

INFORME

juny2021



Anàlisi dels polígons del Bon Pastor, del Torrent de l'Estadella i de La Maquinista

Propostes sindicals per a l'actualització i
la millora del Pla de mobilitat

CCOO



Anàlisi dels polígons del Bon Pastor, del Torrent de l'Estadella i de La Maquinista

Propostes sindicals per a l'actualització i
la millora del Pla de mobilitat



Estudi elaborat per la Secretaria de Polítiques Sectorials i Sostenibilitat de CCOO de Catalunya (2020)

Coordinació

José Manuel Jurado (Secretaria de Polítiques Sectorials i Sostenibilitat de CCOO de Catalunya)

Treball tècnic

Albert Vilallonga (Centre de Referència en Mobilitat d'ISTAS-CCOO)

Edició:

Miquel de Toro

Amb la col·laboració de l'Institut Sindical de Treball, Ambient i Salut de CCOO



I el suport de l'Ajuntament de Barcelona



Barcelona, Juny del 2021



ÍNDEX

1. Introducció (pàg. 8)
2. Anàlisi del grau d'assoliment de l'execució de les propostes d'actuació del Pla de mobilitat (pàg. 10)
3. Formulació de noves propostes d'actuació i reformulació d'actuacions previstes en el Pla de mobilitat (pàg. 72)

1. INTRODUCCIÓ

L'any 2014 es va aprovar el Pla de mobilitat sostenible dels polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i del centre comercial La Maquinista.¹ Aquest pla és fruit de la demanda efectuada en el si de la mesa de treball dels polígons, on estan representades totes les institucions públiques del territori i l'àrea de mobilitat municipal, així com diverses entitats i els agents socials.

El pla té com a principal objectiu reduir la dependència dels vehicles privats motoritzats per desplaçar-se quotidianament a la feina, és a dir, promoure el transvasament modal de l'ús majoritari i individual del cotxe i la moto cap a modes col·lectius de transport públic o de mobilitat activa, els desplaçaments a peu i amb bicicleta i, així mateix, un ús més sostenible del cotxe, com ara compartint els viatges. Amb aquest finalitat, el pla recull una sèrie de mesures encaminades a complir amb aquest objectiu.

Com a conseqüència d'aquesta tasca prèvia de consens de la mesa de treball, el pla va ser validat per tots els agents. Aquest és un dels principals motius pels quals, malgrat que la crisi ho va paraitzar tot, s'ha anat duent a terme l'execució de diverses de les mesures que preveu el pla. Al mateix temps, es va constituir la mesa específica de mobilitat dels polígons i el centre comercial, amb la participació de nou de tots els agents, la qual té encomanada com a principal funció l'impuls de les mesures que conté el pla i fer-ne el seguiment i la valoració, així com proposar noves mesures i conèixer noves iniciatives, sobretot, provinents de l'àmbit municipal en matèria d'urbanisme, infraestructures i mobilitat.

Un altra peça clau que explica el fet d'haver avançat a l'hora d'assentar les bases per al canvi de model de mobilitat a la feina en aquesta àrea ha estat el nomenament d'un gestor de mobilitat que ha estat exercint al llarg dels dos darrers anys. Aquesta figura té la funció concreta de gestionar la mobilitat, dinamitzar el Pla de mobilitat, treballar perquè aquest es compleixi així com abordar i generar altres projectes per reeixir en l'objectiu de disminuir l'ús dels vehicles privats motoritzats per part dels treballadors i treballadores que es desplacen diàriament als seus centres de treball.

La implicació i el compromís de CCOO en aquesta tasca han estat molt elevats i n'ha estat un dels actors imprescindibles. En aquest sentit, el Centre de Mobilitat a la Feina d'ISTAS, una entitat pertanyent a aquest sindicat, va elaborar tècnicament el Pla de mobilitat.

¹ [Pla de mobilitat sostenible als polígons industrials del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella i el centre comercial La Maquinista 2013](#)

També va ser, de fet, l'agent social que inicialment va proposar abordar el tema de la mobilitat. Posteriorment s'hi van sumar altres actors. CCOO, a més de dur a terme accions per involucrar la resta, ha tingut un paper actiu a l'hora d'escoltar i recollir les problemàtiques que han exposat —i que continuen exposant— els treballadors i treballadores, així com les propostes per resoldre aquestes disfuncions amb la perspectiva, sempre present, del canvi cap a un model de mobilitat més sostenible, tant socialment com ambientalment. Aquesta és una acció imprescindible, perquè no hi ha ningú que conegui millor la realitat de com s'està produint la mobilitat en aquesta zona d'activitat econòmica i, també, perquè són i han de ser els veritables protagonistes del canvi.

La participació en aquest procés de transició de la representació dels treballadors i treballadores és també essencial i necessària perquè des del coneixement i la pràctica quotidiana es pugui abordar amb èxit l'objectiu gens senzill de canviar el hàbits de mobilitat.

D'aquesta premissa sorgeix la iniciativa de continuar treballant en aquesta direcció i, tal com ja s'ha fet fins ara, de posar al servei d'aquest objectiu tota la força sindical i tècnica que sigui factible. Així mateix, el sindicat ha ofert i continua oferint, en el si de les empreses, formació, assessorament i suport a les iniciatives dels delegats i delegades sindicals per intervenir en aquesta matèria mitjançant la negociació col·lectiva entre l'empresariat i els treballadors i les treballadores dels polígons i del centre comercial.

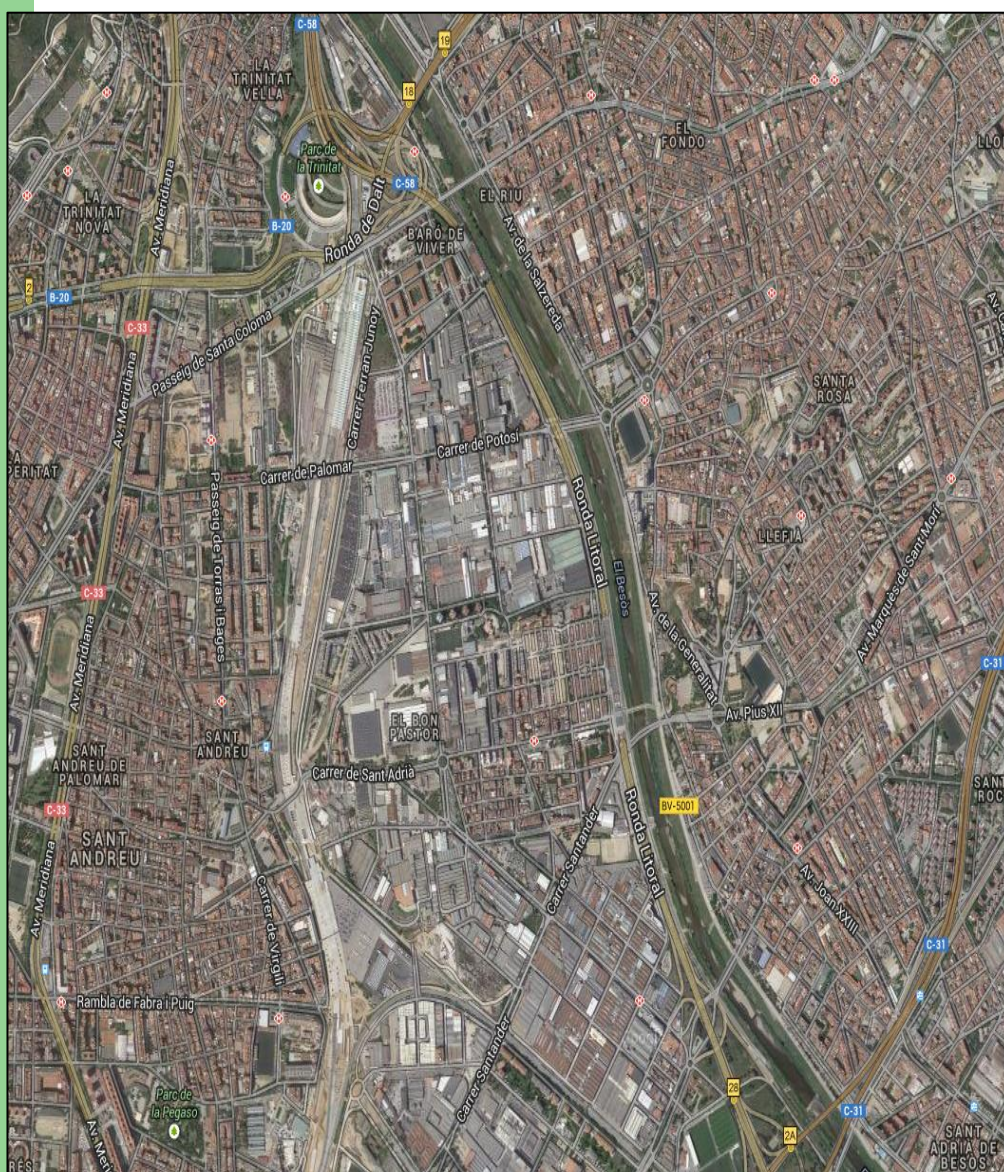
Sis anys després de l'aprovació del Pla de mobilitat s'ha de valorar tot allò assolit que ha permès avançar cap a l'obtenció dels objectius. No obstant això, encara queda molt per fer per aconseguir els objectius del pla i per això es justifica aquest projecte, que volem tirar endavant.

Així doncs, la finalitat d'aquest document és l'anàlisi i la valoració de les actuacions del pla dutes a terme i, també, d'aquelles pendents d'executar. D'altra banda, pretén també tenir en compte les actuacions que s'han reformulat durant els anys de vigència del pla i les noves que s'han plantejat.

Aquest projecte de construcció d'un nou pla d'acció, a tall de full de ruta actualitzat per promoure la mobilitat sostenible dels polígons i del centre comercial, està estructurat en dues fases. A continuació es presenten els resultats de la primera, corresponent a l'anàlisi de la situació actual i a la redacció d'un ventall de propostes inicials com a aportació al debat. La segona, prevista per al 2021, tindrà com a objectiu presentar les conclusions, impulsar el debat amb diferents actors i en diferents àmbits de participació, ajustar les propostes a partir de la mateixa concertació i, en la mesura del possible, impulsar-ne l'execució.

2. ANÀLISI DEL GRAU D'ASSOLIMENT DE L'EXECUCIÓ DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT

Localització territorial



Perímetre dels polígons i del centre comercial



2.1. Diagnòstic

Abans de situar l'anàlisi del grau d'assoliment d'execució de les propostes del Pla de mobilitat del 2013, creiem oportú ressaltar alguns dels resultats més destacables de l'enquesta per a les persones treballadores i les empreses. Cal tenir en compte que el Pla d'acció s'ha realitzat a partir d'aquests resultats i de l'anàlisi de les infraestructures i dels serveis de mobilitat que donen accés a la zona i que serveixen per desplaçar-se pel seu interior. El Pla d'acció recull les propostes d'actuació que analitzarem en aquest informe.

Total d'empreses i persones treballadores

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella		Centre comercial La Maquinista	
350 empreses	5.250 treballadors/es	265 empreses	2.200 treballadors/es

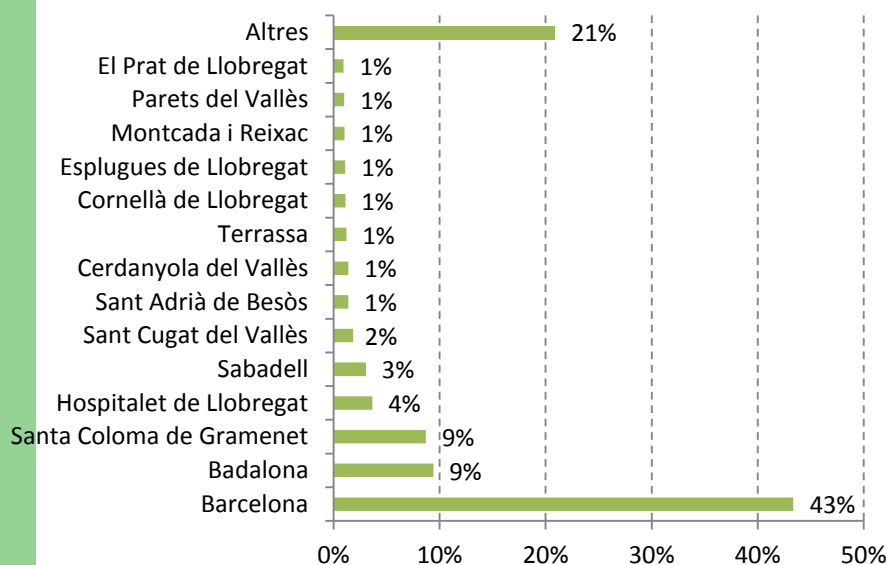
Participació en les enquestes

	Participació	Percentatge	Participació	Percentatge
Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella	770 treballadors/es	15 %	37 empreses	10 %
Centre comercial La Maquinista	326 treballadors/es	15 %	38 empreses	14 %

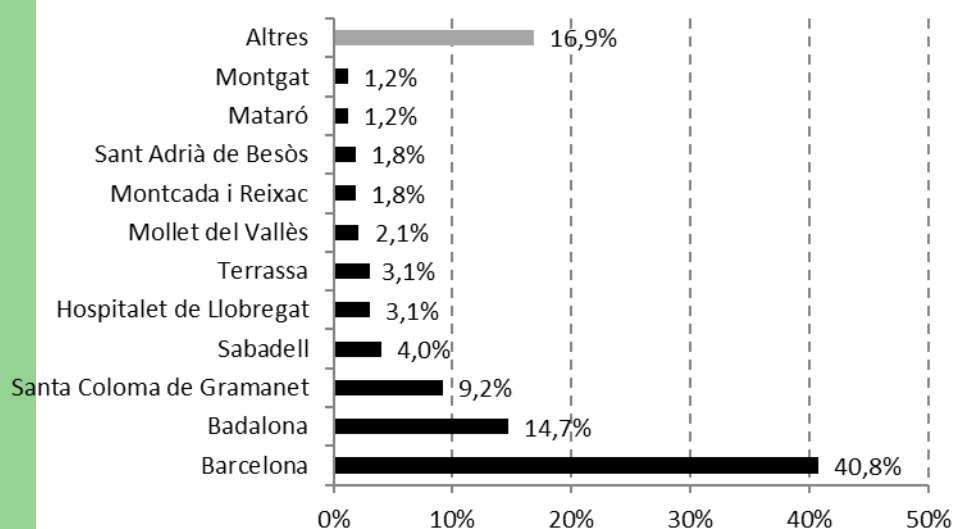
Tot seguit exposem els resultats de les enquestes de manera diferenciada: d'una banda, per als polígons, i, de l'altra, per al centre comercial:

Origen dels desplaçaments

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

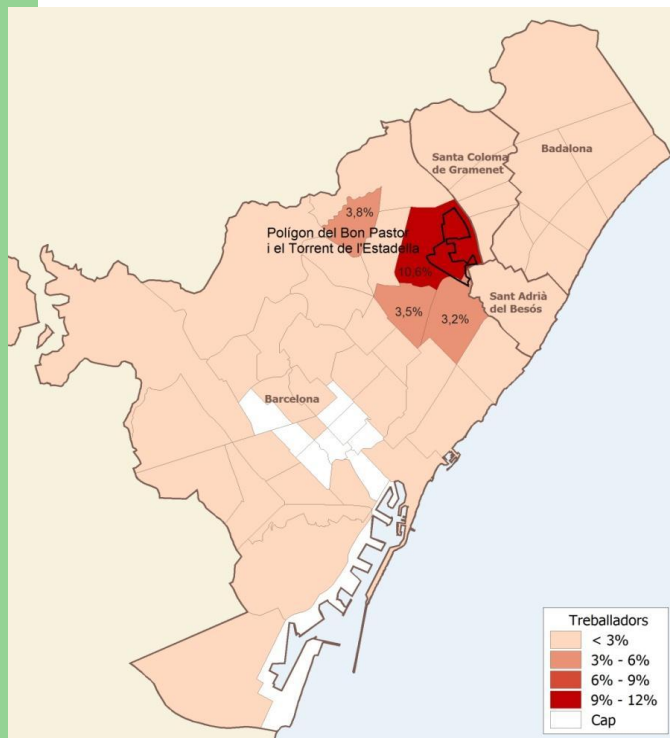


Centre comercial La Maquinista

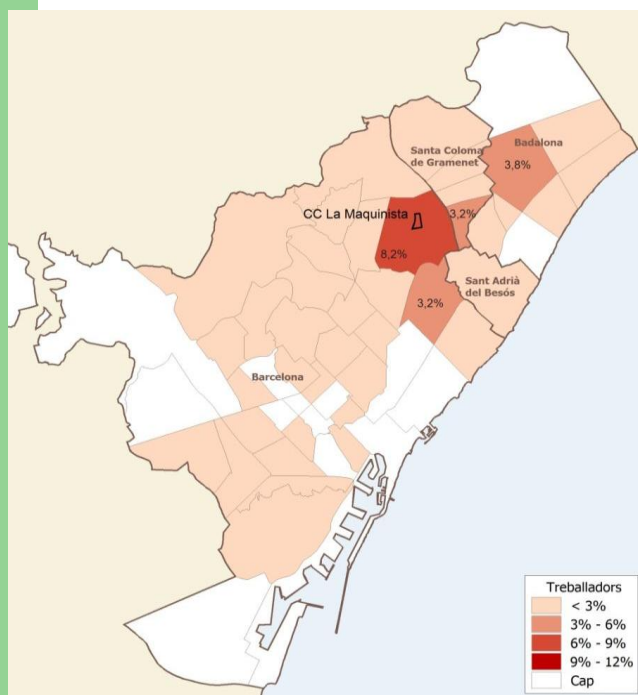


Principals orígens dels desplaçaments

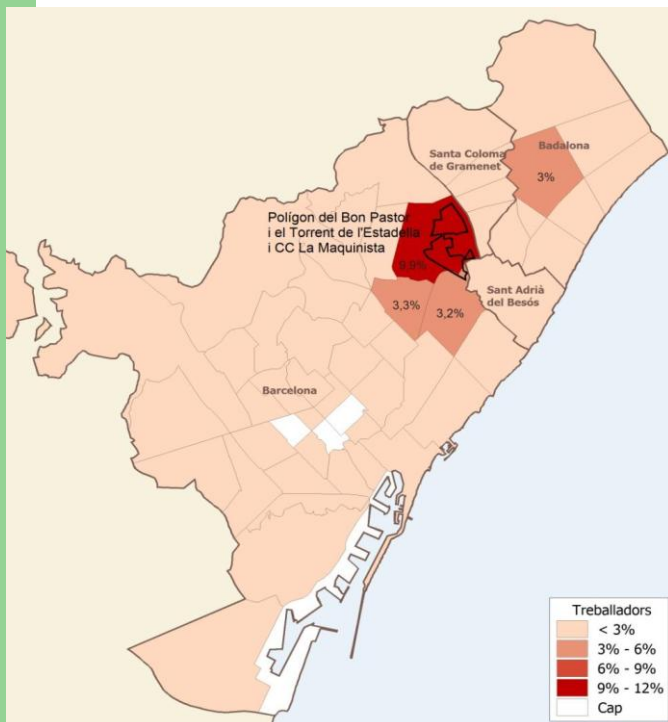
Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella



