



# Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme

## Agenda d'actuacions

Octubre 2020



Aquest Pacte és fruit de la col·laboració en els darrers anys entre el DTES i el Consell Comarcal del Maresme a través de la seva Mesa de Mobilitat. També va comptar amb la participació dels municipis a l'anàlisi, diagnosi i generació de propostes del document que ara culmina.

## Horitzó del Pacte 2025

El *Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme (PMSM)* té un horitzó temporal de 5 anys, per tant les mesures proposades pel Pacte han de ser realistes per estar operatives l'any 2025. L'evolució dels darrers anys de les dades de mobilitat observades fan creure que fins l'any horitzó del Pacte no hi haurà canvis significatius en les necessitats del territori. Per tant, les actuacions han d'anar enfocades a resoldre problemes actuals sense la necessitat d'elaborar escenaris expansius que prevegin problemes futurs.

## Confecció de les propostes

La confecció de les mesures s'ha basat en:

1. Llista de d'actuacions ja planificades pel Departament de Territori i Sostenibilitat
2. Noves propostes identificades a la fase de diagnosi
3. Propostes que van sorgir del procés participatiu amb els ajuntaments
4. Propostes de millora Mesa del Maresme

# Actuacions avançades

## Actuacions ja impulsades

Algunes de les actuacions proposades pel present pacte per a la mobilitat es troben iniciant la seva execució o fins i tot en un estat avançat de realització.

Alguns exemples :

Actuacions ja avançades	Estat de l'actuació
1. Pla d'homogeneïtzació dels peatges i implementació de peatge tancat ----	En servei des de gener de 2014
2. Peatge gratuït per a serveis de transport públic -----	En servei des d'abril de 2014
3. Construcció de barreres acústiques (Montgat, Masnou, Calella, Mataró, Alella) --	En servei des 2015 i 2019
4. Millores dels enllaços 99 i 100 de la C-32 a l'àmbit de Mataró -----	En servei des de juliol 2016
5. Millora de la connectivitat del Maresme amb la Selva -----	Nou Estudi informatiu
6. Expres.cat Barcelona-Alella-----	En servei des de desembre 2016
7. Desplegament Expres.cat -----	En execució
8. Estudi Previ d'un carril bici Montgat-Blanes -----	Estudi redactat
9. T-Mobilitat-----	Projecte en desenvolupament
10. Estudi mobilitat C-32 amb l'alliberament del peatge-----	Estudi en licitació

Proposta de millores i reconfiguració viària

# Objectius del Pacte

El pacte proposa **7 objectius de millora de la mobilitat** que es troben en consonància amb els objectius proposats pel pdM de l'RMB per a avaluar l'assoliment de la millora de la mobilitat a la comarca.

Per a cadascun d'aquests objectius es defineixen uns indicadors que permetin quantificar l'estat de la mobilitat en l'escenari actual i marquin un valor objectiu a assolir una vegada implementades totes les mesures proposades pel Pacte.

**Objectiu 1. Afavorir el transvasament modal cap als modes més sostenibles**

**Objectiu 2. Incrementar l'eficiència del sistema de transports**

**Objectiu 3. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport**

**Objectiu 4. Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic**

**Objectiu 5. Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat**

**Objectiu 6. Reduir l'accidentalitat**

**Objectiu 7. Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat**

Els objectius anteriors es concreten al Maresme en les següents *idees força*:

- 1. Millorar la funcionalitat de la C-32 a partir dels canvis sobre la mobilitat que significarà l'alliberament del peatge, afavorint la connectivitat i reconfigurant aquesta via per permetre captar el trànsit que actualment utilitza la xarxa local o vials urbans, ajudant a la **pacificació de la mobilitat urbana cap a un model de mobilitat més segur i sostenible.****
- 2. Transformar l'actual N-II en una via més cívica que es complementi amb l'urbanisme de l'entorn i amb una millora de la permeabilitat de la façana litoral.**
- 3. Millorar la xarxa local per als desplaçaments interurbans** interns de la comarca permetent descarregar les travesseres urbanes de trànsit de pas
- 4. Fomentar la connectivitat en bicicleta i a peu** al llarg de la comarca
- 5. Millorar l'oferta i el temps de viatge en transport públic**, completant la xarxa ferroviària així com potenciant el transport públic per carretera
- 6. Afavorir l'eficiència energètica i la reducció dels impactes ambientals** en el conjunt de les xarxes de mobilitat
- 7. Incorporar les noves tecnologies** com a eines clau per facilitar els viatges en tots els modes de transport

# Eixos d'actuació

El *Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme* s'emmarca en el conjunt d'actuacions del pdM de l'RMB per a la comarca del Maresme, així com també recull actuacions ja previstes en altres plans.

La proposta de millora definida pel Pacte de mobilitat sostenible del Maresme queda estructurada en els 4 eixos d'actuació següents:

**Eix d'actuació 1 - EA1: Territori i infraestructures**

**Eix d'actuació 2 - EA2: Gestió de la mobilitat sostenible i serveis de transport públic**

**Eix d'actuació 3 - EA3: Noves tecnologies**

**Eix d'actuació 4 - EA4: Medi ambient i sostenibilitat**

## EA1: TERRITORI I INFRASTRUCTURES

L'objectiu és la **implantació de noves infraestructures que millorin la connectivitat en el territori**, facilitin el transvasament modal cap el transport públic, redueixin l'accidentalitat vinculada a la mobilitat i promoguin l'ús de la bicicleta i la marxa a peu.

Aquest eix inclou actuacions en:

### •Plans de millora de la mobilitat a nivell supramunicipal

- Planificar la gestió de la mobilitat a nivell supramunicipal entre municipis d'un mateix entorn que mantinguin una intensa mobilitat interurbana interna i presentin similars patrons de comportament. Aquest estrats supramunicipal serien el Baix Maresme, l'Àrea metropolitana de Mataró, la zona d'Arenys i l'Alt Maresme.

### •Xarxa no motoritzada:

- Estructuració d'una xarxa completa de **carrils bici interurbans** i reforç en la senyalització de vies compartides per a millorar la seguretat del ciclistes
- Millora de xarxa **d'aparcaments segurs per a la bicicleta**
- Xarxa interurbana **d'itineraris de vianants**
- Millores en accessibilitat** a parades de bus i estacions ferroviàries



**Itinerari continu per a  
bicicleta Montgat-Blanes**



# EA1: TERRITORI I INFRASTRUCTURES

## •Xarxa per al transport públic:

- Actuacions de **millora de la capacitat del sistema ferroviari** que permetin disposar de trens més llargs (Allargament d'andanes a Arc de Triomf)
- Nous **eixos de prioritats per al bus** (Carril bus C-31 La Pau-Montgat).
- Protecció de la línia ferroviària** de la costa per garantir la protecció davant dels temporals
- Millora de la permeabilitat transversal de la façana litoral**
- Impulsar estudis per a **completar la xarxa ferroviària** del Maresme (desdoblament Arenys-Blanes i corredor Mataró-Granollers)
- Accessibilitat universal** a totes les estacions per a persones amb mobilitat reduïda.
- Millores en P&R** en estacions de tren i bus,



100% d'estacions accessibles per a PMR

## EA1: TERRITORI I INFRASTRUCTURES

### •Xarxa per al vehicle privat:

- **Elaboració d'un estudi marc** de mobilitat en vehicle privat que defineixi quin és el model objectiu de la mobilitat en aquest mitjà un cop s'alliberi el peatge de la C-32 a l'agost de 2021. Analitzarà de manera integral la mobilitat en vehicle privat, la configuració de la C-32 sense peatge i les possibles millores de connectivitat, l'impacte sobre la resta de la xarxa local i molt especialment la N-II i la seva quota objectiu.
- **S'analitzarà la nova configuració de l'autopista C-32 i possible millores de connectivitat.** L'alliberament del peatge permetrà canalitzar trànsit de pas de la xarxa local a la C-32 ajudant a pacificar la mobilitat urbana cap a un model de mobilitat més segur i sostenible.
- **S'analitzarà el model Integració urbana i paisatgística de la N-II i actuacions de millora de la seguretat:** definir la funcionalitat de la carretera N-II com a via connectora per a moviments interns del Maresme convertint-la en un eix cívic i pacificat.
- **S'analitzarà la millora i compleció de la xarxa local** de carreteres de la comarca



**Reduir l'accidentalitat a l'N-II en un 60%**

## EA2: GESTIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC

L'objectiu és la **gestió de la mobilitat sostenible i els serveis de transport públic** que permeti donar una millor oferta de transport públic de superfície i una nova gestió tarifcada de les vies d'alta capacitat.

Aquest eix inclou actuacions en:

### •Reestructuració dels serveis de bus interurbà:

- Millora integral de les línies de bus** del Maresme (inclou l'impuls del programa expres.cat, millores en serveis d'alta demanda, serveis nocturns i anàlisi de línies d'aportació a les estacions de ferrocarril)

- Estudis de reconversió de línies de baixa demanda en serveis a **transport a la demanda**

### • Optimització de l'oferta de transport ferroviari

- Estudi de millora de l'oferta ferroviària per optimitzar fiabilitat del sistema , freqüències i horaris del sistema.



**Incrementar la quota de TP amb Barcelona d'un 38% a un 42%**

## EA3: NOVES TECNOLOGIES

L'objectiu és la **implementació de les noves tecnologies de informació i comunicació que facilitin l'ús eficient de tots els modes de transport** i permetin conèixer a l'usuari l'estat real de la xarxa i com pot actuar en cas d'incidències.

Aquest eix inclou actuacions en:

- **Nou model de tarificació i gestió del TP (T-Mobilitat)** que simplificarà l'ús de les diferents xarxes de transport públic i bonificarà els usuaris intensius en funció dels viatges realment efectuats.
- **Informació de l'estat de les carreteres en temps real (panells informatius)** promovent la coordinació entre tots els sistemes d'informació existents
- **Informació del transport públic:** integració dels operadors a plataformes digitals, nous panells a les parades amb informació del temps d'espera i promovent que els app incloguin el temps de pas dels vehicles en temps real.
- **Nou model de gestió integrada de Park and Rides** facilitant la informació del nivell d'ocupació i prioritzant el seu ús pels usuaris del transport públic.



**100% d'autobusos del Maresme amb SAE**



## EA4: MEDI AMBIENT I SOSTENIBILITAT

L'objectiu és **la reducció de les externalitats associades als sistemes de transport** i promoure el coneixement dels usuaris dels impactes de la mobilitat privada en el medi ambient.

Aquest eix inclou actuacions en:

### •Reducció dels consums i les emissions en mobilitat interurbana:

- Fomentar **increment d'ocupació del vehicle privat i el pas cap a vehicles més ecològics** mitjançant polítiques de descomptes en les tarifes que paguen en aparcaments i peatges, polítiques de prioritat en determinats serveis de mobilitat i increment de **punts de recàrrega per als vehicles elèctrics**.

### •Gestió de la contaminació acústica deguda al trànsit

- Impulsar l'acabament de les accions derivades dels mapes estratègics de soroll (**noves barreres acústiques**).

### •Impulsar mesures coordinades en els diferents instruments de planificació local de la mobilitat

- Assolir la reducció de l'ús ineficient del vehicle privat i dels impactes ambientals que provoca.



**Incrementar significativament els punts de recàrrega del vehicle elèctric**

# Gestió, participació i sistema de seguiment del Pacte

## Gestió del Pacte

L'assoliment dels resultats del Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme passa per una gestió correcta del seu desenvolupament. La responsabilitat directa de la realització de les mesures i accions del Pacte correspon principalment al DTES però també inclou altres administracions o entitats com l'ADIF, l'ATM, la Diputació de Barcelona i els Ajuntaments de la comarca. Així s'ha recollit en cadascuna de les fitxes, on s'ha distingit entre responsables i agents implicats.

## Seguiment del Pacte

El seguiment del Pacte és un compromís compartit entre totes les institucions implicades i s'estructura al voltant dels **informes semestrals de seguiment**. Aquests informes esdevenen una eina bàsica de gestió del Pacte que s'haurà de presentar a la Mesa de mobilitat del Maresme.

## Sistema d'indicadors i valors de seguiment del Pacte

El Pacte ha estat dotat d'una bateria d'indicadors i valors de referència per al seguiment acurat del grau d'aplicació de les diferents mesures plantejades en el pla d'acció i per la valoració dels resultats assolits.



# Indicadors de seguiment

<b>Obj. 1</b>	<b>Quotes de repartiment modal amb Barcelona</b>	<b>Rep. Mod. Obj.</b>	<b>Variació Obj. (%)</b>
	Repartiment modal en TP amb Barcelona	42,5%	11,8%
<b>Obj. 2</b>	<b>Capacitat ferroviària</b>	<b>Variació Obj. (%)</b>	
	Increment places per circulació (Places / tren)	25%	
<b>Obj. 3</b>	<b>Intensitat energètica del transport per carretera</b>	<b>Variació Obj. (%)</b>	
	Consum unitari del transport per carretera	-6,50%	
<b>Obj. 4</b>	<b>Contribució de la mobilitat al canvi climàtic</b>	<b>Variació Obj. (%)</b>	
	Emissions de CO2	-13,00%	
<b>Obj. 5</b>	<b>Emissions de contaminants</b>	<b>Variació Obj. (%)</b>	
	Emissions de PM10	-23%	
	Emissions de NOx	-25%	
<b>Obj. 6</b>	<b>Accidentalitat en vies interurbanes</b>	<b>Variació Obj. (%)</b>	
	Nombre de morts i greus	-60%	
<b>Obj. 7</b>	<b>Accessibilitat a les estacions ferroviàries</b>	<b>Obj.</b>	
	Estacions ferroviàries accessibles	18 (100% de les estacions)	

# Annex de Pressupost

El Pacte per a la Mobilitat sostenible del Maresme (PMSM) estableix línies directrius d'actuació en matèria de gestió de la mobilitat per tal d'assolir, a l'àmbit territorial del Maresme, els objectius traçats per les Directrius nacionals de mobilitat, el planejament territorial i els plans sectorials que hi són d'aplicació.

El PMSM no és un pla d'inversions pròpiament dit, sinó un document marc que formula propostes d'actuació, consensuades amb els diferents estaments amb responsabilitat gestora en matèria de mobilitat al llarg del procés participatiu del pacte, i les trasllada als actors institucionals responsables per tal que les puguin integrar en els seus respectius fulls de ruta i impulsar o desplegar mitjançant llurs instruments específics de planificació, programació i gestió.

Malgrat aquest caràcter estrictament orientador del Pacte, el document conté una estimació del cost de les actuacions que recull, bona part de les quals (especialment les referides a infraestructures de mobilitat) ja estan incloses a dia d'avui en d'altres instruments de planificació aprovats o formen part de compromisos institucionals adquirits.

Els costos associats a les mesures proposades en els eixos d'actuació del PMSM s'ha classificat mitjançant la següent classificació:

1. Pressupost associat al DTES
2. Pressupost associat a altres administracions (DIBA, ADIF, Ajuntaments,...)

Les actuacions proposades pel PMSM tenen un pressupost total de **430,7 M€ - 239,9 M€ corresponen a DTES i 190,8 M€ a altres administracions)**

Segons l'acord de traspàs de l'N-II, el Ministeri ha de transferir a la Generalitat 400M€ per la configuració d'una nova via alternativa a la N-II i que són la principal font per finançar les actuacions previstes al PMSM



# Estimació indicativa de costos d'inversió

**Pressupost Total del Pacte per la Mobilitat Sostenible del Maresme (M€):  
430,7 M€**

**Pressupost associat al DTES:  
239,9 M€**

**Pressupost associat a altres administracions:190,8 M€**





# Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme

Agenda d'actuacions

Octubre 2020



## **EIXOS D'ACTUACIÓ**

La proposta de millora definida pel Pacte de mobilitat sostenible del Maresme queda estructurada en els 4 eixos d'actuació següents:

- **Eix d'actuació 1 (EA1): Territori i infraestructures**
- **Eix d'actuació 2 (EA2): Gestió de la mobilitat sostenible i serveis de transport públic**
- **Eix d'actuació 3 (EA3): Noves tecnologies**
- **Eix d'actuació 4 (EA4): Medi ambient i sostenibilitat**



## Eix d'actuació 1 (EA1): Territori i infraestructures

L'objectiu d'aquest eix d'actuació és la implantació de noves infraestructures que millorin la connectivitat en el territori, facilitin el transvasament modal cap el transport públic, redueixin l'accidentalitat vinculada a la mobilitat i promoguin l'ús de la bicicleta i la marxa a peu.

Aquest eix inclou actuacions en:

- **Plans de millora de la mobilitat a nivell supramunicipal**
- **Xarxa no motoritzada:** estructuració de carrils bici interurbans, millora de xarxa d'aparcaments segurs per a la bicicleta, xarxa interurbana d'itineraris de vianants i millores en accessibilitat a parades de TP.
- **Xarxa per al transport públic:** millora de capacitat del sistema ferroviari, completar la xarxa ferroviària del Maresme, nous eixos de prioritat per al bus, protecció de la línia ferroviària de la costa, millores en P&R en estacions de tren i bus, ...
- **Xarxa per al vehicle privat:** Nova configuració de l'autopista C-32 i millores de connectivitat, integració urbana i paisatgística i millora de la seguretat de la N-II, millora i compleció de la xarxa local,...

Mesures

EA1	Territori i infraestructures
EA1.1	Plans de Mobilitat Intermunicipals.
EA1.2	Xarxa de carrils bicicleta interurbans.
EA1.3	Aparcaments segurs per a bicicleta.
EA1.4	Xarxa d'itineraris de vianants interurbans.
EA1.5	Millora de capacitat de la línia R1.
EA1.6	Accessibilitat per a PMR a totes les estacions de ferrocarril.
EA1.7	Programa d'actuacions prioritàries a la RFIG per a la millora de Rodalies de Catalunya.
EA1.8	Estudis per completar la xarxa ferroviària del Maresme
EA1.9	Protecció de la línia ferroviària al Maresme.
EA1.10	Nous i millora de Park&Ride en estacions ferroviàries del Maresme.
EA1.11	Nous Park&Ride en estacions de bus interurbà del Maresme.
EA1.12	Carril bus La Pau - Montgat a la C-31.
EA1.13	"Estudi mobilitat corredor de la C-32 amb l'alliberament del peatge. Proposta de millores i de reconfiguració viària"
EA1.14	Integració urbana de l'N-II al Maresme.
EA1.15	Millora de la permeabilitat transversal de la façana litoral
EA1.16	Millora de la seguretat viària a l'N-II.
EA1.17	Millores a la xarxa local per a millorar la compleció i connectivitat interna de la comarca.
EA1.18	Vial Valdegata a Arenys de Mar.





## MESURA: PLANS DE MOBILITAT INTERMUNICIPALS

### Descripció de la mesura

El PTMB identificà 15 subàmbits a l'RMB que, per les seves condicions territorials (físiques, però sobretot d'integració en les relacions quotidianes de la seva població) esdevenen significatius a l'hora de detectar necessitats i fórmules de tractament territorial comunes. Quatre d'ells pertanyen al Maresme (Baix Maresme, Àmbit Mataró, Àmbit Arenys i Alt Maresme) i engloben 28 dels 30 municipis de la comarca. 2 altres municipis (Montgat i Tiana) pertanyen al subàmbit "Àrea Metropolitana de Barcelona".

La planificació de la mobilitat s'aborda des de diferents nivells d'escala territorial, des dels PMUs a nivell municipal, el pdM a nivell d'àmbit Territorial o el Pla de transport de viatgers a nivell regional.

Tanmateix, no existeixen instruments de planejament a nivell supramunicipal que permetin desenvolupar estratègies comunes per a conjunts de municipis aprofitant sinèrgies, evitant duplicitats i coordinant elements comuns.

La mesura proposa el desenvolupament de plans de mobilitat a aquesta escala supramunicipal que permetin avançar en estratègies comunes de mobilitat interurbana per a conjunts de municipis com són els serveis de transport públic, la millora de la xarxa ciclable intermunicipal, una xarxa accessible a peu per a comunicar els municipis o xarxes d'aparcaments dissuasoris que puguin oferir servei a diferents municipis entre d'altres exemples.

S'identifiquen 5 àmbits supramunicipals sobre els que es proposa desenvolupar els plans de mobilitat (que no tenen perquè coincidir amb els subàmbits del PTMB). És clau que el conjunt de municipis mantingui una intensa mobilitat interurbana interna i presenti similars patrons de comportament. En la fase de desenvolupament de la mesura es pot acabar de comprovar la idoneïtat dels subàmbits proposats.

Cada pla estarà fortament fonamentat en els PMUs dels municipis que el conformin (sempre que aquests es trobin disponibles) per a optimitzar així la recollida de dades i la diagnosi per a identificar les mancances en termes de mobilitat.

Els plans constaran d'una breu diagnosi de la situació actual amb la consegüent identificació de punts febles o problemes i proposaran mesures per a la millora de l'accessibilitat apostant pels modes més sostenibles.

Cada Pla definirà els seus propis objectius d'acord amb les problemàtiques detectades, tanmateix hauran d'estar en consonància amb els que defineixi aquest Pacte per a la Mobilitat Sostenible del Maresme i els establerts pel PDM, tenint en compte els corredors de prioritització d'accions del PDM, així com la resta d'instruments de planificació de la mobilitat a escala municipal (pla d'accessibilitat, pla local de seguretat viària, pla d'implantació urbana del vehicle elèctric, pla de millora de la qualitat de l'aire, estudis de soroll...).

### Objectius a aconseguir

- Millora general de la mobilitat interurbana interna de la comarca del Maresme
- Planificació de la mobilitat sostenible i segura
- Reducció de l'ús del vehicle privat
- Millora de la qualitat ambiental gràcies a la reducció d'emissions
- Incidir en la mobilitat intel·ligent i digital, mobilitat inclusiva i equitativa, mobilitat eficient i productiva, presents en els objectius transversals del pdM.

### Actuacions a dur a terme

- Definició dels àmbits supramunicipals sobre els que es desenvoluparan els plans

EA1.1

### MESURA: PLANS DE MOBILITAT INTERMUNICIPALS

- Redacció dels plans de Mobilitat intermunicipals
- Seguiment de la implantació de les mesures proposades en els plans

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
---	------	---------------

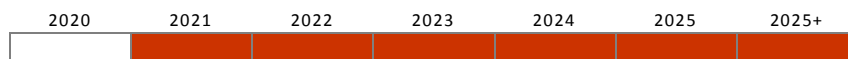
Plans de Mobilitat Interurbana desenvolupats	-	5
--	---	---

#### Cost d'implantació estimat

Costos

Desenvolupament d'un Pla de Mobilitat Interurbana 36.000€ (x5 plans): 0,18 M€  
**Cost total actuacions: 0,18 M€**

#### Calendari d'implantació



#### Responsable de l'actuació

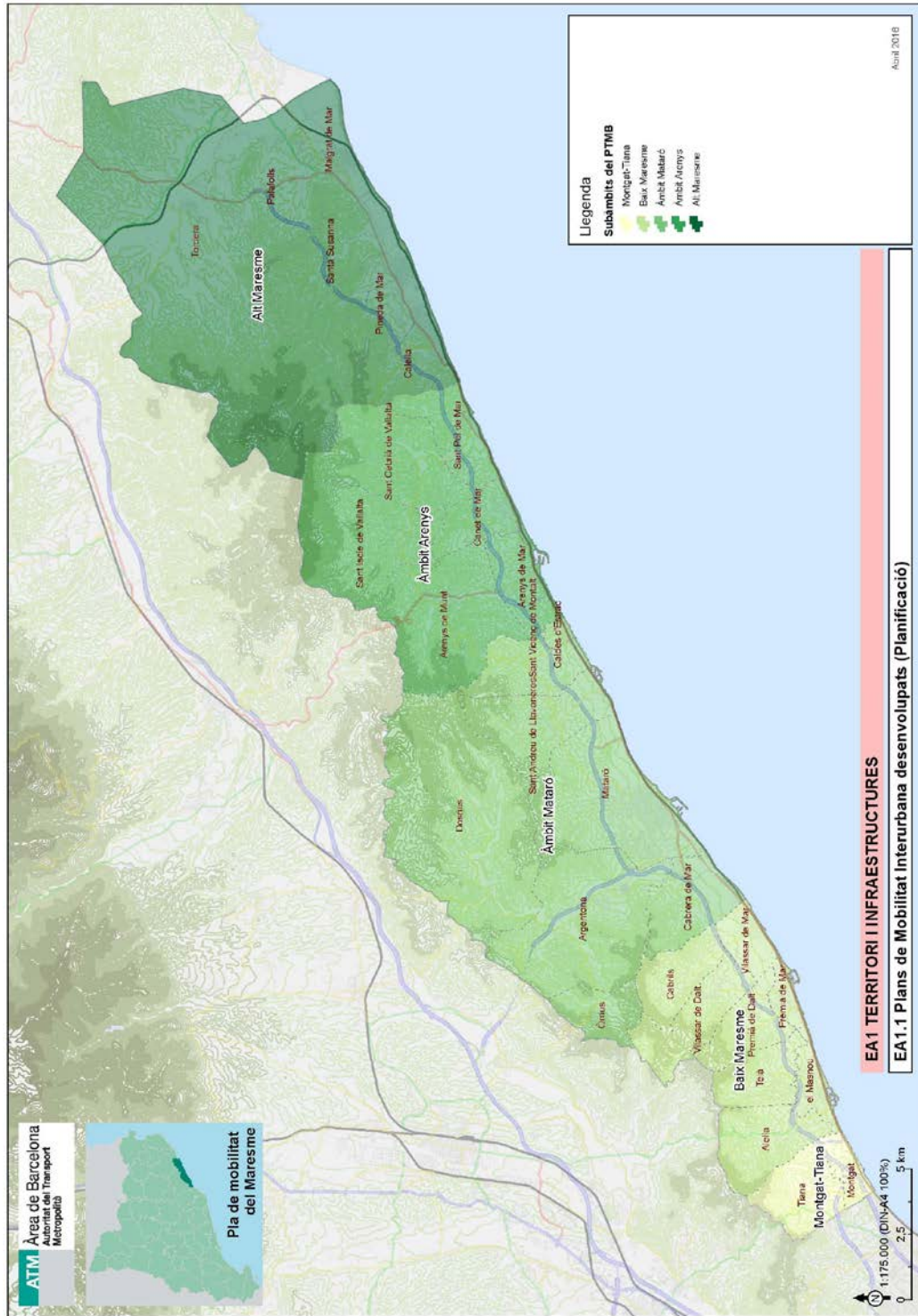
DIBA	ATM
DTES	

#### Agents implicats

Ajuntaments	Consell Comarcal
-------------	------------------

Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

**MESURA: IMPULSAR PLANS DE MOBILITAT INTERMUNICIPALS**



EA1.1



## MESURA: XARXA DE CARRILS DE BICICLETA INTERURBANS

### Descripció de la mesura

En els darrers anys s'ha produït un increment important de la mobilitat amb bicicleta a nivell català, que fa necessari seguir millorant tots els aspectes que conformen la xarxa per aquests mode, especialment l'accessibilitat i la seguretat.

La quota modal de la bicicleta en els desplaçaments del Maresme es troba al voltant de l'1,2% i és força més elevada en desplaçaments urbans que en interurbans.

La bona climatologia fa pensar que una xarxa connectada i segura permetria incrementar l'ús de la bicicleta en àmbit interurbà amb valors molt per sobre dels actuals.

El Govern de la Generalitat ha aprovat a novembre de 2019 l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, el full de ruta que, sota el lema Fes-li lloc a la bici, recull una vuitantena d'accions perquè aquest mitjà de transport contribueixi a una societat més sostenible i saludable. El document es desenvolupa en tres eixos temàtics o pilars: promocionar una mobilitat quotidiana en bicicleta, tant en els entorns urbans com metropolitans; impulsar aquest mitjà com a element turístic, d'oci i esportiu, de forma segura tenint en compte el seu alt potencial econòmic i, finalment, millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta.

Augmentar la quota modal de la bicicleta en la mobilitat quotidiana és un dels principals objectius que es marca l'Estratègia, per aconseguir-ho es proposen actuacions com: garantir la ciclabilitat a totes les àrees urbanes de forma contínua i connectada; promoure una circulació de bicicletes segura, confortable i directa; interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10 quilòmetres; i impulsar la intermodalitat bicicleta-transport públic.

L'Estratègia és un recull de polítiques a implementar i un compromís del Govern de la Generalitat, alhora que un conjunt de línies per promocionar la bici per part d'altres administracions, institucions, empreses i organismes.

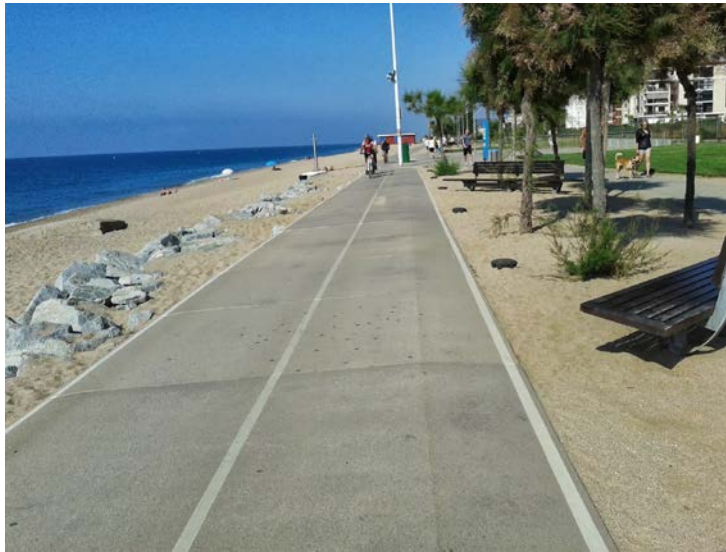
La xarxa ciclable del Maresme presenta molts trams interurbans sense continuïtat de xarxa practicable, a més es detecta un dèficit important en senyalització d'orientació i de canals de comunicació.

D'acord amb el baròmetre de la bicicleta, els principals problemes que afecten els usuaris de la bicicleta són la percepció d'inseguretat per la interacció amb el trànsit motoritzat, la manca d'infraestructures ciclables i el risc de furt.

Per tant, es proposa desenvolupar la xarxa ciclable del Maresme, que pugui donar servei a la mobilitat quotidiana de les poblacions veïnes. En aquesta xarxa és on es suggereix canalitzar en el futur els projectes i obres que han de permetre connectar els nuclis del Maresme amb bones condicions de ciclabilitat i seguretat. Aquesta xarxa pot compartir en diferents trams els itineraris ciclables per oci o turisme de la comarca, que també cal potenciar, i que permeten donar espais pel lleure i l'oci en bicicleta a la comarca, aquest itineraris preferentment utilitzen camins existents que cal senyalitzar o puntualment arrenjar o solucionar discontinuïtats.

