circulació i dins de les directrius establertes al PITC respecte als peatges, es proposa bonificar a aquells vehicles amb una alta ocupació. Aquests aspecte també propiciarà l'ús de les autopistes el caps de setmana, pels desplaçaments familiars per motiu oci..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa bàsica de les Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar la ocupació mitjana dels vehicles.

Actuacions a dur a terme

3.04.01 Estudi de viabilitat de la mesura.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ABERTIS – ACESA	Autoritza / Explota
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Finança / Gestiona / Planifica

Bona pràctica

La implantació del carril Bus-VAO en la A6 de Madrid ha comportat que el percentatge de vehicles amb 2 ó més viatgers passés d'un 22% a un 35%.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Ocupació mitjana en vehicle privat per als desplaçaments intermunicipals en dia feiner	1,20	1,20 + 15%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.04.01	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.04.01	-----					

3.05**CREAR LÍNIES D'APORTACIÓ A LES ESTACIONS DE FERROCARRILS MÉS PROPERES****Descripció de la mesura**

Una de les actuacions amb més potencial per fomentar i assolir una major quota de intermodalitat i complementarietat del tren de rodalies amb l'autobús recau en incentivar les línies d'aportació a les estacions de ferrocarril més properes, mitjançant l'increment i el reforç de serveis de transport urbà que tenen en les estacions ferroviàries un dels punts neuràlgics del seu itinerari.

Aquest potencial abastarà cada cop més territori i resultarà més flexible en les seves combinacions, degut al desplegament progressiu de la integració tarifària a les comarques gironines.

Per tant, cal implementar aquest model d'aportació al ferrocarril, aprofitant la progressiva integració tarifària, en municipis que no disposen d'estació tot facilitant l'accés al conjunt de la xarxa de transport col·lectiu.

En definitiva, la mesura pretén incrementar l'oferta de serveis d'aportació en el binomi ferrocarril – autobús, dotant-los de major competitivitat i servei de cobertura per a la població usuària, a les estacions de ferrocarril de les comarques gironines: Girona, Figueres, Blanes, Ripoll, Ribes de Freser, Flaçà, Caldes de Malavella i Sils.

Cal destacar les estacions intermodals que el PdM proposa potenciar, Sils o Caldes de Malavella, d'acord amb la mesura 3.02, i Flaçà com a l'extrem nord de la xarxa de rodalies de Girona plantejada pel PTVC.

Aquesta mesura s'haurà de coordinar amb les actuacions del PTVC, recollides a la mesura 5.14.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Aumentar el nombre de passatgers transportats pel ferrocarril i les línies de bus d'aportació.

Actuacions a dur a terme

3.05.01 Cost total d'explotació anual (taxa de cobertura, 50%)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

3.06**ELABORAR UN PLA DE MILLORA DELS INTERCANVIADORS ACTUALS****Descripció de la mesura**

Les estacions constitueixen punts singulars de la xarxa de transport on una part important dels usuaris accedeix a la xarxa de transport públic i on, amb molta freqüència, es realitza un canvi de mode de transport, com ara cotxe-ferrocarril, autobús-ferrocarril, etc. Quan es donen fluxos d'intercanvi entre dos o més modes de transport, parlem d'un intercanviador.

A les comarques gironines l'intercanvi modal s'organitza gairebé exclusivament a les estacions ferroviàries.

Les estacions a les quals es fa intercanvi modal, en major o menor mesura, i que per tant s'aproximen més al concepte d'intercanviador són les següents:

- a) Ferrocarril-ferrocarril
 - Maçanet-Massanes
 - Ribes de Freser (enllaç)
 - Portbou
- b) Autobús-ferrocarril
 - Girona
 - Figueres
 - Blanes
 - Ripoll
 - Ribes de Freser
 - Flaçà
 - Caldes de Montbui
 - Sils

A partir de l'estudi detallat d'intercanviadors realitzat, en què s'han visitat totes les estacions ferroviàries de l'àmbit i s'han avaluat un seguit de característiques de les instal·lacions en relació, entre d'altres aspectes, amb:

- la seva accessibilitat, tant en els itineraris com en les pròpies instal·lacions;
- els equipaments;
- els aparcaments per a vehicles privats i bicicletes;
- la informació i la senyalització;

Caldrà doncs, aplicar les millores pertinents per tal de pal·liar el dèficit actual.

Pel que respecta a les estacions d'autobusos, el PITC proposa completar la xarxa existent en les principals polaritats catalanes, les capitals comarcals, que resten pendents, entre les quals hi figuren Palamós, Banyoles i la Bisbal d'Empordà.

La mesura s'haurà de coordinar amb la 3.17, referent a l'elaboració i l'execució del pla de mobilitat adaptada dels intercanviadors.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

El conjunt d'intercanviadors avaluats amb algun tipus de disfunció o carència..

Objectius específics a aconseguir

Augmentar el nombre d'usuaris del transport públic, i els que utilitzen diversos modes de transport de forma complementària.

Actuacions a dur a terme

3.06.01 Redacció dels projectes de millora dels intercanviadors

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Autoritza
DPTOP- Direcció General del Transport Terrestre	Finança / Planifica
GISA	Executa
IFERCAT	Autoritza
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota
RENFE	Explota
SEITT	Executa

Bona pràctica

Els treballs de millora de l'intercanviador de la Sagrera, en fase d'execució (setembre del 2007) i amb una inversió total de 94,8 M€, han permès triplicar l'espai per als usuaris i adaptar els accessos a persones amb mobilitat reduïda.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de passatgers anuals als intercanviadors	Vini	Vini + 10%

Indicadors PdM associats

2

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP – DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
3.06.01	100%						330.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.06.01		-----	-----	-----	-----	

3.07**ELABORAR I EXECUTAR UN PLA DE COMUNICACIÓ I UN PLA DE SENYALITZACIÓ DELS APARCAMENTS DE DISSUASIÓ EXISTENTS I FUTURS****Descripció de la mesura**

Per tal que els aparcaments de dissuasió funcionin, cal que els usuaris potencials coneguin la seva existència i forma de funcionament, i tinguin facilitats per arribar-hi. En aquest sentit es necessària una campanya de comunicació que faci arribar aquesta informació al ciutadà, que vagi acompanyada d'un pla de senyalització.

Cal diferenciar quatre situacions de partida diferents en els que caldria elaborar un pla de comunicació i senyalització:

- La inauguració d'un nou aparcament de dissuasió en una zona residencial consolidada.
- La inauguració d'un nou aparcament en una nova promoció residencial.
- La construcció d'una nova promoció residencial a les rodalies d'un aparcament de dissuasió.
- Una realitat ja consolidada en què cohabitaven un aparcament de dissuasió i una zona residencial.

Les tres primeres situacions resulten especialment interessants per a la realització d'una tasca de captació de nous clients i és en aquesta línia en la qual els sistemes d'informació impulsats per l'Autoritat territorial de la mobilitat de les comarques gironines podria tenir un paper important. En la quarta situació caldria, a més, un reforç de la senyalització a la xarxa viària de la seva zona d'influència.

La senyalització dels aparcaments de dissuasió podria venir acompanyada d'informació dinàmica realitzada sobre plafons relativa al grau d'ocupació, incidències, etc...

El pla de comunicació ha d'establir a més el seu protocol d'activació, es a dir, sota quines circumstàncies la construcció d'una nova zona residencial o d'un aparcament de dissuasió, han de portar a realitzar la campanya d'informació que desenvolupi el pla, i quin és el públic objectiu dels aparcaments de dissuasió. El pla a més haurà d'establir un model per a realitzar la campanya d'informació.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar la utilització eficient dels aparcaments de dissuasió per disminuir la longitud mitjana dels desplaçaments en vehicle privat, i el nombre de cotxes que accedeixen als centres urbans.

Actuacions a dur a terme

3.07.01 Campanya d'informació dels aparcaments de dissuasió existents.

3.07.02 Campanyes d'informació activades per la creació de nous aparcaments de dissuasió o de zones residencials a prop d'un d'aquests, d'acord amb el pla de comunicació.

3.07.03 Inventari dels aparcaments de dissuasió existents.

3.07.04 Pla de comunicació.

3.07.05 Pla de senyalització dels aparcaments de dissuasió existents.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Opina
Gestors dels aparcaments de dissuasió	Explota

Bona pràctica**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2008	Objectiu
Ocupació mitjana dels aparcaments de dissuasió	Vini	Vini + 50%
Nombre d'aparcaments de dissuasió amb pla de comunicació	0%	100%

Indicadors PdM associats

1 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	Gestors dels aparcaments de dissuasió	...	...	...	...	TOTAL
3.07.01	30%	70%					10.000 €
3.07.02	30%	70%					40.000 €
3.07.03	100%	0%					3.000 €
3.07.04	100%	0%					20.000 €
3.07.05	30%	70%					30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.07.01	-----	-----				
3.07.02			-----	-----	-----	-----
3.07.03	-----					
3.07.04		-----				
3.07.05	-----	-----				

3.08**ELABORAR UN PLA D'APARCAMENTS DE DISSUASIÓ I D'INTERCANVI MODAL (COTXE - TRANSPORT PÚBLIC)****Descripció de la mesura**

El pla ha d'ocupar-se de portar a terme les següents actuacions:

- Programar la creació de nous aparcaments de dissuasió o ampliació dels existents que permetin reduir la congestió als accessos de ciutats on es detecten més problemes: Girona (sobretot al tram des de Fornells de la Selva a Flaçà), els accessos a les zones turístiques durant els períodes vacacionals (Blanes i Lloret, Platja d'Aro – Palafrugell, i Roses), i en menor mida als accessos de ciutats com Figueres o Olot. També s'han d'ampliar els aparcaments d'intercanvi modal de poblacions com Sils o Ripoll, ja que les estacions de tren tenen un radi de cobertura molt superior al del propi nucli on es localitza l'estació, essent molt utilitzada la combinació cotxe + tren, especialment per a trajectes de mitja distància.
- Millorar la gestió i la tarifació. S'ha d'establir un sistema de tarifació unificat i integrat amb el del transport públic que realment incentivi el transvasament modal. També s'han de definir el sistema d'explotació i vigilància de cadascú dels aparcaments depenent de la seva funcionalitat.
- Millorar l'accessibilitat
- Disseny d'una imatge comuna que permeti identificar aquests aparcaments – actuació que s'hauria de coordinar a l'àmbit de tota Catalunya –. Aquesta mesura ha d'anar acompanyada d'una senyalització i difusió de la seva localització.
- El pla ha de potenciar la utilització de vehicles respectuosos amb el medi ambient, mitjançant reserves d'aparcament per a cotxes híbrids, de combustibles renovables, o d'alta ocupació. En aquests sentit, es proposa que aquests aparcaments disposessin de punts de càrrega i repostatge de combustibles alternatius com el gas o l'energia elèctrica.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Accessos a les ciutats, grans zones turístiques, i estacions de serveis directes o de mig-llarg recorregut.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar la fracció d'usuaris del transport públic de la distribució modal i disminuir la congestió al centre de les ciutats.

Actuacions a dur a terme

3.08.01 Estudi de determinació de les necessitats d'ampliació, i dels sistemes d'explotació i gestió.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta

Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Executa / Gestiona
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota
RENFE	Explota

Bona pràctica

A les estacions de “Cercanias RENFE” al corredor de la A6 de Madrid, s’han implantat diversos aparcaments de dissuasió amb un elevat èxit, com per exemple a les estacions de Las Rozas o Majadahonda, allunyades del seu centre urbà.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Ocupació mitjana dels aparcaments de dissuasió	VINI	VINI + 50%
Nombre de places ofertades	VINI	VINI + 100

Indicadors PdM associats

1 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-	TOTAL
----------	--------	-----	-----	-----	-----	-----	-------



Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.08.01	-----					

3.09

FOMENTAR L'APARCAMENT EN ORIGEN (RESIDENCIAL + ALTRES MESURES DE GESTIÓ)

Descripció de la mesura

A les zones més densament poblades, on no existeix oferta d'aparcament fora de calçada, o aquesta és molt deficient, molts conductors es veuen abocats a aparcar el seu vehicle particular d'una manera que, encara que tolerada a la nit degut a la forta demanda, produeix greus problemes de circulació durant el dia, afectant al transport públic, a la bicicleta i al vianant.

La reducció d'aquest dèficit d'aparcament, permetria polítiques més estrictes de l'aparcament en destinació, fomentant el desplaçament en transport públic, i millorant la velocitat comercial d'aquest, i la mobilitat no motoritzada.

Des del Pla es planteja la creació d'una política d'ajust als estudis de viabilitats d'aquests aparcaments com als aspectes complementaris d'aquests aparcaments (urbanització de superfície, millores de l'oferta de vianants, protecció de voreres...)

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis amb més de 15.000 habitants i capitals comarcals (Girona, Figueres, Blanes, Lloret de Mar, Olot, Salt, Palafrugell, Sant Feliu de Guíxols, Banyoles, Palamós, Roses, Ripoll, Santa Coloma de Farners i la Bisbal de l'Empordà).

Objectius específics a aconseguir

Disminuir l'afectació de l'aparcament en origen sobre la velocitat comercial dels autobusos urbans.

Actuacions a dur a terme

3.09.01 Estudi de factibilitat d'aparcaments (4/any, aproximadament 1 per a cada PMU).

3.09.02 Estudi normatives municipals d'aparcament.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Planifica

Bona pràctica**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2008	Objectiu
Municipis amb més de 5.000 habitants amb Pla d'aparcaments	Vini	100%

Indicadors PdM associats

4

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

11 - 13

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.09.01	100%						240.000 €
3.09.02	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.09.01		-----	-----	-----	-----	-----
3.09.02	-----					

3.10 FOMENTAR LA REGULACIÓ DE L'APARCAMENT EN DESTINACIÓ I COORDINACIÓ AMB ELS MITJANS DE TRANSPORT SOSTENIBLE

Descripció de la mesura

L'aparcament abundant i gratuït en destinació, és una característica potenciadora de la utilització del vehicle privat com a mitjà de transport. Dit d'altra manera, la possibilitat de viatjar de porta a porta sense cap tipus de penalització temporal o econòmica, fa molt atractiu el viatge en vehicle privat en comparació a altres mitjans de transport al no contemplar-se les externalitats que genera el cotxe (contaminació, consum energètic, accidents, ocupació d'espai viari).

Per aquesta raó, cal impulsar la regulació de l'aparcament als grans centres atractors de viatges, sobretot pel que fa als centres de les ciutats.

Les eines adequades per assolir aquests objectius, són els plans de mobilitat urbana, i els plans específics de mobilitat de les implantacions singulars, però caldria buscar altres mesures de foment per part de l'administració pública, mitjançant el finançament dels modes alternatius al vehicle privat: transport públic urbà o eixos de vianants i bicicletes.

En definitiva, les polítiques d'augment de la regulació de l'estacionament en els centres de les grans ciutats (com per exemple la implantació de zones verdes") ha d'anar acompanyada d'altres mesures de potenciació dels mitjans de transport alternatiu (transport públic, peu i bici) o la creació d'aparcaments de dissuasió a la perifèria de les ciutats i dins del marc dels Plans de mobilitat urbana.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis i centres atractors de mobilitat (com a mínim als municipis i centres atractors que el PdM disposa que han d'elaborar un Pla de mobilitat urbana o un Pla específic de mobilitat)..

Objectius específics a aconseguir

Reduir el percentatge de desplaçaments que es fan en vehicle privat de forma habitual.

Actuacions a dur a terme

3.10.01 Estudis per a l'implantació/ampliació de zones regulades d'aparcament (4/any)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Exploita / Planifica
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança

Bona pràctica

La implantació de l'Àrea Verda a la ciutat de Barcelona ha comportat una disminució del trànsit a la ciutat superior al 5%..

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de municipis que gestionen l'aparcament en destinació, mitjançant la regulació de les places	Vini	20
Nombre de places d'aparcament regulades	Vini	Vini + %

Indicadors PdM associats

4 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.10.01	100%						240.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.10.01		-----	-----	-----	-----	-----

3.11 DISSENYAR I POSAR EN FUNCIONAMENT UN SERVEI DE BICICLETES COMUNITÀRIES A LES ESTACIONS FERROVIÀRIES I D'AUTOBUSOS

Descripció de la mesura

L'ús de la bicicleta en combinació amb el ferrocarril i l'autobús aporta una major capil·laritat i flexibilitat en els desplaçaments de la mobilitat quotidiana.

És una alternativa sostenible que comença a ser valorada pels usuaris del transport públic i pels propis ciclistes.

Es tracta de proporcionar bicicletes en l'estació de destí i aparcaments de bicicleta en les estacions d'origen per garantir aquesta combinació modal, al mateix temps que, per una banda, s'eviten els inconvenients del transport de la bicicleta amb el ferrocarril, la qual ocupa un espai que en hora punta cal dedicar a les persones, i per l'altra, la impossibilitat de pujar-la a bord en el cas dels desplaçaments en autobús.

Es tracta de prestar un servei que pot ser idoni en àmbit urbà, però sobretot en les estacions interurbanes properes a polígons industrials i zones de baixa densitat.

El servei de bicicletes pot ser prestat mitjançant una empresa que pugui aportar les bicicletes o per les pròpies empreses dels centres generadors de mobilitat, oferint-les a la seva plantilla. Els aparcaments hauran d'estar vinculats a les estacions ferroviàries, tal com es desenvolupa a les mesures 2.11 i del PdM.

Òbviament, l'èxit de la mesura resta condicionat a que els itineraris amb bicicleta que connectin amb l'origen i amb el destí hauran de disposar de les condicions de seguretat adients.

La mesura pot ser gestionada pels propis operadors ferroviaris i d'autobús o per una empresa externa.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Incrementar el nombre d'usuaris i usuàries de la cadena modal bicicleta-ferrocarril.

Fomentar el transport públic i la seva combinació amb la bicicleta com una etapa del viatge.

Actuacions a dur a terme

3.11.01 Campanya d'informació.

3.11.02 Cost d'implantació.

3.11.03 Projecte bicicletes comunitàries.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta

Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DEF - ICAEN	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Gestiona / Planifica
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota

Bona pràctica

Sistema de préstec de bicicletes a Barcelona; Bicing

www.bicing.com

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de bicicletes comunitàries	0	625
Nombre d'estacions de ferrocarril amb servei de bicicletes comunitàries	0	25

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 3 - 5 - 13 - 23 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.11.01	100%						30.000 €
3.11.02	100%						1.200.000 €
3.11.03	100%						60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.11.01		-----	-----	-----	-----	-----
3.11.02		-----	-----	-----	-----	-----
3.11.03	-----					

3.12 ELABORAR UN ESTUDI DE MOBILITAT DEL MÓN RURAL

Descripció de la mesura

Les zones de caire més rural i les àrees de baixa densitat de població acostumen a ser les més dependents del vehicle privat per desplaçar-se, amb els inconvenients que comporta.

Al mateix temps, la dispersió territorial dels assentaments residencials, la disseminació dels petits nuclis de població i el seu aïllament, dificulten la connexió amb la xarxa de transport públic per la feble cobertura espacial i horària, ja sigui tant de forma interna, entre ells, com externa, amb els principals pols d'atracció.

Aquesta és una de les raons per les quals l'ús i la dependència del vehicle privat és preponderant en la mobilitat quotidiana a les zones amb baixa densitat de població, especialment els nuclis rurals més aïllats i allunyats dels centres urbans.

En aquest sentí, la mesura proposa l'elaboració d'un estudi centrat en la diagnosi de la mobilitat al món rural, amb l'objectiu de conèixer amb major detall les problemàtiques i carències, però també les oportunitats i potencialitats en matèria de mobilitat.

L'estudi s'haurà de coordinar amb tota una sèrie de mesures específicament orientades a diagnosticar en major grau de detall les dinàmiques de la mobilitat rural i proposar solucions per a la seva millora: 2.17, 3.13, 5.17, 5.18 i 5.22. També haurà de dirigir a la mesura 9.09, encaminada a la conscienciació de la població del món rural..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Els àmbits rurals de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Fomentar una mobilitat universal.

Aprofundir en el coneixement de la mobilitat rural.

Minimitzar la dependència del vehicle privat facilitant una alternativa de transport en aquestes zones.

Actuacions a dur a terme

3.12.01 Estudi de mobilitat del món rural.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona / Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

A la regió d'Essex, al Regne Unit, es troba el districte de Tendring, que compta amb una població d'unes 135.000 persones, de les quals, el 25% són majors de 65 anys. Tot i que disposa de connexió amb ferrocarril i serveis d'autobús regulars, que uneixen la zona amb la ciutat més propera (Colchester) i Londres, un important segment de la població no pot accedir als serveis de transport esmentat, degut a la relativa llunyania de l'estació o les parades i també a les dificultats per pujar i baixar dels medis de transport.

Tendring Community Transport (TCT) es constituí per satisfer les necessitats no cobertes; TCT és una organització "sense ànim de lucre" i basada en una important participació de voluntaris.

La TCT proveeix els següents serveis:

- Serveis de DRT (Transport a la Demanda), amb minibusos totalment accessibles.
- Serveis de "Cotxe social", dirigits per conductors voluntaris, la majoria dels quals utilitza el seu propi vehicle. Es reemborsa l'import del trajecte al propietari del vehicle.
- Lloguer en grup, on un grup de persones lloga un dels minibusos per portar els seus membres a un lloc determinat.

La TCT fou fundada per la Conselleria provincial d'Essex, com alternativa al subministrament de serveis d'autobús de cost molt elevat i per donar resposta a les necessitats de col·lectius que no hi tenen accés o no poden utilitzar el transport públic convencional.

<http://www.dial-a-ride.org/>

Recursos:

Ruraltransportation.org és una organització nord-americana que ofereix informació i recursos relacionats amb les polítiques de transport rural i la planificació de les mateixes polítiques de mobilitat rural.

<http://www.ruraltransportation.org/>.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Estudis de mobilitat rural a les comarques gironines	0	1

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	DPTOP-SM	...	...	...	...	TOTAL
3.12.01	50%	50%					70.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.12.01	-----	-----				

3.13**ELABORAR UN ESTUDI DE MOBILITAT QUOTIDIANA DE LES COMARQUES GIRONINES****Descripció de la mesura**

Tot i l'existència d'un valuós instrument d'anàlisi i consulta com és l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006) per al conjunt del territori català, algunes de les relacions de mobilitat de les comarques gironines no s'acaben de perfilar amb la precisió necessària per a una gestió de la mobilitat acurada i exigent amb la realitat dels desplaçaments en aquest àmbit territorial.

Per tant, cal la realització d'un estudi de mobilitat quotidiana en profunditat i focalitzat exclusivament en les comarques gironines que, de manera complementària a l'estudi de mobilitat de la població no resident i a la pròpia EMQ, defineixi de manera prou concisa i detallada les dinàmiques dels desplaçaments i les relacions de mobilitat en aquesta demarcació.

El coneixement profund i precís de la mobilitat permetrà una més acurada gestió de les problemàtiques i necessitats del territori en qüestió.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Caracteritzar els desplaçaments quotidians dels residents a les comarques gironines, i aprofundir en el seu coneixement de manera precisa.

Millorar l'oferta, la qualitat i la gestió del sistema de mobilitat a les comarques gironines pels residents.

Incrementar la quota de viatges en transport públic dels residents.

Actuacions a dur a terme

3.13.01 Estudi de mobilitat quotidiana de la població resident a les comarques gironines

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Planifica
Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)	Explora

Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu

Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Estudis de mobilitat quotidiana a les comarques gironines	EMQC	1 Específic

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.13.01	100%						150.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.13.01	-----	-----	-----			

3.14 ELABORAR UN ESTUDI DE MOBILITAT DELS TURISTES I ALTRA POBLACIÓ NO RESIDENT

Descripció de la mesura

Les comarques gironines presenten una intensa relació de mobilitat quotidiana amb la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i amb d'altres àmbits que superen els seus límits administratius.

La mobilitat quotidiana dels no residents apunta a les comarques gironines com a destí o punt de pas, tant durant la setmana laboral, com en períodes de cap de setmana i festius, així com per motius obligats (estudi, treball, etc.) i no obligats (oci, turisme, esbarjo, etc.)

Per tant, cal la realització de nous estudis específics per caracteritzar aquesta mobilitat i definir les mesures de gestió que més s'escaiguin a fi que aquesta sigui el més sostenible possible.

Especialment caldrà fer aquests estudis en aquells punts on es preveu un gran creixement d'aquesta mobilitat com poden ser l'aeroport, els principals pols d'atracció turística i els grans centres generadors de mobilitat.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Caracteritzar i aprofundir en el coneixement dels desplaçaments dels no residents a les comarques gironines.

Millorar l'oferta i la qualitat del servei del transport públic col·lectiu a les comarques gironines pels no residents.

Increment de la quota de viatges en transport públic dels no residents.

Actuacions a dur a terme

3.14.01 Estudi de mobilitat de la població no resident a les comarques gironines

3.14.02 Estudis en centres d'atracció específics.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Planifica
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'estudis sobre mobilitat turística a les comarques gironines elaborats	0	5

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.14.01	100%						50.000 €
3.14.02	100%						75.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.14.01	-----	-----	-----			
3.14.02	-----	-----	-----			

3.15 IDENTIFICAR ÀREES PER A LA CREACIÓ D'APARCAMENTS DE DISSUASIÓ A LA PERIFÈRIA DELS NUCLIS URBANS

Descripció de la mesura

Aquesta mesura, associada a les mesures 3.07 i 3.08, pretén identificar nous espais per desenvolupar aparcaments de dissuasió que ajudin a descongestionar els centres de les ciutats i pacificar el seu trànsit.

Els nous espais, per ser efectius, s'han de trobar ubicats a la perifèria del nucli urbà, i a prop de mitjans de transport públic, com parades d'autobusos urbans, ferrocarrils, o futures estacions de tramvies o bicicletes comunitàries, o d'eixos amb prioritat per a vianants, quan la dimensió de la trama urbana ho permet.

Així mateix, aquesta recerca de sòl ha d'anar lligada a les actuacions en matèria d'aparcament i polítiques d'accés al centre que desenvolupin els PMU.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Perifèria dels nuclis urbans de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el nombre de vehicles que accedeixen als centres urbans.

Actuacions a dur a terme

3.15.01 Estudi d'identificació de zones per a la creació d'aparcaments de dissuasió

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona / Planifica

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
-----------	------	----------

Nombre de places ofertades en aparcaments de dissuasió

VINI

VINI + 100

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.15.01	100%						10.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.15.01	-----					

3.16**COORDINAR ELS SERVEIS D'AUTOBUSOS AMB ELS SERVEIS FERROVIARIS DE VIATGERS****Descripció de la mesura**

La combinació del binomi ferrocarril – bus de vegades presenta una manca de sincronització horària entre ambdós mitjans que afecta negativament el temps de viatge dels usuaris.

La mesura proposa, de manera coordinada amb la 3.4. (referent a les línies d'aportació a les estacions de ferrocarril), l'estudi en detall dels horaris dels principals intercanviadors i nodes de connexió bus – ferrocarril per tal d'ajustar en la mesura del possible els horaris de connexió i/o reforçar els serveis de bus donada la seva major flexibilitat, i d'aquesta manera optimitzar la sincronia i augmentar la velocitat comercial de la combinació.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Estacions intermodals bus- ferrocarril de les comarques gironines i futures línies d'aportació al ferrocarril.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la sincronització de les connexions bus – ferrocarril.

Augmentar la velocitat comercial del binomi bus - ferrocarril.

Fomentar la intermodalitat en transport públic.

Augmentar la quota modal del transport públic.

Actuacions a dur a terme

3.16.01 Estudi de sincronització horària dels serveis de bus amb els ferroviaris

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona / Planifica

Bona pràctica

Coordinació tren-bus

Amb l'objectiu de millorar la competitivitat del transport públic enfront del vehicle privat en aquesta àrea, el DPTOP està treballant per coordinar els horaris i el nombre d'expedicions de les línies d'autobús que connecten els municipis costers del Baix Empordà amb l'estació de ferrocarril de la línia Barcelona – Portbou ubicada a Caldes de Malavella.

Així, es crearan nous serveis d'autobús amb velocitat semiràpida, per enllaçar Palafrugell - Vall-llobrega - Palamós- Sant Antoni - Calonge – Caldes de Malavella, per una banda, i Platja d'Aro - S'Agaró - Castell d'Aro – Sant Feliu de Guíxols - Santa Cristina d'Aro - Caldes de Malavella, per l'altra, amb horaris coordinats amb les sortides i arribades del tren.

http://www20.gencat.cat/docs/Sala%20de%20Premsa/Documents/Arxiu/ptop_prensa.notaPremsa.55.conveni_bEmporda1209141546898.pdf

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de serveis amb horaris coordinats	Vini	↑

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 3 - 6 - 10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
3.16.01	100%						45.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.16.01	-----	-----				

3.17

ELABORAR UN PLA DE MOBILITAT ADAPTADA ALS INTERCANVIADORS DE TRANSPORT PÚBLIC DE SUPERFÍCIE

Descripció de la mesura

En consonància amb la mesura 2.21, que proposa garantir l'accés universal mitjançant plans de mobilitat adaptada, cal fixar l'atenció de manera específica en els usuaris del transport públic de superfície, i de manera específica, en aquells nodes intermodals com són els intercanviadors. La mobilitat adaptada a les parades interurbanes es desenvolupa a la mesura 5.08, per a les urbanes a la 5.19, per als vehicles de transport públic 5.20, i per a la xarxa ferroviària a la 4.06.

El transport públic de superfície ha de permetre que tots els usuaris, habituals o no, puguin accedir al mateix en condicions de seguretat i confort, un factor que facilita l'elecció i l'ús d'aquest mitjà de desplaçament.

Així doncs, la mesura pretén garantir l'accés universal al transport ferroviari, donant resposta al marc normatiu que fixa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, la qual, en el seu article 12, fa referència a l'accessibilitat dels transports públics i disposa:

- A) Les administracions públiques competents en l'àmbit del transport públic han d'elaborar i mantenir permanentment actualitzat un pla de supressió de barreres i d'utilització i adaptació progressiva dels transports públics col·lectius.
- B) En qualsevol cas, el material de nova adquisició haurà d'estar adaptat a les mesures tècniques que s'estableixin.
- C) En les poblacions en què per reglament es determini haurà d'existir almenys un vehicle especial o taxi condicionat, que cobreixi les necessitats de desplaçament de persones amb mobilitat reduïda.