Centre comercial La Maquinista

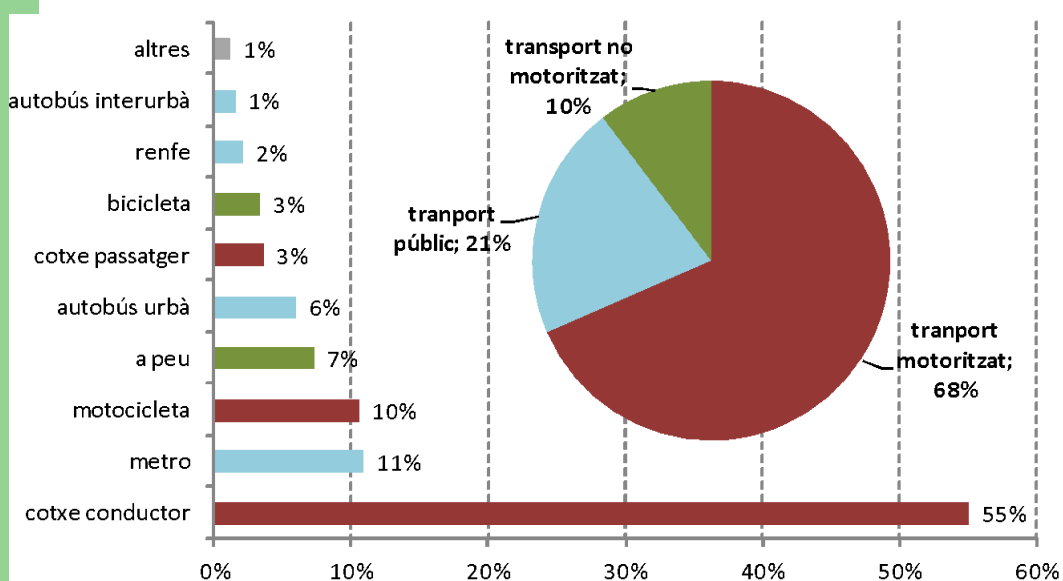


Origen global dels desplaçaments als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i al centre comercial La Maquinista

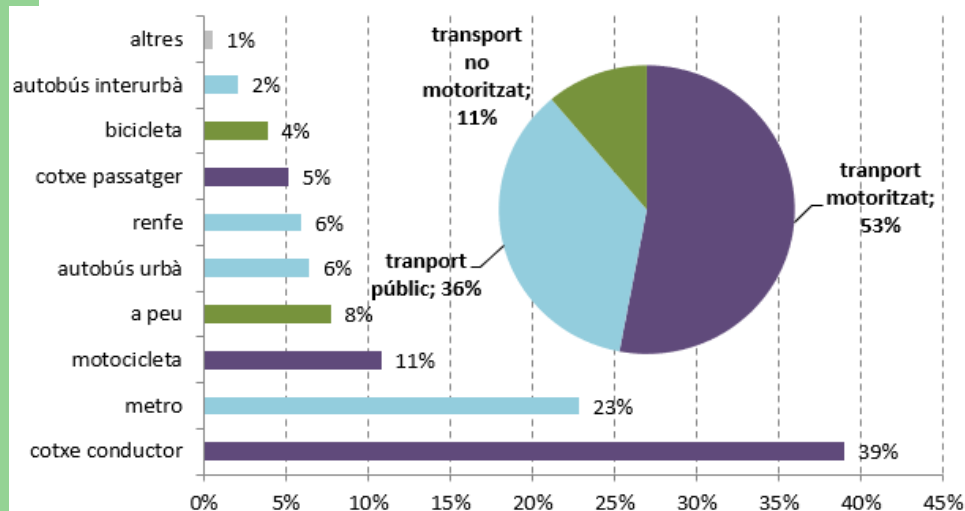


Distribució modal

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

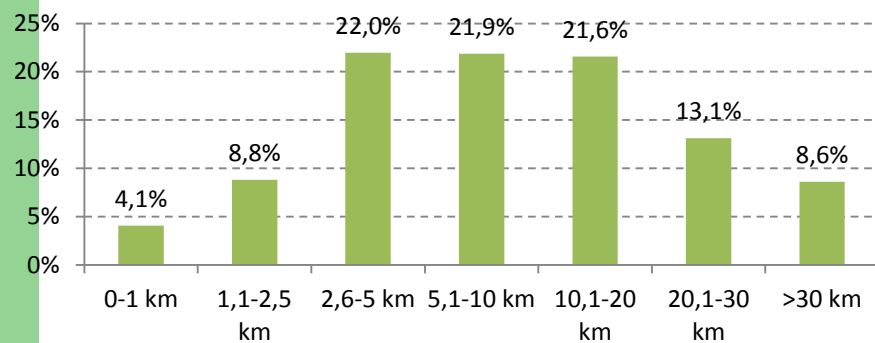


Centre comercial La Maquinista

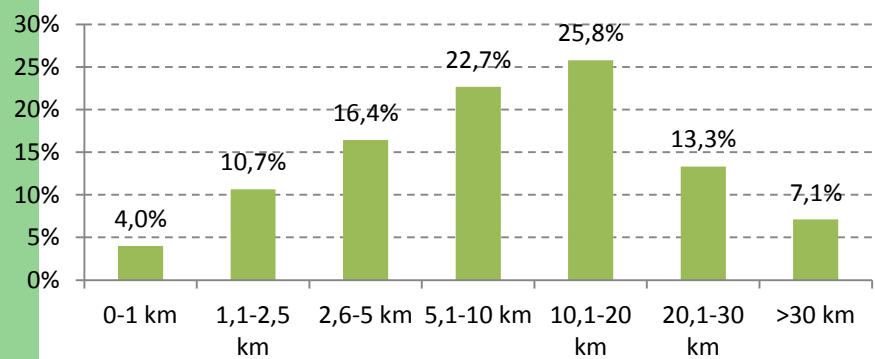


Distància del desplaçament

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

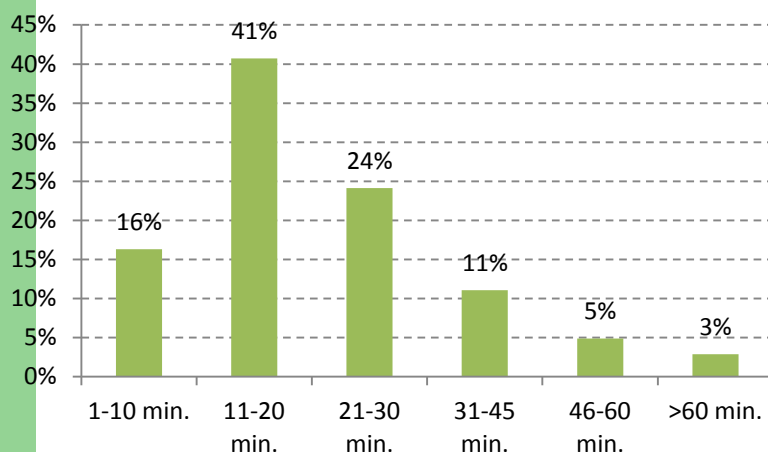


Centre comercial La Maquinista

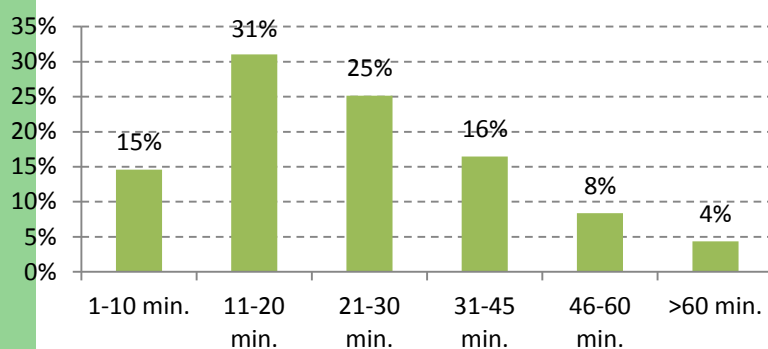


Temps de desplaçament

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

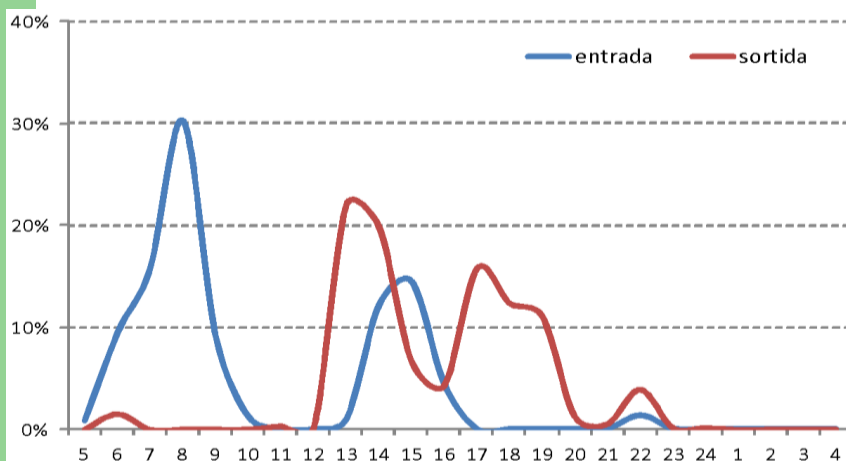


Centre comercial La Maquinista

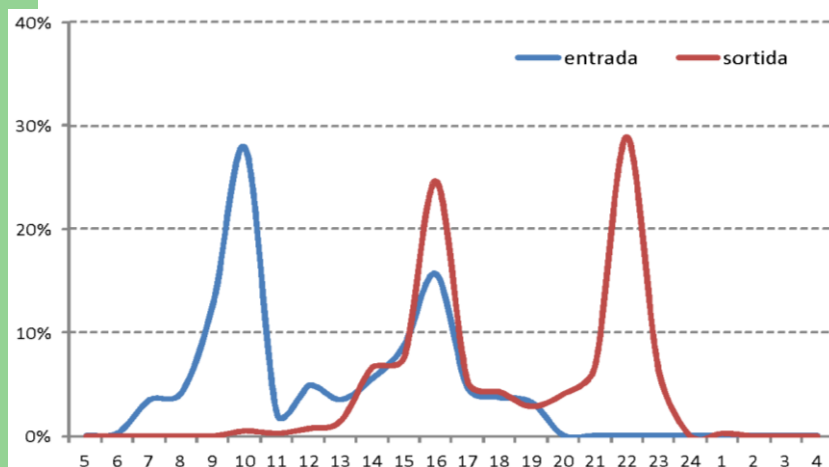


Horaris d'entrada a la feina i de sortida

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

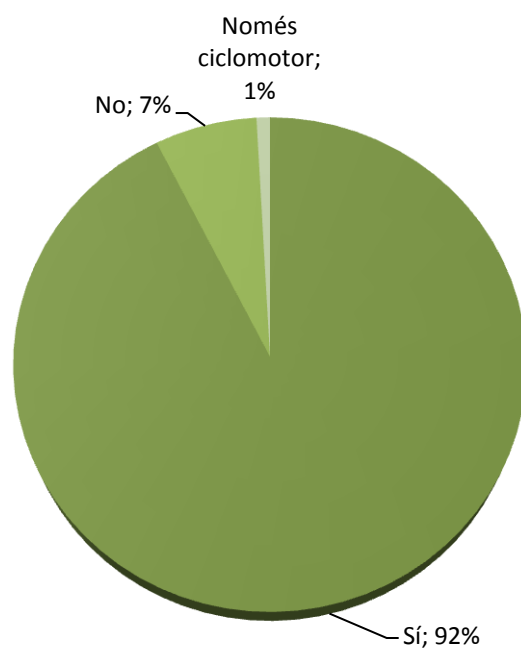


Centre comercial La Maquinista

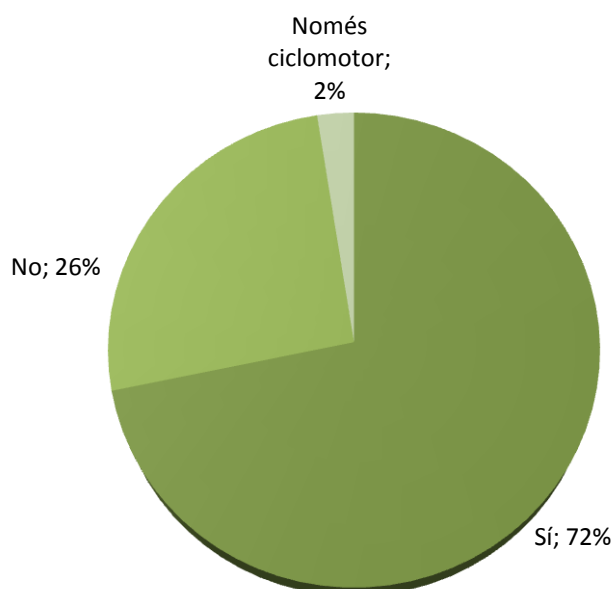


Possessió del carnet de conduir

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

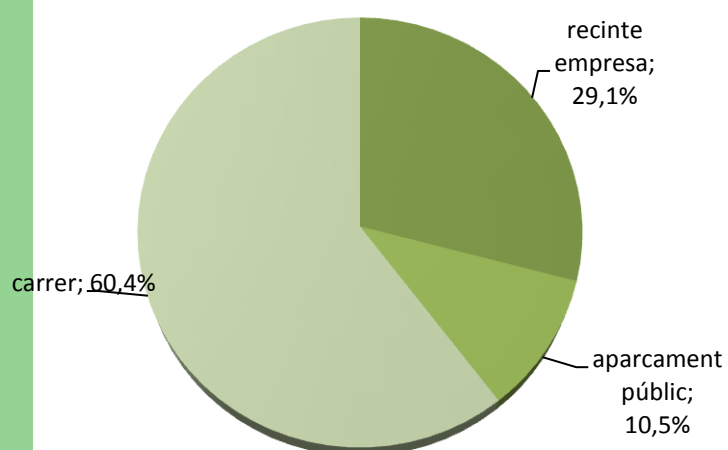


Centre comercial La Maquinista

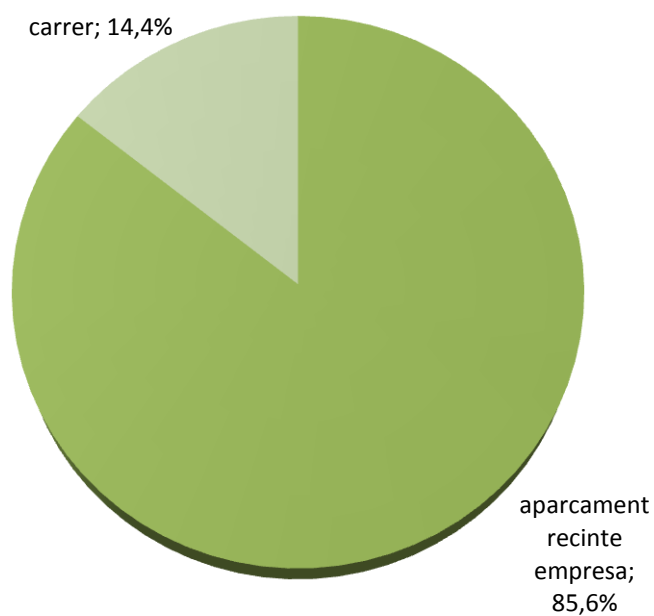


Aparcament en destí

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

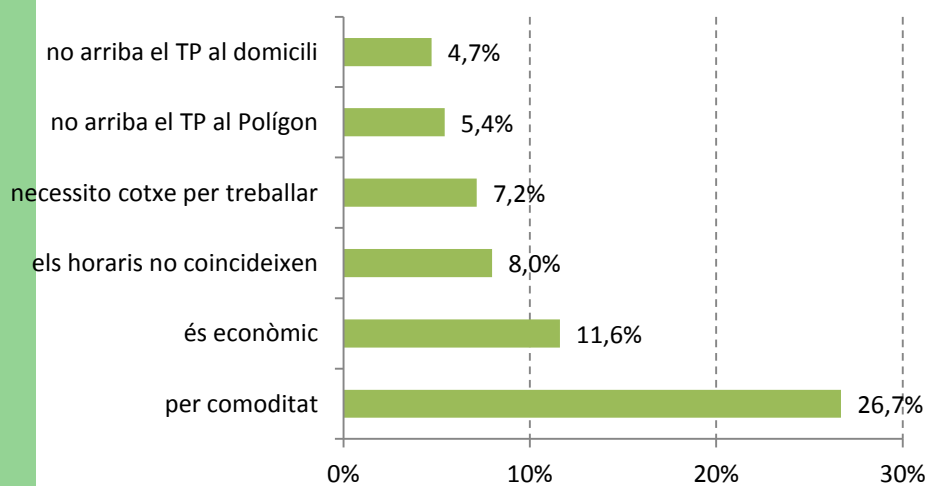


Centre comercial La Maquinista

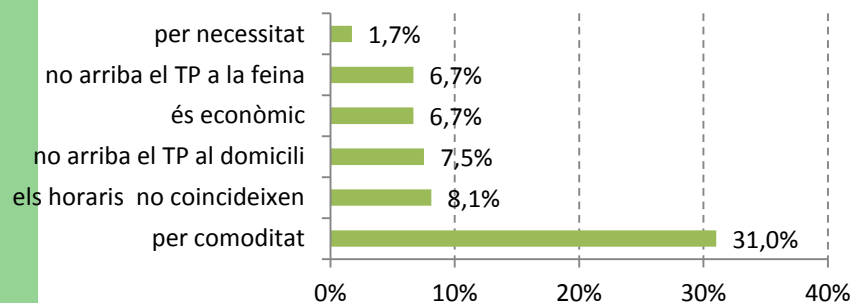


Per què es va amb cotxe a la feina?