En aquest sentit, el DTES ha impulsat un estudi previ per tal de poder configurar un carril bici estructurant de la comarca del Maresme, que recorreria entre Badalona i Blanes al llarg de la costa que prioritzi la interconnexió de la xarxa ciclable amb les estacions de ferrocarril per tal de reforçar el concepte d'integració de modes de transport. Tanmateix, cal desenvolupar paral·lelament la xarxa secundària, urbana i interurbana, a tots els municipis del Maresme, que interconnectaria amb el conjunt dels nuclis urbans i els principals pols generadors de mobilitat. Un exemple seria el carril bici a través de les carreteres C-1415c, B-510 i BV- 5101 entre Argentona i Dosrius i l'eix ciclable entre Vilassar i Premià de Mar.

## MESURA: XARXA DE CARRILS DE BICICLETA INTERURBANS



*Carrer bici al Maresme*

Els carrils interurbans han de ser, majoritàriament, segregats i amb cruïlles segures. I en el cas de trams compartits amb altres vehicles a motor, adoptar les mesures de senyalització i seguretat adients en cada cas per garantir una convivència adequada. D'altra banda, cal establir criteris d'homogeneïtzació del disseny i senyalització de les xarxes interurbanes i urbanes que permetin garantir una fàcil interpretació per part dels ciclistes, incidint especialment en la senyalització d'orientació. Així doncs, cal establir un pla de senyalització d'orientació i de disseny de la xarxa del Maresme en base a uns criteris homogenis per tot Catalunya a definir per DTES i resta agents implicats.

Es considera essencial la participació dels usuaris en la definició detallada i la consolidació de la xarxa, i difondre-la al sector turístic donant a conèixer integrament l'oferta de transport públic i de carrils bicicleta.

### Objectius a aconseguir

- Potenciar la bicicleta com a mode de desplaçament interurbà.
- Configurar un xarxa ciclable interurbana de connexió al municipis del Maresme
- Interconnectar les xarxes interurbanes i urbanes de carril bici del Maresme, i els pols generadors de mobilitat, creant una xarxa mallada de carrils bicicleta, tant per la mobilitat quotidiana com per activitats recreatives o turístiques.

### Actuacions a dur a terme

- Promoure l'adhesió del Consell Comarcal i dels municipis del Maresme a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta.
- Definició i disseny de la xarxa ciclable i de connexió interurbana del Maresme.
- Desenvolupar el projecte de carril bici continu entre Blanes i Badalona al llarg de tota la costa del Maresme.
- Desenvolupar els projectes de la resta de xarxa ciclable interurbana.
- Difusió de la xarxa i del seu estat de compleció a través dels mitjans de comunicació i xarxes socials.
- Pla de senyalització d'orientació de la xarxa ciclable del Maresme.



### MESURA: XARXA DE CARRILS DE BICICLETA INTERURBANS

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Mobilitat interurbana dins de la comarca en modes no motoritzats	1%	3%
Km de la xarxa ciclable bàsica del Maresme en l'àmbit interurbà ciclable o practicable		+20
Km de la xarxa ciclable secundària en l'àmbit interurbà ciclable o practicable		+20
Ens locals adherits a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025	1	15

#### Cost d'implantació estimat

<u>Costos</u>
Promoció de la xarxa ciclable als mitjans de comunicació i xarxes socials: 0,01 M€
Redacció de projectes: 0,34 M€
Construcció carrils bicicleta interurbans: 10 M€
Projecte i execució del carril bici Badalona-Blanes: 10,3 M€
Estudi Pla de Senyalització: 0,02 M€
Implantació del Pla de Senyalització: 0,03 M€
<b>Cost total: 20,70 M€</b>

#### Calendari d'implantació



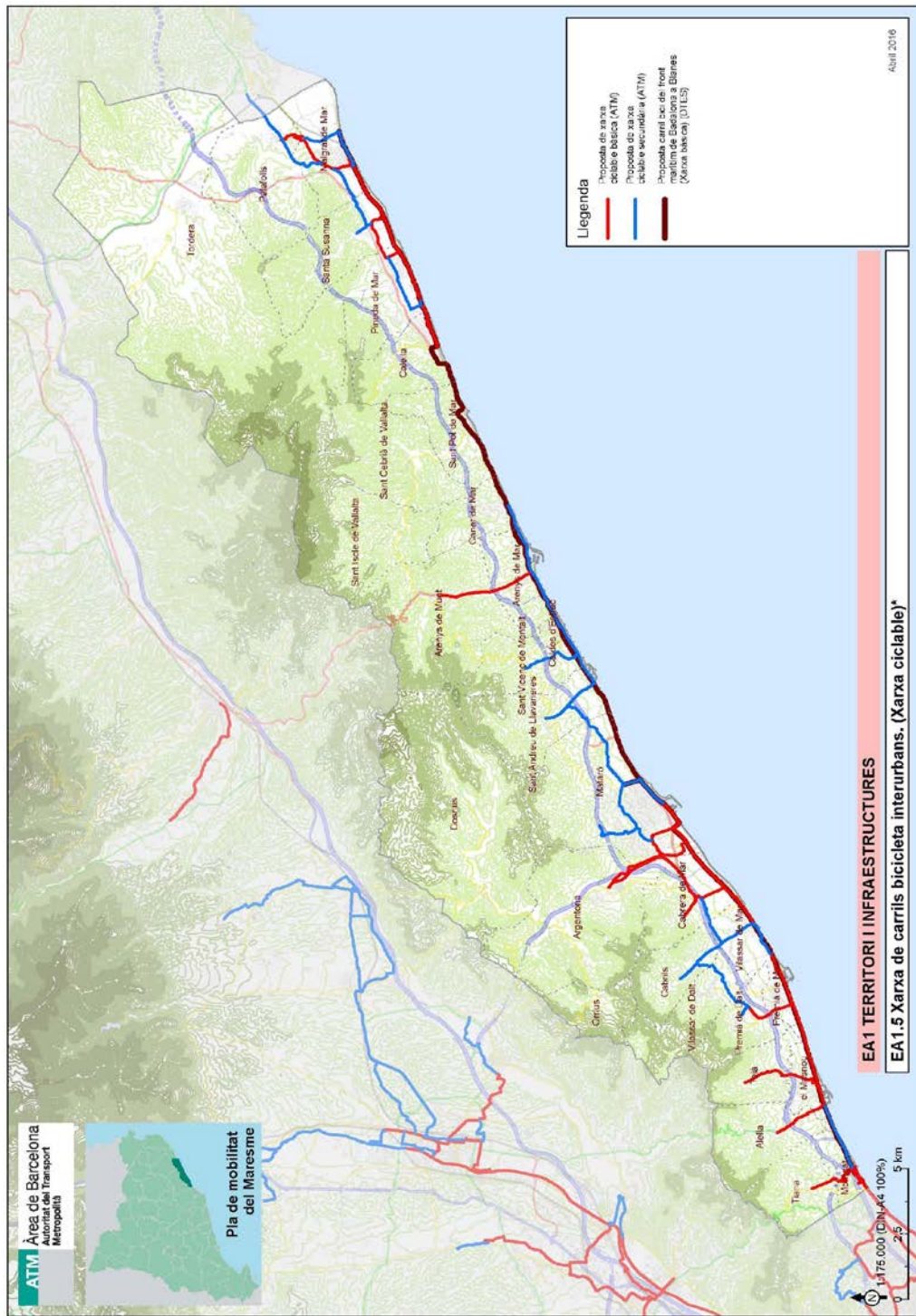
#### Responsable de l'actuació

DTES	DIBA	Ajuntaments
------	------	-------------

#### Agents implicats

ATM	SCT	Consell comarcal
-----	-----	------------------

MESURA: COMPLETAR LA XARXA DE CARRILS BICICLETA INTERURBANS



Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

EA1.2



## MESURA: APARCAMENTS SEGURS PER A BICICLETA

### Descripció de la mesura

El Govern de la Generalitat ha aprovat a novembre de 2019 l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, el full de ruta que, sota el lema Fes-li lloc a la bici, recull una vuitantena d'accions perquè aquest mitjà de transport contribueixi a una societat més sostenible i saludable.

Augmentar la quota modal de la bicicleta en la mobilitat quotidiana és un dels principals objectius que es marca l'Estratègia, per aconseguir-ho es proposen actuacions com: garantir la ciclabilitat a totes les àrees urbanes de forma contínua i connectada; promoure una circulació de bicicletes segura, confortable i directa; interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10 quilòmetres; i impulsar la intermodalitat bicicleta-transport públic mitjançant la dotació d'aparcaments segurs de bicicleta a les principals estacions de transport públic.

Actualment, els principals problemes que afecten els usuaris de la bicicleta al Maresme són la manca d'infraestructures ciclables, la percepció d'inseguretat per l'excés de trànsit motoritzat i el risc de furt. Aquest problema pot reduir-se mitjançant la implantació d'aparcaments segurs de bicicleta i millorant els sistemes de registre que permetin el seu retorn quan són recuperades pels cossos de policia.

Així es proposa desenvolupar una xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes, que complementi els aparcaments lliures, localitzada preferentment en les estacions de transport públic i en els centres generadors de mobilitat com universitats, hospitals, centres comercials, grans empreses i els centres de l'Administració amb atenció al públic. En aquest context, es proposa la instal·lació d'aparcaments segurs adjacents o a l'interior (o les andanes) de les estacions ferroviàries.



En aquest sentit, pot ser interessant d'analitzar l'expansió d'un sistema similar al de Bicibox a l'AMB per tal d'articular un sistema integrat de gestió i control de tots ells o per corredors o alternativament l'exemple de diferents tancats de bicicletes que diferents ajuntaments del Vallès han col·locat a estacions ferroviàries, de referència estan els criteris de l'Estudi per a la implantació d'un sistema d'aparcaments segurs de bicicletes a les estacions de transport públic de l'RMB elaborat per l'ATM.

Es considera essencial la participació dels usuaris en la definició detallada, la consolidació de la xarxa d'aparcaments de bicicleta i la creació dels registres municipals de bicicletes.

Cal, també, difondre la xarxa d'aparcaments i carrils bicicleta i l'oferta de transport públic entre el sector turístic, buscant possibles fórmules de col·laboració que incorporin als turistes en l'ús d'aquests dos modes de transport.

EA1.3

## MESURA: APARCAMENTS SEGURS PER A BICICLETA

### Objectius a aconseguir

- Fomentar l'ús de la bicicleta
- Incrementar el sentiment de seguretat dels usuaris de la bicicleta
- Promoure una gestió integrada dels aparcaments segurs de bicicletes

### Actuacions a dur a terme

- Incorporació d'aparcaments segurs en els projectes de construcció o remodelació d'estacions de transport públic, universitats i hospitals
- Senyalització dels punts d'aparcament segurs
- Establiment del sistema de gestió idoni pels punts d'aparcament segur
- Foment dels registres de bicicletes municipals
- Promoció de les mesures

### Valors locals o sectorials de seguiment

2020

Objectiu  
2025

Nombre de punts d'aparcament segur per a bicicletes en estacions de transport públic

0

6

Nombre de places en aparcaments segurs per a bicicletes en estacions de transport públic

0

240

Nombre total de punts d'aparcament segur per a bicicletes en espais d'accés públic excepte estacions (hospitals, universitats)

-

+3

Nombre total de places en aparcaments segurs per a bicicletes en espais d'accés públic

-

+120

Ocupació mitjana de places segures

-

35%

Nombre de municipis amb registre municipal de bicicletes

0

5

### Cost d'implantació estimat

#### Costos

Estudi per a la implantació d'un sistema d'aparcament de bicicletes segur: 0,02M €

Implantació d'aparcaments públics: 0,38 M €

**Cost total actuacions: 0,4 M€**

### Calendari d'implantació

2020 2021 2022 2023 2024 2025



### Responsable de l'actuació

ADIF

Ajuntaments

DTES

### Agents implicats

ATM

DIBA

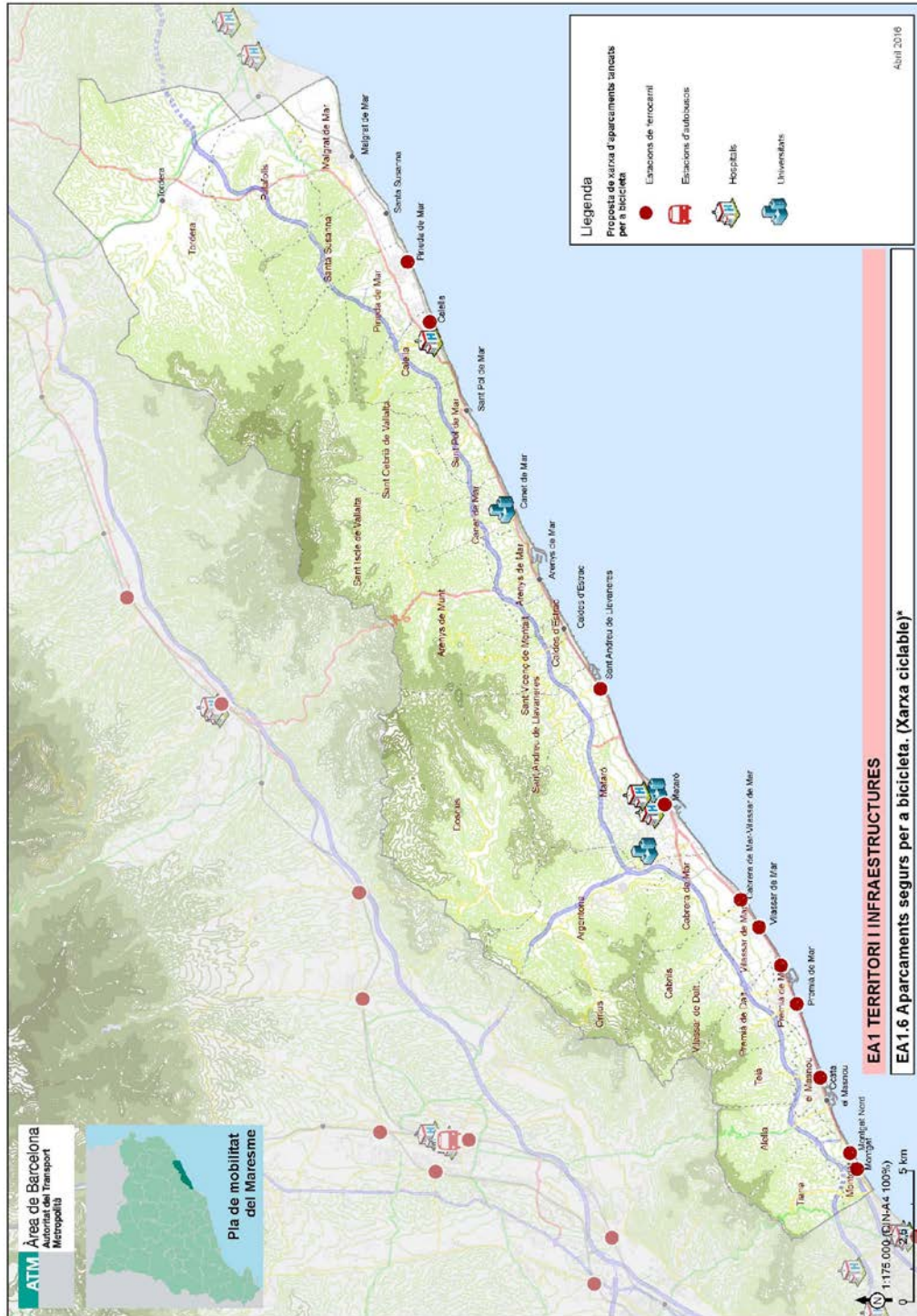
AMB

Consell comarcal

RENFE

AMTU

MESURA: APARCAMENTS SEGURS PER A BICICLETA





## MESURA: XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS INTERURBANS

### Descripció de la mesura

En els darrers anys s'ha produït un increment important de la mobilitat a peu a nivell català, que fa necessari seguir millorant tots els aspectes que conformen la xarxa per aquests mode, especialment l'accessibilitat i la seguretat. S'estima que el Maresme hi ha 87 km de vies pacificades en zona urbana, considerant com a tals els carrers exclusius per a vianants, els de prioritat invertida i els dissenyats com a Zona 30. En dia feiner, la quota de modes no motoritzat en desplaçaments quotidians intramunicipals del Maresme és del 67% i de l'1% en la mobilitat interurbana.

En general, les infraestructures viàries i ferroviàries constitueixen barreres físiques que dificulten la permeabilitat per a la mobilitat a peu i l'accés als serveis de transport públic.

Es proposa garantir que els itineraris interurbans per a vianants estiguin ben connectats, siguin accessibles i estiguin senyalitzats correctament en tot el seu recorregut, posant especial atenció a les connexions amb les estacions de tren, les parades d'autobús i els recorreguts d'aquestes fins als centres d'interès que comuniquen (polígons industrials, equipaments, espais d'oci,...).



Proposta per a les parades 3268 i 5183

*Estudi de propostes de millora de les parades de transport públic interurbà. Font: ATM 2010*

Es proposa construir alguns nous itineraris de vianants entre nuclis del Maresme distants menys de 3 km entre sí, prioritzant aquelles relacions de menys de 2 km tal i com recomana el pdM, com el cas de la sendera marítima entre Premià de Mar i Vilassar de Mar.

Aquests itineraris hauran de coincidir amb els de la xarxa interurbana de carril bici, adoptant-se mesures adients per garantir la bona convivència entre vianants i bicicletes. Per a distàncies superiors es considera que els carrils bicicleta interurbans ja tenen una dimensió suficient per encabir tots dos modes amb seguretat i amb garantia dels elements d'accessibilitat que necessiten els vianants. Alguns exemples on aplicar la mesura són millorar la connectivitat (vianants i bicicletes) entre Casc antic i Pla de l'Avellà o a la zona agrícola del Pla de Santa Margarida al municipi de Cabrera de Mar.

Els itineraris han de comptar amb una senyalització que hauria de ser homogènia per a tot el Maresme i amb la de la xarxa de carrils bicicleta. Aquesta senyalització haurà de ser homogènia en tot l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).

Cal vetllar, en especial, pels itineraris que travessen Pols d'Activitat Econòmica, on molts cops les voreres encara no són accessibles i hi ha cruïlles on manquen elements de seguretat.

Els Plans de Mobilitat dels polígons industrials i altres centres generadors de mobilitat hauran d'incloure l'anàlisi de l'accessibilitat i la proposta dels itineraris dels vianants



## MESURA: XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS INTERURBANS

fins a les parades i estacions de transport públic que els PMU convé que integrin en la xarxa de vianants que dissenyin.

### Objectius a aconseguir

- Garantir l'accessibilitat en els itineraris de vianants interurbans i urbans de connexió
- Promoure la connexió entre les xarxes urbanes de vianants del Maresme que estan properes
- Incrementar la quota modal dels modes no motoritzats en desplaçaments interurbans
- Incrementar la connexió a peu amb els grans intercanviadors de mobilitat.

### Actuacions a dur a terme

- Proposta d'itineraris per a vianants de municipis propers, determinant els que es puguin ser coincidents amb la xarxa interurbana de carrils-bici i analitzant els nivells d'accessibilitat i seguretat conjuntament.
- Construcció d'un mapa que relacioni la proposta d'itineraris per a vianants definida pel Pacte per a la Mobilitat Sostenible del Maresme amb les diferents xarxes per a vianants definides pels diferents Plans de Mobilitat Urbana a escala local, i tenint present la proposta d'itineraris per a vianants definida pel pdM.
- Concertació dels mecanismes d'actuació i seguiment amb les administracions titulars dels itineraris per elaborar un pla d'execució de les millores.
- Estudi d'estat de la senyalització d'itineraris de vianants interurbans incloent els recorreguts dels polígons industrials.
- Revisió de l'estat dels itineraris de vianants de connexió dels PAE que ja compten amb pla de mobilitat amb les parades de TPC.
- Impuls de les obres de millora dels itineraris de vianants.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Km d'itineraris de vianants interurbans nous o adaptats	-	15
Proporció dels modes no motoritzats en els desplaçaments intermunicipals en dia feiner (%)	1%	3%

### Cost d'implantació estimat

Costos	
Inventari d'itineraris de vianants entre municipis:	0,02 M€
Estudi d'estat de la senyalització per a vianants:	0,01 M€
Projectes:	0,03 M€
Adaptació itineraris de vianants:	0,26 M€
<b>Cost total:</b>	<b>0,32 M€</b>

## MESURA: XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS INTERURBANS

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

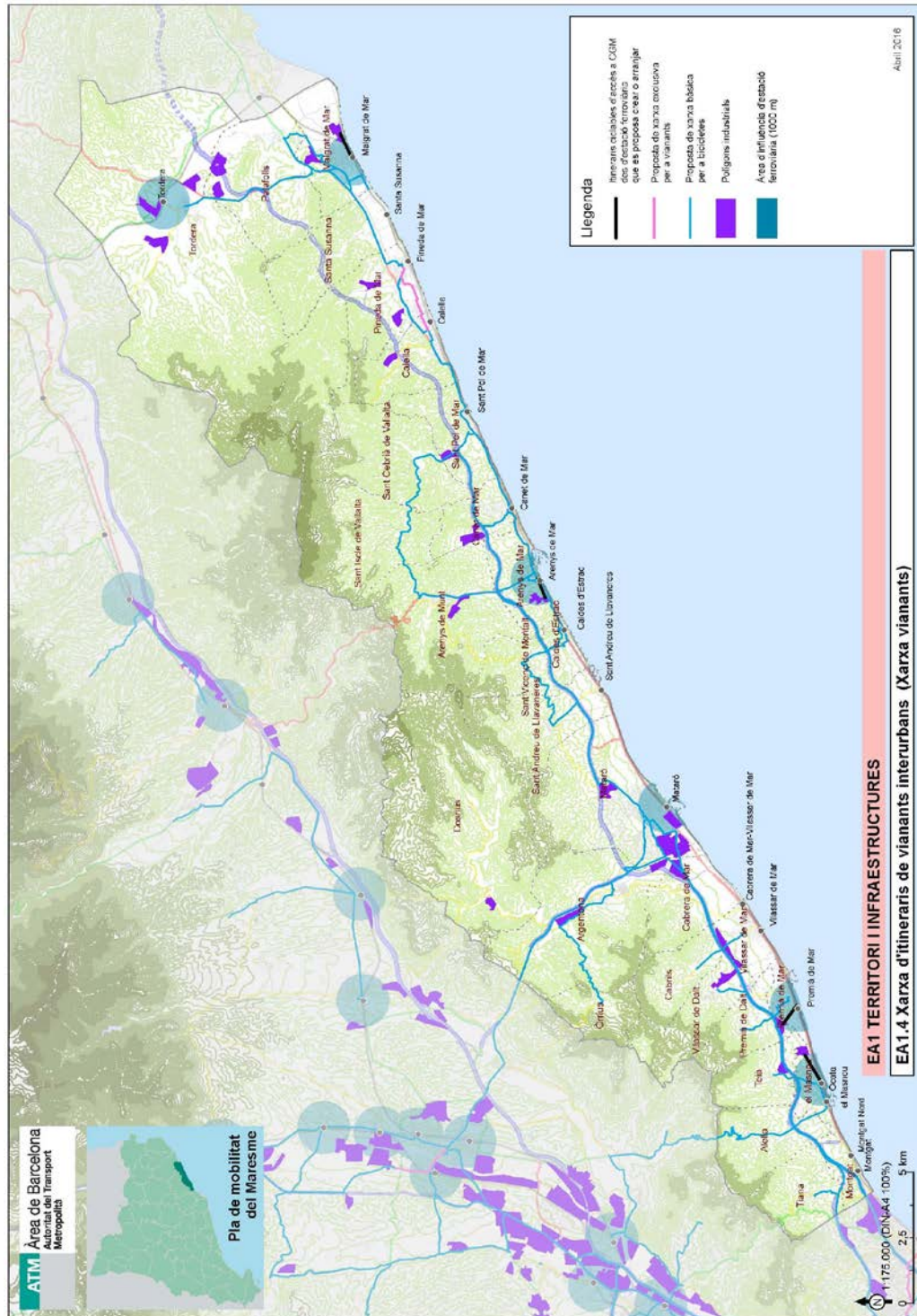
DTES DIBA Ajuntaments

### Agents implicats

SCT ATM Consell comarcal

**EA1.4**

MESURA: XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS INTERURBANS



Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

EA1.4



## MESURA: MILLORA DE CAPACITAT DE LA LÍNIA R1

### Descripció de la mesura

Actualment existeix un problema de congestió en hora punta al corredor ferroviari del túnel de Barcelona que discorre per l'estació de Pl. Catalunya, la qual cosa impedeix l'augment d'expedicions a la línia R1 durant els períodes de major demanda.

Per poder millorar significativament la capacitat de la línia R1, es va considerar adient adequar la geometria de les andanes de les estacions a una longitud de 200 m, de forma que fos possible la implementació de serveis amb doble composició grans – CIVIA de 5 cotxes en doble composició – que permetria un increment de capacitat superior al 25%.



La andana de Arc de triomf

En el moment actual la major part de la línia R1 té les seves estacions adaptades a aquesta longitud i només resta executar el perllongament d'andanes de les estacions d'Arc de Triomf, St. Feliu de Llobregat i Molins de Rei.

D'aquestes actuacions la més prioritària és l'execució del perllongament d'andanes a 200 m de l'estació d'Arc de Triomf.

Una altra de les actuacions en curs més rellevants a la xarxa de rodalia de Barcelona per a la millora de la capacitat i fiabilitat del servei és la implantació del sistema ERTMS Nivell 2 i disponibilitat del GSM-R al tram l'Hospitalet de Llobregat-Mataró, amb una inversió global de 54 M€.

### Objectius a aconseguir

- L'objectiu a aconseguir és dotar de més capacitat a la línia R1 de Rodalies mitjançant la disposició de composicions de tren més llargues.
- Millorar la capacitat i fiabilitat del servei de la línia R1.

### Actuacions a dur a terme

- Les actuacions a dur a terme a les estacions d'Arc de Triomf, St. Feliu de Llobregat i Molins de Rei de la línia R1, consisteixen en el perllongament a 200 de la longitud d'andanes i recrescut a 68 cm respecte a la cota de carril.
- Execució de les obres d'instal·lació d'enclavaments, sistemes de protecció de tren, subministrament d'energia, telecomunicacions fixes i mòbils GSM-R per a la implantació del sistema ERTMS Nivell 2 i augment de la disponibilitat GSM-R al tram l'Hospitalet de Llobregat-Mataró de la línia R1.

## MESURA: MILLORA DE CAPACITAT DE LA LÍNIA R1

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2023
Nombre d'estacions amb andanes adaptades a 200 m a la línia R1	28	31

### Cost d'implantació estimat

Costos  
Cost total: 65,0 M€

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

ADIF i RENFE

### Agents implicats

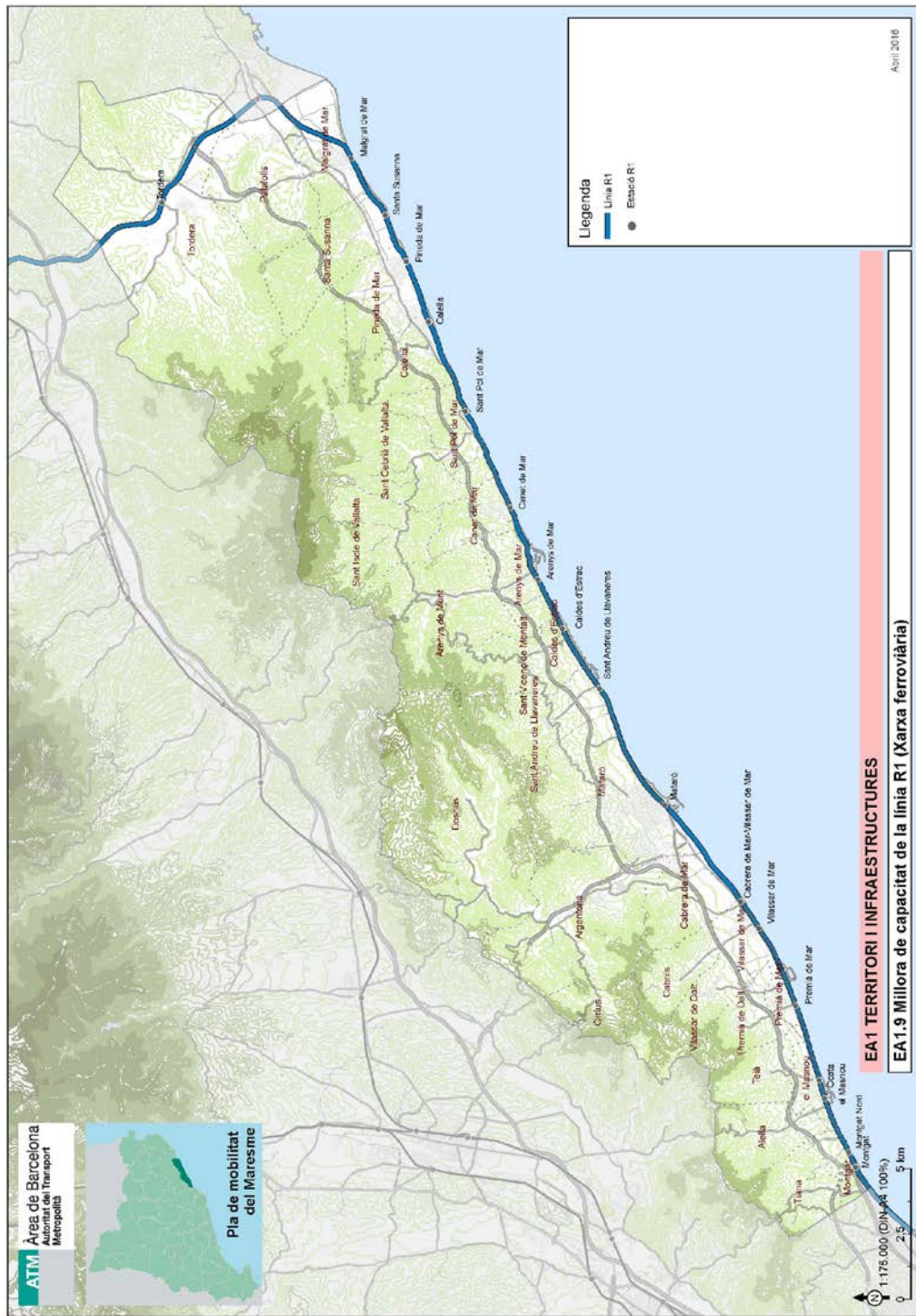
ADIF  
DTES

RENFE

Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

**EA1.5**

**MESURA: MILLORA DE CAPACITAT DE LA LÍNIA R1**





**MESURA: ACCESSIBILITAT PER A PMR A TOTES LES ESTACIONS DE FERROCARRIL**

**Descripció de la mesura**

Actualment 17 de les 18 estacions ferroviàries del Maresme es troben adaptades per a l'accessibilitat de persones de mobilitat reduïda. En els darrers anys es van adaptar les darreres estacions, de forma que en el moment actual la última estació del Maresme pendent d'adequar la seva accessibilitat per a PMR és Ocata (obra de reforma integral de l'estació adjudicada el gener de 2020 per Renfe).