L'esmentada llei, desplega al seu torn el Decret 135/1995, de 24 de març, en la qual els capítols segon, tercer i quart contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques, les de l'edificació i les del transport. Aquests capítols es complementen amb els corresponents annexos, que detallen les especificacions tècniques aplicables.

Les estacions intermodals o intercanviadors, per la seva pròpia naturalesa d'enllaç entre dos mitjans diferents, poden presentar carències en les condicions d'accessibilitat i seguretat a les mateixes i en el seu entorn, així com en els itineraris que uneixen els dos modes de transport.

Per tant, cal elaborar i executar un pla de mobilitat adaptada que tingui en compte les necessitats de tots els usuaris i promoure l'eliminació de barreres de tota mena, aplicant els principis de disseny universal i procurant entorns accessibles i de suport a les necessitats dels ciutadans amb discapacitat i els seus diferents graus:

- les persones amb mobilitat reduïda temporal: dones embarassades, persones que porten cotxets infantils, persones carregades amb paquets, enguixades, en procés de rehabilitació o convalescents, etc.;
- les persones amb mobilitat reduïda permanent: de tipus física, psíquica i sensorial;
- les persones amb mobilitat reduïda severa;

Tanmateix, les persones de la tercera edat i la resta de ciutadans també es beneficien dels plans de mobilitat adaptada.

La mesura s'haurà de coordinar amb la 4.06, referent a l'elaboració i execució d'un pla de mobilitat adaptada al transport ferroviari, i amb la 3.06, enfocada a la millora dels següents aspectes dels intercanviadors:

- la seva accessibilitat, tant en els itineraris com en les pròpies instal·lacions;
- els equipaments;
- els aparcaments per a vehicles privats i bicicletes;

- la informació i la senyalització;

Així doncs, les actuacions previstes als intercanviadors hauran d'incorporar criteris de disseny universal adaptats per a les PMRs en els seus diferents graus.

Per tant, en primer lloc, es proposa la redacció d'un pla de mobilitat adaptada que haurà de:

- diagnosticar les carències i obstacles, tant físics (barreres infraestructurals) com perceptius (comunicació i senyalització),
- proposar les mesures correctores per tal de garantir la màxima adaptació i accessibilitat pels usuaris;

En segon lloc, l'elaboració i l'execució dels projectes derivats.

El pla de mobilitat adaptada als intercanviadors de transport públic de superfície s'haurà d'implantar de manera coordinada amb la participació d'operadors, gestors d'infraestructures, ajuntaments afectats i amb la gestió de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de les comarques gironines.

Document de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

El conjunt d'intercanviadors de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Garantir l'accessibilitat universal i millorar les condicions de confort i seguretat dels intercanviadors de TPC.

Augment i fidelització de la quota d'usuaris del transport públic de superfície.

Promoció de la mobilitat intermunicipal en transport públic de superfície.

Actuacions a dur a terme

3.17.01 Redacció del Pla de mobilitat adaptada als intercanviadors de TPC de superfície (en coordinació amb la redacció del Pla de millora dels intercanviadors).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Finança
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota
Teixit social de les comarques gironines	Opina

Bona pràctica

Experiències europees:

- Informe CERTU "Accessibilité de la voirie et des espaces publiques".
- Informe "Cost" (programa europeu) octubre de 2005: "Accessibilité des autocars et bus à longue distance pour les personnes à mobilité réduite".
- Les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous, Guide méthodologique, 2001, CERTU – Collection références.
www.certu.fr

Experiències locals:

Recentment s'han adaptat a persones amb mobilitat reduïda quatre estacions més del metro de Barcelona:

Sagrera (L1 i L5), Sagrada Família (L2 i L5), Girona (L4) i Can Serra (L1). Les obres han consistit en l'adaptació general d'accessos, la instal·lació d'ascensors i d'encaminaments per a invidents.

Aquestes actuacions que milloraran la mobilitat dels usuaris han comportat una inversió global de més de 6,5 M€.

Passarel·la de correspondència de Sagrada Família.

**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'intercanviadors adaptats	Vini	90%

Indicadors PdM associats

2

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4 - 5 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-DGTT	Ministeri de Foment	...	...	...	...	TOTAL
3.17.01	25%	75%					55.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.17.01		-----				

3.18**ESTABLIR DISPOSITIUS ESPECIALS EN PERÍODES ESTIVALS I DE CAP DE SETMANA****Descripció de la mesura**

La demanda de mobilitat en vehicle privat a les comarques gironines està sotmesa a importants canvis en funció del període de l'any, dia de la setmana i hora. En aquest sentit, el desdoblament previst a moltes de les vies de les comarques gironines (C-260 fins a Roses), anell de les Gavarres, permet la possibilitat de la reversibilitat d'una forma relativament fàcil.

Així, es planteja l'ampliació i millora dels dispositius especials existents en aquests períodes temporals.

L'ATM de Girona i els municipis afectats podrien participar en el seu disseny.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa bàsica de les Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el cost unitari del viatge.

Actuacions a dur a terme

3.18.01 Estudi d'un Pla de dispositius especials per a les Comarques Gironines.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Opina
Servei Català del Trànsit	Executa / Finança / Planifica

Bona pràctica

Carril addicional AP-7 als caps de setmana i estiu. Aquests tipus de dispositius ja s'han experimentat a les comarques gironines. Així, a l'AP-7, durant els períodes punta estacionals ja s'habilita un carril addicional en sentit Barcelona.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de dispositius especials anuals	Vini	Vini +100%
Velocitat mitjana comercial (km/h)	45	60

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

11 - 15 - 18

Cost de les actuacions

Actuació	SCT	...	...	...	...	...	TOTAL
3.18.01	100%						60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.18.01	-----					

EA 4. Millorar la qualitat del transport ferroviari

4.01 COORDINAR ELS DIFERENTS SERVEIS FERROVIARIS DE VIATGERS**Descripció de la mesura**

L'optimització en la coordinació dels diferents serveis ferroviaris de passatgers a les comarques gironines pot representar una important millora en les connexions i la sincronització horària de les línies actualment en servei.

La correcta coordinació dels serveis ferroviaris pot contribuir positivament en la millora de la velocitat comercial del trajecte, en la facilitat per enllaçar diferents serveis i en la competitivitat d'aquest mitjà de transport.

Per tant, es proposa la possibilitat d'implementar mesures d'optimització dels actuals serveis ferroviaris de viatgers a través d'un estudi detallat..

Documents de referència:

Àmbit d'actuació

Serveis ferroviaris de viatgers amb a les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Optimitzar la coordinació dels diferents serveis ferroviaris de passatgers a les comarques gironines.

Millorar la velocitat comercial dels trajectes en aquest medi de transport..

Actuacions a dur a terme

4.01.01 Estudi d'avaluació de les possibilitats d'optimització de la coordinació dels serveis ferroviaris de viatgers

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Gestiona / Planifica
Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota

Bona pràctica**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2008	Objectiu
Velocitat comercial dels trajectes ferroviaris amb 2 o més etapes	Vini	Vini + 5%

Indicadors PdM associats

3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
4.01.01	100%						45.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4.01.01	-----	-----				

4.02 ESTUDIAR LA CREACIÓ D'UN SERVEI TRAMVIARI ENTRE SALT I GIRONA

Descripció de la mesura

Degut a la seva proximitat i al fet de constituir un continu urbà, els municipis de Salt i Girona compten amb unes fortes relacions de mobilitat, les de més elevada intensitat, amb diferència, pel que fa a la mobilitat quotidiana entre dos municipis de les comarques gironines. Val a dir, que el nombre de viatgers de les dues línies que connecten Salt amb Girona suposen un terç del total de viatgers del conjunt de línies de l'ATM de Girona.

L'oferta actual de transport públic, constituïda per línies d'autobús, es proposa que sigui reforçada per una línia de tramvia modern que, a més, enllaci diversos centres estratègics pel que fa al sistema de mobilitat de Girona (estació del TAV, estació d'autobusos, Universitat de Girona, Parc Tecnològic i científic, etc.).

Document de referència: Estudi tramviari de l'anella de les Gavarres de la Diputació de Girona

Àmbit d'actuació

Municipis de Salt i Girona..

Objectius específics a aconseguir

Avaluar la viabilitat d'implantació d'una línia de tramvia modern que doni servei al continu urbà de Girona i Salt.

Actuacions a dur a terme

4.02.01 Estudi de viabilitat.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

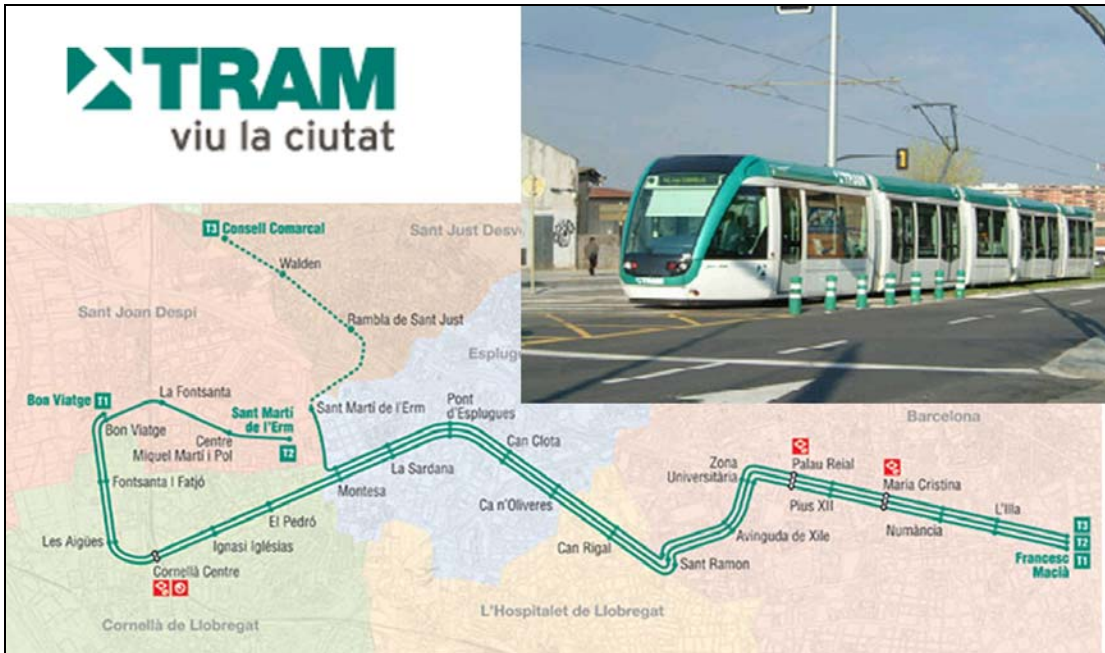
Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria per a la mobilitat	Autoritza / Planifica
IFERCAT	Executa
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

L'any 2004 va entrar en funcionament el servei tramviari la ciutat de Barcelona anomenat TRAM, que connecta diverses zones urbanes de la ciutat i municipis adjacents.

<http://www.trambcn.com/>.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Redacció de l'estudi	-	-

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
4.02.01	100%						250.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4.02.01	-----	-----	-----			

4.03

ANALITZAR LA VIABILITAT DE CREAR SERVEIS FERROVIARIS REGIONALS CONVENCIONALS ENTRE GIRONA I BARCELONA PER LA LÍNIA DEL MARESME

Descripció de la mesura

Les intenses relacions de mobilitat entre la comarca del Maresme i les comarques gironines no estan actualment servides de forma adequada pels serveis ferroviaris existents a la línia de la costa R1, que finalitzen el seu recorregut a Blanes o Maçanet.

Així, la connexió ferroviària entre Blanes i Girona, i entre el Maresme i l'àrea de Girona presenta carències en el servei.

Aquesta manca de fluïdesa en la continuïtat (amb transbordament obligat a Maçanet) del servei ferroviari entre Barcelona i Girona pel Maresme, suposa una disfunció en la connexió entre aquestes àrees amb una forta demanda de mobilitat.

Per tant, aprofitant la infraestructura ferroviària existent, i per donar solució de continuïtat a la demanda de mobilitat esmentada, caldria estudiar la viabilitat d'establir serveis regionals a la línia R1 (inexistents actualment) entre Barcelona i Girona pel Maresme o prolongar els serveis actuals de la línia R1 que finalitzen a Maçanet.

L'esquema aproximat que es planteja en l'extensió del servei de la línia R1 en el seu tram final: Sant Vicenç de Calders – Vilanova – Castelldefels – Barcelona – Mataró – Calella – Blanes – Maçanet - Girona és de 2 trens / en hora punta en el tram final Maçanet - Girona, amb un interval mitjà de 30 minuts, i un total de 50 expedicions diàries en ambdós sentits.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Analitzar la viabilitat d'optimitzar la connexió en transport públic ferroviari entre Girona, el Maresme i Barcelona per la franja litoral.

Connectar el Maresme i Barcelona amb Girona amb serveis ferroviaris regionals per la franja litoral Millorar la connexió en transport públic..

Actuacions a dur a terme

4.03.01 Anàlisi de la viabilitat de la implantació d'un servei ferroviari regional entre Girona i Barcelona per la línia de la costa (R1)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Explota
DPTOP – Secretaria per a la mobilitat	Planifica
Ministeri de Foment	Planifica
RENFE	Explota

Bona pràctica**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'expedicions ferroviàries diàries de tipus regional entre Barcelona, Maresme i Girona	-	20

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	Ministeri de Foment	...	...	...	...	TOTAL
4.03.01	50%	50%					40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4.03.01		-----				

4.04 ANALITZAR LA VIABILITAT DE MILLORAR LA FREQUÈNCIA DE PAS DEL SERVEI FERROVIARI REGIONAL VIC - RIPOLL - PUIGCERDÀ

Descripció de la mesura

Actualment, l'oferta del servei regional ferroviari del corredor interior Puigcerdà – Vic, pertanyent a la línia R3 de RENFE Operadora, amb l'estació de Ripoll com a pivot entre les capitals osonenca i cerdana, presenta uns intervals de pas molt dilatats:

- en el tram Vic – Ripoll, no s'arriba a una expedició per hora (12 expedicions diàries per sentit);
- en el tram Ripoll – Puigcerdà, ni a una expedició cada dues hores (7 expedicions diàries per sentit);

En hora punta al matí, en sentit Vic, únicament existeix una expedició des de l'estació de Ripoll, i en l'altre sentit, en direcció Puigcerdà, ni tan sols una.

Per tal d'augmentar la participació del transport públic en la mobilitat del corredor, així com la seva funcionalitat de connexió entre les comarques d'Osona, el Ripollès i la Cerdanya, es proposa incrementar la freqüència de pas, amb un mínim de:

- una circulació cada hora;
- circulacions cada ½ hora als períodes punta del matí i de la tarda;

Document de referència:

Àmbit d'actuació

El tram ferroviari Vic – Ripoll – Puigcerdà..

Objectius específics a aconseguir

Millorar la freqüència de pas i reduir el temps d'espera a la línia ferroviària regional en el tram Vic - Ripoll - Puigcerdà.

Optimitzar la connectivitat intercomarcal en transport ferroviari entre Osona, el Ripollès i la Cerdanya.

Es proposa incrementar la freqüència de pas, amb un mínim de:

- una circulació cada hora;
- circulacions cada ½ hora als períodes punta del matí i de la tarda;

Actuacions a dur a terme

4.04.01 Anàlisi de la viabilitat de la millora de la freqüència pas del servei ferroviari regional en el tram entre Vic- Ripoll - Puigcerdà (R3)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Explota
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Planifica
Ministeri de Foment	Planifica
RENFE	Explota

Bona pràctica**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2008	Objectiu
Expedicions diàries tram Ripoll – Puigcerdà	14	50
Expedicions diàries tram Vic – Ripoll	24	50

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	Ministeri de Foment	...	...	...	...	TOTAL
4.04.01	50%	50%					40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.04.01	-----					

4.05

REDUIR L'IMPACTE SOBRE LA MOBILITAT DE LA XARXA FERROVIÀRIA A LA TRAMA URBANA DE LES POBLACIONS PER ON CIRCULA

Descripció de la mesura

El traçat de les línies ferroviàries en superfície al seu pas pels nuclis urbans crea sovint diversos efectes negatius en el teixit urbà i en molts casos a la mobilitat, destacant l'efecte barrera transversal al traçat.

Per tant, amb la voluntat d'integrar els traçats ferroviaris en els nuclis urbans i corregir els impactes derivats de llur implantació, la mesura proposa estudiar en detall les problemàtiques en els nuclis urbans dels municipis de les comarques gironines afectats pel que fa a les barreres de vianants i vehicles.

L'estudi haurà de diagnosticar els principals impactes i proposar mesures correctores per garantir la màxima permeabilitat i accessibilitat entre les diferents zones de la ciutat afectades.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis amb traçat de línies ferroviàries en superfície que passin pel seu nucli urbà.

Objectius específics a aconseguir

Integrar el traçat de les línies ferroviàries en el teixit urbà.

Optimitzar la connectivitat entre zones urbanes afectades pel traçat de les línies ferroviàries i millorar la seva permeabilitat.

Millorar el paisatge urbà i recuperar espais d'ús públic.

Actuacions a dur a terme

4.05.01 Estudi en detall sobre les problemàtiques derivades dels traçats ferroviaris al seu pas pels nuclis urbans a les comarques gironines

4.05.02 Integració de les línies ferroviàries als nuclis urbans

4.05.03 Redacció dels projectes d'integració de les línies ferroviàries als nuclis urbans

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Explota
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP	Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Finança / Planifica
RENFE	Explota

Bona pràctica

El Govern impulsa el soterrament del FGC a Pallejà.

Les obres, amb una inversió de 8,5 milions d'euros, completaran la important actuació de soterrament i desdoblament del pas dels FGC per aquesta ciutat.

Mitjançant un passeig de vianants s'integraran les dues bandes de la ciutat, s'obrirà un espai de 58.000m² que inclourà una nova plaça i es racionalitzarà el trànsit de vehicles.

L'objectiu és obrir al ciutadà el nou espai i racionalitzar el trànsit de vehicles, d'aquesta manera, es reconvertirà aquesta franja en una nova plaça i un passeig de vianants, possibilitant la connexió de les dues zones de la població, fins ara separades, d'una manera natural i homogènia.

Permeabilitat de l'entorn: El nou passeig i la plaça permetran millorar la permeabilitat de l'entorn i connectar les dues bandes de la ciutat fins ara dividides pel pas de les vies del tren. Així, es donarà continuïtat als carrers transversals, i a més, es construiran 3 passos soterrats i un pas elevat, que facilitaran aquesta comunicació i encaix.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Projectes iniciats	-	10

Indicadors PdM associats

3 - 4 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

13 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP	Ministeri de Foment	...	...	...	...	TOTAL
4.05.01	50%	50%					70.000 €
4.05.02							0 €
4.05.03							0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4.05.01	-----	-----				
4.05.02						
4.05.03						

4.06

ELABORAR I EXECUTAR UN PLA DE MOBILITAT ADAPTADA DEL TRANSPORT FERROVIARI

Descripció de la mesura

En consonància amb la mesura 2.21, que proposa garantir l'accés universal mitjançant plans de mobilitat adaptada, cal fixar l'atenció de manera específica en els usuaris del transport públic ferroviari. La mobilitat adaptada a les parades interurbanes es desenvolupa a la mesura 5.08, per a les urbanes a la 5.19, per als vehicles de transport públic 5.20, i per als intercanviadors a la 3.17.

Cal elaborar i executar un pla de mobilitat adaptada que tingui en compte les necessitats de tots els usuaris i promoure l'eliminació de barreres de tota mena, aplicant els principis de disseny universal i procurant entorns accessibles i de suport a les necessitats dels ciutadans amb discapacitat i els seus diferents graus:

- les persones amb mobilitat reduïda temporal: dones embarassades, persones que porten cotxets infantils, persones carregades amb paquets, enguixades, en procés de rehabilitació o convalsents, etc.;
- les persones amb mobilitat reduïda permanent: de tipus física, psíquica i sensorial;
- les persones amb mobilitat reduïda severa;

Així doncs, la mesura pretén garantir l'accés universal al transport ferroviari, donant resposta al marc normatiu que fixa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, la qual, en el seu article 12, fa referència a l'accessibilitat dels transports públics i disposa:

A) Les administracions públiques competents en l'àmbit del transport públic han d'elaborar i mantenir permanentment actualitzat un pla de supressió de barreres i d'utilització i adaptació progressiva dels transports públics col·lectius.

B) En qualsevol cas, el material de nova adquisició haurà d'estar adaptat a les mesures tècniques que s'estableixin.

L'esmentada llei, desplega al seu torn el Decret 135/1995, de 24 de març, en la qual els capítols segon, tercer i quart contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques, les de l'edificació i les del transport. Aquests capítols es complementen amb els corresponents annexos, que detallen les especificacions tècniques aplicables.

Concretament, en el capítol quart s'exposen les disposicions sobre barreres arquitectòniques en el transport (BAT) i en l'article 35, les referents a les estacions de transport ferroviari situades en l'àmbit territorial de Catalunya, sobre les quals determina:

“pel que fa als espais d'accés a les instal·lacions, la vinculació dels espais de servei i l'espai d'accés als vehicles han de ser adaptats en les condicions establertes a l'apartat 3.1.3 de l'annex 3.”

En les estacions de transport ferroviari, pel que fa a l'accessibilitat, cal tenir en compte dos aspectes:

- 1) Accessibilitat en la comunicació, segons criteris establerts a l'annex 4 del Decret 135/1995.
- 2) Accessibilitat pel que fa a barreres arquitectòniques, en la qual s'han de considerar tres conjunts d'espais:

- l'accés a les instal·lacions;
- la circulació dels espais de servei ;
- l'espai d'accés als vehicles;

Per tant, en primer lloc, es proposa la redacció d'un pla de mobilitat adaptada al transport ferroviari que haurà de:

- diagnosticar les carències i obstacles, tant físics (barreres infraestructurals) com perceptius (comunicació i senyalització),
- proposar les mesures correctores per tal de garantir la màxima adaptació i accessibilitat pels usuaris;

En segon lloc, l'elaboració i l'execució dels projectes derivats.

Document de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

El conjunt d'estacions ferroviàries de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Garantir l'accessibilitat universal i millorar les condicions de confort i seguretat de les estacions ferroviàries.

Fidelitzar i augmentar la quota d'usuaris del transport ferroviari.

Actuacions a dur a terme

4.06.01 Execució de les mesures d'adaptació

4.06.02 Projectes derivats (7%)

4.06.03 Redacció del Pla de mobilitat adaptada al transport ferroviari (en coordinació amb la redacció del Pla de millora dels intercanviadors: mesura 3.6 a la pàg. 138)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Explota
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Finança / Planifica
RENFE	Explota

Bona pràctica

El DPTOP i Foment signen un conveni per a la millora de la xarxa de Rodalies de Renfe a Catalunya.

L'acord signat avui entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Ministeri de Foment pretén fer un pas endavant en la realització d'obres necessàries que permetin dotar Catalunya d'una xarxa de transport públic ferroviari de qualitat, i corregir, així, les mancances actuals.

El conveni inclou una inversió de 110 M€ per al desenvolupament de diverses actuacions, entre les quals s'hi troba la reforma de l'estació del Passeig de Gràcia per adaptar-la a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR).

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'estacions ferroviàries adaptades	-	75%

Indicadors PdM associats

2 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 5


Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP – SM	Ministeri de Foment	...	...	...	...	TOTAL
4.06.01	50%	50%					5.000.000 €
4.06.02	50%	50%					350.000 €
4.06.03	50%	50%					60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.06.01			-----	-----	-----	-----
2.06.01	-----	-----				
2.06.01	-----	-----				

EA 5. Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient



5.01**DESENVOLUPAR EL ROUTER DEL TRANSPORT PÚBLIC A LES COMARQUES GIRONINES****Descripció de la mesura**

Actualment el web de mobilitat del DPTOP disposa d'un Router del transport públic que permet especificar un municipi origen i un municipi destí, i obtenir totes les combinacions possibles tenint en compte els autobusos interurbans i el ferrocarril. Escollida la combinació, l'usuari obté informació dels horaris disponibles de manera individual per a cadascuna de les etapes del viatge. Els horaris no es tenen en compte a l'hora de valorar les alternatives i no es calculen els temps d'espera en els intercanvis.

El nou Router que està desenvolupant el DPTOP per a tota Catalunya ha de suposar un salt endavant en disseny, funcionalitat i continguts. Entre d'altres, les característiques més destacades que es preveuen són:

- Interurbà: que doni resposta a tots els possibles viatges interurbans dins de Catalunya
- Multimodal: que inclogui els operadors principals (autobusos DGTT, EMT i Mifo, FGC, Renfe, Metro,

Tramvia)

- Connectat amb el transport urbà: amb els diferents graus d'integració que permeti cada operador urbà
- Vehicle privat / bicicleta / caminant: que permeti utilitzar conjuntament cotxe privat i transport públic, així

com que prevegi la possibilitat de trams a peu o en bicicleta

- Connectat al carrer: per donar adreces i possibilitats d'intercanvi (Guia de Carrers)
- Interconnectat: amb tota la informació d'operadors i vincles als seus webs
- Amb horaris: que tinguin en compte els horaris dels operadors, temps d'espera en intercanvis i l'hora de

sortida o arribada, a l'hora d'escollir i valorar les alternatives a proposar.

- Sostenible: amb eines i procediments que permetin assegurar el manteniment de la informació.

En aquest sentit, cal desenvolupar els protocols d'intercanvi d'informació necessaris per tal que els serveis de transport públic de les comarques gironines estiguin correctament integrades dins del nou Router, així com realitzar la presa d'informació necessària, com l'inventari de parades de transport públic.

Documents de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Oferir al ciutadà informació complerta, precisa i actualitzada per escollir itineraris basats en el transport públic, porta a porta i en una data i hora determinades.

Ajudar a comparar les diverses possibilitats de transport.

Facilitar alternatives de transport en casos d'incidències.

Posar a disposició dels diversos operadors una eina que els hi permeti actualitzar la informació relativa a línies, parades, horaris i incidències de la xarxa de forma àgil.

Actuacions a dur a terme

5.01.01 Manteniment de la informació dels serveis de TP

5.01.02 Proporcionar informació dels serveis de TP al DPTOP

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP- Direcció General del Transport Terrestre	Finança / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'operadors de les comarques gironines integrats al Router del transport públic de Catalunya	0	100%

Indicadors PdM associats

3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 2

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-DGTT	Operadors de transport públic	...	...	...	...	TOTAL
5.01.01	100%	0%					0 €

5.01.02 0% 100% 0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.01.01		-----	-----	-----	-----	-----
5.01.02	-----					

5.02 DESENVOLUPAR EL SAE A LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

L'aplicació de les noves tecnologies de la informació i comunicació al transport esdevé un cabdal element estratègic de gestió de la mobilitat. La seva utilització contribueix directament a l'optimització de les operacions en el transport públic.

El concepte d'INFOMODALITAT fa referència a una plataforma tecnològica que incorpora uns protocols de comunicació, els quals permeten l'intercanvi d'informació dinàmica en temps real de servei (o altra informació d'interès com poden ser incidències, canvis, etc), dels diferents operadors de transport públic col·lectiu.

Es planteja adaptar, unificar i compatibilitzar els sistemes intel·ligents d'informació dels grans operadors (RENFE i altres operadors de transport públic per superfície de les comarques gironines), fent extensiu el sistema a la resta d'operadors que no en disposen per una qüestió d'economia d'escala. D'aquesta manera es garanteix a tots els operadors la capacitat per gestionar la seva flota com si es tractés d'un sistema propi, i s'amplia la informació d'altres serveis que poden interessar al passatger per coordinar el seu viatge, millorant així la intermodalitat del transport públic.

Pel que fa a aquesta capacitat de mostrar informació a l'usuari, el sistema es pot dividir en 3 parts:

- Informació de la propera parada i correspondències a bord de l'autobús o el tren, a través de la megafonia. D'aquesta manera es poden complir també les condicions d'accessibilitat per a invidents
- Panells informatius amb els recorreguts, horaris (en temps real sempre que sigui possible) i correspondències amb altres mitjans de transport. S'instal·len a les estacions, a les parades, i especialment als intercanviadors i estacions terminals.
- Mitjans virtuals de publicació de la informació sobre temps d'arribada, línies, etc.: web i SMS.

La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer les xarxes de transport més atractives. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota de mercat del TPC.

Per tal d'assegurar la coordinació entre àmbits, especialment important per a les expedicions que traspassen aquestes fronteres, el sistema hauria de ser capaç d'integrar-se dins del SAE ja en funcionament de l'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona, proposant-se utilitzar aquesta mateixa arquitectura tecnològica, aprofitant així l'experiència acumulada per accelerar la implantació al territori i minimitzar els costos.

En aquest sentit, cal destacar que la prestació de serveis de TPC per carretera presenta una vulnerabilitat major a les possibles incidències que es produeixen a la via pública, en comparació amb d'altres com el ferroviari, que dificulten l'aplicació de mesures de regulació per part de les empreses operadores.

Generalment és el propi conductor de l'autobús el transmissor de la informació a la seva cotxera. En aquestes circumstàncies, la complexitat de gestionar en línia i en temps real situacions diferents a les habituals pot acabar provocant una greu afectació en l'explotació de tota la línia.

El SAE proporciona una base per a la gestió integrada d'elements de servei (gestió de canvis de parades, expedicions, etc.), permetent rebre i distribuir entre els operadors i les persones usuàries la informació provinent de tots aquells agents amb capacitat d'intervenció sobre els canvis programats i no programats a la via pública (senyalització, senyalització excepcional, talls per obres, etc). Això s'aconsegueix gràcies a una base de dades referenciada sobre un mapa de vies constantment actualitzat, que permet la localització de parades, línies, trajectes... que esdevé una font important d'informació per a la presa de decisions. Aquesta base de dades georeferenciada pot estar connectada al Servei Català de Trànsit, fent arribar les incidències diàries del trànsit als centres reguladors de flota de les empreses incloses dins del SAE.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Operadors de transport públic de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la regulació del servei d'autobús públic amb un major coneixement de les incidències de trànsit.