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

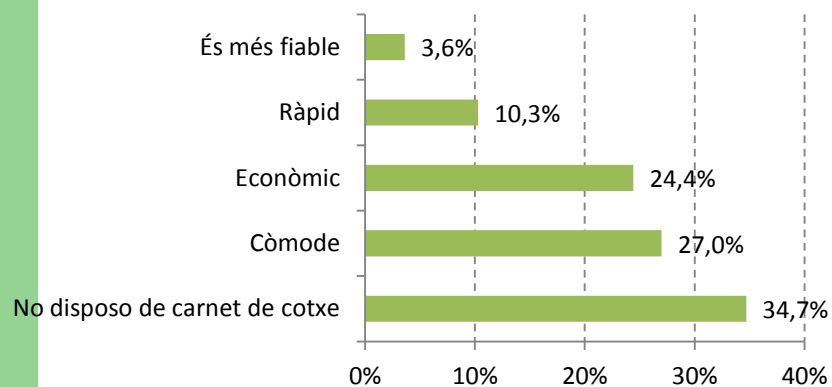


Centre comercial La Maquinista

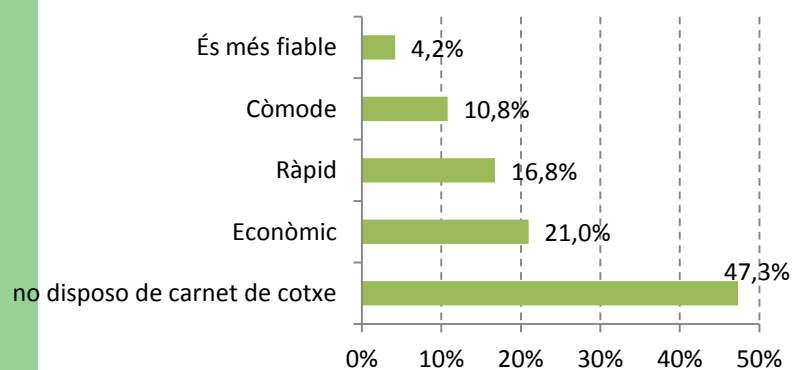


Per què es va amb transport públic a la feina?

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

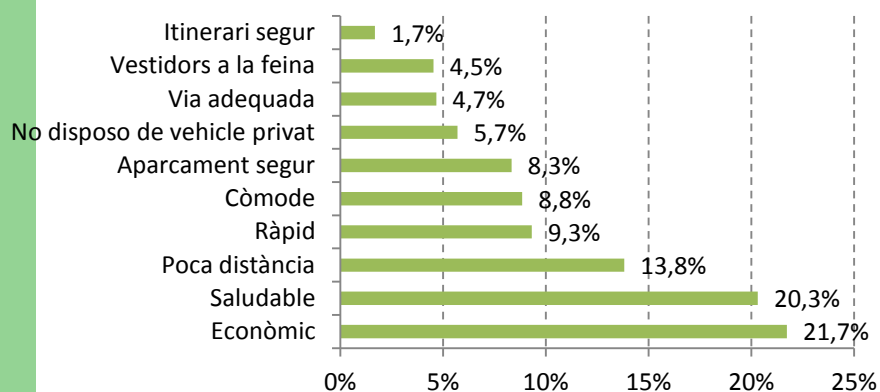


Centre comercial La Maquinista

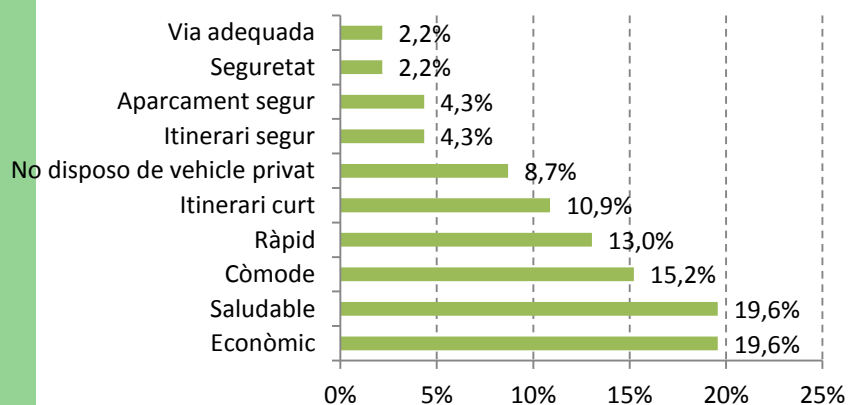


Per què es va amb bicicleta a la feina?

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

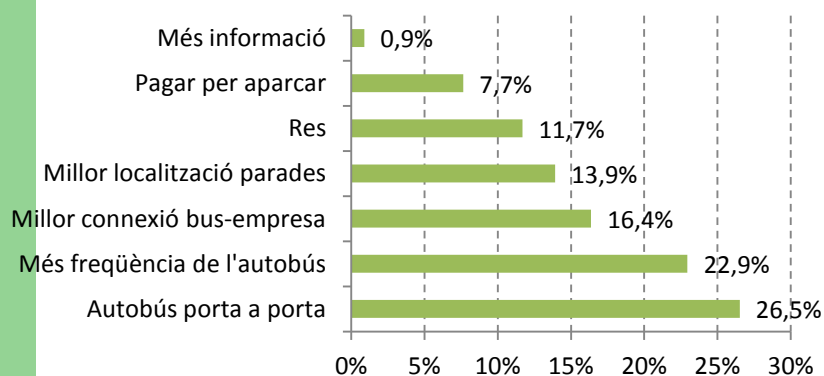


Centre comercial La Maquinista

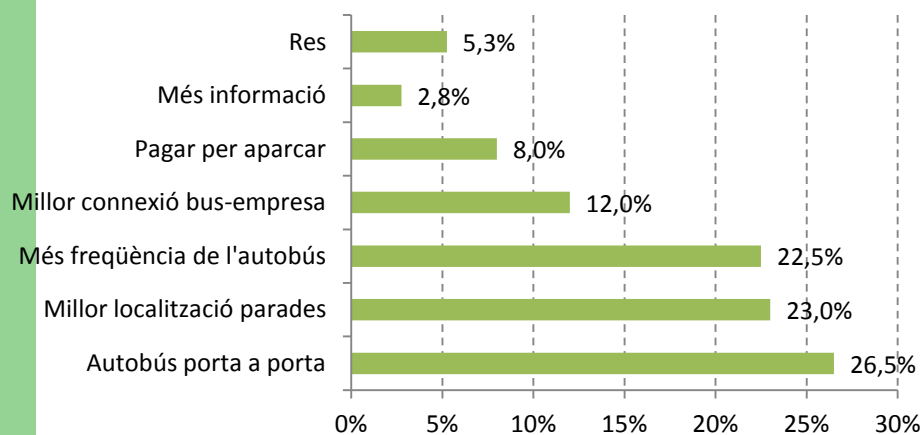


Què faria que la persona utilitzés més el transport públic?

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella

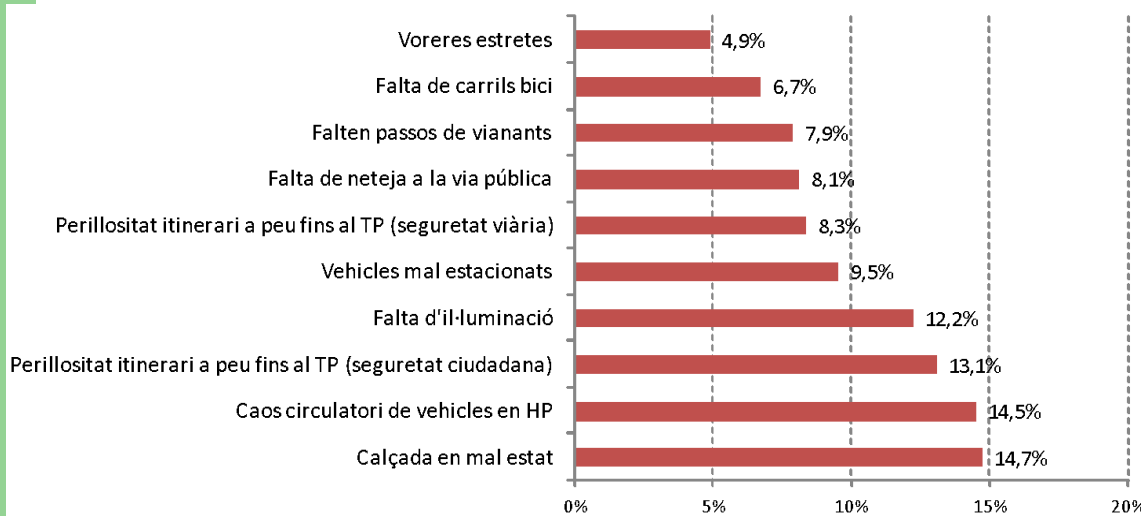


Centre comercial La Maquinista

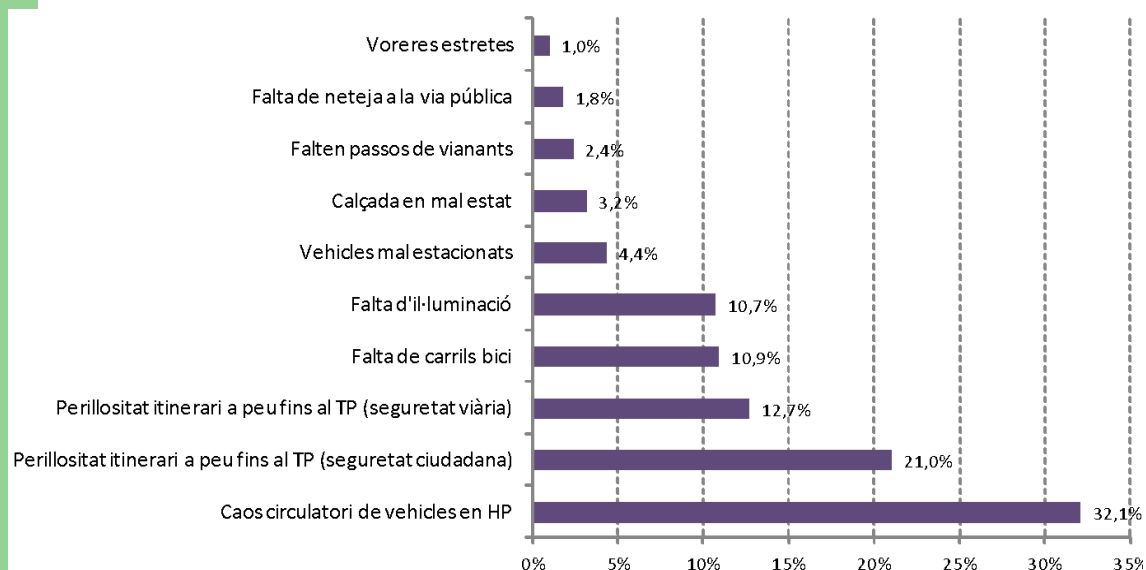


Quines problemàtiques de mobilitat es detecten a la zona

Polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella



Centre comercial La Maquinista



2.2. Propostes d'actuació

A continuació, tindrem en compte totes i cadascuna de les propostes que recull el Pla d'acció del Pla de mobilitat sostenible dels polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i el centre comercial, tot valorant-ne el grau d'assoliment.

2.2.1. Gestió i informació de la mobilitat

2.2.1.1. Constitució d'una taula de mobilitat

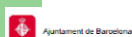
És l'òrgan estable de participació i concertació de tots els agents vinculats als polígons i a La Maquinista: empresaris, sindicats, administracions públiques i operadors de transport.

L'objectiu és promoure i col·laborar en la realització del pla, impulsar i divulgar la posada en marxa de les propostes, i fer-ne el seguiment. A la vegada, és l'òrgan de referència en la gestió de la mobilitat en el seu àmbit.

Grau d'assoliment

Durant els anys posteriors a l'aprovació del Pla de mobilitat es van anar realitzant trobades amb els diversos agents relacionats amb el polígon industrial —d'àmbit municipal, veïnal, empresarial i sindical— amb una visió global que abraçava diverses temàtiques, entre les quals, la mobilitat.

No va ser fins al darrer trimestre del 2018 quan es va constituir pròpiament la Taula de Mobilitat específica d'aquest àmbit. La taula va ser impulsada pel districte de Sant Andreu —on es localitza el polígon industrial i el centre comercial— i organitzada i gestionada pel gestor de mobilitat, nomenat pel mateix districte aquell mateix any.



Districte de Sant
Andreu, Barcelona
09 d'octubre de 2018

Taula de mobilitat del polígon del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella

1ra Taula de Mobilitat dels polígons

La Taula de Mobilitat es va obrir amb la presentació del gestor de mobilitat del polígon, el seu rol al polígon i els objectius de l'encàrrec. En aquest sentit, la taula s'establia com un espai per compartir amb les empreses del polígon les seves preocupacions i inquietuds respecte de la mobilitat, i vincular-les, així, a l'Administració. Així doncs, el perfil del gestor donava resposta a una

temàtica cada cop més en auge, com és la mobilitat, i facilitava, així, la posada en comú dels temes i la recerca de solucions conjunta amb els actors implicats.

La taula és, de fet, també, un espai de treball on es comunicaran les diferents solucions de mobilitat per a les empreses, solucions que estan en la línia de reduir l'ús del cotxe privat i de fomentar l'ús del transport públic i dels mitjans de transport actius, però també restarà oberta a les mateixes empreses que vulguin fer ús d'aquest espai per compartir i presentar les seves iniciatives.

Aquest espai de treball és el resultat de la voluntat per part de l'ajuntament de mantenir el caire industrial dels polígons d'activitat econòmica de l'entorn, i buscar la cohabitació entre els usos residencials i els comercials. Per això, l'objectiu final de la taula és la consolidació d'un d'observatori del polígon que ajudi els diferents tècnics i tècniques municipals a traçar estratègies en termes de mobilitat, però també que contribueixi al fet que les empreses puguin vincular-se entre si.

La taula agrupa els actors principals vinculats a la mobilitat del polígon industrial i el centre comercial La Maquinista, entre d'altres:

- Gerència del Districte de Sant Andreu
- Guàrdia Urbana del districte
- Consellers tècnics del districte de Sant Andreu
- Representants del Pla de barris del Bon Pastor i Baró de Viver
- Representants de Barcelona Activa

- Serveis de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
- L'agència de desenvolupament urbà Barcelona Regional
- Associació de Veïns del Bon Pastor
- Representants d'empreses i del centre comercial La Maquinista
- Sindicats

La taula s'ha reunit periòdicament i puntualment s'ha convidat diferents empreses i entitats a participar-hi, les quals han exposat les seves propostes en serveis de mobilitat, entre d'altres:

- Avancar, empresa de cotxe multiusuari o carsharing (flota de vehicles compartits).
- Som Mobilitat, cooperativa d'impuls de l'electrificació de la mobilitat mitjançant la compra i l'ús, per part dels seus socis, de vehicles elèctrics.
- Fes Edit, entitat vinculada a la Universitat de Girona que ofereix serveis de gestió del cotxe compartit (carpooling).
- BusUp, que ofereix serveis de rutes d'autobusos d'empresa o de polígons d'activitat econòmica (PAE), equipaments, etc., i implanta i gestiona rutes segons la demanda dels usuaris i usuàries.

Així mateix, s'ha convidat les administracions públiques a exposar els seus projectes en relació amb el foment de la mobilitat sostenible a la feina, entre d'altres:

- ATM (Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona): programa d'impuls i assessorament per a l'elaboració de plans de desplaçament d'empreses (PDE).
- AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona): programa de cessió temporal de bicicletes Biciempresa.

Amb la marxa del gestor de mobilitat i l'arribada de la pandèmia a principis del 2020, la taula ha quedat en suspens.

2.2.1.2. Gestor de mobilitat

El responsable d'impulsar les actuacions del Pla de mobilitat i de la gestió, el control, l'organització i el seguiment de la mobilitat haurà de coordinar-se amb els diferents actors implicats, generar informació i garantir l'aplicació del Pla de mobilitat.

El gestor de mobilitat és la figura responsable d'executar les decisions de la Taula de Mobilitat (espai de participació i concertació dels diversos agents del polígon per gestionar i fomentar la mobilitat sostenible).

Grau d'assoliment

Tal com ens hem referit en l'apartat anterior, el gestor va ser nomenat a mitjan 2018. La seva responsabilitat depenia directament del districte de Sant Andreu, que es feia càrrec de la seva contractació i remuneració.



Alejandro Martín Barraza
Gestor de Mobilitat Polígon del Bon Pastor i
Torrent de l'Estadella
amartinba@ext.bcn.cat

Gerència Districte de Sant Andreu
Plaça Orfila, 1, 1ªpl
08030 Barcelona
93.291.69.25 | www.bcn.cat/santandreu

A més de la convocatòria i l'organització de la Taula de Mobilitat, a què ja ens hem referit, el gestor va realitzar tasques d'assessorament i acompanyament de les empreses, de recollida de les seves preocupacions i de realització de propostes, a part de fer d'intermediari entre l'Administració i les empreses, precisament per canalitzar les seves demandes i suggeriments.

En concret, es va trobar amb més d'una trentena d'empreses, incloent-hi algunes del polígon continu de la Verneda Industrial. Aquest darrer polígon pertany al districte de Sant Martí i no va ser objecte del Pla de mobilitat. També va atendre les peticions i les propostes, així com les preocupacions dels treballadors i treballadores mitjançant la interlocució amb els representants sindicals. D'altra banda, va mantenir trobades amb diferents administracions i operadors de transport per implicar-los en les mesures de promoció de la mobilitat sostenible al polígon. Així mateix, va accedir a diverses empreses que presten serveis de mobilitat per explicar les seves solucions a les empreses del polígon i a les administracions públiques perquè s'impliquessin i donessin suport a la seva possible implantació en aquest polígon.

Al mateix temps, va fer el seguiment de les actuacions que es plantejaven en el Pla de mobilitat i que s'han anat duent a terme, així com d'altres que, tot i no constar en el pla, s'han anat executant en el transcurs del seu període de vigència.

D'altra banda, l'ajuntament va habilitar un espai físic (una oficina) on realitzava les tasques relacionades amb la seva funció. A principis del 2020 el gestor de mobilitat va deixar d'exercir com a tal i fins ara no se n'ha nomenat cap altre.

2.2.1.3. Plans de desplaçaments d'empreses (PDE)

Cal elaborar un PDE com a mínim als centres de treball a partir de cent treballadors i treballadores, comptant els propis i els externs. El PDE ha de configurar les estratègies per fomentar la mobilitat sostenible. A partir dels hàbits de mobilitat dels treballadors i treballadores s'han de concretar objectius temporals, fer propostes operatives, programar-ne l'execució i establir indicadors de control i de seguiment del pla.