El pacte per la mobilitat del Maresme proposa completar l'accessibilitat de les estacions ferroviàries del Maresme en un horitzó a curt termini per disposar d'un 100% d'accessibilitat.

El projecte d'accessibilitat s'adapta individualment per a cada estació i, tot i que queda fora de l'àmbit de la present mesura, es recomana que vagi acompanyat de mesures en l'àrea urbana al voltant de l'estació. Aquestes mesures de millora de l'àrea urbana al voltant de les estacions queden emmarcades en altres mesures del present Pacte per la mobilitat sostenible.

**Objectius a aconseguir**

- Estacions accessibles per a PMR en el 100% de les estacions de la comarca

**Actuacions a dur a terme**

- Impulsar l'execució de les obres necessàries per posar en servei la nova estació.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2021
Estacions adaptades per a PMR	17	18

**EA1.06**

## MESURA: ACCESSIBILITAT PER A PMR A TOTES LES ESTACIONS DE FERROCARRIL

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
Execució del projecte: 3,7 M€  
**Cost total : 3,7 M€**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

RENFE

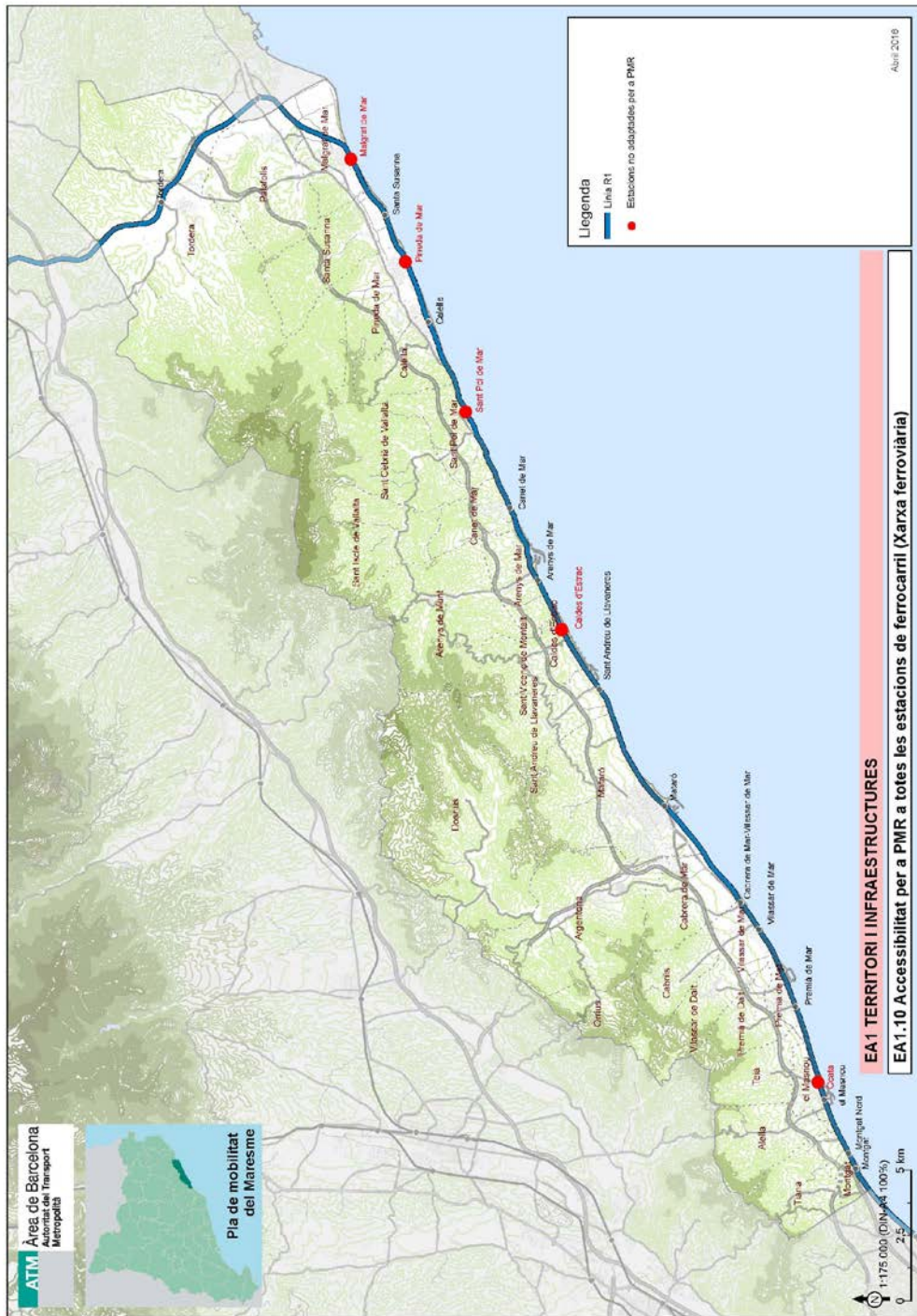
### Agents implicats

RENFE

ADIF



**MESURA: ACCESSIBILITAT PER A PMR A TOTES LES ESTACIONS DE FERROCARRIL**



**EA1.06**





## MESURA: PROGRAMA D'ACTUACIONS PRIORITÀRIES A LA RFIG PER A LA MILLORA DE RODALIES DE CATALUNYA

### Descripció de la mesura

Actualment, la xarxa ferroviària d'Adif a Catalunya té una sèrie de limitacions i mancances que afecten directament a la prestació del servei de Rodalies de Catalunya, especialment pel que fa a la capacitat, fiabilitat, accessibilitat i funcionalitat del sistema.

Arran del compromís assumit per part del Ministeri de Foment, de realitzar una inversió de 306 M€ en actuacions a la xarxa ferroviària de Rodalies de Catalunya durant el període 2014-2016, el Ministeri de foment, Adif, el Departament de Territori i Sostenibilitat i Renfe van elaborar, a finals de l'any 2013, el document "Actuacions prioritàries a la RFIG per a la millora de la seguretat, funcionalitat i fiabilitat del servei de Rodalies de Catalunya" que defineix la concreció de les actuacions prioritàries a escometre.

Aquestes actuacions van ser definides sense menyscapse de l'impuls d'altres inversions prioritàries previstes o planificades, com és el cas de l'adequació de l'accessibilitat de l'estació de Premià de Mar.



Estació de rodalies de premià de mar

L'objectiu de les actuacions prioritàries és la millora significativa del servei de Rodalies de Catalunya d'un o diversos dels següents paràmetres de qualitat: la seguretat, la fiabilitat, l'accessibilitat o la funcionalitat del servei, mitjançant l'execució de noves infraestructures, o la renovació o modernització d'infraestructures existents, durant el període 2014-2016.

Les actuacions considerades al document "Actuacions prioritàries a la RFIG per a la millora de la seguretat, funcionalitat i fiabilitat del servei de Rodalies de Catalunya" abasten el conjunt dels elements que conformen la xarxa ferroviària (estacions, instal·lacions elèctriques, instal·lacions de seguretat i infraestructura).

D'altres actuacions s'ubiquen al llarg del corredor ferroviari per on discorre la línia R1 i RG1, fora de la comarca del Maresme, com és el cas de la remodelació de les estacions d'Arc de Triomf, Molins de Rei, St. Feliu de Llobregat (aquesta actuació ha estat considerada específicament a la fitxa de millora de la capacitat de la línia R1) i St. Joan Despí, les nova subestacions de Montgat i Sant Pol de Mar, la nova configuració de vies a l'estació de Sants per equilibrar l'assignació d'andanes als dos túnels urbans de Rodalies o la implantació de pantògrafs de grafit.

Amb el mateix objectiu hi ha previst l'impuls d'altres actuacions específiques com és el cas del canvi de topalls existents per topalls hidràulics lliscants a les estacions de Mataró i Arenys de Mar.

EA1.07

## MESURA: PROGRAMA D'ACTUACIONS PRIORITÀRIES A LA RFIG PER A LA MILLORA DE RODALIES DE CATALUNYA

### Objectius a aconseguir

- Actuacions crítiques per a la millora de la seguretat o fiabilitat del servei.
- Actuacions relacionades amb incidències.
- Actuacions de millora de la funcionalitat del servei, pel que fa a capacitat, freqüència, operativitat o fiabilitat.
- Actuacions de millora de l'accessibilitat en estacions amb més de mig milió de viatgers anuals.
- Actuacions associades a elements vulnerables.
- Actuacions de manteniment, rehabilitació o modernització de la xarxa.

Així mateix, es va considerar que l'execució de l'actuació sigui factible dintre del període 2014-2016.

### Actuacions a dur a terme

- Millora de l'accessibilitat a les andanes de l'estació d'Ocata.
- Noves subestació elèctrica de Montgat i St. Pol de Mar.
- Adequació de les instal·lacions de seguretat de l'estació de Tordera per a permetre realitzar creuaments de serveis.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2022
Actuacions en servei	19 %	100%
Actuacions en execució o contractació	31 %	100%

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
El cost total de les actuacions prioritàries a la RFIG a la comarca del Maresme és 57 M€  
**Cost total: 57 M€**

### Calendari d'implantació

2020	2021	2022	2023	2024	+2025

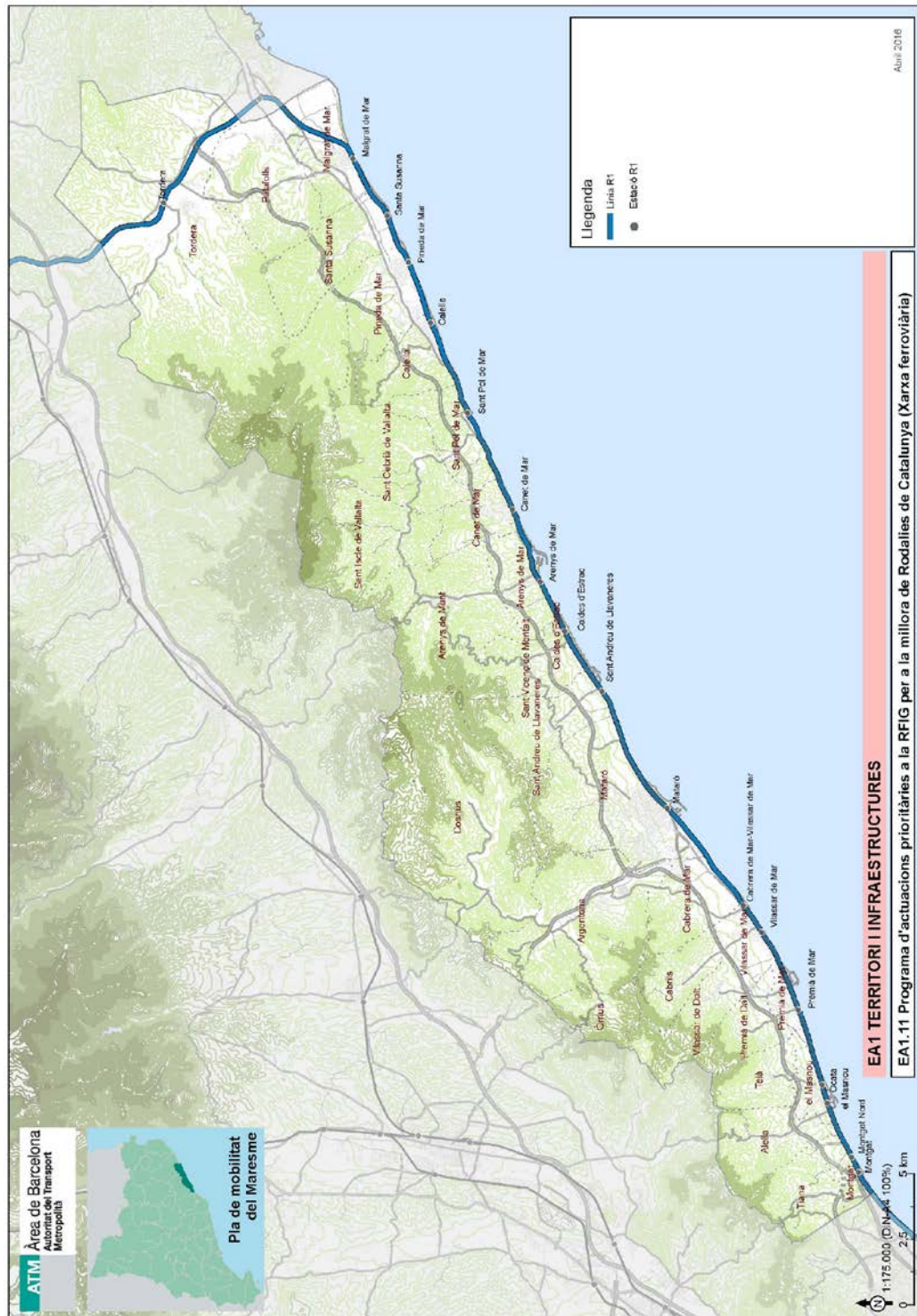
### Responsable de l'actuació

ADIF I RENFE

### Agents implicats

ADIF	RENFE
DTES	Ajuntaments

**MESURA: PROGRAMA D'ACTUACIONS PRIORITÀRIES A LA RFIG PER A LA MILLORA DE RODALIES DE CATALUNYA**



Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures



## MESURA: ESTUDIS PER COMPLETAR LA XARXA FERROVIÀRIA DEL MARESME

### Descripció de la mesura

Actualment el corredor ferroviari del Maresme disposa d'un tram de via única entre les estacions d'Arenys de Mar i Maçanet-Massanes, la qual cosa limita la capacitat de la línia per a possibles increments del servei de la línia al Maresme.



L'estació de Arenys de Mar

Par tal de resoldre aquesta situació, el Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona, i la seva nova versió actualment en informació pública, preveu el desdoblament parcial del corredor entre Arenys de Mar i Blanes, actuant en trams concrets que facin possible l'increment de capacitat. Per a l'impuls de l'actuació caldrà analitzar els àmbits on sigui factible fer el desdoblament pel mateix corredor.

D'altra banda el mateix planejament considera, en referència a la línia Orbital Ferroviària (LOF), en una primera fase la construcció by-pass de Barberà del Vallès, però deixa per un segon escenari a la resta de trams, com seria el tram Mataró – Granollers, i que en la nova versió de pla es situa més enllà de 2030. L'objectiu de la línia orbital ferroviària és dotar el sistema ferroviari d'un eix transversal que connecti les principals capitals de la segona corona metropolitana de Barcelona, sense haver de passar per Barcelona.

Finalment, l'estació de Can Pou – Camp de Mar a Premià de Mar va ser construïda com baixador als anys 60 però mai va arribar a entrar en servei. Les actuacions necessàries per la seva posada en servei no estan incloses a cap dels vigents instruments de planificació de les infraestructures de transport, com el Pla Director d'Infraestructures i el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, o el Pla de Rodalies. Malgrat això, hi ha una recurrent demanda veïnal que reclama aquesta estació, que s'estima que donaria servei a prop de 12.000 veïns de Premià de Mar (a banda dels de municipis veïns com ara Vilassar de Dalt) i en la seva zona d'influència es trobarien punts amb una important afluència com són el port i els instituts. L'estació s'ubicaria a uns 1.300 metres al nord de l'actual, situació similar a la que ja ocorre a altres municipis del Maresme.

La present mesura proposa impulsar els estudis necessaris per a avaluar la idoneïtat d'aquestes actuacions i redactar els projectes necessaris.

### Objectius a aconseguir

- L'objectiu del desdoblament de la línia del Maresme és augmentar la



## MESURA: ESTUDIS PER COMPLETAR LA XARXA FERROVIÀRIA DEL MARESME

freqüència de pas dels serveis del Maresme en hora punta i fer més robust el sistema davant d'incidències.

- L'objectiu de la línia orbital ferroviària és dotar el sistema ferroviari d'un eix transversal que connecti les principals capitals de la segona corona metropolitana de Barcelona, sense haver de passar per Barcelona. El PDI 2021-2030 preveu una primera fase la construcció by-pass de Barberà del Vallès però la resta de la línia Orbital per a un horitzó temporal més enllà de 2030.
- L'objectiu del nou abaixador de Premià és millorar el grau de cobertura i accessibilitat de l'R1 al municipi de Premià de Mar.

### Actuacions a dur a terme

Impulsar els estudis i projectes per a la realització d'aquestes actuacions:

- El desdoblament parcial de la línia Arenys de Mar-Blanes de 24 Km consistirà en la duplicació del nombre de via en alguns dels seus trams a fi de facilitar l'increment de capacitat.
- La línia orbital ferroviària disposa actualment d'un Pla director urbanístic de reserva de sòl aprovat per la Generalitat de Catalunya.
- Estudi de viabilitat de la nou baixador de Premià de Mar

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Redacció d'estudis	-	Sí

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
 Estudi Previ Línia Orbital: Ja redactat pel ministeri i pendent d'aprovació (sense cost associat)  
 Estudi Inf./Projecte Const. per al desdoblament de la línia Arenys de Mar-Blanes: 4,00M€  
 Estudi de viabilitat de la posada en servei de l'abaixador de Premià: 0,02 M€  
**Cost total: 4,02 M€**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

MITMA

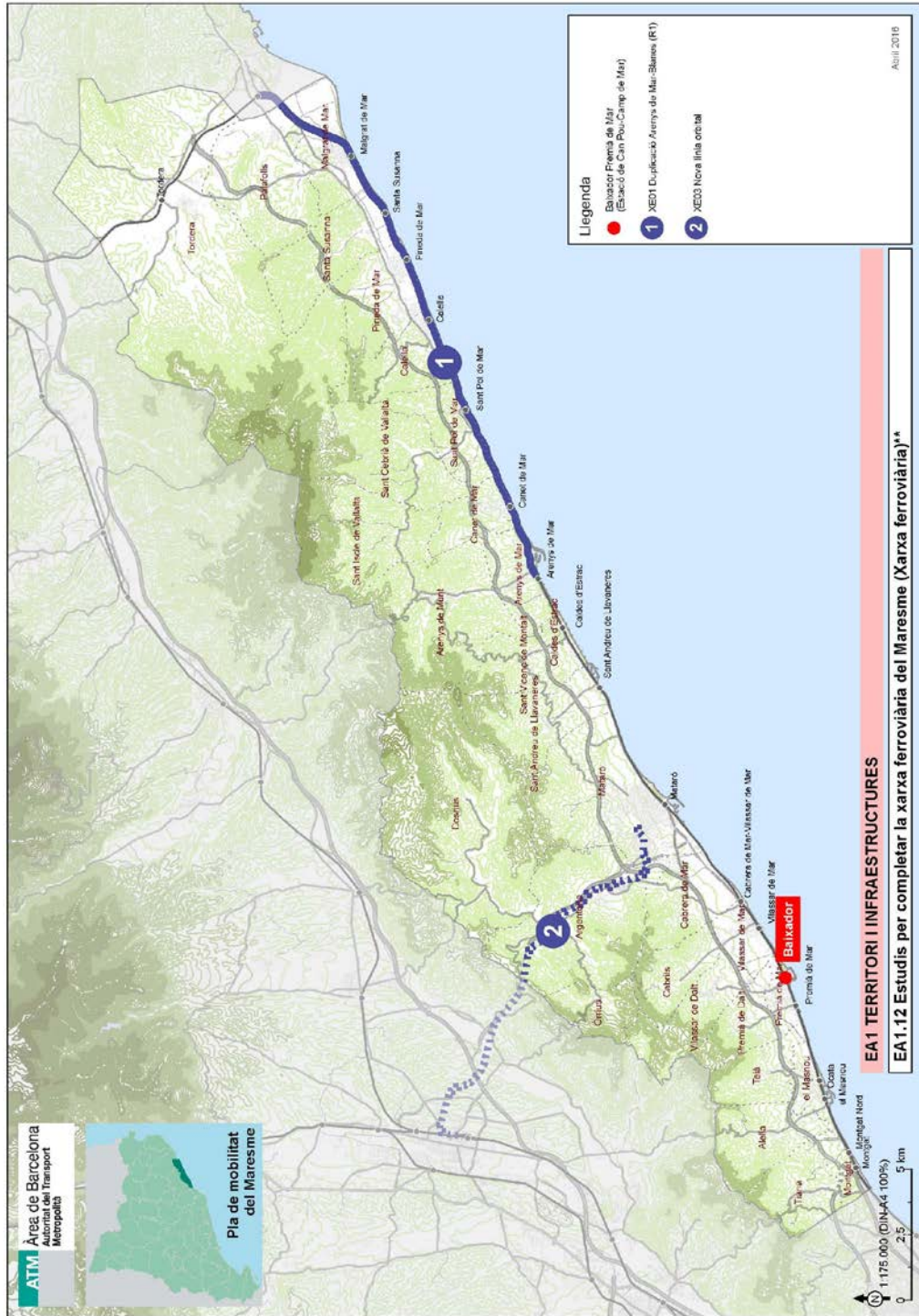
### Agents implicats

ADIF

DTES

Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

MESURA: ESTUDIS PER COMPLETAR LA XARXA FERROVIÀRIA DEL MARESME



EA1.08





## MESURA: PROTECCIÓ DE LA LÍNIA FERROVIÀRIA DEL MARESME

### Descripció de la mesura

La proximitat de la línia del Maresme (R1) al mar en diversos indrets de la comarca del Maresme, fa que el corredor ferroviari sigui vulnerable davant d'episodis de temporal de llevant, els quals actuen regularment provocant incidents amb afectació i restriccions al servei.



Cal indicar que aquestes situacions meteorològiques acostumen a esdevenir unes 3 vegades cada any amb una permanència d'uns 2-3 dies, amb la conseqüent afectació als usuaris de la línia de Rodalies R1.

A fi de resoldre aquesta problemàtica redundant, Adif té previst l'execució de mesures de defensa i protecció costanera davant temporal en els punts més vulnerables de la línia R1, a fi de salvaguardar els elements de la infraestructura ferroviària i la prestació del servei en condicions de seguretat.

### Objectius a aconseguir

- Evitar l'afectació a la infraestructura ferroviària i a la línia R1 de Rodalies per episodis climatològics de temporal marítim de llevant.

### Actuacions a dur a terme

- Execució d'actuacions de protecció i defensa de la infraestructura ferroviària davant del temporal marítim en els punts més vulnerables.
- El projecte constructiu està executat i resta pendent d'impuls l'execució de les obres. S'estan duent a terme obres d'emergència des de finals de 2020 per reposar trams danyats pel temporal Glòria.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Grau d'execució	40 %	100%

**EA1.09**

## MESURA: PROTECCIÓ DE LA LÍNIA FERROVIÀRIA DEL MARESME

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
El cost d'aquesta actuació: 23,9 M€  
**Cost total: 23,9 M€**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

ADIF

### Agents implicats

ADIF

DTES

MITECO

Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

EA1.09

## MESURA: NOUS I MILLORA DE PARK&RIDE EN ESTACIONS FERROVIÀRIES DEL MARESME

### Descripció de la mesura

Els Park and Ride (P&R) són aparcaments metropolitans pensats per facilitar l'accés als modes de transport públic de les persones que resideixen en zones allunyades de les parades i estacions, dissuadint-los així d'utilitzar el vehicle privat per fer la part més llarga del seu desplaçament interurbà.

Han d'anar associats a estacions de ferrocarril o autobús amb serveis ràpids i amb bona freqüència, i han de complir els requisits següents: seguretat, accessibilitat, informació i comoditat per a l'usuari. El seu dimensionament ha de respondre a la demanda que es generi en hora punta de vehicles que acostumen a estacionar pel temps que dura una jornada de treball.

La comarca del Maresme té 18 estacions de Rodalies de les línies R1 i RG1. D'elles, 10 estan dotades de P&R amb una oferta total de 1.704 places d'aparcament per a turismes, 157 per a bicicletes i 285 per a motos. L'ocupació mitjana és del 62% i tots els aparcaments són lliure de pagament.

Els aparcaments amb major ocupació són els de Mataró, Tordera, Arenys de Mar i Malgrat de Mar, amb ocupacions al voltant del 100%. Els aparcaments amb menor ocupació són Cabrera-Vilassar, Caldes d'Estrac i Sant Andreu de Llavaneres.

L'aparcament de dissuasió de Mataró desapareixerà en el futur per una previsió de canvis en els usos del sòl.



*Aparcament d'intercanvi a Vilassar*

El PDI i el PDU d'aparcaments d'enllaç proposen ampliacions a Montgat-Nord, Caldes d'Estrac, Tordera i Maçanet-Massanes

La construcció d'un nou P&R i la millora o ampliació dels actuals ha d'incloure la seva senyalització (mitjançant l'elaboració d'un pla de senyalització dels P&R a la via pública i unificació dels panells utilitzats), millora de l'accessibilitat per a les persones de mobilitat reduïda, ràtio de places reservades per a bicicletes i motocicletes, informació a l'usuari i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

En un futur es pot plantejar una gestió coordinada dels P&R incloent informació sobre el grau d'ocupació i indicant mitjançant una aplicació mòbil com arribar-hi en vehicle privat.

### Objectius a aconseguir

- Garantir la correcte accessibilitat dels espais previstos per a la localització

## MESURA: NOUS I MILLORA DE PARK&RIDE EN ESTACIONS FERROVIÀRIES DEL MARESME

d'infraestructures nodals vinculades a la mobilitat

- Reduir l'ús del vehicle privat en desplaçaments interurbans de mitjà recorregut.
- Incrementat l'ocupació dels P&R i la demanda del transport públic ferroviari

### Actuacions a dur a terme

- Anàlisi dels dèficits d'infraestructura, senyalització, informació i connectivitat amb la xarxa d'autobusos dels P&R existents
- Propostes de millores a realitzar P&R
- Projecte constructiu i construcció d'un P&R
- Implementació de les actuacions prioritàries en la xarxa de P&R
- Estudi sobre la gestió conjunta dels P&R

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Nombre d'actuacions de millores puntuals en P&R en estacions ferroviàries	-	4

### Cost d'implantació estimat

Costos
Proposta de millora i projecte executiu: 0,01 M€
Execució d'actuacions de millores puntuals (en 8 estacions): 0,03 M€
Punts de recàrrega per a vehicle elèctric (8 punts de recàrrega): 0,24 M€
Costos previst en el PDI i Pla de rodalies (nou aparcament o remodelació de l'actual): 3,2 M€
<b>Cost total associat a altres planejaments: 3,48 M€</b>

### Calendari d'implantació

2020	2021	2022	2023	2024	+2025

### Responsable de l'actuació

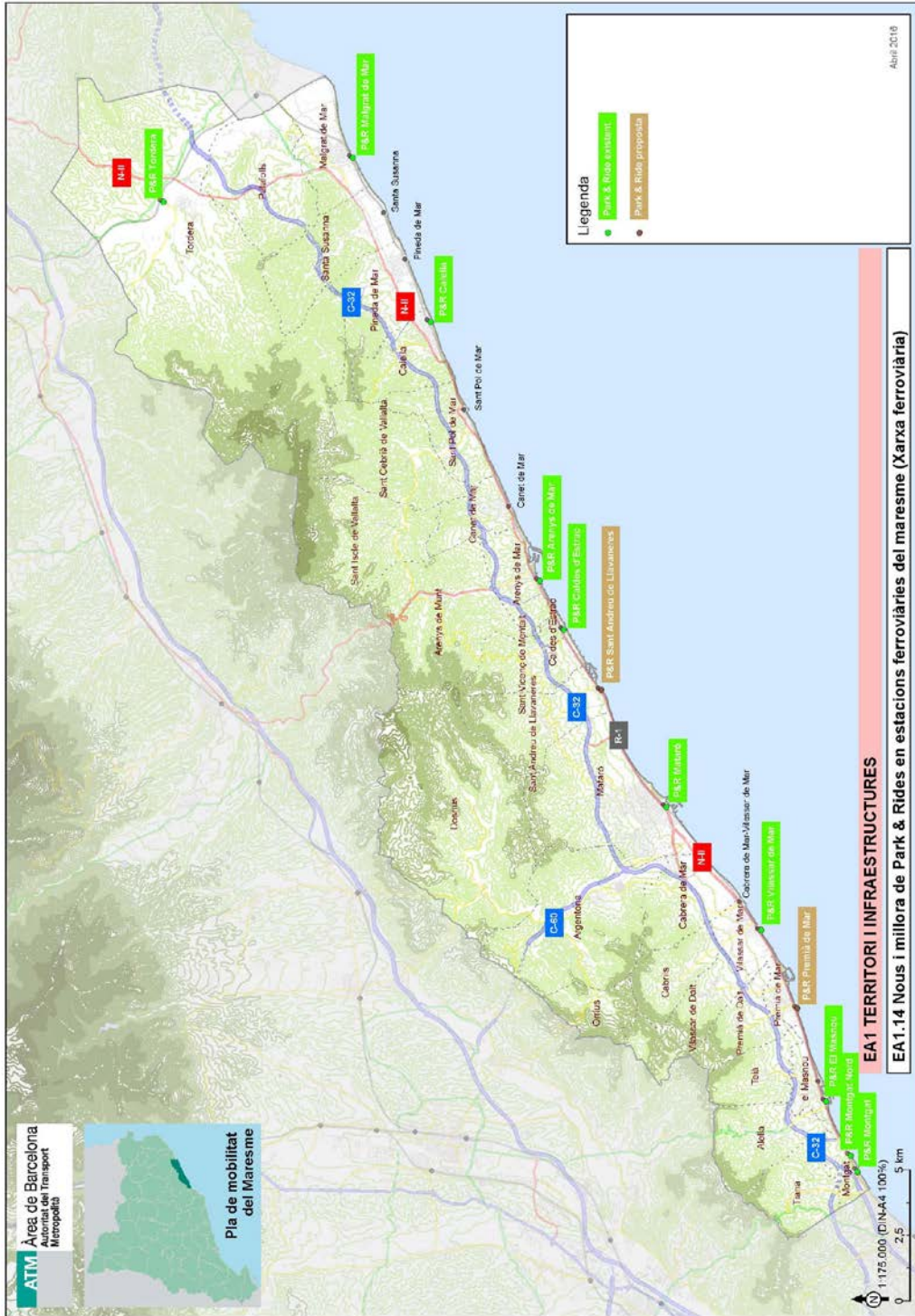
DTES	ADIF
	Ajuntaments

### Agents implicats

RENFE	ATM
-------	-----



**MESURA: NOUS I MILLORES DE PARK&RIDE EN ESTACIONS FERROVIÀRIES DEL MARESME**







## MESURA: NOUS PARK&RIDE EN ESTACIONS DE BUS INTERURBÀ DEL MARESME

### Descripció de la mesura

La quota modal del conjunt del transport públic del Maresme és del 38% de connexió amb Barcelona, amb valors que superen el 40% amb els municipis del nord de la comarca.

Amb l'objectiu d'incrementar la quota modal amb transport públic en autobús amb Barcelona, tant del conjunt de la comarca com especialment dels municipis del Baix Maresme, es proposa la construcció de dos aparcaments d'intercanvi modal (P&R), a Alella i Premià de Dalt que permetin estacionar el vehicle privat i accedir a Barcelona amb un nou bus exprés, en el cas d'Alella, i la línia C3/C4, a Premià de Dalt.