Implementar el serveis de visualització en temps real de la informació al SAE..

Actuacions a dur a terme

- 5.02.01 Campanya de comunicació.
- 5.02.02 Coordinació global del sistema.
- 5.02.03 Equips embarcats.
- 5.02.04 Estudi sobre sistema d'homogeneïtzació d'incidències.
- 5.02.05 Infraestructura TIC.
- 5.02.06 Instal·lació de panells d'informació en temps real en parades.
- 5.02.07 Inversió en tecnologia SAE integrada de les ATM.
- 5.02.08 Manteniment del servei SAE.
- 5.02.09 Manteniment i actualització d'informació en parades.
- 5.02.10 Projecte de visualització en temps real.
- 5.02.11 Sistema GIS d'introducció d'incidències.
- 5.02.12 WEB de gestió d'incidències i d'altres serveis.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Explota
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Finança / Gestiona / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota / Finança
Operadors i gestors de la informació a terminals i estacions de TPC	Explota

Operadors i gestors d'infraestructures de Transport Públic Col·lectiu	Explota
Servei Català de Trànsit	Explota

Bona pràctica

L'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona i Busmet Serveis, S.L. van constituir l'empresa Sermetra que proporciona una base per a la gestió de les incidències.

El model actual de dades de l'ATM de la RMB permetrà que la informació que es visualitza al canal 3/24 de TV3 del Servei Català del Trànsit sobre incidències i congestió de la xarxa viària, es visualitzi d'una manera equivalent als monitors dels operadors amb SAE – ATM.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Regularitat del servei	-	85%
Nombre d'operadors que utilitzen el SAE	-	80%

Indicadors PdM associats

1 - 3

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 2 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	Operadors de transport públic	...	...	...	...	TOTAL
5.02.01	100%	0%					50.000 €
5.02.02	100%	0%					30.000 €
5.02.03	30%	70%					1.200.000 €
5.02.04	100%	0%					30.000 €
5.02.05	100%	0%					480.000 €
5.02.06	100%	0%					280.000 €
5.02.07	100%	0%					900.000 €
5.02.08	100%	0%					200.000 €
5.02.09	100%	0%					180.000 €
5.02.10	100%	0%					55.000 €
5.02.11	100%	0%					60.000 €
5.02.12	100%	0%					40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.02.01			-----	-----		

5.02.02	=====	=====				
5.02.03	=====	=====				
5.02.04	=====	=====				
5.02.05	=====	=====	=====			
5.02.06		=====	=====	=====	=====	=====
5.02.07	=====	=====	=====			
5.02.08			=====	=====	=====	=====
5.02.09				=====	=====	=====
5.02.10	=====	=====				
5.02.11	=====	=====				
5.02.12	=====	=====				

5.03 INVENTARIAR I MILLORAR LES PARADES INTERURBANES D'AUTOBUSOS**Descripció de la mesura**

Les parades d'autobús de les línies interurbanes, ja sigui en un entorn periurbà o urbà, presenten amb molta freqüència carències quant al seu estat de manteniment i l'equipament bàsic: accés no adaptat per a PMRs, espai insuficient per a l'espera, paviment en males condicions, impossibilitat d'aixopluc en moments d'adversitat meteorològica, espai inadequat per a l'autobús, etc.

L'equipament de les parades de línies interurbanes, tant en l'entorn urbà com periurbà, acostumen a ser les més degradades i desprotegides, amb l'agreujant que moltes han de suportar els efectes ambientals negatius i de baixa seguretat provocats per les intensitats i/o velocitats elevades de trànsit properes, condicionants que juguen en contra de l'acceptació i la percepció positiva del transport públic interurbà per superfície.

La mesura també pretén contribuir a garantir l'accés universal al transport públic per carretera, donant resposta al marc normatiu que fixa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.

L'esmentada llei, desplega al seu torn el Decret 135/1995, de 24 de març, en la qual els capítols segon, tercer i quart contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques, les de l'edificació i les del transport.

En el capítol quart s'exposen les disposicions sobre barreres arquitectòniques en el transport (BAT) i concretament, en l'article 36, les referents a les parades d'autobús situades en l'àmbit territorial de Catalunya, sobre les quals determina:

"Les parades d'autobús en el transport urbà i interurbà situades en l'àmbit territorial de Catalunya han de ser adaptades en les condicions establertes a l'apartat 3.1.2 de l'annex 3."

Per tant, en primer lloc, es proposa realitzar un inventari de les parades interurbanes d'autobús que haurà de:

- diagnosticar les carències d'equipament, la seguretat i el confort de les mateixes, en les vessants físiques (barreres infraestructurals) i perceptives (comunicació i senyalització),
- proposar les mesures correctores per tal de millorar les condicions de les parades, així com garantir la màxima adaptació i accessibilitat pels usuaris;

En segon lloc, l'elaboració i l'execució dels projectes derivats.

Aquesta mesura s'ha de coordinar amb la 5.01, referent al Router del transport públic, que requereix fer un inventari de totes les parades de transport públic

Document de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

El conjunt de parades interurbanes d'autobús de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Millorar les condicions de confort i seguretat de les parades de bus interurbanes.

Aumentar i fidelitzar la quota d'usuaris del transport públic interurbà.

Actuacions a dur a terme

5.03.01 Inventari de les parades interurbanes d'autobús i propostes de millora

5.03.02 Subministrar i col·locar els elements d'informació de les parades

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Finança / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de parades de bus interurbà condicionades	Vini	75%

Indicadors PdM associats

2 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.03.01	100%						45.000 €
5.03.02	100%						200.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.03.01	-----					
5.03.02		-----	-----			

5.04 ESTUDIAR ELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC EN ZONES TURÍSTIQUES I ELS SERVEIS DISCRECIONALS DE TIPUS TURÍSTIC

Descripció de la mesura

Tot i que segons la legislació només estan obligats a l'establiment de serveis de transport urbà els municipis amb més de 50.000 habitants, en el cas de les poblacions turístiques seria convenient l'establiment per part de l'administració municipal de serveis de transport urbà o suburbà, encara que sigui amb caràcter estacional, quan la població total a la temporada turística superi els 50.000 habitants, i a rebre per tant també suport econòmic per equilibrar els costos de la prestació dels serveis.

- En aquest sentit caldrà tenir en compte els resultats de l'estudi, en aquests moments en execució, dels serveis de transport urbà de Catalunya per part del DPTOP.
- L'estudi s'haurà de redactar en coordinació amb l'Àrea de mobilitat turística de l'Observatori de la Mobilitat, així com elaborar indicadors per al seu seguiment periòdic en el marc de les funcions de l'Observatori.

D'altra banda, en alguns municipis costaners de les comarques gironines, dels quals, el cas de Lloret de Mar, podria ser l'exemple més clar, opera una nombrosa flota d'autobusos en serveis discrecionals, que cobreixen els trasllats a l'aeroport i les excursions turístiques de tota mena (com ara desplaçaments Costa Brava - Barcelona).

Les necessitats d'aquest tipus de transport, amb una gran rellevància provocada pel turisme en el cas de les comarques gironines, han estat fins ara escassament estudiades.

Donat que es tracta de serveis de transport col·lectiu i, a més, amb una elevada ocupació, caldria establir mesures de promoció adequades com ara carrils-bus, espais específics de parada i estacionament, etc.

En aquests sentit caldrà tenir en compte l'estudi en curs de realització per part del DPTOP sobre els serveis discrecionals i complementar-lo, si és el cas, amb estudis específics de les comarques gironines.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis de les comarques gironines amb situacions estacionals de població flotant i resident superior als 50.000 habitants sense cobertura de transport públic o amb serveis insuficients (flotant + resident > 50.000: Girona, Roses, Lloret de Mar, Blanes, Castelló d'Empúries, Castell-Platja d'Aro, Figueres, Palafrugell, l'Escala, Torroella de Montgrí, Sant Feliu de Guíxols), així com zones turístiques com la Costa Brava, la Vall de Núria o Vallter2000.

Objectius específics a aconseguir

Millorar l'oferta del transport públic estacional en zones turístiques sense cobertura de transport públic.

Fomentar una mobilitat turística sostenible.

Possibilitat de perllongar el servei de transport públic, disminuint la intensitat i les freqüències, fora de la temporada turística.

Diagnosticar les necessitats dels serveis de transport discrecional de tipus turístic a les comarques gironines.

Actuacions a dur a terme

5.04.01 Estudi de la demanda de mobilitat turística en municipis sense cobertura de transport públic.

5.04.02 Estudi dels fluxos de mobilitat en serveis de transport discrecional i pla de millora.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP – Secretaria de mobilitat/ATM	Gestiona / Planifica
Observatori de la mobilitat turística	Opina
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Encara que la ciutat de Mataró superi els 50.000 habitants, la iniciativa del Bus platja és un exemple de bona pràctica.

El 13 de juliol del 2002, Mataró Bus va posar en marxa la línia Bus Platja, pensada per apropar la platja als veïns i visitants de Mataró.

L'any 2002 el servei Bus Platja va funcionar els dissabtes i festius del dia 13 de juliol a l'1 de setembre, i a l'any següent, en el 2003, va començar a funcionar l'1 de juliol, circulant també tots els dies laborables de la temporada d'estiu.

El Bus Platja complementa l'oferta actual de la xarxa urbana aprofitant moltes de les parades existents de les línies regulars urbanes.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de línies de bus amb serveis i trajectes vinculats al turisme	VINI	VINI + 40%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.04.01	100%						40.000 €
5.04.02	100%						50.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.04.01	-----	-----				
5.04.02			-----	-----		

5.05**ANALITZAR LA VIABILITAT DE CREAR UNA XARXA DE CARRILS BUS ALS ACCESSOS DE LES CIUTATS****Descripció de la mesura**

Les retencions cada vegada més freqüents en l'accés a les ciutats afecten directament al nivell de servei de l'autobús, amb una disminució de la velocitat comercial i de la regularitat (i per tant amb el consegüent increment de recursos que cal destinar a l'explotació del servei) que acaben suposant una disminució de la competitivitat i l'atractiu del servei.

D'acord amb el PTVC, cal dur a terme mesures destinades a incentivar la velocitat comercial als accessos a les ciutats que requereixin:

- Carrils bus/VAO a les entrades de les ciutats on el nivell de congestió així ho recomani.
- Carrils bus no segregats en els accessos a les ciutats que no requereixin actuacions tan contundents com els carrils bus/VAO, o que per les seves característiques no facin possible la seva instal·lació.

La tipologia concreta dels carrils bus s'haurà de determinar mitjançant estudis específics que tinguin en compte la configuració actual de la xarxa viària i els projectes constructius futurs del seu àmbit.

La mesura proposa l'estudi dels accessos amb carril bus a projectar a les comarques gironines, així com els projectes constructius, i s'haurà de coordinar amb la mesura 5.14.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Ciutats de les comarques gironines amb dificultats d'accés i/o accessos congestionats.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la velocitat comercial de les línies d'autobús.

Reduir el temps de viatge en aquest mitjà de transport públic.

Millorar l'eficiència i la seguretat d'aquest tipus de transport..

Actuacions a dur a terme

5.05.01 Estudi dels accessos a projectar.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
Diputació de Girona	Opina
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Finança / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Un exemple es la construcció d'un nou carril reservat per al transport públic a la carretera C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat, que permetrà millorar la velocitat comercial i reduir la durada del trajecte per connectar amb transport públic els cinc municipis del Baix Llobregat que enllaça aquesta via amb Barcelona.

La licitació s'ha aprovat per a la redacció dels estudis informatius i d'impacte ambiental d'aquest projecte, que comprèn, també, la transformació d'aquesta carretera en una avinguda interurbana, amb zones verdes i un nou espai per a vianants i ciclistes amb una inversió aproximada de 45 M€.

Infografia del carril bus i per a ciclistes i vianants previst a la C-245 entre Castelldefels i Cornellà de Llobregat.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Velocitat comercial del servei amb carril bus	Vini	Vini +10%
Nombre d'accessos amb carril bus	-	6

Indicadors PdM associats

3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

4

Cost de les actuacions

Actuació	Ministeri de Foment	...	...	...	...	...	TOTAL
5.05.01	100%						40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.05.01	-----	-----				

5.06**ESTABLIR MESURES DE PRIORITAT PER AL TRANSPORT PÚBLIC EN PUNTS SINGULARS AMB CONGESTIÓ****Descripció de la mesura**

Les retencions en determinats punts de la xarxa viària afecten directament el nivell de servei de l'autobús, amb una disminució de la velocitat comercial i de la regularitat (i per tant amb el consegüent increment de recursos que cal destinar a l'explotació del servei) que acaben suposant una disminució de la competitivitat i l'atractiu del servei.

Algunes de les retencions es donen en colls d'ampolla molt localitzats, de manera que un cop superats, la circulació és prou fluïda com perquè no calgui mantenir l'actuació més enllà del necessari.

En aquests casos convé crear un pas exclusiu per als autobusos, de tal manera que puguin estalviar-se la congestió dels altres vehicles. Segons les característiques de l'indret caldrà optar per una solució tècnica o una altra: ramals directes reservats a autobusos a rotondes, prioritat al transport públic a les fases semafòriques, etc.

Per a salvaguarda de les respectives competències i per a assolir una màxima eficàcia d'aquesta actuació cal establir el marc de col·laboració que s'escaigui amb les administracions titulars de cada via.

La mesura s'haurà de coordinar amb la 5.05 i la 5.15.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Ciutats de les comarques gironines amb dificultats d'accés i/o accessos congestionats.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la velocitat comercial de les línies de bus.

Reduir el temps de viatge en aquest medi de transport públic.

Millorar l'eficiència i la seguretat d'aquest tipus de transport.

Actuacions a dur a terme

5.06.01 Anàlisi dels punts on establir mesures de prioritat i propostes

5.06.02 Cost de manteniment: 4% del cost de les obres

5.06.03 Estudis d'experiències a nivell europeu

5.06.04 Execució de les obres

5.06.05 Projectes constructius

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Opina / Planifica
Ministeri de Foment	Autoritza
Operadors Transport Públic	Explota

Bona pràctica

La incorporació de l'N-150 a la C-17 a Montcada i Reixach compta amb un carril d'avançament per a l'autobús.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de punts amb prioritat per al transport públic.	-	8

Indicadors PdM associats

3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

4 - 11 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.06.01	100%						50.000 €
5.06.02	100%						180.000 €
5.06.03	100%						30.000 €
5.06.04	100%						1.500.000 €
5.06.05	100%						120.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.06.01	-----	-----				
5.06.02				-----	-----	-----
5.06.03	-----	-----				
5.06.04			-----	-----	-----	
5.06.05		-----	-----			

5.07**MILLORAR ELS SERVEIS NOCTURNS DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU****Descripció de la mesura**

La Generalitat de Catalunya té en servei 2 línies d'autobusos nocturns a la província de Girona:

NGI 1: Girona - St. Feliu de Guíxols - Platja d'Aro – Palamós.

NGI 2: Girona – Figueres – Roses.

Amb aquest servei d'autobusos nocturns es vol facilitar els desplaçaments de les persones que, per raó de feina o oci, han de moure's a la nit. Ara ho poden fer utilitzant el transport públic, amb unes condicions de comoditat i seguretat òptimes.

El servei d'autobusos nocturns funciona els divendres, els dissabtes i les vigílies de dia festiu. A més, com que aquestes comarques reben un gran nombre de visitants durant la temporada estiuenca, al juliol i agost els autobusos nocturns circulen diàriament.

La mesura proposa estudiar les necessitats i la demanda de transport nocturn associat a la mobilitat quotidiana i a l'oci.

En funció dels resultats obtinguts caldrà ajustar l'oferta de la xarxa actual xarxa per adaptar-la a la demanda.

Els canvis que es proposen són, a grans trets:

- Increment de servei en dies laborables i en caps de setmana en corredors de demanda de desplaçaments nocturns.
- Reducció de servei nocturn els dies feiners en les línies amb una demanda més feble.
- Creació de noves línies a municipis que no estaven servits.

La mobilitat associada a les zones lúdiques i d'oci presenta particularitats com les franges horàries nocturnes de demanda de desplaçaments i els recorreguts específics.

La implantació de serveis nocturns en bus permetria un transvasament modal del vehicle privat al transport públic, reduint el risc d'accidents que es produeixen en aquests tipus de desplaçaments.

A la comarca de la Selva ja existeix un servei anomenat Bus de la festa que es posa en marxa durant la temporada de festes majors per unir diferents localitats.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Ampliar la cobertura horària i específica de la xarxa de bus.

Disminuir la sinistralitat viària associada a l'oci nocturn.

Actuacions a dur a terme

5.07.01 Estudi de la demanda de mobilitat nocturna.

5.07.02 Projectes pilot d'ampliació del servei en horari nocturn.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Centres d'oci	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Planifica
Empreses dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat	Opina
Observatori de la mobilitat turística	Opina
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Autobús nocturn entre Empuriabrava i Figueres i Roses:

L'Associació de Locals d'Oci nocturn de Castelló d'Empúries i Empuriabrava (Alonce), conjuntament amb la patronal Fecasarm i l'Ajuntament de Castelló, posaren en marxa el 21 de desembre del 2007 un servei d'autobús nocturn gratuït que connecta la Zona Nit d'Empuriabrava amb Figueres i Roses. La línia estarà en servei des de dos quarts de deu de la nit fins a les 6 de la matinada, les nits de divendres i dissabte, així com les vigílies de festiu.

Aquesta acció s'emmarca dins del pla per canviar la imatge de la Zona Nit d'Empuriabrava i dotar-la de més seguretat i qualitat per afavorir la seguretat dels seus usuaris i una millor convivència amb els veïns. La línia de bus que s'inaugurarà el 21 de desembre evitarà que la gent agafi el vehicle particular i es reduiran per tant els sorolls i al mateix temps es contribuirà a una major seguretat dels conductors.

El bus de la festa, a la comarca de la Selva:

l'activitat consisteix en un bus que recull als joves d'alguns municipis de la comarca de la Selva en uns punts ja determinats de tota la comarca i els porta a la festa major del pobles que han col·laborat en el projecte (està pensat per assistir als concerts del divendres o dissabte a la nit). Durant el recorregut hi ha un agent de salut o responsable del viatge que informa els joves de determinats temes de salut i hàbits saludables.

En el concert hi ha una paradeta anomenada "Paradeta de la Festa" amb entitats que treballen temes de salut i on reparteixen informació. Per fer-ho més atractiu per als joves es porta a terme un joc en el bus i un altre a la festa, on els participants han de respondre una preguntes o passar unes proves relacionades en temes de prevenció de drogues i accidents. Al final dels jocs aconsegueixen obsequis o consumicions sense alcohol gratuïtes. Finalment el bus retorna als nois i noies a cada un dels punts de recollida.

<http://www.selva.cat/jove/busfesta/objectius.php>

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de viatgers en serveis de bus nocturn	Vini	Vini + 25%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 10

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP – SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.07.01	100%						50.000 €
5.07.02	100%						800.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.07.01	-----					
5.07.02		-----	-----	-----	-----	-----

5.08 ELABORAR I DESPLEGAR UN PLA D'ACCÉS ADAPTAT A LES PARADES INTERURBANES D'AUTOBÚS

Descripció de la mesura

En consonància amb la mesura 2.21, que proposa garantir l'accés universal mitjançant plans de mobilitat adaptada, cal fixar l'atenció de manera específica en els usuaris del transport públic per carretera. La mobilitat adaptada a les parades urbanes a la 5.19, per als vehicles de transport públic 5.20, per als intercanviadors a la 3.17, i per a la xarxa ferroviària a la 4.06.

Les parades d'autobús de línies interurbanes d'autobús, ja sigui en un entorn periurbà o urbà presenten amb molta freqüència carències quant al seu estat de manteniment i l'equipament bàsic: itinerari d'accés i entorn no condicionat, accés no adaptat per a PMRs, espai insuficient per a l'espera, paviment en males condicions, impossibilitat d'aixopluc en moments d'adversitat meteorològica, espai inadequat per a l'autobús, etc.

Les condicions d'equipament i d'accés a les parades de línies interurbanes, tant en l'entorn urbà com periurbà, acostumen a ser les més degradades i també desprotegides, amb l'agreujant que moltes han de suportar els efectes ambientals negatius i de baixa seguretat provocats per les intensitats i/o velocitats elevades de trànsit properes, condicionants que juguen en contra de l'acceptació i la percepció positiva del transport públic interurbà per superfície.

Cal elaborar i executar un pla d'accés adaptat que tingui en compte les necessitats de tots els usuaris i promoure l'eliminació de barreres de tota mena, aplicant els principis de disseny universal i procurant entorns accessibles i de suport a les necessitats dels ciutadans amb discapacitat i els seus diferents graus:

- les persones amb mobilitat reduïda temporal: dones embarassades, persones que porten cotxets infantils, persones carregades amb paquets, enguixades, en procés de rehabilitació o convalsents, etc.;
- les persones amb mobilitat reduïda permanent: de tipus física, psíquica i sensorial;
- les persones amb mobilitat reduïda severa;

Així doncs, la mesura pretén garantir l'accés universal al transport públic per carretera, donant resposta al marc normatiu que fixa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, la qual, en el seu article 12, fa referència a l'accessibilitat dels transports públics i disposa:

- A) Les administracions públiques competents en l'àmbit del transport públic han d'elaborar i mantenir permanentment actualitzat un pla de supressió de barreres i d'utilització i adaptació progressiva dels transports públics col·lectius.
- B) En qualsevol cas, el material de nova adquisició haurà d'estar adaptat a les mesures tècniques que s'estableixin.

L'esmentada llei, desplega al seu torn el Decret 135/1995, de 24 de març, en la qual els capítols segon, tercer i quart contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques, les de l'edificació i les del transport. Aquests capítols es complementen amb els corresponents annexos, que detallen les especificacions tècniques aplicables.

En el capítol quart s'exposen les disposicions sobre barreres arquitectòniques en el transport (BAT) i concretament, en l'article 36, les referents a les parades d'autobús situades en l'àmbit territorial de Catalunya, sobre les quals determina:

"Les parades d'autobús en el transport urbà i interurbà situades en l'àmbit territorial de Catalunya han de ser adaptades en les condicions establertes a l'apartat 3.1.2 de l'annex 3."

Per tant, en primer lloc, es proposa la redacció d'un pla d'accés adaptat a les parades interurbanes d'autobús que haurà de:

- diagnosticar les carències i obstacles, tant físics (barreres infraestructurals) com perceptius (comunicació i senyalització),
- proposar les mesures correctores per tal de garantir la màxima adaptació i accessibilitat pels usuaris;

En segon lloc, l'elaboració i l'execució dels projectes derivats.

Document de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

El conjunt de parades interurbanes d'autobús de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Garantir l'accessibilitat universal i millorar les condicions de confort i seguretat de les parades de bus interurbanes.

Augmentar i fidelitzar la quota d'usuaris del transport públic de superfície interurbà.

Potenciar la mobilitat intermunicipal en transport públic de superfície.

Actuacions a dur a terme

5.08.01 Execució de les mesures d'adaptació.

5.08.02 Projectes derivats (7%).

5.08.03 Redacció del Pla d'accés adaptat a les parades interurbanes d'autobús.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Gestiona / Planifica
Ministeri de Foment	Opina
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

- Informe CERTU "Accessibilité de la voirie et des espaces publiques".
- Informe "Cost" (programa europeu) octubre de 2005: "Accessibilité des autocars et bus à longue distance pour les personnes à mobilité réduite".

• Les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous, Guide méthodologique, 2001, CERTU – Collection références.

www.certu.fr

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de parades de bus interurbà adaptades	-	75%

Indicadors PdM associats

2

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.08.01	100%						4.000.000 €
5.08.02	100%						280.000 €
5.08.03	100%						60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.08.01			-----	-----	-----	-----
5.08.02	-----	-----				
5.08.03	-----	-----				

5.09**CREAR UN SISTEMA TELEMÀTIC DE SEMÀFORS AMB PRIORITAT PER AL TRANSPORT PÚBLIC****Descripció de la mesura**

La congestió causada pels semàfors en les interseccions urbanes suposa en força casos una reducció de la regularitat i de la velocitat comercial del transport públic col·lectiu i, en conseqüència, una reducció de l'oferta o un increment de costos per mantenir-la.

La regulació d'aquests semàfors, especialment en entorns urbans, pot representar una millora substancial dels paràmetres d'explotació esmentats i mantenir, per tant, l'espai, la competitivitat i l'atractiu del servei.

La solució tècnica a aquesta prioritat consisteix habitualment en un dispositiu a bord de l'autobús que activa el llum verd del semàfor en apropar-s'hi. L'activació pot ser manual per part del conductor/-a o automàtica si els vehicles disposen de GPS i SAE.

Caldria integrar el sistema de transmissió de la senyal de manera que sigui únic per a totes les comarques gironines i automàtic quan el sistema detecti que l'autobús va endarrerit

Cal coordinar aquesta mesura amb la 5.15.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la velocitat comercial de les línies de bus.

Reduir el temps de viatge dels trajectes en bus.

Actuacions a dur a terme

5.09.01 Cost de manteniment 4% de la inversió.

5.09.02 Estudi d'identificació dels punts.

5.09.03 Instal·lació del sistema de prioritat.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
--------	------------

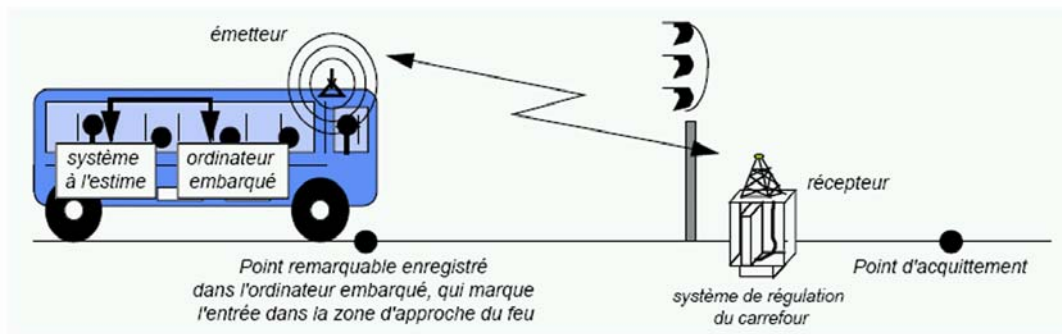
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP- Direcció General del Transport Terrestre	Gestiona / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

STIF (Syndicat des Transports de l'Île de France):

Guide technique des priorités bus aux carrefours à feu (2001).

És una guia completa per a les administracions públiques i els operadors que volen instal·lar un transport públic més eficaç gràcies a prioritats semafòriques.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de parades de bus interurbà adaptades	-	25

Indicadors PdM associats

3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

4 - 11 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
5.09.01	100%						42.000 €
5.09.02	100%						25.000 €
5.09.03	100%						350.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.09.01				-----	-----	-----
5.09.02	-----	-----	-----			

5.09.03



5.10

IMPULSAR UN SISTEMA DE CONTROL DE QUALITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Descripció de la mesura

L'augment de la qualitat del transport públic és un element del qual cal tenir cura si es vol incrementar la competitivitat del sector i millorar la percepció de l'usuari davant aquest mitjà de transport.

Per assolir aquest objectiu deixant espai als diferents operadors per implantar les seves pròpies polítiques de mobilitat, es proposa implantar un sistema de control de qualitat de forma que una de les condicions que s'ha de sol·licitar als explotadors dels serveis, sigui la implantació a les empreses de les normes ISO 9001 de qualitat i ISO 14001 de gestió ambiental.

La implantació d'aquestes normes incidirà en la millora de la qualitat del transport públic per superfície, enfocada bàsicament en tres línies centrals:

- la qualitat de l'oferta actual i prevista;
- la qualitat percebuda pels usuaris;
- la qualitat demanada o esperada;

Aquestes tres línies d'avaluació de la qualitat hauran de permetre endegar un procés de millora contínua d'aquest mode de transport.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Operadors de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Incrementar la qualitat del transport públic de superfície.

Millorar la competitivitat i la percepció del transport públic de superfície.

Augmentar la quota d'utilització del transport públic de superfície.

Actuacions a dur a terme

5.10.01 Implantació de les normatives ISO 9001 i 14001

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Vetlla
Operadors de Transport Públic	Executa / Finança

Bona pràctica

Sistema francès de certificació de qualitat de les línies de transport públic de viatgers:

www.afnor.fr

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Índex de satisfacció de l'usuari	Vini	Vini ↑
Operadors de transport públic amb ISO 9001 implantada	Vini	100%

Indicadors PdM associats

2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	OPT	...	...	...	...	...	TOTAL
5.10.01	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.10.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

5.11 IMPUTAR ELS SOBRECOSTOS DE TRANSPORT PÚBLIC ALS PROMOTORS D'ESDEVENIMENTS EXTRAORDINARIS MASSIUS

Descripció de la mesura

Els esdeveniments extraordinaris molt lligats a competicions esportives i espectacles de diferents tipus, generen unes necessitats d'oferta de transport col·lectiu, el cost de la qual, avui en dia, va majoritàriament a càrrec de les administracions públiques.

Cal establir una norma que permeti objectivar i imputar les despeses de serveis de transport col·lectiu que hauran d'assumir els promotors d'esdeveniments massius que no resolen per si mateixos la necessitat de reforç d'aquest serveis per evitar l'ús massiu de vehicle privat.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Incrementar la quota d'utilització del transport públic en els desplaçaments generats per esdeveniments extraordinaris.

Minimitzar les afectacions al trànsit i a la mobilitat que s'originen pels esdeveniments extraordinaris.

Reduir els costos del transport per a les administracions públiques.

Actuacions a dur a terme

5.11.01 Estat de la qüestió pel que fa a la repercussió de costos del transport públic generats pels esdeveniments extraordinaris.