Les empreses Antonio Puig, Apple, BioSystems, Carrefour, Esteve Química, Jobroco, Miquel i Costas, Telvent i Urbaser ja tenen, per si soles, uns 1.900 treballadors i treballadores, la qual cosa representaria el 25 % del total de treballadors i treballadores del polígon i del centre comercial. A més, tres d'elles ja han elaborat o estant elaborant un pla de mobilitat: BioSystems, Esteve Química i Urbaser.

D'altra banda, tenint en compte les característiques diferencials del centre comercial i d'oci de La Maquinista es podria fer un pla de mobilitat específic que englobés tot el complex, ja que és un centre de treball multiempreses, bàsicament del sector del comerç, l'hostaleria i l'oci. Té uns horaris molt concrets i diversificats: l'afluència és molt irregular durant la setmana, mentre que els divendres i els dissabtes, tot i que també alguns diumenges, és quan hi ha més activitat. I, finalment, atrau un gran nombre de visitants que, generalment, hi van amb cotxe. Tot això justifica la realització d'un pla específic que doni sortida a les seves demandes concretes de mobilitat.

Grau d'assoliment

Segons el que estableix el Pla de millora de la qualitat de l'aire que inclou el municipi de Barcelona hauran de realitzar un PDE:

Centre generador de mobilitat (art 3.4 del Decret 344/2006)
a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m2 (per aplicació del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials)
b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m2
c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones
d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits
e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1000 alumnes
f) Edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 500 persones
g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000

D'altra banda, l'ATM defineix els PDE com un conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat dels treballadors i treballadores i dels visitants afavorint l'ús de

mitjans de transport alternatius al vehicle privat, racionalitzant l'ús del cotxe i gestionant la mobilitat de les mercaderies.

El PDE concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, és a dir tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors i treballadores, les persones col·laboradores i la clientela.

Un cop elaborats, els PDE han de ser revisats cada sis anys, i elaborar un informe de seguiment de la implementació del pla com a mínim cada tres anys.

Al recentment aprovat Pla director de mobilitat de la regió de Barcelona 2020-2025 (PDM) es rebaixa el nombre de persones treballadores a partir del qual s'han de fer PDE. En concret s'estableix que s'han de fer als centres de treball a partir de dues-centes persones treballadores.

En el Pla de mobilitat dels polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i del centre comercial La Maquinista el llinar a partir del qual s'havia de fer un PDE es va establir en cent persones treballadores, amb l'argument que entre les nou empreses que en aquell moment superaven el centenar de persones treballadores i que eren les més grans abastarien aproximadament el 25 % de tots els desplaçaments a la feina que es generaven en aquesta zona. I, en conseqüència, si s'executaven les propostes contingudes en els diferents PDE d'aquestes empreses, podrien ser responsables, en gran manera, del canvi de model que es proposava en el Pla de mobilitat.

Pla de Desplaçament d'Empresa



Fins ara l'única empresa que té un PDE realitzat i aprovat per l'ATM és Urbaser, l'empresa més gran de la zona, que té més de cinc-centes persones treballadores.

Tanmateix, cal tenir present que altres empreses, com BioSystems, que té al voltant de tres-centes persones treballadores, han

pres iniciatives al marge de tenir un PDE per promoure la mobilitat sostenible entre els seus treballadors i treballadores.²

Pel que fa al Pla específic de mobilitat del centre comercial, no s'ha realitzat.

² [Plans de desplaçament d'empreses i canvi de model de mobilitat de les persones treballadores. CCOO. 2018](#)

2.2.1.4. Guia de mobilitat sostenible i portal web

Sovint advertim que hi ha un grau elevat de desconeixement de l'oferta de transport públic i del potencial de les possibles combinacions en xarxa d'aquest, així com entre diferents mitjans de mobilitat per accedir als centres de treball. Això és així perquè, habitualment, aquesta informació es presenta de manera dispersa i poc homogènia, i alguns cops és de difícil accés. D'altra banda, no es coneixen prou els avantatges en matèria de seguretat, salut, economia i medi ambient que té la mobilitat sostenible davant l'ús preponderant del cotxe en solitari o la moto. També s'ha de ressaltar, però, com n'és, de car, desplaçar-se amb cotxe si es compara amb els mitjans sostenibles.

Per això, i amb l'objectiu de conscienciar i sensibilitzar sobre els beneficis de la mobilitat sostenible i agrupar la informació sobre tota l'oferta de mitjans i pràctiques sostenibles per accedir als polígons i a La Maquinista (transport públic, anar a peu, amb bicicleta, cotxe compartit, etc.), proposem elaborar una guia o un portal de mobilitat sostenible exclusiu per a aquest àmbit de fàcil i ràpida comprensió, en format digital i constantment actualitzat. Aquest portal hauria de ser accessible als treballadors i treballadores mitjançant els webs de les diverses empreses dels polígons i La Maquinista.

Grau d'assoliment

El portal web que agrupa la informació dels polígons de l'Eix Besòs - Bon Pastor, el Torrent de l'Estadella, Montsolís i Verneda Industrial incorpora un apartat de les diferents alternatives per accedir-hi, sobretot, amb mitjans sostenibles.³ En efecte, ofereix informació relativa a com accedir-hi a peu, amb bicicleta, amb transport públic i amb vehicle privat. A més, incorpora la visualització de mapes que contenen diferents opcions per desplaçar-se als polígons amb transport públic des de diversos orígens, principalment metropolitans, d'on provenen la majoria de les persones treballadores.



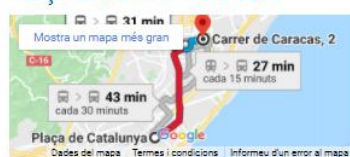
³ [Portal dels polígons de l'Eix Besòs. Com accedir-hi](#)

Pel que fa a la mesura específica del Pla de mobilitat, faltaria incloure un apartat de conscienciació i sensibilització, i explicar els impactes del model preponderant de mobilitat a la feina i els avantatges de la mobilitat sostenible en termes ambientals, socials i econòmics. L'objectiu seria que es canviessin els hàbits a l'hora de desplaçar-se a la feina i que es reduís l'ús que es fa tan elevat del vehicle privat (automòbil + moto) per accedir als polígons (65 %) i al centre comercial (50 %).

COM ACCEDIR

L'excel·lent dotació de transport públic dels polígons de l'Eix Besòs fa que l'accessibilitat des de diversos punts de Barcelona i la seva àrea metropolitana sigui bona. De manera orientativa es pot trigar entre 15 i 30 minuts en arribar-hi des de gran part de la ciutat de Barcelona i des d'algunes localitats properes. Algunes de les combinacions per arribar als polígons són:

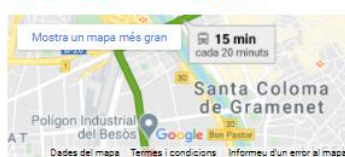
PLAÇA CATALUNYA - POLÍGONS



Fins a 3 possibles combinacions entre rodalies, metro i bus amb un temps estimat al voltant dels 30 minuts.

Mostra

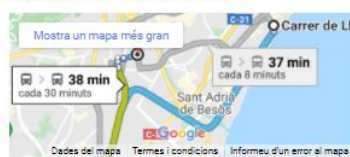
SANTA COLOMA - POLÍGONS



Fins a dues combinacions amb bus per arribar al centre dels polígons en menys de 15 minuts.

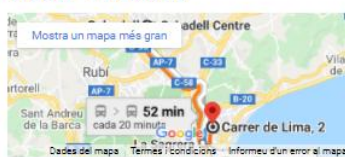
Mostra

BADALONA - POLÍGONS



Fins a 3 possibles combinacions des de Badalona, amb el servei de la línia M28 que triga entre 20 i 30 minuts segons l'estat del trànsit.

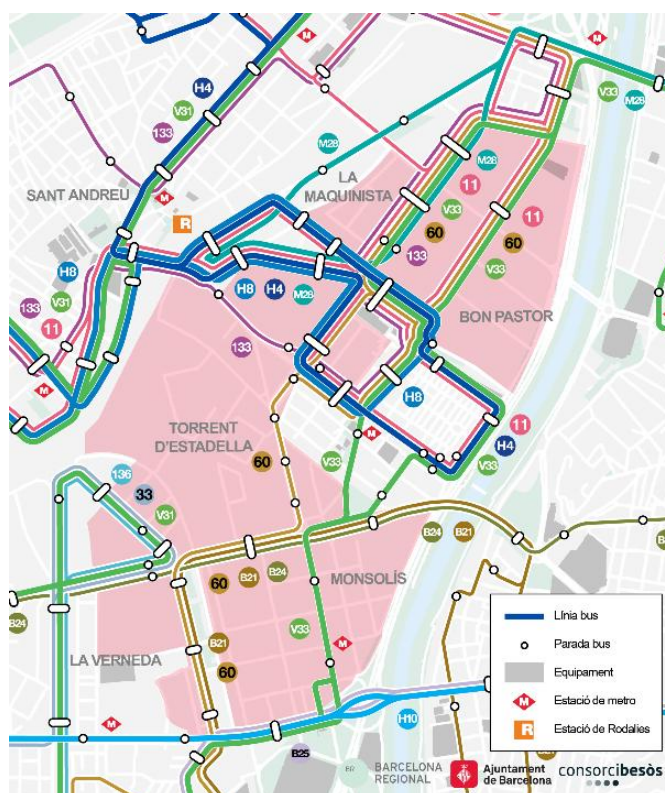
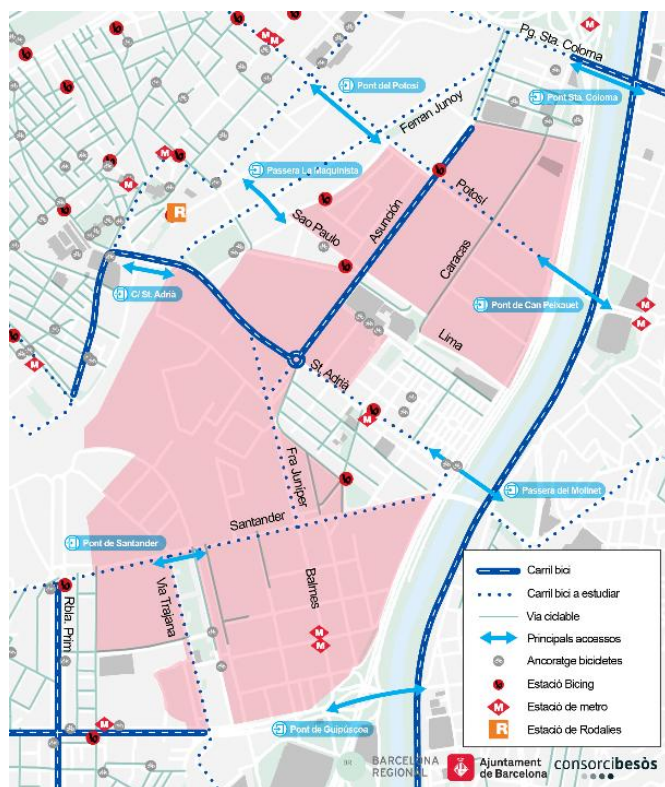
VALLÈS - POLÍGONS

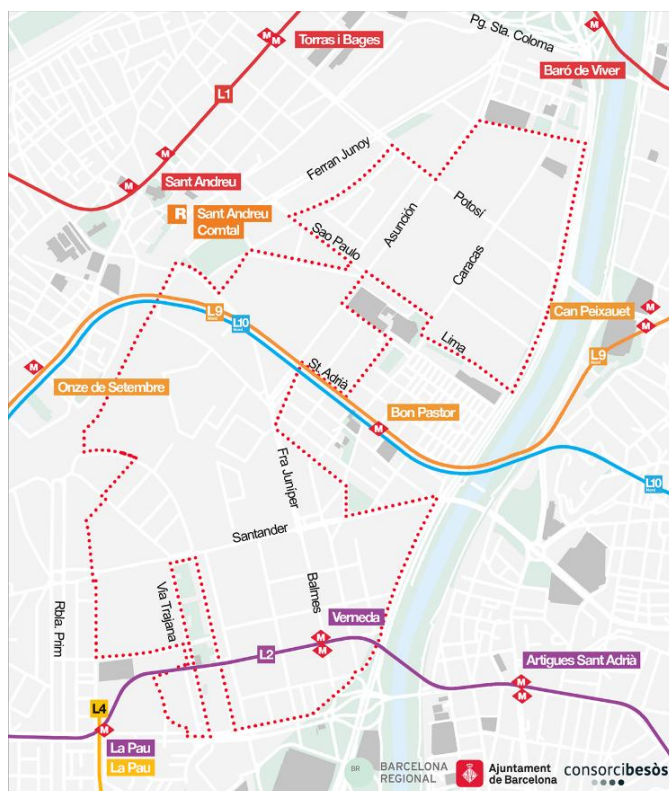


És possiblement una de les combinacions més complicades, tot i que el temps aproximat des de molts indrets del Vallès pot rondar els 40 a 50 minuts. Segueix essent un temps molt competitiu en hores punta i de

MOBILITAT







Exemple d'opcions de desplaçament amb transport públic des de Badalona

Carrer de Lleó, 121, 08911 Badalona, Ba

Carrer de la Ciutat d'Asunción, 18, 08030

Envia'm les indicacions al mòbil

11:18-11:56	38 min
11:21 des de Badalona 15 min cada 30 minuts DETALLS	
11:20-11:57	37 min
11:18-12:03 45 min	
11:08-11:47	39 min

2.2.1.5. Formació en mobilitat sostenible

Caldria elaborar un programa de formació per fomentar la mobilitat sostenible, i conscienciar i sensibilitzar en aquest sentit el conjunt dels treballadors i treballadores i el personal tècnic i directiu de les diverses empreses dels polígons i del centre comercial. Al mateix temps, caldria donar informació pràctica sobre l'ús i l'oferta de transport públic per accedir als centres de treball, i sobre la planificació dels millors itineraris per accedir a peu i amb bicicleta als centres de treball, així com cursos pràctics sobre conducció de la bicicleta pel medi urbà, manteniment i petites reparacions.

Grau d'assoliment

Aquesta mesura no s'ha dut a terme. Cap de les accions formatives que es proposaven s'han impartit i en queda pendent l'execució.

2.2.2. Fomentar el transport públic

2.2.2.1. Allargar els horaris d'inici i de finalització i millorar les freqüència d'algunes línies d'autobús

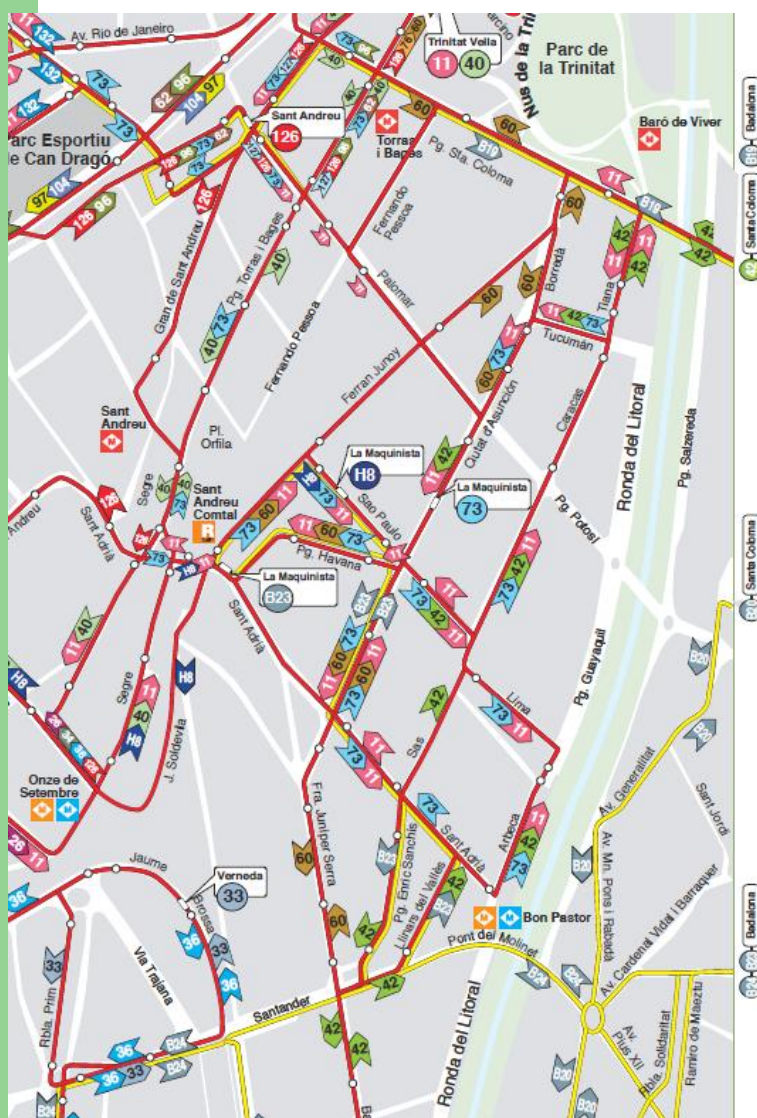
Per cobrir la majoria d'horaris d'entrada i sortida als centres de treball s'hauria d'ampliar la cobertura d'algunes línies que donen servei a la zona, tant pel que fa a l'inici com a la finalització del servei per donar oferta, per exemple, a les 7 del matí, quan comença l'hora punta d'entrada als centres de treball, o perllongar fins a les 23.30 h, per donar servei a les persones treballadores que surten de treballar al voltant d'aquesta hora del centre comercial. Igualment, cal augmentar algunes freqüències, especialment les més baixes, que es produeixen els caps de setmana i alguns dies festius, justament quan la feina al centre comercial acostuma a ser més elevada i, en conseqüència, es fan més desplaçaments laborals. En concret es tractava de millorar algun o altre aspecte de les línies L11, L42, L60, H8, L73 i B23.

Grau d'assoliment

Als serveis que presten els autobusos a la zona hi ha hagut una millora substancial pel que fa a aspectes concrets com l'amplitud de la cobertura horària, l'augment de les freqüències i una major cobertura territorial. Això s'ha concretat, d'una banda, amb la implantació definitiva de les noves línies de la xarxa ortogonal d'autobusos, l'H4 el 2016 i la V33 el 2018, que en alguns casos han substituït línies anteriorment existents (L42 i L73) i ha dut a modificar línies que ja servien aquesta zona (H8 i L60) així com la implantació d'una línia del servei de Metrobus, l'M28, el 2108. Cal tenir present que aquesta oferta es complementa amb la línia nocturna N8. De l'altra, es va posar en marxa, el 2018, un bus de barri, la línia 133. Aquesta línia connecta el polígon amb les estacions de Renfe de

Sant Andreu Arenal (R3, R4, R7 i R12) i Sant Andreu Comtal (R2, R2 nord i R11). Tanmateix aquesta línia té una freqüència baixíssima, entre 35 i 45 minuts, i aquesta última és la dominant.