Complementàriament el pdl proposa la construcció d'un carril bus a la C-31 entre la Pau i Montgat (actuació TPC10 del pdl), que permetrà que els usuaris dels busos interurbans que accedeixen a Barcelona per aquesta carretera redueixin significativament el temps de trajecte.

Els P&R són aparcaments metropolitans pensats per facilitar l'accés als modes de transport públic de les persones que resideixen en zones allunyades de les parades i estacions, dissuadint-los així d'utilitzar el vehicle privat per fer la part més llarga del seu desplaçament interurbà i a banda dels dos proposats en el pdl es pot estudiar la viabilitat d'altres a la comarca.

Han d'anar associats a parades d'autobús amb serveis ràpids i amb bona freqüència, i han de complir els requisits següents: seguretat, accessibilitat, informació i comoditat per a l'usuari. El seu dimensionament ha de respondre a la demanda que es generi en hora punta de vehicles que acostumen a estacionar pel temps que dura una jornada de treball.



Aparcament en estació d'autobusos

La construcció del nou P&R ha d'incloure la seva senyalització (mitjançant l'elaboració d'un pla de senyalització dels P&R a la via pública i unificació dels panells utilitzats), millora de l'accessibilitat per a les persones de mobilitat reduïda, ràtio de places reservades per a bicicletes i motocicletes, informació a l'usuari i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

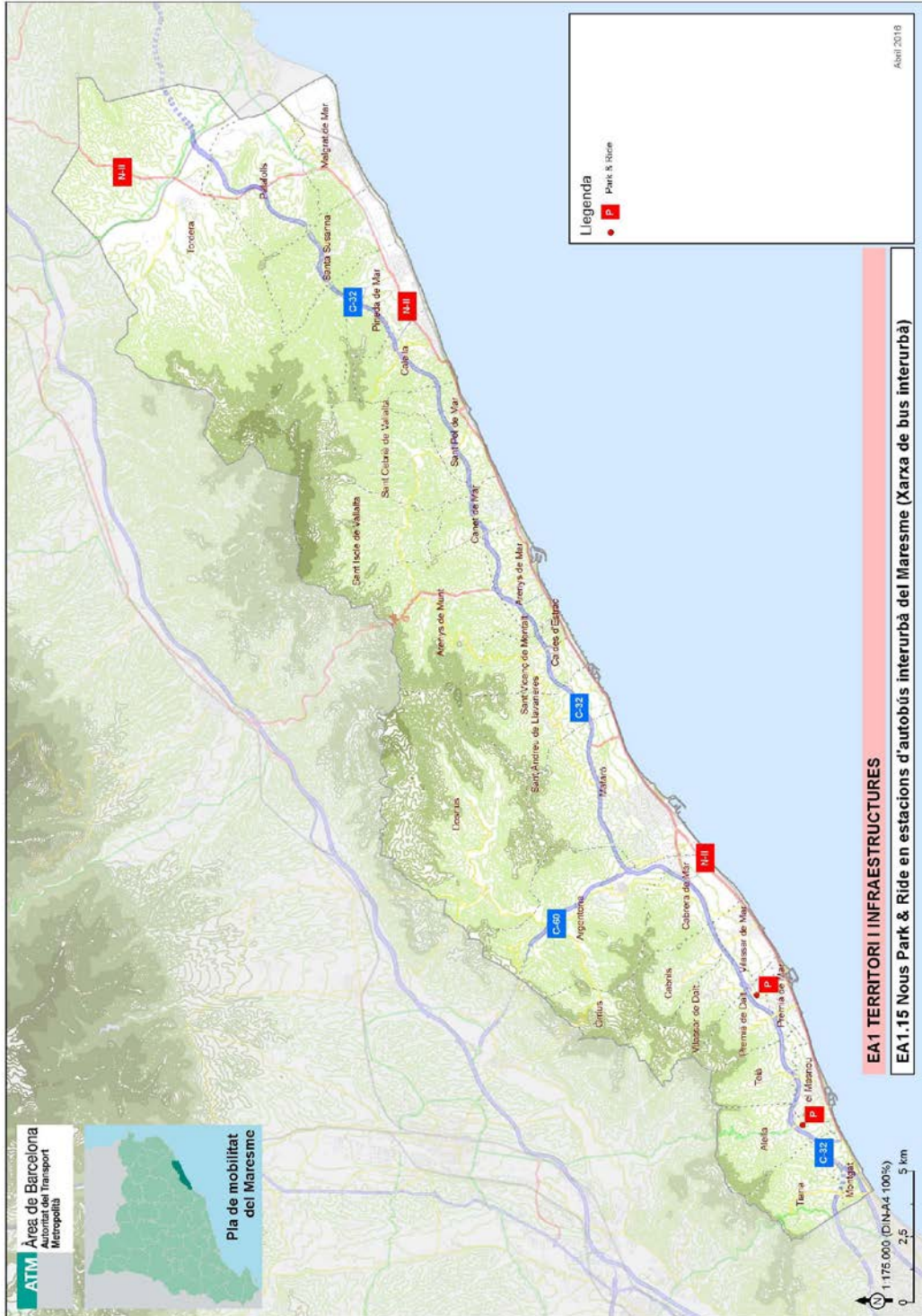
### Objectius a aconseguir

- Racionalitzar l'oferta del transport públic
- Oferir un millor servei en transport públic de connexió amb Barcelona pel municipis del costat muntanya del Maresme
- Incrementar la demanda del sistema de bus interurbà reduint el volum de vehicles d'entrada a Barcelona (incrementant la quota modal del transport públic i reduint les emissions de gasos contaminants)



Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

**MESURA: NOUS PARK&RIDE EN ESTACIONS DE BUS INTERURBÀ DEL MARESME**



**EA1.11**



## MESURA: CARRIL BUS LA PAU - MONTGAT A LA C-31

### Descripció de la mesura

El Maresme disposa d'una xarxa de 58 línies de bus interurbà que compleixen les funcions de vertebració i comunicació interna de la comarca, aportació a parades de ferrocarril, connexió amb Barcelona i la UAB, i finalment de connexió amb altres comarques.

Hi ha un total de 13 línies diürnes de connexió amb Barcelona (9 d'elles són serveis exprés) que suposen el 40% de la demanda del bus interurbà del Maresme (2,1 milions de viatgers anuals) amb un volum de servei important amb 39 expedicions en hora punta – de 7:30 a 9:00 hores. A les hores punta del matí el temps de viatge d'accés a Barcelona té una pèrdua significativa en el temps de viatge degut a problemes de congestió i en la fiabilitat del servei restant atractivitat a aquest mode de transport.

Amb l'objectiu de millorar la fiabilitat del transport públic per carretera s'ha habilitat un carril Bus – VAO sobre el tercer carril sentit entrada a Barcelona de l'autopista C-31 entre Montgat i Badalona. Aquesta mesura ha estat possible per l'efecte de la pandèmia del COVID-19, amb una disminució de la mobilitat pel teletreball i una redistribució horària de la mobilitat.

Tot i això més enllà d'aquesta millora implantada aquest agost i amb la previsió de recuperació econòmica i pujada de la mobilitat a períodes pre-crisi es treballa en el projecte per implantar un quart carril a l'autopista que sigui exclusiu per l'autobús d'entrada a Barcelona i que no limiti tant significativament la capacitat viària en futurs períodes de recuperació de trànsit. Aquest projecte es preveu també sigui executat en dues etapes: una primera d'habilitar un nou quart carril exclusiu entre Montgat i fins a Badalona mitjançant el reforç de l'estructura existent i ocupació de mitjana; i una segona que permeti donar continuïtat fins al carril Bus existent a l'entrada a Barcelona superant el riu Besos.

El Pacte per a la Mobilitat Sostenible del Maresme té entre els seus objectius el de reduir la mobilitat en vehicle privat potenciant el canvi modal cap a modes sostenibles i una de les maneres més efectives per assolir aquest objectiu és a través d'incrementar l'atractivitat del transport públic (TP).



Carril bus C-31 al pas per Barcelona

### Objectius a aconseguir

- Millora del temps de viatge en bus interurbà amb Barcelona
- Incrementar la demanda del bus interurbà
- Reducció de l'ús del vehicle privat
- Millora de la gestió de la demanda de trànsit a l'RMB i optimització de la capacitat de la xarxa

### MESURA: CARRIL BUS LA PAU - MONTGAT A LA C-31

- Millora de la qualitat ambiental gràcies a la reducció d'emissions

#### Actuacions a dur a terme

- L'actuació consisteix en implementar un carril bus en sentit d'entrada a Barcelona a la banda esquerra de la calçada, mitjançant l'ampliació d'un quart carril la calçada d'entrada a Barcelona.
- Al tram final del carril bus es preveu definir un nou traçat que connecti amb el carril bus d'entrada a Barcelona existent a la Gran via.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Construcció del carril bus	SI	SÍ

#### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
Pressupost de l'obra: 20 M€ (sense IVA)  
**Cost total: 20 M€**

#### Calendari d'implantació

2020



#### Responsable de l'actuació

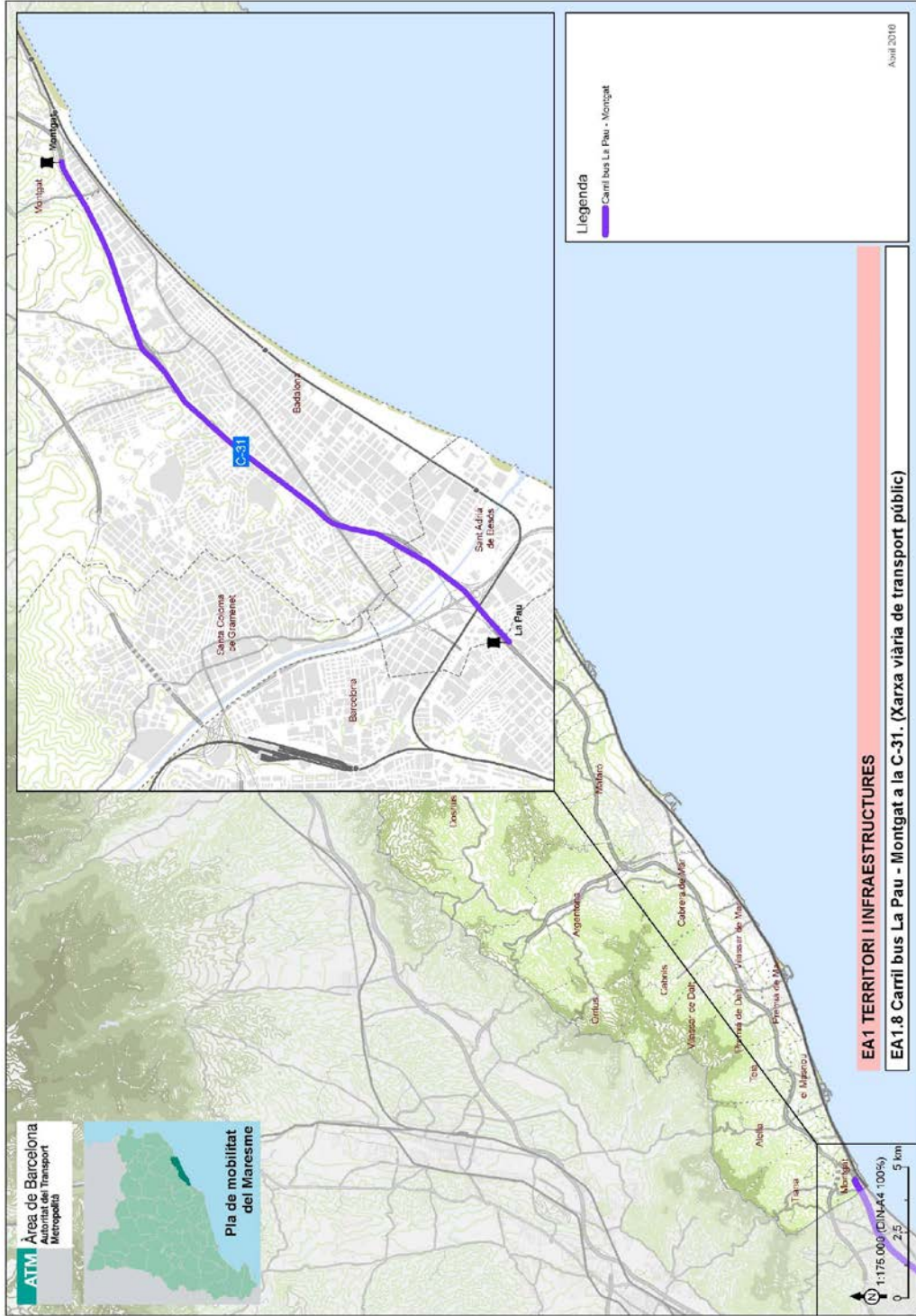
DTES

#### Agents implicats

SCT ATM



MESURA: CARRIL BUS LA PAU - MONTGAT A LA C-31 (XARXA VIARIA)



EA1.12



## MESURA: ESTUDI MOBILITAT CORREDOR DE LA C-32 AMB L'ALLIBERAMENT DEL PEATGE. PROPOSTA DE MILLORES I DE RECONFIGURACIÓ VIÀRIA

### Descripció de la mesura

El 31 d'agost de 2021 finalitza la concessió i s'allibera el peatge de la C-32 al Maresme. En aquest sentit s'impulsa un estudi amb l'objectiu de realitzar una anàlisi de l'impacte sobre la mobilitat amb l'alliberament del peatge i la definició de propostes de millora de connectivitat i reconfiguració d'aquesta via i del conjunt de la xarxa viària del corredor.

L'autopista C-32 és l'eix distribuïdor de la mobilitat de llarg recorregut del Maresme, però, a nivell de mobilitat comarcal, aquesta via presenta determinats dèficits de connectivitat relacionats amb la configuració dels seus accessos i no suposa una alternativa prou atractiva a l'eix de la N-II. Això fa que aquesta darrera via presenti un flux de trànsit elevat, superior al corresponent a una via que discorre per una trama de caràcter urbà, amb els consegüents impactes negatius en termes d'externalitats.

La nova situació d'alliberament del peatge ha de permetre captar el trànsit de pas que actualment utilitza la xarxa local o vials urbans, ajudant a la pacificació de la mobilitat urbana cap a un model de mobilitat més segur i sostenible.



Autopista C-32 a Mataró

L'alliberament del peatge permet canviar la configuració viària i dotar de més accessibilitat a aquesta via millorant i/o creant nous enllaços i vials d'accés o servei, així com estudiar mesures complementàries en vies paral·leles on es preveu una disminució del trànsit com a conseqüència de l'alliberament del peatge, com la N-II, amb millores de la connectivitat de la xarxa local per donar servei al conjunt del corredor.

Per tot això esmentat i atesa la complexitat inherent de la problemàtica presentada en el tram Montgat-Mataró, es planteja elaborar un estudi de distribució de la mobilitat al corredor de la C-32 al maresme amb l'alliberament del peatge. L'estudi tindrà un procés de seguiment, participació i concertació territorial que alhora faci les funcions de coordinació per determinar la millor solució i més rendible desde el punt de vista socioeconòmic i ambiental.

EA1.13

Aquest estudi analitzaria les diferents vessants de la qüestió, a través de:

## MESURA: ESTUDI MOBILITAT CORREDOR DE LA C-32 AMB L'ALLIBERAMENT DEL PEATGE. PROPOSTA DE MILLORES I DE RECONFIGURACIÓ VIÀRIA

- Una anàlisi de l'impacte sobre la mobilitat amb l'alliberament del peatge. La captació del trànsit de pas que actualment utilitza la xarxa local o vials urbans, ajudant a la pacificació de la mobilitat urbana cap a un model de mobilitat més segur i sostenible.
- Propostes de millora de la infraestructura, reconfigurant la via per tal de fer-la més accessible, estudiant diferents alternatives: nous enllaços, completar enllaços existents i la creació de vials de servei en accessos propers.
- Anàlisi ambiental i sobre el repartiment modal amb quota objectiu pel mode privat.
- La reducció del trànsit de pas ha de permetre la pacificació i integració de la N-II. Com està previst, es realitzaran, a nivell d'estudi previ, propostes de millora com per exemple la reducció de velocitat, reducció de carrils, prioritització del transport públic i mesures per vianants i ciclistes.
- Propostes de millora sobre la xarxa local d'accés a l'autopista i altres vies de connexió intermunicipal

### Objectius a aconseguir

- La nova situació d'alliberament del peatge ha de permetre captar el trànsit de pas que actualment utilitza la xarxa local o vials urbans, ajudant a la pacificació de la mobilitat urbana cap a un model de mobilitat més segur i sostenible.
- Donar una nova funcionalitat a la C-32 com a Ronda del Maresme entre Montgat i Mataró, redistribuint el trànsit de llarg recorregut i comarcal de la N-II cap al corredor de la C-32.
- Garantir una capacitat adequada al corredor de la C-32 per adaptar-lo a aquesta nova funcionalitat, minorant el grau de congestió que puguin tenir alguns dels seus trams a l'escenari d'alliberament del peatge.
- Adequar les connexions i els accessos entre la N-II i la C-32 per tal que puguin suportar aquesta redistribució de trànsit.
- Estudiar a nivell d'estudi previ propostes de pacificació i integració de la N-II i millores de la xarxa local.

### Actuacions a dur a terme

- Redactar l'Estudi de distribució de la mobilitat al corredor de la C-32 al Maresme amb l'alliberament del peatge. Proposta de millores i de reconfiguració viària.
- Impulsar la redacció dels estudis informatius i els projectes constructius que desenvolupin les solucions adoptades.

### Valors locals o sectorials de seguiment

2020 Objectiu 2025

Redacció de l'Estudi de distribució de la mobilitat al corredor de la C-32 al Maresme amb l'alliberament del peatge.

-

SI

Proposta de millores i de reconfiguració viària

Redactar els estudis informatius i els projectes constructius.

-

SI

Llicitar les actuacions

-

NO

## MESURA: ESTUDI MOBILITAT CORREDOR DE LA C-32 AMB L'ALLIBERAMENT DEL PEATGE. PROPOSTA DE MILLORES I DE RECONFIGURACIÓ VIÀRIA

### Cost d'implantació estimat

	<u>Costos</u>
Estudi mobilitat corredor C-32:	0,4 M€
Estudi informatiu i projectes constructius que es derivin:	4,0 M€
Obres de reconfiguració i millora de la C-32:	100M€
<b>Cost total:</b>	<b>104,4 M€</b>

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DTES

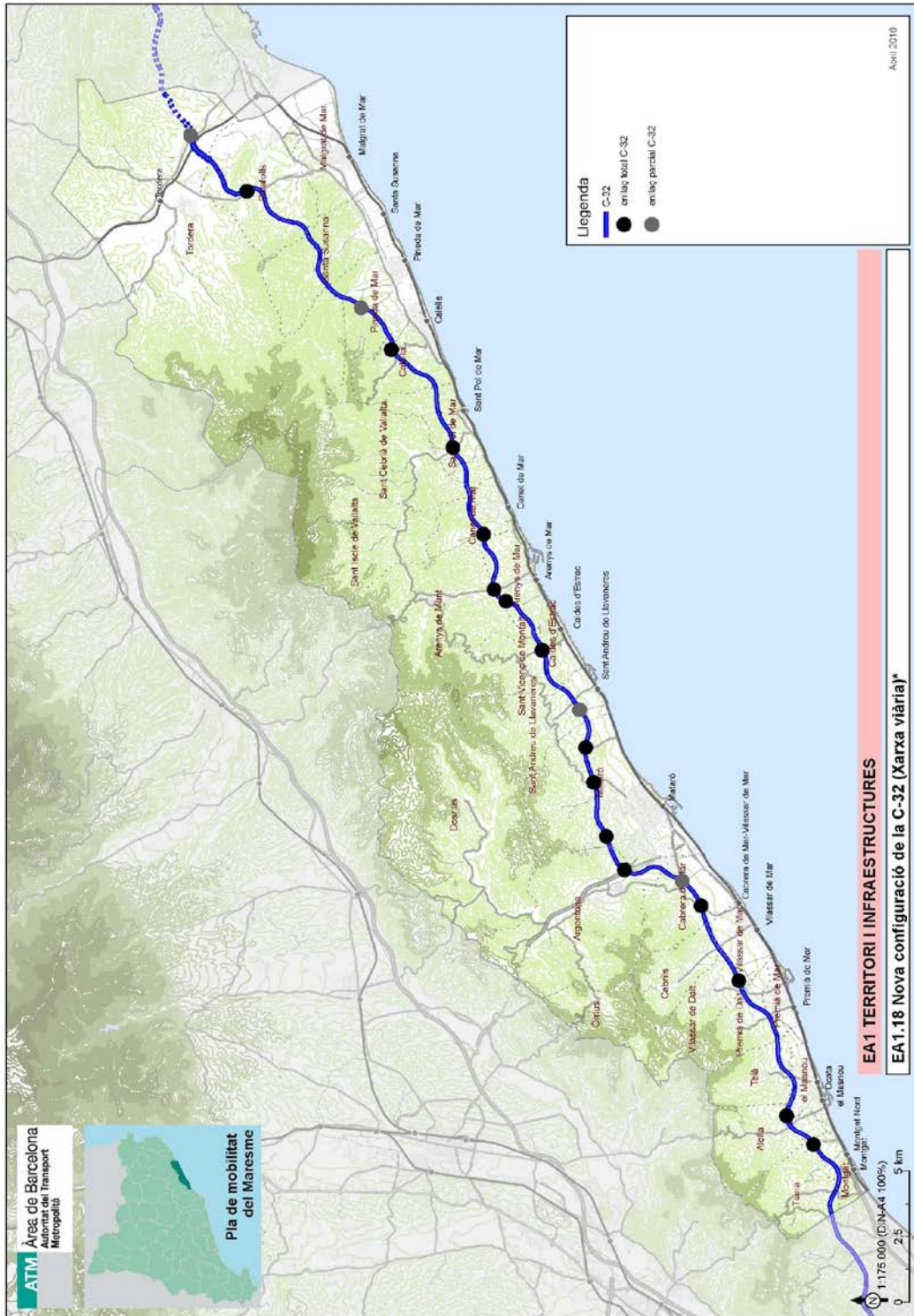
### Agents implicats

ATM

EA1.13



### MESURA: NOVA CONFIGURACIÓ DE LA C-32



Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures



## MESURA: INTEGRACIÓ URBANA DE L'N-II AL MARESME

### Descripció de la mesura

La transformació de l'N-II en una via més pacificada i integrada amb els entorns urbans que travessa és una reclamació històrica del territori.

Actualment, la N-II és una via interurbana que canalitza el trànsit intramunicipal i intermunicipal de la comarca del Maresme. Discorre paral·lelament a la costa, des de Montgat fins a Palafolls, on continua en sentit nord cap a Girona i la frontera amb França, motiu pel qual constitueix alhora una alternativa lliure de peatge a la C-32 pels moviments de llarg recorregut.

Tot plegat suposa que la N-II suporta volums de trànsit molt elevats, al voltant dels 40.000 veh./dia. Aquests fets condicionen el disseny actual de la carretera i el seu grau de permeabilitat transversal, que dificulta l'accessibilitat des de la franja habitada cap al mar.

L'Estudi de distribució de la mobilitat al corredor de la C-32 al Maresme amb l'alliberament del peatge incorporarà ja un primer estudi previ per la integració urbana de la N-II i posteriorment es redactaran els projectes d'integració urbana de l'N-II, que també considerin la pacificació d'entorns interurbans; la reducció de velocitat, reducció de carrils, prioritització del transport públic i mesures per vianants i ciclistes. Cal destacar també l'impacte que suposa la N-II a Caldes d'Estrac on caldrà analitzar també solucions d'integració, analitzant la possible supressió o no del viaducte que travessa la població i la seva afectació a la mobilitat.

Aquests projectes es redactaran de manera que la seva execució es pugui anar fent per etapes i amb la col·laboració de cada ajuntament afectat, entrant en servei coordinadament amb les actuacions sobre el corredor de la C-32 i la millora del transport públic.



N-II a Premià de Mar

### Objectius a aconseguir

- Integrar urbanísticament la N-II al Maresme.
- Millorar l'ordenació de la mobilitat longitudinal i transversal en superfície al llarg de l'eix de la N-II, fent compatibles els diferents tipus de fluxos de mobilitat (vianants, ciclistes, vehicles privats i autobusos urbans i interurbans).

### Actuacions a dur a terme

EA1.14

### MESURA: INTEGRACIÓ URBANA DE L'N-II AL MARESME

- Redactar els projectes d'urbanització i d'integració urbana de la N-II.
- Llicitar les etapes de les obres d'urbanització i d'integració urbana de la N-II que s'estableixin com a més prioritàries.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
---	------	---------------

Nombre d'estudis i projectes redactats	-	4
--	---	---

### Cost d'implantació estimat

	Costos
Urbanització i integració urbana de la N-II – Tram Montgat-Mataró	Estudi previ: 0,1 M€ Projecte: 0,6 M€
Urbanització i integració urbana de la N-II – Tram Mataró-Pineda de Mar	Estudi previ: 0,1 M€ Projecte: 0,6 M€
Urbanització i integració urbana de la N-II – Tram Montgat-Mataró	Obra: 20 M€ (es preveu entre 17M€ i 25 M€)
Urbanització i integració urbana de la N-II – Tram Mataró-Pineda de Mar	Estudi previ: 0,1 M€ Obra: 20 M€ (es preveu entre 15M€ i 23 M€)
	<b>Cost total: 41,4 M€</b>

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

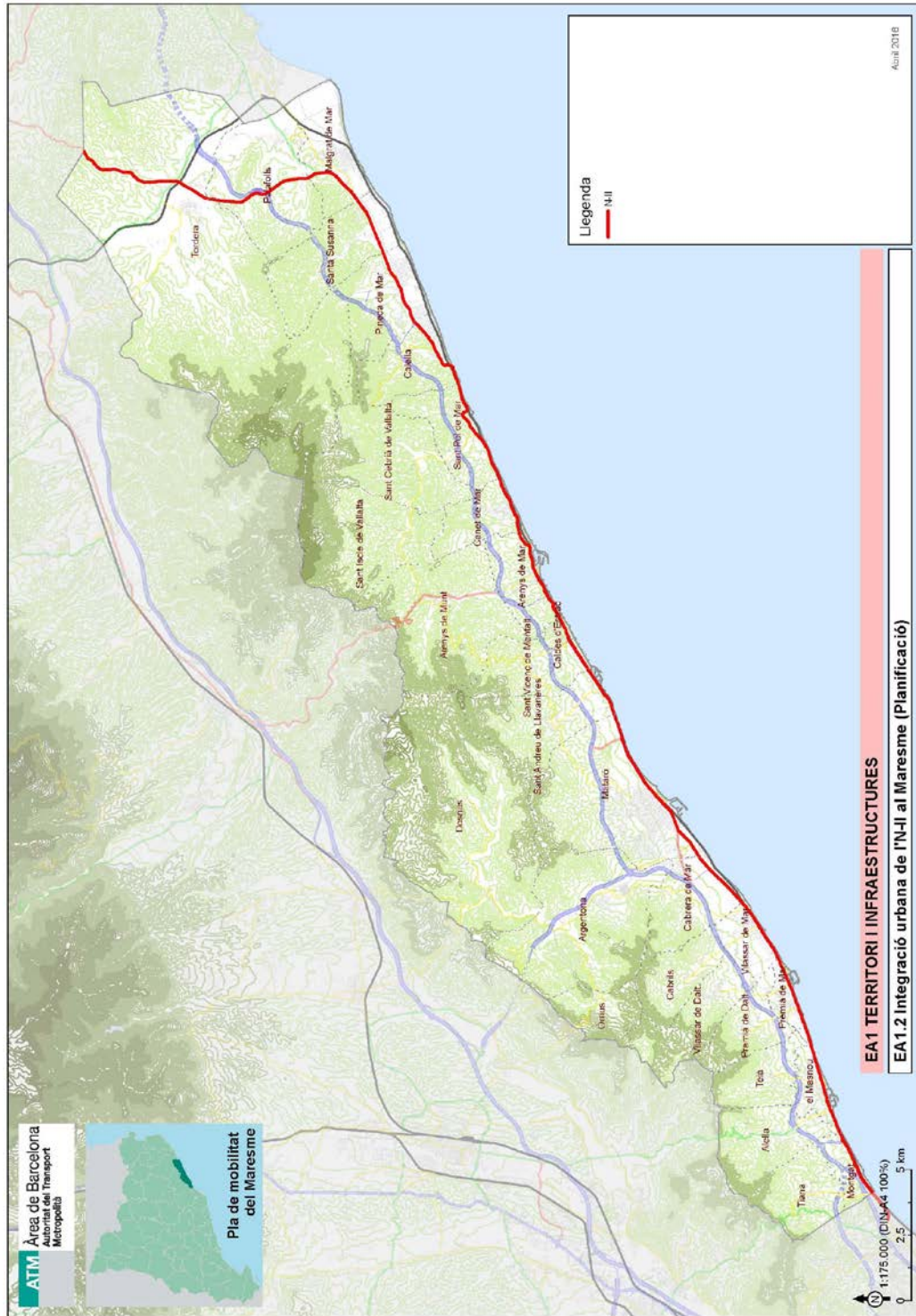
DTES

### Agents implicats

ATM Ajuntaments

Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

MESURA: IMPULSAR PLANS DE MOBILITAT INTERMUNICIPALS



EA1.14



## MESURA: MILLORA DE LA PERMEABILITAT TRANSVERSAL DE LA FAÇANA LITORAL

### Descripció de la mesura

La comarca del Maresme presenta unes condicions orogràfiques molt particulars que han condicionat la disposició dels seus assentaments i infraestructures de transport des del segle XIX. Així, al llarg de la franja costanera es concentren entre la línia de platja i les trames urbanes de les viles del Maresme dues importants infraestructures de transport com són la N-II i la línia de ferrocarril, que condicionen la permeabilitat transversal entre aquests àmbits, sovint resoltes amb passos subterranis que no sempre compleixen els estàndards de qualitat i accessibilitat actuals.

En aquest marc, aquesta mesura vol impulsar la millora de l'ordenació, permeabilitat i integració paisatgística de les infraestructures de mobilitat del Maresme que discorren pel corredor costaner, en especial la línia de ferrocarril, mitjançant l'estudi i tipificació de les problemàtiques existents i possibles mesures per solucionar-les.

L'objectiu és, per tant, el de dotar al territori i les administracions implicades de criteris generals per resoldre els conflictes de connectivitat entre el teixit habitat i el mar d'una manera homogènia, adequada a les necessitats dels diferents fluxos de mobilitat, i facilitant una millor integració urbana i paisatgística d'acord amb els estàndards actuals.



*Exemple de passarel·la elevada per creuar l'N-II i el tren al Maresme*

Així mateix, s'analitzaran els punts més prioritaris on caldria actuar per tal d'impulsar la seva millora a curt termini, mitjançant la concertació amb les diferents administracions implicades en cada cas.