5.11.02 Impulsar una taula de concertació amb els agents originadors d'aquests esdeveniments.

5.11.03 Redactar i implantar la normativa d'imputació de costos del transport generats pels esdeveniments extraordinaris.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza / Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Autoritza / Gestiona

	/ Planifica
Empreses organitzadores de grans esdeveniments	Opina
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

La Fira de Barcelona ofereix al seu càrrec un bus llançadora de connexió entre els espais finals 1 i 2 quan hi ha mostres que ho necessiten.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Quota de transport públic en els esdeveniments extraordinaris	Vini	Vini +15%
Esdeveniments extraordinaris amb aplicació de la normativa	-	60%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.11.01	100%						0 €
5.11.02	100%						0 €
5.11.03	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.11.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----
5.11.02	-----	-----	-----	-----	-----	-----
5.11.03	-----	-----	-----	-----	-----	-----

5.12 IMPLANTAR UNA NOMENCLATURA UNIFICADA PER AL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

Descripció de la mesura

Per tal de contribuir a una visió, única i integrada del sistema de transport públic de passatge a les comarques gironines, es proposa un sistema homogeni d'identificació de les línies de transport regular lligat a les característiques funcionals i geogràfiques de la línia, però independent del titular i de l'operador.

L'identificador que es proposa és un codi de tres caràcters. Aquests caràcters són de preferència dígitos o xifres, ja que la persona usuària els recorda sempre millor que les lletres. Tanmateix, en alguns casos també s'utilitzen algunes lletres, quan ho requereixen característiques funcionals o bé quan l'ús les ha consagrades.

En concret, aquestes apareixen en les identificacions dels serveis ferroviaris, dels nocturns i d'alguns urbans.

La proposta distingeix entre els serveis ferroviaris i els viaris, per bé que aquesta mesura es refereix principalment als autobusos metropolitans, que són els qui encara no han adoptat aquest criteri.

Es tracta d'una mesura prèvia a moltes d'altres que tenen per objecte la informació a la persona usuària i a la ciutadania.

Aquesta nomenclatura ha de ser coherent i estar coordinada amb la de la resta de Catalunya, per tal de oferir una imatge comuna a tot el territori i facilitar la interpretació per part dels usuaris.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Oferir una imatge integrada i coherent dels diferents serveis de transport públic en bus.

Fer més comprensible i entenedora la informació als usuaris del transport públic en bus.

Actuacions a dur a terme

5.12.01 Campanya d'informació.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Gestiona / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Consortio regional de Transportes de Madrid:
www.ctm-madrid.es

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de línies d'autobús amb identificador estàndard	Vini	100%

Indicadors PdM associats

3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.12.01	100%						12.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.12.01	-----					

5.13

ELABORAR I FINANÇAR L'EXECUCIÓ D'UN PLA D'OPTIMITZACIÓ DEL SERVEI DE TAXI

Descripció de la mesura

L'elaboració d'un pla d'optimització del servei de taxi pot resultar de gran utilitat a les comarques gironines, ja que els seus destinataris els conformen, a grans trets:

- els clients habituals i ocasionals, residents a les CCGG o no;
- els residents a les zones rurals o de baixa densitat;
- els turistes;

Per tant, els tres perfils d'usuaris, repartits al llarg de les comarques gironines, en podrien resultar beneficiats.

La redacció del pla d'optimització del servei de taxi, de manera coordinada amb els Plans de mobilitat rural, pot esdevenir un instrument de gran utilitat i millora per als serveis de transport a la demanda en les zones rurals o de baixa densitat de població.

Tanmateix, la mobilitat associada al turisme també demanda serveis de taxi que es podrien optimitzar amb la centralització dels mateixos en un número únic de telèfon de la mateixa manera que en el cas del servei de taxi a les zones rurals o de baixa demanda.

La inclusió de noves tecnologies com la gestió de la flota per GPS permetria reduir el temps d'espera dels usuaris, tant dels residents als centres urbans, com als de les zones de baixa densitat i els turistes, amb l'assignació de serveis en funció de la localització i disponibilitat del taxi de manera centralitzada.

Per aquest motiu, el pla d'optimització caldrà que avaluï amb major detall les àrees d'influència de les 580 llicències de taxi existents a les comarques gironines i la cobertura que proporcionen a les zones rurals i als punt d'interès turístic per tal de gestionar la flota de manera eficient, quant al servei i la cobertura.

Les 580 llicències actuals són intermunicipals, o sigui que poden oferir serveis entre pobles; però únicament poden recollir clients al municipi on el taxista té la llicència.

En aquest sentit, mancomunar els serveis entre diversos pobles d'una mateixa àrea – en la línia del que ja han demanat els taxistes del Baix Empordà – és una de les fórmules a considerar i un dels principals objectius.

La llei del taxi que la Generalitat va aprovar el 2003 permet nous sistemes que ara el govern vol començar a experimentar per anar estenent-los progressivament arreu del territori, en funció del seu èxit i sempre amb el consens del sector.

Algunes de les solucions que es contemplen són:

- Àrees de prestació conjunta, permetrien operar en diversos municipis i destinar més taxis en els punts de més demanda d'una àrea prèviament definida. Els taxistes podrien recollir clients a més d'un municipi.
- Taxis col·lectius, el taxi funciona com un minibus, pot recollir diversa gent en un sol trajecte. Cada client paga un bitllet i comparteix la tarifa.
- Taxis concertats, consisteix a recollir els clients amb una cita prèvia. Indicat sobretot en zones on no hi ha transport públic.
- Llicències estacionals, llicències de temporada que es faciliten als taxistes per poder oferir servei en un època concreta en altres municipis on hi hagi demanda i carència de taxis.
- Sistema de gestió centralitzat, que canalitzi la demanda dels usuaris des d'una centralita telefònica, amb un número únic, i assigni les carreres mitjançant un sistema de localització amb GPS.

L'avaluació de viabilitat d'implantació d'aquestes mesures pot contribuir a l'optimització del servei, augmentant la qualitat del mateix tant en el temps d'espera, com en l'abast de la cobertura territorial.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Optimitzar la funció de transport del taxi, incrementant la qualitat del servei, en cobertura i temps d'espera.

Optimitzar la gestió de la flota de taxis.

Donar resposta a les necessitats puntuals de desplaçament de les persones residents a les zones rurals i millorar el servei per a la resta de residents i turistes..

Actuacions a dur a terme

5.13.01 Cost estimat d'inversió destinat a línies de subvenció per a la modernització dels sistemes de gestió de la flota de taxis i l'adquisició de GPS

5.13.02 Redacció del Pla d'optimització del servei de taxi

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Comissió del Taxi de Girona	Autoritza
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Autoritza / Planifica

Bona pràctica

Experiència a l'Estat Espanyol:

Sistema de gestió de flotes de taxis a les zones rurals d'Astúries: la iniciativa endegada per la Federación Asturiana del Taxi permet connectar mitjançant GPS-GPRS a diversos taxis, i a aquests amb una centralita que rep els avisos i distribueix el treball agrupant taxis de diferents "concejos rurales".

La centralita mobilitza el cotxe més proper al punt de trucada gràcies al sistema de localització via satèl·lit, disminuint el temps d'espera i ampliant la cobertura territorial de l'oferta.

<http://www.taxiasturias.com>

Experiència internacional:

Taxis a la demanda a la província francesa de la Bretagne: Des taxis à la demande pour revitaliser l'espace rural.

http://www.projetsdeurope.gouv.fr/IMG/pdf/OP_2309_Bretagne.pdf.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de taxis inclosos en la gestió integrada de la flota	-	100%
Nombre de taxis amb GPS	-	100%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 5 - 11

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.13.01	100%						400.000 €
5.13.02	100%						40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.13.01		-----	-----	-----	-----	
5.13.02	-----					

5.14

IMPLANTACIÓ DELS SERVEIS QUE ES DESCRUIEN AL PLA DE TRANSPORTS DE VIATGERS DE CATALUNYA EN L'ÀMBIT DE LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

El Pla de transport de viatgers de Catalunya (PTVC 2008-2012) proposa un seguit d'actuacions dins de l'àmbit de les comarques gironines. Cal impulsar-ne la implementació efectiva de les programades en el període de vigència del PdM, i fer-ne un seguiment continuat.

Les actuacions fan referència, pel que fa als serveis ferroviaris:

- Nous serveis de rodalia ferroviària de Girona;
 - > Línia 1: Flaçà – Bordils-Juli – Celrà – Girona – Fornells de la Selva – Riudellots de la Selva – Caldes de Malavella – Sils – Maçanet-Massanes (1 expedició/hora, i 2 en hora punta).
 - > Línia 2: Flaçà – Bordils-Juli – Celrà – Girona – Fornells de la Selva – Riudellots de la Selva (1 expedició/hora, i 2 en hora punta).
- Serveis ferroviaris regionals d'altres prestacions (estacions de Girona, Aeroport i Figueres), un cop sigui funcional la línia del TGV;

I als serveis de transport per carretera:

- Serveis exprés o troncats entre capitals comarcals:
 - > Figueres – Girona: reforç hora punta 4+4
 - > Olot – Girona: reforç hora punta 4+4
 - > Banyoles – Girona: reforç hora punta 4+4
 - > Barcelona – Girona: servei cada hora
- Serveis de vertebració:
 - > Girona – Lloret de Mar: servei cada dos hores
 - > Girona – Figueres: es proposen serveis directes
 - > Girona – Banyoles: servei cada hora i reforç hora punta
- Serveis comarcals i locals:
 - > Figueres – Sant Feliu de Guíxols: increment de l'oferta
 - > Sant Feliu de Guíxols – Platja d'Aro: unificació d'itinerari i increment d'oferta
 - > Figueres – Palafrugell: increment d'oferta i perllongament fins Palamós i Hospital
 - > Palafrugell – Begur – Regencós – Palafrugell: increment d'oferta
 - > Palafrugell – Begur – Girona: modificació d'horaris
 - > L'Estartit – Girona: increment d'oferta i servei directe
 - > L'Estartit – Flaçà: increment d'oferta
 - > Girona – La Bisbal – St. Feliu – Llagostera – Caldes de Montbui: increment d'oferta.
 - > La Bisbal – Cruïlles – La Bisbal – Forallac: increment d'oferta.
 - > Palafrugell – Calella – Llafranc - Palafrugell: increment d'oferta.
 - > La Bisbal – Ullastret – Serra de Daró – Gualta – Torroella de M.: nou servei.
- Serveis locals de connexió:
 - > Vilopriu – Garrigoles – Torroella de M.: servei en dies de mercat.
 - > Gualta – Fontanilles – Torroella de M.: servei en dies de mercat.
 - > Foixà – Ruplà - La Pera – Púbol – La Bisbal: : servei en dies de mercat.
 - > Fontclara/Sant Feliu/Sant Julià de Boada/Palau-Sator – La Bisbal: ídem.
 - > Vall-Ilobrega – Palamós: ídem.
- Serveis a la demanda:
 - > Gualta – Fontanilles – Vilopriu – Garrigoles – Torroella de Montgrí.
 - > Foixà – Ruplà – Púbol - La Pera – La Bisbal.
 - > Fontclara/Sant Feliu/Sant Julià de Boada/Palau-Sator – La Bisbal.
 - > Vall-Ilobrega – Palamós.
- Serveis singulars:
 - > Ampliació de la connexió en transport públic a l'Aeroport de Girona.
- Millora de la connexió bus-tren:

- > L'Escala, Torroella de M., L'Estartit i Pals: connexió amb l'estació de Flaçà, creació de serveis d'aportació i millora de la freqüència de les línies existents.
- > Palafrugell, Palamós, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols i nuclis intermedis: connexió amb l'estació de Caldes de Malavella, creació de serveis d'aportació i millora de la freqüència de les línies existents.

Document de referència: Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC 2008 – 2012)

Àmbit d'actuació

El conjunt de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Seguiment de la implantació dels serveis de transport públic que desplega el PTVC amb incidència en la mobilitat de les comarques gironines.

Actuacions a dur a terme

5.14.01 Realització dels estudis i convenis per a la creació dels nous serveis.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP- Direcció General del Transport Terrestre	Executa / Finança / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment 2008 Objectiu

Nombre de serveis del PTVC implantats amb incidència a les comarques gironines - 100%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 6 - 7 - 10 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
5.14.01	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.14.01	-----	-----	-----			

5.15

ANALITZAR ELS PUNTS CRÍTIQS DELS ITINERARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC DE SUPERFÍCIE AMB UNA OFERTA ELEVADA O D'ACCÉS ALS CENTRES GENERADORS DE DEMANDA**Descripció de la mesura**

Els recorreguts del transport públic de superfície, especialment dels busos urbans o interurbans, presenten alguns inconvenients, de manera habitual o esporàdica, que afecten la fluïdesa i la velocitat comercial del servei.

Per tal d'optimitzar l'eficiència d'aquest tipus de serveis, es proposa l'anàlisi de les disfuncions i les causes que les provoquen, així com la detecció i localització dels punts crítics que repercuten en el bon funcionament de les diverses línies de transport.

Per tant, es proposa que en tots els trams viaris amb una intensitat de circulacions diàries d'autobusos superiors a 10, o bé que formin part de la xarxa d'accés a polígons industrials i altres grans centres generadors de mobilitat, sigui preceptiu efectuar una anàlisi dels punts crítics de l'itinerari i les seves causes, entenent com a tals, aquells en què l'ordenació i regulació del trànsit, les dimensions de la via, l'elevat grau de saturació o qualsevol altra circumstància, impliquin una reducció de la velocitat comercial dels serveis de transport públic i suposin punts de fricció o impedància en el temps de viatge.

Com a conseqüència d'aquest anàlisi s'hauran d'adoptar mesures per reduir o eliminar aquestes restriccions i prioritzar el correcte funcionament del transport públic, com poden ser:

- carrils bus / VAO a les entrades dels principals nuclis urbans;
- carrils bus no segregats;
- punts d'avançament per al TPC en zones congestionades;
- prioritat semafòrica per al TPC;
- millora de les operacions de càrrega i descàrrega de viatgers;
- d'altres, fruit de l'estudi on s'analitzin les problemàtiques en detall;

Dins de l'anàlisi d'aquests punts s'inclouria la possibilitat d'implantar carrils-bus o itineraris preferents a les principals poblacions de les comarques gironines, especialment a Girona i Figueres.

La redacció de l'estudi s'haurà de coordinar amb les mesures 5.05, 5.06 i 5.09, les quals promouen actuacions de millora de la velocitat comercial i de la prioritat del transport públic..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Detectar i identificar les disfuncions i els punts crítics que afecten negativament el funcionament del transport

públic de superfície d'elevada oferta i d'accés als centres generadors de demanda.

Reduir el temps de viatge del transport públic de superfície.

Millorar l'eficiència i la seguretat d'aquest tipus de transport.

Actuacions a dur a terme

5.15.01 Estudi d'anàlisi dels punts crítics i les seves problemàtiques en els principals itineraris del servei de transport públic per superfície a les comarques gironines.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Opina
DPTOP- Direcció General del Transport Terrestre	Executa / Finança / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota
DPTOP – Direcció General de Carreteres	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Velocitat comercial del TPC de superfície (km/h)	Vini	Vini + 15%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
5.15.01	100%						45.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.15.01	-----					

5.16

ANALITZAR LES BARRERES EXISTENTS (LEGAL, REGLAMENTÀRIES, OPERATIVES) QUE DIFICULTEN UNA MAJOR OPTIMITZACIÓ DELS RECURSOS DE TRANSPORT, COM ARA ELS DISCRECIONALS AMB REITERACIÓ DE RECORREGUT**Descripció de la mesura**

Les comarques gironines compten amb una extensa xarxa de serveis de transport discrecional, així com escolar, l'ocupació dels quals es podria optimitzar si fos possible la seva utilització per part d'altres col·lectius per tal de garantir-los l'accés a determinats serveis o equipaments socials, sobretot en àmbits amb menors densitats de població i oferta de transport públic inexistent.

L'aprofitament d'aquests recursos implica l'anàlisi de les barreres existents i una adequada gestió, que podria articular-se mitjançant un sistema que integri tots els serveis de transport de dèbil demanda (serveis a la demanda, taxi, etc.) a nivell comarcal o supracomarcal.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Detectar les barreres que obstaculitzen una gestió optimitzada dels serveis de transport no regulars.

Millorar la connexió dels petits municipis amb les capitals de comarca.

Incrementar el nivell d'ocupació dels serveis de transport col·lectiu no regulars existents.

Minimitzar la dependència del vehicle privat facilitant una alternativa de transport en zones de baixa o inexistent cobertura de transport públic regular.

Actuacions a dur a terme

5.16.01 Anàlisi de les barreres que dificulten una major optimització dels recursos del transport, en especial de dèbil demanda

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents

Implicació

Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Opina / Planifica
Operadors de Transport Públic	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Redacció de l'estudi	-	-

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4 - 5 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.16.01	100%						40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.16.01	-----					

5.17**IMPULSAR LA CREACIÓ D'UN SISTEMA INTEGRAT DE GESTIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT A LA DEMANDA EN ZONES DE BAIXA DENSITAT****Descripció de la mesura**

Una de les potencialitats a explotar en zones de baixa densitat amb problemes de mobilitat per l'aïllament i la manca de cobertura del transport públic és l'aprofitament dels serveis de transport a la demanda.

Actualment, únicament i ha en funcionament a la comarca de La Selva un servei de transport a la demanda amb sis rutes que serveixen relacions de dèbil demanda explotades per la companyia TEISA.

La centralització i gestió conjunta dels diferents tipus de servei de transport (taxi, bus escolar, etc.) pot incrementar l'optimització dels mateixos en relació al temps d'espera, el nivell d'ocupació i la cobertura.

Es proposa doncs, analitzar la viabilitat d'implantar un sistema que integri les diferents necessitats de la població d'aquestes zones rurals i/o de baixa densitat a través de la creació d'un centre de control amb telèfon únic i gratuït que gestioni les peticions dels usuaris i programi els serveis.

En una primera fase, coordinada amb la comunicació de la mesura als residents d'aquestes zones, caldrà avaluar la potencial demanda, així com les característiques d'aquesta (recorreguts, horaris, periodicitat, etc.).

En funció de les necessitats detectades, es podran programar serveis de transport a la demanda en proves pilot per a la posterior posada en funcionament del servei.

Aquesta mesura s'haurà de coordinar amb l'estudi de la mobilitat rural proposat a la mesura 3.12.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Els municipis amb una densitat de població més baixa, amb nuclis disseminats o aïllats, i preferentment sense cobertura de transport públic.

Objectius específics a aconseguir

Optimitzar els serveis de transport a la demanda en zones de baixa densitat.

Millorar la connexió i l'accessibilitat dels petits municipis amb les capitals de comarca.

Minimitzar la dependència del vehicle privat facilitant una alternativa de transport en aquestes zones.

Actuacions a dur a terme

5.17.01 Estudi d'avaluació de la demanda potencial i les necessitats de transport específic en zones de baixa densitat.

5.17.02 Primera fase: proves pilot de serveis transport a la demanda en àrees amb demanda potencial i gestió centralitzada amb telèfon únic.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Gestiona / Planifica
Federació de taxistes	Opina
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León desenvolupa un servei d'implantació i de gestió del transport a la demanda a les zones rurals sense cobertura de transport públic a través d'un "Centro Virtual de Transporte", en què es recullen les peticions dels usuaris via telefònica i s'assignen els serveis amb 24 hores d'antelació.

El sistema està compost pels següents elements:

1. Central de Control del "Centro Virtual de Transporte a la Demanda" (CVTD), amb les següents funcions:

- Recollida de Reserves (de demanda de serveis de transport).
- Generació de viatges de demanda segons les reserves van ocupant les places del vehicle
- Gestió de les comunicacions entre el centre de control i l'equip embarcat, i el centre de control i els terminals d'informació a l'usuari

2. Equip embarcat + Consola del Conductor, permetent:

- Enviament a la central de Control de la seva posició cada cop que arriba a una parada de la ruta.
- Enviament de missatges per part del conductor cap a la central: avisos i consultes
- Enviament de missatges des de la central al conductor
- Es preveu que en un futur l'equip embarcat disposi d'impressora, de forma que el conductor pugui imprimir les reserves i rutes.

3. Terminals d'Informació a l'Usuari, que permeten indicar-li:

- Les arribades del vehicle a las parades de la ruta (a petició de l'usuari)
- Les places lliures (sense reserva fins el final de la ruta)
- Les incidències en la ruta (text enviat des del Centre de Control)

Ratificació de la sol·licitud d'inclusió de les línies de transport a la demanda de Tuixén a la Seu d'Urgell i de Lles a la Seu d'Urgell al Conveni de transport de viatgers 2008 amb el DPTOP i de creació de les mateixes com a transport a la demanda

http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/premsa/notes/2007/11/20071128EI_DPTOP_impulsa_el_servei_de.jsp

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de passatgers anuals en serveis a la demanda	Vini	Vini + 20%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4 - 5 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.17.01	100%						40.000 €
5.17.02	100%						100.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.17.01	-----					
5.17.02		-----	-----			

5.18

CONNECTAR MITJANÇANT TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA TOTES LES CAPITALS COMARCALS AMB LES POLARITATS EXTERNES, LES INTERNES, I ELS MUNICIPIS DE LES RESPECTIVES COMARQUES**Descripció de la mesura**

El Pla de transport de viatgers de Catalunya (PTVC 2008-2012), seguint les directrius del PITC, es fixa una sèrie de fites en la prestació de serveis interurbans per carretera, distingint:

- Serveis exprés o troncats entre capitals comarcals;
- Serveis de vertebració ;
- Serveis comarcals i locals;
- Serveis locals de connexió;
- Serveis a la demanda;
- Serveis singulars;

Més enllà d'aquestes tipologies de serveis, la mesura proposa la interconnexió en transport públic per carretera de les set capitals comarcals gironines amb les polaritats externes al seu àmbit territorial, amb les polaritats internes de l'àmbit, i amb tots els municipis de les seves respectives comarques.

Document de referència: Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC 2008 – 2012)

Àmbit d'actuació

Capitals comarcals de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Aconseguir l'interconnexió en xarxa del transport públic en base a l'estructura comarcal.

Actuacions a dur a terme

5.18.01 Pla de serveis de les relacions de les capitals comarcals.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Vetlla

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Redacció de l'estudi	Vini	-

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 6 - 7 - 10 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
5.18.01	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.18.01	-----					

5.19 ELABORAR I EXECUTAR UN PLA DE MOBILITAT ADAPTADA A LES PARADES DELS AUTOBUSOS URBANS

Descripció de la mesura

En consonància amb la mesura 2.21, que proposa garantir l'accés universal mitjançant plans de mobilitat adaptada, cal fixar l'atenció de manera específica en els usuaris del transport públic urbà de superfície. La mobilitat adaptada a les parades interurbanes es desenvolupa a la mesura 5.08, per als vehicles de transport públic 5.20, per als intercanviadors a la 3.17, i per a la xarxa ferroviària a la 4.06.

Les parades d'autobús de les línies urbanes, tot i que normalment es trobin en millors condicions que les de les línies interurbanes, també presenten amb freqüència carències quant al seu estat de manteniment i l'equipament bàsic: itinerari d'accés i entorn no condicionat, accés no adaptat per a PMRs, espai insuficient per a l'espera, paviment en males condicions, impossibilitat d'aixopluc en moments d'adversitat meteorològica, espai inadequat per a l'autobús, etc.

Cal elaborar i executar un pla d'accés adaptat que tingui en compte les necessitats de tots els usuaris i promoure l'eliminació de barreres de tota mena, aplicant els principis de disseny universal i procurant entorns accessibles i de suport a les necessitats dels ciutadans amb discapacitat i els seus diferents graus:

- les persones amb mobilitat reduïda temporal: dones embarassades, persones que porten cotxets infantils, persones carregades amb paquets, enguixades, en procés de rehabilitació o convalescents, etc.;
- les persones amb mobilitat reduïda permanent: de tipus física, psíquica i sensorial;
- les persones amb mobilitat reduïda severa;

Així doncs, la mesura pretén garantir l'accés universal al transport públic per carretera, donant resposta al marc normatiu que fixa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, la qual, en el seu article 12, fa referència a l'accessibilitat dels transports públics i disposa:

A) Les administracions públiques competents en l'àmbit del transport públic han d'elaborar i mantenir permanentment actualitzat un pla de supressió de barreres i d'utilització i adaptació progressiva dels transports públics col·lectius.

B) En qualsevol cas, el material de nova adquisició haurà d'estar adaptat a les mesures tècniques que s'estableixin.

L'esmentada llei, desplega al seu torn el Decret 135/1995, de 24 de març, en la qual els capítols segon, tercer i quart contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques, les de l'edificació i les del transport. Aquests capítols es complementen amb els corresponents annexos, que detallen les especificacions tècniques aplicables.

En el capítol quart s'exposen les disposicions sobre barreres arquitectòniques en el transport (BAT) i concretament, en l'article 36, les referents a les parades d'autobús situades en l'àmbit territorial de Catalunya, sobre les quals determina:

"Les parades d'autobús en el transport urbà i interurbà situades en l'àmbit territorial de Catalunya han de ser adaptades en les condicions establertes a l'apartat 3.1.2 de l'annex 3."

Per tant, en primer lloc, es proposa la redacció d'un pla d'accés adaptat a les parades d'autobús urbà que haurà de:

- diagnosticar les carències i obstacles, tant físics (barreres infraestructurals) com perceptius (comunicació i senyalització),
- proposar les mesures correctores per tal de garantir la màxima adaptació i accessibilitat pels usuaris;

En segon lloc, l'elaboració i l'execució dels projectes derivats.

Documents de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

El conjunt de parades d'autobús urbà de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Garantir l'accessibilitat universal i millorar les condicions de confort i seguretat de les parades de les línies d'autobusos urbans.

Actuacions a dur a terme

5.19.01 Execució de les mesures d'adaptació

5.19.02 Projectes derivats (7%).

5.19.03 Redacció del Pla d'accés adaptat a les parades de bus urbà

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Programa Sant Feliu: parades de bus 100% accessibles 2002-2006:

Les principals actuacions han consistit en l'adquisició d'autobusos de pis baix amb rampes i la instal·lació de nombroses marquesines i plataformes en les parades per millorar la qualitat del temps d'espera i l'accés als vehicles.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de parades de bus urbà adaptades	Vini	100%

Indicadors PdM associats

2 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	ACG	DPTOP-SM/ATM	DPTOP-SM	...	...	...	TOTAL
5.19.01	50%	25%	25%				4.000.000 €
5.19.02	50%	25%	25%				280.000 €
5.19.03	0%	100%	0%				60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.19.01			-----	-----	-----	-----
5.19.02	-----	-----				
5.19.03	-----	-----				

5.20**ELABORAR I EXECUTAR UN PLA DE MOBILITAT ADAPTADA ALS VEHICLES DE TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU URBANS I INTERURBANS****Descripció de la mesura**

En consonància amb la mesura 2.21, que proposa garantir l'accés universal mitjançant plans de mobilitat adaptada, cal fixar l'atenció de manera específica en els usuaris del transport públic de superfície, tant urbans, com interurbans. La mobilitat adaptada a les parades interurbanes es desenvolupa a la mesura 5.08, per a les urbanes a la 5.19, per als intercanviadors a la 3.17, i per a la xarxa ferroviària a la 4.06.

Cal elaborar i executar un pla d'accés adaptat que tingui en compte les necessitats de tots els usuaris i promoure l'eliminació de barreres de tota mena, aplicant els principis de disseny universal i procurant entorns accessibles i de suport a les necessitats dels ciutadans amb discapacitat i els seus diferents graus:

- les persones amb mobilitat reduïda temporal: dones embarassades, persones que porten cotxets infantils, persones carregades amb paquets, enguixades, en procés de rehabilitació o convalescents, etc.;
- les persones amb mobilitat reduïda permanent: de tipus física, psíquica i sensorial;
- les persones amb mobilitat reduïda severa;

Així doncs, la mesura pretén garantir l'accés universal al transport públic per carretera, donant resposta al marc normatiu que fixa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, la qual, en el seu article 12, fa referència a l'accessibilitat dels transports públics i disposa:

A) Les administracions públiques competents en l'àmbit del transport públic han d'elaborar i mantenir permanentment actualitzat un pla de supressió de barreres i d'utilització i adaptació progressiva dels transports públics col·lectius.

B) En qualsevol cas, el material de nova adquisició haurà d'estar adaptat a les mesures tècniques que s'estableixin.

L'esmentada llei, desplega al seu torn el Decret 135/1995, de 24 de març, en la qual els capítols segon, tercer i quart contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques, les de l'edificació i les del transport. Aquests capítols es complementen amb els corresponents annexos, que detallen les especificacions tècniques aplicables.

En l'Annex 3 del mateix Decret 135/1995, en l'apartat 3.2, referent als vehicles adaptats i als efectes d'accessibilitat, en tot vehicle s'han de considerar tres tipus d'activitat:

- pujada i baixada;
- circulació interna;
- àrea de passatgers;

Per tant, en primer lloc, es proposa la redacció d'un pla de mobilitat adaptada als vehicles de transport públic col·lectiu, tant urbans, com interurbans, que haurà de:

- diagnosticar les carències i obstacles, tant físics (barreres infraestructurals) com perceptius (comunicació i senyalització),
- proposar les mesures correctores per tal de garantir la màxima adaptació i accessibilitat pels usuaris;

En segon lloc, l'aplicació de les mesures adaptatives de les flotes de vehicles de TPC.

Web de referència:

Document de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

Els vehicles de transport públic col·lectiu, tant urbans, com interurbans, de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Garantir l'accessibilitat universal i millorar les condicions de confort i seguretat als vehicles de transport públic col·lectiu d'àmbit urbà i interurbà.

Actuacions a dur a terme

5.20.01 Adaptació dels vehicles de transport públic col·lectiu.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza
Operadors de Transport Públic	Explota / Finança

Bona pràctica

La xarxa d'Autobusos de Transports Metropolitans de Barcelona, formada per vehicles de pis baix en la seva totalitat, disposa de rampes retràctils d'embarcament que faciliten l'accés dins l'autobús a persones que usen cadira de rodes, a través d'una rampa d'accés que es recolza sobre la vorera i emet un so quan està en funcionament.. Per tal de garantir la seva seguretat, hi ha uns espais reservats on, mitjançant cinturons de seguretat, permeten l'ancoratge de les cadires de rodes i eviten així desplaçaments perillosos. També compta amb botons de sol·licitud de parada a una alçada més baixa de d'habitual.