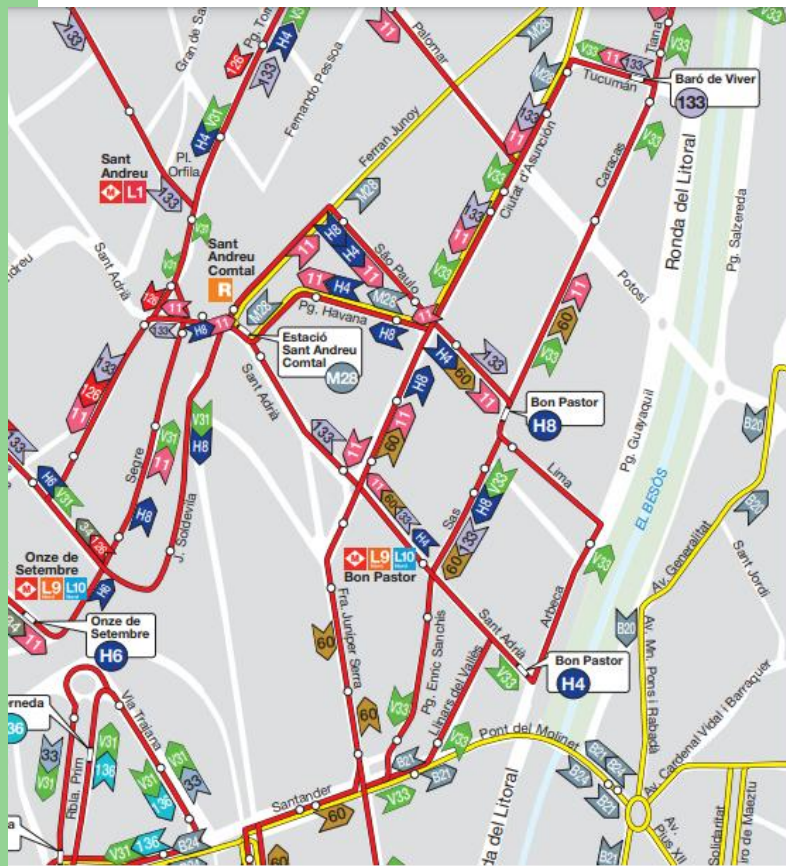
Mapa dels autobusos que donaven servei a la zona el 2013



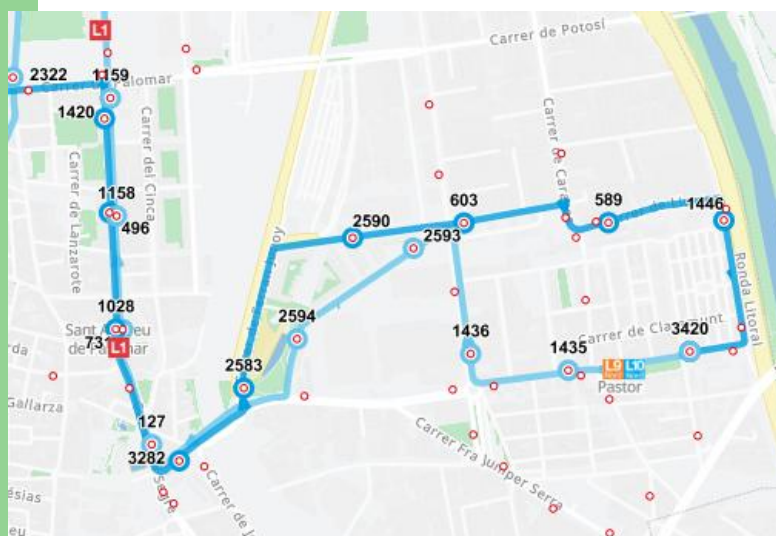
Un dels canvis més transcendents ha estat el canvi de l'L42 per la V33, ja que aquesta línia creua els polígons de nord a sud. La seva principal virtut és que té un gran nombre de connexions amb altres serveis de la xarxa de transport públic. Uneix els polígons amb l'L1 de metro a les estacions de Baró de Viver i Santa Coloma, amb l'L2 a l'estació de Verneda, amb l'L4 a l'estació de Besòs i amb l'L9 nord a les estacions de Can Peixauet i Santa Rosa. També pot fer de bus de connexió entre l'estació del Bon Pastor (L9 i L10 nord) i els polígons. Igualment, ofereix intermodalitat amb les línies T4 i T5 del tramvia. A més permet l'intercanvi amb diverses línies d'autobús horitzontals, en concret amb l'H4,

l'H8, l'H10, l'H12, l'H14 i l'H16. Aquest autobús té una freqüència a l'hora punta de 8 minuts i els dies laborables funciona de 5.35 h a 22.30 h.

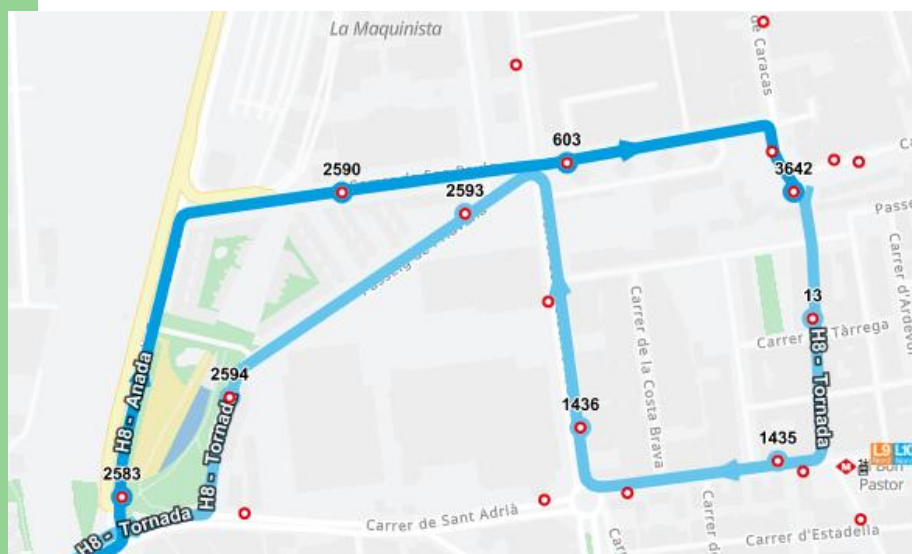
Mapa dels autobusos que donen servei a la zona el 2020



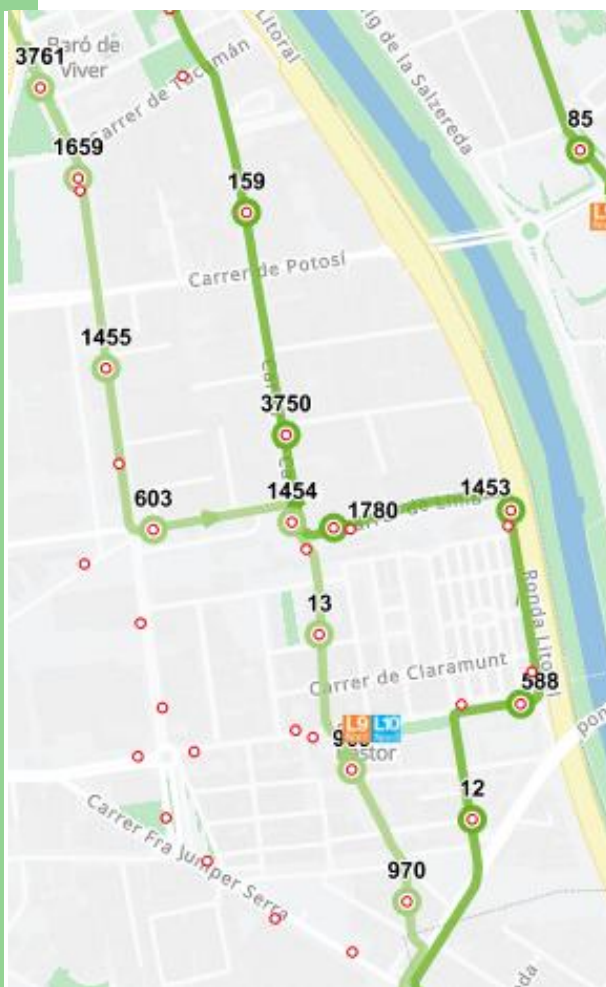
Línia H4

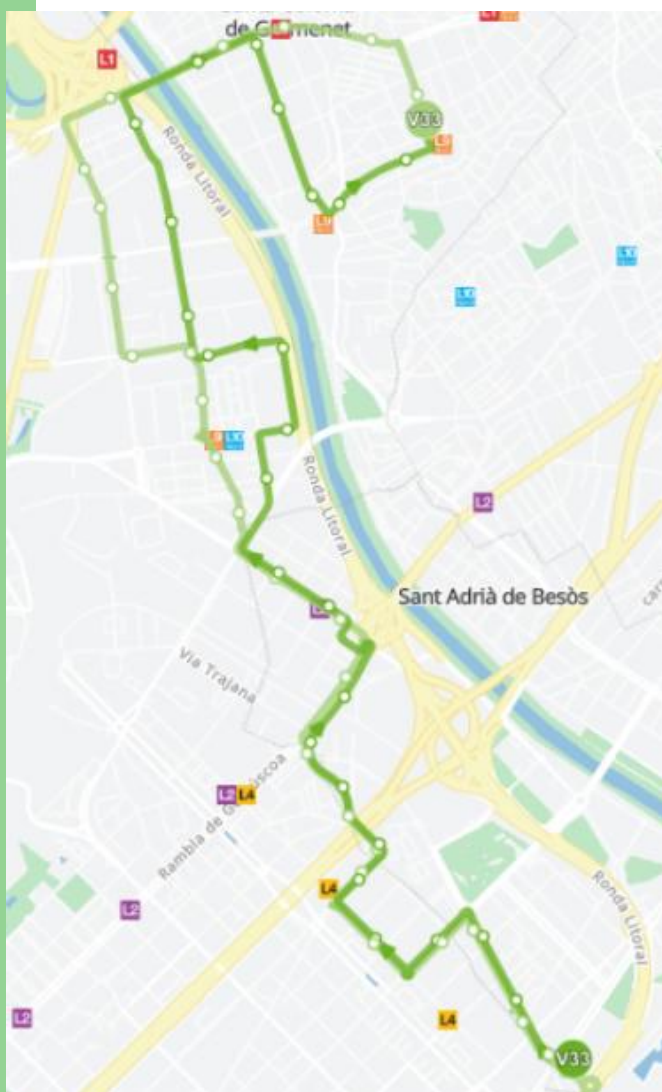


Línia H8



Línia V33





Línia M28



Línia N8



Línia 133



2.2.2.2. Pla de serveis específic per als dies festius d'obertura del centre comercial La Maquinista

Tenint en compte la disminució general de les freqüències dels autobusos i, en alguns casos, de la reducció de la cobertura horària els festius, anualment, s'hauria de fer una planificació dels serveis de transport públic dels festius en què es permetés obrir el centre comercial, atès que són dies de molta afluència de treballadors i treballadores. Aquest any, per exemple el 2014, es permet l'obertura de deu festius, i per això s'hauria de fer un pla de serveis específic per a aquests dies en què es tinguessin en compte els horaris d'entrada i de sortida dels treballadors i treballadores del centre comercial.

Grau d'assoliment

La realització del pla específic de serveis d'autobús per millorar l'oferta d'autobusos adequant-la a la necessitat d'accedir-hi els festius d'obertura del centre comercial La Maquinista no s'ha dut a terme.

2.2.2.3. Millora de l'equipament de les parades d'autobús

Cal millorar l'equipament de les parades dels autobusos col·locant marquesines i plataformes com a la parada d'origen de la línia 73 a la cantonada del carrer de Caracas amb el carrer de Tucumán. La parada del carrer de Fra Juníper Serra cantonada amb el carrer de Santander dels busos 42, 60, B23 i N8, la parada dels busos B23, B24 i N8 del carrer de Santander cantonada amb el del Terç de la Mare de Déu de Montserrat i la parada del 60 al carrer de Ferran Junoy cantonada amb el carrer de Potosí.

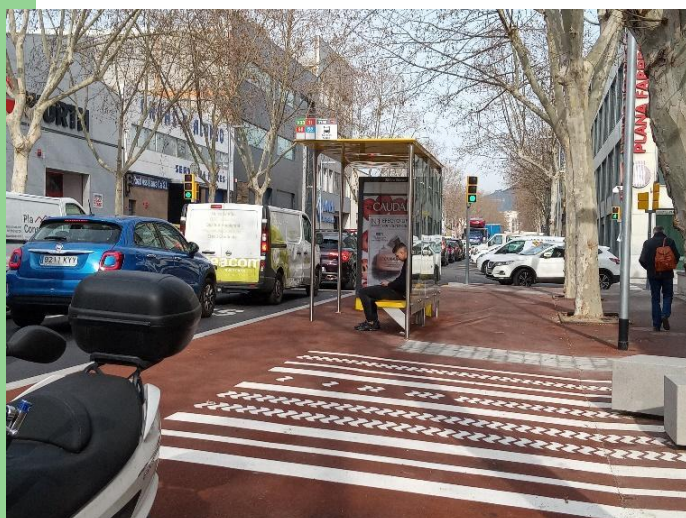




Grau d'assoliment

La millora de l'equipament de les parades s'ha assolit parcialment, ja que algunes han incorporat marquesines i s'ha ampliat i millorat l'accés a peu, per exemple, a la parada de les línies 11, 60, V33 i N8 del carrer de Caracas i a la parada de les línies del carrer de Santander cantonada amb el carrer del Terç de la Mare de Déu de Montserrat de les línies 60, B21, B24 i N8. D'altres queden pendents de resoldre.

Carrer de Caracas



Carrer de Santander amb el del Terç de la Mare de Déu de Montserrat



2.2.2.4. Millorar la circulació del carril bus del carrer de la Ciutat d'Asunción

La presència d'una filera d'aparcament paral·lela al carril bus en un tram del carrer de la Ciutat d'Asunción pot representar un obstacle per a la circulació del bus i afectar-ne la fluïdesa, a més del risc de provocar col·lisions quan es realitzen maniobres d'aparcament, i, en conseqüència, d'invasió del carril bus, cosa que n'entorpeix la marxa. Per això s'hauria de valorar la idoneïtat d'aquest aparcament i treure'l si es creu necessari.



Grau d'assoliment

L'aparcament en filera a tocar de la vorera i en paral·lel al carril bus del carrer de Caracas no s'ha suprimit.

La proposta és que sigui molt propera al centre comercial La Maquinista per evitar que els usuaris i usuàries hagin de creuar el polígon a la nit. En centralitzar les parades es podria aconseguir més concentració d'usuaris i usuàries tant en l'accés com en el temps d'espera i augmentar així la sensació de seguretat.

Un espai per localitzar aquesta terminal podria ser a la placeta que formen la intersecció entre els carrers de São Paulo, la Campana de La Maquinista, la Ciutat d'Asunción i el passeig de l'Havana. Aquest espai es troba localitzat a uns 100 metres de dues de les sortides del centre comercial: la del carrer de la Ciutat d'Asunción i la del carrer de São Paulo, cantonada amb el carrer de la República Dominicana.

L'objectiu seria reunir en un sol lloc totes les parades properes en ambdós sentits, concentrant un total de 14 serveis (anada i tornada).



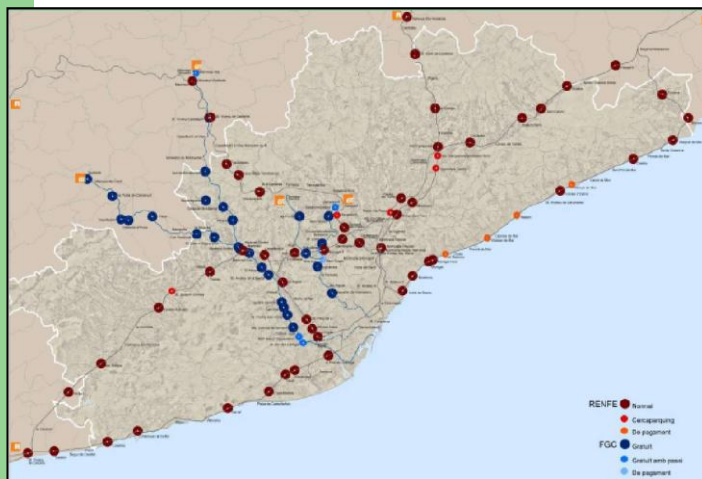
Grau d'assoliment

La terminal d'autobusos tal com es plantejava en les propostes del Pla de mobilitat no s'ha materialitzat. Tot i que just a tocar, al carrer de Lima cantonada amb el carrer de la Ciutat d'Asunción, hi ha una parada que compleix les funcions d'àrea d'intercanvi, ja que hi tenen parada la majoria de línies que donen servei a la zona: 11, 60, 133, H4, H8, V33 i N8. Tot i que, sens dubte, no és exactament el mateix que es planteja en el pla, atès que la proposta és més ambiciosa.

2.2.2.7. Potenciar les Rodalies

Per intensificar l'ús de la xarxa de Rodalies com a alternativa per desplaçar-se, a més de la informació al portal web de mobilitat que s'ha de construir, es pretén la seva capacitat d'integració amb altres modes de mobilitat.

Potenciar aparcaments dissuasius. La xarxa de Rodalies que dona servei a l'estació de Sant Andreu Comtal compta amb una sèrie d'aparcaments dissuasius, on es pot aparcar el vehicle amb el qual s'arriba: cotxe, moto, bicicleta, etc., i continuar el trajecte amb tren fins a l'estació i des d'allà desplaçar-se a peu, amb bicicleta o amb autobús fins al lloc de treball. Per això és necessari informar els potencials usuaris i usuàries de l'existència d'aquest servei i dels avantatges de la intermodalitat i d'anar amb tren, per la capacitat, la rapidesa i la regularitat que pot oferir la xarxa ferroviària.



Biciestació. Una altra possibilitat que ofereix un gran potencial és la combinació entre tren i bicicleta, utilitzada aquesta per fer el darrer trajecte fins al lloc de treball i així ampliar la cobertura territorial del ferrocarril en diversos quilòmetres. En aquest cas es pot fer servir el servei de Bicing que hi ha l'estació de Sant Andreu Comtal, sempre que es compti amb una estació de Bicing al lloc de destí o bé es pot utilitzar la bicicleta pròpia, cosa que dona més flexibilitat.