### Objectius a aconseguir

- Obtenir solucions i criteris generals per la millora de l'ordenació, permeabilitat i integració paisatgística de les infraestructures de mobilitat del Maresme que discorren pel corredor costaner, en especial el ferrocarril.
- Millorar la permeabilitat a la façana litoral entre les zones urbanes i la platja

### Actuacions a dur a terme

- Impulsar estudis per a la millora de la permeabilitat i integració paisatgística de les infraestructures de mobilitat en el territori costaner del Maresme, en especial el ferrocarril.

## MESURA: MILLORA DE LA PERMEABILITAT TRANSVERSAL DE LA FAÇANA LITORAL

- Identificar punts de la línia de costa on són factibles i recomanables les actuacions de millora
- Executar les actuacions puntuals principals que es determinin per a millorar la permeabilitat transversal i integració paisatgística de les infraestructures de mobilitat en el territori costaner del Maresme.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
---	------	---------------

Nombre d'actuacions puntuals d'integració urbana i paisatgística de la mobilitat executades	-	3
---	---	---

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
Redacció d'estudis per a la millora de la permeabilitat i integració paisatgística de les infraestructures de mobilitat en el territori costaner del Maresme: 0,04 M€  
Estimació global actuacions de millora de permeabilitat transversal 30 M€

**Cost total: 30,04 M€**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DTES AGE (Costes, ADIF)  
Ajuntaments

### Agents implicats

ATM







## MESURA: MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA A LA N-II

### Descripció de la mesura

La N-II suporta volums de trànsit molt elevats, al voltant dels 40.000 veh./dia, amb diversos punts de congestió i afectacions a la seguretat viària i la qualitat ambiental (atmosfèrica i acústica).

Aquests fets condicionen el disseny actual de la carretera, poc adaptat en alguns casos a les trames urbanes per on discorre, dificultant l'accessibilitat des de la franja habitada cap al mar i a les estacions de ferrocarril.

En particular, la diagnosi del PMSM identifica com a principals punts de congestió a la N-II al Maresme:

1. Rotonda amb la carretera d'Alella al pas pel Masnou
2. Rotonda amb carretera d'Argentona al pas per Vilassar de Mar
3. Tram urbà de Calella
4. Tram urbà de Pineda

En relació amb la seguretat viària, d'acord amb l'indicador EuroRAP d'Índex de Perillositat (2016-2018), la N-II presenta un risc mitjà-alt entre Montgat i Pineda.

Aquesta mesura proposa fer un estudi previ de millora de la seguretat viària que aprofundeixi en aquesta diagnosi i que tingui en compte les necessitats de millora de les condicions actuals de la mobilitat transversal de vianants i de connectivitat amb la xarxa viària urbana. Així, l'estudi haurà d'identificar els trams prioritaris on actuar i proposar les actuacions oportunes, per tal de redactar-ne els corresponents projectes i executar-los a curt termini.

Aquest estudi analitzarà el detall d'accidentalitat actual i serà treballat en paral·lel amb l'estudi "Estudi de distribució de la mobilitat al corredor de la C-32 al Maresme amb l'alliberament del peatge Proposta de millores i de reconfiguració viària" i el conjunt de projectes i actuacions que s'en derivi.



### Objectius a aconseguir

- Millorar la seguretat viària als punts o trams més prioritaris que es determinin de la N-II.

### Actuacions a dur a terme

- Redactar l'estudi previ de millora de la seguretat viària a la N-II.
- Redactar i executar els projectes corresponents que desenvolupin les actuacions de millora proposades a l'estudi anterior.

Valors locals o sectorials de seguiment	Període 2015-2019	Objectiu 2025
Mitjana anual d'accidents mortals o greus a l'N-II (Maresme)	20	Reducció 60%
<b>Cost d'implantació estimat</b>		
		<b>Costos</b>
Estudi previ de millorar de la seguretat viària a la N-II: 0,05 M€		
Projectes i obres de millora de la seguretat viària a la N-II: 20 M€		
		<b>Cost total: 20,05 M€</b>
<b>Calendari d'implantació</b>		
<b>Responsables de l'actuació</b>		
DTES		
<b>Agents implicats</b>		
SCT	Ajuntaments	

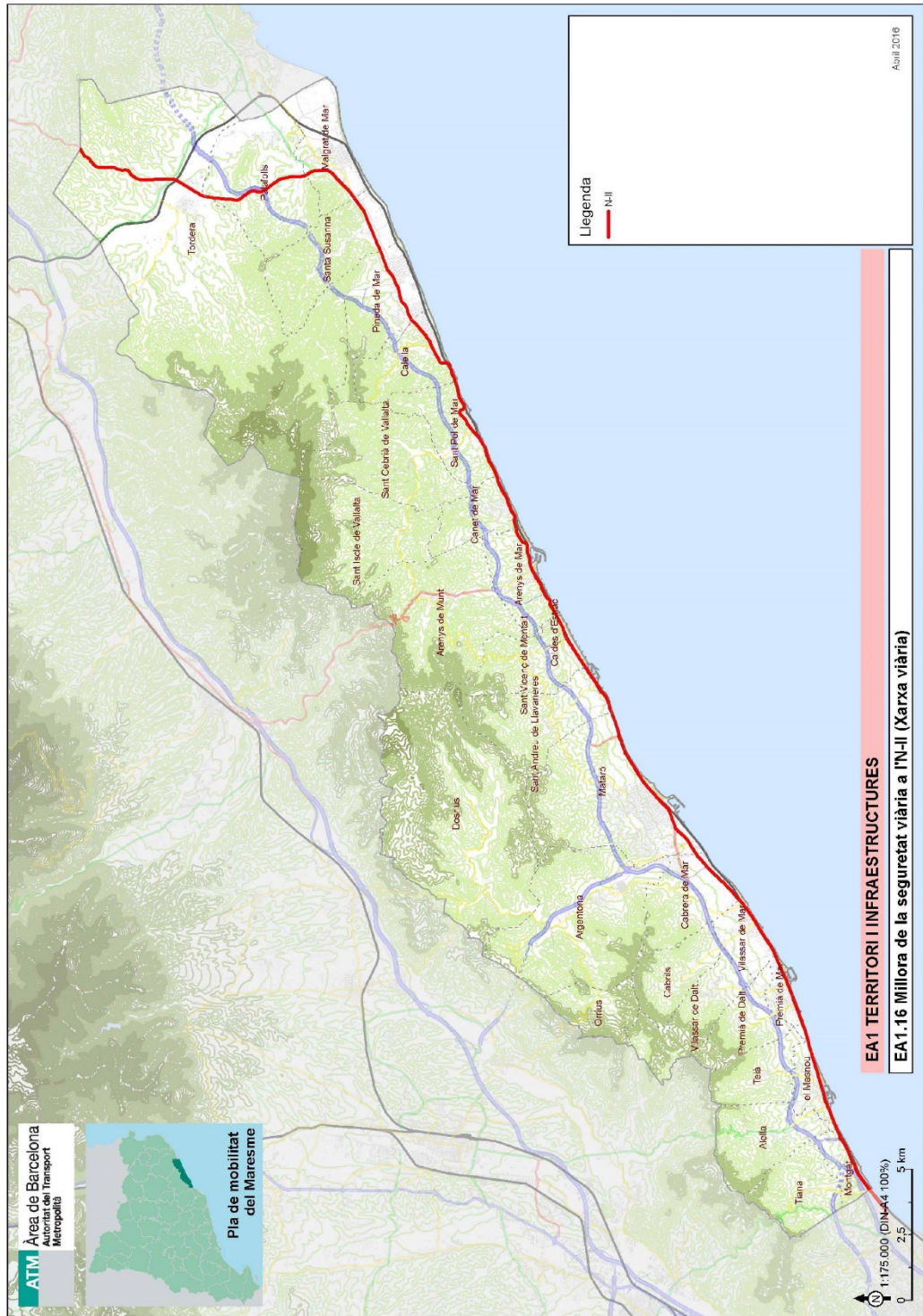
Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

**EA1.16**



Mesures ● EA1. Territori i Infraestructures

**MESURA: MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA A LA N-II**



**EA1.16**





## MESURA: MILLORES A LA XARXA LOCAL PER A MILLORAR LA COMPLECIÓ I CONNECTIVITAT INTERNA DE LA COMARCA

### Descripció de la mesura

Les funcions de les carreteres locals o comarcals, gestionades per la Diputació o per la Generalitat, són connectar els pobles i donar accés tant a la C-32 com a la carretera N-II.

Aquestes carreteres funcionen en gran part dels seus traçats com a travesseres urbanes i s'integren en el teixit viari urbà dels nuclis.

Aquesta xarxa al Maresme té força longitud formada per travesseres urbanes (ex: Vilassar, Arenys). Aquest fet condiciona els temps de recorregut i aporta trànsit de pas que travessa els municipis condicionant la congestió interna i dificultant la mobilitat urbana. Aquest problema és degut a la manca de capacitat i connectivitat de la xarxa bàsica i sembla evident la necessitat de disposar, en certs punts, de noves connexions entre municipis que podrien considerar-se barris connurbats.

Existeixen altres vies de connexió entre nuclis que no formen part de la xarxa de carreteres i que no són carreteres convencionals sinó més aviat de vials urbans que enllacen carrers de diferents municipis que s'utilitzen per viatjar entre pobles contigus.

Les principals vies que conformen aquesta xarxa (amb IMDs superiors a 2.000 veh/dia) són: el Camí del Mig, la Carretera dels 6 pobles, el Camí del Crist a Vilassar de Mar, el camí de la Riera a Teià, el camí del Cros i el Camí de la Ginesta a Argentona i la carretera de Can Pruna a Dosrius (font: Diputació de Barcelona). Es tracta d'una xarxa amb discontinuïtats que està pendent d'estructurar, no preparada per absorbir grans quantitats de trànsit que en la majoria de punts no disposa de senyalització ni condicionament d'elements que garanteixin la seguretat.

Aquesta xarxa no s'hauria d'utilitzar més enllà de per accedir a activitats que es trobin al seu marge. Si la gent la utilitza per a desplaçaments interurbans és degut a la manca de capacitat o mala connectivitat de les xarxes bàsic, comarcal i local.

Els principals dèficits de connectivitat localitzats són:

- Deficient connectivitat interna entre els pobles del costat muntanya al Baix Maresme degut a la falta de continuïtat vial
- Deficient connectivitat de Cabrils, Premia de Dalt i Teià amb la C-32
- Deficient connectivitat en general entre els municipis de Cabrils, Cabrera, Vilassar, Argentona i Mataró que obliga a utilitzar trams de xarxa de titularitat urbana però amb funcionalitat interurbana.
- Deficient connectivitat per a vehicles provinents de Pineda amb la C-32 en sentit Barcelona (agreuja problemes a l'N-II)



Exemple de tram de xarxa urbana que canalitza elevats volums de trànsit interurbà

## MESURA: MILLORES A LA XARXA LOCAL PER A MILLORAR LA COMPLECIÓ I CONNECTIVITAT INTERNA DE LA COMARCA

El PMSM proposa la realització d'estudis específics sobre els dèficits de connectivitat de la xarxa de carreteres convencionals.

Cal també que aquests estudis localitzin els trams de xarxa urbana amb funció interurbana que podrien incorporar-se a aquesta xarxa local per tal de teixir una malla més completa de viar interurbà al Maresme que permeti alliberar trànsit de pas pels municipis i garanteixi condicions de seguretat.

En el marc d'aquests estudis es preveu l'anàlisi específic de punts de congestió per on circulen línies de transport públic per avaluar la conveniència de implementar espais d'avançament (petits carrils bus) per a garantir els horaris del transport públic.

Es tracta d'un replantejament de millora de la xarxa interurbana connectora entre municipis de la comarca.

La Diputació de Barcelona ha dut a terme el Pla Zonal de Carreteres on el principal objectiu és identificar camins del territori, de titularitat municipal, que compleixin requisits per ser incorporats a la xarxa local i assolir-ne la gestió. A més, també desenvolupa Plans de Millora de la seva xarxa de carreteres on inverteixen en millorar la seguretat de les seves carreteres. El desenvolupament d'aquesta mesura del PMSM, pel que fa a les carreteres competència de la Diputació, es podria articular a través d'aquest pla.

D'altra banda, es creu convenient incorporar a la infraestructura viària criteris de prioritització de la circulació de sistemes de transport col·lectiu i, en aquells trams on sigui adient, la previsió d'infraestructura segura per a vianants i bicicletes.

Finalment, en aquells trams adequats, adaptar la xarxa als nous escenaris ambientals i noves pautes de mobilitat (infraestructures d'energia, electrolineres, punts de subministrament de gas) i valorar la possibilitat preparar la xarxa viària per a la seva digitalització.

Així mateix algunes d'aquestes mesures hauran de treballar-se en paral·lel amb l'estudi "Estudi de distribució de la mobilitat al corredor de la C-32 al Maresme amb l'alliberament del peatge Proposta de millores i de reconfiguració viària" on també es detectaran possibles mancances i millores de la connectivitat al conjunt de la xarxa de carreteres.

### Objectius a aconseguir

- Millorar la connectivitat interurbana entre municipis del Maresme
- Millorar la connectivitat amb la xarxa d'alta capacitat
- Reduir trànsits de pas pels municipis
- Reduir congestió i optimitzar temps de viatge, consums i emissions (per als vehicles en general i per al transport públic en particular)

### Actuacions a dur a terme

- Estudi de caracterització dels problemes de la xarxa local amb diagnosi i propostes de millora
- Implementació de les propostes de millora previstes en l'estudi

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Projectes d'actuació de millora de la xarxa local aplicats	-	5

**MESURA: MILLORES A LA XARXA LOCAL PER A MILLORAR LA COMPLECIÓ I CONNECTIVITAT INTERNA DE LA COMARCA**

**Cost d'implantació estimat**

**Costos**  
Redacció d'estudi de millores a la xarxa de carreteres: 0,1 M€  
Millores previstes pels Plans Zonals i resta xarxa: 10M€  
**Cost total: 10,1 M€**

**Calendari d'implantació**



**Responsable de l'actuació**

DIBA Ajuntaments DTES

**Agents implicats**

SCT ATM

**EA1.17**



## MESURA: EXECUCIÓ DEL VIAL VALLDEGATA A ARENYS DE MAR

### Descripció de la mesura

Actualment la connexió N-II, C-32 es realitza a través del Carrer d'en Draper d'Arenys de Mar, eix arterial del polígon industrial de Vall de Gata-Draper. Les seves característiques funcionals (accessos a indústries, girs a esquerre, secció transversal, etc), pròpies d'un vial urbà, no són les més adients per tal de funcionar com a vial de connexió entre la C-32 i la N- II, atès que va ser dissenyat per distribuir el trànsit intern del polígon.



*Zona d'inici en el costat nord del vial de Valldegata*

El traçat projectat per la connexió entre la N-II i l'autopista C-32 té el seu origen a la rotonda situada al PK 655,9 de la N-II en Arenys de Mar. El final del nou accés es situa a la rotonda del polígon industrial de Vall de Gata-Ponent.

El traçat projectat discorre per l'estret corredor que existeix entre els rials Llarg i de Vall de Gata, pel seu marge esquerre, i el Polígon Industrial de Vall de Gata-Draper. L'orografia de la zona es molt abrupta, amb una diferència de cota entre el inici i el final del tram, d'uns 60 metres, el que ha fet necessari la disposició de rampes d'elevada pendent ( màxim del 8,50%).

El Traçat projectat contempla l'existència futura d'una intersecció en "T" a l'alçada del PK 0+250, per tal de donar accés a les urbanitzacions existents de Les Illetes i La Victòria. El disseny de la plataforma projectada, es compatible amb la futura intersecció totalment canalitzada, amb carril central d'espera per a gir esquerre i carrils de canvi de velocitat. Fins el moment en que s'executi el vial de connexió amb les urbanitzacions (no es objecte d'aquest Projecte), s'aprofitarà l'ampliació de la plataforma per tal de disposar de carrils addicionals.

El POUM vigent, ja contempla l'execució d'un vial de connexió entre la N-II i la C-32 en paral·lel al torrent de Vall de Gata i pel límit del polígon industrial Vall de Gata-Draper.

De forma general, el traçat contemplat al Projecte Constructiu redactat per la Generalitat, reproduïx el corredor definit al POUM d'Arenys de mar, tot i que en el transcurs d'aquesta redacció, ha estat necessari introduir una sèrie de modificacions al POUM, per tal d'adaptar, la nova via als condicionants reals del terreny i a les condicions funcionals que han d'esser exigides a una via de connexió entre dos carreteres com la N-II i la C-32.

**EA1.18**

**Objectius a aconseguir**

## MESURA: EXECUCIÓ DEL VIAL VALLDEGATA A ARENYS DE MAR

- Connectar la N-II amb la C-32 a Arenys de Mar, mitjançant un vial de característiques adients, que eviti l'actual trànsit per l'interior del polígon industrial Vall de Gata-Draper i que permeti la connexió amb les urbanitzacions de Les Illetes i La Victòria.

### Actuacions a dur a terme

- Ampliació de la calçada, entre els ramals de l'autopista C-32 i la nova rotonda d'accés al polígon de Vall de Gata-Ponent, de forma que es disposi d'una calçada amb 4 carril, en coherència amb la tipologia de l'enllaç amb la C-32.
- Desviament del carrer d'en Draper, per tal de fer compatible la connexió d'aquest i del nou vial amb la nova rotonda d'accés al polígon industrial.

Valors locals o sectorials de seguiment	2014	Objectiu 2020
Construcció del vial	-	Sí

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
 Import d'adjudicació de l'obra: 2,8 M€ (sense IVA)  
 Mesures correctores d'impacte ambiental: 0,09 M€ (sense IVA)  
 Import estimat en expropiacions: 0,7 M€  
**Cost total: 3,59 M€**

### Calendari d'implantació



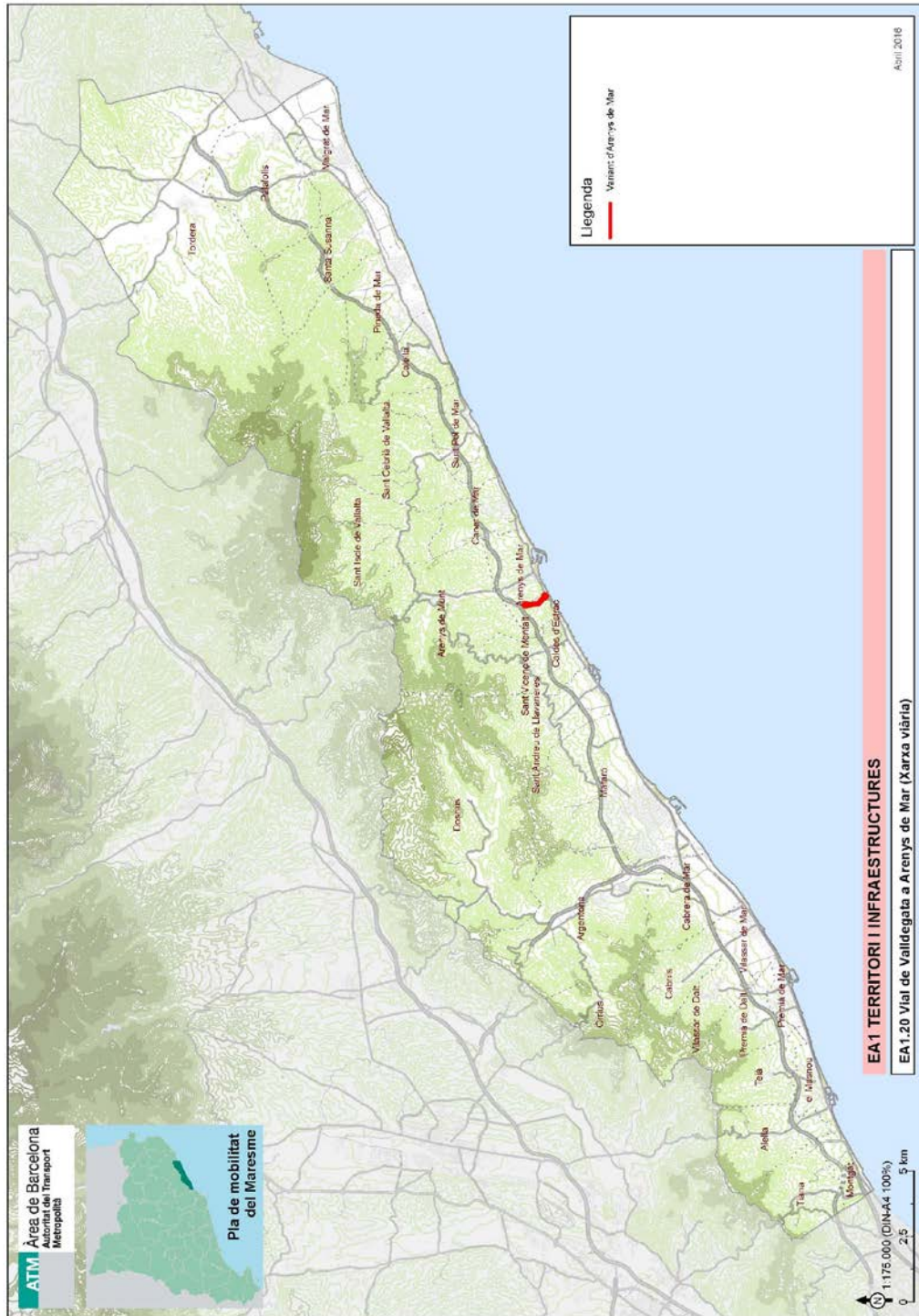
### Responsable de l'actuació

DTES

### Agents implicats



**MESURA: EXECUCIÓ DEL VIAL VALLDEGATA A ARENYS DE MAR**



**EA1.18**



## Eix d'actuació 2 (EA2): Gestió de la mobilitat sostenible i serveis de transport públic

L'objectiu d'aquest eix d'actuació és la gestió de la mobilitat sostenible i els serveis de transport públic que permeti donar una millor oferta de transport públic de superfície i una nova gestió tarifada de les vies d'alta capacitat.

Aquest eix inclou actuacions en:

- **Reestructuració dels serveis de bus interurbà:** impuls de línies exprés , millores en línies d'alta demanda, serveis nocturns i anàlisi línies aportació, estudis de reconversió de línies de baixa demanda en serveis a al demanda.
- **Optimització de l'oferta de transport ferroviari,** amb l'estudi de millora de l'oferta ferroviària per optimitzar fiabilitat del sistema , freqüències i horaris del sistema.

EA2 Gestió de la mobilitat sostenible i serveis de transport públic	
EA2.1	Estudi de reorganització de serveis en l'àmbit Mataró, Dosrius, Òrius i Argentona
EA2.2	Programa exprés.cat
EA2.3	Estudis de serveis de transport a la demanda
EA2.4	Anàlisis específics de millora de les línies d'alta demanda
EA2.5	Estudi i millora de l'oferta i la fiabilitat en els serveis de la R1



## MESURA: ESTUDI DE REORGANITZACIÓ DE SERVEIS EN L'ÀMBIT MATARÓ, DOSRIUS, ÒRRIUS I ARGENTONA

### Descripció de la mesura

Al mes de juny de 2019, es van implementar les mesures definides a l'estudi de les línies de bus que comuniquen els municipis d'Argentona, Dosrius, Òrrius amb Mataró per tal d'oferir un millor servei als usuaris i una millor coordinació tant amb altres modes de transport com amb centres sanitaris i universitaris.

Les millores afecten tot el corredor Argentona – Mataró, que es reforça en el seu conjunt de manera que de dilluns a divendres feiners hi haurà una freqüència de pas entre les dues ciutats de 15 minuts, tant d'anada com de tornada, i els dissabtes feiners, diumenges, festius i feiners del mes d'agost la freqüència de pas serà de 30 minuts.



- **Línia 557: Òrrius – Argentona – Mataró (Hospital):** De dilluns a divendres feiners (excepte agost) es dobla el nombre d'expedicions i es passa d'un servei que actualment ofereix 7 busos d'anada i 7 de tornada a 14 d'anada i 14 de tornada. També es modifiquen els horaris i s'ofereixen dos serveis que permetran arribar a l'Hospital de Mataró abans de les 8.00 h i abans de les 9.00 h. De dilluns a divendres feiners del mes d'agost, també s'incrementen expedicions.
- **Línia 551 Canyamars – Can Massuet – Dosrius – Argentona – Mataró:** De dilluns a divendres feiners (excepte agost) s'introdueixen les següents millores:
  - Es donarà servei a les urbanitzacions de Canyamars i Can Massuet, del municipi de Dosrius, de forma alterna, és a dir, una expedició farà el recorregut per Can Massuet i la següent per Canyamars. D'aquesta manera les expedicions que fan aquest itinerari passaran d'11 anades i 11 tornades a 13 anades i 12 tornades.
  - A l'actual servei entre Dosrius i Mataró, passant per Argentona, es garanteix una expedició cada hora tant d'anada com de tornada entre l'Ajuntament de Dosrius, Argentona i l'Estació de Rodalies de Mataró.
  - S'incrementa l'oferta entre Dosrius (Ajuntament), Argentona i Mataró i es passa d'11 anades i 11 tornades a 19 i 19, respectivament.
  - Es garanteix la coordinació horària als estudiants universitaris de Dosrius que van a la Universitat Autònoma de Barcelona amb el servei Mataró – Argentona – UAB, que té 4 expedicions d'anada i 3 de tornada.
  - Durant el mes d'agost i els caps de setmana de tot l'any s'unifiquen les línies 551: Dosrius – Argentona – Mataró i 553: Argentona – St. Miquel del Cros – Mataró per tal d'oferir una millor operativitat del servei. D'aquesta manera, l'oferta entre Mataró, Argentona i Dosrius de dilluns a divendres feiners d'agost passa de 8 expedicions per sentit a 15 i es garanteix una expedició cada hora. Els dissabtes, diumenges i festius de tot l'any es

## MESURA: ESTUDI DE REORGANITZACIÓ DE SERVEIS EN L'ÀMBIT MATARÓ, DOSRIUS, ÒRRIUS I ARGENTONA

dobla l'oferta: passa de 7 anades i 7 tornades a 15 per sentit.

- **Línia 553: Argentona – St. Miquel del Cros – Mataró:** De dilluns a divendres feiners (excepte agost) es millora l'oferta amb l'ampliació de l'horari del servei de manera que s'adaptarà més a les necessitats dels usuaris. Hi haurà dues expedicions més per sentit i en total seran 16 anades i 16 tornades.
- Les parades de les urbanitzacions de Madà i Ginesteres es faran amb transport a la demanda amb les diferents línies regular del corredor.



### Objectius a aconseguir

- Millorar l'oferta actual per tal de cobrir les noves necessitats de mobilitat en transport públics dels ajuntaments de Dosrius, Òrrius i Argentona cap a Mataró, principal pol d'atracció comarcal.
- Captar demanda del vehicle privat
- Millorar l'eficiència del sistema de transport

### Actuacions a dur a terme

- Seguiments de les mesures implementades fruit de la redacció de l'estudi de millora dels serveis de transport públic relatius a la xarxa interurbana per carretera per aquests quatre municipis del Maresme.

### Valors locals o sectorials de seguiment

	2019	Objectiu 2025
Demanda actual (viatgers-any)	411.658	+10%

### Cost d'implantació estimat

#### Costos

Es calcula amb el model de costos que actualment aplica la DGTM per la seves línies interurbanes incloses en contracte programa amb els costos actualitzats a 2019  
Cost explotació anual del corredor Dosrius – Argentona – Mataró 0,8 M€/any  
Es preveu un cost aproximat de 0,24 M€/any, que repercutit en 5 anys de pla són 1,2 M€  
**Cost total: 1,2 M€.**

### Calendari d'implantació

2019	2020	2021	2022	2023	2024



## MESURA: ESTUDI DE REORGANITZACIÓ DE SERVEIS EN L'ÀMBIT MATARÓ, DOSRIUS, ÒRRIUS I ARGENTONA

### Responsable de l'actuació

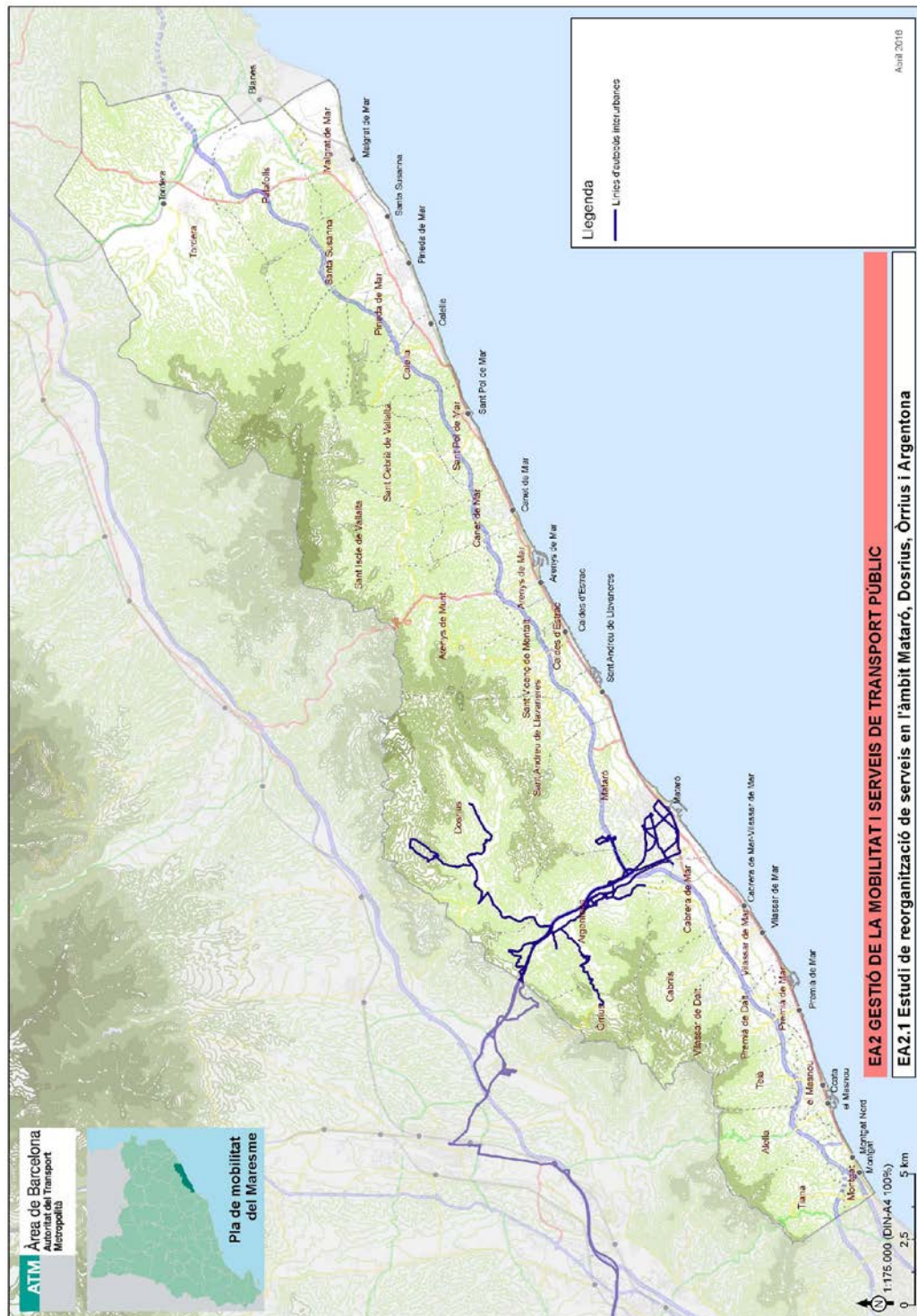
DTES

### Agents implicats

Ajuntaments

**EA2.1**

**MESURA: ESTUDI DE REORGANITZACIÓ DE SERVEIS EN L'ÀMBIT MATARÓ, DOSRIUS, ÒRRIUS I ARGENTONA**



Mesures ● EA2. . Gestió de la mobilitat sostenible i Serveis de Transport Públic

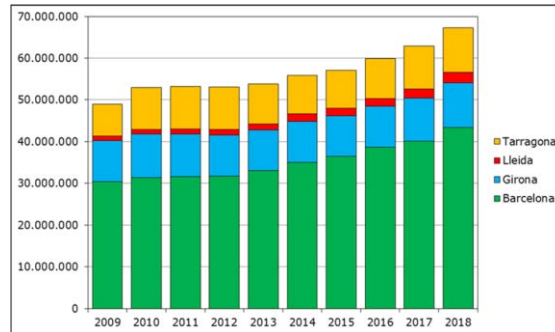
**EA2.1**

## MESURA: PROGRAMA EXPRES.CAT

### Descripció de la mesura

La demanda als autobusos interurbans de la Generalitat ha augmentat un 37,5% en deu anys, segons les Xifres del Transport Públic a Catalunya.