De la mateixa manera, els validadors emeten missatges acústics i visuals per garantir que les persones amb discapacitats visuals i/o auditives puguin interactuar amb la màquina, i saber si la validació del seu bitllet ha estat correcta. També incorporen polsadors de sol·licitud de parada a una alçada més baixa del que és habitual, cosa que permet que el col·lectiu afectat pugui ser completament autònom, dins de l'autobús.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'autobusos urbans i interurbans adaptats	Vini	90%

Indicadors PdM associats

2 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4

Cost de les actuacions

Actuació	OTP	...	...	...	...	...	TOTAL
5.20.01	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.20.01	-----					

5.21**ESTUDIAR L'AUGMENT DE L'OFERTA D'ACCÉS EN AUTOBÚS A L'AEROPORT DE GIRONA I LA MILLORA DE LES FREQUÈNCIES DE LES LÍNIES EXISTENTS****Descripció de la mesura**

L'aeroport Girona - Costa Brava constitueix actualment el principal centre generador de mobilitat de les comarques gironines i és necessari, per tant, garantir una elevada participació del transport públic en l'accessibilitat a aquesta infraestructura estratègica.

L'oficina de l'EMMA (Estudios de Movilidad del Modo Aéreo), en la darrera enquesta publicada sobre aeroport de Girona (2005), ens aporta informació sobre l'origen dels passatgers que transiten pel mateix aeroport de Girona, val a dir que el 76% d'ells són estrangers, i el 24% restant, residents de l'Estat Espanyol, dels quals, la gran majoria, un 22%, resideixen a Catalunya.

L'accés a les instal·lacions aeroportuàries es realitza bàsicament a través del transport per superfície; el mode més utilitzat és l'autobús interurbà (36%), seguit del vehicle privat (32%), el cotxe de lloguer (12%), el taxi (10%) i l'autobús discrecional (9%).

Tot i que l'oferta actual d'accés en bus sigui acceptable i estigui coordinada amb l'horari dels vols, cal mantenir el nivell de servei i precisar la freqüència de les línies regulars existents de manera concordant amb els horaris i l'augment de tràfic aeri previst, i al mateix temps, diversificar les destinacions i els orígens establint noves línies que enllacin els principals municipis del seu rerepaís.

Per tant, a partir d'un estudi previ de mobilitat generada de l'aeroport de Girona i de l'anàlisi de viabilitat corresponent, caldrà ajustar l'oferta de connexió en bus interurbà per donar resposta, per una banda, a la demanda de mobilitat turística, tant pel que fa als horaris, com als orígens i destinacions, i per l'altra, a l'accés dels residents catalans des dels seus municipis d'origen.

Caldrà que es tingui en compte la possible execució d'una estació intermodal de ferrocarril amb l'arribada de la línia de tren-tram Aeroport Girona-Costa Brava – Girona – Sant Feliu de Guíxols.

Aquests estudis s'emmarquen dins de les propostes del Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (2008-2012).

Document de referència: Pla de mobilitat sostenible de l'aeroport de Girona - Costa Brava

Àmbit d'actuació

Aeroport de Girona – Costa Brava i la seva àrea d'influència.

Objectius específics a aconseguir

Estudiar l'increment de l'oferta de connexió i l'accés a l'aeroport de Girona en bus interurbà.

Actuacions a dur a terme

5.21.01 Estudi de l'augment de l'oferta i millora de les freqüències d'accés a l'aeroport de Girona en autobús

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
AENA	Autoritza
Aerolínies que operen a l'aeroport de Girona-Costa Brava	Explota
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Gestiona / Planifica
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Autobús directe de Granollers a l'aeroport de Girona: el DPTOP ha posat en servei (26/11/2007) una nova línia directa de transport públic per carretera que enllaça la ciutat de Granollers amb l'aeroport de Girona – Costa Brava que explota la companyia de busos Sagalés.

El servei, que triga una mitjana de 50 minuts en cada trajecte, consta de sis expedicions diàries (3+3) de dilluns a diumenge i operativa durant tot l'any.

<http://www.sagales.com>

A partir del 26/11/2007

Servei de dilluns a diumenge (inclòs agost)

GRANOLLERS (Estació d'Autobusos) ⁽¹⁾	7:15	11:45	19:30
AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA	8:05	12:35	20:20

(1) Enllaços a Granollers amb procedència Mataró i Sabadell

- Arribades a Granollers procedents de Mataró: 6:50, 11:20 i 18:48
- Arribades a Granollers procedents de Sabadell: 7:05, 11:35 i 18:30

AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA	9:00	14:30	21:00
GRANOLLERS (Estació d'Autobusos) ⁽²⁾	9:50	15:20	21:50

 **Transports Públics de Catalunya**

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Redacció de l'estudi	-	-

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 3 - 5 - 6 - 7 - 27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.21.01	100%						240.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.21.01	-----					

5.22 OPTIMITZAR ELS RECURSOS DE LA XARXA DE TRANSPORT ESCOLAR I DE TRANSPORT PÚBLIC

Descripció de la mesura

Una de les potencialitats a explotar en zones de baixa densitat amb problemes de mobilitat per l'aïllament i la manca de cobertura del transport públic és l'aprofitament del transport escolar pel transport públic col·lectiu.

Les comarques gironines compten amb una extensa xarxa de serveis de transport escolar, l'ocupació dels quals es podria optimitzar si fos possible la seva utilització per part d'altres col·lectius per tal de garantir-los l'accés a determinats serveis o equipaments socials, sobretot en àmbits amb menors densitats de població i oferta de transport públic inexistent.

Es proposa compartir el transport escolar amb d'altres usuaris que tinguin el mateix destí que el bus escolar o es dirigeixin a algun punt localitzat en el recorregut del mateix, sempre donant prioritat als escolars.

La mesura suposa una alternativa de viatge en poblacions amb baixa cobertura horària de transport públic, al mateix temps que optimitza l'índex d'ocupació del transport escolar, sempre i quan aquest circuli amb places lliures.

Es proposa doncs, realitzar proves pilot de transport escolar obert a la resta de ciutadans en zones de baixa densitat i amb problemes de cobertura de transport públic regular.

Per altra banda, també existeix la possibilitat d'aprofitar la xarxa de transport públic regular existent per racionalitzar la xarxa de transport escolar quan es compleixen tres condicions: igualtat d'itinerari amb el transport escolar, horaris similars i disponibilitat de places en el transport públic regular. Si es donen aquests tres condicionants alhora seria possible racionalitzar la ruta escolar.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Els municipis amb una densitat de població més baixa, amb nuclis disseminats o aïllats, i preferentment sense cobertura de transport públic o municipis amb xarxa de transport públic regular i escolar coincidents.

Objectius específics a aconseguir

Optimitzar els serveis de transport públic escolar en zones de baixa densitat.

Minimitzar la dependència del vehicle privat facilitant una alternativa de transport en aquestes zones.

Fomentar l'increment del nivell d'ocupació del transport col·lectiu.

Aprofitar el transport públic regular per a racionalitzar el transport escolar.

Actuacions a dur a terme

5.22.01 Campanyes divulgatives.

5.22.02 Estudi d'anàlisi de la coordinació de la xarxa de transport escolar i la xarxa de transport públic regular.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu

Grau d'eficàcia

Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP – Secretaria de mobilitat/ATM	Finança / Gestiona / Planifica
Operadors de transport escolar	Explota

Bona pràctica

El Programa de Transporte Escolar Compartido de Galicia, TES+BUS, es un projecte conjunt de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes y la Consellería de Educación y Ordenación Universitaria, amb l'objectiu de promocionar el transport públic col·lectiu en les zones de caire rural.

L'actuació TES+BUS endegada pretén ser una experiència pilot d'utilització mixta dels serveis de transport escolar públic, de tal manera que qualsevol ciutadà de les zones on s'implanta pot utilitzar pels seus desplaçaments les rutes d'aquests serveis.

Programa de transporte escolar compartido de Galicia.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'usuaris (no escolars) del transport escolar	Vini	Vini + 20%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4 - 5 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
5.22.01	100%						55.000 €
5.22.02	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015

5.22.01	=====	=====	=====
5.22.02	=====		

5.23

CREAR SERVEIS DE CONNEXIÓ EN BUS ENTRE LA GARROTXA, OSONA I BARCELONA (OLOT - VIC - BARCELONA) PEL TÚNEL DE BRACONS

Descripció de la mesura

L'obertura del túnel de Bracons de l'eix Vic – Olot, prevista per al segon trimestre del 2009, representa una bona oportunitat per millorar les connexions en transport públic entre les comarques d'Osona i de la Garrotxa, així com d'aquesta darrera amb Barcelona.

Un estudi de l'any 2008 encarregat per l'ajuntament d'Olot, preveu que aquesta infraestructura faci passar de 14.000 a entre 23.000 i 25.000 els vehicles que circulin pel sector sud i est d'aquesta ciutat.

Per tal de reduir l'impacte d'aquest augment de trànsit, i aprofitar el potencial de millora en la connexió de les dues comarques, es proposa l'establiment de serveis de transport públic que cobreixin aquestes relacions de mobilitat.

En una primera fase d'implantació, el nombre d'expedicions podria establir-se en 6 diàries (3 per sentit) per tal d'avaluar la demanda generada, en funció de la qual precisar l'oferta final.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Eix Olot - Vic – Barcelona.

Objectius específics a aconseguir

Connectar la Garrotxa, Osona i Barcelona pel túnel de Bracons mitjançant un servei de transport públic per carretera.

Reduir el temps de viatge del transport públic interurbà de superfície en l'eix Olot – Vic – Barcelona.

Actuacions a dur a terme

5.23.01 Redacció del projecte de servei.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Diputació de Barcelona	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP- Direcció General del Transport Terrestre	Gestiona / Planifica

Operadors de Transport Públic

Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Velocitat comercial	Vini	Vini + 15%
Nombre de passatgers anuals	Vini	Vini + 25%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 25


Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-DGTT	...	...	...	...	...	TOTAL
5.23.01	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5.23.01		-----				

EA 6. Modernitzar l'activitat logística i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies



6.01

ELABORAR UN PLA DE MODERNITZACIÓ I MILLORA DE LA XARXA FERROVIÀRIA DE MERCADERIES

Descripció de la mesura

A les comarques gironines la major part del transport de mercaderies per ferrocarril es realitza a través de la xarxa d'ADIF. Aquest és un servei poc eficient per diversos motius: dèficit en infraestructura ferroviària per a mercaderies, prioritat per al transport de viatgers, gestió millorable, etc...

El previsible increment dels fluxos de mercaderies en els propers anys, sumat a la saturació de la xarxa viària i els greus efectes mediambientals que genera el transport per carretera, fa del tot necessari la potenciació del transport per ferrocarril.

El PITC preveu una sèrie d'actuacions per a potenciar aquest mitjà per al transport de mercaderies, que es troben recollides i pressupostades a la mesura 2.01, destinada a desplegar les actuacions ferroviàries del PITC. D'aquestes mesures ferroviàries, les més estretament relacionades amb la millora del transport de mercaderies són les següents:

- Línia d'alta velocitat Lleida – Barcelona – frontera francesa: el tram final d'aquesta línia es troba en construcció (Barcelona – Sants fins la frontera francesa) amb una previsió posada en servei el 2012. Es tracta d'una línia que entre Lleida i Barcelona és per a passatgers i que entre Barcelona i la frontera és per a trànsit mixt.
- Ampliació de capacitat del corredor Mollet – Maçanet: nova doble via amb l'objectiu que a l'àmbit rodalies entre Mollet i Maçanet les mercaderies puguin circular per vies exclusives sense interferir en l'explotació de rodalies.
- Implantació d'una tercera via al corredor Mollet - Sant Celoni i adaptació a la circulació de trens en ample UIC fins a Portbou.
- Bypass de mercaderies a Girona: nou corredor a l'oest de Girona per evitar el pas de les mercaderies pel centre de la ciutat.
- Connexió ferroviària de la plataforma LOGIS Empordà: Ramals de connexió de la plataforma LOGIS Empordà amb la línia convencional i amb la nova línia d'alta velocitat.
- Eix transversal ferroviari (Lleida – Girona): línia destinada a trànsit mixt de passatgers i mercaderies i que ha d'enllaçar les principals capitals de la Catalunya central, des de Lleida fins a Girona. Aquesta línia està prevista per a la segona fase d'execució del PITC, i per tant, es troba fora de l'horitzó temporal del PdM.

Així mateix, cal complementar les actuacions del PITC amb altres més puntuals, encaminades a solucionar punts de congestió, o altres problemes, a la xarxa actual o derivades de les actuacions previstes. En aquest sentit, es proposa aprofundir en l'estudi de diverses mesures, entre les que destaquen les següents:

- Anàlisi de la necessitat de nous escapaments i creació de nous PAET (espais d'avançament i estacionament tècnic).
- Identificació d'espais per a la ubicació de noves terminals ferroviàries a les comarques gironines.
- Anàlisi dels elements de gestió que poden atraure als operadors logístics a l'ús del ferrocarril.

D'altre banda, cal resoldre alguns problemes de la logística transfronterera que estan perjudicant la utilització del tren per al transport internacional de mercaderies. En concret, d'acord amb l'Observatori de la logística de Catalunya (Indicadors de Competitivitat del Sistema Logístic Català 2008), tant pel que fa als fluxos amb origen Portbou, com a les arribades, es van produir descensos superiors al 30% durant l'any 2006, tendència influenciada per:

L'augment de la congestió a l'estació i les dificultats d'aquesta per ampliar-se, provocant una transferència de càrrega del ferrocarril a la carretera, sobretot en el tram fins a travessar la frontera.

La pèrdua de confiança d'algunes empreses sobre la competitivitat de Portbou per donar resposta a les seves necessitats.

Supressió de trens multiclient i racionalització de les circulacions.

El deteriorament de l'operativitat amb el ferrocarril francès, provocat per conflictes interns i vagues sindicals.

Per salvaguardar les respectives competències i per a assolir una màxima eficàcia d'aquesta actuació cal establir el marc de col·laboració que s'escaigui amb les administracions titulars de cada infraestructura.

Documents de referència:

Àmbit d'actuació

Xarxa ferroviària de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reducció de la dependència del transport de mercaderies per carretera, augmentant l'eficiència del transport i reduint costos econòmics i ambientals.

Actuacions a dur a terme

6.01.01 Pla de modernització i millora de les infraestructures ferroviàries de transport de mercaderies, i redacció d'estudis complementaris

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ADIF	Planifica
Agents logístics i empreses	Explota
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
CIMALSA Centres Logístics de Catalunya	Opina
DPTOP	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Opina
FGC	Explota
IFERCAT	Autoritza
Ministeri de Foment	Opina

RENFE	Explota
SEITT	Executa

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Megatones de mercaderies transportades per ferrocarril	1,8	1,8 + 200%

Indicadors PdM associats

5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 10 - 16

Cost de les actuacions

Actuació	ADIF	...	...	...	...	...	TOTAL
6.01.01	100%						150.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.01.01		-----	-----	-----		

6.02 ESTUDIAR I EXECUTAR LA CREACIÓ DE PLATAFORMES LOGÍSTIQUES ALS ACCESSOS A LA COSTA BRAVA

Descripció de la mesura

Atès el gran moviment de mercaderies que es produeix a grans zones turístiques com la Costa Brava durant els períodes vacacionals, cal preveure la creació de plataformes logístiques que permetin la ruptura de càrrega als accessos a aquests municipis, racionalitzant i optimitzant la càrrega i descàrrega de mercaderies a les zones turístiques.

En aquest sentit, cal la realització d'un pla que quantifiqui la mobilitat de mercaderies en aquests períodes, que analitzi com s'està efectuant el trencament de càrregues actualment i que identifiqui els espais més idonis per realitzar aquestes plataformes logístiques.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis de la Costa Brava: Roses, Costa Brava Centre i Blanes – Lloret de Mar – Palamós – Palafrugell.

Objectius específics a aconseguir

Optimitzar la distribució de mercaderies a la Costa Brava, reduint els impactes que provoca arrossegada pel fenomen turístic.

Actuacions a dur a terme

6.02.01 Estudi de la demanda, situació i viabilitat de plataformes logístiques als accessos als municipis turístics.

6.02.02 Fons de gestió i promoció urbanística de les plataformes logístiques.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de la Costa Brava	Autoritza
CIMALSA Centres Logístics de Catalunya	Executa / Explota
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Planificació Territorial	Finança / Planifica
INCASOL	Gestiona

Bona pràctica

Algunes cadenes de supermercats estan creant plataformes logístiques en que agrupen i compacten les diferents mercaderies que posteriorment distribueixen entre els seus establiments. La major part d'aquest repartiment es produeix durant el període nocturn.

Exemple de repartiment nocturn a la ciutat de Barcelona.

**Valors locals de seguiment**

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de plataformes logístiques als accessos a la Costa Brava	Vini	Vini + 3

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 17 - 19 - 24

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SPT	CIMALSA-CLT	...	...	...	...	TOTAL
6.02.01	100%	0%					80.000 €
6.02.02	0%	100%					2.500.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.02.01	-----					
6.02.02		-----	-----	-----	-----	-----

6.03 IMPLANTAR UN SISTEMA DE DIRECCIÓ, D'INFORMACIÓ I SENYALITZACIÓ PER A VEHICLES PESANTS

Descripció de la mesura

La coexistència de tràfics de diferents tipologies en un àmbit com les comarques gironines genera sovint conflictes per la presència de vehicles en entorns i eixos no dimensionats per acollir-los, atès que aquest és un territori únicament de pas per a la major part d'aquests vehicles.

Aquesta disfunció es produeix especialment en relació als fluxos de llarga distància protagonitzats per transportistes que no coneixen el territori i fan recorreguts poc òptims en termes d'itinerari o en termes d'ús de les vies adequades, aspectes que s'agreugen per les condicions territorials de determinades implantacions industrials.

Les noves tecnologies propicien que cada vegada hi hagi més informació tant per preveure el desplaçament en vehicle privat com per saber afectacions en temps real. Els serveis a incorporar-hi són d'informació en temps real via Internet o telefonia mòbil i poden ser:

- Estat del trànsit i incidències a la via pública.
- Localització de la destinació.
- Horari i ocupació d'aparcaments, zones de càrrega i descàrrega, equipaments logístics, centrals de mercaderies.
- Restriccions temporals.

Aquesta actuació hauria de contemplar, també, la definició de rutes de pas per a les mercaderies perilloses i garantir que s'incorporen a les mateixes els sistemes d'informació que s'adoptin.

Des del punt de vista de la distribució a escala de les comarques gironines, caldria doncs posar en marxa una actuació per canalitzar adequadament els fluxos de vehicles pesants.

Convé que es coordini amb l'aspecte tecnològic del projecte que es desenvolupi sobre informació de trànsit general a les comarques gironines.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir els problemes derivats de la incertesa de la ruta a escollir per arribar al destí.

Actuacions a dur a terme

- 6.03.01 Estudi de viabilitat tecnològica
- 6.03.02 Explotació i manteniment del sistema
- 6.03.03 Implantació del sistema
- 6.03.04 Projecte de sistema de direcció

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta

Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Agents logístics i empreses	Opina
Associacions de transportistes	Opina
DPTOP	Finança / Planifica
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Opina
Gestors d'infraestructures	Opina
Ministeri de Foment	Opina
Operadors de transport de mercaderies	Opina
Servei Català del Trànsit	Explota

Bona pràctica

La senyalització per accedir al port de Barcelona, venint des de Girona, evita que s'utilitzin les rondes de Barcelona per part dels vehicles pesants, desviant-los pel corredor del Baix Llobregat.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2006	Objectiu
Quota de vehicles pesants a les carreteres locals sobre el total de la xarxa viària interurbana	8%	5%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

9 - 26

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP	Ministeri de Foment	...	...	...	...	TOTAL
6.03.01	50%	50%					50.000 €
6.03.02	50%	50%					50.000 €
6.03.03	50%	50%					800.000 €
6.03.04	50%	50%					100.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.03.01			■			
6.03.02						■
6.03.03				■	■	
6.03.04			■			

6.04 ELABORAR UN ESTUDI DE TRANSPORT DE MERCADERIES AGROPECUÀRIES

Descripció de la mesura

El sector del transport de mercaderies agropecuàries ha estat molt poc estudiat tot i que té una importància relativa a la xarxa de distribució de mercaderies de les comarques gironines i un impacte sobre la xarxa bàsica de carreteres. Cal analitzar els principals fluxos i els problemes més comuns que troba el transport d'aquest tipus de mercaderies, per facilitar la competitivitat de les explotacions agropecuàries i l'exportació dels seus productes fora de l'àmbit.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Conèixer millor els fluxos de mercaderies a les comarques gironines, i detectar les necessitats específiques del sector agropecuari.

Actuacions a dur a terme

6.04.01 Estudi d'anàlisi de les mercaderies agropecuàries a les comarques gironines.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Associacions d'explotacions agrícoles i ramaderes	Opina
Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAAAR)	Opina
DPTOP – Secretaria de mobilitat/ATM	Autoritza / Planifica
Operadors de transport de mercaderies	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Estudis de tràfic de mercaderies agropecuàries	-	1

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
6.04.01	100%						60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.04.01	-----	-----				

6.05 IMPULSAR UN PLA DE DESENVOLUPAMENT DE LA LOGÍSTICA NOCTURNA

Descripció de la mesura

Les tendències en el sector logístic marquen la necessitat d'optimitzar la competitivitat amb l'objectiu de fer front als reptes que suposen l'augment dels fluxos i de la complexitat en les cadenes logístiques, l'existència de colls d'ampolla en el sistema d'infraestructures i la necessitat de rebaixar el cost del servei logístic, mitjançant un pla que desenvolupi noves estratègies d'organització i gestió logística en horari nocturn que permetin reduir la pressió sobre les infraestructures en hora punta, minimitzin l'impacte ambiental de l'activitat logística i millorin la seva competitivitat.

La gestió nocturna dels processos logístics es presenta com una alternativa amb gran potencial de generar capacitat en el sistema logístic i d'aconseguir els objectius exposats. És necessari analitzar per a quines cadenes és viable la logística nocturna, quin guany de capacitat suposaria i identificar els impactes de competitivitat, sobre la mobilitat, socials i ambientals que generi.

Un cop acabat el pla caldrà desenvolupar les mesures que es considerin més eficients i viables dins del període de vigència del PdM.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Aconseguir augmentar el volum de moviments de transport de mercaderies que es realitzen en hores on el trànsit és menys intens, optimitzant la capacitat de les infraestructures logístiques i la utilització de l'espai urbà.

Actuacions a dur a terme

6.05.01 Pla per al desenvolupament de la logística nocturna.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Agents logístics i empreses	Explota

Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
CIMALSA Centres Logístics de Catalunya	Executa
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Gestiona / Planifica
Gestors d'infraestructures de transport públic	Explota
Operadors de transport de mercaderies	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Quota de la logística nocturna	Vini	↑

Indicadors PdM associats

1

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

19

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
6.05.01	100%						90.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.05.01	-----	-----				

6.06 CREAR UNA XARXA D'APARCAMENTS PER A VEHICLES PESANTS

Descripció de la mesura

Per a donar servei a l'important trànsit de pas de vehicles pesants que passa per les comarques gironines es planteja la realització d'un pla d'aparcaments que els donin servei. Cal que aquests equipaments no es limitin només a facilitar aparcament sinó que a més prestin serveis bàsics per al vehicle i per al conductor. Convé poder informar del seu grau d'ocupació amb anticipació als transportistes.

A títol enunciatiu aquests equipaments han de disposar dels serveis següents:

- Zona d'oficines amb accés a Internet i espais wifi i altres serveis de telefonia complementaris.
- Taquilles.
- Gasolinera i biogasolinera.
- Serveis de neteja de vehicles.
- Espai de restauració.

El sistema de gestió d'aquests equipaments ha de ser atractiu per a la iniciativa privada, a imatge i semblança dels aparcaments dels turismes i incorporar en les tarifes criteris ambientals.

A més d'aquests aparcaments, els municipis més industrialitzats de les comarques gironines han de comptar amb aparcaments de vehicles pesants dimensionats d'acord amb el dèficit de places d'estacionament per a camions de residents, que tinguin a fi d'evitar que aquests ocupin espais a la via pública quan no presten servei, especialment a les zones residencials..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis industrials de les comarques gironines (Aiguaviva, Arbúcies, Argelaguer, Banyoles, Besalú, Blanes, Blanes, Cassà de la Selva, Castelló d'Empúries, Celrà, Cornellà del Terri, Figueres, Fornells de la Selva, Girona, Hostalric, La Jonquera, La Vall d'en Bas, La Vall de Bianya, Les Preses, Maçanet de la Selva, Olot, Palafrugell, Palamós, Riells i Viabrea, Ripoll, Riudellots de la Selva, Bescanó, Sant Feliu de Buixalleu, Sant Gregori, Sant Hilari Sacalm, Sant Jaume de Llierca, Sant Joan les Fonts, Sarrià de Ter, Sils, Torroella de Montgrí, Vall-llobrega, Vilablareix, Vilamalla entre d'altres) i principals nodes de pas (seran d'especial anàlisi els municipis de La Jonquera, Figueres, Riudellots de la Selva i Sils).

Objectius específics a aconseguir

Dotar de millors serveis al transport de mercaderies.

Disminuir les molèsties causades al trànsit municipal degut a l'aparcament incontrolat d'aquest tipus de vehicles.

Actuacions a dur a terme

6.06.01 Ajudes a gestors de polígons industrials i ajuntaments per a la creació dels aparcaments de pesants itinerants (x14 aparcaments)

6.06.02 Cost d'explotació (recuperable pels ingressos dels aparcaments)

6.06.03 Cost de construcció (amortitzable pels ingressos dels aparcaments)

6.06.04 Inventari i estudi de noves localitzacions d'aparcaments per a pesants.

6.06.01	100%						1.400.000 €
6.06.02	100%						0 €
6.06.03	100%						0 €
6.06.04	100%						90.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.06.01		-----	-----	-----	-----	-----
6.06.02	-----	-----	-----			
6.06.03	-----	-----	-----			
6.06.04	-----					

6.07 HARMONITZAR DETERMINATS ASPECTES DE LA NORMATIVA I LA GESTIÓ LOCAL DE LES MERCADERIES

Descripció de la mesura

La gestió eficient del transport de mercaderies topa amb una normativa local amb diversitat de criteris i una gestió no coordinada entre els diferents municipis. Per facilitar una gestió més eficient, tant per a l'operador com per als propis municipis, cal homogeneïtzar aspectes com la delimitació de pes i dimensions d'accés a àmbits urbans, l'obligació de realitzar determinades operacions a l'interior del local, o la regulació de les zones de càrrega i descàrrega en quan a temps i màxima durada d'estacionament. Aquesta homogeneïtzació hauria de permetre utilitzar el mateix dispositiu de control del temps d'estacionament a la càrrega i descàrrega a totes les comarques gironines i consensuar els mecanismes de la logística nocturna.

La taula del sistema logístic podria ser un bon instrument catalitzador de les demandes dels operadors i transmissor cap a les administracions públiques de les seves necessitats.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Municipis de les comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Dotar de coherència i consistència el model de distribució de mercaderies, facilitant la feina dels diferents operadors.

Actuacions a dur a terme

6.07.01 Estudi sobre normativa local de mercaderies i propostes d'harmonització.

6.07.02 Incentius econòmics per a la difusió d'elements de control.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona / Planifica

Bona pràctica

La ciutat de Girona ha implantat una limitació de temps a les zones de càrrega i descàrrega que ha permès augmentar la seva eficàcia.



Font: web Ajuntament de Girona

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
% Ocupació legal espai C/D	Vini	Vini + 10%

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 4 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 15 - 24 - 26

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP – SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
6.07.01	100%						30.000 €
6.07.02	100%						20.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.07.01	-----					
6.07.02		-----				

6.08 ELABORAR UN ESTUDI DE TRANSPORT DE MERCADERIES

Descripció de la mesura

Cal analitzar la mobilitat actual de les mercaderies i la tendència futura, en aquest sentit l'estudi proposat ha d'aportar dades sobre el transport de mercaderies de pas, la distribució interior de les comarques gironines i la distribució urbana, més enllà de les dades proporcionades per la diagnosi del pdM.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Conèixer millor els fluxos de mercaderies a les comarques gironines, i detectar possibles punts de congestió amb la participació dels sectors afectats.

Actuacions a dur a terme

6.08.01 Estudi d'anàlisi de les mercaderies a les comarques gironines.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Agents logístics i empreses	Opina
CIMALSA Centres Logístics de Catalunya	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Opina / Planifica
Operadors de transport de mercaderies	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Estudis de mobilitat de mercaderies a les comarques gironines	-	1

Indicadors PdM associats

1 - 3 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
6.08.01	100%						60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.08.01	-----	-----				

EA 7. Garantir l'accés sostenible als centres de treball



7.01

FINANÇAR L'ELABORACIÓ I EXECUCIÓ DE PLANS ESPECÍFICS DE MOBILITAT (PEM) ALS POLÍGONS INDUSTRIALS I ALTRES GRANS CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT

Descripció de la mesura

La disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, “en el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin les condicions, quant a superfície i nombre d'empreses i de treballadors, que es determinin per reglament.”

Així doncs, la realització de plans específics de mobilitat (PEM) forma part de l'estratègia impulsada des del Govern de la Generalitat amb la finalitat d'avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i segura en els desplaçaments al lloc de treball.

Tot i que encara s'estigui redactant i desenvolupant el text del reglament que ha de determinar els criteris de superfície, nombre d'empreses i treballadors a partir dels quals serà d'obligat compliment la realització d'un PEM, es proposa establir incentius per la realització dels esmentats plans de mobilitat, tant en suport tècnic i/o econòmic per a la seva elaboració, com en l'execució de mesures de mobilitat més sostenible.

L'avanç del període de planificació en els polígons industrials de major entitat, quant a empreses i treballadors, i les zones d'activitat econòmica amb major incidència en la mobilitat generada, pot contribuir a un desplegament més àgil dels PEM quan les condicions i els criteris ja estiguin regulats per llei.

Els PEM són, d'altra banda, un bon instrument per a estendre la cultura de la mobilitat sostenible entre empresaris i treballadors.