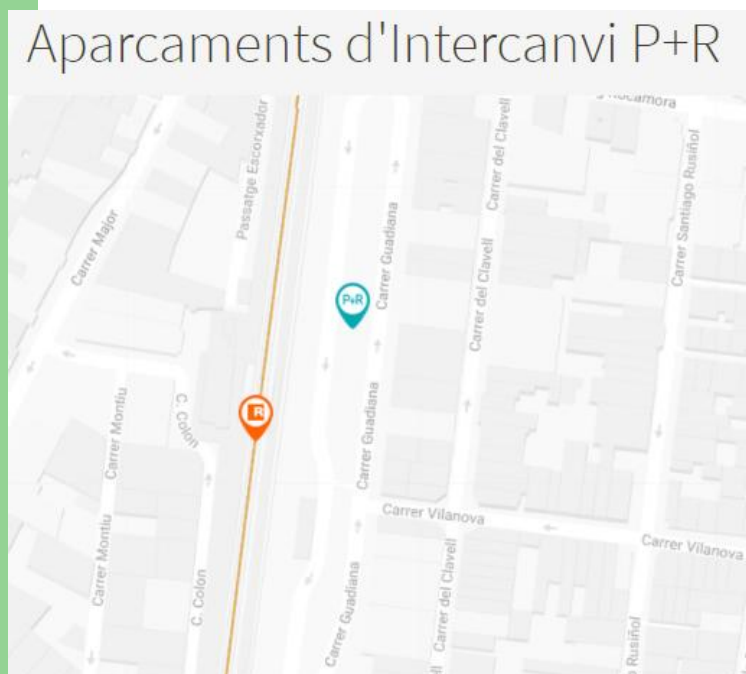
Per al darrer cas hi ha l'opció de disposar de bicicleta en un aparcament segur a l'interior de l'estació de Rodalies seguint, per exemple, el model de la biciestació a l'estació d'FGC de Sarrià. Precisament, s'hauria d'aprofitar ara que encara està en construcció l'estació, per planificar-hi la instal·lació d'un aparcament interior al seu vestíbul.

L'estació urbana de Sant Andreu Comtal podria oferir un servei integrat d'aparcament segur, taller de reparació i neteja, punt de recàrrega de bicis elèctriques i una petita botiga d'accessoris.

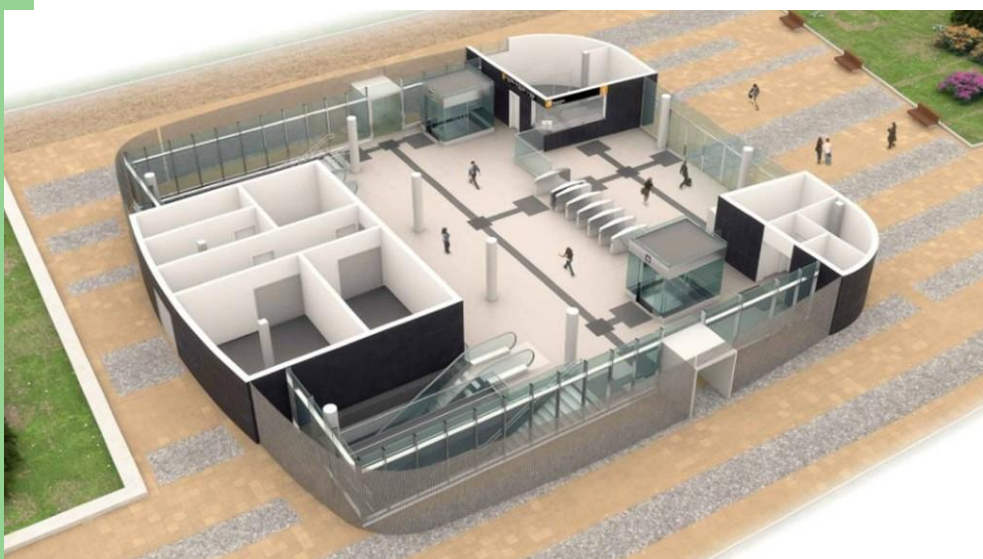


Pel que fa als aparcaments d'intercanvi entre vehicle privat i Rodalies Renfe (Park&Ride) s'ha avançat. Tanmateix, la línia R2 de Rodalies no compta amb un nombre suficient d'aparcaments d'intercanvi que ofereixin aquesta aposta per la intermodalitat. Per exemple, no n'hi ha cap de la xarxa de P&R de l'AMB.

Aparcament d'intercanvi a l'estació de Montcada i Reixac de l'R2



Futura estació remodelada de Sant Andreu Comtal



2.2.3. Desplaçaments a peu

2.2.3.1. Disminuir la inseguretat ciutadana

Els treballadors i treballadores dels polígons i els del centre comercial La Maquinista han respost en un percentatge molt alt que consideren perillós desplaçar-se caminant a les parades del transport públic, en relació amb la inseguretat ciutadana. La mesura d'agrupar les parades d'autobús en una terminal té com a objectiu, entre altres, reduir aquesta inseguretat.

Caminades col·lectives i segures. En el cas del centre comercial La Maquinista es podrien organitzar des del mateix centre rutes per desplaçar-se a les parades de metro. Es podria quedar, per exemple, a partir de les 8 del vespre i fins a les 11 de la nit en diferents horaris, en un punt de trobada per anar junts diversos treballadors i treballadores a les estacions del metro i de Rodalies. També es podrien utilitzar aquests itineraris organitzats per creuar conjuntament les vies i continuar el desplaçament a peu fins als domicilis propis al barri de Sant Andreu.

Il·luminar el pas de sota del pont del Molinet. Una altra actuació per millorar la seguretat dels vianants és il·luminar la vorera del pas que transcorre per sota del pont del Molinet, entre el carrer de l'Avançada i el carrer d'Arbeca.

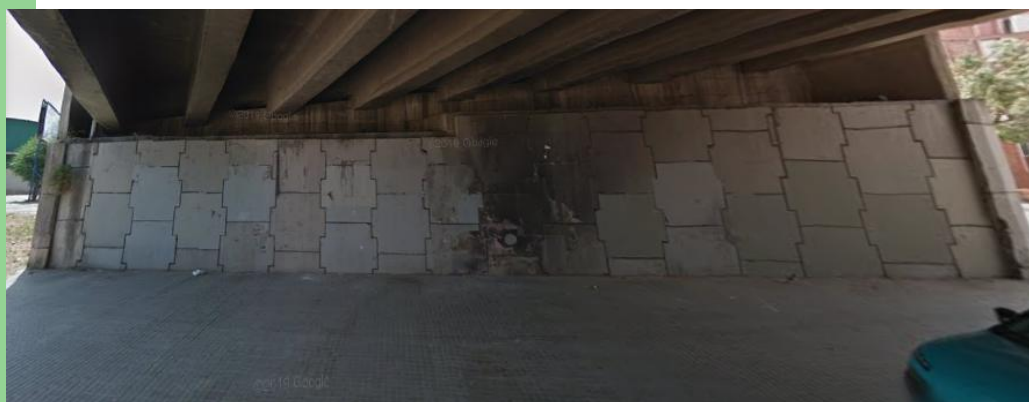
Millorar les condicions de seguretat als voltants de l'estació de Baró de Viver. Millorar les condicions de seguretat a l'itinerari entre el polígon i l'estació de metro de Baró de Viver, localitzada aïllada enmig del Nus de la Trinitat.

Grau d'assoliment

Les millores en la seguretat ciutadana s'han fet parcialment. D'entrada, la proposta de fer caminades col·lectives no s'ha arribat a realitzar. D'altra banda, s'ha il·luminat el pas de sota el pont del Molinet.

A l'entorn de l'estació de metro de Baró de Viver, a principis del 2014, l'ajuntament va iniciar una sèrie d'actuacions per dignificar la zona. En concret es va reurbanitzar l'entorn, mitjançant l'enjardinament de la zona, l'ampliació de la vorera i la instal·lació de nou enllumenat. En relació amb aquest últim element tan relacionat amb la seguretat ciutadana s'han fet altres intervencions com el cas del carrer de Caracas: abans de la remodelació els fanals només il·luminaven la calçada; ara, en canvi, també il·luminen la vorera.

Pas sota el pont del Molinet 2013



Pas sota el pont del Molinet 2019



Fanals dobles de vorera i calçada al carrer de Caracas



2.2.3.2. Disminuir la inseguretat viària

Hi ha zones especialment insegures i en molt males condicions per als vianants que demanen una actuació a fons.

Reformar espai públic del polígon del Torrent de l'Estadella. L'espai públic de gairebé tot el sector d'aquest polígon al voltant del carrer amb el nom homònim està en molt mal estat. En aquest àmbit s'ha de fer una remodelació integral, amb la previsió de construir voreres, suficientment amples —mínim de tres metres—, ben il·luminades, amb guals als passos de vianants i semàfors per regular el pas. Tot plegat acompanyat d'una regulació de l'aparcament a la calçada que ara és indiscriminat en fileres a banda i banda de les

façanes, sense espai per als vianants, quan no són a sobre de la vorera o en altres espais per a vianants.



Reformar les voreres del sector nord del polígon del Bon Pastor. Els voltants dels carrers de Caracas i de Tucumán i el passeig de Guayaquil necessiten un arranjament de les voreres, bàsicament del paviment, que, per falta de conservació, està esmicolat i aixecat i amb la vorada malmesa, a més dels cotxes que aparquen en bateria a la calçada i ocupen la part de la vorera més propera a la calçada. Tot plegat fa molt inhòspit i insegur caminar per aquesta zona.



Col·locar passos de vianants i semàfors al carrer de la Ciutat d'Asunción. En els gairebé 400 metres entre cruïlles que hi ha de la façana del centre comercial La Maquinista al carrer de la Ciutat d'Asunción no hi ha cap semàfor ni pas de vianants per creuar-lo. Això vol dir que si has de creuar el carrer has de donar una volta gran, cosa que provoca que s'acabi creuant per on no toca amb el consegüent risc que comporta. Malauradament, i probablement per això, és en aquest tram on s'han produït dos atropellaments durant els anys 2007 i 2012.



Col·locar semàfors al carrer de Santander. L'altre tram de carrer perillós és al carrer de Santander, entre les cruïlles del carrer de Fra Juníper Serra i les vies del ferrocarril. Aquest carrer amb força densitat de trànsit compta amb quatre carrils de circulació, dos per cada sentit, i té dos passos de vianants sense semàfors i sovint amb poca visibilitat, ja que aparquen camions al seu costat i redueixen el camp de visió dels vianants que els volen creuar. També, malauradament, i molt probablement com a conseqüència d'això, s'hi han produït dos atropellaments.

Col·locar passos de vianants i semàfors a l'encreuament entre els carrers de Fra Juníper Serra amb el carrer del Torrent de l'Estadella. És una zona molt perillosa per



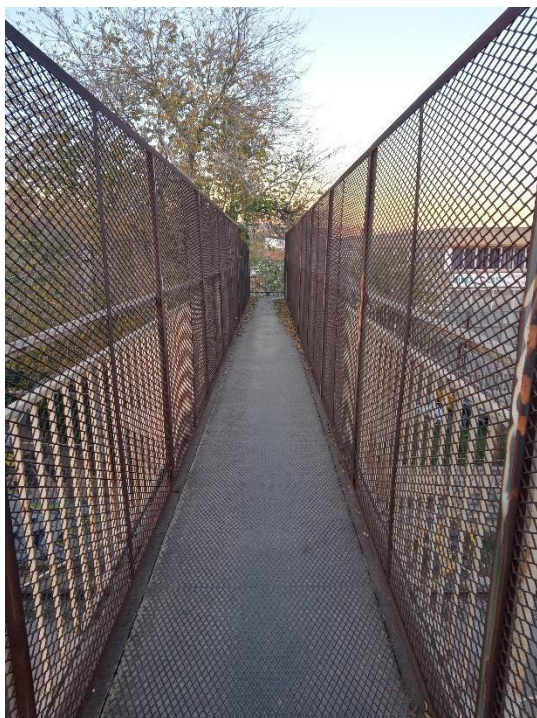
als vianants on hi ha una illeta sempre ocupada, el seu interior i al voltant, per cotxes indegudament aparcats. Aquesta illeta i la configuració de la intersecció d'aquests dos carrers de doble sentit fa que sigui força perillós creuar la calçada a peu perquè els vehicles poden provenir de diferents indrets i no hi ha ni un sol semàfor per regular-los. A més, a una de les bandes del carrer del Torrent de l'Estadella no hi vorera i l'espai a tocar de les façanes de les naus industrials està ocupat sense interrupció per una filera de cotxes aparcats. Per tant, quan has creuat el carrer, et veus obligat a anar per la calçada sense cap tipus de protecció per als vianants.



Habilitar una vorera al carrer de Santander per creuar les vies del ferrocarril. A l'extrem del carrer de Santander, on es creuen les vies del ferrocarril amb un pont per a vehicles motoritzats, s'hi hauria d'habilitar una vorera en una de les bandes del pont per poder-lo creuar amb condicions, ja que ja hi ha un corriol creat pel pas dels mateixos

vianants pel solar de banda i banda. El punt més perillós és el pas pel mateix pont, que no compta amb vorera i, per tant, no té ni les mínimes garanties de seguretat.





Arranjar la vorera i el col·lector d'aigües del passeig de Santa Coloma interior. El vial que uneix el passeig de Santa Coloma amb l'empresa Miquel i Costas, paral·lel al riu, té unes voreres amb forats que resulten molt perilloses per caminar-hi. D'altra banda, s'hauria d'arreglar el tema del col·lector d'aigües pluvials, ja que quan plou amb certa abundància s'inunda tot el vial i és impracticable per anar-hi a peu o amb bicicleta.



Grau d'assoliment

De les diverses propostes d'aquest àmbit hi ha hagut diferents graus d'assoliment. En relació amb la millora urbana del polígon del Torrent de l'Estadella encara està pendent la reurbanització del sector que es pretén fer a remolc de la urbanització integral de l'espai que hi ha a sobre les vies ferroviàries de l'eix Sagrera, en forma de parc lineal. Tanmateix,

s'han fet algunes actuacions de l'anomenat urbanisme tàctic, econòmiques i provisionals, en espera de la reforma definitiva.

Carrer del Torrent de l'Estadella sense vorera el 2013



Habilitació d'una vorera provisional al carrer del Torrent de l'Estadella



Una de les obres més destacades ha estat la remodelació total del carrer de Caracas. Més enllà del que ja hem esmentat d'aquesta obra, cal sumar-hi que s'han eixamplat les voreres, s'han col·locat les anomenades orelles als passos de vianants per millorar-ne la visualització, s'han col·locat peces de formigó en forma de bancs, s'ha plantat nou arbrat i s'han fet jardineres, entre altres coses.

Carrer de Caracas tocant al de Tucumán el 2013



Carrer de Caracas tocant al de Tucumán el 2020

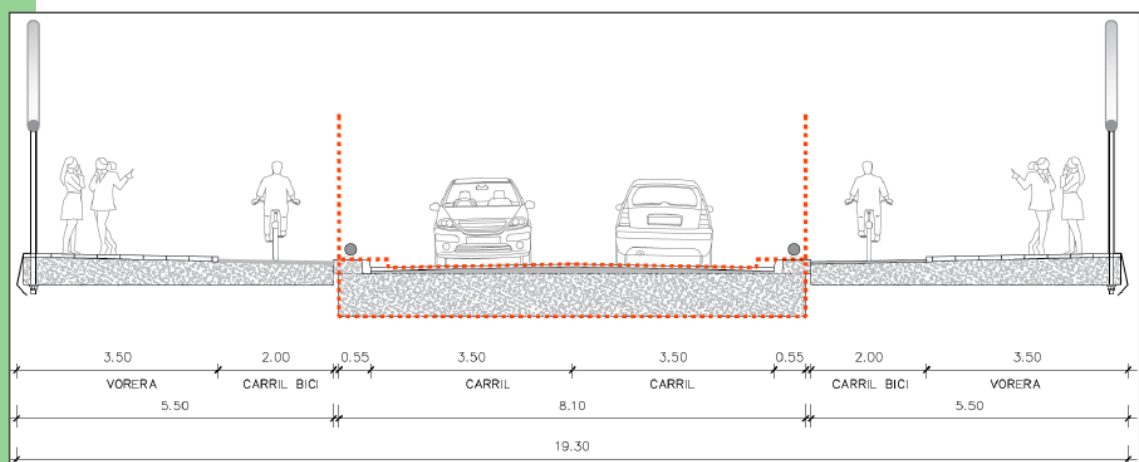


En canvi, la col·locació de semàfors als creuaments perillosos o entre passos de vianants amb semàfor, però massa distants entre si, encara està per fer.

En relació amb el pont del carrer de Santander, que creua les vies del tren, hi ha un projecte d'ampliació de la calçada i, sobretot i per destacar, la inclusió de voreres i carril bici. Malgrat que aquest projecte ja té uns quants anys, avui dia encara no s'ha iniciat

l'obra pública. Tanmateix, en breu es preveu comptar amb el projecte executiu per poder iniciar les obres.

Projecte del nou pont del carrer de Santander per creuar la infraestructura ferroviària



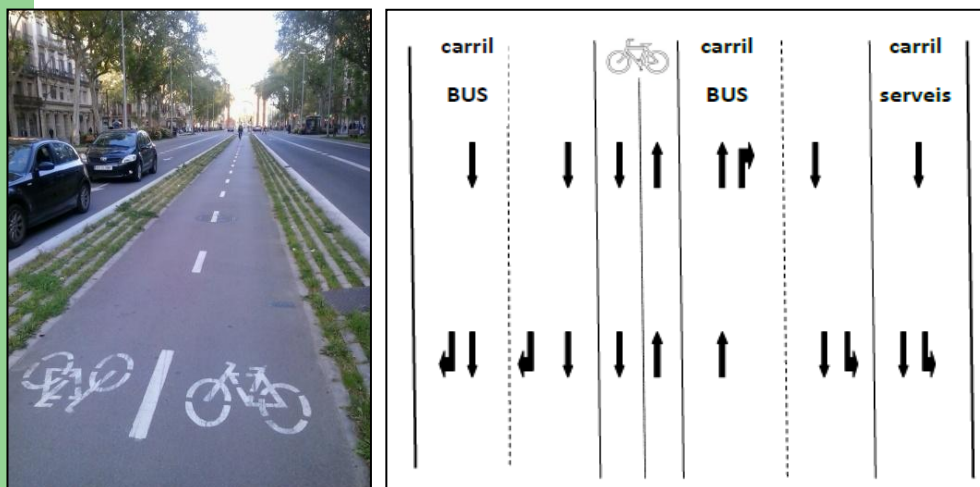
2.2.4. Fomentar els desplaçaments amb bicicleta

2.2.4.1. Carrils bici

Cal habilitar una xarxa d'itineraris per desplaçar-se amb bicicleta amb seguretat i comoditat pel polígon.