De tots els modes de transport, els autobusos interurbans de la Generalitat són els que més creixen gràcies, en part, a la implantació dels serveis de bus exprés.cat, els busos d'altres prestacions que s'estan posant en servei a tot Catalunya des de l'any 2012. Així, si l'any 2009 la demanda era de 48,9 milions de viatges, al 2018 va ser de 67,3 milions, consolidant-se com una alternativa real al transport privat.



Els serveis exprés de bus interurbà del Maresme han incrementat un 20% la demanda des del 2016. Això reforça la idea de potenciar aquest tipus de serveis ja que presenten una oferta atractiva als usuaris i poden competir amb el vehicle privat en desplaçaments de connexió amb Barcelona.

El servei 'Exprés.cat' de la Generalitat de Catalunya està formada per 43 línies interurbanes a tot Catalunya que són les que actualment concentren una major demanda de viatgers.

Aquest tipus de xarxa de bus exprés, que ja funciona a altres ciutats com París, Istanbul, Hamburg o Nantes, presenta avantatges respecte les línies convencionals, com ara una reducció notable del temps del trajecte del recorregut, atès que els busos circulen a velocitats comercials més competitives. Això implica aprofitar infraestructures com carrils bus o prioritats semafòriques a les cruïlles, i compten amb poques parades al llarg del recorregut, per tal d'oferir un servei atractiu a l'usuari, amb millors freqüències de pas, informació en temps real dins i fora dels vehicles i una imatge corporativa comuna (font: Xarxa Exprés.cat, TES).

A la Xarxa d'altres prestacions **Exprés.cat** hi ha 3 línies de bus que estan relacionades amb el Maresme:

- **e11 Mataró-Barcelona** (implantada el febrer de 2015). Aquesta línia incorpora les línies C1 i C2 de l'Empresa Casas reforçant-les a les hores punta per garantir disposar de suficients places assegurades. En l'actualitat la línia té dos recorreguts diferenciats a la ciutat de Mataró:
  - Línia e11.1 Mataró Centre – Barcelona  
 L'oferta actual és de 59 expedicions d'anada i 56 de tornada de dilluns a divendres (excepte agost), 16 per sentit de dilluns a divendres d'agost, 15 per sentit els dissabtes i 14 per sentit els diumenges i festius.
  - Línia e11.2 Mataró Nord – Barcelona  
 L'oferta actual és de 42 expedicions d'anada i 37 de tornada de dilluns a divendres (excepte agost), i 16 per sentit de dilluns a divendres d'agost.
- **e13 Mataró-Granollers- Sabadell** (implantada el setembre de 2015). Denominada també línia orbital perquè és la primera línia exprés de la

## MESURA: PROGRAMA EXPRES.CAT

demarcació de Barcelona que no té com a origen ni destinació la capital catalana sinó les capitals de les comarques del Maresme, Vallès Oriental i Vallès Occidental. És un exemple de línia exprés on la velocitat comercial s'ha vist molt incrementada en deixar només les parades principals de cada municipi com a nova oferta.

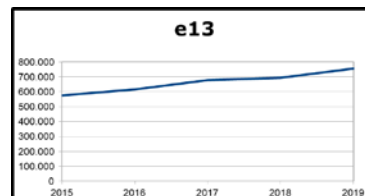
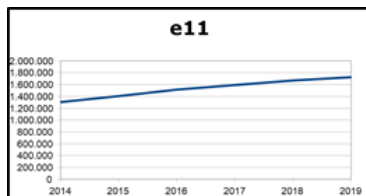
L'oferta total és de 27 expedicions per sentit de dilluns a divendres feiners (inclòs agost) i 16 expedicions per sentit dissabtes feiners, diumenges i festius.

- **e19 Exprés Barcelona-Alella (implantada el novembre 2016)**

L'oferta actual és de 20 expedicions per sentit de dilluns a divendres feiners (excepte agost), d'aquestes, 6 sortiran de Vilanova del Vallès coincidint amb les hores punta del matí, migdia i vespre i la resta d'Alella. En sentit contrari, n'hi haurà 5 que arribaran a Vilanova del Vallès i que cobriran també les franges de més demanda. Pel que fa als dissabtes, diumenges i festius i als dies laborables del mes d'agost, l'oferta queda en 15 expedicions per sentit, n'hi hauran 5 expedicions per sentit entre Barcelona i Vilanova del Vallès, 1 per sentit entre Vallromanes i Barcelona i la resta entre Barcelona i Alella.

### Dades de demanda – Xarxa exprés.cat al Maresme.

	e11	e13	e19
<b>2014</b>	1.304.973		
<b>2015</b>	1.405.178	575.044	
<b>2016</b>	1.516.365	616.783	123.152
<b>2017</b>	1.596.301	677.085	176.193
<b>2018</b>	1.673.593	694.557	197.336
<b>2019</b>	1.723.793	754.842	212.478
<b>Increment línia usuaris a origen</b>	<b>32,094%</b>	<b>31,267%</b>	<b>72,533%</b>



Bus exprés.cat de Sagalés

### Objectius a aconseguir

- Millora del temps de viatge en bus interurbà entre el Maresme i Barcelona
- Incrementar la demanda mitjançant un increment notable de l'oferta.
- Millora de la qualitat per l'usuari: informació en temps real a les parades i servei de Wi-Fi gratuït i de premsa gratuïta a bord del vehicle.
- Reducció de l'ús del vehicle privat

### MESURA: PROGRAMA EXPRES.CAT

- Millora de la qualitat ambiental gràcies a la reducció d'emissions.

#### Actuacions a dur a terme

- Millores de serveis continues per adaptar-nos a les demandes dels usuaris.

Valors locals o sectorials de seguiment	2019	Objectiu 2025
Demanda del servei directe Mataró-Barcelona	1,7Mpax	+5%
Demanda del servei directe Alella-Barcelona	0,21Mpax	+5%
Demanda del servei Mataró-Sabadell	0,75Mpax	+5%
Línies exprés.cat del Maresme	3	3

#### Cost d'implantació estimat

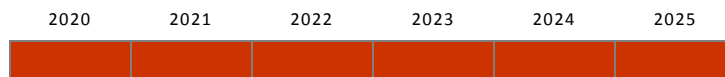
##### Costos

Cost explotació línia Barcelona-Mataró 1,23 M€/any  
 Cost explotació línia Sabadell-Granollers-Mataró 1,07 M€/any  
 Cost explotació línia Barcelona-Alella 0,26 M€/any

**Cost total: 13 M€**

*(Cost anual per 5 anys: 2,6 M€/any x 5 anys)*

#### Calendari d'implantació



#### Responsable de l'actuació

DTES

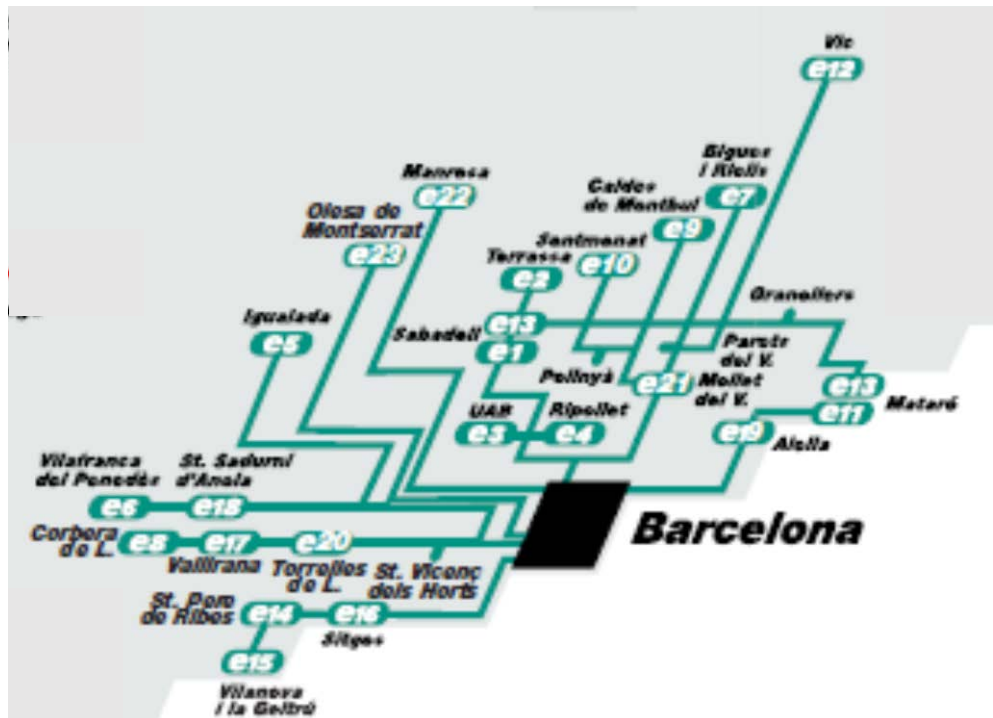
#### Agents implicats

ATM

OPERADORS



## MESURA: IMPULS DE LES LÍNIES EXPRÉS PENDENTS D'IMPLANTACIÓ



- |  |  |
|--|--|
| <b>e1</b> Sabadell<br>Barcelona                | <b>e12</b> Vic<br>Barcelona                          |
| <b>e2</b> Terrassa<br>Barcelona                | <b>e13</b> Mataró - Granollers -<br>Sabadell         |
| <b>e3</b> Cerdanyola del V. - UAB<br>Barcelona | <b>e14</b> Sant Pere de Ribes<br>Barcelona           |
| <b>e4</b> Ripolllet<br>Barcelona               | <b>e15</b> Vilanova i la Geltrú<br>Barcelona         |
| <b>e5</b> Igualada<br>Barcelona                | <b>e16</b> Sitges<br>Barcelona                       |
| <b>e6</b> Vilafranca del Penedès<br>Barcelona  | <b>e17</b> Vallirana<br>Barcelona                    |
| <b>e7</b> La Vall del Tenes<br>Barcelona       | <b>e18</b> Sant Sadurn d'Anoia<br>Barcelona          |
| <b>e8</b> Corbera de Llobregat<br>Barcelona    | <b>e19</b> Alella<br>Barcelona                       |
| <b>e9</b> Caldes de Montbui<br>Barcelona       | <b>e20</b> Torrelles L.<br>St. Vicenç H. - Barcelona |
| <b>e10</b> Polinyà - Santmenat<br>Barcelona    | <b>e21</b> Mollet del Vallès<br>Barcelona            |
| <b>e11</b> Mataró<br>Barcelona                 | <b>e22</b> Manresa<br>Barcelona                      |
|  | <b>e23</b> Olesa de Montserrat<br>Barcelona          |

Mesures

EA2. Gestió de la mobilitat sostenible i  
Serveis de Transport Públic



#### **Millores entre l'any 2018 i 2020 a les línies exprés del Maresme.**

- Increment d'expedicions del Bus exprés "e11.1" entre Mataró (Centre) i Barcelona i la línia "e11.2" entre Mataró (Nord) i Barcelona - **setembre 2018**
- Ampliació de l'oferta de la línia Bus exprés "e19" entre Vallromanes, Alella i Barcelona - **març 2020**
- Modificació de les condicions de prestació del servei Bus exprés "e13" Mataró-Granollers – Sabadell, s'afegeixen 13 noves expedicions entre Mataró i Granollers (7+6) de dilluns a divendres feiners tot l'any, potenciant el servei públic de transport entre les dues capital de comarca. L'oferta entre Mataró i Granollers queda amb 26 expedicions per sentit de dilluns a divendres feiners (inclòs agost) i 14 expedicions per sentit dissabtes, diumenges i festius. S'ofereix més freqüència en hora punta i augment de les expedicions al tram Mataró -Granollers. El canvi de recorregut en l'accés a Mataró permet una arribada més ràpida millorant la intermodalitat. L'increment de la flota i l'adequació dels horaris oferirà una millora a la fiabilitat del servei. - **març 2020**



## MESURA: ESTUDIS DE SERVEIS DE TRANSPORT A LA DEMANDA

### Descripció de la mesura

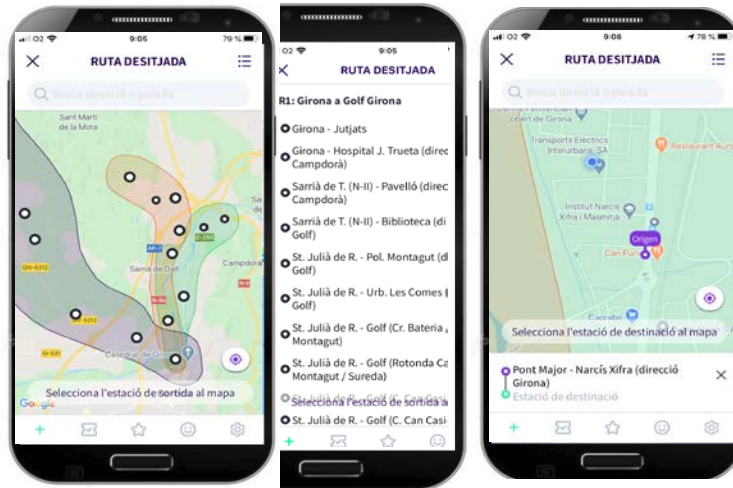
La comarca del Maresme consta d'un número important de municipis de baixa densitat repartits de manera dispersa per la serralada litoral. Aquesta demanda potencial difosa complica l'estructuració d'una xarxa de transport públic per alta demanda, bàsicament en els municipis del costat muntanya.

A Catalunya s'han identificat casos on una reordenació de l'oferta d'expedicions podria millorar l'eficiència de la línia. Així mateix, hi ha serveis amb una demanda excessivament baixa que caldria reconsiderar.

Cal elaborar un estudi per a la determinació de quines són aquestes línies al Maresme per tal de plantejar l'adaptació de l'oferta existent a la demanda real, tant si es tracta d'increments com de reduccions de servei. D'altra banda, s'hauria de considerar en alguns casos la possibilitat de la substitució del servei de baixa demanda a través de l'adaptació del recorregut o les parades d'altres línies de bus de la mateixa zona per cobrir la demanda servida per la línia de feble utilització.

L'adaptació de l'oferta també passa per la prestació de serveis amb vehicles alternatius com microbusos i taxis, o l'aprofitament de desplaçaments d'autobusos discrecionals amb reiteració de recorregut.

En zones de baixa densitat on l'oferta de transport públic depengui gairebé exclusivament d'aquestes línies infrautilitzades, es proposa estudiar la possibilitat d'implementar sistemes de transport a la demanda i analitzar el grau d'eficiència d'aquests en front del sistema de transport actual, tal i com ja s'està fent en altres llocs de Catalunya com les comarques del Gironès o la del Pla de l'Estany, com es pot veure a continuació:



### Objectius a aconseguir

- Evitar l'exclusió d'un servei adequat de transport públic en els municipis de baixa densitat
- Millorar la capilaritat del transport públic en el territori
- Facilitar la connexió de localitats amb una oferta reduïda de transport públic amb altres mitjans de transport públic regular (Renfe, autobusos)
- Racionalitzar l'oferta de transport públic adaptant-la a la demanda.
- Optimitzar els recursos dedicats als serveis de transport per carretera

## MESURA: ESTUDIS DE SERVEIS DE TRANSPORT A LA DEMANDA

### Actuacions a dur a terme

- Identificació de les línies de bus interurbà de baixa demanda candidates a modificar el servei actual per una opció més eficient.
- Proposta del sistema de transport òptim en cada cas i execució de proves pilot.
- Anàlisi dels sectors de baixa densitat no servits i estudi de viabilitat de l'aplicació de les solucions proposades.
- Elaboració de campanyes de comunicació per orientar els ciutadans cap al nou sistema
- Introducció de les noves tecnologies de la informació com a element per a optimitzar els serveis.

Valors locals o sectorials de seguiment	2019	Objectiu 2025
% de línies de baixa demanda substituïdes per serveis a la demanda	-	5
Municipis de baixa densitat servits (3 Municipis de <3.000 habitants)		3
Grau de satisfacció dels ciutadans de pobles sense transport públic regular	-	>7punts
Sincronització amb la Renfe o línies regulars d'autobusos	-	Si/no

### Cost d'implantació estimat

**Costos**

Estudis de identificació de línies substituïbles per serveis a la demanda: 0,018 M€  
 Estudis de recerca i viabilitat de sistemes de transport a la demanda, si s'escou: 0,032 M€  
 Implementació dels sistemes (centralització del sistema, campanya de comunicació i difusió, Aplicatius web, call centre, servidors,..., si s'escou) : 0,2 M€  
**Cost total: 0,25 M€**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

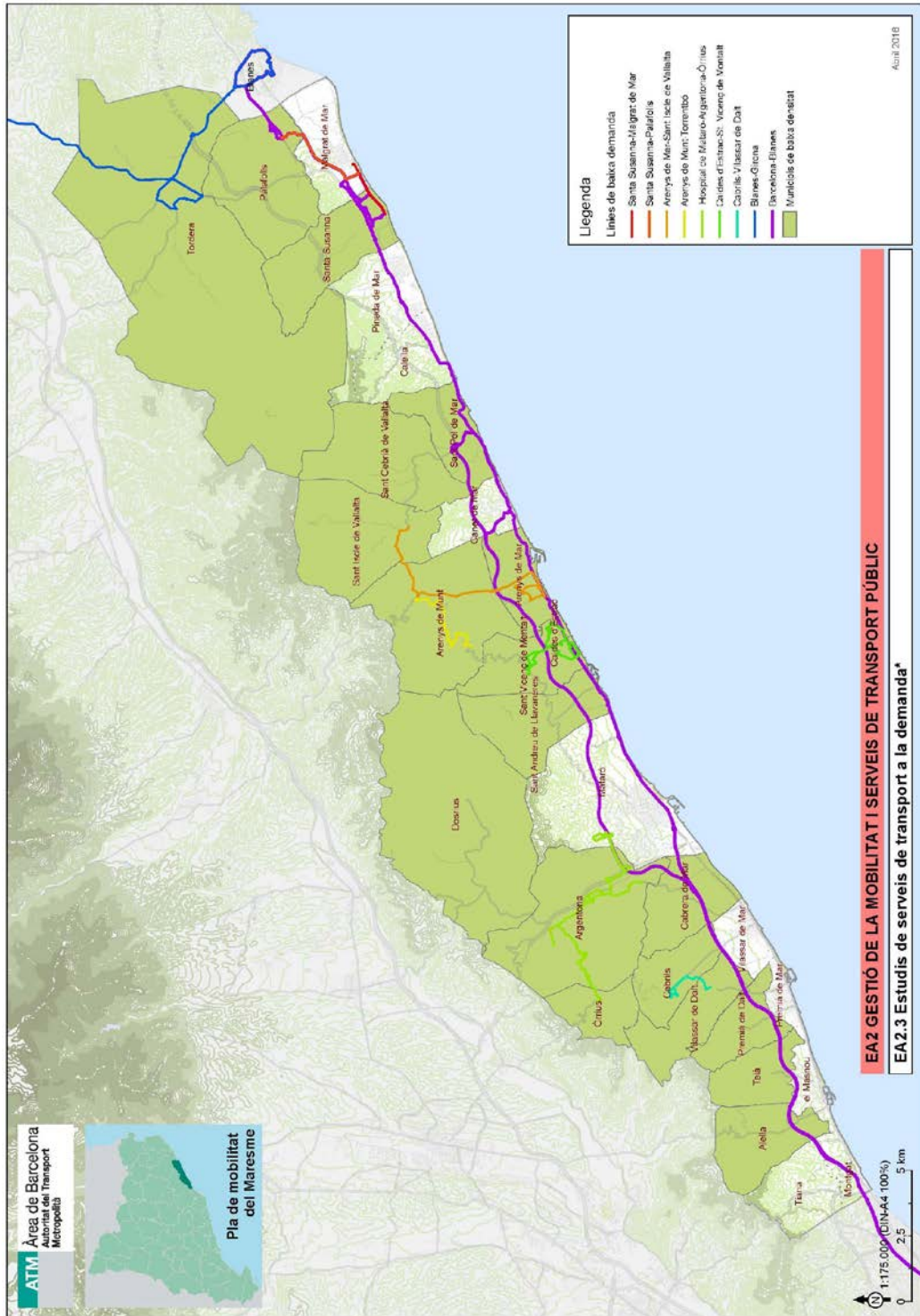
DTES AMB  
ATM

### Agents implicats

AMTU ATM  
Ajuntaments

Mesures ● EA2. Gestió de la mobilitat sostenible i Serveis de Transport Públic

**MESURA: ESTUDIS DE SERVEIS DE TRANSPORT A LA DEMANDA**



**EA2.3**





## MESURA: MILLORA INTEGRAL DE LES LÍNIES DE BUS DEL MARESME

### Descripció de la mesura

El Maresme disposa d'una xarxa de 53 línies de bus interurbà que compleixen les funcions de vertebració i comunicació interna de la comarca, aportació a estacions de ferrocarril, connexió amb Barcelona i la UAB, i finalment de connexió amb altres comarques. De les 58 línies, 6 concentren el 51% del total de demanda de bus de la comarca (C1/C2, C3/C4, 550, C30, B34/B35, 691). Les línies C1 i C2 van canviar de nomenclatura a e11.1 i e11.2 i es van incorporar al programa expres.cat el 2 de febrer de 2015.

Les línies exprés de connexió amb Barcelona i el servei de connexió amb la UAB han experimentat importants creixements de demanda en els darrers anys, mentre que la resta de línies (analitzades de manera conjunta segons la seva tipologia) han anat perdent demanda.

Les línies amb **major demanda** per expedició a la comarca del Maresme (>25 val/exp) són, entre d'altres:

1. Mataró - UAB
2. Mataró - BCN (per C-32) e11
3. BCN- Pineda (Nocturn)
4. Vilassar de D.- Premià M – BCN
5. Mataró – Vilassar de Dalt

L'ocupació mitjana de les línies del Maresme és de 13,84 usuaris per expedició.

Es proposa realitzar un seguiment d'aquestes línies d'alta demanda per comprovar si és adient o necessari incrementar-ne l'oferta en períodes punta. Cal fer especial atenció a la línia Mataró Barcelona per la C-32, la qual ha incrementat un 32,1 % el volum de passatgers entre el 2014 i el 2019.

Es promourà que captin demanda del vehicle privat, i es farà un seguiment del programa d'actuacions TPC del pdl 2011-2020 per veure com les noves infraestructures milloren el sistema de transport de viatgers per carretera.

S'avaluarà l'impacte d'aquests nous serveis sobre altres modes de transport públic existents (com pot ser el ferroviari), es vetllarà per l'adaptació de les línies i serveis existents a aquestes actuacions i es preveurà quines noves infraestructures cal anar projectant per promoure les línies d'alta demanda. Aquest programa es coordinarà amb el ferrocarril per assolir la màxima sinèrgia entre els dos modes.



A més, s'analitzaran possibles millores de recorreguts, temps de viatge i freqüències a les línies d'aportació a les estacions ferroviàries per tal de guanyar fiabilitat i captar nous usuaris. Hi ha experiències positives en aquest sentit en casos del Maresme on reduint l'interval de pas de 40 a 30 minuts s'ha pogut fidelitzar millor els clients ja

## MESURA: MILLORA INTEGRAL DE LES LÍNIES DE BUS DEL MARESME

que, entre d'altres aspectes, es partia d'un horari més comprensible i fàcil de recordar. Finalment, es durà a terme una anàlisi específica de millora i reconfiguració de les línies de bus nocturn de la comarca. En especial s'estudiaran millores de freqüència en caps de setmana i modificacions en els recorreguts de les línies N-81 i N-82.

### Objectius a aconseguir

- Garantir un sistema de transport públic per carretera d'altres prestacions, amb velocitat comercial elevada, que pugui competir en temps de viatge amb el vehicle privat.
- Captar usuaris del vehicle privat incrementant la demanda d'usuaris del transport públic.
- Consolidar els creixement d'usuaris de les tres línies del programa "expres.cat"

### Actuacions a dur a terme

- Seguiment freqüent dels serveis en les línies amb major demanda de la comarca, i comprovació en quins casos és recomanable incrementar expedicions en períodes punta.
- Acceleració del programa d'actuacions en infraestructures de TP per carretera previstes al PDI i potenciar aquelles que beneficiïn els corredors d'alta demanda.
- Estudi de noves actuacions en infraestructura i senyalització en els corredors d'alta demanda.
- Estudi de detall de millora de les línies d'aportació a les estacions
- Estudi de detall de les línies nocturnes de la comarca

Valors locals o sectorials de seguiment	2019	Objectiu 2025
Nombre de viatgers autobusos interurbans	2,79M v	+25%
Ocupació mitjana de les línies del Maresme	13,84 pax/exp	+15%

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
Estudis específics de millora de rendiment de les línies: 0,08 M€  
Cost implementació programa *de millora*: 0,4 M/any€ x 5 anys  
**Cost total: 2,08 M€**

### Calendari d'implantació



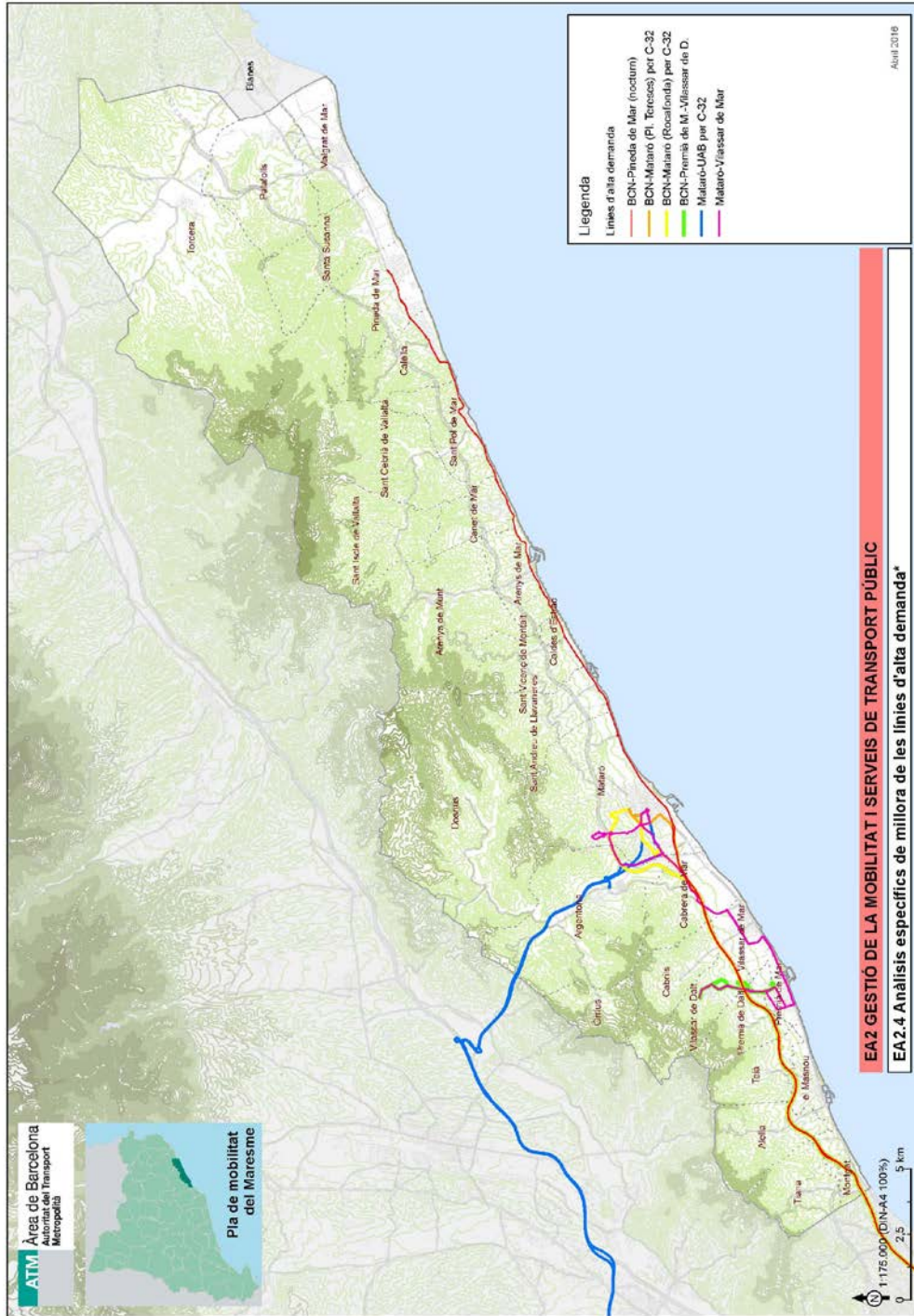
### Responsable de l'actuació

DTES ATM

### Agents implicats

Operadors Ajuntaments

**MESURA: MILLORA INTEGRAL DE LES LÍNIES DE BUS DEL MARESME**





## MESURA: ESTUDI I MILLORA DE L'OFERTA I LA FIABILITAT EN ELS SERVEIS DE LA LINIA R1

### Descripció de la mesura

En els últims anys els serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya han tingut problemes de fiabilitat i no s'han garantit els nivells de puntualitat desitjats. Tot i que molts dels problemes tenen l'origen en mancances en la infraestructura (titularitat d'Adif) i en l'alta densitat de circulacions pels túnels de Barcelona, es considera que cal estudiar una millora del servei de Rodalies de Catalunya que permetria millorar la qualitat del servei.