El contingut que es proposa per a la redacció d'aquests plans hauria de tractar els següents temes:

- Adequació dels itineraris a peu entre els principals centres d'atracció de viatge i les parades i estacions de transport públic
- Establir una xarxa de bicicletes que connecti els principals centres d'atracció de viatge amb les estacions de transport públic
- Plantejar propostes de millora del transport interurbà
- Establir serveis de transport públic especials en funció de la demanda (centres d'oci i turístics)
- Coordinar els serveis de transport discrecional
- Implantar mesures de pacificació del trànsit i millora de la seguretat vial
- Plantejar propostes de resolució de les interseccions o accessos especialment conflictius
- Elaborar plans de senyalització, destinats tant als vehicles pesants als polígons industrials com als turistes als centres d'oci.
- Establir mecanismes per a la potenciació del cotxe i la furgoneta compartida
- Elaborar propostes de regulació de l'estacionament en calçada amb l'objecte de potenciar el cotxe compartit i el transvasament modal
- Plantejar mesures d'optimització del transport de mercaderies i la potenciació del mode tren quan sigui factible

Documents de referència: Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons industrials. DPTOP

Àmbit d'actuació

Els principals polígons industrials i els grans centres generadors de mobilitat: els grans centres logístics (CIM i LOGIS) i d'activitat econòmica, els punts d'atracció turística; així com municipis amb problemes de mobilitat especials.

Tot i això, pel horitzó del Pla es planteja començar per aquells àmbits on està previst actuar dins de "l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana (2008-2011)":

Polígons on es necessari l'impuls definitiu d'execució de les mesures previstes en els plans i estudis de mobilitat ja elaborats:

- Aeroport de Girona-Costa Brava
- Politger i Begudà (Garrotxa)

Polígons per als quals es redactaran els plans de mobilitat i s'implementaran:

- Celrà
- Riudellots de la Selva
- Vilamalla

Es considera que el període 2012-2015 s'impulsaran com a mínim l'estudi de mobilitat i la seva implantació posterior en 4 centres d'atracció de viatges més.

Així mateix, han de redactar-se 3 Plans específics als següents municipis amb problemes de mobilitat especials:

- * Ribes de Freser: relacionats amb l'accés a la Vall de Núria -> centrat en l'accés a les estacions del tren i el cremallera i la gestió de l'aparcament.
- * La Jonquera: degut al trànsit comercial transfronterer -> centrat en la gestió de l'aparcament dels vehicles pesants itinerants, i l'accessibilitat a les activitats i comerços transfronterers.
- * Palamós: atès el potencial del seu port com a porta d'accés i sortida de mercaderies -> centrar l'estudi en les possibilitats de connectar el port amb la xarxa ferroviària de mercaderies.

Objectius específics a aconseguir

Avançar en la fase de planificació dels PEM.

Realitzar i aplicar els PEM quan s'aprovi la seva regulació.

Foment d'una mobilitat laboral més sostenible.

Augment de la quota d'usuaris del transport públic, col·lectiu i dels modes no motoritzats.

Disminució del nombre de viatges en vehicle privat.

Actuacions a dur a terme

7.01.01 Plans específics de mobilitat (x12)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
--------	------------

7.02 POTENCIAR LA CREACIÓ D'ÒRGANS GESTORS A LES ÀREES D'ACTIVITAT ECONÒMICA

Descripció de la mesura

Espais com l'Aeroport de Girona i el seu entorn precisen d'òrgans gestors que regulin la mobilitat al seu àmbit (gestió de la xarxa viària, senyalització, gestió dels serveis discrecionals i de les mesures de potenciació del cotxe compartit.....). Des del DPTOP es fomentarà la creació d'aquests òrgans assessorant jurídicament per a la seva posada en marxa així com subvencionant parcialment l'òrgan gestor en els seus inicis.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Àrees d'activitat industrial, com:

- Aeroport de Girona-Costa Brava i el CIM la Selva
- Celrà
- Politger i Begudà
- Riudellots de la Selva
- Vilamalla

Objectius específics a aconseguir

Facilitar la gestió de la mobilitat a les àrees d'activitat econòmica d'una forma integral i propera a les necessitats de les empreses i els treballadors.

Actuacions a dur a terme

- 7.02.01 Definir les competències de l'òrgan gestor de la mobilitat i la seva composició.
- 7.02.02 Establir quines àrees requereixen un òrgan gestor de la mobilitat.
- 7.02.03 Subvenció anual per a cadascú dels òrgans gestors definits (x 2).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona / Planifica
Teixit empresarial de les comarques gironines	Finança

7.03 PROMOURE L'ASSOCIACIONISME EMPRESARIAL EN ZONES INDUSTRIALS PER FACILITAR POLÍTIQUES COMUNES DE MOBILITAT

Descripció de la mesura

Per tal de fomentar la mancomunació dels serveis de mobilitat en les zones industrials, i fomentar la gestió d'aquesta que és d'interès de totes les empreses, cal facilitar la creació d'associacions d'empreses dedicades a millorar la mobilitat dels seus treballadors, així com projectes conjunts d'empreses amb aquest objectiu.

Un dels projectes conjunts pot ser per exemple el de furgoneta d'empresa compartida, descrit a la mesura 7.9

Document de referència: <http://www.portalsocial.net/DBS/a/materials/accessibilitat/index.htm>

Àmbit d'actuació

Àrees d'activitat industrial, com:

- Aeroport de Girona-Costa Brava i el CIM la Selva
- Celrà
- Politger i Begudà
- Riudellots de la Selva
- Vilamallà

Objectius específics a aconseguir

Fomentar el treball conjunt de la mobilitat i l'aprofitament de sinèrgies que poden ajudar a reduir el cost del transport.

Actuacions a dur a terme

7.03.01 Promoure projectes d'empreses que millorin la mobilitat a les zones industrials a través de l'associació i el treball conjunt d'empreses

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona
Empreses i associacions empresarials	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'associacions empresarials amb mancomunació dels serveis de mobilitat	0%	100%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
7.03.01	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.03.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

7.04**CREAR UNA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES ALS POLÍGONS INDUSTRIALS I ELS GRANS CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT****Descripció de la mesura**

La mesura pretén enllaçar els polígons industrials i altres centres generadors de mobilitat amb les estacions de tren o bus i els nuclis urbans dels municipis més propers, a través d'una xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes.

Es recomana que els itineraris discorrin de manera segregada a les calçades dels vehicles motoritzats en els trams interurbans i permetin, preferentment, la connexió i l'accés a les parades i estacions del transport públic.

Els polígons industrials hauran de preveure en els seus plans de mobilitat específics (PME) les seves pròpies xarxes d'itineraris de vianants i carrils bicicleta que connectin amb aquests itineraris d'accés als nuclis urbans o parades de transport públic.

Les característiques d'aquestes vies han de ser similars a les de les xarxes de bicicletes interurbana, asfaltades i segregades, senyalitzades convenientment i amb les garanties de seguretat i confort per als usuaris, amb una reserva d'espai en forma de plataformes de 3 m com a mínim.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Els principals polígons industrials i els grans centres generadors de mobilitat: els hospitals comarcals, els centres universitaris, els grans centres logístics (CIM i LOGIS) i d'activitat econòmica, els punts d'atracció turística.

Tot i això, pel horitzó del Pla es planteja començar per aquells àmbits on està previst actuar dins de "l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana (2008-2011)":

Polígons on es necessari l'impuls definitiu d'execució de les mesures previstes en els plans i estudis de mobilitat ja elaborats o en fase d'elaboració:

- Aeroport de Girona-Costa Brava
- Politger i Begudà (Garrotxa)

Polígons per als quals es redactaran els plans de mobilitat i s'implementaran:

- Celrà
- Riudellots de la Selva

Es considera que el període 2012-2015 s'impulsaran com a mínim l'estudi de mobilitat i la seva implantació posterior en 4 centres d'atracció de viatges més.

Objectius específics a aconseguir

Dotació dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat d'una connexió per als modes no motoritzats amb les estacions de tren i els nuclis urbans més propers.

Fomentar la marxa a peu i en bicicleta en els desplaçaments per mobilitat obligada.

Disminuir el nombre de viatges en vehicle privat.

Reduir l'emissió de GEH.

Actuacions a dur a terme

7.04.01 Cost anual d'exploració (8.000 €/km).

7.04.02 Estudi d'itineraris i criteris d'execució.

7.04.03 Projectes i execució 9 CGM x 100.000 €.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza / Finança
DPTOP – Secretaria de mobilitat/ATM	Executa / Finança / Planifica
Empreses dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat	Opina

Bona pràctica

Carril-bici al polígon industrial Can Sant Joan (Sant Cugat del Vallès).

Carril bici al nou polígon de Júndiz-2 (Vitòria), amb dos km de llargària, connecta amb la localitat de Lermenda i permet l'accés a peu o en bicicleta al polígon.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Km de via per a vianants o bicicleta executades	-	25

Indicadors PdM associats

4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	ACG	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	TOTAL
7.04.01	100%	0%					400.000 €
7.04.02	0%	100%					40.000 €
7.04.03	100%	0%					800.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.04.01					-----	-----
7.04.02	-----					
7.04.03		-----	-----	-----	-----	

7.05

AMPLIAR LA XARXA ACTUAL DE LÍNIES REGULARS INTERURBANES QUE DONEN SERVEI ALS POLÍGONS INDUSTRIALS I GRANS CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT**Descripció de la mesura**

En relació amb els Plans Específics de Mobilitat (PEM), una de les actuacions complementàries és l'ampliació de la xarxa i la cobertura de les línies regulars interurbanes que serveixen als polígons industrials.

La mesura té la finalitat d'estudiar nous traçats i reforçar els serveis en els recorreguts habituals de les línies regulars, amb desviacions puntuals, en funció dels horaris d'entrada dels treballadors, per tal d'enllaçar amb els polígons industrials i els centres generadors de mobilitat.

També es proposa la creació de nous circuits i busos llançadora que connectin aquests centres generadors de mobilitat amb els nuclis urbans dels municipis propers i les estacions o intercanviadors pròxims.

L'ampliació d'aquesta xarxa de servei de transport públic haurà de ser flexible, en nombre d'expedicions i freqüències horàries, per tal d'adaptar-se a la demanda específica dels usuaris, en aquest cas, marcada pels horaris d'entrada i sortida laborals.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Centres de treball i estudi (els polígons industrials obligats a fer un PEM, i els següents centres de treball i estudi: Hospital Comarcal de Blanes, Hospital de Figueres, Hospital Universitari de Girona Josep Trueta, Hospital de Palamós, Hospital de Campdevàrol, Hospital d'Olot, Grans superfícies comercials de Blanes, Hipercor de Girona, Espai Gironès, Vall de Núria, Vallter 2000, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aquadiver, Water World, Aquabrava i la Universitat de Girona), així com qualsevol nova implantació singular.

Objectius específics a aconseguir

Dotació de major cobertura en transport públic de superfície als polígons industrials i centres generadors de mobilitat.

Foment de l'accés en transport públic als polígons industrials i els centres generadors de mobilitat.

Disminució del nombre de viatges en vehicle privat.

Actuacions a dur a terme

7.05.01 Campanya d'informació d'ampliació de la xarxa de línies interurbanes.

7.05.02 Estudis i disseny d'itineraris.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana

Sostenibilitat

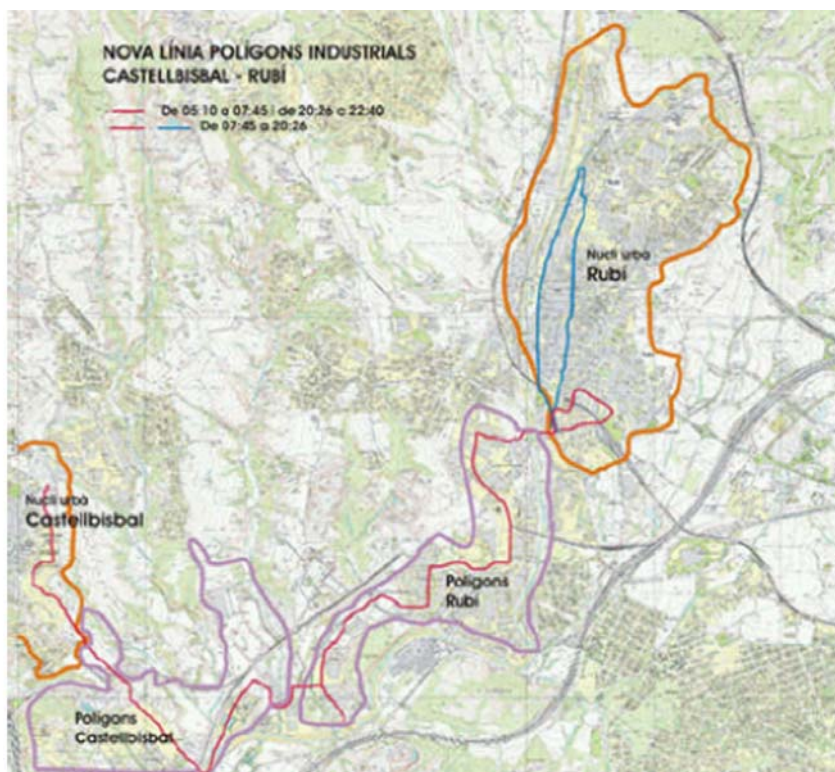
Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Finança / Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Finança
Empreses dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat	Opina
Sindicats	Opina

Bona pràctica

El 2005 es va modificar l'itinerari i els horaris de la línia Castellbisbal - Rubí (Vallès Occidental) per ampliar la cobertura del servei als polígons d'aquests dos municipis.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Desplaçaments de vehicles pesants	Vini	↑
Polígons i CGM amb línies regulars	%ini	80%

Indicadors PdM associats

2 - 3 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 4 - 5 - 11 - 23 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
7.05.01	100%						30.000 €
7.05.02	100%						40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.05.01	-----					
7.05.01	-----					

7.06**INCENTIVAR LA REALITZACIÓ DE PLANS DE DESPLAÇAMENT D'EMPRESA DE CERTA GRANDÀRIA****Descripció de la mesura**

El plans de desplaçaments d'empresa són instruments per analitzar i millorar les condicions de la mobilitat que genera una empresa, des del seu propi àmbit, amb l'establiment d'actuacions i incentius per tal de millorar les condicions d'accés al lloc de treball dels treballadors.

En aquest sentit, cal tenir present la meitat d'accidents laborals es donen in itinere, a l'entrada o sortida dels llocs de treball.

S'han d'establir incentius per tal que les empreses, sobretot les d'una certa grandària, redactin plans de mobilitat empresarial, com ara:

- Suport tècnic i recursos per a la redacció del pla de desplaçaments d'empresa;
- Incentius fiscals;
- Incentius per a l'establiment de serveis de transport col·lectiu;

De la mateixa manera que en els PEM, els quals encara resten pendents de regulació, en aquest cas també es proposa un llindar mínim de 250 viatges diaris (125 d'anada + 125 de tornada), a partir dels quals, les empreses podrien comptar amb incentius destinats a millorar l'accés al treball de manera sostenible..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Les grans empreses de les comarques gironines:

públiques amb més de 200 viatges diaris

privades amb més de 500 viatges diaris

Objectius específics a aconseguir

Impulsar l'elaboració i aplicació dels plans de desplaçaments d'empresa.

Foment d'una mobilitat laboral més sostenible.

Augment de la quota d'usuaris del transport públic, col·lectiu i dels modes no motoritzats.

Disminució del nombre de viatges en vehicle privat.

Actuacions a dur a terme

7.06.01 Actualització de l'inventari d'empreses generadores de més de 700 viatges diaris

7.06.02 Informació i suport a les empreses en la redacció de plans

7.06.03 Inventari d'empreses generadores de més de 700 viatges diaris

7.06.04 Plans de desplaçaments d'empresa (subvenció en funció de la quantitat de desplaçaments generats per l'empresa, 60% del pla)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana

Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Administracions amb més de 250 viatges diaris	Planifica
DEF - ICAEN	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Finança / Gestiona
Empreses amb més de 250 viatges diaris	Planifica
Sindicats	Opina

Bona pràctica

Experiència local:

L'ajuntament de Màlaga promou una bonificació, que pot arribar fins al 50% de la quota anual de l'IAE, per establiment d'un pla de transport pels treballadors que fomenti el transport col·lectiu.

Experiència internacional:

L'estat de Wisconsin, als EEUU, compta amb el VANPOOL PROGRAM, que consisteix en finançar la compra de furgonetes per als desplaçaments dels seus treballadors, mesura que s'acompanya d'incentius fiscals: els usuaris poden percebre fins a 65 dòlars mensuals que no són considerats com a ingressos, i l'empresa pot deduir aquests costos com a despeses de l'activitat econòmica.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de plans elaborats	0	10

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 11 - 15 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
7.06.01	100%						0 €
7.06.02	100%						45.000 €
7.06.03	100%						30.000 €
7.06.04	100%						300.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.06.01						
7.06.02				-----	-----	-----
7.06.03	-----	-----	-----			
7.06.04	-----	-----	-----			

7.07

RACIONALITZAR I IMPULSAR ELS SERVEIS COMPARTITS D'AUTOBÚS D'EMPRESA

Descripció de la mesura

En consonància amb les mesures anteriors i els Plans Específics de Mobilitat (PEM), una altra de les actuacions complementàries és la promoció dels serveis d'autobús d'empresa compartits que accedeixen als centres de treball i els polígons industrials.

Moltes empreses de polígons industrials tenen servei d'autobús d'empresa per transportar els seus treballadors, però normalment no estan disposades a compartir el servei amb d'altres, malgrat els avantatges econòmics d'una gestió conjunta.

També es poden utilitzar enllaçant estacions de ferrocarrils pròximes per apropar els treballadors al lloc de treball fomentant la intermodalitat i el transport públic.

Degut a la manca d'informació sobre aquest tipus de serveis, caldrà fer un treball inicial de recerca de dades per conèixer la situació actual i la predisposició de les empreses a impulsar aquest tipus de servei.

El projecte no necessita una massa crítica per a funcionar, tan sols conèixer allà on existeix aquest servei i oferir-lo a les altres empreses. La gestió pot ser desenvolupada pel gestor de mobilitat del polígon i podria incorporar mesures d'incentivació de les empreses que hi participin.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Centres de treball i estudi (els polígons industrials obligats a fer un PEM, i els següents centres de treball i estudi: Hospital Comarcal de Blanes, Hospital de Figueres, Hospital Universitari de Girona Josep Trueta, Hospital de Palamós, Hospital de Campdevàrol, Hospital d'Olot, Grans superfícies comercials de Blanes, Hipercor de Girona, Espai Gironès, Vall de Núria, Vallter 2000, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aquadiver, Water World, Aquabrava i la Universitat de Girona), així com qualsevol nova implantació singular.

Objectius específics a aconseguir

Augment de l'oferta d'aquest mitjà de transport col·lectiu pels treballadors dels polígons industrials i els centres generadors de mobilitat.

Disminució del nombre de viatges en vehicle privat.

Reducció dels costos del transport laboral i l'accidentalitat de camí a la feina.

Actuacions a dur a terme

7.07.01 Campanya d'informació sobre el serveis compartits d'autobús d'empresa.

7.07.02 Diagnosi inicial.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta

Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Finança / Planifica
Empreses dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat	Opina
Sindicats	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Ocupació mitjana dels autobusos d'empresa	Vini	Vini + 20%
Nombre d'autobusos d'empresa compartits	0	30

Indicadors PdM associats

1 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 15 - 23 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
7.07.01	100%						0 €
7.07.02	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.07.01	-----	-----	-----			
7.07.02	-----	-----	-----			

7.08

ELABORAR PROTOCOLS D'EMERGÈNCIA RELACIONATS AMB LA MOBILITAT

Descripció de la mesura

Per evitar els grans problemes que poden suposar, cal realitzar un estudi que analitzi els principals riscos per a la mobilitat que poden suposar grans accidents de trànsit, urgències químiques, incendis i altres estats d'emergència. L'estudi, a més d'analitzar els riscos potencials, ha de plantejar possibles actuacions per disminuir l'afectació d'aquestes emergències a la mobilitat de les persones i las mercaderies, ja sigui de forma no motoritzada, motoritzada o ferroviària.

Aquest estudi ha de servir per a establir un protocol d'emergència que permeti saber quina és la millor manera de gestionar el trànsit en cas d'activació d'un pla especial d'emergència que pugui afectar el sistema de mobilitat de les comarques gironines, i per tant ha d'estar relacionat amb la resta de protocols del Centre d'Emergències de Catalunya, i coordinat amb els plans especials d'emergències, i molt especialment amb el Pla de protecció civil per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya (TRANSCAT), a més dels corresponents Plans de protecció civil municipals.

Aquest estudi, a banda d'un protocol d'actuació, també ha de materialitzar-se en una guia de recomanacions de com regular el trànsit en cas d'emergència amb un accent especial per les principals artèries de les comarques gironines, dirigida als cossos de protecció civil i als serveis de regulació del trànsit.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Centres de treball i estudi (els polígons industrials obligats a fer un PEM, i els següents centres de treball i estudi: Hospital Comarcal de Blanes, Hospital de Figueres, Hospital Universitari de Girona Josep Trueta, Hospital de Palamós, Hospital de Campdevàrol, Hospital d'Olot, Grans superfícies comercials de Blanes, Hipercor de Girona, Espai Gironès, Vall de Núria, Vallter 2000, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aquadiver, Water World, Aquabrava i la Universitat de Girona), així com qualsevol nova implantació singular.

Objectius específics a aconseguir

Minimitzar l'impacte sobre la mobilitat que tenen les situacions d'emergència.

Actuacions a dur a terme

7.08.01 Difusió del protocol i la guia d'actuació.

7.08.02 Estudi d'un protocol d'actuació en matèria de mobilitat en cas d'emergència per incloure als plans d'emergència de les empreses i elaboració d'una guia d'actuació

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa

Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Centres d'estudis	Opina
DIRIP - Direcció General de Protecció Civil	Executa / Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Planifica
Empreses i associacions empresarials	Opina
Polícia local	Opina
Servei Català de Trànsit	Executa / Planifica
Sindicats	Opina

Bona pràctica

Al maig del 2008 un vessament al port de Barcelona va fer activar el PLASEQCAT per alerta química, fet que va produir que la ronda litoral romangués tallada al trànsit durant vuit hores, produint greus problemes de mobilitat a la ciutat. Un pla que coordini els diferents agents que intervenen pot ajudar a minimitzar les afectacions i riscos al trànsit en aquestes situacions.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Protocol d'emergència en matèria de mobilitat desplegat	0	1

Indicadors PdM associats

1 - 5

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

2 - 12

Cost de les actuacions

Actuació	DIRIP-DGPC	SCT	...	...	...	...	TOTAL
7.08.01	50%	50%					40.000 €
7.08.02	50%	50%					300.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.08.01			-----	-----	-----	-----
7.08.02	-----	-----				

7.09

FOMENTAR LA CREACIÓ DE SERVEIS DE FURGONETA D'EMPRESA COMPARTIDA

Descripció de la mesura

Es planteja fomentar que les empreses disposin de furgonetes de transport propi per als treballadors, de forma que un treballador-conductor reculli els seus companys a prop de casa per dur-los a la feina. Aquest és un servei que pot permetre a persones que no posseeixen cap vehicle accedir a un lloc de treball.

Les furgonetes poden tenir entre 8 i 15 places depenent de les necessitats de les empreses i les llicències necessàries, i el conductor ha de realitzar un curs de conducció eficient i segura. El finançament del servei pot anar a càrrec dels treballadors amb una subvenció per part de l'empresa. El servei el podria prestar un operador de transport o la pròpia empresa, tenint en compte que s'ha de fomentar que el servei sigui compartit per varies empreses del mateix polígon o pol de treball, essent molt útil en petits polígons industrials on l'oferta de transport públic col·lectiu és molt petita.

Aquesta mesura podria anar lligada a la mesura 7.3 de potenciació de l'associacionisme empresarial en matèria de mobilitat.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Centres de treball i estudi (els polígons industrials obligats a fer un PEM, i els següents centres de treball i estudi: Hospital Comarcal de Blanes, Hospital de Figueres, Hospital Universitari de Girona Josep Trueta, Hospital de Palamós, Hospital de Campdevàrol, Hospital d'Olot, Grans superfícies comercials de Blanes, Hipercor de Girona, Espai Gironès, Vall de Núria, Vallter 2000, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aquadiver, Water World, Aquabrava i la Universitat de Girona), així com qualsevol nova implantació singular.

Objectius específics a aconseguir

Fomentar el treball conjunt de la mobilitat i l'aprofitament de sinèrgies que poden ajudar a reduir el cost del transport.

Actuacions a dur a terme

7.09.01 Campanyes d'informació sobre la furgoneta compartida en centres de treball i estudis.

7.09.02 Estudi de viabilitat de la mesura i del sistema de gestió.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Centres d'estudis	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Finança / Gestiona
Empreses i associacions empresarials	Opina
Sindicats	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de furgonetes compartides	0	20

Indicadors PdM associats

1

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 11 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
7.09.01	100%						0 €
7.09.02	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.09.01		-----	-----	-----	-----	-----
7.09.02	-----					

7.10

ESTUDIAR I FINANÇAR SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC PER A L'ACCÉS ALS CENTRES DE TREBALL

Descripció de la mesura

Aquesta mesura, complementària de l'anterior i de la realització dels Plans específics de mobilitat (PEM) als polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat, proposa la creació de serveis de bus llançadora entre les estacions ferroviàries i d'autobusos al centre de les poblacions, i els pols d'activitat econòmica i laboral.

La finalitat és incrementar l'oferta de serveis d'aportació des d'estacions ferroviàries, per fer més atractiu i competitiu el binomi ferrocarril - autobús.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Centres de treball i estudi (els polígons industrials obligats a fer un PEM, i els següents centres de treball i estudi: Hospital Comarcal de Blanes, Hospital de Figueres, Hospital Universitari de Girona Josep Trueta, Hospital de Palamós, Hospital de Campdevàrol, Hospital d'Olot, Grans superfícies comercials de Blanes, Hipercor de Girona, Espai Gironès, Vall de Núria, Vallter 2000, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aquadiver, Water World, Aquabrava i la Universitat de Girona), així com qualsevol nova implantació singular.

Objectius específics a aconseguir

Millorar l'accessibilitat al centre de treball en transport públic.

Donar major connectivitat la ferrocarril i aportar capillaritat al transport públic.

Actuacions a dur a terme

7.10.01 Campanya d'informació sobre el bus llançadora

7.10.02 Estudis i disseny d'itineraris

7.10.03 Manteniment anual dels serveis llançadora

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona /

	Planifica
Empreses dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat	Opina
Operadors de Transport Públic	Explota
RENFE	Explota
Sindicats	Opina

Bona pràctica

Bus llançadora Polígon Can Sant Joan (Sant Cugat del Vallès) amb el suport de les empreses del polígon i FGC.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de polígons amb connexió	Vini	Vini +20%

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

3 - 10 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	DPTOP-DGTT	...	...	...	...	TOTAL
7.10.01	100%	0%					20.000 €
7.10.02	100%	0%					30.000 €
7.10.03	0%	100%					12.500.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.10.01	-----					
7.10.02	-----					
7.10.03		-----	-----	-----	-----	-----

7.11**IMPLANTAR SERVEIS DE BICICLETES COMUNITÀRIES ALS CENTRES URBANS I ALS POLÍGONS INDUSTRIALS****Descripció de la mesura**

Amb la finalitat de fomentar i promoure l'ús de la bicicleta en àmbits urbans i periurbans es proposa la creació d'un servei comunitari de préstec (gratuit o no) que permeti realitzar desplaçaments, a través d'itineraris de diversa distància, dins dels corredors amb unes relacions de mobilitat més elevades.

La localització dels punts de servei, de la mateixa manera que la xarxa d'aparcaments tancats, s'hauria de prioritzar en les estacions de transport públic i els grans centres generadors de mobilitat.

Els criteris d'implantació que es suggereixen són els següents:

- Conjunt de ciutats amb més de 50.000 hab.(per exemple les 4 ciutats de la Costa Brava Centre)
- Ciutats amb més de 30.000 hab.(Girona, Figueres, Blanes, Lloret i Olot)
- Polígons industrials connectats amb carril bici a estacions o parades de transport públic i també amb municipis propers.

Document de referència: Pla Estratègic de la bicicleta, DPTOP

Àmbit d'actuació

Centres de treball i estudi (els polígons industrials obligats a fer un PEM, i els següents centres de treball i estudi: Hospital Comarcal de Blanes, Hospital de Figueres, Hospital Universitari de Girona Josep Trueta, Hospital de Palamós, Hospital de Campdevàrol, Hospital d'Olot, Grans superfícies comercials de Blanes, Hipercor de Girona, Espai Gironès, Vall de Núria, Vallter 2000, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aquadiver, Water World, Aquabrava i la Universitat de Girona), així com qualsevol nova implantació singular.

Objectius específics a aconseguir

Fomentar una mobilitat més sostenible potenciant la bicicleta com a medi de transport urbà i interurbà.

Incrementar els desplaçaments intermodals amb l'ús de medis no en una etapa del viatge.

Optimitzar l'accessibilitat als punts d'interès turístic i la seva mobilitat en clau de sostenibilitat.

Actuacions a dur a terme

7.11.01 Campanya d'informació sobre bicicletes comunitàries

7.11.02 Cost d'implantació de la bicicleta comunitària..

7.11.03 Manteniment dels serveis de bicicletes

7.11.03 Projecte de servei de bicicletes comunitàries

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta

Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Finança / Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona / Planifica
Empreses dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat	Opina
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Servei gratuït de bicicletes "reciclades" a la UdG. El projecte posa a disposició de tota la comunitat universitària un servei gratuït de préstec de bicicletes, que procedeixen de dipòsits municipals (Banyoles, Girona, Salt, etc.) i són rehabilitades per empreses d'economia social. Tots els membres de la Universitat de Girona (UdG) poden beneficiar-se del préstec d'una bicicleta durant cinc dies, lliurant el carnet universitari en qualsevol dels punts de control situats en els diferents campus on hauran de retornar-la abans del divendres a la tarda. La flota consta de 25 bicicletes blaves per a ús quotidià i 15 bicicletes taronges per a sortides de pràctiques, amb el cademat corresponent.

www.udg.es

Sistema de préstec de bicicletes a Barcelona; Bicing
www.bicing.com.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Usuaris del servei	0	15.000
Nombre de bicicletes comunitàries	0	1.500

Indicadors PdM associats

2 - 4 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13 - 23 - 25

Cost de les actuacions

Actuació	ACG	DPTOP-SM	...	...	...	...	TOTAL
7.11.01	100%	0%					30.000 €
7.11.02	0%	100%					1.500.000 €
7.11.03	50%	50%					6.750.000 €

7.11.04	100%	0%					80.000 €
---------	------	----	--	--	--	--	----------

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.11.01		-----	-----			
7.11.02		-----	-----			
7.11.03				-----	-----	-----
7.11.04	-----					

7.12

IMPULSAR LA FIGURA DEL GESTOR DE LA MOBILITAT ALS CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT

Descripció de la mesura

Amb la finalitat de gestionar les mesures que es determinin en els Plans Específics de Mobilitat (PEM), així com per aconseguir la implicació dels treballadors, de les empreses i dels operadors del transport del centre generador de la mobilitat (CGM), cal impulsar la figura d'un gestor de la mobilitat, que es responsabilitzi del seguiment del programa d'actuacions que cal aplicar amb el finançament principal de les empreses del CGM.