Carril bici del carrer de la Ciutat d'Asunción. El carril bici de doble sentit d'un tram del carrer de la Ciutat d'Asunción, tal com hem esmentat al diagnòstic del Pla de mobilitat, presenta dues dificultats. D'una banda, a causa de la seva ubicació a la calçada, és envaït habitualment per vehicles que fan càrrega i descàrrega, i, de l'altra, no té continuïtat, ja que és un carril aïllat sense connexió amb la resta d'itineraris per a bicicletes. La primera acció hauria de passar per impedir la indisciplina viària i garantir el pas sense obstacles als ciclistes i, sobretot, evitar accidents.

Tanmateix, observada la invasió constant i per garantir una millor seguretat, una possibilitat és col·locar el carril bici en una posició central del carrer, així no seria entorpit per les maniobres de càrrega i descàrrega ni pels girs dels altres vehicles a l'esquerra com passa ara, per exemple, a l'encreuament amb el carrer de Lima.

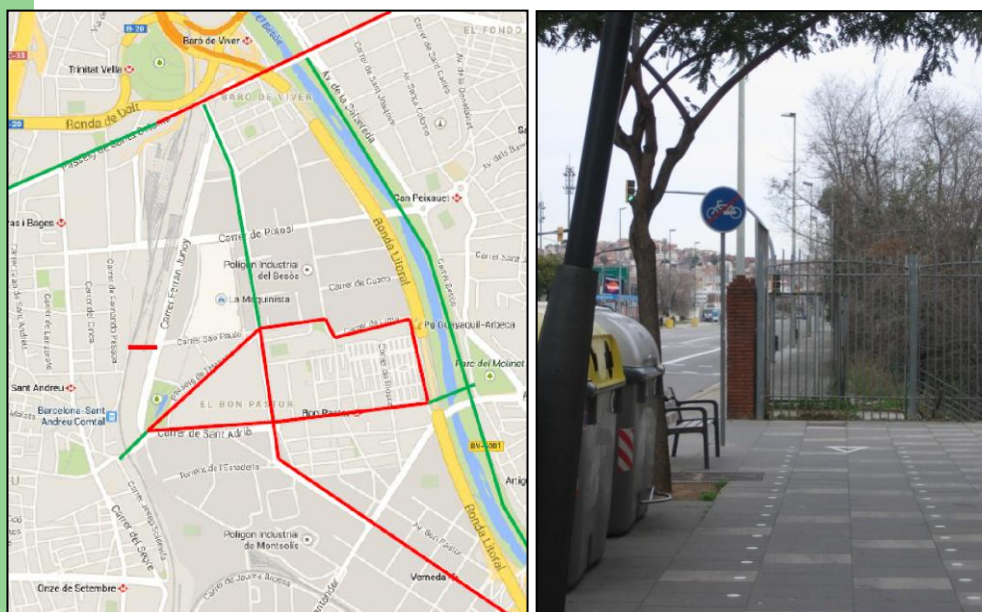


Aquest carril central hauria de seguir fins a la rotonda del carrer de la Formiga, des d'on agafaria el carrer de Fra Juníper Serra. Un cop creuat el carrer de Santander hauria de tenir continuïtat per Sant Adrià de Besòs pel carrer de Balmes fins a connectar amb el que serà el carril bici continuació de la rambla de Guipúscoa, altre cop de Barcelona, que es talla abruptament a l'altura de la Via Trajana, uns 400 metres abans d'arribar a l'altura del carrer de Balmes.

D'altra banda, s'hauria de tancar el circuit per la banda del passeig de Santa Coloma de Gramenet i així connectar els itineraris de bici amb aquesta ciutat i el parc fluvial del Besòs. Per això primer s'hauria d'allargar el carril bici que transcorre per la vorera mar del

passeig, provinent de l'avinguda de la Meridiana i que s'interromp just a les anomenades *Vivendes de Renfe*. Aquest carril hauria d'arribar fins al final del pont de Santa Coloma.

Mapa de carrils bici el 2013



Carril bici transversal. Per garantir una bona connexió amb bicicleta i optar per una xarxa integral, es proposa un itinerari transversal. L'objectiu és donar continuïtat a la zona 30 del barri de Sant Andreu i travessar horitzontalment el sector fins a connectar amb la ciutat veïna de Santa Coloma de Gramenet. Hi ha dues possibilitats per donar continuïtat al petit tram del carril que hi ha al pont de Sant Adrià. Una és continuar l'itinerari pel parc de La Maquinista, continuar pel passeig de l'Havana fins a arribar a La Maquinista i connectar amb el carril bici del carrer de la Ciutat d'Asunción, i tot seguit continuar pel carrer de Lima per arribar al passeig de Guayaquil i baixar per aquest passeig en sentit mar fins a arribar a la rampa per a bicicletes que accedeix a la passera del Molinet per creuar el riu Besòs. L'altra possibilitat és fer-lo continuar tot recte pel carrer de Sant Adrià fins a arribar a la passera del Molinet.

Ampliar l'horari del parc fluvial del Besòs. El parc fluvial, tot i ser un corredor bàsic per circular amb bicicleta i cosir els municipis veïns, a banda i banda del riu, gràcies al carril bici de doble sentit que hi ha al marge esquerre de la llera del riu canalitzada, té uns horaris restrictius pel que fa al seu ús i aquests, malauradament, no coincideixen amb els horaris laborals.

Per això proposem estudiar una ampliació horària, sempre que el seu ús no interfereixi en la gestió natural d'aquest espai. Si bé a la tarda i al vespre, principalment a l'hivern, per la necessitat de llum artificial pot tenir certes dificultats, als matins sí que es podria iniciar l'horari abans de les 10 hores, com ja passa ara. Proposem d'iniciar-lo al voltant de les

7.30 hores per al gruix dels treballadors i treballadores del polígon que entren a treballar a les 8 hores i, sobretot, per als treballadors i treballadores del centre comercial, que entren entre les 9 i les 10 hores.

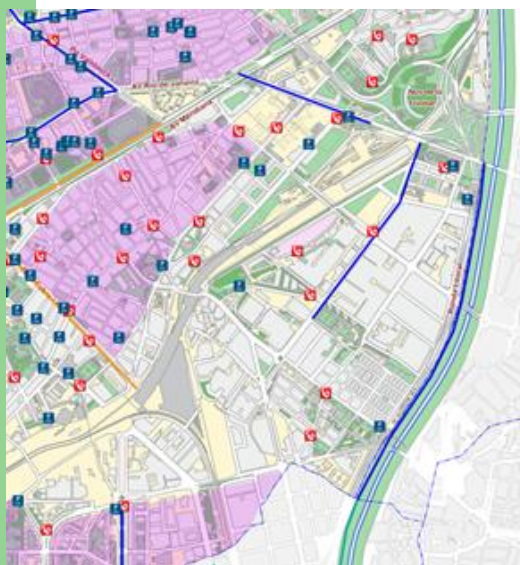
Grau d'assoliment

El carril bici lateral del carrer de la Ciutat d'Asunción, a tocar de les naus industrials i dels concessionaris de vehicles, encara continua tal com estava.

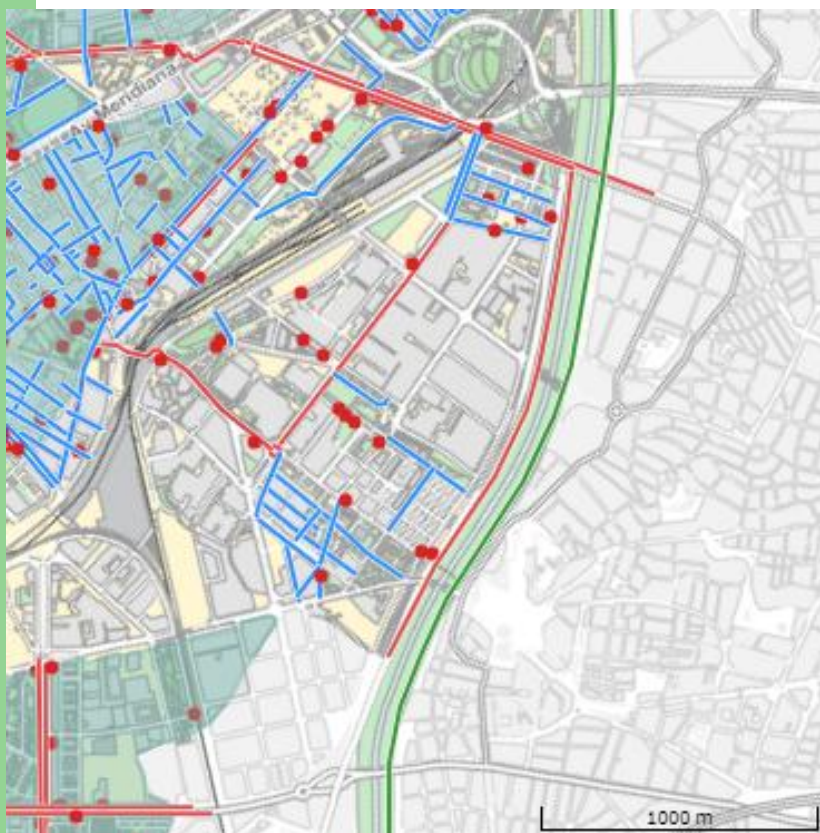
Abans de fer-se el Pla de mobilitat només hi havia un petit tram inconnex de carril bici al carrer de la Ciutat d'Asunción, entre els carrers de São Paulo i de Tucumán, i que es perllongava per sobre del passeig central que hi ha entre el carrer de Tucumán i el passeig de Santa Coloma. A cap dels dos extrems hi havia continuïtat amb altres itineraris per a bicicletes. En canvi, ara s'ha allargat el carril bici de la Ciutat d'Asunción fins al carrer de Sant Adrià, d'on parteix un altre carril bici nou que enllaça amb la xarxa del barri de Sant Andreu i amb la resta de la ciutat. Per la part de muntanya, el carril bici desemboca al passeig de Santa Coloma, que connecta amb la zona de Torras i Bages i amb un nou carril bici que creua el Besòs i s'endinsa a la ciutat de Santa Coloma de Gramenet.

En relació amb els horaris d'accés al parc fluvial, quan es va elaborar el Pla de mobilitat durant el període d'estiu, que anava del 21 de juny al 20 de setembre, aquests eren de 10 a 21 hores. Ara, en canvi, el període s'ha allargat: és del 14 d'abril al 20 de setembre i l'horari d'accés és de 8 a 21 hores. A la resta de l'any hi continuen havent els mateixos horaris que quan es va fer el Pla de mobilitat. Si bé encara és insuficient, aquestes dues hores d'avançament de l'horari i els dos mesos d'inici abans del període d'estiu afavoreixen la mobilitat a la feina amb bicicleta.

Xarxa de carrils bici el 2013



Xarxa de carrils bici el 2020



Xarxa de carrils bici interns de la zona el 2020



Nou tram de carril bici al carrer de la Ciutat d'Asunción entre els carrers de Lima i de Sant Adrià



Rotonda de connexió entre el carrer de Sant Adrià i el de la Ciutat d'Asunción



Passeig de Santa Coloma sense carril bici el 2019



Carril bici al passeig de Santa Coloma el 2020



Continuació del carril bici pel pont Vell de Santa Coloma



2.2.4.2. Aparcament de bicicletes

La zona està mancada d'aparcament a l'espai públic. Per això s'hauria d'habilitar un lloc segur i còmode per a aquesta finalitat sense que representés un obstacle per als vianants.

Aparcament de bicicletes a les estacions ferroviàries i a la terminal d'autobusos proposada. Amb l'objectiu d'ampliar la cobertura territorial de les principals estacions de metro i tren de l'àmbit i de les perimetrals, s'haurien d'instal·lar aparcaments de bicicletes segurs on aquestes poguessin estar aparcades fora dels horaris de feina.

L'objectiu seria que l'últim trajecte del desplaçament d'anar a la feina i tornar-ne es fes amb bicicleta. Un cop s'arriba a l'última parada o estació de transport públic s'agafa la bici i es fa el darrer tram amb bici, la qual s'aparca, preferiblement, al recinte de l'empresa. Però també s'hauria d'instal·lar aparcament al carrer, per a les empreses amb manca d'espai, i que aquest, preferentment, estigues localitzat a la calçada per no obstaculitzar el pas als vianants.

Els models que s'han d'implantar poden ser simplement barres en forma d'u, per exemple sobre plataformes a la calçada, o bé el model Bicibox.

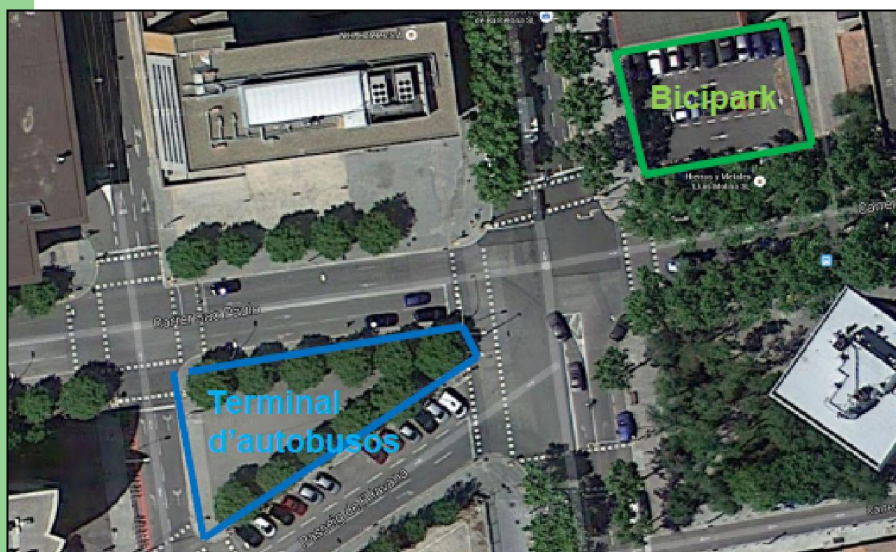


Bicibox és una xarxa pública d'aparcaments de rotació segurs per a bicicletes privades que es troba distribuïda pels diferents municipis de l'AMB per tal que tothom pugui fer ús del servei de la manera més pràctica i segura possible.

El servei Bicibox permet utilitzar la bicicleta particular en els desplaçaments per la ciutat amb la tranquil·litat de disposar d'un aparcament protegit i segur. Aquest servei funciona mitjançant el registre previ de les persones usuàries i de les seves bicicletes. Aquest registre dona dret a estacionar gratuïtament una bicicleta a qualsevol dels aparcaments de la xarxa.

Una altra possibilitat és habilitar un **Bicipark**, seguint el model que ja hi ha en funcionament en un solar de Vilanova i la Geltrú i també a Barcelona, al carrer de Numància, a prop de l'Illa Diagonal. Aquest pàrquing vigilat de bicicletes tindria un doble objectiu: afavorir la mobilitat sostenible i impulsar la inserció sociolaboral promoguda per la Fundació Formació i Treball.

Una proposta podria ser ubicar-lo a tocar de la proposada terminal d'autobusos al solar que hi ha a la cantonada entre el carrer de la Ciutat d'Asunción i el carrer de Lima, actualment habilitat per aparcar-hi una dotzena de cotxes i amb una capacitat teòrica per a unes vuitanta bicicletes.



Grau d'assoliment

L'aparcament que es projectava, tant pel que fa al lliure al carrer, a l'espai tancat del Bicibox o a l'espai reservat on ara estacionen vehicles privats en format de Bicipark, no s'ha dut a terme. S'han ampliat els punts d'ancoratge, per exemple, amb els que hi ha nous al carrer de Costa Daurada, però aquests encara són insuficients.

2.2.4.3. Ampliar la implantació del servei de Bicing

Per promoure l'ús del servei públic de bicicletes és necessari que la zona disposi d'estacions com a destí i origen dels desplaçaments cap i des dels polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella. En cas contrari, les persones usuàries potencials no en podran disposar.

S'haurien de col·locar almenys dues estacions més de Bicing a les dues àrees dels polígons més desateses. En concret, a l'àrea del polígon del Bon Pastor delimitada pels carrers de Caracas i Tucumán, pel passeig de Guayaquil i pel carrer de Lima. I la zona del polígon del Torrent de l'Estadella, entre els carrers de Sant Adrià, de Fra Juníper Serra i de Santander, i també per les vies del ferrocarril.



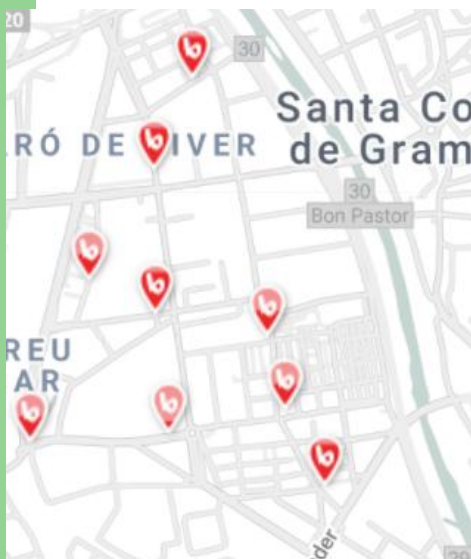
Grau d'assoliment

L'oferta de servei de Bicing s'ha ampliat, i ha passat de cinc a vuit estacions a la zona. Quan es va fer el Pla de mobilitat, la zona comptava amb 115 bicicletes, totes convencionals, i, en canvi ara, n'hi ha 175, i es disposa tant de bicicletes convencionals com d'elèctriques.

Estacions de Bicing el 2013



Estacions de Bicing el 2020



2.2.5. Fomentar l'ús eficient del cotxe

2.2.5.1. Fomentar l'ús del cotxe compartit

Per a un vehicle estàndard de cinc places, a Catalunya, la mitjana d'ocupació en dia feiner és d'1,2 persones usuàries. L'objectiu és incrementar l'ocupació del vehicle mitjançant l'ús del cotxe compartit.

Una opció podria ser que a través dels òrgans de gestió de la mobilitat (gestor de mobilitat i Taula de Mobilitat) s'adoptés un sistema de gestió del cotxe compartit dinàmic, com és el model Fes Edit, i crear, així, una comunitat dels dos polígons i del centre comercial La Maquinista on es poguessin integrar els treballadors i treballadores de les diverses empreses.