*Estació de Renfe de Mataró*

Per aquests motius es proposa la implementació d'una nova configuració més sistemàtica i de major fiabilitat, dels serveis ferroviaris titularitat de la Generalitat de Catalunya sobre la xarxa d'interès general d'Adif, que donen servei al Maresme, tenint en compte l'oferta i la demanda existents i potencials. Per tant és necessària estudiar el conjunt de la xarxa i especialment els horaris en els túnels de Barcelona per poder analitzar les millores en sistematicitat i fiabilitat al servei dels usuaris.

### Objectius a aconseguir

- Millorar la fiabilitat i la qualitat dels serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya al Maresme a partir de la reconfiguració dels serveis actuals sobre la infraestructura existent.
- Proposar un servei que respongui a les necessitats de mobilitat del territori, més senzill d'utilitzar gràcies a les sistematització i cadenciament dels horaris, que optimitzi les correspondències i que garanteixi el compliment dels horaris.

### Actuacions a dur a terme

- Desenvolupar un estudi d'optimització i millora del servei de Rodalies a la R1
- Implementar la nova oferta sistemàtica proposada.

## MESURA: ESTUDI I MILLORA DE L'OFERTA I LA FIABILITAT EN ELS SERVEIS DE LA LÍNIA R1

Valors locals o sectorials de seguiment	2020 (valor de tancament a 31/12/2019)	Objectiu 2025
Índex de puntualitat de la línia R1	94,5%	97%
Demanda de la R1 (milions de viatges)	6,8	7

### Cost d'implantació estimat

Estudi de reconfiguració dels serveis de Rodalies de Catalunya: - internatitzat DTES i Operadora  
**Costos**  
**Cost total: - €**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DTES

### Agents implicats

ADIF

RENFE

EA2. Gestió de la mobilitat sostenible i  
Serveis de Transport Públic  
●  
Mesures

EA2.5



## Eix d'actuació 3 (EA3): Noves tecnologies

L'objectiu d'aquest eix d'actuació és la implementació de les noves tecnologies de informació i comunicació que facilitin l'ús eficient de tots els modes de transport i permetin conèixer a l'usuari l'estat real de la xarxa i com pot actuar en cas d'incidències.

Aquest eix inclou actuacions en:

- **Nou model de tarificació i gestió del TP (T-Mobilitat)** que simplificarà l'ús de les diferents xarxes de transport públic i bonificarà els usuaris intensius en funció dels viatges realment efectuats.
- **Informació de l'estat de les carreteres en temps real (panells informatius)** promovent la coordinació entre tots els sistemes d'informació existents
- **Informació del transport públic:** integració dels operadors a plataformes digitals, nous panells a les parades amb informació del temps d'espera i promovent que els app incloguin el temps de pas dels vehicles en temps real.
- **Nou model de gestió integrada de Park and Rides** facilitant la informació del nivell d'ocupació i prioritzant el seu ús pels usuaris del transport públic.

Mesures

EA3 Noves tecnologies	
EA3.1	T-Mobilitat
EA3.2	Ubicació de panells amb informació de l'estat de la xarxa viària en temps real
EA3.3	Incorporació d'informació de busos interurbans en temps real a les plataformes digitals
EA3.4	Nous panells informatius de temps de pas en parades de bus interurbà
EA3.5	Sistema de senyalització de P&R a la xarxa viària amb dades d'oferta en temps real



## MESURA: T-MOBILITAT

### Descripció de la mesura

La comarca del Maresme ofereix un total de 58 línies de bus interurbà, 8 línies del bus urbà de Mataró i la línia ferroviària R1/RG1 de Rodalies. El conjunt de la xarxa forma part del àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM, el qual està dividit en cinc zones tarifàries, dins de la comarca.

El conjunt de serveis de transport públic són gestionats per 9 operadors diferents.

L'ATM ofereix una gran varietat de títols de transports integrats (T-10, T-50/30, T-Mes, etc) que permeten fer fins a tres transbordaments en un mateix viatge. S'han d'adquirir d'acord amb el nombre de zones per les quals es transita durant el trajecte a realitzar fins un màxim de sis zones. Aquest sistema de títols i la seva tarificació serà canviat els propers anys per una nova targeta amb xip sense contacte que facilitarà molt l'ús del transport públic i d'altres sistemes de mobilitat que s'integrin.

La introducció de la targeta xip sense contacte com a suport dels títols integrats en el sistema integrat de transport públic és una innovació que enforteix i millora el procés de la integració tarifària al Maresme i amb la qual l'ATM podrà facilitar nous serveis per a la mobilitat de l'RMB que tot seguit s'ampliaran a la resta de Catalunya.

El projecte és innovador en la tecnologia, en la tarificació dels serveis i en la seva gestió (abast, finançament, seguretat de les transaccions, informació, prestacions), de tal manera que els usuaris de transport esdevindran clients del mercat de la mobilitat: ja no disposaran de títols de transport, sinó que adquiriran drets d'ús.

Pel que fa a la tecnologia, és un projecte d'R+D+i desenvolupat pel sistema de transport metropolità i per al propi sistema. La T-Mobilitat, necessàriament i progressivament, s'anirà estenent a tota la xarxa de serveis de mobilitat més enllà de la seva faceta d'eina per a poder fer ús dels serveis de transport públic.

La tarificació esdevindrà flexible; la T-Mobilitat alhora preveu un desenvolupament amb funcionalitats ampliables (bicicleta pública, aparcament, peatges ...), de tal manera que el ciutadà pugui disposar d'una sola targeta tant per a la utilització del transport públic com per al transport privat. La targeta, a més, facilitarà l'accessibilitat a la xarxa dels PMR.

La targeta xip sense contacte és un suport reutilitzable; per tant, el rebuig i el cost de manteniment disminueixen de forma espectacular, de la mateixa manera que augmenta també la seguretat del sistema i la seva capacitat d'evolució en matèria de la quantitat i flexibilitat d'informació que pot gestionar.



Màquina validadora de la T-Mobilitat. Font:pdI

La T-Mobilitat permetrà disposar de més informació i fer un millor ús dels diferents serveis de transport públic (en tot el seu ventall modal), la qual cosa permetrà millorar la planificació i la gestió de la xarxa per part de les administracions i millorarà la informació que reben els usuaris tant mitjançant una nova app del transport públic com pels centres d'atenció al client que el projecte incorpora.

### Objectius a aconseguir

- Introduir la T-Mobilitat en tot el sistema de transport públic del Maresme
- Fer el transport públic més modern, còmode i atractiu per al ciutadà

## MESURA: T-MOBILITAT

- Fer el sistema de transport més sostenible econòmicament
- Permetre un sistema tarifari integrat al Maresme i el conjunt de l'RMB

### Actuacions a dur a terme

- Desenvolupar el projecte T-Mobilitat
- Aplicació del projecte a tot el Maresme
- Implantació del nou sistema de validació i venda sense contacte
- Desenvolupament de noves funcionalitats en relació amb altres serveis de mobilitat

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Nombre de validacions anuals de relacions de amb el Maresme	-	+12,5%
Operadors de transport públic incorporats a la T-Mobilitat	-	9

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
Cost de les inversions del projecte T-mobilitat al Maresme: 0,25 M€ (part proporcional dels 6M€ totals de la T-Mobilitat en funció de les estacions ferroviàries del Maresme respecte el total d'estacions de l'RMB)  
**Cost total: 0,25 M€**

### Calendari d'implantació

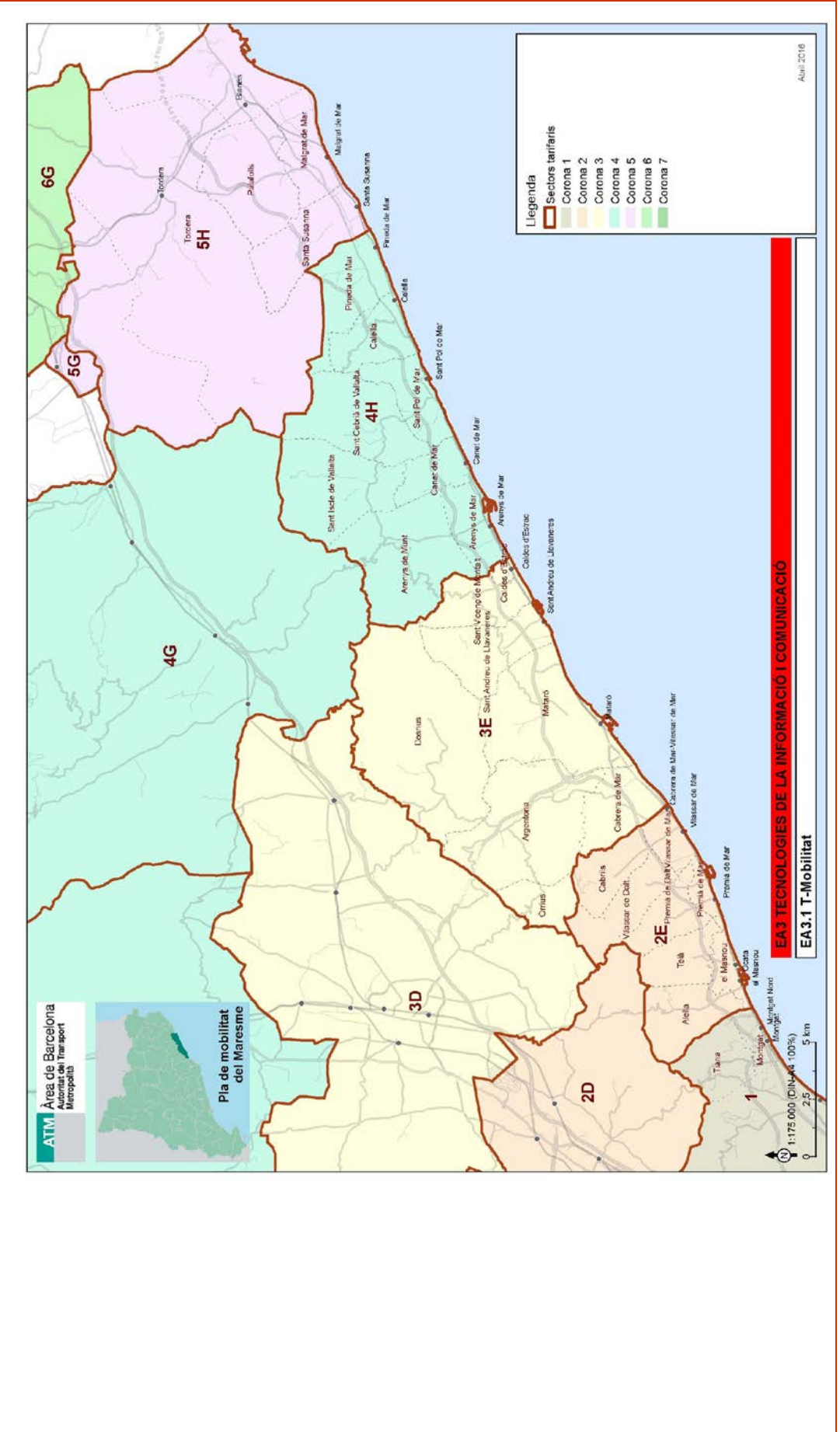


### Responsable de l'actuació

ATM DTES

### Agents implicats

AMB Ajuntaments  
AMTU Operadors del transport







## MESURA: UBICACIÓ DE PANELLS AMB INFORMACIÓ DE L'ESTAT DE LA XARXA VIÀRIA EN TEMPS REAL

### Descripció de la mesura

Els panells informatius lluminosos instal·lats a la xarxa viària tenen la finalitat d'informar els conductors de la velocitat a la que s'ha de circular en temps real, de comportaments de conducció responsable, o de possibles restriccions, accidents o incidents produïts a les carreteres i autopistes de manera que aquests parin més atenció i puguin decidir si cal modificar la conducció o l'itinerari.

La gestió dinàmica de la velocitat permet augmentar la capacitat d'un corredor en períodes de congestió així com reduir el consum de combustible, les emissions de contaminants i l'accidentalitat quan es donen situacions climàtiques adverses.

Actualment el Servei Català de Trànsit disposa de 7 panells de senyalització variable a l'accés a Barcelona des del Maresme; 1 a l'àmbit de bifurcació de la C-32 cap a la C-31 i la B-20; 2 a la B-20, a Badalona i Santa Coloma de Gramenet; i 4 a la C-31 entre Montgat i Sant Adrià del Besòs. A més, INVICAT compta amb 72 panells a l'autopista C-32 amb informació en temps real; 39 dels quals situats als accessos a l'autopista i 33 al tronc repartits de manera equilibrada el llarg de la via.

Per poder donar una major informació als usuaris i aquests col·laborin d'una manera més eficaç en la reducció dels impactes negatius de la mobilitat cal estudiar els punts on convindria instal·lar nous panells lluminosos informatius en temps real que completin els existents a les principals carreteres del Maresme. Per a garantir un major impacte dels missatges projectats cal prioritzar les zones del Maresme amb una major dèficit i que alhora hi hagi un volum de trànsit considerable. Aquests panells, també, permetrien informar sobre el grau d'ocupació dels aparcaments de dissuasió vinculats a les estacions ferroviàries.



*Panell lluminós informatiu*

### Objectius a aconseguir

- Gestionar la velocitat de les vies congestionades i en zones on el trànsit causa impactes ambientals importants.
- Donar major informació als usuaris que possibiliti una millor gestió del seu itinerari.
- Optimitzar l'ús de la xarxa viària, facilitar reconduir el trànsit i reduir la congestió.

## MESURA: UBICACIÓ DE PANELLS AMB INFORMACIÓ DE L'ESTAT DE LA XARXA VIÀRIA EN TEMPS REAL

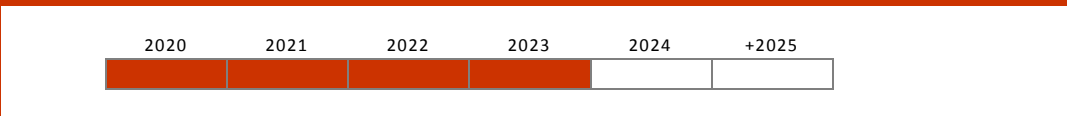
- Estudi de localització de nous panells amb senyalització i informació variable on cal d'estendre la gestió dinàmica de la mobilitat sostenible viària.
- Implementació de nous panells informatius a les carreteres del Maresme
- Comunicació del missatges sobre l'impacte del medi ambient i la salut de la mobilitat.
- Incorporar dades dinàmiques d'ocupació dels aparcaments d'intercanvi modal.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Nombre de panells informatius	79	89

### Cost d'implantació estimat

Costos
Estudi de localització de panells amb senyalització i informació variable: 0,03M€
Instal·lació de nous panells amb informació variable: 0,5M€
<b>Cost total: 0,53 M€</b>

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DTES

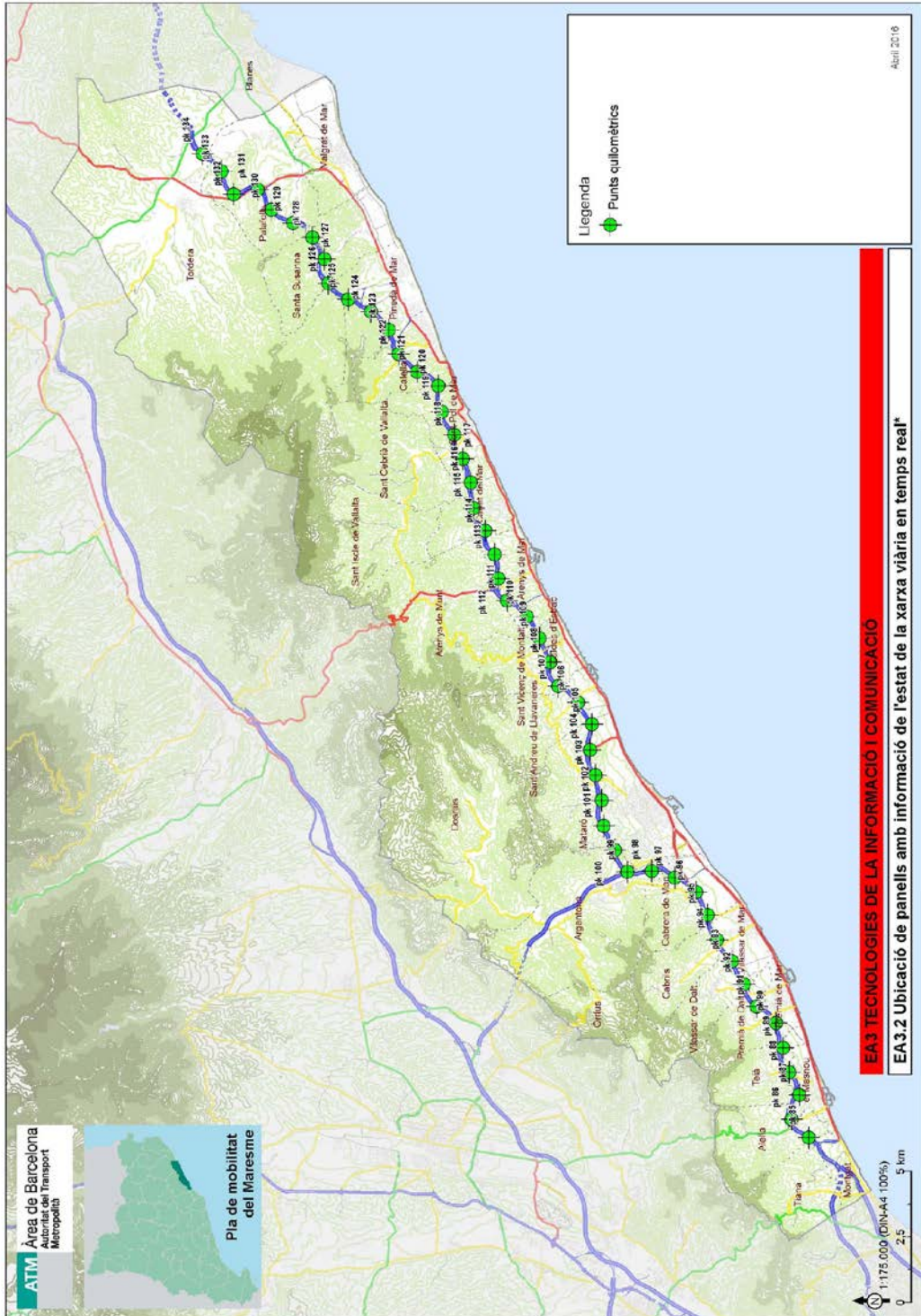
### Agents implicats

SCT

DGIM

DIBA

**MESURA: POTENCIAR LA INFORMACIÓ DE L'ESTAT DE LA XARXA VIÀRIA EN TEMPS REAL**





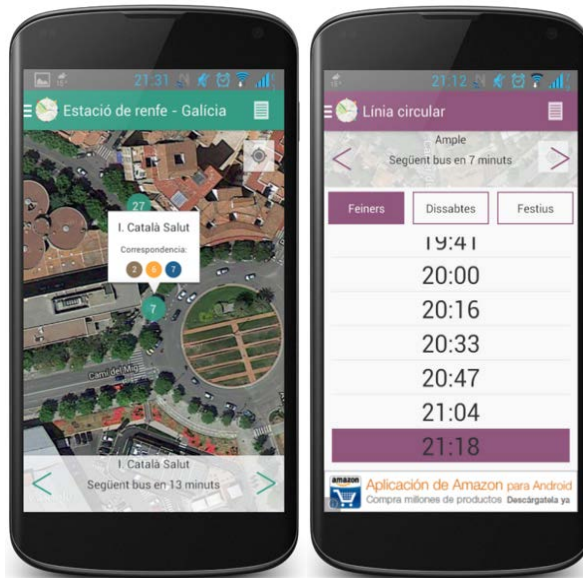
## MESURA: INCORPORACIÓ D'INFORMACIÓ DE BUSOS INTERURBANS EN TEMPS REAL A LES PLATAFORMES DIGITALS

### Descripció de la mesura

L'aplicació de les noves tecnologies de la informació i comunicació al transport esdevé cada cop més un element estratègic de gestió de la mobilitat, donat que repercuteix molt directament en l'optimització de les operacions en el transport públic.

Actualment el Departament de Territori i Sostenibilitat disposa de l'aplicació **Mou-te**; un cercador de rutes que permet a la ciutadania trobar informació sobre els millors itineraris disponibles en transport públic arreu de Catalunya i la seva possible combinació amb el vehicle privat. *Mou-te* s'utilitza a Mataró, Argentona i Alella, però la informació és estàtica i no s'actualitza en temps real.

Actualment, alguns operadors de transport com Sagalés i Renfe tenen penjats els seus serveis en el servidor google maps però manquen la resta d'operadors. A més, el bus urbà de Mataró té el seu propi aplicatiu per a conèixer l'horari dels autobusos del municipi.



*Aplicació de bus urbà de Mataró per saber l'horari del pròxim autobús*

La mesura pretén impulsar una arquitectura tecnològica que permeti disposar de les dades col·lectives de serveis d'autobusos interurbans en temps real per a la totalitat dels operadors. Convindria, també, afegir la informació dels autobusos urbans per oferir la informació de tot el trajecte i, així, millorar la intermodalitat entre tots els operadors de transport públic.

Un element essencial per desenvolupar aquest servei és tenir equipada la totalitat de la flota amb SAE i localitzador GPS, i que els SAEs enviïn aquesta informació en temps real al Centre de gestió de la informació del transport per tal que es pugui unificar la informació que el viatger obté del sistema, un aspecte molt afavoridor de la demanda, principalment de la no captiva per raons socials o laborals.

Cal a més que la totalitat dels operadors de bus que operen al Maresme facilitin informació Open data a altres aplicatius planificadors (com per exemple les experiències ja en servei amb google maps).

Amb l'objectiu de tenir un planificador que doni la informació de tots els serveis i les incidències no tan sols en la comarca del Maresme sinó de totes les comarques amb que molta relació es proposa que aquesta informació s'integri, també, en el planificador *Mou-te* de la Generalitat.

## MESURA: INCORPORACIÓ D'INFORMACIÓ DE BUSOS INTERURBANS EN TEMPS REAL A LES PLATAFORMES DIGITALS

### Objectius a aconseguir

- Fomentar l'ús del transport públic
- Aconseguir que el viatger rebi informació sobre el seu viatge abans i durant el recorregut, en temps real, de manera uniforme independentment de la localització i el mode.

### Actuacions a dur a terme

- Equipar amb SAE tota la flota de transport públic interurbà del Maresme i promoure incorporar el SAE a les flotes de transport urbà que encara no el tinguin.
- Incorporació, en les aplicacions per a smartphones i internet, de les dades de transport públic interurbà i urbà del Maresme, en temps real tot promovent protocols de col·laboració que permetin la disseminació de les dades.
- Incorporar informació en temps real d'incidències en el planificador Mou-te de la Generalitat
- Incorporar millores en la informació d'aquestes línies pel que fa a la localització, ocupació i incidències aprofitant l'entrada en funcionament de la de la T-mobilitat.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Nombre d'operadors amb Opendata	-	10
Ajuntaments amb link del Mou-te a la web	-	15
% d'autobusos amb SAE dels operadors del Maresme	-	100%

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
El desenvolupament de la T-mobilitat inclou dotar de SAE tot el transport públic de superfície  
Incorporació de la informació als aplicatius existents: 0,11 M€  
Incorporar informació en temps real de incidències a la xarxa: 0,02 M€  
**Cost total: 0,13 M€**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DTES ATM

### Agents implicats

Operadors de transport Ajuntaments  
AMB



## MESURA: NOUS PANELLS INFORMATIUS DE TEMPS DE PAS EN PARADES DE BUS INTERURBA

### Descripció de la mesura

En els darrers temps, la informació als usuaris del temps de pas dels serveis de transport públic ha pres un caràcter clau a l'hora d'oferir un bon servei i de fidelitzar els clients.

Tot i que l'aparició d'aplicatius per al mòbil podria fer pensar que en un futur no caldrà instal·lar panells d'informació en les parades i estacions de transport públic, encara hi ha molts usuaris que confien en la informació en la parada, sobretot per conèixer el temps de pas de la propera expedició. Actualment al Maresme hi ha 5 parades de bus de Mataró amb panell informatiu de temps de pas en temps real.

La implantació de la xarxa de bus exprés (incloent la línia e11: Barcelona-Mataró posada en marxa el 2015), ha instal·lat 6 panells d'informació en temps real a les principals parades de Mataró durant el primer semestre del 2015. Aquests panells s'afegirien als 5 panells ja existents.

A banda dels panells futurs previstos per la implantació dels serveis exprés, el Pacte per a la Mobilitat Sostenible del Maresme proposa incrementar encara més el nombre de panells en parades interurbanes ubicades a altres municipis.

Cal establir uns criteris i establir en quines estacions i parades la demanda justifica la instal·lació de panells d'informació de pas dels serveis de transport públic.

Es proposa com a objectiu instal·lar un panell informatiu per a cada municipi de més de 15.000 habitants que tingui servei de bus exprés. Això representaria 8 panells extra sobre els 11 ja previstos.



Exemple de panell informatiu en una parada interurbana

### Objectius a aconseguir

- Millora la qualitat d'oferta del transport públic per carretera
- Incrementar la demanda del bus interurbà
- Reducció de l'ús del vehicle privat
- Millora de la qualitat ambiental gràcies a la reducció d'emissions

### Actuacions a dur a terme

- Realitzar un estudi per a identificar les parades òptimes per a la instal·lació d'altres panells informatius
- Instal·lació d'aquests dels nous panells a les parades identificades en l'estudi anterior.

## MESURA: NOUS PANELLS INFORMATIUS DE TEMPS DE PAS EN PARADES DE BUS INTERURBA

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Nombre de panells informatius	11	19

### Cost d'implantació estimat

<u>Costos associats</u>	
Estudi per a identificar els llocs ideals per a la ubicació de parades:	0,02 M€
Millora i modernització informació parades:	0,1 M€
<b>Cost total:</b>	<b>0,12 M€</b>

### Calendari d'implantació

2020	2021	2022	2023	2024	+2025

### Responsable de l'actuació

DTES	ATM	Operadors
------	-----	-----------

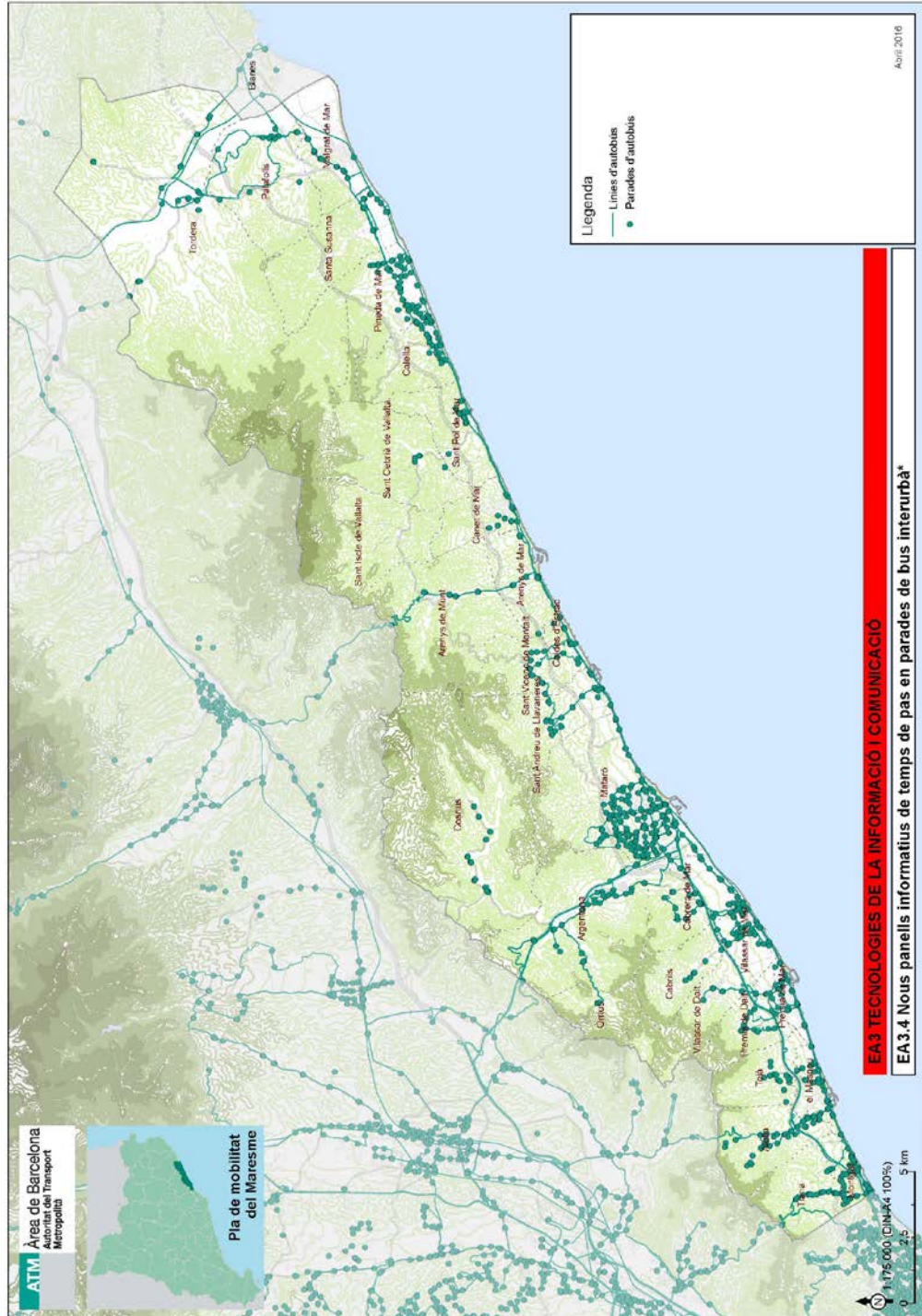
### Agents implicats

Ajuntaments
-------------

Mesures ● EA3. Noves tecnologies

EA3.4

## MESURA: IMPLEMENTAR NOUS PANELLS INFORMATIUS DE TEMPS DE PAS EN PARADES DE BUS INTERURBA



EA3.4



## MESURA: SISTEMA DE SENYALITZACIÓ DE P&R A LA XARXA VIÀRIA AMB DADES D'OFERTA EN TEMPS REAL

### Descripció de la mesura

El Maresme té 18 estacions de Rodalies de les línies R1 i RG1: 10 estan dotades de Park and Ride (P&R) amb una oferta total de 1.704 places d'aparcament per a turismes, 157 per a bicicletes i 285 per a motos. L'ocupació mitjana és del 62% i cap dels aparcaments té un sistema de gestió que incorpori informació sobre el nivell d'ocupació, pas del proper tren o reserva de plaça vinculades al transport públic. Tots els aparcaments són lliures de pagament.