Aquesta figura de gestió es contempla a la llei de mobilitat, concretament en la seva disposició addicional tercera, on s'explicita que "en el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin les condicions, quant a superfície i nombre d'empreses i de treballadors, que es determinin per reglament. Aquest pla ha de crear la figura del gestor o gestora de la mobilitat en cadascuna d'aquestes àrees i ha d'establir-ne el règim d'implantació i el finançament a càrrec de les empreses que hi operen.

Per tant, els Plans Específics de Mobilitat (PEM) són l'instrument que ha d'implantar i desenvolupar la figura del gestor de la mobilitat.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Centres de treball i estudi (els polígons industrials obligats a fer un PEM, i els següents centres de treball i estudi: Hospital Comarcal de Blanes, Hospital de Figueres, Hospital Universitari de Girona Josep Trueta, Hospital de Palamós, Hospital de Campdevàrol, Hospital d'Olot, Grans superfícies comercials de Blanes, Hipercor de Girona, Espai Gironès, Vall de Núria, Vallter 2000, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aquadiver, Water World, Aquabrava i la Universitat de Girona), així com qualsevol nova implantació singular.

Objectius específics a aconseguir

Dotar els PEM d'una figura que gestioni la mobilitat als CGM i vetlli pel seguiment i el finançament de les actuacions en matèria de mobilitat impulsades i consensuades entre els diferents agents implicats.

Actuacions a dur a terme

7.12.01 Subvencionar el sou dels gestors de mobilitat (x8).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona
Empreses	Finança
Operadors de Transport Públic	Opina
Sindicats	Opina

Bona pràctica

El Polígon de la zona franca i l'UAB han implantat la figura del gestor de la mobilitat com a dinamitzador de les actuacions de mobilitat a executar en el seu àmbit.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de CGM amb gestors de la mobilitat	-	8

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 11 - 25 - 28


Cost de les actuacions

Actuació	ACG	DPTOP - SM/ATM	Empreses	...	...	...	TOTAL
7.12.01	20%	20%	60%				960.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.12.01				-----	-----	-----

EA 8. Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets



8.01 FOMENTAR UNA MAJOR OCUPACIÓ DEL VEHICLE PRIVAT

Descripció de la mesura

Un dels fenòmens que fan més ineficient el vehicle privat és el seu baix nivell d'ocupació. La conseqüència és un molt alt consum energètic per viatge i alhora una major necessitat de capacitat de les Per a incentivar una major ocupació del vehicle en els centres generadors, es proposa que els aparcaments d'empresa estiguin destinats de forma prioritària a aquells cotxes ocupats per més d'una persona. Les empreses que adoptessin aquesta mesura podrien ésser bonificades directa o indirectament, depenent de l'espai reservat per a aparcament del que disposen.

Aquesta mateixa actuació, es podria estendre també a aparcaments municipals, als centres universitaris i hospitalaris, i als grans esdeveniments esportius i d'oci. Aquesta mesura requereix del compromís de tots els municipis de les comarques gironines.

Donar autorització de pas als vehicles d'alta ocupació en els carrils reservats per a l'autobús en alguns dels accessos de les ciutats, sempre que no els congestionin. Així es podria autoritzar el seu ús als vehicles amb 3 o més ocupants.

Establir una política de peatges que rebaixi el cost del peatge pels usuaris del cotxe compartit i els ofereixi gratuïtament el sistema tecnològic de control de pas sense aturar-se del peatge.

Crear una xarxa d'usuaris de cotxes amb una alta ocupació amb una identificació pròpia i oferint un seguit d'avantatges en l'ús del transport públic, serveis de l'automoció, assegurances. Així, es podria crear un web integrat dins del portal de mobilitat de la Generalitat de Catalunya, i amb accés des de les pàgines web de les diferents empreses i centres d'estudis, que permeti posar en contacte persones amb itineraris semblants per compartir cotxe.

Documents de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el nombre de vehicles que circulen per la xarxa de carreteres de les comarques gironines, minimitzant així el consum i les emissions d'efecte hivernacle.

Promoure el vehicle compartit en l'àmbit empresarial.

Actuacions a dur a terme

8.01.01 Campanya d'informació de llançament

8.01.02 Campanya d'informació de llançament del portal web dedicat al cotxe compartit

8.01.03 Creació del portal web de cotxe compartit de les comarques gironines

8.01.04 Crear una identificació pròpia d'usuari de cotxe compartit

8.01.05 Estudi de viabilitat de les propostes

8.01.06 Manteniment del portal web de cotxe compartit

8.01.07 Publicitat i divulgació del portal de cotxe compartit

8.01.08 Servei de gestió de l'aparcament d'alta ocupació en destinació

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
ABERTIS – ACESA	Opina
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DEF - ICAEN	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Explota / Finança / Planifica
Empreses dels polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat	Opina
Sindicats	Opina

Bona pràctica

L'ajuntament de Terrassa, dins del projecte Agata, ha creat un portal de cotxe compartit que inclou una assegurança i la disponibilitat de cotxe de substitució.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Ocupació del vehicle privat	1,20	Vini + 15%

Indicadors PdM associats

1 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DEF-ICAEN	DPTOP-	TOTAL
----------	-----------	--------	-----	-----	-----	-----	-------

		SM/ATM					
8.01.01	50%	50%					30.000 €
8.01.02	0%	100%					40.000 €
8.01.03	0%	100%					60.000 €
8.01.04	50%	50%					18.000 €
8.01.05	50%	50%					60.000 €
8.01.06	0%	100%					36.000 €
8.01.07	0%	100%					9.000 €
8.01.08	50%	50%					20.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.01.01				=====	=====	
8.01.02	=====	=====	=====			
8.01.03	=====	=====	=====			
8.01.04				=====	=====	
8.01.05				=====	=====	
8.01.06				=====	=====	=====
8.01.07				=====	=====	=====
8.01.08						=====

8.02 AUGMENTAR L'EFICIÈNCIA ENERGÈTICA EN L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT

Descripció de la mesura

En els darrers anys s'ha millorat l'eficiència del vehicle privat amb algunes mesures que cal mantenir i potenciar.

Entre les mesures que millor col·laboren en l'eficiència de l'ús del vehicle privat hi ha les següents:

La informació a bord del vehicle de les velocitats de recorregut per minimitzar el consum en els vehicles. Es tracta d'una mesura tecnològica de foment de la incorporació en tots els vehicles del consum instantani i el consum mig del vehicle, de manera que el conductor conegui si està circulant a l'òptim de consum. Així mateix cal fer un llistat de l'òptim de consum pels diferents models de vehicles en xarxa urbana i interurbana i penjar-lo en les pàgines web de mobilitat. Cal que aquesta informació s'incorpori en els manuals dels vehicles. Aquesta mesura també s'hauria d'aplicar per als vehicles de mercaderies.

Estratègies dirigides als particulars per fer difusió de quins són els models de vehicles que permeten reduir més el consum i les emissions. També es pot informar a la xarxa urbana de què l'ús dels vehicles de gran cilindrada incrementa molt les emissions i el cost de manteniment en comparació amb els models de baix consum, i que aquesta és una opció per adquirir hàbits més sostenibles si no es possible utilitzar altres modes de transport menys contaminants.

Estratègies dirigides a les empreses per escollir correctament el model de vehicle amb l'objecte de reduir el consum i les emissions. Es promourà que les empreses que ofereixen un cotxe als seus treballadors o amb flota adoptin un parc ambientalment eficient. Les empreses de lloguer de vehicles han d'incorporar en els seus catàlegs informació sobre quin és el vehicle idoni en funció del tipus de viatge que es pretén realitzar.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el consum energètic i les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.02.01 Campanya d'informació per augmentar l'eficiència energètica en l'ús del vehicle privat.

8.02.02 Crear una identificació per a l'eficiència dels vehicles.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta

Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DEF - ICAEN	Finança
DMAH - Departament de Medi Ambient i Habitatge	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Explota / Gestiona
Empreses amb flota de vehicles pròpia	Opina
Empreses concessionàries de vehicles	Opina
Empreses de lloguer de vehicles	Opina
Empreses del sector de l'automòbil	Opina
Ministeri d'Economia i Hisenda – IDAE	Finança

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'empreses adherides a la campanya de flotes eficients	0	20

Indicadors PdM associats

1 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DEF-ICAEN	...	...	...	...	...	TOTAL
8.02.01	100%						40.000 €
8.02.02	100%						50.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.02.01					-----	-----
8.02.02			-----	-----		

8.03 FER DIFUSIÓ DELS SERVEIS DE COTXE MULTIUSUARI**Descripció de la mesura**

El servei de cotxe multiusuari o carsharing suposa una alternativa per a aquelles persones que no fan un ús intensiu del cotxe o que en determinats moments en poden requerir un segon. D'aquesta manera, la seva adquisició no esdevé indispensable i es potencia que l'usuari d'aquest servei analitzi prèviament alternatives més sostenibles per desplaçar-se (transport públic, bicicleta, anar a peu) i a la vegada utilitzi vehicles eficients energèticament.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Atès que aquest servei requereix d'una certa massa crítica, es proposa que s'iniciï la seva implantació a les ciutats amb més de 30.000 habitants, com per exemple Girona, i els municipis turístics on la població flotant és molt important (algunes ciutats on es podria promoure aquest sistema: Girona, Figueres, Blanes, Lloret de Mar, Olot i Salt).

Objectius específics a aconseguir

Racionalitzar la utilització del vehicle privat.

Actuacions a dur a terme

8.03.01 Campanyes institucionals d'informació

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Catalunya Carsharing	Explota
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona

Bona pràctica

La pròpia experiència de Catalunya Carsharing és el millor exemple de bona pràctica. Durant l'any 2007 el nombre de clients va augmentar en un 60%

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Usuaris del servei a les comarques gironines	0	500

Indicadors PdM associats

1 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

11 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
8.03.01	100%						50.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.03.01			-----	-----		

8.04

AUGMENTAR L'EFICIÈNCIA ENERGÈTICA EN L'ÚS DE VEHICLES PESANTS

Descripció de la mesura

Per a l'augment de l'eficiència energètica en l'ús dels vehicles pesants ultra les derivades de la incorporació de motors més ecoeficients, es compta amb mesures similars a les dels turismes, però en calen d'altres específiques. A tall d'exemple: Informació a bord del vehicle de les velocitats de recorregut per minimitzar el consum en els vehicles. Es tracta d'una mesura tecnològica de foment de la incorporació en tots els vehicles del consum instantani i el consum mig del vehicle, de manera que el conductor conegui si està circulant a l'òptim de consum. Així mateix cal fer un llistat de l'òptim de consum pels diferents models de vehicles en xarxa urbana i interurbana i penjar-lo a les pàgines web de mobilitat de mercaderies. Cal que aquesta informació s'incorpori en els manuals dels vehicles.

Estratègies dirigides als transportistes autònoms per escollir correctament el model de vehicle amb l'objecte de reduir el consum i les emissions. A la xarxa urbana és necessari informar i conscienciar als transportistes de quin és el vehicle més eficient per a la tasca que vol desenvolupar. En aquesta xarxa es pot pensar en mesures d'exigència de vehicles eficients per a determinats serveis que es presten per a l'administració o per gaudir de facilitats per a la càrrega i descàrrega, o per tenir prioritat de circulació en zones amb alts nivells de contaminació.

Estratègies dirigides a les empreses per a què tinguin present en l'elecció dels vehicles de la seva flota aquells que redueixin al màxim l'impacte ambiental en funció de l'àmbit d'ús del vehicle.

Estratègies dirigides als conductors de les empreses amb flota estimulants una conducció eficient i minimitzant el consum.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el consum energètic i les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.04.01 Campanya d'informació per augmentar l'eficiència energètica en l'ús de vehicles pesants.

8.04.02 Crear la figura de l'empresa amiga de la mobilitat sostenible.

8.04.03 Crear una identificació per a l'eficiència dels vehicles pesants.

8.04.04 Servei de gestió de les mesures.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu

Grau d'eficàcia

Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Associacions de transportistes	Opina
DEF - ICAEN	Finança
DPTOP – Secretaria de mobilitat/ATM	Gestiona
Empreses del sector logístic	Opina
Ministeri d'Economia i Hisenda – IDAE	Finança

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'empreses adherides a la campanya de flotes eficients	0	20

Indicadors PdM associats

1 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DEF-ICAEN	...	...	...	...	...	TOTAL
8.04.01	100%						60.000 €
8.04.02	100%						10.000 €
8.04.02	100%						50.000 €
8.04.02	100%						60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.04.01			-----	-----	-----	-----
8.04.02		-----				
8.04.02		-----				
8.04.02			-----	-----	-----	-----

8.05 PROMOCIONAR L'ADQUISICIÓ I L'ÚS DE VEHICLES LLEUGERS HÍBRIDS, DE GAS O ELÈCTRICS EN XARXA URBANA

Descripció de la mesura

L'elevat nivell de contaminants en les nostres ciutats per motius del transport ha dut la Comunitat Europea a desenvolupar projectes amb tecnologies que redueixin al màxim les emissions en les zones més contaminades cercant a la vegada el màxim d'autonomia per als vehicles. Dos tecnologies estan presents al mercat en l'actualitat:

- Els vehicles elèctrics que utilitzen una tracció amb zero emissions directes (les emissions es produeixen a les centrals on es genera l'electricitat) i amb un nivell sonor molt reduït, idonis quan es circula pels centres urbans congestionats i amb alts nivells de contaminants en l'aire. Els seus inconvenients són que tenen una autonomia limitada i la dificultat que suposa el reciclatge de les bateries. És una tecnologia molt adient per a vehicles lleugers.
- Els vehicles híbrids amb un motor de combustió i tracció elèctrica. Aquests vehicles s'utilitzen en els centres urbans amb el motor elèctric, amb zero emissions, i amb el motor dièsel, que pot funcionar amb biodièsel, en la resta del seu recorregut. Són idonis per a recorreguts interurbans. També és una tecnologia útil per als vehicles de repartiment i de serveis amb recorreguts compartits en xarxa urbana i interurbana.

Tots dos tipus de vehicles són, encara, força més cars que els convencionals i necessiten ajudes fiscals i avantatges operatius, facilitat d'aparcament, prioritat d'ús en zones de vianants, per a què és popularitzi el seu ús.

En el futur s'albira la introducció del vehicle amb pila d'hidrogen, però aquesta tecnologia no sembla que pugui estar preparada per a l'ús generalitzat durant el període de vigència del PdM..

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.05.01 Campanya d'informació.

8.05.02 Estudi de viabilitat i impacte de vehicles lleugers

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta

Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DEF-ICAEN	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona / Planifica
Empreses fabricants de vehicles	Opina
Ministeri d'Economia i Hisenda – IDAE	Finança

Bona pràctica

La Guàrdia Urbana de Figueres va incorporar a la seva flota de vehicles, durant el segon semestre de l'any 2008, dues motocicletes elèctriques adquirides per l'àrea de Medi Ambient. Els vehicles tenen una autonomia de 120 quilòmetres, no superen els 80 quilòmetres per hora de velocitat i el seu soroll és mínim. A més, l'Ajuntament es planteja instal·lar panells solars als taulats municipals per poder carregar les bateries d'aquestes motocicletes, que també podran fer servir els serveis tècnics. L'objectiu és ampliar la flota amb més vehicles d'aquest tipus, per reduir la contaminació i el soroll ambiental a l'àmbit urbà.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Quota de vehicles elèctrics o híbrids	Vini	Vini +5%

Indicadors PdM associats

6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

11 - 14 - 15

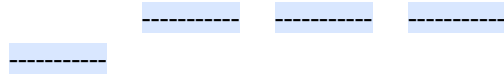
Cost de les actuacions

Actuació	DEF-ICAEN	...	...	...	...	...	TOTAL
8.05.01	100%						30.000 €
8.05.02	100%						50.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015

8.05.01
8.05.02



8.06 PROMOCIONAR L'ADQUISICIÓ I L'ÚS D'AUTOBUSOS HÍBRIDS

Descripció de la mesura

Entre els vehicles per aconseguir minimitzar l'impacte ambiental de les flotes d'autobusos hi ha els vehicles híbrids amb tracció elèctrica i tèrmica indistintament. Aquests vehicles s'utilitzen en els centres urbans amb el motor elèctric, amb zero emissions i amb el motor dièsel, que pot funcionar amb biodièsel, en la resta del seu recorregut.

Per les característiques de les flotes d'autobusos interurbans de les comarques gironines, els vehicles híbrids poden ser idonis tant per als serveis regulars com discrecionals. Diverses empreses fabricants anuncien el llançament al mercat de models competitiu en preu a mig termini.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir el consum energètic i les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.06.01 Estudi de viabilitat i impacte d'autobusos híbrids

8.06.02 Sobre cost de compra dels vehicles (x50)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DEF - ICAEN	Finança
DMAH - Departament de Medi Ambient i Habitatge	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona
Ministeri d'Economia i Hisenda – IDAE	Finança
Operadors de transport	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre d'autobusos híbrids a les comarques gironines	0	20

Indicadors PdM associats

6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

4 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DEF-ICAEN	...	...	...	...	...	TOTAL
8.06.01	100%						60.000 €
8.06.02	100%						3.000.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.06.01	-----					
8.06.02		-----	-----	-----	-----	-----

8.07**DESENVOLUPAR UNA XARXA DE DISTRIBUCIÓ DE COMBUSTIBLES NETS****Descripció de la mesura**

L'augment del cost del petroli i per tant dels seus derivats, la dependència i possible inestabilitat en el subministrament, i la previsió de l'esgotament del petroli de fàcil accés durant les properes dècades, han motivat l'impuls en la recerca de noves tecnologies i combustibles alternatius que en gran part resulten menys contaminants que els actuals.

Per aquestes raons i beneficis, es proposa la creació d'una xarxa de distribució de combustibles nets, que en un principi donaria servei a les flotes de transport públic i neteja, però que s'hauria d'estendre als centres logístics i als aparcaments de dissuasió, on podria existir la possibilitat de carregar vehicles elèctrics mentre romanen aparcats, fomentant així la conversió de la flota privada, que no canviarà de tecnologia si no disposa de la infraestructura necessària per a proveir-se del combustible corresponent.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.07.01 Pla d'actuació per a la creació d'una xarxa de distribució de combustibles nets (a càrrec de les empreses subministradores).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DEF - ICAEN	Autoritza
DMAH - Departament de Medi Ambient i Habitatge	Autoritza

8.08 FOMENTAR L'AMPLIACIÓ DE LA FLOTA D'AUTOBUSOS I CAMINS AMB GAS NATURAL

Descripció de la mesura

Es tracta de fomentar la substitució gradual dels vehicles pesants dièsel més antics (convencional, Euro 1 i Euro 2) que desenvolupen tasques de servei públic (autobusos, camions de recollida d'escombraries, camions de neteja viària, etc.) per vehicles que funcionin amb gas natural o d'altres tipus que generin una emissió equivalent d'òxids de nitrogen o partícules.

Cal, també, fomentar l'ús del gas natural entre els vehicles lleugers, sobretot els que operen a les ciutats.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.08.01 Subvenció per cobrir el sobre cost d'inversió en camions de recollida de residus i autobusos urbans i interurbans de les comarques gironines (x200/any).

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DEF - ICAEN	Finança
DMAH - Departament de Medi Ambient i Habitatge	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona
Empreses fabricants de vehicles	Opina
Empreses subministradores de combustibles	Explota / Finança
Ministeri d'Economia i Hisenda – IDAE	Finança
Operadors de transport	Explota

8.09 FOMENTAR L'ÚS DE COMBUSTIBLES ALTERNATIUS

Descripció de la mesura

Una de les mesures que cal portar a terme és la promoció de l'ús de combustibles alternatius, en paral·lel a la creació d'una xarxa de distribució d'aquests (mesura 8.07). Es recomanable fomentar l'ús de combustibles fòssils alternatius com el gas líquat vehicular, però sobretot combustibles nets com l'electricitat, i altres que depenen de tecnologies en desenvolupament amb un potencial futur important com l'hidrogen.

En el cas d'altres combustibles renovables, com els agrocombustibles (biocombustibles procedents de la producció agrícola), els seus efectes col·laterals donada la conjuntura econòmica actual fan recomanable un ús prudent, sobretot tenint en compte que produeixen unes emissions de NOx considerables que resulten negatives en atmosferes locals contaminades.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.09.01 Campanya informativa.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DEF-ICAEN	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona
Ministeri d'Economia i Hisenda – IDAE	Finança
Operadors de transport	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
% d'energia final consumida en el transport procedent de combustibles nets	Vini	↑

Indicadors PdM associats

6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

14 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DEF-ICAEN	...	...	...	...	...	TOTAL
8.09.01	100%						60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.09.01		-----	-----			

8.10**INSTAL·LAR FILTRES DE PARTÍCULES ALS VEHICLES PESANTS DIÈSEL EURO 3****Descripció de la mesura**

Les partícules fines, en particular aquelles emeses pels vehicles dièsel, constitueixen un dels principals factors de risc vinculat a la contaminació atmosfèrica de l'aire.

Per limitar aquestes emissions nocives, es planteja la instal·lació progressiva de filtres de partícules als vehicles pesants dièsel (>3,5t) més recents (Euro 3) que realitzen serveis públics: autobusos, camions de recollida d'escombraries, camions de neteja viària, etc.

Es tracta d'una mesura transitòria fins a la substitució d'aquests vehicles per altres ambientalment més sostenibles.

Document de referència: Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir la contaminació atmosfèrica local.

Actuacions a dur a terme

8.10.01 Campanya informativa sobre filtres de partícules

8.10.02 Instal·lació de filtres (x150)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
DMAH - Departament de Medi Ambient i Habitatge	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona / Planifica
Empreses de recollida de residus urbans	Explota
Operadors de Transport Públic	Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de filtres instal·lats	Vini	Vini + 900

Indicadors PdM associats

6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 15

Cost de les actuacions

Actuació	DMAH	...	...	...	...	...	TOTAL
8.10.01	100%						20.000 €
8.10.02	100%						900.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.10.01	-----	-----	-----			
8.10.02	-----	-----	-----			

8.11 PLA D'ENSENYAMENT DE LA CONDUCCIÓ EFICIENT

Descripció de la mesura

Atès la gran diferència en consum de combustible que pot suposar els hàbits en la conducció del vehicle, caldria estendre l'ensenyament de la conducció eficient a tots els conductors de vehicles de tracció mecànica.

L'Institut Català de l'Energia organitza els cursos d'una banda per a conductors de turismes en general i, de l'altra, per a conductors professionals de vehicles industrials.

Així mateix, és convenient que el temari d'aquests cursos s'imparteixi també a les autoescoles, per estendre l'efectivitat de la mesura, on com a mínim s'hauria d'oferir a l'alumnat la possibilitat d'adquirir aquests coneixements d'una forma integrada el seu aprenentatge.

Document de referència:

Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC)

Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Actuacions a dur a terme

8.11.01 Campanya d'informació pública.

8.11.02 Cursos de formació per a conductors.

8.11.03 Formació del professorat de les autoescoles.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Conductors professionals	Opina
DEF-ICAEN	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona
Professorat d'autoescoles	Opina

RACC

Explota

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de participants en els cursos	0	3.000

Indicadors PdM associats

1 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 14 - 15


Cost de les actuacions

Actuació	DEF-ICAEN	...	...	...	...	...	TOTAL
8.11.01	100%						100.000 €
8.11.02	100%						350.000 €
8.11.03	100%						40.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8.11.01		-----	-----	-----	-----	-----
8.11.02		-----	-----	-----	-----	-----
8.11.03	-----					

EA 9. Realitzar una gestió
participativa dels objectius del
Pla director de mobilitat



9.01 FOMENTAR LA SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT**Descripció de la mesura**

Les activitats vinculades amb la setmana de la mobilitat no han tingut tant de ressò a les comarques gironines com per exemple a l'entorn metropolità. En aquest sentit, la realització de Plans de Mobilitat per a diferents àmbits territorial pot incentivar la realització de mesures en la setmana de la mobilitat. A més, l'existència d'un ens com l'ATM pot impulsar i organitzar la realització d'activitats per fomentar la mobilitat sostenible.

Documents de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques Gironines.

Objectius específics a aconseguir

Donar major projecció a la Setmana de la Mobilitat, sensibilitzant a un públic més ampli (professionals de mercaderies, empreses...).

Actuacions a dur a terme

9.01.01 Costos d'informació i promoció de la Setmana de la Mobilitat

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Executa
Consells comarcals	Executa
Diputació de Girona	Executa
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona
Teixit social de les comarques gironines	Opina

Bona pràctica

De forma regular s'ha estat realitzat a diferents poblacions catalanes des de l'any 2001, amb la implantació d'actuacions permanents, des de la implantació d'aparcaments per a bicicletes (com per exemple Olot) a l'augment de servei d'autobusos (Girona) fins a la constitució de l'ATM de Girona.

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de municipis participants	Vini	Vini + 20

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

13 - 14 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
9.01.01	100%						300.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.01.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----

9.02 ELABORAR UN PLA DE COMUNICACIÓ PER ALS PROFESSIONALS DEL TRANSPORT DE MERCADERIES

Descripció de la mesura

Es detecta un desconeixement per part dels professionals del transport de mercaderies de l'impacte que genera la seva activitat sobre el medi ambient i la mobilitat.

En aquest sentit, es proposa desenvolupar un pla de comunicació per:

- difondre les noves tecnologies aplicades al sector (vehicles més eficients).
- promoure els cursos de conducció eficient..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Sensibilitzar el sector del transport de mercaderies de l'impacte associat a la seva activitat, i aconseguir un transport de mercaderies més eficient.

Actuacions a dur a terme

9.02.01 Pla de comunicació per als professionals del transport de mercaderies.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Associacions de transportistes	Opina
DEF - ICAEN	Finança
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Planifica
Empreses del sector logístic	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
-----------	------	----------

Nombre d'empreses implicades en el projecte 0 400

Indicadors PdM associats

1 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

8 - 14

Cost de les actuacions

Actuació	DEF - ICAEN	...	...	...	...	...	TOTAL
9.02.01	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.02.01		-----				

9.03 ELABORAR MANUALS TÈCNICS DE REFERÈNCIA SOBRE LA MOBILITAT**Descripció de la mesura**

Hi ha una llarga tradició de manuals tècnics a l'entorn de la gestió de la mobilitat. Es troba a faltar, però, manuals de referència pel que fa a alguns aspectes de la mobilitat de viatgers, com són els impactes ambientals o l'eficiència energètica, i directrius a l'hora de construir nous equipaments o infraestructures de transport (intercanviadors, aparcaments de dissuasió, estacions i parades d'autobús,...) així com en relació a la gestió de la mobilitat de les mercaderies.

Convindria publicar guies de recomanacions per ajudar les administracions públiques i els operadors de transport a l'hora de valorar els impactes ambientals de les seves propostes així com de concebre, realitzar i gestionar els equipaments de transport de passatgers per garantir, d'una part una coherència global de concepció a l'escala de les comarques gironines i d'altra part, la qualitat de servei oferta als futurs usuaris i en l'àmbit de les mercaderies de cara a millorar la gestió de les flotes i rutes.

El contingut d'aquests manuals de referència cobriria les lògiques d'intervenció dels diferents actors (administracions públiques, operadors de transport, gestors d'infraestructures...) i de totes les etapes del projecte: anàlisi de les necessitats, concepció tècnica, funcional i d'organització, plantejament financer i jurídic, organització de l'explotació.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar el coneixement i l'intercanvi de bones pràctiques entre els tècnics i gestors de la mobilitat a les comarques gironines.

Actuacions a dur a terme

9.03.01 Campanya de divulgació de les guies

9.03.02 Elaboració dels manuals o guies (x3)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria per a la mobilitat	Finança / Planifica

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Nombre de manuals publicats	Vini	Vini + 3

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

14 - 27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
9.03.01	100%						6.000 €
9.03.02	100%						36.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.03.01	-----	-----	-----			
9.03.02	-----	-----	-----			

9.04

POTENCIAR ELS RECURSOS PER A L'APRENTATGE DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA EN EL PROGRAMA CURRICULAR ESCOLAR

Descripció de la mesura

En els darrers anys l'escola ha anat incorporant com a matèries aspectes a les quals la societat cada vegada li confereix més importància, com ara el reciclatge de residus. D'igual manera es vol promoure que la mobilitat i els seus impactes siguin introduïts com a matèria d'estudi en l'etapa de l'ensenyament obligatori amb l'objectiu de conscienciar els futurs adults de que cal tenir un comportament, pel que fa a la mobilitat, sostenible i segur.

Les actuacions a dur a terme es poden promoure de dues maneres diferents:
La creació d'un crèdit variable a l'ESO.

La introducció en les matèries escolars de Primària i ESO la formació en mobilitat sostenible i segura.

Aquesta mesura complementa els actuals cursos de formació en seguretat viària a les escoles, així com el foment d'aquesta matèria en els espais culturals de les escoles.

Document de referència: Pla director d'educació per a la mobilitat segura

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Conscienciar a la població sobre els beneficis dels comportaments positius envers la seguretat i la sostenibilitat en matèria de mobilitat.