Es tracta d'un servei de gestió del cotxe compartit dinàmic que processa dades en temps real. Té una aplicació web i una *app*.

La iniciativa **Fes Edit** consisteix a posar en contacte (via telèfon mòbil i/o Internet) persones que fan una ruta similar per tal que la facin plegades. Es tracta d'un sistema dinàmic que permet fer consultes en temps real, entrar-hi modificacions d'última hora i, fins i tot, fer el seguiment de la posició del conductor o del passatger a través del GPS. D'altra banda, incorpora un sistema de valoració intel·ligent que dona confiança i seguretat a l'hora de compartir un viatge.

Per incentivar el cotxe compartit s'hauria de prioritzar la reserva de places d'aparcament a l'interior dels recintes de les empreses i també s'haurien d'habilitar places d'aparcament estratègiques a la calçada.

D'altra banda, els accessos a Barcelona pel carril bus-VAO de la C-58 i els peatges també potencien el cotxe compartit.



Graus d'assoliment

Aquesta mesura, tot i presentar-se com una proposta concreta a la Taula de Mobilitat, no ha prosperat.

2.2.5.2. Implantar el *carsharing*

Utilitzar el vehicle privat quan sigui necessari, sense posseir-lo, s'anomena *carsharing* o cotxe a la demanda.

A la zona del Bon Pastor, aquest servei no hi és present. Per això s'haurien d'habilitar, preferiblement a la calçada o en un aparcament, diverses places per ubicar-hi cotxes de la flota *carsharing* al mateix polígon o al barri residencial.

Per estalviar tenir flota pròpia de vehicles quan s'han de fer desplaçaments puntuals, les empreses poden utilitzar el servei de *carsharing* i estalviar-se, així, l'adquisició del vehicle, l'assegurança, el manteniment, les reparacions, l'espai d'aparcament, etc.

Al mateix temps, quan els treballadors i treballadores van amb cotxe a la feina perquè puntualment l'han d'utilitzar per fer desplaçaments durant la seva jornada, si l'empresa

està adherida a un servei de *carsharing* aquests no es veuran obligats a anar a treballar amb cotxe.

Per fer més visible la flota de cotxes de *carsharing* que donin servei al polígon i al centre comercial es podrien aparcar propers al nos va terminal d'autobusos proposada en aquest Pla de mobilitat. Així mateix, per alimentar els vehicles elèctrics d'aquesta flota i d'altres es podria instal·lar una estació de recàrrega elèctrica en un punt proper.



Graus d'assoliment

Aquesta iniciativa, que també es va presentar a la Taula de Mobilitat dels polígons i del centre comercial, no s'ha dut a terme.

2.2.5.3. Regular l'aparcament

Segons el Pla director de mobilitat de la regió metropolitana (PDM), existeix una modalitat d'aparcament regulat a la calçada poc estesa a la regió metropolitana de Barcelona (RMB). Aquesta consisteix en la disponibilitat de places de llarga durada, on l'usuari o usuària pot pagar una tarifa reduïda que li permeti aparcar el vehicle durant tot el dia. Aquest tipus de regulació es pot utilitzar a zones urbanes amb poca càrrega residencial, on actualment l'aparcament és gratuït, o a zones on hi hagi activitat generadora de mobilitat no residencial.

D'altra banda, el Pla de mobilitat urbana de Barcelona esmenta, en l'apartat de propostes, la gestió de l'aparcament com a element dissuasiu en la utilització del vehicle privat, amb l'objectiu d'aconseguir un traspàs del vehicle privat cap al transport públic, la bicicleta i el vehicle compartit. Aquesta gestió es duria a terme mitjançant:

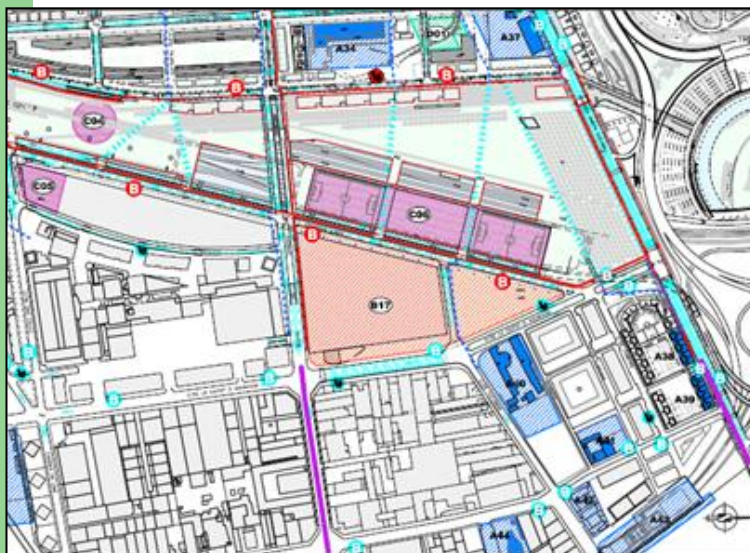
- La política de preus
- La disponibilitat de places

— Les limitacions horàries

Els usuaris i usuàries que optin per accedir en vehicle privat a l'àmbit del pla podrien estacionar el vehicle durant tota la jornada laboral a un preu reduït, i la recaptació tindria un objectiu finalista de finançar mesures per a mitjans i pràctiques de mobilitat sostenible a la zona.

Aquest tipus de mesura s'ha aplicat a la ciutat de Tarragona a través d'una anomenada *àrea taronja* en un solar a prop de l'Hospital Joan XXIII, fora del centre urbà. Com a resultat s'ha triplicat el nombre de places de zona taronja amb l'objectiu de facilitar l'aparcament per 1 euro al dia a zones perimetrals al centre de la ciutat.

Una possibilitat podria ser reconvertir l'aparcament de la parcel·la B17, destinada, en un futur, a equipament i actualment utilitzada exclusivament com a aparcament de cotxes regulat, vigilat i a baix cost, amb reserva per part dels treballadors i treballadores.



Igualment, es podria encabir aquest aparcament regulat en un projecte d'inclusió social que servís per oferir ocupació a persones en risc d'exclusió laboral.

Grau d'assoliment

No s'ha efectuat cap mesura de regularització de l'aparcament de vehicles. Si bé ha desaparegut un espai d'aparcament entre el carrer de la Ciutat d'Asunción i de Tucumán, perquè s'hi ha construït el camp de futbol de Baró de Viver, la zona d'estacionament ha estat restituïda per l'ajuntament davant del carrer de la Ciutat d'Asunción, a tocar de la cruïlla amb el carrer de Ferran Junoy.

Aparcament suprimit entre els carrers de la Ciutat d'Asunción i de Tucumán



Nou camp de futbol de Baró de Viver, inaugurat el 2020



Nou aparcament públic de caràcter provisional



3. FORMULACIÓ DE NOVES PROPOSTES D'ACTUACIÓ I REFORMULACIÓ D'ACTUACIONS PREVISTES EN EL PLA DE MOBILITAT

Tot seguit, de manera sintètica, s'enumeren una sèrie de propostes d'intervenció per impulsar la mobilitat sostenible en els desplaçaments de les persones treballadores als polígons del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella, i al centre comercial La Maquinista.

Aquestes mesures parteixen de l'anàlisi anteriorment exposat. Tal com s'ha indicat a la introducció d'aquest informe, es tracta d'idees que s'hauran d'aprofundir i d'articular amb més detall en una següent fase de treball, cercant la participació d'altres agents vinculats a la mobilitat d'aquest territori.

- **Gestió de la mobilitat**

- **Reprendre la Taula de Mobilitat**, impulsant de nou les seves funcions, amb la participació activa de tots els agents vinculats a la mobilitat d'aquesta zona, principalment, d'impuls de les actuacions favorables a la mobilitat sostenible, de seguiment dels resultats de la posada en marxa de les mesures i de replantejament d'aquestes si els resultats no són els esperats.
- **Nomenar un nou gestor de mobilitat** amb la principal funció de dinamitzar el Pla de mobilitat i la participació activa de tots els actors: Administració pública, empresariat i sindicats per avançar conjuntament en el canvi de model de mobilitat. A més, moltes de les tasques que proposem en aquest apartat de propostes necessiten una persona que es faci responsable del seu desenvolupament, i aquest és un paper reservat al gestor de mobilitat.
- **Impartir sessions de conscienciació i sensibilització** sobre els impactes socials, ambientals i econòmics que genera el model hegemònic de mobilitat, així com exposar els avantatges de la mobilitat sostenible. Al mateix temps, s'ha d'informar dels serveis i de les infraestructures per accedir i desplaçar-se per l'interior de la zona amb mitjans i pràctiques sostenibles. Això últim s'ha de fer de manera continuada en el temps, mitjançant els canals i el format que es consideri necessari quan es vagin produint novetats destacables en mobilitat sostenible. També es pot incloure la realització d'una jornada sobre mobilitat sostenible a la feina al polígon com a acte d'impuls d'una nova etapa de reforçament i enfortiment de l'aposta

decidida per la mobilitat sostenible. En funció dels seus resultats, es podria repetir periòdicament.

- **Reelaboració del Pla de mobilitat.** Després de vuit anys de vigència caldria posar al dia el diagnòstic de l'oferta de serveis i infraestructures de mobilitat i dels hàbits de mobilitat de les persones treballadores per conèixer la incidència de les actuacions que s'han dut a terme i, en conseqüència, com ha pogut variar la distribució modal. I, de resultes de tot això, elaborar un nou pla d'acció. Igualment, cal incidir en la valoració que fan les persones treballadores de les actuacions que s'han anat executant i quines actuacions de millora proposen. Aquest nou Pla de mobilitat sostenible ha d'incloure el polígon de la Verneda Industrial i el polígon Montsolís de Sant Adrià de Besòs, atès que formen una mateixa àrea unitària de concentració d'activitat productiva amb característiques comunes en un continu urbà. Aquest nou pla podria encabir-se dins el Consorci del Besòs, essent aquesta entitat el seu impulsor.
- **Impulsar l'elaboració dels PDE.** Cal fer una feina d'acompanyament i assessorament tècnic a les empreses perquè realitzin els seus PDE, segons marca la planificació en mobilitat d'ordre superior, com és el PDM (com a mínim a partir de dues-centes persones treballadores). Caldria incloure un pla específic del centre comercial La Maquinista, per ser un gran centre generador de mobilitat i amb unes característiques diferencials en relació amb la resta de centres de treball de la zona. Tot i així, com que el centre comercial té prevista una ampliació, s'ha d'elaborar l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG), que ha d'incloure mesures per potenciar el transport públic i la mobilitat activa. Per dur a terme els PDE s'hi ha d'involucrar l'Oficina de Mobilitat Laboral Municipal, recentment creada per l'Ajuntament de Barcelona.
- **Ampliar els continguts del portal web i crear una app de mobilitat.** Cal incloure un apartat de conscienciació i sensibilització, i un altre d'informació específica que reculli tota l'oferta de mitjans de mobilitat sostenible per accedir als polígons i al centre comercial. El web es podria ampliar incorporant-hi enllaços als diferents operadors de transport que presten serveis a la zona i afegir-hi altra informació, com el plànol de carrils bici de Barcelona i dels municipis continus de l'Eix Besòs. Igualment, caldria fer una tasca específica per fer arribar aquest portal als webs de les empreses. El portal hauria de tenir una rèplica en format app.
- **Fomentar la mobilitat amb transport públic**
 - **Recuperar la proposta de la nova terminal d'autobusos.** Cal valorar l'oportunitat i la viabilitat de la terminal fent les modificacions oportunes al plantejament originari. Cal ampliar el concepte amb l'objectiu de crear una illa de mobilitat sostenible que,

a més de la terminal d'autobusos i l'estació de Bicing ja existent, inclogui aparcament tancat de bicicletes particulars, carregadors públics de vehicles elèctrics, oferta de vehicles de *carsharing*, reserva d'aparcament per a cotxe compartit, etc.

- **Elaborar una proposta específica de millora del conjunt del transport públic.** Cal analitzar la nova oferta de transport públic implantada en els darrers anys des d'un prisma laboral i elaborar una llista d'actuacions per adequar l'oferta a la demanda, tenint en compte el servei (horaris, freqüència, itinerari, velocitat comercial, capacitat, etc.). Altres mesures poden ser: instal·lar marquesines i plataformes a les parades; millorar l'accessibilitat a les parades; eliminar l'estacionament de vehicles paral·lel al carril bus del carrer de la Ciutat d'Asunción; implantar carrils bus, i fer una prioritització semafòrica a les zones més congestionades com, per exemple, el carrer de Potosí i la plaça de Monterrey.
- **Augmentar la freqüència de l'L133**, atès que és l'autobús que lliga les Rodalies ferroviàries amb la zona, permetent l'accés a la zona amb transport públic des del Baix Llobregat i des del Vallès Oriental i el Vallès Occidental, comarques de la regió metropolitana d'on procedeixen una part significativa de les persones treballadores que acudeixen als polígons i al centre comercial.
- **Reforçar el paper de Rodalies.** Un cop rehabilitada l'estació de Sant Andreu Comtal caldria donar un fort impuls al seu paper dins de la xarxa global de transport públic per als desplaçaments metropolitans. S'hauria de fer una campanya promocional i informativa i dur-hi a terme accions com obsequiar les persones treballadores amb títols de transport per provar el servei o instal·lar un servei de préstec de bicicletes per fer el darrer trajecte fins als centres de treball.
- **Promoure els desplaçaments a peu**
 - **Elaborar un pla específic per als vianants.** Cal analitzar detalladament tots els aspectes relacionats amb els itineraris dels vianants en termes de seguretat i comoditat, i preparar un catàleg d'actuacions per desenvolupar. Tot això tenint en compte l'amplada útil de les voreres, l'enllumenat, el paviment, la connectivitat, els encreuaments de la calçada, l'accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda, l'enverdiment dels itineraris, etc.
 - **Impulsar actuacions estratègiques pendents.** Cal executar la reforma del pont del carrer de Santander. Cal col·locar un semàfor davant la porta principal del centre comercial al carrer de la Ciutat d'Asunción. Igualment, cal col·locar semàfors als dos passos de vianants que no en tenen del carrer de Santander, entre Fra Juníper Serra i el pont sobre les vies. Mentre no es realitzi la reurbanització integral del sector del Torrent de l'Estadella, cal dur a terme actuacions d'urbanisme tàctic.

Una de les intervencions ha de ser un pas de vianants semaforitzat per creuar el carrer del Torrent de l'Estadella en el seu extrem a tocar del carrer de Fra Juníper Serra.

- **Promoure els desplaçaments amb bicicleta**

- **Relligar la xarxa d'itineraris pedalable.** Cal culminar la implantació de la xarxa de carrils bici de connexió amb l'exterior i per circular per l'interior de la zona. De manera prioritària, cal fer la connexió del carril bici de la Ciutat d'Asunción amb Fra Juníper Serra i, posteriorment, dur-la a terme pel carrer de Balmes del polígon Montsolís fins al carril transversal de la rambla de Guipúscoa.

Cal implantar un carril bici al carrer de Potosí com a eix vertebrador de la zona alta i d'accés des de la zona de Torras i Bages. Cal realitzar un carril bici vertical resseguint el perímetre del riu Besòs que va des del carrer de Joan d'Àustria de Sant Adrià de Besòs, passant pels carrers de l'Avançada i d'Arbeca i pel passeig de Guayaquil, fins al carrer de Vilella. Aquest carril servirà per distribuir els ciclistes que creuen el riu provinents de Santa Coloma pel pont del Molinet.

Així mateix, cal construir el nou pont del carrer de Santander, que ha d'incloure un carril bici, el qual podrà unir la zona amb el carril bici de la rambla de Prim creuant el polígon de la Verneda Industrial i, per l'altre extrem, connectar-lo amb el nou carril bici que hem proposat per al carrer de Fra Juníper Serra.

Finalment, cal resoldre la ubicació i les condicions de seguretat del carril bici del carrer de la Ciutat d'Asunción, entre el carrer de Lima i el de Tucumán.

- **Incrementar l'oferta d'aparcament de bicicletes.** S'ha de fer un esforç important per habilitar nous aparcaments segurs de bicicletes preferentment tancats, com el model Bicibox, quan se situïn al carrer. Per facilitar la intermodalitat, aquests aparcaments, principalment, s'han de localitzar propers als principals nodes de mobilitat: a l'estació de Sant Andreu Comtal, a l'àrea d'intercanvi d'autobusos del carrer de Lima i a l'estació de metro del Bon Pastor. Cal engregar una campanya de foment d'aparcaments dins de les empreses duta a terme per les administracions que ofereixi suport tècnic.
- **Fer un programa d'impuls de la bicicleta.** Mitjançant l'Administració pública, cal bastir un programa global que inclogui un servei de préstec, durant un període limitat, de bicicletes a les empreses perquè les utilitzin les persones treballadores, seguint el model Biciempresa. Cal impartir cursos de seguretat viària i de petites reparacions i de manteniment de les bicicletes a dins les empreses. Periòdicament cal anar a les empreses per fer una revisió de les bicicletes de les persones treballadores i realitzar-hi els ajustaments oportuns. Cal oferir un servei de guiatge

per part d'un ciclista expert als nous usuaris i usuàries de la bicicleta. Cal organitzar una jornada lúdica anual de promoció de la bicicleta per anar a la feina.

- **Fomentar l'ús sostenible del vehicle privat**

- **Crear un centre de gestió del cotxe compartit.** Cal crear un àmbit de gestió del cotxe compartit a través de la pàgina web dels polígons ja en marxa (el funcionament podria ser mitjançant una app i la pàgina web dels polígons). Cal generar una campanya promocional del servei i assessorar les empreses perquè s'hi adhereixin i facin actuacions per incentivar-lo, com, per exemple, la reserva d'aparcament per al cotxe compartit al recinte de les empreses.
- **Implantar una flota de cotxes elèctrics multiusuaris (*carsharing*).** Es podria valorar començar amb cotxes aparcats a la superfície en calçada perquè així es visualitzi aquest servei i sigui una manera de promocionar-lo.
- **Instal·lar punts de recàrrega de vehicles elèctrics.** Instal·lar punts de recàrrega pública a l'espai públic, preferiblement de càrrega ràpida, fomentar la implantació d'aquests elements a les gasolineres de la zona i promoure que s'instal·lin als aparcaments de les empreses.
- **Regular l'aparcament a l'espai públic.** Estudiar la possibilitat de regular l'aparcament, prioritzant el cotxe compartit i els vehicles de baixes emissions a les diverses zones municipals habilitades com a estacionament de vehicles.