Els aparcaments amb major ocupació són els de Mataró, Tordera, Arenys de Mar i Malgrat de Mar, amb ocupacions al voltant del 100%. L'aparcament de dissuasió de Mataró desapareixerà en el futur per una previsió de canvis en els usos del sòl.

Es planteja una gestió coordinada dels P&R incloent informació sobre el grau d'ocupació i indicant mitjançant una aplicació mòbil com arribar-hi en vehicle privat.

Perquè sigui possible la gestió coordinada cal impulsar un nou model de gestió dels P&R basat en grups d'aparcaments de dissuasió associats a corredors de mobilitat integrats i que conformin unitats de gestió que siguin econòmicament sostenibles, amb sistemes d'informació compartida del grau d'ocupació, informació que es transmetrà al centre d'informació del Transport i al servei català del transit i als grans centres generadors de mobilitat que puguin estar interessats com el càmpings, centres universitaris, etc.

D'altra banda, els aparcaments han de gaudir progressivament de noves funcionalitats i serveis com són control en els accessos, aparcaments segurs de bicicletes, un sistema de senyalització variable que aporti informació a l'usuari sobre el seu estat d'ocupació, consignes de paqueteria i informació mitjançant aplicatius que, a banda d'informar de totes les seves característiques, inclogui l'itinerari recomanat per arribar-hi i dades de l'estat de la xarxa viària, entre d'altres prestacions.



Senyalització dinàmica d'un P&R d'Hamburg. Font: document "Impuls dels Park & Rides a les estacions de Rodalies de Catalunya", del pdM.

En el cas que en alguns aparcaments s'opti per incloure pagament, el sistema de tarifes s'haurà de relacionar amb l'ús del transport públic de tal manera que es premii el grau d'utilització i es tingui en compte la corona metropolitana on es troba cadascun. També caldria establir bonificacions per a VAO i ECO. La tarificació hauria de ser variable, en funció de la distància i segons el grau d'ocupació del P&R a fi de poder redistribuir els usuaris al llarg dels aparcaments d'un mateix corredor, ja siguin els P&R ferroviaris o els viaris.

### Objectius a aconseguir

- Incrementar l'ocupació dels P&R
- Reduir l'ús del vehicle privat en els viatges interurbans

EA3.5

## MESURA: SISTEMA DE SENYALITZACIÓ DE P&R A LA XARXA VIÀRIA AMB DADES D'OFERTA EN TEMPS REAL

### Actuacions a dur a terme

- Estudi sobre la gestió dels accessos dels P&R i de nous serveis a oferir
- Projecte i instal·lació de control d'ocupació i senyalització dinàmica dels P&R
- Incorporació del grau d'ocupació a la web del Mou-te i generació de la informació en dades obertes per poder integrar en altres plataformes.
- Establiments dels canals de comunicació amb els centres d'informació del transport i el trànsit del grau d'ocupació dels P&R

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Nombre de P&R on s'ha incorporat senyalització dinàmica	-	4
Ocupació mitjana dels P&R ferroviaris	-	75%

### Cost d'implantació estimat

Costos
Estudis d'anàlisi per a la gestió integrada de grups de P&R: 0,06 M€
Projecte i instal·lació nova senyalització dinàmica: 0,40 M€
Nova aplicació per a smartphones i incorporació de la informació d'ocupació dels P&R : 0,06 M€
<b>Cost total: 0,52 M€</b>

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

RENFE	DTES	ATM
-------	------	-----

### Agents implicats

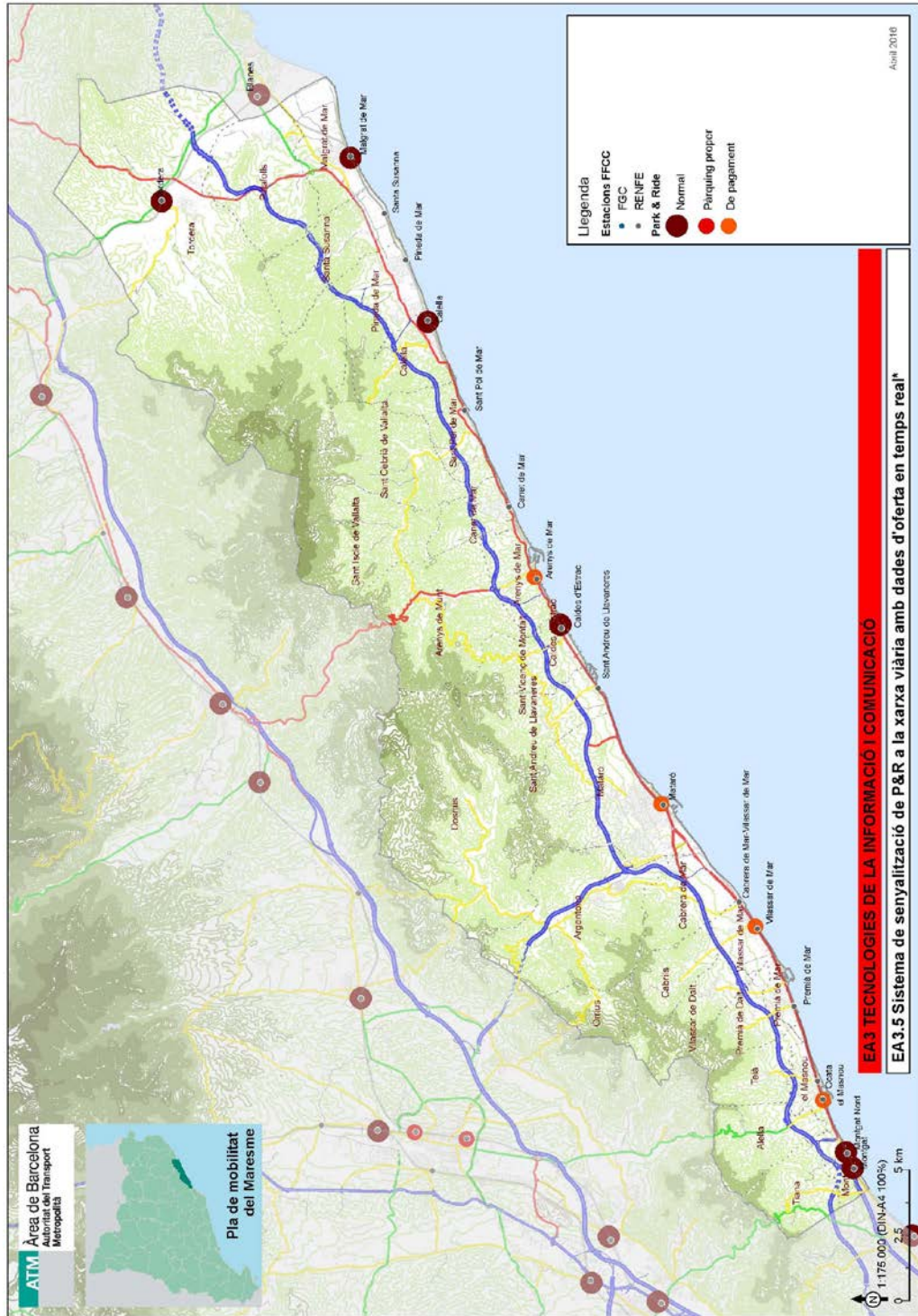
ADIF

Mesures ● EA3: Noves tecnologies

EA3.5



**MESURA: IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE SENYALITZACIÓ DE P&R A LA XARXA VIÀRIA AMB DADES D'OFERTA EN TEMPS REAL**



**EA3.5**



## Eix d'actuació 4 (EA4): Medi ambient i sostenibilitat

L'objectiu d'aquest eix d'actuació és la reducció de les externalitats associades als sistemes de transport i promoure el coneixement dels usuaris dels impactes de la mobilitat privada en el medi ambient.

Aquest eix inclou actuacions en:

- **Reducció dels consums i les emissions en mobilitat interurbana:** fomentar increment d'ocupació del vehicle privat i el pas cap a vehicles més ecològics mitjançant polítiques de descomptes en les tarifes que paguen en aparcaments i polítiques de prioritat en determinats serveis de mobilitat.
- **Gestió de la contaminació acústica deguda al trànsit** impulsant l'acabament de les accions derivades dels mapes estratègics de soroll i noves barreres acústiques.
- **Impulsar mesures coordinades en els diferents instruments de planificació local de la mobilitat** per a la reducció de l'ús ineficient del vehicle privat i dels impactes ambientals que provoca.

EA4 Medi ambient i sostenibilitat	
EA4.1	Augment de l'ocupació dels vehicles privats en l'accés a Barcelona
EA4.2	Canvi cap a l'ús de vehicles ECO
EA4.3	Estratègies compartides de reducció de les emissions a través de plans de mobilitat
EA4.4	Construcció de barreres acústiques.



## MESURA: AUGMENT DE L'OCUPACIÓ DELS VEHICLES PRIVATS EN L'ACCÉS A BARCELONA.

### Descripció de la mesura

La millora del nivell d'ocupació compartint el vehicle particular (carpooling) i el foment del cotxe multiusuari (carsharing) són dues accions clau de promoció de l'eficiència del vehicle privat. En tots dos casos s'aconsegueix disminuir la intensitat energètica del desplaçament per persona i alhora es rebaixa el nombre de vehicles sobre la xarxa viària.

Des d'aquesta perspectiva, s'han considerat diverses actuacions orientades a promocionar l'increment d'ocupació dels vehicles:

- Donar autorització de pas als vehicles d'alta ocupació en els carrils reservats per a l'autobús en alguns dels accessos de les ciutats, com ja passa en els carrils bus-VAO que s'ha implantat entre Montgat i Badalona, sempre que no els congestionin.
- Promoure places d'estacionament reservades en els aparcaments de dissuasió (P&R) i dels equipaments urbans per als vehicles d'alta ocupació i carsharing que estiguin convenientment identificats.
- Fer campanyes de comunicació sobre la ineficiència del cotxe individual i els avantatges de compartir-lo, sigui en carpooling com en carsharing.
- Crear una xarxa de persones usuàries de cotxes amb alta ocupació o de carsharing amb una identificació pròpia, i oferir als seus membres un seguit d'avantatges en l'ús del transport públic, serveis de l'automoció, assegurances segons el tipus de viatge que es faci, etc.
- Promoure accions conjuntes dels municipis del Maresme per tal de promoure i facilitar el carpooling i carsharing sobretot en viatges interurbans i en zones amb baixa oferta de transport públic



Un element central de l'estratègia de foment de la millora de l'ocupació del vehicle privat és la participació en les accions que el desenvolupen dels ajuntaments, el Consell comarcal, els operadors de transport, els grans centres de generació de mobilitat com poden ser les universitats, els centres comercial i, les grans empreses de serveis.

D'altra banda, per gestionar les accions de millora de l'eficiència de l'ús del vehicle privat és clau la integració de les iniciatives en un portal integrat sobre carpooling i

EA4.1

## MESURA: AUGMENT DE L'OCUPACIÓ DELS VEHICLES PRIVATS EN L'ACCÉS A BARCELONA.

carsharing que aglutini informacions i les diverses iniciatives existents, tant públiques com privades, per tal de facilitar en definitiva la utilització d'aquestes opcions per un volum d'usuaris creixent.

Cal que aquest portal s'articuli en un format multiplataforma (web, telèfons intel·ligents, etc.) per facilitar un ús extensiu i instantani en el moment en què es necessita.

### Objectius a aconseguir

- Incrementar el volum d'usuaris dels serveis de carsharing i carpooling.
- Incrementar l'ocupació del vehicle privat
- Reduir el nombre de desplaçaments de vehicles privats

### Actuacions a dur a terme

- Estudi sobre les estratègies més efectives de desenvolupar el carsharing i el carpooling en l'àmbit del Maresme
- Integració de la informació sobre compartir el vehicle en un portal multiplataforma de referència que inclogui un web dinàmic de cotxe compartit
- Difusió del portal multiplataforma entre agents i sectors estratègics pel volum d'usuaris potencials.
- Foment de la cultura del carsharing i el carpooling proporcionant assessorament tècnic i informació a entitats, associacions ciutadanes, ens locals, etc.
- Estudi de les accions que permetin combinar l'ús de serveis de transport públic amb el carsharing o carpooling.
- Creació d'una identificació pròpia de persona usuària de cotxe compartit i una oferta que afavoreixi la fidelització d'aquests usuaris.
- Servei de gestió de l'aparcament d'alta ocupació i cotxe multiusuari en destinació vinculat a l'ocupació del vehicle.
- Manteniment dels estímuls per al carpooling (descomptes en els peatges, aparcaments reservats, etc.)

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
---	------	---------------

Nombre d'usuaris de <i>carsharing</i> registrats del Maresme	-	↑
Taxa d'ocupació mitjana del vehicle privat en dia feiner (turisme)	1,14	1,2

### Cost d'implantació estimat

	Costos
Estudi estratègies desenvolupament carpooling i carsharing:	0,03 M€
Integració en un portal multiplataforma:	0,02M€
Campanyes de difusió i sensibilització:	0,04 M€
Estudis de base i de suport per al foment dels cotxes multiusuari:	0,03 M€
<b>Cost total:</b>	<b>0,12 M€</b>



### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DTES

ATM

### Agents implicats

Consell Comarcal

Ajuntaments del Maresme

Operadors de carharing

RENFE

**EA4.1**



## MESURA: CANVI CAP A L'ÚS DE VEHICLES ECO

### Descripció de la mesura

La renovació del parc de vehicles és un factor clau per a la millora del comportament ambiental de la mobilitat en aspectes com l'increment de l'eficiència energètica o la reducció d'emissions contaminants i de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH).

Són necessàries estratègies dirigides als particulars per aconseguir que escullin correctament el model de vehicle i es puguin reduir els consums i les emissions. Tant a la xarxa urbana com a la interurbana cal informar i conscienciar els usuaris, que l'ús dels vehicles de gran cilindrada incrementa les emissions i el consum, i que cal optar per un model de baix consum si no es pot deixar d'utilitzar el vehicle.

D'altra banda els corredor del Maresme té una mobilitat pendular molt elevada amb el Barcelonès, per la qual cosa la seva tipologia de vehicles influeix en les emissions de contaminants en la zona delimitada pel pla de millora de la qualitat de l'aire. Per aquest motiu és necessari promoure l'ús de vehicles eficients i evitar circular amb vehicles dièsel i de gran cilindrada en l'àmbit de la conurbació barcelonina.

Així mateix, estratègies com la reducció dels peatges per a vehicles eficients implantada per la Generalitat de Catalunya o l'exempció de pagament en les zones blaves i la reducció de determinades taxes o impostos que realitzen molts municipis afavoreixen l'adquisició d'aquests vehicles. En aquest sentit, cal intensificar la comunicació als usuaris i usuàries envers el tipus de vehicles que es poden adherir a aquests avantatges.

També calen estratègies dirigides a les empreses del Maresme per escollir el model correcte de vehicle amb l'objecte de reduir els consums i les emissions. Cal que les empreses que ofereixen un cotxe als seus treballadors o amb flota adoptin un parc eficient mediambientalment. Les empreses de lloguer de vehicles haurien d'incorporar informació en els seus catàlegs sobre quin és el vehicle idoni en funció del tipus de viatge que es pensa realitzar.



*Exemple de punt de recàrrega de vehicles elèctrics*

L'extensió de les xarxes de recàrrega de vehicles elèctrics o de les xarxes de GLP i GNC en ubicacions estratègiques al Maresme és una condició necessària per la implantació efectiva d'aquestes noves tecnologies i combustibles. Un aspecte essencial perquè es materialitzi aquesta extensió és la previsió d'aquest tipus d'infraestructures a les diferents escales de planificació del Maresme i la mobilitat i en els espais d'aparcament com poden ser els P&R per fomentar l'ús del transport públic.

El repte és desenvolupar aquestes infraestructures en els espais privats. És necessari, doncs, que els documents de planejament urbanístic, els EAMG i les ordenances municipals incorporin l'obligació de preveure punts de recàrrega elèctrica en els nous edificis i aquells que renovin les instal·lacions dels aparcaments tal com preveu el RD

## MESURA: CANVI CAP A L'ÚS DE VEHICLES ECO

1053/2014 en relació a les dotacions mínimes a preveure. La previsió de punts de recàrrega es pot analitzar en els PMU i PME o en el seu desenvolupament. Paral·lelament seria bo generar un web dinàmic que incorporés els punts de recàrrega elèctrica a tot el Maresme, com arribar-hi i els avantatges que tenen aquests vehicles respecte els motors de combustió i les mesures de foment que hi ha en els diferents municipis.

Actualment el Maresme té 16 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics (font: ICAEN):

- 1 Semi-ràpid (a Pineda de Mar)
- 14 de Normals (8 d'ells a Mataró)
- 1 fora de servei (al Masnou)

La tipologia de l'equipament a instal·lar dependrà de la seva ubicació: els punts de recàrrega en calçada (a la via pública) seran de tipus Ràpid o Semi-ràpid mentre que els ubicats en aparcaments fora calçada (on es preveuen estacionaments de mitja durada) es proposen punts de carrega Normal.

Els punts de recàrrega hauran de poder donar servei a totes les tipologies d'endoll que existeixin en el moment de la seva implantació.

### Objectius a aconseguir

- Facilitar la implantació de les infraestructures necessàries per al desenvolupament dels vehicles elèctrics, híbrids i combustibles alternatius.
- Reduir la dependència respecte els combustibles fòssils tradicionals.
- Reduir el nombre de vehicles més contaminants en circulació i controlar-los més properament.
- Reduir els impactes ambientals associats a la mobilitat motoritzada urbana que utilitza combustibles fòssils.
- Fomentar un model alternatiu de mobilitat urbana basat en flotes compartides de vehicles elèctrics.

### Actuacions a dur a terme

- Informació i assessorament a usuaris privats (particulars o flotes) en relació als avantatges de la renovació dels vehicles actuals per vehicles elèctrics.
- Promoció de la compra pública de vehicles elèctrics entre totes les administracions.
- Acords amb els principals operadors d'aparcaments i de flotes per introduir els vehicles elèctrics a les flotes.
- Impuls a l'establiment i desenvolupament de flotes compartides de vehicles elèctrics
- Difondre un manual pel dimensionament de punts de recàrrega, tipologia, localització en els municipis del Maresme
- Estudi sobre ubicacions estratègiques de punts de recàrrega elèctrica considerant els diferents tipus de vehicles (turismes, motocicletes i bicicletes).
- Implantació de nous punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. La tipologia de l'equipament a instal·lar dependrà de la seva ubicació: els punts de recàrrega en calçada (a la via pública) seran de tipus Ràpid o Semi-ràpid mentre que els ubicats en aparcaments fora calçada (on es preveuen estacionaments de mitja durada) es proposen punts de carrega Normal.
- Els punts de recàrrega hauran de poder donar servei a totes les tipologies d'endoll que existeixin en el moment de la seva implantació.
- Promoció de l'extensió de les xarxes de GLP i GNC en àrees logístiques i polígons

### MESURA: CANVI CAP A L'ÚS DE VEHICLES ECO

industrials.

- Promoció d'un web unificat que inclogui la localització i horaris del servei dels punts de recàrrega elèctrics i resta d'estacions de combustibles alternatius als derivats del petroli, així com els preus i els avantatges ambientals i de consum de cadascun d'ells.
- Adaptació de la normativa municipal per tal d'eliminar les possibles barreres regulatòries per al desenvolupament de les infraestructures de subministrament d'energia elèctrica i de combustibles alternatius.

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	Objectiu 2025
Nombre de turismes ECO	-	13%
Nombre d'estacions de recàrrega ràpida elèctrica obertes al públic	-	20

#### Cost d'implantació estimat

**Costos**

Estudis estratègics de viabilitat d'implantació de combustibles nets: 0,03 M€  
 Campanyes d'informació i comunicació: 0,03 M€  
 Estudi de detall i implantació de punts de recàrrega elèctrica: 0,19M€  
*20 nous punts de recàrrega proposats, es consideren 5 d'implantació pública amb cost de: 0,2M€.*  
*El cost de cada punt de recarrega s'estima en 37.500 euros (font: pdM)*  
**Cost total: 0,45 M€**

#### Calendari d'implantació



#### Responsable de l'actuació

Ajuntaments	DTES
ICAEN	AMB

#### Agents implicats

ATM





## MESURA: IMPULSAR ESTRATÈGIES COMPARTIDES DE REDUCCIÓ DE LES EMISSIONS A TRAVÉS DE PLANS DE MOBILITAT

### Descripció de la mesura

Els Plans de Mobilitat urbana (PMU) són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. D'acord amb el que preveu la Llei 9/2003 de la Mobilitat, els seus continguts 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 és obligatòria per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers o bé d'acord amb el corresponent pdM. El pdM 2020-2025 es continua establint la obligatorietat als municipis de més de 20.000 habitants. Alhora, fins ara era també obligatòria en aquells municipis inclosos dins l'àmbit del PMQA.

Atès que l'article tercer de la Llei de la Mobilitat estableix que tots els municipis amb una població de dret superior a 20.000 habitants queden afectats directament per l'aplicació dels apartats "b" i "l", pel que fa a:

- Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat, que equipari el transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat.
- Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica.

El Pla de Mobilitat del Maresme manté la necessitat que aquests municipis redactin un PMU a fi de contribuir als objectius proposats en el Pla Director de Mobilitat i el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire.

Actualment Mataró ja ha presentat la revisió del seu anterior pla de Mobilitat i hi ha 4 altres plans de mobilitat en redacció (Masnou, Premià, Vilassar i Pineda). Així, tots els municipis obligats a presentar un PMU ja el tenen o l'estan redactant.

A més, 18 municipis tenen estudi de mobilitat presentat i 1 el tenen en redacció. Per acabar, 6 municipis no tenen cap estudi o pla de mobilitat en marxa ni presentat.

Es recomana que els PMU segueixin la metodologia recollida a la Guia Pràctica per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana de l'ATM.

Pel que fa als objectius, els PMUs han d'incloure objectius de millora específics relatius a la reducció de les emissions més enllà dels que el pmM proposa per al conjunt del sistema. Aquests objectius han de quedar reflectits a les propostes que es facin.



Els Plans de Mobilitat Urbana han d'incloure un Programa d'Actuacions i el càlcul pressupostari associat a les mesures, determinant per a cada acció els agents responsables de dur a terme la mesura.

En el cas dels municipis no obligats a realitzar un PMU per caure sota el llindar dels 20.000 habitants, caldrà seguir promovent la realització d'Estudis de Mobilitat, com ja s'ha fet amb el suport de la Diputació de Barcelona. Alhora, caldrà impulsar la utilització dels EAMG dels Plans d'Ordenació Urbanística Municipal com a instruments

## MESURA: IMPULSAR ESTRATÈGIES COMPARTIDES DE REDUCCIÓ DE LES EMISSIONS A TRAVÉS DE PLANS DE MOBILITAT

de planificació de la mobilitat als nous àmbits de creixement o reforma urbana.

### Objectius a aconseguir

- Incrementar el nombre de municipis dotats d'instruments de planificació de la mobilitat sostenible i segura, que arribi almenys a tots els municipis del Maresme amb més de 20.000 habitants.
- Reduir l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans, tant en termes de nombre de desplaçaments com en km recorreguts
- Impulsar mesures que permetin una reducció de les emissions de gasos contaminants i GEH.

### Actuacions a dur a terme

- Realització dels PMU tot mantenint les línies de suport existents.
- Impuls del seguiment dels PMU per tal d'avaluar l'impacte de les accions executades sobre la mobilitat i el medi ambient.
- Creació d'un grup de treball de cara a establir els criteris a tenir en compte en la revisió dels PMU
- Foment de la publicació dels indicadors dels PMU per municipis i agrupats per grandària

Valors locals o sectorials de seguiment	2020	objectiu
Municipis sense estudi o pla de mobilitat	6	2

### Cost d'implantació estimat

**Costos**  
Redacció i actualització de 20 PMU: 0,82 M€  
**Cost total: 0,82 M€**

\*41.250 € de Cost estimat de cada PMU

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DIBA Ajuntaments  
ATM

### Agents implicats

DTES

**MESURA: IMPULSAR ESTRATÈGIES COMPARTIDES DE REDUCCIÓ DE LES EMISSIONS A TRAVÉS DE PLANS DE MOBILITAT**

	MUNICIPI	TIPUS ESTUDI	ANY	ESTAT	OBLIGAT A REALITZAR PMU
1	Mataró	Revisió del pla de mobilitat urbana		En redacció	Si
2	Montgat	Pla de mobilitat urbana	2016	Presentat	No
3	El Masnou	Pla de mobilitat urbana	2018	Aprovació definitiva	Si
4	Premià de Mar	Pla de mobilitat urbana	2018	Aprovació inicial	Si
5	Vilassar de Mar	Pla de mobilitat urbana	2019	Aprovació definitiva	No
6	Pineda de Mar	Pla de mobilitat urbana		En redacció	Si
7	Alella	Estudi de mobilitat	2004	Presentat	No
8	Cabrils	Estudi de mobilitat	2002	Presentat	No
9	Malgrat de Mar	Estudi de mobilitat	2005	Presentat	No
10	Cabrera de Mar	Estudi de mobilitat	2004	Presentat	No
11	Palafolls	Estudi de mobilitat	1999	Presentat	No
12	Premià de Dalt	Estudi de mobilitat	2006	Presentat	No
13	Sant Andreu de Llavaneres	Estudi de mobilitat	2014	Presentat	No
14	Sant Cebrià de Vallalta	Estudi de mobilitat	2009	Presentat	No
15	Sant Iscle de Vallalta	Estudi de mobilitat	2009	Presentat	No
16	Sant Pol de Mar	Estudi de mobilitat	2003	Presentat	No
17	Sant Vicenç de Montalt	Estudi de mobilitat	2004	Presentat	No
18	Teià	Estudi de mobilitat	2006	Presentat	No
19	Tiana	Estudi de mobilitat	2010	Presentat	No
20	Vilassar de Dalt	Estudi de mobilitat	1998	Presentat	No
21	Santa Susanna	Estudi de mobilitat	2015	Acabat	No
22	Caldes d'Estrac	Estudi de mobilitat	2019	Presentat	No
23	Argentona	Estudi de mobilitat		En redacció	No
24	Calella	Sense estudi o pla de mobilitat			No
25	Canet de Mar	Sense estudi o pla de mobilitat			No
26	Dosrius	Sense estudi o pla de mobilitat			No
27	Tordera	Sense estudi o pla de mobilitat			No
28	Òrrius	Sense estudi o pla de mobilitat			No
29	Arenys de Mar	Sense estudi o pla de mobilitat			No
30	Arenys de Munt	Estudi de mobilitat	2016	Presentat	No



## MESURA: CONSTRUCCIÓ DE BARRERES ACÚSTIQUES (XARXA VIÀRIA)

### Descripció de la mesura

El mes d'agost de 2015 es van posar en servei un conjunt d'obres de millora a la C-32 en diversos punts al Maresme en forma de barreres acústiques per a millorar la integració de la infraestructura en l'entorn. Addicionalment, el mes de desembre de 2019 es van posar en servei dos noves actuacions en matèria de barreres acústiques.

Tots aquests treballs foren executats en el pla d'inversions acordat amb el Departament de Territori i Sostenibilitat i la llavors empresa concessionària. Les barreres acústiques implementades en aquesta fase es varen ubicar als municipis següents:

- Montgat (140 m). 125.000 euros
- El Masnou (110 m). 59.000 euros
- Calella (350 m). 225.000 euros
- Mataró (356 m). 420.000 euros
- Alella (280 m). 540.000 euros



Per tal de continuar millorant la integració ambiental de la C-32 al territori, s'estudia la idoneïtat i viabilitat de la implantació, per part del Departament de Territori i Sostenibilitat, de nous trams de barreres acústiques a diferents emplaçaments, responen a peticions formulades des de municipis com Premià de Dalt, St. Vicenç de Montalt, Caldes d'Estrac o Cabrils, entre altres.

### Objectius a aconseguir

- Reduir l'impacte acústic de la C-32 en les trames urbanes del Maresme més properes a l'eix viari
- Millorar la integració de la infraestructura en l'entorn
- Millorar la qualitat de vida i benestar per als residents de la comarca

### Actuacions a dur a terme

- Estudi i execució de nous trams de barreres acústiques
- Manteniment de les barreres ja instal·lades

### Valors locals o sectorials de seguiment

2015-2020 Objectiu 2025

Increment de la longitud de trams amb barrera acústica al Maresme

1,2km

+2km

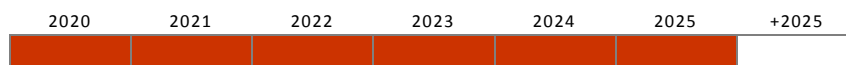
**EA4.4**

## MESURA: CONSTRUCCIÓ DE BARRERES ACÚSTIQUES (XARXA VIÀRIA)

### Cost d'implantació estimat

Estudis previs: 0,3 M€  
Implantació de barreres acústiques: 2,2 M€  
**Cost total: 2,5 M€**

### Calendari d'implantació



### Responsable de l'actuació

DTES

### Agents implicats

SCT

Mesures ● EA4. Medi ambient i sostenibilitat

EA4.4



## MESURA: CONSTRUCCIÓ DE BARRERES ACÚSTIQUES



EA4.4



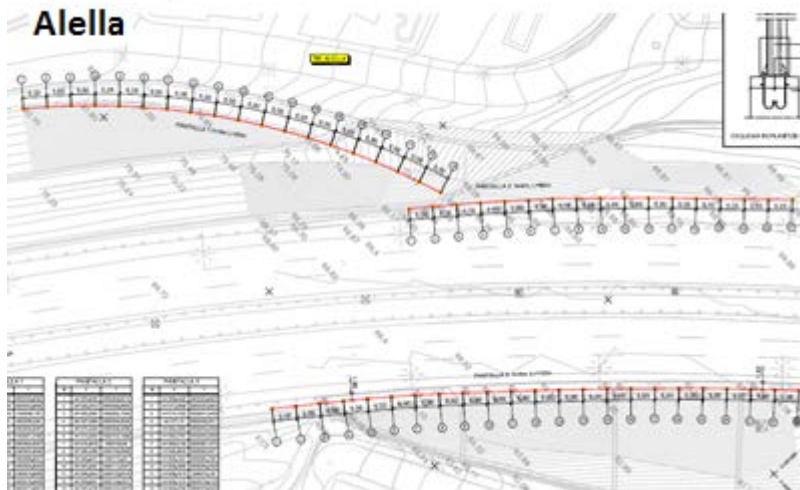
**Apantallament acústic C-32, Mataró**



**Apantallament acústic a Alella**



**Alella**



EA4. Medi ambient i sostenibilitat



Mesures

**EA4.4**