Actuacions a dur a terme

9.04.01 Analitzar la viabilitat de la mesura.

9.04.02 Elaborar el programa de la matèria o matèries.

9.04.03 Incorporació al programa curricular.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
DEF - ICAEN	Opina
Departament d'Educació	Gestiona / Planifica

DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat
 Servei Català de Trànsit

Opina
 Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Percentatge dels centres escolars on s'inclou el crèdit variable	VINI	100%

Indicadors PdM associats

4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

12 - 14

Cost de les actuacions

Actuació	Departament d'Educació	...	...	...	...	...	TOTAL
9.04.01	100%						0 €
9.04.02	100%						0 €
9.04.03	100%						0 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.04.01	-----	-----	-----	-----	-----	-----
9.04.02	-----	-----	-----	-----	-----	-----
9.04.03	-----	-----	-----	-----	-----	-----

5.05

CREAR L'OBSERVATORI DE LA MOBILITAT DE LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

La mesura consisteix en la creació d'un portal web i un document de referència anual amb les dades bàsiques que permetin caracteritzar la mobilitat de les comarques gironines i que servirà de suport per a proveir de dades a l'Observatori català de la Mobilitat que preveu l'article 14 de la Llei de Mobilitat.

La Llei estableix que les dades hauran de figurar agregades per a Catalunya i territorialitzades pels àmbits definits en les directrius nacionals de mobilitat, entre els quals es situa el de les comarques gironines. Les dades faran referència, com a mínim, als objectius quantitatius i qualitius, als indicadors de mobilitat, a l'oferta i demanda dels serveis públics de transport, i a les informacions ja disponibles en altres observatoris o organismes integrants del Sistema Estadístic de Catalunya, diferenciant els que pertanyen a les persones per gènere i edat.

A la mesura 9.15 es preveu una Àrea de mobilitat turística amb una estructura pròpia per analitzar aquest fenomen a les comarques gironines.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

La obtenció de dades territorialitzades que facin referència a la mobilitat a les comarques gironines, que tinguin especial cura en radiografiar els seus trets característics com són la mobilitat turística i rural, i que permetin donar dades de l'àmbit a l'Observatori català de la mobilitat i a l'IDESCAT d'una forma coordinada.

Actuacions a dur a terme

9.05.01 Campanya d'informació sobre l'observatori de mobilitat.

9.05.02 Manteniment de l'observatori.

9.05.03 Portal web.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Executa / Finança / Planifica
Ministeri de Foment	Opina
Operadors de Transport	Opina

Bona pràctica

Les diferents autoritats del transport de l'estat Espanyol han elaborat un observatori sobre la situació de la mobilitat a les diferents àrees metropolitanes, que elabora un anuari i realitza jornades tècniques per millorar i intercanviar coneixements sobre la mobilitat a les àrees metropolitanes.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Consultes a la pàgina web de l'observatori	0	↑

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

27 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	Operadors de transport	...	...	...	...	TOTAL
9.05.01	50%	50%					10.000 €
9.05.02	50%	50%					120.000 €
9.05.03	50%	50%					60.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.05.01	-----	-----				
9.05.01			-----	-----	-----	-----
9.05.01	-----	-----				

9.06

PROMOURE LA DIFUSIÓ DE BONES PRÀCTIQUES DE MOBILITAT A L'ÀMBIT DE LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

Des de les diferents administracions ja fa anys que es promou l'intercanvi de bones pràctiques pel que fa a la mobilitat. Es tracta de generalitzar aquesta pràctica i donar a conèixer, juntament amb altres administracions, les bones pràctiques que cada any es duguin a terme en l'àmbit de les comarques gironines d'una manera sistematitzada, mitjançant diferents activitats:

- La celebració d'unes jornades anuals.
- L'elaboració regular de documentació relacionada.
- La dinamització de grups de treball sobre diferents temes d'interès.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Potenciar les pràctiques adequades per fomentar la mobilitat sostenible.

Actuacions a dur a terme

9.06.01 Organització d'una jornada tècnica i publicació d'aquesta

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DEF - ICAEN	Opina
Diputació de Girona	Opina
DMAH - Departament de Medi Ambient i Habitatge	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Executa / Planifica

9.07

IMPULSAR LA FORMACIÓ EN MOBILITAT PER A TÈCNICS D'ADMINISTRACIONS

Descripció de la mesura

Cada vegada hi ha més cursos a l'abast sobre temes relacionats amb la mobilitat.

Durant els últims 8 anys, s'ha desenvolupat un curs de postgrau que està sent el bressol dels nous tècnics especialitzats en mobilitat. Cal, no obstant, tenir també un major grau d'aprofundiment en la matèria que recomana analitzar la conveniència de que sigui possible fer un màster en mobilitat o d'alguns dels aspectes que ja desenvolupa el postgrau.

Tot i aquesta oferta, esdevé necessari impulsar la confecció de cursos destinats als tècnics municipals centrats en les necessitats d'aquest perfil, garantint que al menys arribi a un tècnic de tots els municipis de més de 5.000 habitants.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Millorar la gestió de la mobilitat a les comarques gironines.

Actuacions a dur a terme

9.07.01 Suport a cursos de formació.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Departament d'Innovació, Universitats i Empresa	Gestiona / Planifica
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança
Universitat de Girona	Explota
Universitat Politècnica de Catalunya	Explota

9.08

CONFIGURAR L'ATM COM A ÀMBIT DE COORDINACIÓ DE LES DIFERENTS POLÍTIQUES DE MOBILITAT DE LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

Moltes de les mesures que es deriven dels diferents Plans de Mobilitat que es realitzin (Plans de Mobilitat Urbana, Plans Específics de Mobilitat, Estudis de mobilitat generada, etc.) afectaran a diferents àmbits competencials. Per tant, l'aplicació de les mesures dependrà de plans sectorials de nivell superior. En aquest sentit, l'Autoritat territorial de la mobilitat de les comarques gironines (ATM) juga un paper crucial com a interlocutor únic amb les diferents administracions que intervenen en aquest àmbit.

Per tant, entre d'altres funcions, la seva labor es centraria en els següents aspectes:

ELABORACIÓ I APROVACIÓ DE PLANS

- Informar les diferents figures relatives al planejament de la mobilitat al seu àmbit territorial, com a condició prèvia a la seva aprovació, vetllant pel compliment i la coherència amb el Pla director de mobilitat, d'acord amb la llei de mobilitat.
- Informar els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada del seu àmbit territorial, vetllant pel seguiment de les consideracions de l'estudi per part del pla al que acompanyen.
- Elaborar, o encarregar l'elaboració, d'aquells estudis relacionats amb les seves competències, o per delegació de les administracions locals del seu territori.
- Encarregar l'elaboració dels Plans específics de mobilitat relacionats amb mitjans de transport o infraestructures de la mobilitat del seu àmbit territorial.

GESTIÓ DE LA MOBILITAT

- Seguiment del compliment del Pla director de mobilitat de les comarques gironines.
- Creació i gestió del portal web de cotxe compartit del seu àmbit territorial.
- Creació i gestió d'un observatori de la mobilitat de les comarques gironines, i un altre de la mobilitat turística a aquest àmbit, en coordinació amb l'Observatori de la mobilitat de la Generalitat.
- Elaboració de propostes per a la planificació dels serveis de transport públic i l'establiment de programes d'explotació coordinada per a tots els operadors públics o privats que els presten.
- Definició del projecte de nou model de sistema de tarifes comú, del seu projecte d'implantació i de les seves fases de desenvolupament, si escau.
- Creació d'una imatge corporativa del sistema de transport públic col·lectiu i de la pròpia autoritat territorial de la mobilitat amb total respecte i compatibilitat amb les pròpies dels titulars i dels operadors.
- Elaboració de propostes de coordinació amb empreses ferroviàries relatives a la integració dels serveis ferroviaris en el sistema de transport públic col·lectiu.
- Desenvolupament de les tasques, o funcions, que altres administracions li deleguin en matèria de mobilitat a l'àmbit de les comarques gironines, i molt especialment, aquelles competències que les administracions locals de l'àmbit li deleguin mitjançant conveni.

RELACIONS INSTITUCIONALS

- Fer d'intermediari entre les diferents administracions locals del seu àmbit territorial, per tal d'harmonitzar i donar coherència a les diferents polítiques de mobilitat.
- Vetllar pel compliment de la normativa en matèria de mobilitat al seu territori, especialment pel que fa a l'obligatorietat de les diferents administracions d'elaborar els estudis o plans que els corresponen d'acord amb la legislació vigent i el Pla director de mobilitat.
- Harmonitzar les actuacions locals en matèria de càrrega i descàrrega.
- Establiment de relacions amb altres administracions per al millor compliment de les funcions atribuïdes a l'autoritat territorial de la mobilitat.
- Desenvolupament de les actuacions en matèria de mobilitat turística i rural contemplades pel Pla director de mobilitat.

EDUCACIÓ I DIFUSIÓ DEL CONEIXEMENT

- Formació en matèria de mobilitat a professionals i personal de l'administració a les comarques gironines.

- Informar i fer difusió del finançament i altres ajudes ofertes per altres institucions, i que tinguin a veure amb la mobilitat o la investigació de noves tecnologies més netes i la seva comercialització.
- Fer difusió de les noves tecnologies que milloren en seguretat o redueixen l'impacte ambiental del transport, i de les bones pràctiques en matèria de mobilitat.
- Realització de campanyes de comunicació amb l'objectiu de promoure la utilització del sistema de transport públic entre la població.
- Anàlisi, estudi i difusió de l'evolució del mercat global de la mobilitat, amb especial atenció al seguiment de l'evolució dels desplaçaments en transport públic i en transport privat.
- Fomentar la utilització dels recursos telemàtics, i concretament l'Internet, per a la difusió del coneixement i dels plans, programes i actuacions concretes que es desenvolupin a les comarques gironines en matèria de mobilitat.
- Fomentar, i canalitzar, la participació pública en matèria de mobilitat a les comarques gironines.

FINANÇAMENT

- Gestionar les subvencions relacionades amb la mobilitat i dirigides a les administracions locals o el seu àmbit territorial.
- Disseny de la política de finançament per subvenir el dèficit dels serveis i les despeses de funcionament de l'estructura de gestió, i donar suport econòmic a aquelles actuacions que puguin dependre directament de l'ATM.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Obtenir una administració competent i àgil en matèria de mobilitat, amb proximitat al territori i capacitat per a intervenir-hi, assegurant el desplegament de la normativa en matèria de mobilitat en general i del Pla director de mobilitat de les comarques gironines en particular.

Donar coherència i consistència a la gestió de la mobilitat al territori de les comarques gironines, mitjançant un interlocutor que canalitzi les actuacions amb una visió unitària.

Actuacions a dur a terme

9.08.01 Estudi de formalització competencial.

9.08.02 Personal i altres despeses fixes (4 persones i altres)

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència mitjana
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents

Implicació

Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Planifica
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Planifica

Bona pràctica

Actualment la Generalitat de Catalunya i els consells comarcals del Gironès, del Pla de l'Estany i de la Selva i l'Ajuntament de Girona, han constituït el Consorci del Transport Públic de l'Àrea de Girona, que assumeix una part de les competències abans esmentades.

El consorci ha impulsat la integració tarifària de diversos municipis de l'àrea de Girona i la creació de noves línies de transport públic.

Tiquets

Les targetes xip es recameguen amb tiquets de viatge en què el preu estarà determinat per la quantitat de zones a travessar des de l'origen fins al destí final.

Un sol tiquet permet utilitzar els mitjans de transport necessaris per desplaçar-se d'un punt a un altre. Aquests tiquets s'adquireixen d'acord amb el nombre de zones per on transiti el viatger.

Nombre de zones

L'àrea de Girona s'ha dividit en una **zona central** (1) i sis **zones concèntriques** (2, 3, 4, 5, 6, 7). Actualment formen part d'aquesta àrea un total de 46 municipis que en el futur s'ampliaran a més.

Avantatges del sistema tarifari integrat

- Un sol pagament en el punt d'origen sense haver de pagar en el següent transbordament.
- Preu en funció del nivell d'utilització i zones.
- Estalvi econòmic.
- Qualitat en els desplaçaments.
- Aprofitament del temps.
- Foment de l'ús del transport públic.
- Mobilitat més sostenible.

Empreses de transport

Les empreses que actualment formen part d'aquesta integració són:



Implementació

Està previst implementar el sistema tarifari integrat a principis del 2008.



Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Creació de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de les comarques gironines	0	1

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 3 - 4 - 14 - 15 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	TOTAL
9.08.01	100%	0%					30.000 €
9.08.02	0%	100%					1.350.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.08.01	-----					
9.08.02	-----	-----	-----	-----	-----	-----

9.09

REALITZAR CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ PER AL MÓN RURAL I ESTUDIAR LES PARTICULARITATS DE LA SEVA MOBILITAT

Descripció de la mesura

El món rural com a tal, constitueix un entorn amb necessitats específiques de mobilitat ben diferenciades de les zones més densament poblades. Per aquesta raó és necessari un tractament diferenciat per part de les administracions i les operadores de transport públic, que ajudi a pal·liar les dificultats en l'accés a un transport públic competitiu, fet amb una importància cabdal tant socialment com per les activitats que en aquest entorn es desenvolupen.

En aquest sentit, es proposa realitzar campanyes de conscienciació que donin a conèixer les dificultats i potencialitats del món rural, i estudis que analitzin la millor manera de donar servei i gestionar les xarxes de transport en aquest entorn, per adequar-se a les seves necessitats.

Aquesta mesura s'ha de coordinar amb la 3.12.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Millorar el coneixement de la mobilitat rural i conscienciar la població d'aquest entorn envers una mobilitat sostenible i segura.

Actuacions a dur a terme

9.09.01 Campanya de conscienciació per al món rural.

9.09.02 Estudiar les particularitats de la mobilitat rural.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència baixa
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència baixa

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Gestiona

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Campanyes de conscienciació per al món rural	0	1

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

14 - 25 - 27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
9.09.01	100%						30.000 €
9.09.02	100%						30.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.09.01		=====	=====			
9.09.02		=====	=====			

9.10**REALITZAR CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ PER AFAVORIR L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC****Descripció de la mesura**

S'han de portar a terme campanyes informatives que posin en relleu els costos amagats del vehicle privat i les seves externalitats negatives, així com els beneficis de l'ús del transport públic, donant una bona imatge d'aquest mitjà de transport per afavorir que la gent tingui una major disposició al seu ús.

Així mateix, s'han de portar a terme campanyes informatives adaptades a cada municipi que permetin donar a conèixer les línies de transport, sobretot les noves i menys consolidades, als seus potencials usuaris. Així, cada municipi ha de disposar de fulletons informatius – o un suport de funcionalitat similar – amb les línies de transport del municipi tant urbanes, si hi ha, com interurbanes, a l'abast de tots els ciutadans, i distribuïts entre els seus residents i els treballadors en els centres de treball.

El suport escollit per fer arribar la informació, haurà de contenir com a mínim la següent informació:

- un plànol del municipi amb els carrers que permeti identificar la ubicació de les parades de cada servei de transport
- un horari orientatiu de cada servei de transport
- totes les possibles destinacions de cada servei
- tipus de títols disponibles i els seus preus
- un telèfon i una direcció electrònica on aconseguir informació addicional sobre el servei
- en el cas dels municipis on hagi arribat la integració tarifària, caldrà afegir informació addicional sobre les zones que la integren, els títols existents i el seu funcionament

El disseny del suport escollit per a la realització d'aquestes campanyes d'informació requeriran l'acord entre les empreses operadores i els ajuntaments – o els consells comarcals en els municipis que així ho requereixin – i hauran d'obtenir el vist-i-plau de l'autoritat territorial de la mobilitat de les comarques gironines per aconseguir el seu finançament, que tindrà com a màxim 3 mesos per a respondre a la proposta realitzada..

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar la quota modal del transport públic.

Actuacions a dur a terme

9.10.01 Campanya de promoció del transport públic

9.10.02 Campanyes informatives de les línies de transport públic

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència mitjana
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència mitjana

Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Autoritza
Associacions de promoció del transport públic i d'usuaris d'aquest	Opina
Centres de treball	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona / Opina
Operadors de Transport Públic	Explota
Teixit social de les comarques gironines	Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Campanyes per afavorir l'ús del transport públic	0	1

Indicadors PdM associats

2 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 14

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	OTP	...	...	...	...	TOTAL
9.10.01	50%	50%					80.000 €
9.10.02	50%	50%					750.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.10.01	-----					
9.10.02		-----	-----	-----	-----	-----

9.11 COL-LABORAR EN L'ELABORACIÓ DE CAMPANYES DE FOMENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Descripció de la mesura

L'administració estatal i la Generalitat de Catalunya han de donar suport i col·laboració en l'elaboració de campanyes de foment de la mobilitat sostenible i la promoció de la mobilitat a peu i en bicicleta que es desenvolupin en l'àmbit local.

La mesura pretén recolzar les iniciatives que sorgeixen en l'àmbit local i que tenen la finalitat de promoure un canvi de cultura entre la ciutadania en relació amb la mobilitat no motoritzada i sostenible.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Fomentar la mobilitat sostenible als municipis.

Divulgació i conscienciació dels beneficis dels modes de transport no motoritzats.

Actuacions a dur a terme

9.11.01 Facilitar assessorament i suport tècnic en campanyes de promoció de la mobilitat a peu i en bicicleta (dia sense cotxes, bicicletades, setmana de la mobilitat sostenible, etc.)

9.11.02 Impulsar xerrades i activitats escolars relacionades amb la mobilitat sostenible.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència mitjana
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Altres agents socials (Associacions ecologistes i naturalistes, Federació de caça, etc.)	Opina
Centres d'estudis	Opina
DPTOP - Secretaria Mobilitat/ATM	Executa
Empreses	Opina
Polícia local	Opina

9.12

REVISAR I ACTUALITZAR EL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DE LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

Es preveu que el Pla director de Mobilitat de les comarques gironines sigui aprovat durant l'any 2009. En compliment de la Llei 9/2003 de la mobilitat, i per tal d'adequar el pla a la situació futura, es preveu realitzar una revisió del pla, actualitzant els seus objectius, analitzant els objectius assolits, les dificultats que s'han trobat durant el seu desplegament, i proposant noves actuacions i mesures, o modificant o prolongant aquelles que ho requereixin, d'acord amb la experiència i el saber fer acumulat.

Aquesta actualització s'ha de realitzar, per imperatiu legal, en el moment que s'aprovin unes noves Directrius nacionals de mobilitat, o com a màxim, als sis anys de l'aprovació definitiva del pla.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Donar continuïtat a la gestió de la mobilitat sostenible, d'acord amb les Directrius nacionals de la mobilitat, adaptant el programa del PdM a les necessitats futures.

Actuacions a dur a terme

9.12.01 Actualització del Pla director de mobilitat de les comarques gironines.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència alta
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Autoritza / Executa / Gestiona / Planifica
Empreses	Opina

Teixit social de les comarques gironines

Opina

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
PdM de les comarques gironines	1	2

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 27 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
9.12.01	100%						180.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.12.01					-----	-----

9.13 PROMOCIONAR LA IMPLANTACIÓ DE PLA ESTRATÈGIC DE LA BICICLETA DE CATALUNYA

Descripció de la mesura

Per tal d'assegurar l'eficàcia i desenvolupament del Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya, es necessari fomentar la seva implantació des de el propi territori. A tal efecte, caldria realitzar una campanya d'informació a nivell local per permetre el coneixement del pla i facilitar d'aquesta manera la seva execució.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Augmentar el coneixement del PEB i fomentar la seva aplicació.

Actuacions a dur a terme

9.13.01 Campanya de promoció del PEB a l'àmbit local

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència baixa
Integració social	Incidència alta
Qualitat de vida	Incidència alta
Salut	Incidència alta
Seguretat	Incidència mitjana
Sostenibilitat	Incidència alta

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria per a la Mobilitat	Gestiona / Planifica

Bona pràctica

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Campanyes de promoció del PEB a nivell local	0	1

Indicadors PdM associats

4 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

5 - 13 - 15 - 23

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM	...	...	...	...	...	TOTAL
9.13.01	100%						15.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.13.01	-----					

9.14 CREAR UNA MESA DE CONCERTACIÓ PER A LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT TURÍSTICA

Descripció de la mesura

La diagnosi ha reflectit la importància de la mobilitat turística, ja que en alguns àmbits la població resident es duplica en els períodes festius i vacacionals. En aquest sentit, és proposa la creació d'una taula de concertació entre administració i diferents agents econòmics i turístics, que permetin vehicular els suggeriments del sector en relació a la mobilitat turística, així com fer partícip al sector de les diferents mesures plantejades per l'administració per les quals es puguin veure especialment afectats.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

El conjunt de les comarques gironines..

Objectius específics a aconseguir

Establir un marc de consens del qual puguin sorgir noves actuacions que permetin millorar la mobilitat turística i reduir el seu impacte a les comarques gironines.

Actuacions a dur a terme

9.14.01 Costos organitzatius de la Taula.

9.14.02 Definició de les bases de la taula i dels seus mecanismes de regulació.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Cambra de comerç de Girona	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Gestiona
Representants del sector hotelier i de restauració	Opina

9.15 CREAR UNA ÀREA DE MOBILITAT TURÍSTICA DINS DE L'OBSERVATORI DE LA MOBILITAT DE LES COMARQUES GIRONINES

Descripció de la mesura

Una tercera part de dels turistes estrangers y un 10% dels procedents de l'Estat espanyol tenen per destinació les comarques gironines, que representa una afluència anual a aquestes comarques pròxima als 6 milions de turistes.

L'estada mitjana dels turistes estrangers a les comarques gironines és de 9,9 dies i, per tant, cas que la afluència fora constant al llarg de l'any, aquestes xifres equivalen a comptar, de forma permanent, amb una població addicional de 150.000 habitants a les comarques gironines, que representa incrementar un 25% de mitjana la població resident.

Això implica una demanda de mobilitat suplementària, a la qual s'ha d'afegir la generada per excursionistes i visitants de pas, amb una afluència també de l'ordre dels 6 milions de visites anuals, entre la qual s'ha de destacar els fluxos transfronterers amb França.

La mobilitat de visitants i turistes planteja diferents reptes en el sistema de mobilitat, poc estudiats fins ara, i dels quals caldria disposar de informació suficient, com ara:

- La mobilitat associada als serveis discrecionals per a trasllats de caire turístic, sigui entre l'aeroport i el lloc d'allotjament o en excursions a destins turístics complementaris (com ara visitar Barcelona).
- Les disfuncions que pot representar el dèficit o inexistència de infraestructures de parada o aparcament per aquest tipus de serveis.
- En determinats centres amb oferta d'oci nocturn (com ara Lloret de Mar) generació de fluxos de mobilitat nocturna des de altres centres turístics pròxims, amb índex de risc superior al habitual si els desplaçaments es fan en cotxe.
- Generació de mobilitat d'afluència a les platges, que cal afavorir es desenvolupi a peu, bicicleta o transport públic en lloc del vehicle privat (per tal d'evitar els impactes negatius: congestió, impacte de l'aparcament vora la platja, etc.)
- Demanda de mobilitat de cabotatge per via marítima, entre els diferents centres turístics, platges i instal·lacions esportives de la façana marítima.

Els fenòmens de mobilitat esmentats són prou importants com perquè sigui avinent realitzar enquestes i estudis específics per a públics objectius dels quals no es disposa gairebé de dades: visitants i excursionistes, turistes i afluència a segones residències.

Per tant, dins de l'observatori de la mobilitat previst, es planteja crear una àrea especialitzada en la Mobilitat turística, essent de gran utilitat com a organisme de gestió i seguiment de les dinàmiques generades per la mobilitat turística de gran utilitat, en primer lloc, per conèixer més detalladament els fluxos de mobilitat interna produïda pel turisme, tant vacacional, com de cap de setmana, i en segon lloc, per establir les polítiques adequades orientades a l'optimització d'aquests moviments associats a l'activitat turística.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Creació un organisme que avalui i realitzi un seguiment de la mobilitat generada pel turisme a les comarques gironines.

Confeció de polítiques pertinents per tal de garantir una gestió eficient de la mobilitat turística, més sostenible, confortable i segura.

Actuacions a dur a terme

9.15.01 Campanya informativa sobre l'Àrea de mobilitat turística de l'Observatori.

9.15.02 Manteniment de l'Àrea de mobilitat turística de l'Observatori.

9.15.03 Pàgina web de la mobilitat turística de l'Observatori.

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Planifica
Operadors turístics	Opina

Bona pràctica

L'Observatori Català de la Mobilitat és un instrument d'avaluació i seguiment creat a partir de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aprovada pel Parlament de Catalunya.

El seu objectiu és l'anàlisi de la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies, adreçada a la sostenibilitat i la seguretat, i l'avaluació dels instruments de planificació i els seus efectes, mitjançant un recull de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i el seu grau de sostenibilitat.

<http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/es/arees/mobilitat/observatorimobilitat/index.jsp>

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Consultes a la pàgina web de l'observatori	0	↑

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

14 - 27 - 28

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP - SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
9.15.01	100%						20.000 €
9.15.02	100%						160.000 €
9.15.03	100%						45.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.15.01	-----	-----				
9.15.02			-----	-----	-----	-----
9.15.03	-----	-----				

9.16

ELABORAR I FER DIFUSIÓ D'UN PLA DE COMUNICACIÓ DE LA MOBILITAT TURÍSTICA

Descripció de la mesura

De manera complementària i en relació amb la mesura de creació d'un Observatori de la mobilitat turística, caldrà impulsar un Pla de comunicació de la mobilitat turística per tal d'informar als turistes dels serveis de transport públic que tenen a disposició, tant generals, com específicament vinculats al turisme.

La funció divulgativa de l'oferta de mobilitat per als turistes coordinada pel pla de comunicació haurà de difondre's en els punts d'informació turística, als principals pols d'atracció turística, així com a l'aeroport.

Document de referència:

Àmbit d'actuació

Comarques gironines.

Objectius específics a aconseguir

Difondre i millorar la informació de l'oferta de mobilitat en transport públic i específic per als turistes.

Conscienciar i sensibilitzar els turistes sobre el valor d'una mobilitat sostenible.

Reduir la utilització del vehicle privat en els desplaçaments de tipus turístic.

Impulsar un turisme sostenible i amb atractius afegits com els itineraris turístics en bicicleta.

Actuacions a dur a terme

9.16.01 Costos de difusió anual (publicitat, tríptics informatius, etc.)

9.16.02 Redacció del Pla de comunicació de la mobilitat turística

Grau d'eficàcia sobre els objectius generals

Objectiu	Grau d'eficàcia
Competitivitat	Incidència alta
Integració social	Incidència baixa
Qualitat de vida	Incidència mitjana
Salut	Incidència baixa
Seguretat	Incidència baixa
Sostenibilitat	Incidència mitjana

Responsables de la mesura

Agents	Implicació
Ajuntaments de les Comarques Gironines	Opina
Consells comarcals	Opina
Diputació de Girona	Opina

DPTOP - Secretaria mobilitat/ATM	Finança / Gestiona
Observatori de la mobilitat turística	Planifica
Operadors turístics	Opina
Patronat de Turisme Costa Brava Girona	Opina

Bona pràctica

Plan de formación y difusión del Plan de Movilidad Sostenible de Santander.

El Pla de Mobilitat Sostenible de Santander també inclou un Pla de formació i comunicació en el qual es reflecteixen les actuacions proposades per aconseguir el compliment dels principals objectius.

<http://www.a21santander.com/agenda21/planmovilidad.aspx>

Valors locals de seguiment

Seguiment	2008	Objectiu
Plans de comunicació de la mobilitat turística	0	1

Indicadors PdM associats

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) relacionades

14 - 27

Cost de les actuacions

Actuació	DPTOP-SM/ATM	...	...	...	...	...	TOTAL
9.16.01	100%						80.000 €
9.16.02	100%						45.000 €

Calendari de les actuacions

Actuació	2010	2011	2012	2013	2014	2015
9.16.01			-----	-----	-----	-----
9.16.02	-----	-----				

Indicadors globals del Pla director de Mobilitat de les comarques gironines

- I1 - Cost mitjà del desplaçament en mobilitat quotidiana.
- I2 - % de la població amb transport públic adaptat disponible.
- I3 - Temps mitjà dels desplaçaments en mobilitat quotidiana.
- I4 - Quota modal dels desplaçaments intramunicipals a peu i en bici.
- I5 - Víctimes mortals en accidents de trànsit.
- I6 - Emissió de contaminants atmosfèrics del transport.

Directrius nacionals de mobilitat

- D1 - Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials
- D2 - Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic
- D3 - Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport
- D4 - Millorar la qualitat, la fiabilitat i la seguretat del transport públic de superfície
- D5 - Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic
- D6 - Augmentar l'àrea d'influència dels aeroports de Catalunya i complementar una oferta atractiva de destinacions amb les adequades connexions amb la xarxa ferroviària d'alta velocitat
- D7 - Fomentar l'accés en transport públic als aeroports de Catalunya
- D8 - Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible
- D9 - Establir mesures que garanteixin la traçabilitat i la qualitat del servei de transport de mercaderies
- D10 - Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb d'altres alternatives menys sostenibles
- D11 - Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans
- D12 - Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar-los al Pla de Seguretat Viària
- D13 - Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes
- D14 - Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura en relació amb la mobilitat sostenible i segura
- D15 - Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans
- D16 - Dotar el sistema logístic de Catalunya d'una xarxa ferroviària adequada per a mercaderies com a mode alternatiu al transport per carretera
- D17 - Dotar Catalunya d'un sistema de plataformes logístiques intermodals adaptades a les necessitats dels àmbits territorials
- D18 - Assegurar un nivell mínim de servei a les vies interurbanes de la xarxa viària de Catalunya
- D19 - Promoure infraestructures logístiques per racionalitzar i optimitzar el sistema de transport de mercaderies per carretera
- D20 - Dotar al sistema aeroportuari català de les infraestructures per a la càrrega aèria adaptades als requeriments de producció i consum de Catalunya
- D21 - Millorar les infraestructures i la qualitat dels serveis portuaris i assegurar l'adequada connexió intermodal
- D22 - Potenciar el transport marítim de curta distància
- D23 - Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats
- D24 - Introduir les necessitats de la distribució urbana de mercaderies en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats
- D25 - Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, considerant l'accés en transport públic a les àrees allunyades dels àmbits urbans

